

Blankenburger Spezialitäten



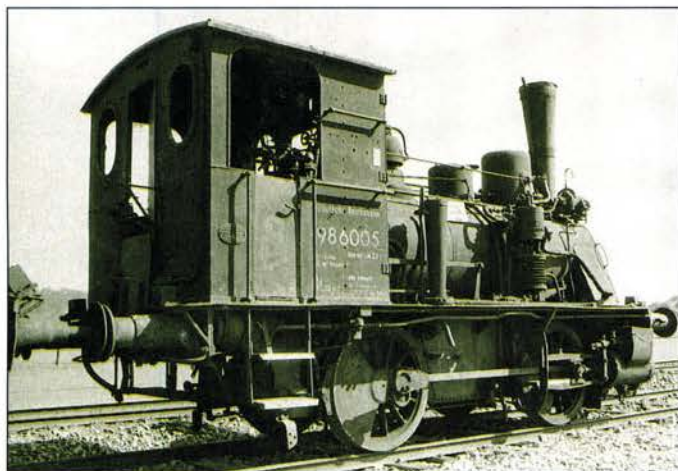
Die Werkstättenanlagen der HBE als BEMA vor dem zweiten Weltkrieg.

Die HBE gehörte zu jenen deutschen Privatbahnen, die in der Eisenbahnfachwelt mehrmals für Schlagzeilen sorgten. Anlaß dafür gaben u.a. die von Blankenburg (Harz) ausgehende kombinierte Adhäsions- und Zahnradbahn des Systems Abt und die Dampflokomotiven der Tierklasse. Sie lösten das Zahnradsystem ab und bildeten die konstruktive Grundlage für den Bau der späteren pr. T 20 bzw. DR-Reihe 95. Einen nicht zu unterschätzenden

Beitrag zur Technikentwicklung der HBE leistete die zunächst bahneigene Reparaturwerkstatt in Blankenburg (Harz) (siehe Zeittafel).

Warum Entwicklungswerk?

Nach Übernahme der HBE durch die Deutsche Reichsbahn erwiesen sich die 1921 in der »Blankenburger Eisenbahn-Bedarfs- und Maschinenfabrik GmbH« (BEMA)



Lokomotive 98 6005 des Bw Hagenow Land. Die Maschine war damals in Boizenburg beheimatet und befuhr die dortige Stadt- und Hafentbahn. Die Aufnahme entstand Ende der 50er Jahre in Blankenburg (Harz).

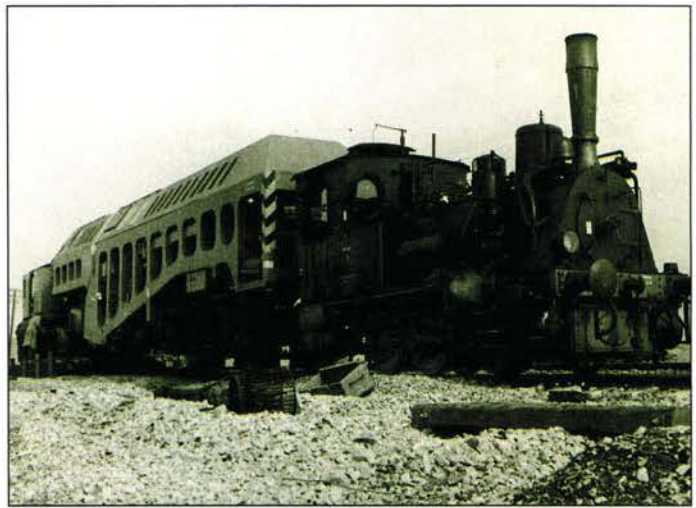
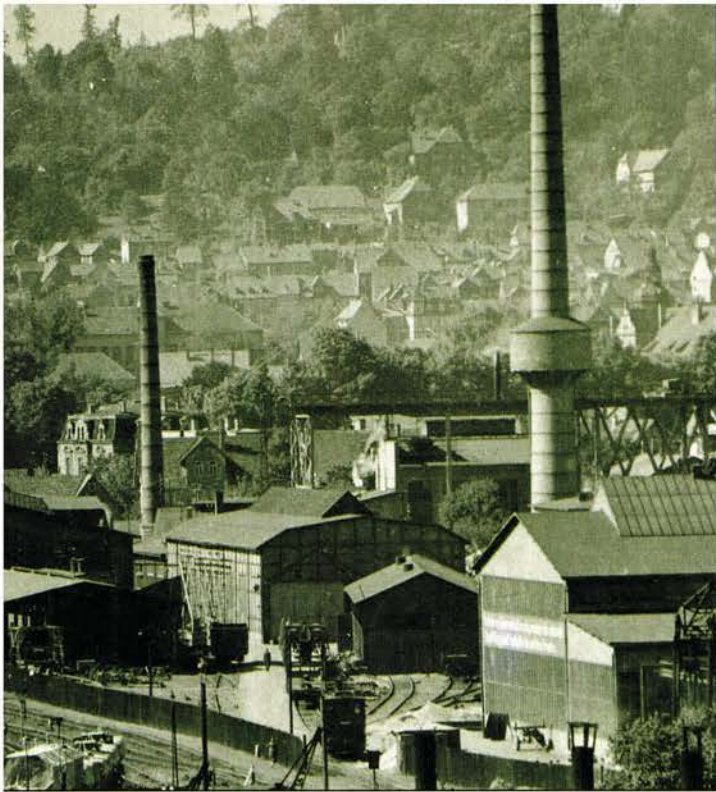
Einst war es die Reparaturwerkstatt der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE): das heutige Forschungs- und Entwicklungswerk der Deutschen Reichsbahn in Blankenburg (Harz). Die teilweise historischen Werkhallen haben eine bewegte Geschichte aufzuweisen. Heute ist das FEW ein leistungsfähiges und modernes Unternehmen. Einige Produkte sind auch im Ausland gefragt.



Die fast zerlegte Lokomotive 89 7574 im Reparaturstand. Eine Maschine der ehemaligen Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn-Gesellschaft (ZFE), die 1943 von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurde.

aufgegangenen Werkstätten in den bestehenden Strukturen als unzureichend. Daher wurde die BEMA in ein Reichsbahnausbeserungswerk (RAW) umgewandelt. Als sich in den 50er Jahren herausstellte, daß die Industrie der DDR nicht in der Lage war, die Deutsche Reichsbahn mit eisenbahntypischen Maschinen und Anlagen ausreichend zu versorgen und ein Import nicht in Frage kam, mußte die Eisenbahn zur Selbsthilfe greifen.

Mit der Gründung des Reichsbahnen Entwicklungswerkes (REW) in Blankenburg (Harz) reagierte das Ministerium für Verkehrswesen auf diese Situation. So schnell wie möglich mußte nun das RAW Blankenburg (Harz) für die Produktion von Spezialtechnik in das REW umfunktioniert werden. Folgende Aufgaben wurden in einem Schreiben des Ministers für Verkehrswesen der DDR, Kramer, an den Sonderbeauftragten für den



Funktionsmuster der gleislos arbeitenden Schotterbettreinigungsmaschine (SBR) 202 und Werklokomotive 1 (ex 89 6013, ex HBE Lok 23, seit Oktober 1954 Werklok im RAW Blankenburg), in den 60er Jahren.

Aufbau des REW, Lindemann, vom 31. Juli 1957 formuliert:

»...1. Forschung, Entwicklung und Konstruktion von Mechanismen und eisenbahntypischen Geräten für die DR.

2. Produktion von Einrichtungen und Geräten der DR.

3. Die Durchführung von Versuchen und Erprobungen...«

Von 1960 bis 1967 mußten diese Arbeiten für das gesamte Verkehrswesen der DDR übernommen werden.

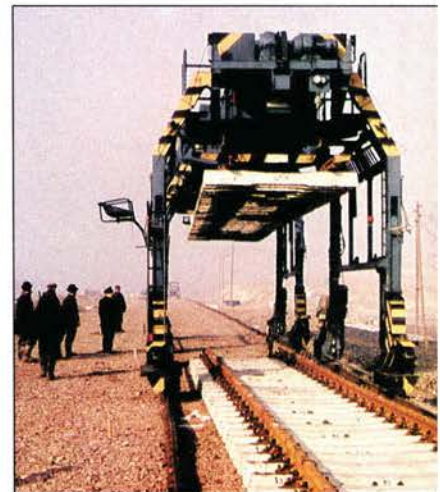
Blick auf die Werkanlagen in der Übergangszeit vom RAW zum FEW.

Kleingeräten, unter ihnen Schwellenfräsmaschinen, Kleinstopfmaschinen sowie Schienenbe- und Entladegerät. Schon zwei Jahre später entstanden in Blankenburg (Harz) für die Deutsche Reichs-

bahn unter anderem Jochmontagekräne, Bettungspflüge, Schwellenauswechselgeräte und Gleisbremsen des Typs »Wuhlheide III«. Das erste Oberbaugroßgerät, die Schotterbettreinigungsmaschine (SBR) 202, kam hinzu.

Und heute?

Für das FEW kristallisierten sich im Laufe der Zeit vier Aufgabenbereiche heraus. Der erste betrifft Gleisbaumaschinen und Maschinen für die Elektrifizierung von Gleisanlagen. Ein komplettes Mehrzweckfahrzeugprogramm steht für nahezu alle erforderlichen Arbeiten zur Verfügung. Dazu gehören Gleiskraftwagen (MZG-Grundgrät) und Schienenschraubtechnik (MZS-Schraubmaschine). Kleinmechanismen, wie Kleinstopfeinheiten (KSE) und Oberbaugroßmaschinen, u.a. Grabenräumeinheiten (GRE), runden das Programm ab. Gleisbaumaschinen wurden übr-



Auf Hilfsschienen fahrende Gleisjochverlegeeinrichtung (GJV) 803. Mit ihr konnten bis zu 30 m lange Gleisjoch verlegt werden. Diese Aufnahme stammt ebenfalls aus den 60er Jahren. Die GJV 803 sind inzwischen sämtlich verschlissen und ausgemustert worden.

Klein- und Großgeräte

Zunächst wurden sehr einfache Erzeugnisse, wie Signalscheiben, Schwellentragezangen, Schraubzwingen und Richteseisen, produziert. Ab 1959 begann die Entwicklung und Fertigung von



Das FEW-Firmenlogo enthält drei Farben, die die spezifischen Produktionsbereiche kennzeichnen. Grün: Rangiertechnik, gelb: Gleisbautechnik und blau: Außenreinigungsanlagen für Eisenbahnfahrzeuge.



Im damaligen FEW konstruierter und gebauter Prototyp eines Akku-Schleppfahrzeugs (ASF). Die Serienproduktion kam allerdings im FEW nicht zustande. Das in Blankenburg gebaute ASF verblieb im dortigen Bw, hier beim Rangieren der 95 045 in den 60er Jahren.



Hochleistungsschneefräse (HSF) 80 bei einem Demonstrationseinsatz.



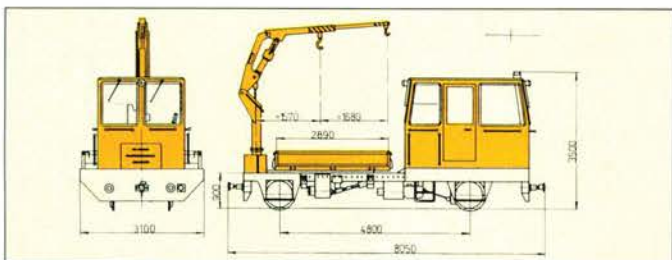
Mehrzweckgerät-Arbeitsbühne (MZA) am 25. Juni 1992 bei Arbeiten an der Oberleitung im Magdeburger Hauptbahnhof.



Triebfahrzeugwaschanlage im Bw Eisenach – ein Neubau, der in Blankenburg (Harz) hergestellt wurde.



Balkengleisbremsen und Hydraulikstationen auf dem Rangierbahnhof Halle (Saale) 1992.



Mehrzweckgrundgerät (MZG)

gens nicht nur an die Deutsche Reichsbahn, sondern auch an die Bahnen der Tschechoslowakei (ČSD), Polen (PKP) und Ungarn (MÁV) sowie an die einheimischen Braunkohleindustrie und außerdem an Industriebahnen der ehemaligen Sowjetunion geliefert. Der zweite Bereich umfaßt Ran-

geranlagen, einschließlich deren Steuerung. Als Beispiele seien die Schraubengleisbremse (SGB), die Balkengleisbremse (BGB) und die Beidrückeinrichtung (BGE) genannt.

Leistungsfähige Waschanlagen für Triebfahrzeuge, S- und U-Bahnen sowie Reisezugwagen bilden den

ritten Komplex. Schließlich werden Sonderanlagen und Geräte, wie die Betonschwellenfertigungsanlage im Betonwerk Rethwisch, gefertigt. Sie umfassen den vierten Aufgabenbereich.

Ausblick

Im Wirtschaftssystem der DDR hatte das FEW als bahneigener Betrieb des Anlagen- und Maschinenbaus wichtige Aufgaben zu er-

füllen. Heute konzentrieren sich die Deutschen Bahnen mehr und mehr auf den Eisenbahntransport. Daher wird derzeit über die Zukunft des FEW innerhalb der DR und auch über die Struktur dieses Betriebes intensiv nachgedacht. Entscheidungen hierzu sind aber noch nicht gefallen.

Für weitere Informationen zur HBE und zum FEW durch Leser des MEB ist der Autor jederzeit dankbar.

Frank Haupt

Wichtige Etappen

31. 3. 1873

Eröffnung der Strecke Halberstadt – Blankenburg der HBE. Geburtsstunde des Werkstattwesens der HBE in Blankenburg.

1893

Die HBE wird auf der Weltausstellung in Chicago mit einer Urkunde für das Abt'sche Zahnradbahnsystem prämiert.

20. 6. 1921

Gründung der „Blankenburger Eisenbahn-Bedarfs- und Maschinenfabrik GmbH“ (BEMA) als Tochtergesellschaft der HBE. Die Werkstätten werden aus der HBE finanztechnisch herausgelöst und gehen in die BEMA über.

1. 9. 1946

Die Verwaltung der HBE, eingeschlossen die BEMA, wird von der Provinz Sachsen übernommen. Bereits zuvor wurde die HBE enteignet.

1. 4. 1949

Übernahme der HBE durch die Deutsche Reichsbahn. Daraufhin geht

die BEMA im Reichsbahnausbesserungswerk (RAW) Blankenburg auf. Instandgehalten werden überwiegend Tenderlokomotiven und Güterwagen.

1. 8. 1957

Der Minister für Verkehrswesen der DDR ordnet an, das RAW Blankenburg zum Reichsbahn-Entwicklungswerk (REW) umzuprofilieren. Die Fahrzeuginstandhaltung wird wenig später beendet.

1. 1. 1960

Aus dem REW entsteht das Forschungswissenschaftlichen Industriebetriebes (WIB-FEW).

3. 3. 1962

Das FEW erhält den Status eines Wissenschaftlichen Industriebetriebes (WIB-FEW).

1. 5. 1967

Das Werk gehört wieder zur Deutschen Reichsbahn. Bis heute lautet die offizielle Bezeichnung: Deutsche Reichsbahn, Forschungs- und Entwicklungswerk (FEW-DR). Mehrfach wird aber die DR-interne Zuordnung geändert. Seit 1977 ist das FEW ein Betrieb der Reichsbahndirektion (Rbbd).