



Das FEW in Blankenburg wartet und repariert Güterwagen unterschiedlicher Art. Hier wird an den Planwagen der Novelis GmbH Nachterstedt gearbeitet.

FOTOS (2): SABINE SCHOLZ

# Aus Tradition optimistisch

Das Fahrzeug- und Entwicklungswerk FEW Blankenburg blickt auf eine bewegte Geschichte. Seit 2020 gehört der Betrieb zur Halberstädter VIS GmbH. Ein Firmenbesuch.

VON SABINE SCHOLZ

**BLANKENBURG.** Wäre da nicht das Hinweisschild, man könnte sich an einem Lost Place wähen, auf einem komplett verlassenen Industriegelände. Doch es ist nicht verlassen, im Gegenteil.

Der Schlot des augenscheinlich unnütz gewordenen Heizkraftwerks ragt wie ein Fingerzeig in den Himmel. Dahinter finden sich die vom Hinweisschild angekündigten Pkw-Parkplätze. Gleise ziehen sich über das riesige Gelände, das von einer Straße zerschnitten wird. Alles hier atmet Bahngeschichte.

Das FEW Blankenburg blickt auf eine 150-jährige Firmenbiografie, mit einigen Namenswechseln und einigem Auf und Ab. Wie viele Großbetriebe hat auch das Fahrzeug- und Entwicklungswerk der Bahn nach der Wende einen extremen Aderlass erlebt. Aber es ist nicht komplett ausgeblutet.

Von seinem Büro hat Jürgen Kempe einen weiten Blick ins Land – und auf weitläufige Firmennetze. Seit anderthalb Jahren ist er hier Werkleiter. Der 62-Jährige weiß, dass sich ein langer Atem auszahlt. Zuvor hat er bei der Verkehrs Industrie Systeme GmbH in Halberstadt erlebt, dass sich das Durchhalten lohnen kann. Die VIS GmbH übernahm 2020 den Blankenburger Traditionsbetrieb, der schon damals keine Entwicklung mehr betrieb, das Fachwissen der Mitarbeiter aber sehr gut bei der Wartung und Reparatur von Güterwaggons nutzen konnte. „Wir ha-

ben gerade wieder Fahrzeuge in den Hallen, die 1995 hier gebaut wurden“, berichtet Jürgen Kempe. Damals hatten die Blankenburger für die Hochbahn der Hansestadt Hamburg spezielle Plattenwagen geliefert, die als Baustellenfahrzeug auf dem Streckennetz der Stadtbahn unterwegs sind. Das verläuft sowohl ober- als auch unterirdisch, der Transport von Material und Werkzeug muss da gut geplant werden.

Dass die VIS im vergangenen Sommer die Ausschreibung für die Instandsetzung der Loren gewonnen hat, freut nicht nur Kempe. So mancher Mitarbeiter erinnert sich hier noch an den Bau der Waggons.

Jetzt werden sie auseinandergenommen. Die Puffer, Drehgestelle, Radsätze, Druckluftleitungen, Federn, Bremsen werden für ihren weiteren Einsatz geprüft, es wird entrostet, bei Bedarf repariert oder ausgetauscht. Dafür sind in einer der Werkhallen noch ein paar Gleise gelegt worden, um die Arbeitsabläufe zu optimieren. So rollen die Plattenwagen aus der Strahlanlage in einen Hallenabschnitt, in dem sie aufgebockt werden können, damit die Kollegen überall rankommen und arbeiten können.

„Mit den Hamburgern hat sich eine vertrauensvolle Zusammenarbeit entwickelt“, berichtet Jürgen Kempe. Mittlerweile steht die achte Lore in den Harzer Hallen und vielleicht klappt es, dass die Blankenburger eine der Loren zu einem Messwagen umbauen können. „Mal sehen, ob wir bei der Ausschreibung überzeugen können.“



Spiralfedern warten auf ihre Prüfung in der neuen, hochmodernen Federprüfanlage des FEW Blankenburg. Auch Blattfedern werden hier geprüft.

Da man sich bei Güterwaggons durchaus auf einem internationalen Markt bewege, müsse man sich abheben. „Deshalb bieten wir sehr individuelle Arbeiten an, die für andere Unternehmen einen zu großen Aufwand darstellen. Auch wenn wir keine Entwicklungsabteilung mehr haben, mit dem Wissen unserer Leute können wir da sicher noch einiges mehr anbieten“, ist Kempe überzeugt.

Den Bärenanteil der Arbeiten im FEW stellen Revisionen und Fristarbeiten an den Wagen. „Das ist mit dem TÜV bei Autos vergleichbar“, erklärt Jürgen Kempe. Dieses Angebot nutzen unterschiedliche Fahrzeughalter, das heißt, nicht nur die

Deutsche Bahn (DB) ist Kunde in Blankenburg. Von der DB kommen in diesen Tagen Gleisarbeitenfahrzeuge GAF 100 nach Blankenburg. „Wir machen die Eingangsbefundung und gucken, was alles gemacht werden muss an diesen Wagen, die bei Wartung und Instandsetzung von Schienen zum Einsatz kommen“, so Kempe.

Mit der Erstbefundung entsteht ein Arbeitshandbuch, gewissermaßen ein Ablaufplan mit allen erforderlichen Arbeitsschritten. Diese Anleitungen werden im FEW von Frauen erstellt. Sie halten auch den Kontakt zu den jeweiligen Kunden. „Dafür braucht es ein gutes technisches Verständnis und auch zug-

## Zahlen & Fakten

**Das FEW Blankenburg ist** eine 100-prozentige Tochter der Verkehrs Industrie Systeme GmbH Halberstadt und gehört damit zur Bremer Zeppenfeld-Gruppe.

**Im Unternehmen** sind aktuell 75 Mitarbeiter beschäftigt.

**Zum Produktportfolio** gehören unter anderem Wartung und Reparaturarbeiten an Güterwagen und Arbeitsfahrzeugen, außerdem mobile Montagen in Gleisanlagen und die Verlegung der patentierten FEW-Eigenentwicklung, der Hohlschwelle für Gleisquerungen ohne aufwendige Tiefbauarbeiten. sc

muss beim Namen schmunzeln. Schließlich trägt die Lok den Namen des Firmenchefs Dirk Zeppenfeld. Auch bei der Überführung der Schiebeplanwagen, die die Blankenburger für die Aluminiumgießerei in Nachterstedt warten, helfe die Werklok. „Damit können wir den Kunden ein Gesamtpaket anbieten.“

Die Planwagen sind ein wichtiger Auftrag für das FEW, das außerdem Mitarbeiter auf Montage schickt. „Die Kollegen in der mobilen Montage sind eigentlich das ganze Jahr unterwegs auf Deutschlands Bahnstrecken. Wir machen Kilometrierungen, Streckenkennzeichnungen, Vorbereitungen für Signalanlagen oder halten Weichen instand“, zählt Werkleiter Kempe einige Einsatzbereiche auf. Bei den Arbeiten komme dann oft ein Blankenburger Patent zur Anwendung, die Hohlschwelle. Aus eigener Werkstatt stammen auch einige der erforderlichen Gleisschaltmittel – angefertigt von den Frauen in der kleinen Elektrowerkstatt des Betriebes. „Rund ein Drittel der Belegschaft sind Frauen“, sagt Kempe.

Ein bisschen unerwartet, diese Aussage in der männerdominierten Bahnwelt. Aber das FEW hat eben viele Traditionslinien, die noch immer bestehen. Eine ist wohl auch ein unverwundlicher Optimismus. Eine Haltung, die sich auszahlt. 2023 war das Jahr mit dem besten Jahresergebnis seit langem. „Ich bin schon stolz darauf, dass wir das erreicht haben“, sagt Kempe. Zu Recht. Das FEW ist alles, aber kein Lost Place.

## Patente, Panzer, Krippenwagen

Kurzer Ausriss zur mehr als 150-jährigen Geschichte des heutigen FEW Blankenburg

VON SABINE SCHOLZ

**BLANKENBURG.** 1873 beginnt die Geschichte des heute noch als FEW Blankenburg firmierenden Unternehmens. Damals nahm die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft (HBE) eine Reparaturwerkstatt in Betrieb.

1921 trennte die HBE den Bahnbetrieb von der Fahrzeugunterhaltung und gründete dafür 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 Deut-

sche Reichsbahn (DR) zum 1. Januar 1950 die einstige Bema in ein Reichsbahnausbesserungswerk um. Das setzte in erster Linie die Tenderlokomotiven instand. Mitte der 1950er Jahre zeigte sich, dass die DDR-Industrie nicht in der Lage war, die Bahn mit den benötigten Maschinen und Anlagen – vor allem für den Gleisbau – zu versorgen. Das Ministerium für Verkehrswesen (MfV) verfügte daher im Sommer 1957 die Umwandlung des Raw Blankenburg in das Reichsbahn-Entwicklungswerk (REW). Statt Lokunterhaltung wurden nun unter anderem Signalscheiben und Kleingeräte für den Bahnbau gefertigt. 1959 begann die Entwicklung und Produktion

von Kleingeräten und Gleisbautechnik.

Ende der 1960er Jahre bildeten sich vier Schwerpunkte im Produktionsprofil heraus: Gleisbaumaschinen und Maschinen für die Streckenelektrifizierung, Rangieranlagen (einschließlich Gleisbremsen), Waschanlagen für Straßen- und Schienenfahrzeuge sowie Anlagen und Geräte für besondere Zwecke. Unter anderem wurden in Blankenburg die Koffertransportanlage für den Flughafen Berlin-Schönefeld und auch eine Panzerwaschanlage gebaut.

Ingenieure des Fahrzeug- und Entwicklungswerks meldeten im Laufe der Jahre zahlreiche Patente an.

Besonders exotische Entwicklungen waren ein sogenannter Rottenkran und ein Betontransportwagen, von denen nur je ein Prototyp gebaut wurde. Auch ein sechssachsiger Kinderwagen zum Schieben für die Reichsbahn-Kinderergärten, Schneefräsen, die Schotterbettreinigungsmaschinen und Gleisbremsen kamen aus Blankenburg.

In den 1990er Jahren verlor das in seinen besten Zeiten 1300 Menschen beschäftigende Werk schnell an Bedeutung. Die Deutsche Bahn AG verkaufte das FEW Blankenburg am 1. August 2003, 2010 übernahm die Villmann-Gruppe das Werk, 2020 dann die VIS GmbH Halberstadt.



Eine Spezialanfertigung aus dem FEW Blankenburg zu DDR-Zeiten waren solche Grabenräumereinheiten. FOTO: ARCHIV DIRK ENDISCH