

# Die HighTech-Schmiede der Reichsbahn

Dirk Endisch hat die Geschichte des Forschungs- und Entwicklungswerks Blankenburg erforscht

Auf eine Zeitreise durch 65 Jahre Bahngeschichte nimmt Dirk Endisch die Leser seines neuesten Buches mit. Darin beschreibt er Aufstieg und Niedergang des Forschungs- und Entwicklungswerks (FEW) Blankenburg – der High Tech-Schmiede der Deutschen Reichsbahn.

Von Jens Müller  
**Blankenburg** • „Das ist der alte Haupteingang“, sagt Dirk Endisch und zeigt auf ein Schwarz-Weiß-Foto aus den 1960er Jahren. „Deutsche Reichsbahn Forschungs- und Entwicklungswerk - Wissenschaftlicher Industriebetrieb“ steht dort mit große Lettern auf dem Dach eines herrschaftlich anmutenden Gebäudes. Das Haus - nur einen Steinwurf vom Bahnhof Blankenburg entfernt - gibt es immer noch. Doch sind längst nahezu alle Fensterscheiben eingeworfen, ganze Gebäudeteile bereits eingebrochen oder kurz davor. Zeichen des fortschreitenden Verfalls eines DDR-Vorzeigebetriebs und des einst zweitgrößten industriellen Arbeitgebers in Blankenburg nach den Harzer Werken.

„Hier wurde wirklich HighTech entwickelt“, sagt Dirk Endisch, der der Geschichte dieses Betriebes über mehrere Jahre nachgespürt hat. Bei seinen Recherchen kam dem Stendaler Verleger, der sich auf Bücher zur Eisenbahn-Technik und Eisenbahngeschichte spezialisiert hat, der Zufall zu Hilfe: „Es gab ja nur wenig Material. Denn vieles unterlag der Geheimhaltung“, sagt Endisch. „Über vielem lag auch ein Schleier, was dort eigentlich genau produziert wurde“, weiß er aus Gesprächen mit ehemaligen Mitarbeitern. Als vor wenigen Jahren durchsickerte, dass das Archiv des FEW aufgelöst werden soll, schrillten bei Dirk Endisch die Alarmglocken. Gemeinsam mit weiteren Mitstreitern konnte er Zeichnungen, Pläne, Bedienungsanleitungen und Fotos über historische Gleisbautechnik und den Betriebsalltag retten. Ein wahrer Schatz für die Eisenbahnenthusiasten, die die Dokumente sichtet und aufbereiten. Unter anderem konnten sie auch eine Liste mit Dingen er-



Verleger Dirk Endisch vor dem einstigen Haupteingang zum FEW Blankenburg am Bahnhof. Das ehemals repräsentative Gebäude mit den Büros des Produktionsdirektors und der Betriebsparteileitung der SED (rechts) ist seit Jahren dem Verfall preisgegeben. Im Buch findet sich eine Aufnahme aus den 1960-er Jahren.

Foto: Jens Müller

stellen, die das FEW einst entwickelt hatte. „Das Interessante dabei war, dass nicht nur zivile Geräte für die Bahn gebaut wurden, sondern beispielsweise auch eine Panzerwaschanlage und die Koffertransportanlage für den Flughafen Berlin-Schönefeld“, so Endisch. Besonders exotische Entwicklungen waren ein sogenannter Rottenkran und ein Betontransportwagen, von denen nur je ein Prototyp gebaut wurde. Ohne Gleise kam derweil ein sechsachsiger Kinderwagen zum Schieben für die Reichsbahn-Kindergärten aus. Bekannter sind derweil die Maschinen, die direkt für die Reichsbahn entwickelt und gebaut wurden: „Typisch für das FEW waren die Schneefräsen, die Schotterbetteinigungsmaschinen und Gleisbremsen“, zählt Dirk Endisch auf. „So etwas wie das FEW gab es nicht noch mal“, weiß er.

## 1957 offizieller Start

Das Forschungs- und Entwicklungswerk (FEW) Blankenburg der Deutschen Reichsbahn nahm am 1. August 1957 offiziell seine Arbeit auf. Ursprung der Dienststelle war die 1873 von der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft



Der Band über das FEW Blankenburg ist seit Dienstag im Buchhandel und im Blankenburger Bahnhof erhältlich. Foto: Verlag Dirk Endisch

(HBE) in Betrieb genommene Betriebswerkstätte. Im Sommer 1921 organisierte die HBE den Betriebsmaschinenendienst neu und trennte den Bahnbetrieb von der Fahrzeugunterhaltung. Dazu gründete die HBE am 20. Juni 1921 die Blankenburger Eisenbedarfs- und Maschinenfabrik GmbH (Bema), die fortan für die Erhaltung der Lokomotiven und Wagen verantwortlich war.

Nach der Übernahme der ehemaligen HBE und ihrer Tochterunternehmen wandelte die Deutsche Reichsbahn (DR) zum 1. Januar 1950 die einstige Bema in ein Reichs-

bahnausbesserungswerk (Raw) um. Das setzte in erster Linie die Tenderlokomotiven der Baureihen 8959-66, 8970-75 und 9860-62 in stand. Doch Mitte der 1950er Jahre zeigte sich, dass die DDR-Industrie nicht in der Lage war, die DR mit den benötigten Maschinen und Anlagen - vor allem für den Gleisbau - zu versorgen.

## Bis zu 1300 Beschäftigte

Das Ministerium für Verkehrswesen (MfV) verfügte daher im Sommer 1957 die Umwandlung des Raw Blankenburg in das Reichsbahn-Entwicklungs-

werk (REW). Bereits im Herbst 1957 endete die Lokunterhaltung. Dafür wurden nun unter anderem Signalscheiben und Kleingeräte für den Bahnbau gefertigt. Im Jahr 1959 begann die Entwicklung und Produktion von Kleingeräten und Gleisbautechnik.

In der zweiten Hälfte der 1960er Jahre bildeten sich vier Schwerpunkte im Produktionsprofil heraus. Dies waren Gleisbaumaschinen und Maschinen für die Streckenelektrifizierung, Rangieranlagen (einschließlich Gleisbremsen), Waschanlagen für Straßen- und Schienenfahrzeuge sowie Anlagen und Geräte für besondere Zwecke. Damit verbunden war auch eine Aufstockung des Personals von zunächst rund 700 auf später fast 1300 Beschäftigte. Das FEW Blankenburg, dessen Bezeichnung im Laufe der Jahre mehrmals wechselte, machte seinem Namen alle Ehre: Im Laufe der Jahre meldeten die Ingenieure aus Blankenburg zahllose Patente an.

Doch dies ist heute alles Geschichte. In den 1990er Jahren verlor das Werk schnell an Bedeutung. Die Deutsche Bahn AG verkaufte das FEW Blankenburg am 1. August 2003. Heute zählt die Fahrzeug- und

Entwicklungswerk Blankenburg GmbH noch etwa 60 Mitarbeiter.

## Viel Überraschendes

„Der neue Bildband möchte das FEW Blankenburg vor dem Vergessen bewahren und gibt erstmals einen kompakten Überblick über die Geschichte des FEW Blankenburg, seine Konstruktionen und Erzeugnisse“, schreibt Dirk Endisch. Und selbst für Insider dürfte das Buch einiges Überraschendes bereithalten, wie der Herausgeber bereits erfahren konnte: „Ich habe mit einem langjährigen FEW-Mitarbeiter gesprochen, der ganz erstaunt gesagt hat: ‚Ich wusste gar nicht, was wir alles gemacht haben. Davon hab ich ja noch nie gehört.‘“

## Über das Buch

Dirk Endisch (Hrsg.) „Bahntechnik aus dem Harz – das FEW Blankenburg“ Edition Bahn-Bilder, Band 12 96 Seiten mit 2 Tabellen und 106 Fotos, davon 16 in Farbe 240 x 170 mm; gebunden Verlag Dirk Endisch, Stendal ISBN 978-3-947691-12-8