



So sah das Werk in Ammendorf im Jahr 1923 aus.

FOTOS (3): STADTMUSEUM

Stolz und Schmerz

„Entdecke Halle“, Teil 2: Waggonbau Ammendorf baute zu DDR-Zeiten Reisezugwagen, aber auch Segelbretter. Vor 20 Jahren kam das Aus. Der Betrieb ist im Bewusstsein vieler fest verankert.

VON WALTER ZÖLLER

HALLE/MZ. Wer war Gottfried Lindner? Vielen Hallensern wird der Name nichts sagen – auch wenn in Ammendorf eine Straße nach ihm benannt ist. Dabei fing mit dem Sattlermeister vor 200 Jahren an, was lange Zeit eine Erfolgsgeschichte war und vor knapp 20 Jahren zu einem Ende führte, das heute noch viele Hallenser bewegt und manche verbittert. Es geht um die Geschichte eines Betriebs. „Waggonbau Ammendorf war eines der bedeutendsten Unternehmen in der Industrie- und Wirtschaftsgeschichte Halles“, sagt Uta Fahrig, Kuratorin im Stadtmuseum Halle. „Der Name war und ist im Bewusstsein vieler Menschen fest verankert.“ Warum ist das so?

Ein Straßenschild in Ammendorf liefert Geschichte in Stichworten: „Gottfried Lindner (1795-1859), Sattlermeister, Wagenfabrikant, Stadtverordneter, Begründer des Waggonbaus Ammendorf“, steht auf einer kleinen Tafel. Lindner fertigte in seinem Täschnergeschäft im Stadtzentrum ab 1823 Reitsättel und Zaumzeug für Pferde und Kutschen an. Schon den Sattlermeister zeichnete aus, was später zum Markenzeichen des Unternehmens werden sollte: der Wille, neue Produkte zu entwickeln und mit Perfektion herzustellen. „Unternehmer wie Gottfried Lindner sind mit der Zeit gegangen und haben geschaut, was sie neben Lederriemen und Geschirren noch herstellen können“, sagt Ute Fahrig.

Mit Lindner fing es an

Schon wenige Jahre später erweiterte Lindner die Produktion, reparierte und baute Kutschen. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts kam der Bau von Wagenkästen für Straßenbahnen dazu. Sie rollten in Halle, Naumburg und Potsdam, aber auch in Krakau. Später folgten Eisenbahnwagen sowie Aufbauten für Personenwagen, Busse und Lastwagen. In Ammendorf entstand die Wagen- und Waggonfabrik, die Zahl der Mitarbeiter wuchs stark. „Das Unternehmen erreichte Dimensionen, die prägend für die Wirtschaft in Halle wurden“, so Kuratorin Fahrig. Die Gottfried Lindner AG war auch überregional eine feste Größe. Sie existierte bis zur Enteignung 1945.

Ortswechsel, ein Blick in die Dauerausstellung des Stadtmuseums zur Stadtgeschichte: Dort ist als großes Modell zu sehen, was den Waggonbau zu DDR-Zeit stark machte: Reisezugwagen. Auf Druck des Rats für gegenseitige Wirtschaftshilfe stellte Waggonbau Ammendorf nur noch Personenwagen für weite Strecken her. Die Reisezugwagen waren auf extreme Temperaturunterschiede ausgelegt. Sie gingen vor allem in die Sowjetunion, in Kleinserien auch nach Ägypten, in die Mongolei, nach Griechenland und China.

Die Ausstellung zeigt auch ein Segelbrett, das zur Produktpalette



Mit den Segelbrettern aus Ammendorf ging es auch auf den Süßen See.



Ein Wagenkasten wird in den 1980er Jahren auf die Achsen gehoben.



„Das Unternehmen wurde systematisch plattgemacht.“

Gudrun Pecher
Zeitzeugin

FOTO: WALTER ZÖLLER

Eine Zeitreise

„Entdecke Halle“, so heißt die Dauerausstellung des Stadtmuseums zur Stadtgeschichte. Die Exponate sind eine Zeitreise in die jüngere und ältere Vergangenheit. Sie sind Grundlage für eine MZ-Serie, in der Menschen, Unternehmen, Produkte oder interessante Gegenstände vorgestellt und in deren zeitgeschichtlichen Rahmen eingeordnet werden. Heute geht es um Reisezugwagen und Segelbretter.

gehörte. Größere Betriebe mussten Konsumgüter aus Materialresten herstellen – und zwar fünf Prozent der Produktion. „So sollte sichergestellt werden, dass die Bevölkerung mit genügend Waren des täglichen Bedarfs versorgt wurde“, erläutert Ute Fahrig. In Halle stellten etwa die Karosseriewerke zusätzlich Kohlezangen, Kohleschütter und Herdrollkästen sowie Schalensessel her, die Pumpenwerke gusseiserne Bratpfannen, Kleinstbetonmischer und Trittleitern und die Leuna-Werke Plastikkübel sowie kleine Garagen.

Fachleute beim Waggonbau brachten nicht nur Reisezugwagen aufs Gleis, sie produzierten auch Möbel, Spiegel sowie Wandgarderoben. Und entwickelten ein Segelbrett samt Gabelbaum und Segel. „Die Produktion ging in den siebziger Jahren los. Die Nachfrage war enorm“, sagt Ute Fahrig. Die Waggonbauer seien in der Lage gewesen, Kunststoffe entsprechend zu verarbeiten. „Und sie hatten junge Mitarbeiter, die sich für Surfen interessierten.“ Im Jahr 1979 verließen 600 Segelbretter den Waggonbau, 1986 waren es 1.600.

Gudrun Pecher betreibt seit 2006 in der Großen Märkerstraße eine Boutique. Sie ist mit Halle und dem Waggonbau fest verwurzelt. Ihr Vater begann dort als Tischler, er stieg bis in die Betriebsleitung auf. Sie selbst hat im Waggonbau

als Lehrling angefangen, studierte unter anderem Ingenieurökonomie und machte ebenfalls Karriere im Betrieb. Bei der Entwicklung der Dauerausstellung half sie dem Stadtmuseum als Zeitzeugin.

Gudrun Pecher erzählt mit Begeisterung und Stolz von ihrer Arbeit im Waggonbau. Die Belegschaft sei hoch qualifiziert gewesen, habe beste Ware geliefert. Das gelte auch für das Projekt Segelbrett. Die Hochschule für Seefahrt in Warnemünde habe in den siebziger Jahren einen Betrieb gesucht, der in der Lage war, ein Segelbrett zu entwickeln. Ihr Vater Fred Keitel habe als Produktionsleiter die Herausforderung angenommen, der Waggonbau sei eingestiegen. Die Firma brachte ein Brett aufs Wasser, das nicht zu schwer war, nicht sinken konnte, alle Sicherheitsanforderungen erfüllte und für Wettkämpfe geeignet war. Gudrun Pecher surfte selbst, beteiligte sich an Wettkämpfen und errang auf dem Müritzsee sogar einen Vizemeistertitel. Dort begegnete sie dem Schauspieler Henry Hübchen. „Er hat ganz gut gesurft.“

Zeitzeugin erinnert sich

Die Hallenserin erlebte in vorderster Reihe, wie der Waggonbau nach der Wende um eine Zukunft kämpfte. Der Verkauf von Reisezugwagen wurde schwieriger. Russland konnte nicht mehr zahlen, Bürgschaften der Bundesregierung halfen nur eine Zeit lang. Der Waggonbau reagierte, ab 1996 wurden Mitteltriebwagen und Triebköpfe unter anderem für ICE 2 und ICE 3 ausgebaut. Ammendorf gewann eine internationale Ausschreibung und lieferte Wagen für die S-Bahn in Berlin. „Unsere Technik war spitzenmäßig“, sagt Gudrun Pecher.

Der VEB Waggonbau mit rund 4.800 Mitarbeitern wurde nach der Wende privatisiert, die Deutsche Waggonbau AG leitete 1995 eine Restrukturierung ein, das Unternehmen entließ Mitarbeiter und schloss Werk 1. Im Jahr 1998 stieg der kanadische Bombardier-Konzern ein. Verschiedene Zugtypen wurden sowohl in Ammendorf wie im Werk in Henningsdorf gefertigt. 2005 machte Bombardier den Waggonbau in Halle dicht. „Das Unternehmen ist systematisch plattgemacht worden“, ist Gudrun Pecher überzeugt.

Viele Hallenser seien dem Waggonbau immer noch verbunden, das Ende vor fast 20 Jahre schmerze sie noch heute, sagt Kuratorin Fahrig. „Das Unternehmen ist Teil ihrer Familiengeschichte.“ Zurück zur Gottfried-Lindner-Straße in Ammendorf: Im Umfeld haben sich in einem Gewerbebetrieb Firmen niedergelassen, auch die „Maschinenbau und Service GmbH“ als direkter Nachfolger vom Waggonbau Ammendorf. Zum Kerngeschäft des Betriebs mit 210 Mitarbeitern gehören Instandhaltung, Instandsetzung und Umbau von elektrischen und Dieseltriebzügen.

Nächste Folge: Cröllwitzer Gerüche