

Inhalt

- Ausgabe 13 und Tage der offenen Tür
- Nachrichten aus dem Verein und Museum
- Termine und Ereignisse
- Infostand im Foyer des DTMB
- Impressum



**Freunde und Förderer
des Deutschen
Technikmuseums
Berlin e.V.**

Liebe Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums, liebe Vereinsmitglieder,

da ist sie nun, die verflixte 13. Ausgabe und trotz der vermeintlichen Unglückszahl ist sie nun doch fertig geworden. So haben wir durchaus positive Neuigkeiten zu berichten:

Bei gutem Wetter kamen an den September-Sonntagen wieder 11.500 Besucher in die sogenannte Monumentenhalle, die ehemalige Triebwagenhalle des Anhalter Bahnhofes, in der jetzt vor allem Fahrzeuge des öffentlichen Personen-Nahverkehrs ihr Zuhause gefunden haben. Bis vor 2 Jahren waren in der Regel circa 6.000 Besucher zu verzeichnen. Als 2012 nunmehr 12.000 Schaulustige gezählt wurden, glaubten wir an einen Ausreißer. Nun scheint sich die Zahl der ÖPNV-begeisterten Berlinerinnen und Berliner tatsächlich verdoppelt zu haben. Ohne unsere etwa 60 Mitglieder des Fördervereins, die freiwillig als Aufsichtsführende ihre September-Sonntage von 10 bis 18 Uhr in der Monumentenhalle verbrachten, wäre das überhaupt nicht möglich gewesen. Hierfür ein ganz herzliches Dankeschön!



Den gemeinsam vom Deutschen Technikmuseum und unserem AK-Eisenbahn <http://www.fdtmb.de/44-0-Anschlussbahnfahrten.html>

betriebenen Shuttle-Verkehr zwischen Museum und der Monumentenhalle benutzten 4.600 Fahrgäste. Auch der Verkehr auf der Straße in gleicher Relation mit Oldtimer-Omnibussen von der Arbeitsgemeinschaft Traditionsbus Berlin http://www.traditionsbus.de/Startseite/2013/Monuhalle_Finale.htm wurde sehr gut angenommen.

Nicht unerwähnt bleiben darf auch das nunmehr zum 4. Male für unsere Mitglieder veranstaltete Kolloquium „Technik und Stadtgeschichte“, das wieder weit über 120 Interessierte besuchten. In diesem Kolloquium referierten 4 unserer Mitglieder jeweils über ein Thema der Berliner Stadtgeschichte. Diesmal war es die Pferde-Eisenbahn, die vor 150 Jahren zum ersten Male in Berlin über Deutschlands Straßen kutscherte. Die Versorgung Berlins mit Stadtgas war ebenso ein Thema wie die Neugestaltung der Chausseen in Brandenburg nach den Befreiungskriegen. Über das damals weltgrößte Schiffshebewerk in Niederfinow auf dem Schifffahrtswege zwischen Elbe und Oder wurde berichtet und schon darauf hingewiesen, dass unser Verein ein Nachbau des in den Kriegswirren des 2. Weltkrieges verloren gegangenen Modells dieser Anlage erstellen lässt, das nächstes Jahr dem Deutschen Technikmuseum übergeben werden wird.

Und nun wünsche ich Ihnen und Ihren Familien viel Freude beim Lesen dieses Newsletters, eine schöne Adventszeit, ein gesegnetes Weihnachtsfest und für das neue Jahr alles Gute.

Ihr Wolfgang Jähnichen

Vorsitzender der Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e.V.

Nachrichten aus dem Verein und Museum

30 Jahre Deutsches Technikmuseum Berlin

Am 25. August 2013 lud das Museum bei freiem Eintritt die Besucher zum Mitfeiern ein. Ein vielfältiges Programm für drinnen und draußen lockte über 23.000 Neugierige an. Mit so vielen Besuchern hatte wohl keiner gerechnet. Bei allerschönstem Sommerwetter wurde besonders viel für Kinder geboten.



Musikalische Darbietungen an der Bockwindmühle, Modellbootfahren auf einem extra dafür aufgebautem Becken, in riesigen durchsichtigen Bällen die Balance halten. (ein absolutes Highlight mit z.T. langen Wartezeiten), Die Modellbootbauer ließen ihre motorisierten Schätze auf dem Mühlenteich zu Wasser.

Auch im Museum und besonders in den Lokschuppen herrschte drangvolle Enge und es bildeten sich lange Schlangen vor der V 200, auf der Führungen angeboten wurden.

Die Modelleisenbahner hatten auf dem Schuppenboden für Kinder eine Eisenbahnanlage aufgebaut die ebenfalls regen Zuspruch erfuhr.

Als gegen 18:00 Uhr dann auch die letzten Besucher das Haus verlassen hatten, waren alle fleißigen Helfer und Ehrenämter stolz auf die geleistete Arbeit aber auch ziemlich geschafft.

Michael Ahrendt



Besuch vom Kaffenkahnnachbau "Concordia"



Am 25. Juli 2013 machte der einzige originalgetreue Nachbau eines Kaffenkahns direkt neben dem Museum am Tempelhofer Ufer fest. Anlass war der 30. Geburtstag des Deutschen Technikmuseums und der 200. Geburtstag des Australienforschers Ludwig Leichhard (1813-1848).



Bei bestem Sommerwetter und im Beisein vom Museumsdirektor Prof. Dr. Dirk Böndel sowie dem australischen Botschafter Peter Tesch wurde der Lastensegler und seine Mannschaft herzlich begrüßt. Direktor Böndel überreichte dem Schiffseigner Herrn Peter Alker einen historischen Ziegel vom Kaffenkahn unseres Museums. Anschließend wurde das Original im Museum ausgiebig begutachtet.

Ein ausführlicherer Bericht war in Heft 3 der Museumszeitschrift nachzulesen.

Fast wäre der Besuch nicht zu Stande gekommen, da an diesem Tage die Schleusen in Berlin bestreikt wurden.

Wiedereröffnung des Spectrum

1982 wurde Professor Otto Lühns Leiter des Spectrums und baute dieses mit über 250 Experimenten zu einem der größten europäischen Science-Center aus. 1990 zog das Spectrum in seine heutige Bleibe um. 2005 übernahm Dr. Christian Neuert diesen Posten.



Ganze acht Jahre hat es dann gedauert, bis eine grundlegende Erneuerung, Umgestaltung und Renovierung durchgeführt wurde. Nach einer mehrmonatigen Verspätung durch unerwartete Probleme mit dem Brandschutz, konnte nun doch endlich am 8. August die feierliche Wiedereröffnung gefeiert werden.

In Anwesenheit des regierenden Bürgermeisters und anderer Prominenz begannen die Gratulationskuren. Prof. Dirk Böndel gratulierte dem Leiter des Spectrums Dr. Christian Neuert und seiner Stellvertreterin Stefanie Klein für ihre hervorragenden Arbeit.

Ein sichtlich erfreuter und stolzer Leiter des Spectrums berichtete kurz über einige Details und Neuerungen, wie beispielsweise die erstmals konsequent durchgeführte zweisprachige Beschriftung und Erklärung der Objekte und Versuche.

Während die "Prominenz" eine erste geführte Besichtigung durch das Spectrum unternahm, wurde den geladenen Gästen eine "Science Comedy" mit Dr. Andreas Kornmüller (Magic Andy) geboten.



Mit flüssigem Stickstoff wurde ebenso experimentiert, wie durch "Handauflegen" in Wallungen gebrachtes Wasser. Jeder kennt sicher das Spiel mit angefeuchteten Fingern den Rand eines Glases zum Singen zu bringen. In Analogie dazu wurde hier ein mit Wasser gefüllter Metallbehälter mit zwei Handgriffen benutzt. Mit feuchten Händen wird nun über die Handgriffe gerieben, wobei das Wasser mit steigender Amplitude des erklingenden Tones zunehmend in Wallungen geriet. Ein beeindruckender Effekt.

Mit dem üblichen Small Talk bei immer noch herrlichem Sommerwetter klang diese gelungene Veranstaltung aus.

Am besten wird es allerdings sein, wenn man das "neue" Spectrum einmal selbst besucht und erforscht.

Michael Ahrendt



Berichte aus den Arbeitskreisen

Arbeitskreis Eisenbahn

Die im Auftrag der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung entwickelte 4-achsige Güterzuglok „G 8.1“ war eine der ersten deutschen Heißdampflokomotiven. Von dieser Baureihe wurden mehr als 5.000 Stück hergestellt. Insofern ist die Ausstellung einer solchen Dampflok, bzw. Teilen davon ein bedeutender Teil der Technikgeschichte.



Bild: Wilfried Kuhl, AKE

Im Deutschen Technikmuseum Berlin wird im Freigelände ein aufgeschnittener Kessel präsentiert. Hier kann die wesentliche Funktion der Dampferzeugung erläutert werden.

Leider war der Zustand des Exponats nicht mehr in einem präsentationsfähigen Zustand.

Der Zugang war durch üppige Vegetation nur noch bedingt möglich und die Farbe hatte mit der Zeit auch gelitten. Der ursprünglich schwarze Anstrich blätterte großflächig ab und war auch überwiegend mit „Grünspan“ überzogen.

Somit befand der AK-Eisenbahn, dass sich hier etwas ändern musste: Zunächst wurde das Umfeld und der Zugang zum Lok-Kessel von Sträuchern und Bewuchs befreit, um den Museumsbesuchern einen hindernisfreien Zugang gewähren zu können.

Als nächster Schritt wurde mittels Hochdruckreiniger die Farbe entfernt. Dabei zeigte sich, dass die ursprüngliche Grundierung zu großen Teilen in sehr gutem Zustand war. Allerdings fanden sich einige, auch gravierende,



Bild: Wilfried Kuhl, AKE

Rostnester die vor einem erneuten Anstrich zunächst beseitigt werden müssen.

Im Bereich der Rauchkammer war das Blech derart stark in Mitleidenschaft gezogen, dass nur noch ein Austausch gegen ein Reparaturblech diesen Teil des Kessels erhalten konnte und um weiteren Rostfraß zu vermeiden.



Bild: F. Gründer, AKE

Aufgrund gründlicher Vorarbeit passte das vorgefertigte Reparaturblech ohne größere Anpassungsarbeiten und konnte somit gleich geschweißt und grundiert werden.

Leider konnten die nun notwendigen Grundierungsarbeiten für den gesamten Kessel aufgrund von Personalmangel zunächst nicht vorgenommen werden.



Bild: F. Gründer, AKE

Ende August 2013 konnte allerdings der erste Einsatz zur Aufbringung einer neuen Grundierung erfolgen. Bedingt durch den Einsatz an den Septemberfahrttagen wurden dann die weiteren Arbeiten im Oktober ausgeführt. Dabei ging es um den Abschluss der Grundierung und die erste Farbschicht auf der Außenseite des Kessels. Mit vollem Einsatz konnte dieses Ziel erfolgreich erreicht werden.



Bild: F. Gründer, AKE



Bild: Wilfried Kuhl, AKE

Leider müssen wegen der Witterung die Arbeiten an der Kesselinnenseite sowie der zweite Deckanstrich in das Jahr 2014 verschoben werden.

Wir hoffen, dass sich dann der Lokkessel in bester Form präsentieren kann. Wenn mit Unterstützung des Museums der Zugang ausgeschildert, sowie eine Erläuterungstafel zur Funktionsweise eines Dampflokessels angebracht wird, wäre das eine gelungene Abrundung der Verschönerungsarbeiten des AK Eisenbahn.

Abschluss der Grundierung



Bild: Wilfried Kuhl, AKE

Die erste Farbschicht



Bild: Wilfried Kuhl, AKE

Die an dem Exponat befindliche Tafel gibt die BR 55 3648, vormals Trier 4942, als letzten Träger dieses Kessels an. Die Inventarnummer 1/1980/0404 deutet auf das 1980 als Zugangsjahr in den Bestand des Museums an. Der Kessel wurde 1912 von der Firma Rheinmetall in Düsseldorf mit der Fabriknummer 166 gebaut. Laut Zeichnung hat er 137 Heizrohre 51 mm x 2,5 mm und 24 Rauchrohre 133 mm x 4 mm. Das Gewicht des Kessels ohne Ausrüstung beträgt 14,2 Mp. Der Rheinmetall-Kessel wurde in die Lok bei einem zur Zeit nicht bekannten Ausbesserungswerk (AW) eingebaut. Leider sind uns keine Abbildungen der Lok in ihrem letzten Zustand bekannt. Falls uns jemand Hinweise geben könnte, wären wir sehr dankbar und könnten die Unterlagen ergänzen.

Der Kessel stammt aus dem AW Sebaldsbrück in Bremen und er kam um 1969 in den Besitz des Fördervereines, der ihn dann dem Museum bei der Gründung als Dauerleihgabe übergab.

Arbeitskreis Luft- und Raumfahrt

Besuch im Airbus-Werk Hamburg-Finkenwerder

Am 18. Oktober 2013 hatte der Verein der Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin seinen diesjährigen Ausflug zum Airbus-Werk nach Hamburg-Finkenwerder durchgeführt. Organisator war diesmal der Arbeitskreis Luft- und Raumfahrt.



Abfahrt für die 38 Teilnehmer war um 7.00 Uhr früh in Berlin-Steglitz und dann ging es mit einem Reisebus zuerst zum Hamburger Hafen, Brücke 4. Dort wartete bereits ein Schaufelraddampfer auf uns und wir erhielten bei goldenem Oktoberwetter eine Hafenrundfahrt mit ausführlichem Kommentar. Am eindrucksvollsten waren sicherlich die riesigen Verladekräne der Containerhäfen mit den randvoll beladenen Containerschiffen sowie die Docks, in denen sich auch die eine oder andere große Luxusyacht befand. Bereits bei der Hafenrundfahrt wurden wir von dem einem Walfisch ähnlichen

Transportflugzeug des Typs Airbus "Beluga" überflogen, das gerade zur Landung auf dem Gelände des Airbus-Werkes in Hamburg-Finkenwerder ansetzte und uns somit schon auf unser eigentliches Ziel einstimmte. Die "Beluga" basiert auf dem Airbus A300-600 R und transportiert sehr große Flugzeugbauteile von den verschiedenen europäischen Airbus-Standorten zu den einzelnen Montage- und Ausrüstungswerken.

Im Anschluss an die Hafenrundfahrt hatten wir noch etwa eine Stunde Zeit für einen Spaziergang durch das interessante Hafenviertel und dann ging es schon weiter zum Airbus-Werk in Finkenwerder. Nachdem wir an dem riesigen Airbus-Gelände, zu dem auch ein Werksflugplatz gehört, angekommen waren, wurden wir nach der obligatorischen Ausweiskontrolle in zwei Gruppen aufgeteilt, die mit Headsets ausgerüstet von ihren jeweiligen Airbus-Experten zweieinhalb Stunden lang durch die Hallen geführt wurden. Allein am Standort



Finkenwerder sind rund 16.000 Mitarbeiter beschäftigt. Wir konnten die Strukturmontage und die Endmontage folgender Flugzeugtypen besichtigen: A 318, A 319, A 320 und A 321. Ferner erhielten wir eine Exklusivführung zu der Fertigung der Strukturteile der A 380. "Ein Flugzeug zu bauen ist ganz einfach!" sagte unser Werksführer, Herr Rueter, der bereits seit über 50 Jahren Flugzeuge in Finkenwerder baute. Kaum zu glauben, aber er und sein Kollege, Herr Asch, konnten auch tatsächlich jede Frage unserer Teilnehmer beantworten, was uns angesichts der hochmodernen Fertigung und des komplizierten Innenlebens der Flugzeuge stark beeindruckte. Interessant war auch das in der Fertigung demonstrierte Zusammenspiel zwischen den verschiedenen europäischen Herstellerwerken bei den unterschiedlichen Flugzeugtypen.

Höhepunkt war sicherlich die Besichtigung der A 380-Halle. Wegen der dort etwas größeren Dimensionen wurde vor der Halle höflich darauf hingewiesen, dass Teilnehmer, die nicht schwindelfrei sind, besser unten bleiben sollten. Selbstverständlich ließ es sich aber niemand

nehmen, in der Halle eine Metaltreppe bis unmittelbar unter das Dach zu erklimmen, von wo man auf die dort abgestellten beiden A 380-Flugzeuge blicken konnte - allein die übergroßen Tragflächen ließen kaum noch den Hallenboden erkennen und jedes der vier Triebwerke hatte etwa den Durchmesser des Rumpfes einer A 318. Für die A 380 wird in Finkenwerder das Segment hinter dem Cockpit und das hintere Segment vor dem Druckschott hergestellt. Diese Segmente werden wegen ihrer Größe zunächst mit einem Schiff sowie zum Schluss mit einem Spezialfahrzeug über ein Autobahnteilstück nach Toulouse transportiert. Die anderen Teile des Airbus werden mit der "Beluga" direkt nach Toulouse geflogen. Die A 380-Segmente werden in Toulouse mit den anderen Flugzeugsegmenten der A 380 zusammenmontiert. Dann kehrt die nun flugfähige A 380 auf dem Luftweg wieder nach Finkenwerder zurück, wo sie lackiert und vollständig innen ausgestattet wird. Dabei sind den Kundenwünschen -fast- keine Grenzen gesetzt. Die heutigen Airbus-Flugzeuge bestehen bereits teilweise aus Karbon, z.B. beim A 350 zu 53%, wobei der Anteil dieses Werkstoffes künftig erheblich steigen wird. Die Auftragsbücher von Airbus sind über Jahre hinaus gut gefüllt, so dass man in Finkenwerder optimistisch in die Zukunft blickt. Nachdem wir uns bei unseren freundlichen Werksführern bedankt hatten, ging es wieder zurück nach Berlin, wo wir gegen 23:30 Uhr eintrafen.

Die Airbus-Tour war ein beeindruckendes Erlebnis, zu dessen Gelingen auch viele Mitorganisatoren beigetragen haben. Besonders zu erwähnen sind Rüdiger Hoffmann, Wolfgang Lorenz, Jürgen Wetzels und Dieter Brüggemann.

Ralf Karasch

-Sprecher Arbeitskreis Luft- und Raumfahrt-

Astrophysik trifft Kunst an der Archenhold-Sternwarte



www.sdtb.de/Archenhold-Sternwarte

Die Veranstaltung ist der Europäischen Südsternwarte (ESO) zum 51. Geburtstag gewidmet. Der ESO-Astrophysiker Dr. Mirko Krumpke erläutert Spitzenforschung mit dem „Very Large Telescope“ in Paranal, der Beitrag von Dr. Felix Lühning lautet „Das Größere ist der Feind des Großen - Leistungssteigerung in der Fernrothroptik“ und Dietmar Fürst berichtet über seine Tourismusexpedition zu den ESO-Teleskopen von La Silla. Der chilenische Musiker José Miguel Márquez ist musikalischer Höhepunkt des Abends.

- es gibt landestypisch chilenisches Catering
- Astronomisches unter dem Südhimmel im Planetarium, bei Sicht Fernrohrbeobachtungen des Berliner Sternhimmels



The European Southern Observatory - www.eso.org



www.eso.org

Zu den Künstlern

José Miguel Márquez gehört zu den bekanntesten chilenischen Künstlern. In der kargen Schönheit der Atacama-Wüste geboren - dort wo die Europäische Südsternwarte das Universum untersucht - wuchs er mit der Inspiration dieser Region auf. Mit Naturinstrumenten und seinem Gesang bietet er authentische Begegnungen mit der Aura dieser einzigartigen Landschaft - begleitet durch David Sandoval (Konzertgitarre), Elke Bitterhof (Gesang) und Martin Becker (von der Band KARAT, Piano)



www.josemiguelmarquez.de

Info **+49 30 536 063 719**
 Eintritt **10 €, ermäßigt 8 €**
 Ort **Alt-Treptow 1, 12435 Berlin (gegenüber Gaststätte Zenner)**
 Termin **Sonnabend 30. November 2013 - 19 Uhr, Einlass 18 Uhr**
 Kartenvorbestellung **E-Mail senden an „Chilenacht@astw.de“**

Termine und Ereignisse

Alle aktuellen Termine finden Sie auf der Startseite unserer Website

www.fdtmb.de

Dort sind auch die regelmäßigen Fahrzeiten auf der Modellanlage des Anhalter Bahnhofs zu erfahren!

Infostand im Foyer des DTMB

Bitte besuchen Sie unseren Infostand im Foyer des Deutschen Technikmuseums in der Trebbiner Straße 9. An 2 Samstagen im Monat können Sie in der Zeit von 11 - 16 Uhr mehr über uns, unsere Arbeit in den Arbeitskreisen, die Mitgliedschaft und Möglichkeiten der Mitarbeit im Förderverein erfahren. Sie finden auf unserer Website www.fdtmb.de/42-0-Infostand die aktuellen Termine!

Hinweis in eigener Sache

Leider kommen beim Versand des Newsletters einige als unzustellbare gekennzeichnete E-Mails zurück. Sollte bei Ihnen die Absicht bestehen, sich eine neue Mailanschrift zuzulegen, so denken Sie bitte auch an uns und teilen uns bitte die neue E-Mailadresse mit.

Gleiches gilt auch für die Mitglieder des Fördervereins. Sofern Sie umziehen und uns Ihre neue Anschrift nicht mitteilen, können sie keine Post und auch keine Zeitschrift erhalten. Die Deutsche Post entsorgt unzustellbare Zeitungen in den Papiercontainer.

Impressum

Verantwortlich nach § 6 Abs. 2 MDStV:

Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e.V.

Redaktion Newsletter, Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin

E-Mail Redaktion Newsletter: newsletter@fdtmb.de

Internet: www.fdtmb.de

Newsletter-Entwurf / Redaktion: **Frank Gründer**

Lektorat: **M.Ahrendt, D.Brüggemann, W.Kuhl**

Über Anregungen und Hinweise würden wir uns freuen. Bitte senden Sie Neuigkeiten, Termine und Berichte aus dem Verein an newsletter@fdtmb.de. Die Newsletter-Redaktion behält sich die Veröffentlichung oder Überarbeitung für den Newsletter vor.

Möchten Sie den Newsletter abbestellen? Dann bitte eine kurze Nachricht an die oben genannte E-Mail-Adresse. Wir bereiten auf unserer Homepage die online An- und Abmeldung vor.