

## NDB-Artikel

**Linke, Gottfried** Eisenbahnwaggonfabrikant, \* 19.12.1792 Polnisch-Baudis Kreis Neumarkt (Schlesien), † 28.2.1867 Breslau. (evangelisch)

### Genealogie

V Johann Christoph, Schneidermeister u. Frei-Erbsaß in B.;

M Barbara Rosina Gradler;

• N. N.;

2 S, 2 T, u. a. Adolph u. Louis, beide Eisenbahnwaggonfabr.

### Leben

Der gelernte Stellmacher (oder Sattlermeister?) L. soll 1834 in Breslau einen Handwerksbetrieb für Kutschwagen gegründet oder übernommen haben. Ein 1839 an L. erteilter Auftrag über einige Hundert Radwern (Schubkarren) für die Erdbewegungen der damals im Entstehen begriffenen oberschles. Eisenbahnlinie von Breslau über Oppeln nach Neuberun kann als Geburtsstunde für das später umsatzstärkste Waggonbauunternehmen auf dem Kontinent gelten. Die Chance des unternehmerischen Durchbruchs aus kleinsten Anfängen heraus verdankte L. wohl letztlich einem Zufall, denn er soll diesen Auftrag nur deshalb erhalten haben, weil es der etablierte fürstbischöfl. Wagenbaumeister Erpf für unter seiner Würde hielt, Schubkarren zu bauen. Mit Hilfe eines Darlehens seines Auftraggebers, des späteren Direktors der „Oberschles. Eisenbahn-Gesellschaft“ Friedrich Lewald, soll L. den gesamten Vorrat an Brettern bei den Breslauer Holzhändlern aufgekauft und fristgerecht die fertigen Schubkarren geliefert haben. Lewald fand in dem risikobereiten L. den richtigen Mann; wahrscheinlich war er es, der den auf diesem Gebiet völlig Unerfahrenen zum Eisenbahnwagenbau ermutigte. Die frühen Eisenbahnwagenbauer waren meist „Kutschenbauer“. Handwerker, die Straßenfahrzeuge bauten, gingen dazu über, zunächst handwerksmäßig, später industriell, Eisenbahnwagen herzustellen. So soll L.s erster Erfolg auf diesem Markt die Lieferung von 100 offenen Eisenbahnloren – damals Lowry genannt – gewesen sein. Fest steht, daß L. auf der ersten schles. Gewerbeausstellung 1852 in Breslau einen sog. „Fensterwagen“, offenbar einen Personenwagen, ausstellte. Inzwischen zwang die zügige Entwicklung zur Erweiterung der Kapazitäten; 1861 beschäftigte die „Gottfried Linke, Wagenfabrikation, Breslau“ „446 männliche Arbeiter“.

Nach L.s Tod führten die Söhne Adolph (seit 1863 Geschäftsführer) und Louis das Werk bis 1871 als reines Familienunternehmen weiter. In der Verbreiterung der finanziellen Basis durch Anlehnung an einen starken

Partner, die neugegründete „Breslauer AG für Eisenbahn-Wagenbau“, sahen sie das Unternehmen für die Zukunft besser gerüstet. Eine neue Sparte der Firmenaktivität wurde 1897 mit der Angliederung der Maschinen- u. Lokomotivenfabrik G. H. v. Ruffer, noch vor der Stammfirma 1833 in Breslau gegründet, eingeführt: der Lokomotivbau. Er ist dann vom späteren Konzern 1930 im Austausch gegen eine staatlich garantierte Reichsbahnwagenquote aufgegeben worden. Insgesamt wurden bis dahin über 3 000 Lokomotiven der verschiedensten Systeme und Größen konstruiert, gebaut und weltweit exportiert. Nach Zusammenschluß mit der 1856 in Breslau gegründeten „Waggonfabrik Gebr. Hofmann & Co. AG“ (1912) wurde der Name Linke wieder in die Firmierung „Linke-Hofmann-Werke, Breslauer AG für Eisenbahnwagen-, Lokomotiv- u. Maschinenbau“ aufgenommen. Dieser bis zum 1. Weltkrieg exportintensive Konzern beschäftigte 1913 insgesamt 6 452 und auf dem Höhepunkt 1917 rd. 12 000 Mitarbeiter. 1920 wurde die Papiermaschinenfabrik →Eugen Füllner, Warmbrunn, übernommen, 1922 erfolgte die Verschmelzung mit der Lauchhammer AG. Nachdem sich im Zuge der Konzentrationsbestrebungen der deutschen Waggonbauindustrie 1927 drei westdeutsche Waggonbauunternehmen zusammengeschlossen hatten, fusionierten 1928 auch drei ostdeutsche: die Linke Hofmann-Lauchhammer AG Breslau, die Waggon- und Maschinenfabrik Busch Bautzen und die Sächs. Waggonfabrik Werdau AG. Der neue Firmenname lautete: Linke-Hofmann-Busch AG, Breslau. Dieser größte Waggonbaukonzern lieferte vor dem 2. Weltkrieg jeden 4. Waggon der Deutschen Reichsbahn und stellte 25% des deutschen Waggon-Exports. Nach dem Totalverlust der Produktionsstätten 1945 gelang es, den Fortbestand im Westen zu sichern. Unter schwierigen Startbedingungen fand die Linke-Hofmann-Busch-Gruppe im Salzgitter-Zonenrandgebiet eine neue Heimat. Die „Linke- Hofman-Busch, Waggon-Fahrzeug-Maschinen GmbH, Salzgitter-Watenstedt“, 1958 bei Übernahme des alten Firmenmantels durch die Fahrzeug- u. Maschinenbau GmbH (Famas) entstanden, ist seither hundertprozentig Bundeseigentum. Auf dem alten Breslauer Betriebsgelände produziert heute die PAFAWAG (Panstwowa Fabryka Wagonowa), eine poln. „staatliche Fabrik für Waggons“.

## **Literatur**

Denkschr. z. 25j. Jubelfeier d. Oberschles. Eisenbahn, 1867;

Gesch. d. Breslauer AG f. Eisenbahn-Wagenbau- u. Maschinen-Bau-Anstalt Breslau, 1871-1911, 1911 (P);

R. Floegel, Die Entwicklung d. Eisenbahnwagenbaues in Mittel- u. Niederschlesien, in: Industrie- u. Ing.werke in Mittel- u. Niederschlesien, Festschr. z. 52. Hauptverslg. d. VDI in Breslau 1911, 1911, S. 176 ff.;

Linke-Hofmann-Werke: Die 2000. Lokomotive, 1920;

Festschr. z. 50j. Jubiläum d. L.-Hofmann-Werke AG Breslau - Köln - Ehrenfeld - Warmbrunn (1871-1921), 1921;

W. Bormann, Die Entwicklung d. dt. Waggonindustrie, Diss. Würzburg 1923 (ungedr.);

P. Driske, Der Wirtsch.organismus Groß-Breslau, 1936, S. 52-54;

O. Putze, 120 J. L.-Hofmann-Busch 1839-1959, 3 Bde., 1959 (P);

A. Störiko, Gesch. d. dt. Waggonind. u. ihrer Verbände 1877-1977, 1977.

### **Portraits**

Gem. v. P. Keller, Büste u. Goldmedaille v. H. Keller (im Bes. d. L.-Hofmann-Busch GmbH Salzgitter-Watenstedt).

### **Autor**

Hans-Henning Zabel

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Linke, Gottfried“, in: Neue Deutsche Biographie 14 (1985), S. 630-631 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---