

Inhalt

- „Junior Campus“ jetzt barrierefrei !
- Nachrichten aus dem Verein
- Berichte aus den Arbeitskreisen
- Ereignisse / Mitteilungen
- Termine
- Infostand im Foyer des DTMB
- Impressum



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

„Junior Campus“ jetzt barrierefrei !

Dort, wo einst auf der Ladestraße des Anhalter Güterbahnhofes Waren von der Schiene auf die Straße umgeladen wurden - gegenüber der Ausstellung „Mensch in Fahrt - unterwegs mit Auto & Co“, werden im „Junior Campus“ heute Kinder im Alter von 5 - 12 Jahren mit Themen der Mobilität und Verkehrssicherheit vertraut gemacht. Das Programm dazu entstand bei der BMW-Group, die dieses Projekt in Berlin 3 Jahre lang auch finanziert, und wurde vom Deutschen Technikmuseum aufgrund dessen positiver Erfahrungen mit der Ausstellung „Mathema“ weiterentwickelt.

Im Workshop-Programm „Mobilität“ werden 4 Programme angeboten:

1. „Erfahren“ Von der Ampel bis zum Zebrastreifen - Wie komme ich sicher ans Ziel?
2. „Vorfahren“ Woraus besteht ein Auto - gestern, heute und morgen?
3. „Abgefahren“ Wie werden Autos morgen aussehen?
4. „Verfahren“ Wie werden Autos gefertigt?

Im pädagogisch betreuten Workshop-Programm „Naturwissenschaft und Mathematik“ können Kitagruppen und Schulklassen an interaktiven Stationen die unterschiedlichsten Experimente zu den Themenbereichen Zahlen, Geometrie, Bewegung und Symmetrie ihre im Mathematik-Unterricht erworbenen Kenntnisse spielend vertiefen.

Der „Junior-Campus“ in der Ladestraße des Deutschen Technikmuseums hat sich in den ersten 3 Monaten seines Bestehens zu einem ausgesprochenen „Renner“ entwickelt und ist Monate im voraus ausgebucht. Darüber freuen wir uns sehr.

Als nachteilig erwies sich aber die Höhendifferenz zwischen der ebenerdigen Ladestraße und den modern ausgebauten Ladeschuppen, in denen die Workshops abgehalten werden. Es war einfach nicht hinnehmbar, dass ein solches Projekt in ihrer Mobilität eingeschränkten Kindern nicht zugänglich sein sollte.

Es musste also schnellstens eine Rampe angebaut werden, die den üblicherweise mittels Treppenstufen zu überwindenden Höhenunterschied von gut 1 m ausgleicht. Aber wie kann ein solches Bauwerk in Höhe einer 5-stelligen Euro-Summe bei der vom Senat verordneten Haushaltssperre finanziert werden?



Rampe für den barrierefreien Zugang in der Ladestraße

Da auch der Haushaltsplan der Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums nur begrenzt strapazierbar ist, half ein Spendenaufruf bei der Mitgliedschaft unseres gemeinnützigen Vereines, diese Situation zu überbrücken. Eines unserer Ehrenmitglieder sorgte durch eine großzügige Spende dafür, dass wir helfen konnten. Somit ist der „Junior Campus“ - wie man

neuhochdeutsch so schön sagt – barrierefrei erreichbar.

Als Vorsitzender unseres Vereines freue ich mich stets, wenn wir dem Deutschen Technikmuseum ein Geschenk überreichen können. In diesem Falle haben wir uns nicht nur gefreut, helfen zu können, wir waren glücklich !

Wolfgang Jähnichen, Vorsitzender FDTM

Die Schatzmeisterei bittet um Mitteilung der IBAN und BIC Daten

Da laut einer EU-Richtlinie ab 01.01.2013 für den Bankverkehr nicht mehr alleine die bisherigen Kontonummern und BLZ, sondern auch die IBAN sowie BIC benutzt werden sollen, würden wir gerne frühzeitig diese Daten erhalten, damit zum Jahreswechsel der Arbeitsaufwand etwas geringer ist. Sie finden Ihre IBAN und BIC Daten in der Regel auf allen Kontoauszügen.

Bitte schicken sie uns Ihre Bankdaten an Schatzmeister@fdtmb.de oder auch gerne per Fax an 030 - 26 55 81 85.

Sollten Sie noch nicht am Lastschriftverfahren teilnehmen, so finden Sie auf unserer Homepage das passende [Formular](#).

Wir würden uns freuen, wenn es eine Reihe von Rechnungsempfänger weniger gibt, da es uns die Arbeit erheblich erleichtert die Mitgliedsbeiträge nur einzuziehen.

Dieter Brüggemann, Schatzmeister FDTM

Nachrichten aus dem Verein

59. Jahreshauptversammlung des Vereins - Der neue Vorstand

Am 16.03.2012 stand die Wahl des neuen Vorstands auf der Tagesordnung. Wir stellen Ihnen hier den neu gewählten Vorstand kurz vor:

Wolfgang Jähnichen, Dipl.-Ing., seit 2007 Vorsitzender des FDTM, Mitglied des Stiftungsrates des Deutschen Technikmuseums Berlin, bis zu seiner Pensionierung Geschäftsführer der Leipziger Verkehrsbetriebe und des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes, vorher Abteilungsleiter und Betriebsleiter Verkehr Oberfläche der BVG, Vorstandsmitglied des mit dem FDTM eng zusammenarbeitenden VDI (Verein Deutscher Ingenieure) Berlin-Brandenburg.

Achim Pohlman, Jurist, seit 2010 stellvertretender Vorsitzender des FDTM, Sprecher des AK Schifffahrt, bis zu seiner Pensionierung Präsident der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost in Berlin bzw. Magdeburg, vorher leitender Bundesbeamter für Schifffahrt und Wasserstraßen in Aurich, Mainz und Kiel.

Dieter Brüggemann, Elektromechaniker, seit 1979 Mitglied - im Zusammenhang mit der Überführung der 01 173 nach Berlin. Er ist seit 2002 Sprecher des AK Eisenbahn, ab 2010 stellvertretender Schatzmeister und seit 2012 Schatzmeister. Bis zu seiner Pensionierung bei der Deutschen Telekom als Servicetechniker im Geschäftskundenbereich tätig, gebürtiger Berliner, der seit 15 Jahren in Falkensee lebt.

Jürgen Wetzel, Dipl.-Volkswirt, seit 2012 Schriftführer des FDTM, der technikbegeisterte Berliner war bis zu seinem Vorruhestand bei der Landesbank Berlin tätig, Mitglied des AK Eisenbahn.

Wolfgang Lorenz, Elektroinstallateur-Meister, seit 2012 stellvertretender Schatzmeister des FDTM, bis 2008 Inhaber eines Elektroinstallations-Betriebes mit bis zu 25 Mitarbeitern, gebürtiger Berliner aus Heiligensee.

Hans-Ulrich Fluß, Speditions-Kaufmann und Journalist, 1983 - 2008 Mitglied des Vorstandes des FDTM, seit 2012 stellvertretender Schriftführer, Mitglied des AK Luft- und Raumfahrt, bis zu seiner Pensionierung Pressechef der Fachvereinigung Güterfernverkehr, Mitverfasser zahlreicher Bücher und Film-Drehbücher über die ehemalige Luisenstadt, Mitglied des Preuß.Tabakskollegiums, seine Vorfahren sind seit dem 17. Jahrhundert in Berlin ansässig.

Die Arbeitskreise werden durch ihre im geschäftsführenden Vorstand tätigen Mitglieder vertreten. Die Belange des AK Kommunikationstechnik werden durch den Vorsitzenden Wolfgang Jähnichen wahrgenommen, die des AK Licht durch das an den Vorstandssitzungen als ständiger Gast teilnehmende Ehrenmitglied **Herbert Liman**, die des AK Aufsichtsdienste durch **Rainer Cornelius**, die des AK Modelleisenbahn durch **Uwe Voß**.

Rainer Cornelius und Uwe Voß sind ebenfalls ständige Gäste im geschäftsführenden Vorstand. In den Vorstandssitzungen hat der Chefredakteur der gemeinsam mit dem Deutschen Technikmuseum Berlin herausgegebenen gleichnamigen Zeitschrift, **Reinhard Demps**, einen Gästestatus. Er leitet gleichzeitig im Auftrage des Vorstandes dessen Kommission für Öffentlichkeitsarbeit.

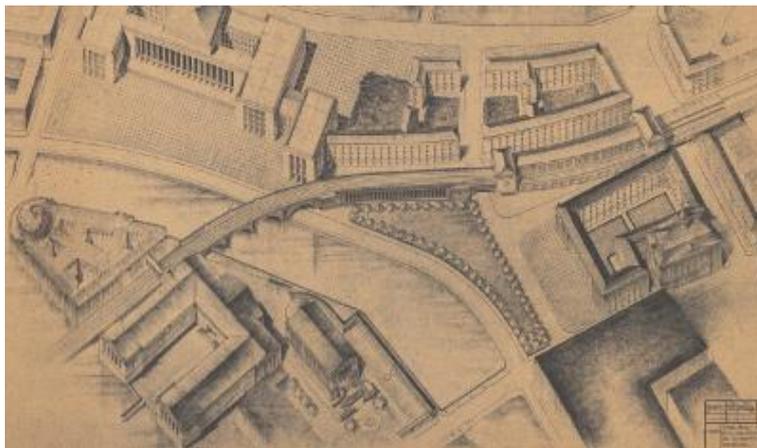
Der Vorstand dankt seinen aus dem aktiven Dienst ausgeschiedenen Mitgliedern: der Schriftführerin **Claudia Cornelius-Kuhlmey**, die als Sprecherin des AK Aufsichten im erweiterten Vorstand weiterhin vertreten sein wird, sowie dem langjährigen Schatzmeister Rainer Cornelius, der sich als Mitglied des erweiterten Vorstandes weiterhin federführend um die Monumentenhallen-Tage und die Lange Nacht der Museen kümmert und dem stellvertretenden Schriftführer **Jürgen Senst**, der ebenfalls weiterhin dem erweiterten Vorstand angehört und den geschäftsführenden Vorstand in protokollarischen Angelegenheiten unterstützt.

Germania - ein Größenwahnsinn? Schnellbahnplanung in Berlin

Vortrag am 14.11.2012 im Vortragssaal des DTM von Oliver Zauritz:

Der radikale Umbau Berlins zur "Welthauptstadt Germania" nach den Vorstellungen Hitlers und seines Architekten Speer wird in der gängigen Literatur oft als größenwahnsinnig apostrophiert. Trifft diese Annahme auch auf die Verkehrsplanungen zu? Denn Grundlage des Metropolenumbaus war die überfällige Neuordnung des Eisenbahnknotens Berlin, bei der alle Kopfbahnhöfe durch vier Großbahnhöfe an der Ringbahn ersetzt werden sollten. Die Bahnhöfe dienten dabei nicht nur als Ort des Verkehrs, sondern in ihrer Größe und Ausgestaltung auch der Machtrepräsentation. Für die Erschließung der Innenstadt und der Vororte wäre der Umfang des Schnellbahnnetzes auf über 900km verdreifacht worden.

Lässt sich dieses scheinbare Überangebot von Verkehrsinfrastruktur rational begründen oder folgte er politischen Vorgaben? Welchen Grundsätzen lag die Schnellbahnplanung zugrunde, und wie wurde der Bedarf für den Ausbau ermittelt? War der Ausbau der Stadt für 8-10 Millionen Einwohner und ihrer Bahnanlagen mit den vorhandenen Mitteln Ende der 1930er Jahre realisierbar und finanzierbar?



Die Beantwortung der Fragen wird eingebettet in den Kontext der politischen Bedeutung der Neugestaltung deutscher Städte für den Nationalsozialismus.

Oliver Zauritz hat das Thema auf Basis unveröffentlichter Quellenbestände im Landesarchiv und Bundesarchiv im Rahmen seiner Bachelorarbeit erforscht. Er leitet das Forschungsprojekt "die Stadt- und Verkehrsplanung des Dritten Reichs für die Welthauptstadt Germania" am Center for Metropolitan Studies an der TU Berlin.

Vortragssaal des Deutschen Technikmuseums Berlin

4. Obergeschoß Altbau

Trebbiner Straße 9

10963 Berlin

am Mittwoch, den 14.11.2012

von 17:30 Uhr bis voraussichtlich 19:30 Uhr

Da die Sitzkapazitäten des Vortragssaals begrenzt sind, bitten wir um Anmeldung. Leider ist sonst der Zutritt zur Veranstaltung nicht möglich!

Sie können sich schriftlich beim Verein, per E-Mail: anmeldung@fdtmb.de oder in Kürze auf unserer Website: www.fdtmb.de anmelden.

Die Veranstaltung wird in Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis Eisenbahn organisiert.

Achim Gandert, AK Eisenbahn

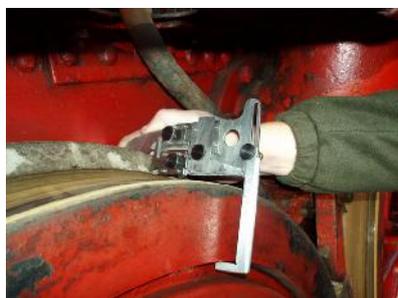
Berichte aus den Arbeitskreisen

Arbeitskreis Eisenbahn

Projekt preußische T3 (GASAG-Lok 1)

Seit Mitte 2010 sind 5 Mann und 1 Frau mit dem Projekt preußische Dampflok T3 beschäftigt. Dies ist für einige von uns eine einmalige Gelegenheit, sich mit der Dampflok-Technik an einer Originallok zu beschäftigen und dabei Kenntnisse zu erwerben.

Bei unserer Recherche nach verlorenen Schildern und dem Betriebsbuch hatten wir das große Glück einen Zeitzeugen zu finden. Er erzählte uns viel von der preußischen T3 bei ihrem Einsatz bei der GASAG. Außerdem bringt er uns mit seinen Anekdoten rund um die Dampflok stets zum Lachen.



Radreifenlehre im Einsatz

Als die T3 den Lok-Schuppen wegen dortiger Umbauten verlassen musste, hatten wir die Gelegenheit sie auf einer

Grube in der Monumentenhalle von unten zu betrachten, sie dort zu vermessen und zu fotografieren. Selbst von oben konnten Fotos von der Monumentenbrücke aus erstellt werden. Ein Mitarbeiter der Anschlußbahn nahm eine Radreifenvermessung vor und wies uns in das verwendete Messgerät (Radreifenlehre Dr. KG) ein. Viele vom T3-Team hatten solch ein Messinstrument noch nie gesehen.



Radreifenlehre Dr. KG

Die preußische T3

Im Lokschuppen 1 unseres Museums steht die preußische T3 von 1901. Diese Privatbahnlok mit der Nr. 1 war bei dem „Gaswerk Berlin-Mariendorf“ bis 1966 im Verschiebedienst von schweren Kohlezügen eingesetzt. Diese T3 passt konstruktiv in die Baureihe 89.70, wurde jedoch als Privatbahnlokomotive nicht in das DRG-Nummerierungs-Schema eingegliedert.

Unsere T3 wurde vom Lokomotivhersteller Schwartzkopff Berlin (Werk Wildau) mit der Fabriknummer 3901 nach der Normalie der Preußischen Staatseisenbahnen Musterbl. M III-4 e gebaut. Die Bauart ist eine dreiachsige Naßdampf-Tenderlok mit 2 Zylindern, die auf die mittlere Kupplungsachse wirken (C n2t) und entspricht der Gattung Gt 33.11 (Güterzug-Tenderlok). Von diesen Lokomotivarten wurden in verschiedenen Fabriken über 1300 Stück hergestellt.



© Michael Ahrendt

Technische Daten:

Spurweite	1435 mm (Normalspur)
Länge über Puffer	8610 mm
Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
Kesseldruck	12 bar
Leistung	213 kW
Rostfläche	1,35 m ²
Dienstgewicht	32,3 t
Achslast	11 t
Wasservorrat	4 m ³
Kohlevorrat	1,1 t
Turbogenerator	24V / 0,52 kW
Dampfdom mit innenliegenden Einströmröhren Schräge Flachschieber 2 Zylinder mit 350 mm Durchmesser und 550 mm Kolbenhub 3-fach gekuppelte Radsätze mit Treibraddurchmesser 1100 mm Außenliegende Allan-Steuerung Knorr-Druckluftbremse Bosch-Zentralschmierung	

Da für diese alte Lok keinerlei Unterlagen vorhanden sind, bereiten wir im AKE Projekt T3 in mühseliger Kleinarbeit eine Dokumentation auf. ZurZeit fallen hierunter u. a.:

- Fotodokumentation der gesamten Lok und einzelner Bauteile
- Bemaßung und Erklärungen der gesamten Lok und der Hauptbauteile
- Skizzen-, Zeichnungs- und Stücklistenenerstellung
- Bestandsaufnahme und Feststellung des Istzustandes aller Bauteile
- Hinweise und Erklärungen eines Lokführers als Zeitzeugen
- Befragung von Fachkennern

Das Ziel ist diese T3 eines Tages zu restaurieren und in einen zur Ausstellung würdigen Zustand zu versetzen. Eine erweiterte Vision ist ggf. eine betriebsfähige Aufarbeitung. Dafür bedarf es zuvor einer umfangreichen Reparatur- und Erneuerungsarbeit.

Pedro Scheibenhuber, AK Eisenbahn

Ereignisse / Mitteilungen

Am 14. Februar 2012 verstarb der Flugpionier und Versuchspilot Flugkapitän a.D. Richard Perlia. Er wurde am 6. April 1905 in Aachen geboren. Mit Richard Perlia verstarb einer der letzten Zeitzeugen aus der Pionierzeit der Luftfahrt, der über viele Jahrzehnte mit Berlin verbunden war. Richard Perlia schrieb zwei Bücher: "Mal oben, mal unten, das brisante Leben des Testpiloten Richard Perlia" und "In geheimer Mission, Memoiren eines Testpiloten unter Hitler".

Ingrid Andriessen-Beck, AK Luft- und Raumfahrt

Unser Mitglied, Herr Stolzenburg, weist auf das 30-jährige Jubiläum des Trammuseums Brüssel hin. Bei der Beschaffung von Quartieren ist er gerne behilflich. Interessenten setzen sich bitte mit Herrn Stolzenburg direkt in Verbindung unter 030 - 85 71 73 54. Bitte nur abends anrufen.

Dieter Brüggemann

Vorschau auf die kommende Ausgabe der Zeitschrift

Wie polnische Mathematiker den Geheimcode der Enigma knackten * Johannes Hevelius · Danziger Astronom und Kosmopolit * Die „Warschauer Wagen“ – eine Fahrzeugserie mit besonderer Geschichte * Preußische Lokomotiven aus Polen im Deutschen Technikmuseum * Der Elbing-Oberländische Kanal im heutigen Polen und ein „schiefes“ Modell in der Schifffahrtsausstellung * Preußische Chausseen und Meilensteine * Verbindungen zwischen Deutschland und Polen einst und jetzt * Kein Phönix aus der Asche? * Beobachtung der Sonnenaktivität mit dem SID-Monitor * u.v.m.



Termine

- Es sind Fahrten auf der Anschlußbahn zwischen Museum und Depot geplant: Sonntag, 10. Juni 2012 10.30 bis 16.30 Uhr - Tag des Eisenbahners
- Samstag, 21. Juli 2012 - Betriebsausflug nach Leipzig - Weitere Informationen folgen

Aktuelle Termine finden Sie auf www.fdtmb.de/177-0-Termine.

Infostand im Foyer des DTMB

Bitte besuchen Sie unseren Infostand im Foyer des Deutschen Technikmuseums in der Trebbiner Straße 9. An folgenden Samstagen 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:

<u>Datum</u>	<u>Standbetreuung erfolgt durch</u>
17. Mai 2012	Beim Pollo / Lindenberg mit einem Infostand vertreten - AK Eisenbahn (www.pollo.de)
20. Mai 2012	AK - Schifffahrt im Museums-Foyer
20. Mai 2012	Beim 10. Eisenbahnfest in Elstal / Wustermark mit einem Infostand vertreten - AK Eisenbahn (www.historia-elstal.de)

Sie finden auch auf unserer [Website](#) die aktuellen Termine!

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 (fg)**

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.