

EFA - DL - NEWS

Ausgabe 01 / 2008

Damen und Herren

Beauftragte der Regionen für Amateurfunk

Mit Abdrucken für die BSW Regionen

Vorsitzende der Amateurfunkgruppen und deren Mitglieder

Mitglieder Arbeitsausschuss Amateurfunk

Abdrucke an:

Zentrale BSW 60329 Frankfurt / M

Hauptbeauftragte des BSW für die

Freizeitgruppen

FIRAC - Landesgruppen

Aus dem Inhalt



Änderungen in der Mitgliederdatei

.

HBA: in eigener Sache



Nachlese EFA Treffen 2008



Nachlese Sachsentreffen 2008

&

Fortbildungsangebot der EFA DL

J

... ..

Die EFA DL News erscheinen 2 mal jährlich, Sonderdrucke bei Bedarf

Herausgeber: Stiftung Bahn Sozialwerk, Zentrale, der Hauptbeauftragte für Amateurfunk

Detlef Gard, DK 9 VB, Gartenstr. 19, 66809 Nalbach Telefon: (06838) 7891, Fax: 983790

E-Mail: DK9VB@t-online.de

Redaktion: Dietmar Poensgen, DL 8 KBH, Lohmarer Str. 4, 51105 Köln Telefon: (0221) 8302767

E-Mail: DL8KBH@aol.com

Internetauftritt: www.efa-dl.de, www.efa-dl-news.de

Beiträge für die EFA DL News sind willkommen. Veröffentlichte Artikel mit dem Namen oder Call des Autors stellen lediglich die Meinung des Verfassers dar und müssen nicht mit der Meinung des Herausgebers übereinstimmen.

Mitteilung des Hauptbeauftragten in eigener Sache

Liebe Funkfreunde,

am 4. Februar 1970 habe ich in Saarbrücken das Amt des Leiters der BSW-Amateurfunkgruppe und gleichzeitig das Amt des Bezirksbeauftragten übernommen. Das Amt des Bezirksbeauftragten habe ich bis 2006, bis zur Neuorganisation des Freizeitbereichs Amateurfunk im Zusammenhang mit der Neuordnung der BSW-Regionen bekleidet.

Während einer gemeinsamen Zugfahrt nach Berlin im Jahre 1991 hat mich die damalige Verantwortliche für die Kultur und Freizeit bei der Zentrale, Frau Laudemann, überzeugen können, das Amt der Hauptbeauftragten von Willi Sauerbrei, DL 3 ZBW, zu übernehmen. Inzwischen schreiben wir das Jahr 2008. Als Ehrenamtlicher bin ich nun bereits mehr als 38 Jahre für das BSW tätig.

Wie allgemein bekannt, habe ich gesundheitliche Probleme. Im März dieses Jahres musste ich mir zwei Herzkranzgefäße dilatieren und drei zusätzliche Stents einsetzen lassen. Die Ärzte haben mir dringend geraten, künftig jeglichen Stress zu vermeiden. Da ich die Aufgaben des HB gerne wahrgenommen habe, ist mir gar nicht aufgefallen, dass dabei auch Stress-Situationen entstehen.

Die Berufung zum HB endet am 31. 12. 2008. Nach reiflicher Überlegung habe ich mich entschlossen, zum Ende dieses Jahres meine Tätigkeit als HB zu beenden. Dies hatte ich ja bereits während des EFA-Jahrestreffens in Schönau mitgeteilt. Die Gesundheit muss Vorrang haben. Ich bitte um Verständnis.

Bei allen, die in den vielen Jahren mit mir für die gemeinsame Sache tätig waren und die mich in vielfältiger Weise unterstützt haben, bedanke ich mich sehr herzlich.

Ich hoffe sehr, dass sich in der mitgliederstärksten FIRAC-Landesgruppe ein Nachfolger finden wird. Wer sich selbst dazu berufen fühlt oder einen anderen OM vorschlagen möchte, den bitte ich um Kontaktaufnahme. Der HB kann, aber muss nicht Bezirksbeauftragter oder in einer anderen Funktion für das BSW tätig sein. Einen Nachfolger werde ich umfassend einarbeiten und ihn nach allen Kräften weiterhin unterstützen.

Damit die Arbeitsfülle für den neuen Hauptbeauftragten ab 1. Januar 2009 nicht zu groß wird, haben sich Wolfgang Hunger, DL 5 MM, und Detlef Rämisch, DL 8 DWL, dankenswerterweise bereiterklärt, das EFA-Jahrestreffen Ende April 2009 im Raume Dresden-Bad Schandau zu organisieren.

Ich wünsche uns allen auch künftig viel Spaß beim gemeinsamen Hobby!

Detlef Gard, DK 9 VB

Die EFA – Gruppe Dortmund und die EFA DL trauern um

Klaus Sauder, DF 6 JK

Unser langjähriges Mitglied der Dortmunder Gruppe, verstarb am 08.04.2008 plötzlich und unerwartet.

Mit seiner xyl nahm er oft an den nationalen und internationalen Treffen der Eisenbahn-Funkamateure teil.

Auch für das EFA-Jahrestreffen 2008 in Schönau/Königssee waren beide angemeldet. Der Tod überraschte ihn jedoch vorher.



Klaus war dem Amateurfunk sehr verbunden. Viele Jahre hat er die Funktion des Bezirksbeauftragten für das Fachgebiet „Amateurfunk“ im BSW-Bezirk Essen ausgeübt. Zusammen mit Roger, DF 9 XI, hat er ausserdem mehrere Jahre die Redaktion der EFA-Mitteilungen betreut.

Klaus war immer hilfsbereit den Funkfreunden gegenüber und leistete gerne Hilfe bei allen Problemen, mit denen sich Funkfreunde an ihn wandten.

Unsere herzliche Anteilnahme gilt seiner Familie.

Klaus wird bei allen Funkfreunden, die ihn kannten, in lebhafter Erinnerung bleiben!

EFA Gruppe Dortmund
Jürgen Recktenwald
DL 3 DC
Vorsitzender Gruppe Dortmund

EFA DL
Detlef Gard
DK 9 VB
Beauftragter für Amateurfunk

EFA Treffen in Schönau / Königssee

Der Höhepunkt des Jahres 2008 für die EFA DL fand vom 16. bis 19. April im „Haus Hubertus“ des BSW in Schönau am Königssee statt und war wieder einmal ein voller Erfolg, in jeder Hinsicht!



Das BSW - Hotel liegt innerhalb eines großzügigen Parkgeländes im Ortsteil Unterstein der Gemeinde Schönau, etwa 5 km vom Ortskern Berchtesgadens und, je nach Fitness, etwa 15 – 30 Gehminuten vom Königssee entfernt.

Die Anreise erfolgte mit Bahn und Auto, und gegen 19 Uhr kam auch der letzte Teilnehmer mit dem Auto an!

Nach dem Abendessen begrüßte Detlef, DK 9 VB, die Teilnehmer und informierte über das Programm der nächsten Tage.

113 Teilnehmer aus 10 Nationen waren der Einladung gerne gefolgt. Während erste Gespräche geführt, alte und neue Freunde begrüßt wurden, trafen sich die angereisten Präsidenten der FIRAC zu ihrer Sitzung. Darüber wird an anderer Stelle informiert.

Der Donnerstagmorgen, (das eher graue Wetter verleitete fast schon dazu, wieder ins Bett zu gehen,) stand zur freien Verfügung. Die Funkfreunde aus Österreich nutzen ausgiebig das hauseigene Schwimmbad, Andere erkundeten den Ort und die Umgebung, aber zum Mittagessen waren Alle wieder im Haus.

(Fast) pünktlich begann dann der für den Nachmittag vorgesehene Ausflug nach Salzburg mit der unterhaltsamen Busfahrt. Der Fahrer, mit Fremden erfahren und mit einem grossen Schatz an Geschichten und Anekdoten ausgestattet, gestaltete die Fahrt sehr kurzweilig, ausser den Informationen für die Rückfahrt. Hier wiederholte er die Informationen mehrmals, damit auch der letzte Teilnehmer genau wusste, wie er zur vereinbarten Abfahrtszeit den Busparkplatz findet.



Die Stadtführung fand in mehreren Gruppen statt, die deutschsprachige Gruppe wurde von einer sehr netten Dame begleitet, die zu den nur 7 Fremdenführern in Salzburg gehört, die auch russischsprachige Touristen betreut.

Wir bekamen während des Stadtrundganges, wie es bei solchen Gelegenheiten eben ist, so viele Informationen, dass uns der Kopf schwirrte, als die Führung beendet war und wir unserem Drang nach einer Tasse Kaffee und einem Stück Kuchen oder einem grossen Eisbecher nachgeben duften.

Natürlich darf man in der Mozartstadt selbige Kugeln nicht vergessen! Dabei habe ich eine Konditorei entdeckt, bei deren Mozartkugeln weniger Nougat, aber dafür mehr Marzipan enthalten ist. Etwas teurer als die normale Kugel, aber ein ganz besonderer Genuss!

Obwohl Salzburg ja „berühmt“ für seinen Regen ist, hatten wir das hervorragende Wetter, das Detlef, wie immer bei den Veranstaltungen unter seiner Leitung, rechtzeitig gebucht hatte: Sonnenschein!! Da lockten uns natürlich auch die etwas weniger gewöhnlichen Strassencaffees mit ihren Spezialitäten, an. Am Ufer der Donau, mit einem leckeren Kaffee und einem Stück Torte (es muss ja nicht unbedingt die berühmte Sachertorte sein!) im strahlenden Sonnenschein, mit



Blick auf die Burg zu sitzen, das hat schon etwas!!

Im Stadtgebiet von Salzburg übernimmt seit 1940 der O-Bus mit einem der europaweit größten Obusnetze die größte Rolle im ÖPNV. Die Lücken im O-Bus-System und einige Strecken in die Peripherie, wie z. B. nach Freilassing oder Siezenheim, erschließen die Albus-Autobuslinien. Das Netz ist hauptsächlich sternförmig ausgerichtet, weshalb einige Querverbindungen fehlen, wird aber kontinuierlich erweitert.

Zur geplanten Abfahrtszeit saßen alle Teilnehmer vollzählig in den Bussen, und so konnte die Heimfahrt pünktlich angetreten werden.

Zum Abendessen wurden wir auf bayrische Art verwöhnt: beim Buffet dominierten die deftigen Speisen eindeutig: Haxen, Leberkäs, Weisswurst, süsser Senf, Brezeln, die Auswahl war ein wenig speziell. Natürlich gab es auch Weissbier, das gehört einfach dazu! Damit die Kalorien nicht so stark ansetzten, stand eine Kapelle aus der Umgebung bereit, und mit deftiger Musik ermunterte sie die Anwesenden, zwecks Kalorienverbrauchs, das Tanzbein zu schwingen, was auch sehr gut gelang! Später wurde sogar ein Wunschkonzert geboten, und auch einige derjenigen, die nicht unbedingt Kalorien verbrauchen mussten, wurden hierbei animiert, sich ihrer Tanzkünste zu erinnern.



Doch wie heisst es: Musik wird störend oft empfunden, derweil sie mit Geräusch verbunden! So saßen mehrere Funkfreunde, etwas schallgeschützt durch geschlossene Türen und einiger Entfernung zur Kapelle im Nebenraum und unterhielten sich angeregt.

Auch der, wieder einmal Wolkenverhangene, Freitagmorgen stand zur freien Verfügung, aber es wurde auch fakultativ eine Führung durch Berchtesgaden angeboten. Mehrere Teilnehmer nutzten diese Zeit, im Rathaus ihre Mails abzurufen, Andere spazierten am Ablauf des Königssees entlang. Leider war die dort befindliche Fischzuchtstation noch nicht in Betrieb, das wäre ein interessantes Ausflugsziel für spätere Besuche!

In der feuchten Atmosphäre in der Umgebung der „Königssee-Ache“, dem Abfluss des Sees zur Salzach, gedeiht der Bärlauch, der in den letzten Jahren wieder bekannt und beliebt wurde, sehr gut! Wie Monika, OE 5 MOM, bemerkte: sie kam sich vor, als wandere sie an einer Knoblauchsuppe entlang.

Es war sehr gut in der ganzen Region zu sehen: der Frühling kam mit Macht! Weisse, gelbe und blaue Blüten überall, die Wiesen standen voll mit tausenden Schlüsselblumen, was mich an meine Kindheit in der Eifel erinnerte.

Nach dem Mittagessen, frisch gestärkt, ging es zum Königssee, ein gemütlicher Spaziergang von etwa 30 Minuten. 3 der Schiffe, die durch Elektromotoren angetrieben werden, hatte Detlef für die Fahrt über den Königssee bestellt, die Rückfahrt erfolgte individuell mit den planmässigen Booten.



Auf der Fahrt über den wohl saubersten See Deutschlands wurden wir natürlich auch wieder mit Daten gefüttert, mir ist noch Erinnerung, dass der Königssee an der tiefsten Stelle fast 200 Meter tief ist.

Auch das Echo war durch Detlef gebucht worden, und so nahm unser Bootsführer an der entsprechenden Stelle die Schraubendrehzahl zurück und seine Trompete zur Hand. Das Echo war, wenn auch etwas dünn, deutlich zu hören, Detlef hat wohl die „Light“ Ausgabe gebucht.

Mit voller Kraft fuhren wir weiter zur Halbinsel St. Bartholomä, wobei uns die lokale Bergwelt genau erklärt wurde. Die Halbinsel war früher eine sichere Fluchtmöglichkeit der Bewohner vor Feinden gewesen, denn der Zugang über den See war gut zu verteidigen, und über die umliegenden Berge hatten die Feinde grosse Probleme, ins Tal zu kommen.

Hier etwas Statistik:

| | |
|-------------------------|----------------------------|
| Höhe über Meeresspiegel | 603,3 m ü. NN |
| Fläche | 5,218 km ² |
| Seelänge | 6,30 km |
| Seebreite | 1,05 km |
| Volumen | 511.785.000 m ³ |
| Umfang | 19,96 km |
| Maximale Tiefe | 190 m |
| Mittlere Tiefe | 98,1 m |



Gut, dass wir in der Vorsaison dort waren, denn durch unsere Gruppe waren die Sitzplätze im Gartenlokal fast alle besetzt. Wie mag es da im Sommer aussehen, wenn die Touristen und Tagesgäste dort einfallen?

Die Kapelle der Insel, eins der meist fotografierten Motive in Bayern, kann für christliche Veranstaltungen gemietet werden. Allerdings sollte dafür eine heisse Jahreszeit gewählt werden, nach etwa 5 Minuten in der Kapelle flüchtete ich in das warme Äussere! Ach ja, Wetter: natürlich Sonnenschein!



Zurück fuhren wir mit einem Fahrplanmässigen Boot, dabei konnten wir viele Rehe und Hirsche am gegenüber liegenden Ufer sehen, die sich an der dortigen Futterstation aufhielten und uns gegenüber keinerlei Scheu zeigten!

Auf dem Rückweg, wir hatten noch genug Zeit bis zum Abendessen, liessen wir uns Zeit, und es kam auch schon eine leise Wehmut auf, denn die schönen Tage näherten sich unaufhaltsam ihrem Ende zu.

Detlef, DK 9 VB, blickte nach dem Abendessen auf die Veranstaltung zurück und bedankte sich bei den Helfern, die ihn tatkräftig bei der Vorbereitung und der Ausführung des Treffens unterstützt hatten. Besonders erfreut war er, dass eine so grosse Anzahl Teilnehmer an dem Treffen teilgenommen haben.

Auch die Präsidentensitzung zur Vorbereitung auf den Kongress 2009 mit Präsidenten aus 10 Ländern wertete er als erfolgreich, eine Vorschau auf den FIRAC – Kongress 2009 in Nový Smokovec in der Hohen Tatra, Slowakei, ist in dieser Ausgabe enthalten.

Die Unterlagen für den Kongress erscheinen in der Ausgabe im Dezember.

**Danke an Detlef und seine Helfer
für ein gelungenes Treffen!**

Vorschau auf den FIRAC-Kongress 2009 vom 24. – 28. September 2009 in Nový Smokovec in der Hohen Tatra, Slowakei

Während der Präsidiumssitzung der FIRAC im Rahmen des EFA-Treffens in Schönau stellten die Teilnehmer aus der Slowakei den Kongress des Jahres 2009 in Nový Smokovec in der Hohen Tatra vor. Der Tagungsort liegt im Nordosten der Slowakei nahe der Stadt Poprad. Über die Kosten konnten die Slowaken noch keine Angaben machen. Zum 1. Januar 2009 wird in der Slowakei der Euro eingeführt. Man muss sehen, wie sich die Preise entwickeln. Das vorläufige Programm habe ich nachstehend ins Deutsche übersetzt:

24. 09. 2009 Ankunft der Teilnehmer, Zimmereinweisung
18:00 Uhr Begrüßung, feierliches Abendessen
20:00 Uhr Präsidentsitzung der FIRAC mit Kaffeepause

25. 09. 2009
8:00 Uhr Frühstück
9:30 Uhr Eröffnung der Kongress-Station
10:00 Uhr Feierliche Eröffnung des Kongresses mit Kaffeepause
 Alternativ: Wellness im Heilbad Nový Smokovec
12:00 Uhr Mittagessen im Hotel
14:00 Uhr 1. Arbeitssitzung mit Kaffeepause
 Begleitpersonen: Wellness im Heilbad Nový Smokovec
18:00 Uhr Abendessen im Hotel
20:00 Uhr Auftritt der Eisenbahner-Folkloregruppe Marina

26. 09. 2009
8:00 Uhr Frühstück
10:00 Uhr 2. Arbeitssitzung mit Kaffeepause
 Begleitpersonen: Spaziergang nach Hrebienok zu den
 Gebirgswasserfällen
12:30 Uhr Mittagessen im Hotel
14:00 Uhr Besuch des kleinen Ortes Tatraska Lomnica, Naturmuseum, Shopping
19:00 Uhr Abendessen im Hotel
20:00 Uhr Überraschungsabend: Slowakische Volksmusik im Restaurant Svist,
 Disko für Oldies im Hotel-Restaurant

27. 09. 2009
8:00 Uhr Frühstück
9:00 Uhr Besichtigung der größten historischen Burg der Slowakei in Spis
12:30 Uhr Mittagessen in der historischen Stadt Lecova (Weltkulturerbe)
14:00 Uhr Besichtigung Lecova, Freizeit
19:00 Uhr festliches Abendessen, Abschluss des Kongresses

28. 09. 2009
8:00 Uhr Frühstück
9:00 Uhr Abreise der Teilnehmer

Dies ist lediglich eine Vorinformation. Die Ausschreibung der Veranstaltung wird in der Ausgabe 2/2008 der EFA-DL-News im Dezember erfolgen.

Tagesausflug der EFA-Gruppe Frankfurt am Main !

Für unseren diesjährigen Tagesausflug am 18. Mai 2008 hatten wir die Stadt Bingen am Rhein ausgewählt.

Treffpunkt war der Bf Bingen (Rhein) Stadt und es hatten sich diesmal 21 Personen für diesen Ausflug eingefunden.

Unsere EFA-Mitglieder Annemarie Seith, DH6PG, und ihr Om Helmut, DH6PH, übernahmen ab hier die Führung durch ihre schöne Heimatstadt Bingen am Rhein.

Unsere beiden Stadtführer hatten sich sehr gut vorbereitet, um uns die Sehenswürdigkeiten und die damit verbundene Geschichte ihrer Stadt zu zeigen und zu erklären.



Zu Fuss ging es vorbei am alten hölzernen Rheinkran, dem Historischen Museum am Strom, wo auch eine Ausstellung der „Hildegard von Bingen“ stattfand, der Basilika St. Martin und weiter durch die herrliche Altstadt, hinauf zur Burg Klopp.

Obwohl für viele von uns der Anstieg zur Burg sehr anstrengend war, hatten es doch alle geschafft den schönen Ausblick von hier oben zum Bingerloch mit Mäuseturm zu genießen.

Nachdem viele Fotos gemacht waren, ging es weiter durch den Burggraben hinunter zur Schloßbergstraße, wo wir im Restaurant „Zum Schlossberg“ unser Mittagessen einnahmen.

Dieses taten wir lange und ausgiebig, denn in dieser Zeit ließ der Wettergott etwas Regen fallen. Aber sonst meinte er es gut mit uns.

Nach soviel Stärkung führten uns Annemarie und Helmut weiter durch



die Altstadt bis zum Rheinkai und entlang der Rheinpromenade bis zum Kongresszentrum, vorbei an den Anlegestellen der Personenschifffahrt.

Wir hatten sogar Glück, dass wir den Raddampfer „Goethe“ zu Gesicht bekamen.

mit Blick auf die Schifffahrt ließen wir uns Kaffee und Kuchen schmecken und so verging die Zeit viel zu schnell. So genussvoll ließen wir den Tagesausflug dann zu Ende gehen und begaben uns auf die Heimreise.

Hier im Kongresszentrum

Für die zahlreiche Beteiligung und für den gelungenen und schönen Tagesausflug, möchte ich mich bei allen Teilnehmern und ganz besonders bei Annemarie und Helmut bedanken.

Werner -DG4FI-



Burg Klopp

Sachsentreffen 2008 in Görlitz

Görlitz? Davon haben wir doch dieses Jahr etwas in den Nachrichten gehört und gesehen! Ja, richtig, dort wurde der Beitritt Polens zur EU gefeiert, mit Kanzlerin und polnischem Präsidenten!

Was wissen wir noch über diese Stadt? Nach dem Krieg nicht nur geteilt, wie Berlin, sondern rechts der Neiße eine rein polnische Stadt geworden: die Neiße wurde zur Staatsgrenze zwischen DL und SP.

So war ich sehr gespannt auf dieses Treffen und folgte der Einladung gerne, wie immer zu den Sachsentreffen. Ich wusste, dass ich hier wieder sehr schöne Tage erleben und viel Neues erfahren würde!

Hartmut, DG 7 DNL, holte mich vom Görlitzer Bahnhof ab und auf dem Weg zum Hotel wies er mich schon auf einige Besonderheiten hin, wie zum Beispiel auf den grossen ehemaligen Grenzübergang, der verweist da liegt.

Das Hotel, direkt an der Uferstrasse gelegen, mit Blick auf Neiße und die polnische Seite von Görlitz, „Zgorzelec“.



Das Hotel Pico-Bello



Neiße und Blick auf Polen

Dort, in einer Pizzeria (das 2. Haus von links), fand das Abendessen statt. Beim Blick auf die Speisekarte runzelten sich aber einige Stirnen, denn die Preise erschienen uns sehr hoch! Hartmut klärte uns schnell auf: die Preise waren in Zloty ausgewiesen, zum Beispiel „Spargel mit Schinken, 30,00. Das aber waren Zloty und keine Euro, wir durften durch Drei teilen, den Spargel also für 10 Euro genießen! Die Küche war etwas überfordert mit 40 Essen, aber dafür wurden leckere Tapas serviert, um die Wartezeit zu überbrücken. Nach dem



1.Preis: Kopfhörerradio
für DK 4 UM

Abendessen „servierte“ uns Wolfgang, DL 5 MM, seinen gefürchteten Fragebogen zu AFU-Themen und zu Sachsen! Jeder zerbrach sich den Kopf, heimliche Blicke flogen zum nebenan sitzenden Sachsen, und dann wurden die Blätter eingesammelt. Volker, DK 4 UM, brauchte eine Extraeinladung zum Ausfüllen seines Fragebogens. Zum Erstaunen meiner ihm gegenüber sitzenden Schwester setzte er die Kreuze „nach Gefühl“ und gab als Letzter den Bogen ab. Und wer erhielt den Hauptpreis, weil er alle Fragen richtig gelöst hatte? VOLKER!

Nach dem Frühstück gingen wir durch die reizvolle Görlitzer Altstadt um zum Gelände der Firma Bombardier zu kommen, die nach der Wende die ehemalige Waggonbau Görlitz übernommen hat. Nach einem sehr interessanten Einführungsvortrag über die Geschichte der Firma vom Pferdewagen bis zum modernen Doppelstockwagen gingen wir in die Montagehallen. Dort war der Lärm ohrenbetäubend; aber wir konnten hier die einzelnen Schritte ansehen, bis ein Waggon zur Auslieferung fertig ist. Gerade die Doppelstockwagen, die auch bei DB Regio fahren, kommen aus Görlitz. Wir sahen aber auch Wagen mit anderer Lackierung, für das Ausland bestimmt wie die Niederlande oder Rumänien. Der Ingenieur, der uns betreute, war sichtlich davon angetan, dass er es mit Eisenbahnern zu tun hatte, die gezielt Fragen mit fachlichem Wissen stellten.



Zum Mittagessen waren wir in der „Goldene Sonne“ verabredet; hier war es schön kühl (hierzu muß gesagt werden, dass während unseres gesamten Aufenthaltes tropische Temperaturen herrschten!), die Getränke kamen sehr schnell und auch das Essen, das Hartmut schon vorbestellt hatte, erhielten wir nach kurzer Wartezeit.

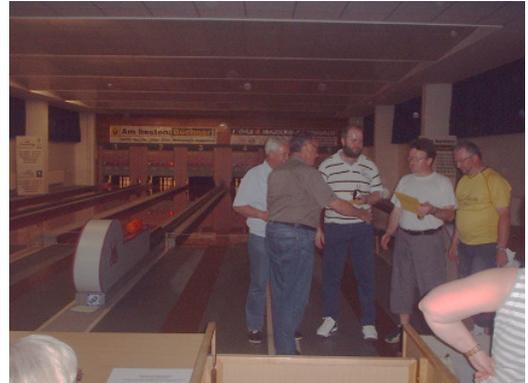
Anschliessend hatten wir noch gut 2 Stunden Zeit, uns selbst etwas von Görlitz anzusehen, oder (und) bei der SPARDA unsere Geldreserven aufzufüllen. Die anschließende Stadtführung war hoch interessant und informativ, die Daten prasselten nur so auf uns nieder. So zog zum Beispiel die Stadt Görlitz nach der Wiedervereinigung das Interesse zahlreicher Investoren auf sich. Es gibt in Deutschland nur sehr wenige in ihrer Einwohnerzahl mit Görlitz vergleichbare Städte, die eine solche Dichte von gut erhaltenen Baudenkmalern verschiedenster Epochen aufweisen können. Der Bau- und Rekonstruktions-Boom führte, befördert durch großzügige Fördermaßnahmen des Staates und der EU, zu einer Art „Goldgräberstimmung“, von der das Görlitzer Stadtbild profitieren konnte. Dies ist besonders gut sichtbar am Obermarkt, wo nur noch wenige Häuser Renovierungsbedürftig sind. Unbekannte Förderer stellen aus einem Treuhandvermögen jährlich 500.000 € zur Verfügung, die nicht im normalen Haushaltsplan erscheinen dürfen und zweckgebunden für Stadtverschönerung sind.



In der Neißestraße befindet sich das „Biblisches Haus“, dessen Fassade aus Sandstein mit Szenen aus dem Alten und Neuen Testament versehen ist. Erwähnenswert sind die *Langen Lauben* mit Hallenhäusern, in denen früher die Kaufleute ihre Waren lagerten, ausstellten und verkauften, und in denen die Gespanne mit Lieferungen bequem hineinfahren und, ohne wenden zu müssen, an der Rückseite wieder herausfahren konnten.

Es gäbe noch viel zu berichten! Für Informationshungrige bietet sich das Informationsportal Wikipedia an: aber viel Zeit einplanen!

Nun, wir waren nicht nur zum Vergnügen in Sachsen: ein Bus brachte uns zur „Sportlerklausur Hagenwerder“, in der die „offenen sächsischen Meisterschaften der Eisenbahn-Funkamateure im Kegeln“ stattfanden! Zuerst genossen wir aber ein hervorragendes Abendessen a la Carte. Mir machte es besonders Spass, die verschiedenen Biere aus der Region zu testen (was sich zum Glück nur wenig auf mein Kegelvermögen auswirkte...). Dank eines wunderbar milden Abends saßen wir bis (ziemlich) spät Abends auch auf der Terrasse, in Sichtweite der ehemalige Grenzübergang nach Polen, der noch als „Entlastung“ zum Übergang in Görlitz gebaut wurde, als schon fest stand, dass die Grenzen bald fallen würden! Hartmut hatte mich vor einigen Wochen angeschrieben, dass ich meine Einbürgerungsurkunde mitbringen solle. An diesem Abend überreichte er mir den Sachsendglobus und verpflichtete mich, bis zum nächsten Sachsentreffen das Sachsenlied zu lernen und dort vorzutragen!



Der nächste Tag brachte uns wunderbaren blauen Himmel und ein weiteres Highlight! Mit den privaten Autos fuhren wir ein kurzes Stück zum ehemaligen Braunkohlerevier und durften dort den Braunkohletagebaubagger 1452 besichtigen.. nein, nicht nur besichtigen, wir durften ihn sogar besteigen!



Um 1835 begann südlich von Görlitz am Standort der ehemaligen Ortslage Berzdorf der Abbau von Braunkohle. Anfang des 20. Jahrhunderts wurde der Tagebau schon einmal geflutet. Nach Ende des zweiten Weltkriegs, 1946, erlebte der Tagebau seine Reaktivierung. Der Grundwassersee wurde trocken gelegt und im Dreischichtsystem der Braunkohleabbau stark voran getrieben. Im Jahr 1958 wurde das Kraftwerk I in Betrieb genommen. Der Flächenbedarf war groß: 1962 bis 1965 wurde der Ort Berzdorf nach Schönau-Berzdorf umgesiedelt. In diesen Jahren erfolgte bereits die Inbetriebnahme des Werk II, Werk III folgte 1970. Es wurden Fördermengen von bis zu 7 Mio. Tonnen Braunkohle pro Jahr erreicht. Technologisch löste der Förderbandbetrieb den aufwendigen Zugbetrieb ab und moderne Großbagger förderten bis zu 50.000 Tonnen Kohle pro Tag. Der Tagebau war zum Förderhöhepunkt in den 1980er Jahren Arbeitsplatz von rund 7.000 Menschen.

Nach über 150 Jahren Braunkohleabbau wurde im Dezember 1997 die Kohleförderung eingestellt

Als seinerzeit der Tagebau geschlossen wurde, gründeten einige Mitarbeiter einen Verein, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, die Erinnerung an den Tagebau aufrecht zu erhalten (Der Bagger 1452 wurde übrigens an dem Tag ausser Betrieb genommen, als der „grosse Bruder“ im rheinischen Garzweiler letztmalig umgezogen war..) Unser Ehemaliger, der selbst an und mit diesem Bagger gearbeitet hat, begeisterte uns vollkommen. Mit seinem immensen Wissen und seiner launigen Art machte er uns fast atemlos.

Jede Frage freute ihn und er antwortete ausführlich, ging auf jede Bemerkung ein, schien selbst begeistert zu sein. Und wir fragten und fragten... bis Hartmut etwas (wirklich nur etwas) unmutig unseren Wissensdurst unterbrach mit der Bemerkung, daß die Zeit schon lange um sei... Wir entwischten noch mal ganz kurz in den Führerstand des Baggers, der erstaunlich klein schien für solch eine Riesenkonstruktion! Dann mussten wir doch von unserem Held Abschied nehmen, der beim Händeschütteln nicht vergas zu sagen, daß er selten solch ein interessiertes Publikum habe...(Interessiert an weiteren Informationen? Die Homepage www.bagger1452.de/ ist sehr aufschlussreich!)

Noch ein kurzer Besuch im Bahnhof von Berzdorf, der zum kleinen Museum des Tagebaus umgebaut worden war. Durch informatives Filmmaterial erhielten wir einen kleinen Einblick in die Problematik des Braunkohleabbaus in durch Abrutschungen gefährdeten Gebieten (hier haben deutsche Ingenieure Arbeitsweisen entwickelt, die auch für die Chinesen interessant sind).

Laut vernehmbares Magenknurren zeigte uns: Zeit für Mittagessen! Wir durften ein weiteres Mal die ganz besondere Gastfreundschaft und das leckere Essen in der Sportlerklause Hagenwerder genießen. Es gab Kesselgulasch satt! Nicht wenige erbaten einen zweiten Teller des leckeren Eintopfes (für unsere Vegetarierin wurde extra ein leckeres Omelette mit Käse kreiert!). Hartmut hatte sich für uns einen Verdauungsspaziergang der besondern Art überlegt: wir wurden in zwei Gruppen aufgeteilt, weil nicht alle Teilnehmer in den „Lkw“ passen würden... Ein kerniger Sachse war unser Fahrer – in einer vom Fahrgastraum getrennten Kabine... nach kurzer Zeit wussten wir auch, warum die Trennung: er hätte unsere Schmerzens- und Schreckensschreie sicher nicht ertragen...

Bis zum ersten Halt war die Fahrt für Rückengeschädigte noch einigermaßen auszuhalten. Hier sahen wir, wo der zukünftige Yachthafen entstehen soll, wenn der See voll gelaufen ist. Ein schön gelegener See, in dem aber wegen der Gefahr von Bergrutschen Baden, Camping, oder sonstige Aktivitäten streng verboten sind.



Weiter ging die Fahrt, und da begannen die Probleme erst richtig! Denn nun ging es über eine Strecke mit tiefen Schlaglöchern und engen Kurven..! Die bewältigte der Fahrer mit souveräner Fahrweise, wobei die nicht nur die Rückengeschädigten sich über die Oberschenkel abfedern mussten, um die Stöße zu ertagen und nicht längelang durch den Bus zu fliegen. Die Staubfahne, die hinter uns

entstand, erinnerte mich an die „Strada Bianca“ im heißen Spanien. An einem kleinen Pavillon wurde die See-Problematik durch Schautafeln verdeutlicht: nur, wenn das Wasser der Neiße einen genau definierten

Wasserstand hat, darf eine durch digitale Anzeigen dargestellte Menge in den zukünftigen See eingeleitet werden. sehr interessant, allerdings war der Wasserstand bei unserem Besuch so gering, dass kein Zufluss stattfinden durfte.

Noch waren die Schmerzensschreie nicht verebbt, als wir zu unserem Ausgangspunkt zurück kehrten. Mir wurde Angst und Bange als ich an den armen Detlef dachte, wie er wohl die Fahrt in diesem (Alb-)Traum-Lkw überstehen würde. Selbst der kleinste Pkw erschien uns wie ein Luxusgefährt.. und wir kehrten zurück nach Görlitz. Bis zum Abendessen hatten wir noch ein wenig Zeit. Zeit, um das altherwürdige Hertie-Kaufhaus mit seinem Jugendstilinnenleben und einer wunderschönen hohen Lichtkuppel zu besuchen.



Görlitz ist bekannt für seine schönen alten Gewölbekeller – so hatten wir es bei unserer Stadtführung erfahren. Hartmut hatte für uns den schönsten reserviert, und zwar in der „Tonne“. Dort fand unser Abschiedsabend statt. Das Essen hatten wir zuvor bestellt, so gab es kaum Wartezeiten. Mein obligates Zigarettchen musste ich ja draussen genießen (!). Das Restaurant befindet sich mitten in der Altstadt. Aus Richtung Rathaus hörte ich auf einmal Musik. Eine Drehorgelspielerin in alter Tracht spielte klassische Musik und Volksweisen, Menschen blieben stehen, sangen mit und tanzten. Eine Stimmung entwickelte sich, ein Gespräch mit wildfremden Menschen, ich war begeistert. Es flogen viele Geldstücke in den Hut der netten Dame. Der Erlös, so erzählte sie mir, sei für eine gute Sache bestimmt, deswegen leerte auch ich meine Geldbörse von allen Münzen.



Aber im alten Gewölbekeller war bestimmt „der Bär los“, wie immer beim Sachsentreffen. Also, nix wie hin...! Hartmut hatte tatsächlich unterdessen (wir sind ja nicht nur zum Spass da!) aus den Teilnehmern 2 Gruppen mit je 5 Mitgliedern gebildet. Jeder dieser Mitspieler trug auf Bauch und Rücken unterschiedlich beschriftete Tafeln mit Buchstaben und Zahlen. Hartmut donnerte mit Kommandostimme ein Rufzeichen. Daraufhin mussten sich die Tafelträger

schnellstens in Reihenfolge des Rufzeichens (s.o.) aufstellen. Eine Jury stellte fest, welche Gruppe als erste fertig war, gab einen Punkt und das nächste Rufzeichen wurde gerufen. Das klingt ziemlich einfach, sorgte aber jedes Mal für viel Verwirrung und jede Menge Spass. Die nicht Mitspielenden feuerten an, es wurde viel gelacht und - Verlierer gab es dabei nicht! Denn jede Gruppe erhielt einen kleinen Gewinn!

Natürlich ist so ein Abschiedsabend auch die Gelegenheit, in geselliger Runde die schönen Tage noch einmal Revue passieren zu lassen und, Dank der Digitalen Fotografie, die Schnappschüsse vorzuführen.

Wolfgang nahm das Wort und richtete es an die Funkfreunde. Den genauen Termin für das Sachsentreffen 2009 wird er noch bekannt geben, die Vorbereitungen laufen schon.

Da er nicht alle Vorbereitungen selbst treffen konnte, hatte er sich der Mithilfe von Hartmut, DG 7 DNL, versichert.

Hartmut kennt sich in Görlitz und in der Umgebung sehr gut aus, er hat sogar in seiner Studienzeit als Praktikant im Tagebau Berzdorf gearbeitet. Kein Wunder, dass er uns so ein hervorragendes Programm bieten konnte! Wolfgang dankte ihm für seine Mitarbeit sehr herzlich und überreichte ihm und seiner XYL ein kleines Dankeschön. Auch Detlef, DK 9 VB, lobte die hervorragende Organisation der Veranstaltung und dankte für die schönen Tage.



Dem möchte ich mich an dieser Stelle gerne anschliessen: Danke Wolfgang und Hartmut für die schönen Tage und für die vielen Erfahrungen, die wir bei dieser Veranstaltung erleben durften, ich freue mich jetzt schon auf das Sachsentreffen 2009, bei dem ich zusammen mit meiner Schwester gerne wieder nach Sachsen komme!

Noch etwas zu Görlitz, was wohl kaum viele EFA Mitglieder wissen:

Bei der internationalen Meridiankonferenz im Oktober 1884 in New York wurde der Null-Meridian auf Greenwich festgesetzt und damit die Erde in 25 Stunden - Zonen von je 15 Grad eingeteilt. Die wahre deutsche Zeit (MEZ) ist, laut Gesetz vom 12. März 1893 ab 1. April gleichen Jahres, auf Görlitz bezogen, das genau auf dem 15. Längengrad liegt!

Am Sonntag trafen wir uns Alle noch einmal zum Frühstück, bevor die Heimreise angetreten wurde. Die Bahnfahrer wurden zum Bahnhof gebracht, die Autofahrer fuhren nach und nach Richtung Heimat.

Da das Auto meiner Schwester 3 Tage unter einem Baum stand und ziemlich schmutzig, ausserdem der Tank fast leer war, fuhren wir Zwecks Sparpotential zum Tanken nach Zgorzelec. Ein netter Autofahrer machte uns darauf aufmerksam, dass das Licht immer eingeschaltet sein muss.

Anders als auf der deutschen Seite, wo alle Strassennamen und Anschriften auch in polnisch zu sehen sind, ist auf der „anderen Seite“ davon nichts zu sehen! Selbst als wir bei der Bedienung der Waschstrasse Probleme hatten, mussten wir erst massiv nachfragen, bis sich die Damen herabliessen, doch Deutsch zu sprechen! Na, ich bin ja davon überzeugt, dass sich das im Rahmen der EU ändern wird und Görlitz dem Anspruch als „Europastadt“ auch auf der polnischen Seite gerecht werden wird.

Mitarbeiterfahrkarten

Die neuen Ticket Automaten (NTA) erfreuen sich zunehmender Akzeptanz bei den Fahrvergünstigungsberechtigten. Die ist ganz im Sinne der DB, da hierdurch die Reisezentren zugunsten beratungsintensiver Verkäufe entlastet werden.

Für ältere und behinderte Personen, die den NTA nicht nutzen können, besteht weiterhin die Möglichkeit, die benötigten Fahrausweise im Reisezentrum zu erwerben.

Nun bestehen für die Fahrvergünstigungsberechtigten zwei weitere Möglichkeiten, ihre Fahrausweise zu bestellen:

Über die Rufnummer 030 297 36 235 kann man die gewünschten Fahrkarten fernmündlich bestellen. Man erhält dort auch Platzreservierungen, Gepäcktickets und Reiseversicherungen. Die Kosten werden im Lastschriftverfahren vom Konto des Bestellers abgebucht.

Seit 1. Mai 2008 können die Fahrausweise ganz bequem und rund um die Uhr von zu Hause aus auch online bestellt werden. Die Bestellung ist nur über den DB Reisemarkt möglich und erfolgt über ein Bestellformular.

Internet-Adresse: **www.db-reisemarkt.de**

Der Zugang erfolgt mit folgender Kennung:

Benutzername: **db**

Kennwort: **exklusiv**

Die Nutzungsbedingungen der einzelnen Mitarbeiterfahrausweise findet man ebenfalls im DB Reisemarkt unter der Rubrik „Bahnangebote“.

Die fernmündlich oder online bestellten Fahrausweise werden portofrei an die angegebene Adresse versandt.

Seit dem 15. 06. 2008 können Fahrausweise für den HGV (Hochgeschwindigkeitsverkehr) Deutschland-Frankreich nur noch über die ZVS Berlin bestellt und versandt werden. Eine Lösung im Reisecenter ist künftig nicht mehr möglich. Jeder FV-Berechtigte, der eine internationale Ermäßigungskarte besitzt, kann dann gegen Zuzahlung (15,00 € für die 2. Klasse, 30,00 € für die 1. Klasse) die HGV-Fahrkarte inkl. Reservierung über die ZVS erwerben. Die Zahlung erfolgt per Lastschrift.

Fortbildung für Funkamateure

Wir beabsichtigen, ab November dieses Jahres Fortbildungslehrgänge für Funkamateure im Computerraum des BSW-Ferienhotels Lindenbach in Bad Ems durchzuführen.

Beginnen wollen wir mit einer Fortbildung in den digitalen Betriebsarten, beginnend mit PSK 31. Die Kurse unter der Leitung von Hans Pieler, DL 8 ARJ, sollen Donnerstagnachmittag beginnen, freitags und samstags sind zwei Unterrichtseinheiten morgens und nachmittags vorgesehen, sonntags wird ggf. eine letzte Unterrichtseinheit gegen Mittag beendet sein, so dass alle Teilnehmer noch am gleichen Tage nach Hause fahren können. Der Unterricht beginnt mit einem theoretischen Teil, daran schließt sich Praxistraining an. An den Abenden wird ein kleines Rahmenprogramm angeboten.

Die Kosten werden 120 € betragen inklusive Übernachtungen und 3 Tagen Vollpension. Die Teilnehmerzahl je Kurs ist durch die Computer-Arbeitsplätze begrenzt. Eigene Laptops können mitgebracht werden. Der erste Lehrgang soll 20. – 23. November stattfinden.

Anmeldungen bitte fernmündlich, schriftlich oder per eMail an meine Adresse

Detlef Gard, DK 9 VB
Gartenstraße 19
66809 Nalbach
Tel: 06838-7891 oder eMail: DK9VB@t-online.de.

Programm und Lehrgangsinhalte werden noch ausgearbeitet, sie werden den Lehrgangsteilnehmern rechtzeitig zugehen.

Da die Kapazität auf 15 Teilnehmer begrenzt ist, werden die Plätze in der Reihenfolge der Anmeldungen vergeben. Weitere Seminare werden wir bei Bedarf einplanen.

DK 9 VB

(Analoge) Funkanwendungen bei der DB – Geschichte und Ausblick

Ich bin zwar „erst“ 15 Jahre bei den Eisenbahner-Funkamateuren dabei, habe mich aber schon oft gefragt, warum in „unseren“ EFA-DL-News noch nie etwas über die Funktechnik bei unserem Arbeitgeber (also der Deutschen Bundesbahn und der DB AG mit ihren hunderten von Tochter-firmen) erschienen ist. Eigentlich müßte das doch viele interessieren, die Funkamateure und Mitarbeiter der DB (AG) sind. Ich bin ja Mitglied der Dortmunder EFA-Gruppe und stöbere gerne in den alten EFA-Mitteilungen, die bei uns fast vollständig als Archiv vorhanden sind. Aber auch darin findet sich so gut wie kein Bezug zum Funk bei der DB.

Während meiner über 20jährigen ehrenamtlichen Tätigkeit beim Eisenbahnmuseum in Bochum Dahlhausen habe ich so einiges an Material für mein eigenes Archiv zusammengetragen, außerdem gibt es meines Erachtens keinen besseren Zeitpunkt für eine solche Artikelserie – dieses aus mehreren Gründen :

- Mit dem analogen Funk geht es bei der Bahn zu Ende und gleichzeitig hält der Digitalfunk in Form des GSM-R Einzug (was ich teilweise sehr skeptisch bis kritisch beobachte).
- Falls in Deutschland irgendwann (wie in Großbritannien) und anderswo ein m-Band für die Funkamateure freigegeben würde, so müsste dieser Bereich (70,0 bis 70,5 Mhz) natürlich frei sein. Besser frei werden, denn was befindet sich dort heute ? Der DB Rangierfunk des B-Bereiches (Kanäle B01 bis B43, 70,050 MHz bis 70,890 MHz).
- Ein weiteres Beispiel für den Zusammenhang zwischen Amateurfunk oder uns „EFA's“ und dem Eisenbahn-Funk : In der cq-DL 8/2007 findet man in der Auflistung der aktuellen Sonder-DOK's unter anderem den Eintrag „35SBM“ für eine Station in München. Anlaß dafür ist das Jubiläum „35 Jahre S-Bahn München“. Als ich das las, fiel mir ein daß damit nicht nur die S-Bahn München 35 Jahre alt wird sondern auch das System „Zugbahnfunk“ (ZBF). Das ZBF-System wurde 1972 in München (zur Olympiade) und im Lübecker Raum (Vogelfluglinie) eingeführt.

Sehr schnell wurde mir aber klar, daß das Thema sehr umfangreich wird und deshalb auf mehrere Ausgaben der EFA-DL-News verteilt werden muß. Unter anderem soll eine Frequenzliste der DB-Kanäle erscheinen (die habe ich bereits fertig), ich möchte die verwendeten Geräte vorstellen und einige der Funksysteme näher beleuchten. So möchte ich einen Artikel (mindestens) über den Zugbahnfunk bringen, ebenso zum Rangierfunk, zum Kfz / TVT-Funk, zum Betriebs- und Instandhaltungsfunk (BiFu), gerade die letzten beiden kenne ich aus eigenem dienstlichen Gebrauch ganz gut. Wünschenswert wäre etwas zum Thema Bodensee- und Hochseefunk (Fährschiffe), aber dazu weiß ich zuwenig. Vielleicht kann mich da jemand unterstützen ? Auch könnte man die Organisation der Funk- bzw. Fernmeldetechnik bei der DB mal beleuchten..

Als Einstimmung möchte ich einen Auszug aus einem Artikel in der Zeitschrift „Signal und Draht“ bringen. Diese Zeitschrift ist – wie einige wenige andere, dazu kann ich gerne auch berichten – eine wahre Fundgrube wenn es um die Geschichte der Eisenbahn-Fernmeldetechnik geht. Den Artikel findet Ihr nachfolgend. Er stammt aus dem Jahr 1958 (also 50 Jahre her !) und beleuchtet sehr schön die Anfänge der Funknutzung bei der Bahn.

Auszug aus dem Artikel

„50 Jahre Fernmeldetechnik bei den deutschen Eisenbahnen“

von Herbert Gruber

Erschienen in „Signal und Draht“ 1958, Seite 222 bis 232

[...] Auch das schon in den zwanziger Jahren errichtete und zehn Jahre später verbesserte und leistungsfähiger gestaltete Reichsbahnfunknetz soll nicht vergessen werden. Es hatte die Aufgabe das drahtgebundene Großnetz zu entlasten und bei gestörten Drahtverbindungen die dringendsten Mitteilungen zwischen der Hauptverwaltung und den Direktionen als Hörfunk oder als Schreibfunk auf Langwelle zu übertragen. Das Reichsbahnfunknetz bestand aus der Hauptfunkstelle Berlin und den festen Funkstellen am Sitz der Direktionen. Nach dem Kriege ergab sich mit der ständigen Zunahme des Fernsprechverkehrs die Notwendigkeit, die Großnetzverbindungen zu mehren. Die Untersuchungen ergaben, daß dies mit einem UKW-Richtfunknetz am schnellsten und wirtschaftlichsten zu erreichen ist. Es wurde ein Richtfunknetz von München über Nürnberg-Frankfurt(M)-Essen nach Hannover und Hamburg geplant, wobei an Frankfurt (M) noch Trier und an Essen noch Münster anzuschließen waren. Dieses umfassende Netz konnte mit nur fünf Relaisstellen geschaffen werden. In der Dezimeter-Technik (2000 MHz-Band) wären dafür 18 Relaisstellen erforderlich gewesen.

Jeder Funkkanal des Netzes kann 24 Trägerfrequenzkanäle frequenzmoduliert übertragen. Die Steuerstufe der Sender leistet 30 W, die Endstufen leisten 250 W oder 1,5 kW. Als Antennen sind Dipol-Achterfelder mit horizontaler Polarisation verwandt.

Als Antennentragwerke ergaben sich, um eine möglichst große Feldstärke durch Bündelung zu gewinnen, zum Teil mächtige Bauten. Die größten Antennentragwerke stehen in Essen und am Hochkelberg in der Eifel. Der Antennenmast in Essen ist 180 m hoch und trägt Achterfelder, von denen jedes 950 kg wiegt und fünf mal zehn Meter mißt.

Als erste Richtfunkstrecke dieses Netzes wurde 1982 der Abschnitt München-Nürnberg mit der Relaisstelle Wülzburg in Betrieb genommen. Das gesamte Netz mit einer Länge von 1285 km war im Jahre 1953 fertig. [...]

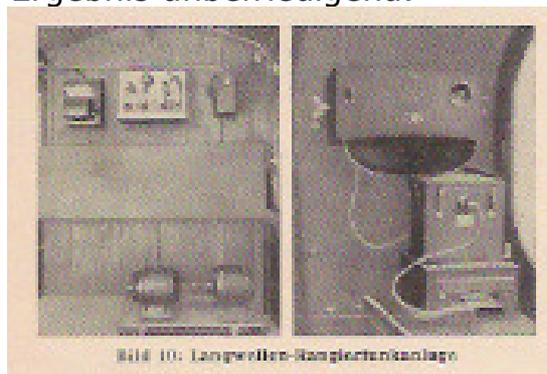
Anmerkung DL3EAC: Wie aus späteren Veröffentlichungen (1962) hervorging wurde dieses Richtfunksystem auf 41 bis 68 MHz betrieben. Wenn ich mich nicht irre wird auf den Frequenzen heute Fernsehton übertragen (im „analogen“ Fernsehen, damit wird ja im Jahr 2010 auch Schluß sein). Der Sendemast in Essen (nahe dem Direktionsgebäude) muß wirklich imposant gewesen sein, es gibt Fotos davon. Ebenso von dem Sendemast auf dem Hochkelberg in der Eifel, Fotos von diesem fanden vor etwa einem Jahr sogar Eingang in das Historische Forum von „Drehscheibe Online“, dem Internetforum für Eisenbahnfreunde.

[...] Inzwischen hatte bereits vor ein paar Jahren eine andere Technik ihre ersten Schritte getan, die später zu einem wichtigen Hilfsmittel des Rangierbetriebes werden sollte. 1927 war die erste Langwellen-Rangierfunkanlage in Berlin-Pankow entstanden, nachdem vorher im Abdrückbetrieb schon mehrere Versuchsanlagen mit Stromabnehmer und Fahrleitung, zuerst über und dann seitlich der Abdrückgleise

angeordnet, erprobt worden waren. Wegen des störanfälligen Übertragungsweges Stromabnehmer- Fahrleitung war das Ergebnis unbefriedigend.

Die Langwellen-Rangierfunkanlage arbeitete mit 180 m Wellenlänge (DL3EAC: 1,7 MHz). (siehe Bild)

Der ortsfeste 6-Watt-Telefoniesender speiste eine Trägerleitung, die über die gesamte Länge der Abdrückgleise ausgespannt war und mit ihrer Hochfrequenzenergie fünf Gleise, links und rechts, versorgte.



Auf den Rangierloks war zunächst als Antenne ein Draht zwischen Schornstein und Führerhaus gespannt, später wurde er durch eine Rahmenantenne ersetzt. Der Lokempfänger war ein 3stufiger Geradeausempfänger mit Lautsprecherempfang. Die Sprachübertragung war also nur einseitig gerichtet.

1928 erhielt der Bahnhof Duisburg-Hochfeld-Süd eine gleichartige Anlage. Anders geartet waren die Anlagen, die fast gleichzeitig in Saalfeld, Erfurt, Soest, Hamm Essen-Rüttenscheid und Duisburg-Wedau eingerichtet wurden. Diese einseitig gerichteten Anlagen arbeiteten mit tonfrequenten Wechselströmen größerer Leistung über Trägerleitungen, ein System mit Morsesignalen zwischen 600 und 900 Hz, das andere mit Sprache. Auf den Rangierlokomotiven waren Längsdrahtantennen gespannt.

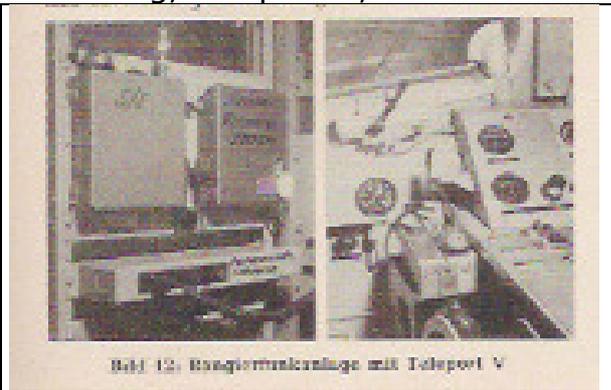
Im Jahre 1934 bekam der Bahnhof Bochum-Langendreer die erste UKW-Rangierfunkanlage. Ihm folgten die Bahnhöfe Wustermark und Vorhalle. Die Anlagen arbeiteten erst mit 9 , später mit 4 und 5 cm Wellenlänge. Der amplitudenmodulierte Sender hatte eine Leistung von 7 Watt, der Empfänger war nach der Superregenerativ- oder Pendelfrequenzschaltung aufgebaut. Der Turbogenerator speiste die Lokanlage. Die ortsfesten Antennen waren in 10-12 m Höhe auf dem Stellwerk ausgespannt, auf den Rangierlokomotiven befanden sich je ein Dipol für Senden und für Empfang. Die Anlagen, die eine Reichweite von etwa 4-10 km hatten, waren bis 1944 in Betrieb... [...]

Die neuen frequenzmodulierten UKW-Rangierfunkgeräte wurden in drei verschiedenen Ausführungen in Landshut, Wiesbaden und Köln erprobt. Ihre Betriebsfrequenzen lagen im 4m-Band (Anm.: Dort befinden sich auch heute noch die Rangierfunkfrequenzen.) Jede Anlage konnte drei HF-Kanäle in 150 kHz Abstand schalten.

Nach den Erfahrungen mit diesen drei Anlagen und einer gründlichen Erprobung der Wiesbadener Anlage in Braunschweig, Osnabrück, Kassel, Nürnberg und Ulm wurden anfangs 1953 in einem Pflichtenheft die technischen Bedingungen für Rangierfunkanlagen festgelegt. Heute Anm.: Das war im Jahre 1958 !) sind rd. 1450 nach diesem Pflichtenheft gebaute Anlagen bei der DB in Betrieb, 250 ortsfeste Anlagen auf 180 Bahnhöfen und 1200 Anlagen auf Rangierlokomotiven. Eine alte Forderung des Betriebes war es, vor allem auch dem Rangierleiter eine dauernde und ortsunabhängige Verständigungsmöglichkeit mit seinen Partnern zu schaffen. So wurden schon 1951 mit den ersten tragbaren Funksprecheinrichtungen,

und zwar mit einem amplitudenmodulierten Gerät, und 1952 mit den frequenzmodulierten Bauarten Kl 2 und Teleport 2 Einsatzversuche gemacht. Ein brauchbarer Funkfernsprecher, die Ausführung Teleport IV. an dessen Entwicklung sich die DB maßgeblich beteiligt hatte, war jedoch erst 1955 in größerer Stückzahl lieferbar. Die verbesserte Ausführung, Teleport V,

kommt jetzt zur Auslieferung. Sie wird für die kommenden Jahre (bis 1963, da kam das erste transistorisierte tragbare Funkgerät Teleport VI auf den Markt und zur DB) die tragbar, beweglich und ortsfeste anwendbare Funksprecheinrichtung des Betriebs, Bau- und Unterhaltungsdienstes sein (siehe Bild). Heute sind schon rund



800 Funkfernsprecher (Teleport IV) für das 4m- und 2m-Band in fast ständigem Einsatz.

Die frequenzmodulierte UKW-Funksprechtechnik wurde außer im Rangierdienst noch auf anderen Gebieten des Eisenbahnbetriebes eingesetzt. So schon im Jahre 1950 für den Schiffsverkehr auf dem Bodensee, als Nachfolger einer im Jahre 1939 eingerichteten Grenzwellen-Telefonanlage, 1951 für den Schiffsverkehr von Karolinensiel nach Wangerroge und 1952 für den Fährschiffsverkehr Großenbrode-Gedser.

Außerdem wurden 1953 in Frankfurt und Essen ein Kraftwagenfunk und ab 1954 in den Fernschnellzügen Rhein-Main, Gambrinus und Schwabenpfeil der Zugpostfunk für Ferngespräche der Reisenden in das öffentliche Netz eingerichtet.

1957 kam die Zugschiebefunkanlage Laufach-Heigenbrücken mit Teleport IV-Geräten in Betrieb. *Anm.: Sozusagen der Vorgänger des – gerade außer Betrieb gegangenen – Zugbahnfunks. Allerdings wesentlich einfache (Simplex-Betrieb, und noch kein „System“) und auf dem 2m-Band.*

Rückmeldung ist erwünscht ! Kritik, Anregungen, Ergänzungen ?

Soviel zu dem Artikel.

Mir ist wichtig, dass ich von möglichst vielen Rückmeldungen bekomme zu dem was ich hier vorhabe zu veröffentlichen :

Deshalb hier meine Adresse und Erreichbarkeit, ich freue mich auf Feedback !

Christian Diederichs, DL3EAC (Ex DH2JU ex DG1EKR),
Dr.-C.-Otto-Straße 104, 44879 Bochum-Dahlhausen
Tel. 0234/9409536, Fax 0234/2988346, Mobiltel. 0177/4337703
e-mail: dl3eac@darco.de oder dh2ju@t-online.de

dienstlich:

DB Netz, Signalwerk Wuppertal – Vertrieb und LST-Wertstoffrückführung
Basa 9411 2121, Fax –2864, Post (0202) 35-2121, Fax –2864

Was ich mich frage :

(auch diese Rubrik soll in Zukunft immer den Abschluß dieser Reihe bilden). Ich weiß über einige Dinge zu wenig und denke, dass es da unter den Lesern der EFA-DL-News viele Fachleute gibt, die dazu kompetente Beiträge liefern können.

1. Wer kann mir Näheres über die in der Literatur erwähnte Kurzwellen (!) – Sendefunkstelle der Deutschen Reichsbahn in Mülheim an der Ruhr sagen ?
2. Ebenso ein Sendemast der DB, von dem ich gerne wüsste ,ob er noch von der DB (DB Telematik ?) benutzt wird : (Velbert-) Tönischeide zwischen Essen und Wuppertal. Zu alten DB Zeiten war dort der Kfz-Funksender Tönischeide untergebracht, angeschlossen an die Basa Essen. Außerdem andere Funkverbindungen (was war das ? Richtfunk ?) denn es waren mehrere Parabolantennen angebracht. Mittlerweile befindet sich nur noch ein Rundstrahler (70 cm ?) dort oben. Wer weiß Genaueres ?
3. Wer von den echten Funktechnikern könnte etwas dazu sagen, in wie weit die bereits ausgemusterten Geräte (z.B. des Zugbahnfunks) oder auch die demnächst in größeren Mengen anstehenden Geräte des Rangierfunks (leider 4m also für uns nicht so interessant) und BiFu (2m – bei 146 MHz) für Amateurfunkanwendungen umgebaut werden könnten. Ich kenne z.B. die Frequenzerzeugung der im Zugbahnfunk verwendeten Geräte (Teledux auf Fahrzeugen, ? bei den Streckenfunkstellen, beides AEG Telefunken) nicht. Aber wenn es gelänge diese Geräte von dem beim ZBF verwendeten Frequenzbereich 458 bis 468 MHz auf unser 70cm-Band zu bekommen könnte ich mir vorstellen dass das hervorragende Relais abgeben würde.

Diplom

125 Jahre Orient-Express



Die Eisenbahn-Funkamateure in der Stiftung Bahn-Sozialwerk verleihen dieses Diplom nach Erfüllung der Ausschreibungsbedingungen an



<Call>

Diplom Nr. Datum..... Diplommanager.....

DL 8 ARJ

Kurzzeit-Diplom

„125 Jahre Orient-Express“

Im Juni 1883 verkehrte erstmalig der legendäre Luxuszug Orient-Express. An dieses Ereignis möchten die Eisenbahn-Funkamateure (EFA) im DARC durch die Ausgabe eines Kurzzeit - Diploms erinnern.

Das Diplom kann von allen Funkamateuren und SWL während des 2. Halbjahres 2008 und im Jahre 2009 beantragt werden. Es zählen alle Verbindungen ohne zeitliche Begrenzung mit den Ländern, durch die der Zug gefahren ist. Es sind dies: Großbritannien, Frankreich, Deutschland, Österreich, Ungarn, Jugoslawien (heute Serbien), Bulgarien und die Türkei. Es zählen alle Bänder und Betriebsarten, ausgenommen Packet Radio und Echolink. Es müssen Verbindungen mit mindestens sieben der oben genannten Länder nachgewiesen werden. Das Diplom kann auch für ein Band oder eine Betriebsart ausgestellt werden.

Der Diplomantrag ist mit einer bestätigten Aufstellung vorhandener QSL-Karten (GCR-Liste) zu senden an

Hans Pieler, DL 8 ARJ
August-Bebel-Straße 5
07639 Bad Klosterlausnitz

Die Diplomgebühr von 5,00 € kann auf das Konto der Eisenbahn-Funkamateure Nr. 952101 bei der Sparda-Bank Hessen (BLZ 500 905 00) eingezahlt werden. Bitte Rufzeichen angeben!

Das Diplom ist im DIN A 4-Format (210 x 297 mm), es ist mehrfarbig auf 190g sandfarbenem, marmoriertem Papier gedruckt.

