

EFA - DL - NEWS

Ausgabe 02 / 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



EFA Treffen/Sachsentreffen 2009



FIRAC Congress 2009

.

DK 7 FK in Nord-Zypern und Polen

&

Nachlese Kongress 2008

J

Betriebsfunk bei der DB

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.



Die Dateiverwaltung informiert



Wolfgang Neumann, DJ 6 FX

Postanschrift: Varnhagenstr. 22, 81241 München; eMail: WolfgangDJ6FX@aol.com

Änderungen in der Mitgliederliste

1. Streichungen (Austritt)

Rufzeichen	Vorname Name	Bezirk	Gruppe
DC 1 II	Reinhard Jersch	Karlsruhe	Ludwigshafen
SWL 104	Dirk Wordtmann	Hannover	Minden/Osnabrück

2. Streichungen (Verstorben)

Rufzeichen	Vorname Name	Bezirk	Gruppe
DC 4 JD	Peter Regner	Köln	Köln

3. Neue Mitglieder

Rufzeichen	Vorname Name	Bezirk	Gruppe
DE 6 SYL	Marianne Renkwitz	Hannover	Minden/Osnabrück
DE 6 SWR	Rudolf Renkwitz	Hannover	Minden/Osnabrück
DG 6 SYL	Marianne Renkwitz	Hannover	Minden/Osnabrück
DK 7 OM	Rudolf Renkwitz	Hannover	Minden/Osnabrück
DO 1 TS	Thomas Stäblein	Nürnberg	Lichtenfels

4. Rufzeichenänderungen

altes Rufzeichen	neues Rufzeichen	Bezirk	Gruppe
Keine Änderungen			

5. Ummeldungen

Rufzeichen	alter Rufzeichen	neuer Bezirk	neue Gruppe
Keine Ummeldungen			

Stand: 5. November 2008

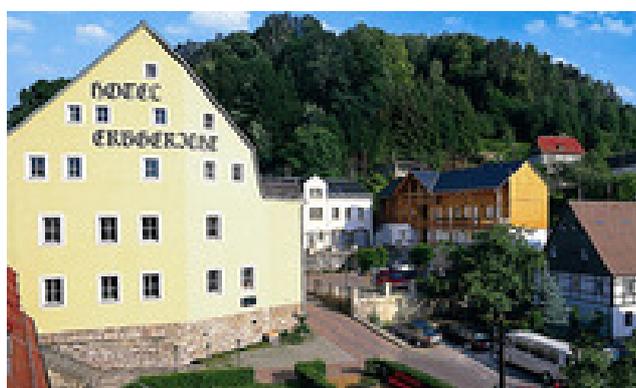
Einladung zum EFA - Jahrestreffen 2009 = Einladung zum Sachsentreffen 2009

Liebe Funkfreunde

wie aus der Überschrift erkenntlich, werden zwei Aktivitäten der EFA, die bisher einmal im Jahr, aber zu unterschiedlichen Terminen und Orten stattfanden, in diesem Jahr gemeinsam durchgeführt.

Bei unserem letzten Sachsentreffen im Mai in Görlitz haben wir, Detlef - DL 8 DWL - und ich, dem HBA – aufgrund seines angegriffenen Gesundheitszustandes – zugesagt, für 2009 die Organisation eines gemeinsamen Treffens zu übernehmen, damit die Tradition des EFA-Jahrestreffens fortgeführt werden kann.

Das diesmalige Treffen findet im Elbsandsteingebirge statt, das auch als Sächsische Schweiz bekannt ist.



Unser Hotel „Erbgericht“ in Krippen hat 54 Doppelzimmer, 11 Einzelzimmer und 11 Apartments. Sie sind geschmackvoll eingerichtet und mit Dusche/Bad/WC sowie Fön, TV, Radio und Selbstwahltelefon ausgestattet. Angenehme Entspannung findet man in der großzügig angelegten Sauna und in der hoteleigenen Beauty Farm „Villa Carolahöhe“. Für kurzweilige Unterhaltung und Spaß der besonderen Art bietet das Haus zwei vollautomatische Bowlingbahnen.

Im liebevoll restaurierten, historischen Tonnengewölbe kann man je nach belieben mittelalterlich schmausen oder auch nur auf ein Bier verweilen. Es ist ein Seminarzentrum mit der entsprechenden Technik vorhanden. Die Küche ist empfehlenswert. Einheimische Biere und Weine unterstreichen das Bemühen um die Erhaltung sächsischer Angebote.

Dieses bizarre Felsgebiet der Sächsischen Schweiz aus Sandstein mit Bergen bis zu einer Höhe von 562m (Großer Zschirnstein) und romantischen Tälern liegt östlich des Lausitzer Berglandes und wird im Westen vom Erzgebirge eingeschlossen.

Der Name „Sächsische Schweiz“ entstand im 18. Jahrhundert und soll auf die beiden Schweizer Künstler Adrian Zingg und Anton Graff zurückzuführen sein. Diese fühlten sich von der Landschaft an ihre Heimat, den Schweizer Jura, erinnert, in dem ähnliche Landschaftsformen zu finden sind. Zuvor wurde der sächsische Teil des Elbsandsteingebirges lediglich als Meißner Hochland oder Meißnisches Oberland bezeichnet. Populär wurde die Bezeichnung durch die Veröffentlichungen von Wilhelm Lebrecht Göttinger. In seinen Büchern beschrieb er die Sächsische Schweiz und machte die Bezeichnung einem weiten Publikum bekannt.



Kernstücke der Sächsischen Schweiz sind zum einen seit 1993 der Nationalpark Sächsische Schweiz auf deutschem Gebiet mit einer Fläche von 93 km² und der Nationalpark Böhmisches Schweiz mit einer Ausdehnung von 79 km² in Tschechien ; gegründet in dem Jahre 2000.

Die Sächsische Schweiz ist eines der größten Klettergebiete Deutschlands. Geklettert wird nach den zu Beginn des 20. Jahrhunderts als weltweit erste ihrer Art entstandenen Sächsischen Regeln. Seile und Sicherungspunkte wie etwa Ringe dürfen nur zur Sicherung, nicht aber zur Fortbewegung verwendet werden. In anderen Klettergebieten verbreitete Hilfsmittel wie Magnesia, Klemmkeile oder Friends sind nicht erlaubt. Stattdessen werden Knoten- und Bandschlingen verwendet.

Bis auf drei Ausnahmen ist Klettern an Massiven nicht erlaubt und generell nur an den ausgewiesenen Klettergipfeln gestattet, von denen es über 1100 Stück gibt.

Durchflossen wird die Sächsische Schweiz von der 1092 km langen Elbe, dem drittlängsten Fluss Deutschlands, die ihre Quelle im tschechischen Riesengebirge hat. Den romantischsten Teil der Elbe findet man im Abschnitt zwischen Bad Schandau und Kurort Rathen.

Sehenswürdigkeiten der Sächsischen und Böhmischen Schweiz

Festung Königstein

Bastei mit der Felsenburg Neurathen

Bielatal (am Ende des Tales befindet sich Rosenthal-Schweizermühle)

Burg Stolpen

Kirnitzschtalbahn, eine historische Überlandstraßenbahn im Kirnitzschtal

Kleine Sächsische Schweiz, eine Miniaturparkanlage in Dorf Wehlen

Festung Königstein, die größte Bergfestung Europas

Kuhstall auf dem Neuen Wildenstein

Obere Schleuse, Kahnfahrt bei Hinterhermsdorf

Felsenbühne Rathen, ein Freilichttheater

Papstein mit Aussichtsturm und Restaurant

Pfaffenstein mit der Barbarine

Prebischtor in Hrensko (Herrnskretsch)

Kamnitzklamm bei Hrensko (Herrnskretsch)



Von Bad Schandau bis zum Zentrum der sächsischen Landeshauptstadt Dresden sind es auf der Elbe 54 km.

Das „Elbflorenz“ ist eine Stadt der Museen, der Kunst, der Wissenschaft und Technik. Sehenswürdigkeiten gibt es derart viele, dass man eine Woche braucht, um alles kennenzulernen. Einige werden wir bei unserem Ausflug besuchen.

Alle EFA sind herzlich eingeladen die schöne Sächsische Schweiz und Dresden kennenzulernen.

Wir werden uns an einem Tag mit dem Bus und zu Fuß einige Sehenswürdigkeiten von Dresden (Frauenkirche, Semperoper u.a.) ansehen und das Schloss Pillnitz besuchen.

Am zweiten Tag werden wir eine Raddampferfahrt auf der Elbe unternehmen.

Den Abschluss des zweiten Tages bildet der Besuch der Eisenbahnwelten; eine einzigartige Sehenswürdigkeit für die Freunde der Eisenbahn.



Weitere Details entnehmt bitte dem vorläufigen Programm.

Noch einige Ausführungen zum Gesamtpreis unseres Angebotes.

Wir waren bemüht, das bisherige Limit für das EFA-DL Treffen, wie in den letzten Jahren, von 160 € je Person einzuhalten.

Angelangt sind wir bei einer Gesamtsumme von 175 € je Person bei Nutzung eines Doppelzimmers und 185 € bei Nutzung eines Einzelzimmers.

Die Verhandlungen verliefen bei der Übernachtung mit Frühstück und Abendessen im Hotel recht erfolgreich. Hier konnten wir erreichen, dass wir einen Vorvertrag mit einer Summe für Übernachtung, einschließlich Frühstück und Abendessen im 2-Bettzimmer, von 39 € je Person aushandeln konnten.

Die weiteren Leistungen umfassen u.a. die Busfahrt, einschließlich Reiseführer, die Kurtaxe, die Raddampferfahrt, ein Mittagessen und die Eintrittsgebühren, bei diesen sind die Gruppenrabatte bereits berücksichtigt.

Die Summe für diese Leistungen liegt bei 55 € je Person. Hier war ein Verhandeln nur noch im geringen Umfang möglich.

Wer eine Verlängerung des Aufenthaltes wünscht, möge sich bitte direkt unter dem Kennwort „Bahn-Sozialwerk“ direkt mit dem Hotel Erbgericht in Verbindung setzen.

Anschrift: Hotel Erbgericht
Bächelweg 4
01814 Bad Schandau / OT Krippen

Tel.: 035028 / 86290

Fax: 035028 / 8629429

Herzlich Willkommen in Sachsen liebe EFA

Wolfgang Hunger, DL 5 MM, BBA

Vorläufiges Programm

zum Jahrestreffen 2009 in Bad Schandau

- Donnerstag, 23.04.** Anreise der Teilnehmer nach Bad Schandau, Ortsteil Krippen
(S1- von Dresden Richtung Schöna; bis Haltepunkt Krippen; 400m Fußweg
Gepäcktransfer erfolgt bei Wunsch)
Geführter Krippenrundgang fakultativ möglich zum Preis von 1,50 € pro Person (bei mind. 18 Teilnehmern)
- Freitag, 24.04.09** ab 07:30 Frühstück
08:45 Abfahrt mit Reisebus zum Tagesausflug Dresden mit ganztägiger Reiseleitung
- Stadtrundfahrt einschließlich Besuch der Frauenkirche
 - Bustransfer zum Mittagessen 13:00 Uhr im Bf Neustadt
 - 14:15 Uhr Bausabfahrt zur Semperoper
 - 14:30 Uhr Führung durch die Semperoper:
 - anschließend freie Zeit
 - 16:30 Uhr Busabfahrt nach Pillnitz
 - 17:00 Uhr Ankunft im Pillnitz; Rundgang durch den Park bzw. freie Zeit
 - 18:15 Uhr Abfahrt ins Hotel
 - ca. 19:30 Abendessen, gemütliches Beisammensein
- Samstag 25.04.09** ab 07:30 Frühstück
- 09:00 Uhr Fußweg (10 Min.) und Überfahrt mit der Fähre zur Dampferanlegestelle
 - 09:30 Uhr Abfahrt von Bad Schandau mit dem Raddampfer
 - 10:30 Uhr Ankunft in Kurort Rathen
 - freie Zeit + Bootsfahrt auf dem Amsensee
 + Besuch kleine Bastei
 + Rhododendrenpark o.a. in Rathen
 - 13:30 Uhr Überfahrt mit Fähre in Rathen
 - 13:45 Uhr Besichtigung der Eisenbahnwelten
 - 16:05 Uhr (oder weiter aller 30 Minuten) Abfahrt mit S1 Richtung Krippen
 - Ankunft 16:20 Uhr in Krippen Fußweg ins Hotel freie Zeit
 - 18:30 Uhr gemeinsames Abendessen, anschließend gemütliches Beisammensein
- Sonntag 26.04.09** ab 07:00 Uhr Frühstück
Abreise der Teilnehmer (Gepäcktransfer zum Hp Krippen)

40 JAHRE DL0CY

Im September 2008 feierte die Klubstation DL0CY ihr 40 jähriges Jubiläum. Dieses nutzten wir, um unsere Gründungsmitglieder zu ehren, die uns 40 Jahre die Treue hielten.

Dies sind OM Hans Raab-DL3CT, OM Karl Heinz Wirsing-DK2UE, OM Günter Seifert-SWL 039, Heinrich Baumann, Wendelin Drenkard, Klaus Geyer, Wilhelm Härtl, Karl Heinz Machold, Robert Neubauer, und Johann Walluch. Leider sind ein paar Freunde für immer von uns gegangen, Karl Heinz Rühr und Paul Haderlein. Wir werden ihr Andenken in Ehren halten!!!

Die Ehrungen fanden am 19.09.2008 im Vereinsgasthof Wallachei in Lichtenfels statt.



v.l.n.r. BSW Bezirksleiter Roland Dressel, Gruppenleiter Alexander Dietz DH7NER, Karl Heinz Wirsing DK2UE, Hans Raab DL3CT (Charlys Tante), Heinrich Baumann, Johann Walluch und Günter Seifert SWL 039.

Die Klubstation hat vom 1.07.2008 noch bis zum 31.12.2008 den Sonder DOK :

40B28

Wir hoffen, den Sonder DOK an viele Stationen vergeben zu können.

48. FIRAC-Kongress 24. – 28. September 2009 Nový Smokovec, Hohe Tatra, Slowakei



Die slowakische Landesgruppe der FIRAC hat zum 48. FIRAC-Kongress vom 24. – 28. September 2009 nach Nový Smokovec eingeladen. Nový Smokovec wurde erst 1875 gegründet.



Die Stadt gehört zu den ältesten und bekanntesten klimatischen Kurorten der Slowakei. Der Kurort liegt im Zentrum des Nationalparks Hohe Tatra in einer Höhe von über 1000 m.

Als Luftkurort mit Hochgebirgs-Charakter besitzt er eine ideale Südlage inmitten riesiger Nadelwälder. Nördlich umgeben ihn die monumentalen Berggipfel der Hohen Tatra.

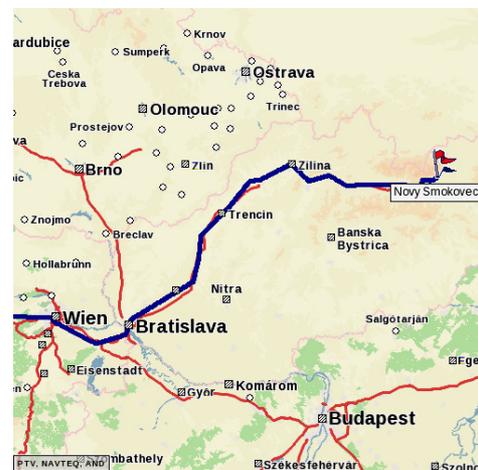


Nový Smokovec war die erste Kursiedlung, in der Patienten auch im Winter behandelt werden konnten.



Nový Smokovec gehört zu den Skisport- und Touristik-Zentren der Tatra. Die Stadt bietet dem Besucher vielfältige Möglichkeiten für Erholung, Entspannung, eine Basis für Bergtouristik sowie eine schmackhafte, traditionelle Küche. Die Stadt liegt etwa 10 – 15 km von der polnischen Grenze entfernt.

Hinter den hohen Bergen der Tatra liegt in etwa 25 km Entfernung der bekannte polnische Wintersportort Zakopane.



Nach dem derzeitigen Fahrplan ist Nový Smokovec mit dem Zug gut zu erreichen.

48. FIRAC-Kongress, Hohe Tatra, Slowakei 2009

Programm

24. September 2009

- 18.00 Uhr festliches Abendessen
- 20.00 Uhr Tagung des FIRAC-Präsidiums

25. September 2009

- 08.00 Uhr Frühstück
- 09.30 Uhr Eröffnung der Funkstation Nový Smokovec RSZ
- 10.00 Uhr Feierliche Kongresseröffnung
*Zusatzprogramm für Begleitpersonen- Wellnesszentrum im Kurort
Nový Smokovec*
- 12.30 Uhr Mittagessen
- 14.00 Uhr Tagung FIRAC, 1. Teil
*Zusatzprogramm für Begleitpersonen- Wellnesszentrum im Kurort
Nový Smokovec*
- 18.30 Uhr Abendessen
- 20.00 Uhr Auftritt Folkloregruppe Marína

26. September 2009

- 08.00 Uhr Frühstück
- 09.30 Uhr Tagung FIRAC, 2. Teil
Zusatzprogramm für Begleitpersonen- Hrebienok, Stuenvodské Wasserfälle
- 12.30 Uhr Mittagessen
- 14.00 Uhr Besuch in Tatranská Lomnica – naturwissenschaftliches Museum,
Einkaufsmöglichkeit
- 19.00 Uhr Abendessen
- 20.00 Uhr Ein Abend voller Überraschungen, Almhütte Svišť' (Volksmusik Marína)
+ Oldies Disko im Restaurant

27. September 2009

- 08.00 Uhr Frühstück
- 09.00 Uhr Besichtigung der Burg Spišský hrad
- 12.30 Uhr Mittagessen in der historischen Stadt Levoča
- 14.00 Uhr Besichtigung von Levoča, 90 Minuten Freizeit
- 19.00 Uhr Festliches Abendessen und Abschluss des Kongresses

28. September 2009

- 08.00 Uhr Frühstück
- 09.00 Uhr Verabschiedung der Teilnehmer, organisierte Abfahrt

Sammlung in Schönau/Königssee

Der Hauptbeauftragte (HB) des Amateurfunks, Detlef Gard, DK 9 VB, teilte uns am 18. April 2008 beim EFA-Jahrestreffen in Schönau am Königssee mit, dass er sein Amt als HB am Ende des Jahres 2008 aus gesundheitlichen Gründen aufgeben werde.

Ja, da war die Enttäuschung unter den Teilnehmern groß, aber alle hatten Verständnis für die von ihm getroffene Entscheidung.

So haben wir aus Dankbarkeit für die vielen EFA-Treffen, die unser Detlef ausgerichtet hat und für seine gesamte, jahrelange Arbeit für die EFA DL, den Spendentopf unter den Teilnehmern herumgehen lassen. Und siehe da: es kamen an diesem Abend **433,50 €** zusammen.

In den darauf folgenden Wochen haben die Funkfreunde den Spendentopf auf **500,00 €** aufgefüllt.

Diese 500,00 € habe ich dann am 10. Oktober 2008, während der Tagung der Bezirksbeauftragten in Baiersbrunn, Detlef überreicht.

Allen Spendern und Helfern dieser Sammlung herzlichen Dank!

Auch Danke an Alle, die bis zu diesem Datum „dicht gehalten“ haben, denn Detlef war sehr überrascht, denn er hatte von der Sammlung nichts mitbekommen.



Wir wünschen unserem scheidenden Hauptbeauftragten Detlef Gard für die Zukunft Gesundheit und alles Gute.

Werner DG4FI

Danke!!

Am Abschlussabend des diesjährigen EFA-Treffens habe ich mitgeteilt, dass ich aus gesundheitlichen Gründen ab Jahreswechsel für die Aufgaben des Hauptbeauftragten nicht mehr zur Verfügung stehe. Die „standing ovations“ bei meiner Verabschiedung haben mich sehr gerührt, mich aber auch verlegen gemacht.

Was ich nicht mitbekommen habe war, dass Volker, DK 4 UM, und Werner, DG 4 FI, Geld sammelten für ein Geschenk. Die gesammelte Summe wurde später von einigen OM's noch aufgestockt. Bei der Tagung der EFA-Funktionäre vom 09. – 11. Oktober in Baiersbronn überreichte mir dann Werner zum Abschied einen Geldschein über 500 Euro.



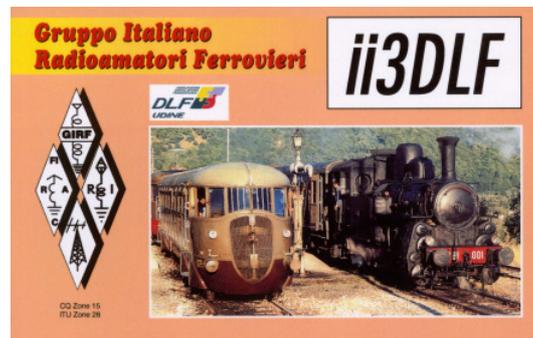
Auf diesem Wege möchte ich mich bei allen, die dazu beigetragen haben, dass diese große Summe zusammenkam, sehr herzlich bedanken.

In den vielen Jahren meines Engagements für die EFA musste meine Frau oft zurückstehen, weil dringende Arbeiten für die EFA zu erledigen waren. Ich möchte daher den Betrag verwenden, um eine Urlaubsreise mit ihr zu finanzieren!

Nochmals herzlichen Dank!

Detlef Gard, DK 9 VB

Der 47. Congress der Eisenbahn-Funkamateure vom 18. bis 19. September 2008 in Grado, Italien



Jetzt ist der 47. FIRAC-Kongress schon wieder einige Wochen vorbei.



Die große Gruppe der Sachsen – Wolfgang (DL5MM) mit Ruth, Günther (DG0DCL) und wir, Steffen (DL9DRF) und XYL Monika – hatte sich am Mittwoch, 17.09. auf dem Hauptbahnhof in Dresden getroffen. Kurz nach 13:00 Uhr MESZ ging es nach Prag. Wie viele große Städte hat auch Prag mehrere Bahnhöfe. Unser Zug hielt in Prag-Holesovice. Für die Fahrkartenautomaten der U-Bahn, mit der wir zum Hauptbahnhof fuhren, hatten wir uns schon zu Hause mit tschechischen Münzen versorgt. Dort angekommen, erwartete

uns eine Überraschung – an der Anzeigetafel fanden wir zwar unseren Zug nach Venezia, doch am Bahnsteig standen nur sechs normale Reisezugwagen, und wir hatten ja Liegewagen reserviert. Vom Zugpersonal erhielten wir die Auskunft, dass der Zug nur bis Ceske Budejovice fährt. Schienenersatzverkehr brachte uns von dort bis nach Summerau in OE (Gleisbauarbeiten). Hier angekommen, stand unser Anschlusszug mit den reservierten Liegewagen schon bereit. Die Nacht wurde etwas unruhig, da sich unser Abteil über einem Drehgestell mit ziemlich große Flachstellen befand. Planmäßig gegen 7:00 Uhr am nächsten Tag waren wir dann in Cervignano. Hier trafen wir John (OZ1EJA), Franz (OE5FSL) mit Familie und Milan (OK1UDN). Mit dem Linienbus fuhren wir dann weiter bis Grado. Am Bahnhof hatten wir keinen Fahrkartenautomaten entdeckt und angenommen, dass wir die Fahrkarten im Bus kaufen können. Das war aber nicht möglich. Der Fahrer winkte uns, wir sollten uns hinsetzen. An der nächsten Haltestelle zeigte er uns einen Fahrkartenschalter und wartete, bis wir uns die Fahrkarten gekauft hatten.

Im Hotel Diana angekommen, wurden wir sehr herzlich durch die Inhaberfamilie begrüßt. Da das für uns vorgesehene Zimmer noch von anderen Gästen belegt war, bekamen wir – ganz unbürokratisch – ein anderes. Nach dem Zimmerbezug unternahmen wir mit Wolfgang (DL5MM) und Ruth einen Spaziergang durch Grado, verbunden mit einem Mittagessen. Am Nachmittag trafen dann nach und nach die anderen Kongressteilnehmer ein und die Wiedersehensfreude war groß.

Traditionsgemäß wurde am Vormittag des nächsten Tages die Sonderstation I13DLF in Betrieb genommen.





Anschließend führte uns ein kurzer Spaziergang zum nahegelegenen Kinosaal, wo die Eröffnung des Kongresses und, nach dem Mittagessen, die Tagung stattfand.

Ruth (XYL von DL5MM) und ich, Monika, unternahmen auf Empfehlung des Hotelinhabers einen Ausflug auf die kleine Insel Barbana. Hier befindet sich die der Madonna geweihte Wallfahrtskirche „Santa Maria di Barbana“, eine der ältesten Marien-Wallfahrtsstätten im Abendland, die Entstehung im Jahr 582 ist durch eine Legende überliefert.



Nach dem Abendessen im Hotel trafen wir uns zu einer geführten nächtlichen Besichtigung des historischen Stadtkerns von Grado.



Der Samstag versprach etwas sehr Interessantes, nämlich den Besuch des Luftstützpunktes in Rivolto bei Udine, wo die Kunstflugstaffel „Frecce Tricolori“ (die dreifarbigen Pfeile) der italienischen Luftwaffe stationiert ist. Nach einer Kranzniederlegung im Objekt konnten wir das Fluggelände besichtigen.

Leider war die Staffel nicht da, so dass wir nur einige wenige Flugzeuge besichtigen konnten.



Ein sehr in seinem Beruf aufgehender Flugoffizier hielt einen Vortrag und zeigte uns einen Film über die Flugshow. In der Flieger-Kantine stand für uns ein leckeres Mittagessen und reichlich von italienischen Funkamateuren gesponserter Wein bereit.



Den Abend verbrachten wir bei einem sehr umfangreichen Abendessen im Restaurant Belvedere in Tricesimo. Das mehrere Gänge umfassende Menü wurde durch eine Folkloregruppe aufgelockert, die Lieder und Tänze aus der Region darbot.



Bei einer Führung durch die Räumlichkeiten des Schlosses und den 22 Hektar großen Schlosspark erfuhren wir interessante Dinge über die ehemaligen Bewohner. Das anschließende Mittagessen in Triest, bestehend aus einem Drei-Gang-Fisch-Menü, war für uns und andere „Nicht-Fisch-Esser“ weniger angenehm. Erst nach Verhandlungen mit dem Servicepersonal bekamen wir fischlose Gerichte. Nach einer anschließenden kleinen Rundfahrt zum Hafen der Stadt folgte die Rückfahrt.

Allerdings war noch eine Besichtigung der Stadt Aquileia vorgesehen, einer großen Stadt während der Zeit des römischen Reiches. Die Reste der römischen Stadt sind im Freigelände und in zwei Museen zu besichtigen. In der mittelalterlichen Kathedrale befindet sich das bedeutendste frühchristliche Fußbodenmosaik Italiens vom Anfang des 4. Jahr



Am Nachmittag fuhren uns die Busse nach Udine. Nach einer Stadtführung hatten wir noch Zeit, uns in das Getümmel des „Friuli Doc“ – ein jährlich hier stattfindendes dreitägiges Wein- und Lebensmittel-Festival mit Volksfestcharakter – zu stürzen oder sich Sehenswürdigkeiten der Stadt anzusehen.



Nach einer sehr kurzen Nacht (wir waren erst 0:45 Uhr im Hotel), überhaupt nicht ausgeschlafen, erwarteten uns am nächsten Morgen wieder Busse zu einem Tagesausflug. Das erste Ziel war das Schloss „Miramare“ bei Triest, das als Residenz für Erzherzog Maximilian von Habsburg und seiner Frau Charlotte von Belgien erbaut wurde.

hunderts. Einige wenige aus unserer Gruppe nutzten die Möglichkeit, die 127 zum Teil sehr unterschiedlich hohen Stufen des Glockenturms der Kathedrale zu erklimmen und die Aussicht auf den Ort von oben zu genießen.



Ins Hotel zurückgekehrt, „schmissen“ wir uns in Gala für den Abschiedsabend mit einem hervorragendem Bankett.



Der Montag – der Tag des Abschieds nach schönen Begegnungen und Erlebnissen – war angebrochen und Busse brachten uns zum Bahnhof von Cervignano.

Da wir Sachsen uns für die Rückreise wieder den EuroNight nach Prag ausgesucht hatten, nutzten wir den Tag für eine Stippvisite in Venedig. Zuerst mussten wir natürlich unser Gepäck irgendwo unterbringen. Da wir keine Gepäckfächer entdeckten, blieb nur die Möglichkeit, uns in die sehr lange Schlange vor dem Gepäckschalter einzureihen. Nach einer reichlichen halben Stunde waren wir an der Reihe.

Hier gibt es – wie in anderen Städten auch – einen Netzplan für den öffentliche Nahverkehr, nur dass hier keine Straßenbahnen und Bussen fahren, sondern vorwiegend Boote. Auf Empfehlung kauften wir uns jeder eine Tageskarte, mit der man 12 Stunden lang für 14 € alle öffentlichen Verkehrsmittel nutzen kann.



Wir fuhren mehrmals mit Vaporettis (Wasserbusse) durch die Lagune, auch durch den Canal Grande und die Rialto-Brücke, liefen durch die schmalen Gassen und über den Markusplatz. Die „stolzen“ Preise hielten uns jedoch davon ab, uns ein ruhiges Plätzchen zu suchen und das ganze Treiben bei einem kühlen Bier zu beobachten.



Vor Abfahrt unseres Zuges gegen 20:30 Uhr gingen wir im Bahnhof noch etwas Essen. Das Abholen des Gepäcks ging wesentlich schneller als das Abgeben. Wir hatten für die Rückreise wieder den selben Liegewagen und das selbe Personal wie für die Hinfahrt, auch die Flachstellen waren noch da. Selbst am Schienenersatzverkehr zwischen Summerau und Ceske Budejovice hatte sich nichts geändert. Allerdings hatte der Zug bei der Ankunft in Summerau etwa 30 Minuten Verspätung, die bis zum Hauptbahnhof in Prag nicht aufgeholt werden konnten. Laut Fahrplan war für den Übergang zum Bahnhof Prag-Holesovice 25 Minuten Zeit eingeplant! Wir sind trotzdem gleich mit der U-Bahn zum anderen Bahnhof gefahren und hatten Glück – als wir auf dem Bahnsteig ankamen, fuhr gerade unser Zug ein.

Es waren wieder sehr schöne, erlebnisreiche Tage, die von den italienischen Funkfreunden sehr gut vorbereitet und gestaltet worden sind. In der kurzen Zeit haben wir viel erlebt, die Verpflegung war sehr gut und Spaß hatten wir auch reichlich. Wir freuen uns schon auf den 48. Kongress in der Hohen Tatra in der Slowakischen Republik.

Steffen (DL9DRF) und XYL Monika unter Zuarbeit von Günther (DG0DCL)

Tag der offenen Tür

Am 5.10.2008 hatten wir einen „Tag der offenen Tür“ an unserer Klubstation DL 0 CY, zusammen mit dem OV Lichtenfels.

Es fanden Vorführungen in CW (siehe Bild mit Hans DL3CT), in PSK, Olivia und Hell statt, das von mir vorgeführt wurde./



In einem Nebenraum fand eine Demo in DRM- Digital Radio Mondiale -statt. Es fanden sich sehr viele Besucher und YL`s, XYL`s und OM`s aus anderen OV`s ein.

Die Vorführungen fanden sehr reges Interesse, und es kam Kurzweil auf. Abgerundet wurde das Programm durch eine Fotoserie über 40 Jahre OV Lichtenfels von OM Thomas DO1NTF.

Alles in allem, war es ein erfolgreicher „Tag“ mit dem wir wieder vielen Leuten unser Interessantes Hobby nahe bringen konnten, und hoffen, das ein paar unseren AFU Lehrgang, der seit kurzem läuft, annehmen werden.

Nachdem die Geräte der Station in die Jahre gekommen sind, entschlossen wir uns, andere anzuschaffen.

Nach kurzen Recherchen fanden wir in EBAY etwas passendes, und ersteigerten einen TRX TS 690 (160m-6m) von Kenwood mit Netzteil und Lautsprecher und ein Standmike MC 60, alles von Kenwood!!!

Auf ein baldiges wiederhören in der EFA Runde.

Machts gut Freunde....73 de

Alexander , DH7NER

Leiter Klubstation DL0CY

Busfahrt nach Grado

Die Fahrt nach Grado zum diesjährigen FIRAC-Kongress ließ sich mit dem Zug nicht wie gewünscht planen. Nach Diskussionen über die Benutzung eigener Pkw hatte Kuno, DJ 7 WX, die richtige Idee. Er verhandelte mit einem ihm bekannten Busunternehmer, der das Rufzeichen DF 1 UY hat, also ebenfalls OM ist und so wurde ein Bus mit 24 Plätzen bestellt. Treffpunkt war das Busunternehmen in Frankenthal/Studernheim. Elsbeth und Volker, DK 4 UM, wohnen in Beindersheim,



sie hatten ein Heimspiel und nur rd. 4 km mit dem Pkw zu fahren. Sie brachten die Schwester von Volker, Liliane, die bereits am Tage zuvor von Bottrop angereist war, mit. Renate und Kuno, DJ 7 WX, wohnen in Ludwigshafen. Auch sie hatten nur wenige Auto-Kilometer zu fahren. Anneliese und Werner, DG 4 FI, trafen sich mit Herbert, DL 3 JQ, in Dietzenbach und reisten zusammen im Pkw zum vereinbarten Treffpunkt. Barbara, Alfred, DB 1 VQ, und meine Wenigkeit reisten gemeinsam mit dem Pkw vom schönen Saarland an.

Als Zeitpunkt der Zusammenkunft in Frankenthal war 2.30 Uhr in der Nacht vereinbart. Jedoch, da an Schlaf in dieser Nacht nicht zu denken war, kamen alle bereits vor 2.00 Uhr an. Eine Viertelstunde später traf dann auch der Busfahrer ein, der noch einige Vorbereitungen zu treffen hatte. Statt des bestellten Busses mit 24 Sitzplätzen wurde uns ein komfortabler, großer Bus mit über 50 Plätzen, mit Toilette und Kaffeebar gestellt.

Unsere Frauen hatten in Anbetracht dessen, dass Umsteigen entfiel, die Koffer großzügig gepackt. Nach dem Verstauen des umfangreichen Gepäcks konnte der Bus, mit Fahrer und 11 Fahrgästen, die große Reise bereits um 2.45 Uhr antreten.

Bei dem großen Bus konnten wir uns im wahrsten Sinne des Wortes ausbreiten. Unsere Damen hatten sich in Woldecken eingewickelt und schon bald waren fast alle Teilnehmer eingeschlafen. Die ersten Schnarchtöne waren zu vernehmen. Alleine Werner, DG 4 FI, verzichtete auf Schlaf und beobachtete, was auf der Autobahn geschah. Unser nicht mehr ganz junger Fahrer Benno war hellwach. Er fuhr eine „heiße Sohle“ und so kamen wir schnell voran. Die Autobahnen waren stark befahren,



es bildete sich aber kein Stau. Bereits vor 7.00 Uhr stoppten wir nahe der Autobahn in Putzbrunn. Der vereinbarte, unbekannte Treffpunkt wurde dank Google Earth ohne Probleme gefunden. Kurze Zeit später kamen dann auch Ilse, DL 6 IT, und Ludwig, DL 5 MHQ hier an und stiegen zu.

In Holzkirchen wurde dann die erste größere Pause gemacht. Renate hatte Kuchen gebacken, mit Unterstützung von Kuno kochte sie Kaffee. Nach einer doch sehr kurzen Nacht war das 1. Frühstück eine Wohltat. Renate sei Dank!

Gegen 8.00 Uhr setzten wir unsere Fahrt fort. In Hallein, in Österreich machten wir einen Halt an einem Supermarkt, um Getränke in Einwegflaschen einzukaufen, für die In OE kein Pfand zu entrichten ist. Am Bahnhof Hallein stiegen dann unsere 6 österreichischen Freunde zu. Mit 19 Personen war unsere Reisegruppe nun vollzählig. Auf dem 1. Autobahn-Rastplatz hinter Hallein wurde dann eine Frühstückspause eingelegt. Nun wurde mir klar, warum Benno in Frankenthal einen



Tisch im Gepäckraum verstaut hatte. Darauf richtete nun Renate das Frühstück an, gekochte Eier, verschiedene Wurstsorten, Brezeln und sogar saure Gurken. Monika, OE 5 MOM, hatte noch eine große Schale mit fein geschnittenen Schinkenspeck aus dem Mühlviertel und frisches Brot mitgebracht. Als Entree wurde Sekt ausgeschenkt. Sieben Flaschen wurden geleert, eine 8. Flasche hatte Kuno vergessen. Zum Essen gab es dann Kaffee, Sprudel und Säfte. Als Verdauungsschnaps hatte Monika einen ausgezeichneten Marillenschnaps mitgebracht. Auch diese Flasche wurde bis auf den letzten Tropfen geleert. Bevor wir die Fahrt fortsetzten, packte unser Fahrer Benno ein Akkordeon aus, sang Pfälzer Lieder und lud zum Mitsingen ein. Renate hatte auch noch einen Text vorbereitet. So verlängerte sich unsere Pause, ohne dass jemand ungeduldig wurde.

Gut gestärkt, die Glieder durch Schunkeln und Singen gelockert, konnten wir die letzte Strecke von 345 km angehen. Ohne Karte und ohne Navi brachte uns der auf allen Straßen Europas kundige Benno zu unserem Ziel. In dem engen Gassengewirr von Grado versuchte unser Fahrer, das Hotel Diana zu erreichen, leider erfolglos. Obgleich fast alle Straßen für Busse verboten waren, zwängte sich Benno mit dem großen Bus hindurch. Jedoch kamen wir nicht zum Hotel. Die Straßen wurden immer schmaler, die Kurven waren für einen großen Bus nicht zu schaffen. So mussten wir an der Uferstraße anhalten, das Gepäck ausladen und die letzten 100 m zu Fuß zum Hotel gehen. Wir hatten unser Ziel erreicht.



Der FIRAC-Kongress 2008 in Grado konnte beginnen.

HAM RADIO 2008

Auch in diesem Jahr waren die EFA und die FIRAC mit einem Gemeinschaftsstand auf der HAM RADIO in Friedrichshafen vertreten.

Von der Stammbesetzung fehlten diesmal Emile, LX 1 LE, der Probleme mit den Augen hat, sowie die Freunde aus Belgien, die ebenfalls krankheitsbedingt nicht anreisen konnten. Auch Dietmar, DL 8 KBH, hatte in diesem Jahr abgesagt, er musste einige Tage vor der HAM RADIO eine Kur in Malente antreten. André, F 9 AP, inzwischen 86 Jahre alt, hat es sich nicht nehmen lassen, wieder zu der Veranstaltung anzureisen. In diesem Jahre wählte er für die Fahrt den Zug. Mit TGV von Paris nach Stuttgart und von dort mit RE nach Friedrichshafen ging das auch sehr gut. Im vergangenen Jahr mit dem Flugzeug war es wesentlich schwieriger, für die Strecke Paris – Friedrichshafen war er fast zwei Tage unterwegs.



Die Standbesetzung bildeten neben André dann Detlef, DK 9 VB, Volker, DK 4 UM, Werner, DG 4 FI, Kuno, DJ 7 WX, Ludwig, DL 5 MHQ, und Alfred, DB 1 VQ, die stundenweise durch andere OM's unterstützt wurden.

Die Zahl der ausstellenden Firmen und Verbände ist auch in diesem Jahr weiter geschrumpft. Die Anordnung der Stände in der Halle A1 war neu konzipiert worden. Alle Stände waren „offene“ Stände mit nur zwei Wänden. Es fehlte somit eine Wand, um Infomaterial anzuheften. Obgleich für

alle Stände ein Teppichboden bindend vorgeschrieben war und bei Nichtbeachtung Vertragsstrafen vereinbart waren, hatten wir als einer der wenigen Aussteller uns an diese Regelung gehalten. Eine Kontrolle durch die Messegesellschaft fand nicht statt. Die Preise der Messegesellschaft sind zwar in den letzten Jahren gestiegen, sie sind jetzt aber transparent und können als noch akzeptabel angesehen werden.

Unser Stand war auch in diesem Jahr Anlaufstelle für unsere Mitglieder. Man traf sich zu einem kleinen Plausch, um sich nach anstrengendem Flohmarktbesuch ein wenig auszuruhen oder um Einkäufe abzustellen. Aber auch Funkfreunde aus aller Herren Länder fanden sich bei uns ein, um sich über uns und unsere Organisation zu informieren, vielfach angelockt von einer Schale mit feinsten Schoko- und Sahnebonbons, die Alfred, DB 1 VQ, auf seine Kosten täglich frisch eingekaufte und vorbeigehenden Besucherinnen und Besuchern anbot.



Über 150 Besucher aus mehreren Kontinenten trugen sich in unser Gästebuch ein.

Von morgens 9.00 Uhr bis abends 18.00 Uhr war die Messe geöffnet. Die Präsentation der EA und der FIRAC über die vielen Stunden ist sehr anstrengend, macht aber auch Spaß. Das viele Stehen und das ständige Sprechen, vielfach gleichen Inhalts, machten müde. Die beiden letzten Stunden schienen nicht enden zu wollen. Und so waren wir froh, als eine Lautsprecherdurchsage das Messe-Ende verkündete und wir in unser Hotel nach Tettang aufbrechen konnten, wo uns der Wirt auch in diesem Jahr mit schwäbischen Köstlichkeiten verwöhnte. Sehr früh haben wir uns dann aber alle in unsere Zimmer zurückgezogen, die Augen fielen halt zu.



Am Sonntag fuhren unsere Frauen mit zur Messe. Sie hatten an den Vortagen ihr eigenes Programm gestaltet. Am Sonntag zogen sie dann weitere Besucher an unseren Stand. Volker hatte mit seinem Charme bei der Messeleitung eine Sondergenehmigung erreicht. Normalerweise ist für die Aussteller die Ausfahrt von 12.00 Uhr bis Messeende 15.00 Uhr gesperrt.

Da in den letzten beiden Stunden kaum noch Besucher in der Halle sind und die Mehrzahl der Standbesetzungen mit dem Abbau beschäftigt ist, haben auch wir dank der zahlreichen Helfer unseren Stand rasch abgebaut und konnten mit der von Volker besorgten Sondergenehmigung in einer kleinen Autokarawane Friedrichshafen bereits eine Stunde vor Messeende verlassen. So blieb Zeit für einen Stopp in Beindersheim in der Pfalz, wo Elsbeth, die XYL von Volker, für ihren OM Volker, für Anneliese und Werner sowie Barbara und mich noch eine Stärkung mit Kaffee und Kuchen bereitete, bevor Anneliese und Werner dann nach Dietzenbach aufbrachen und Barbara und ich die letzte Etappe ins schöne Saarland begannen.

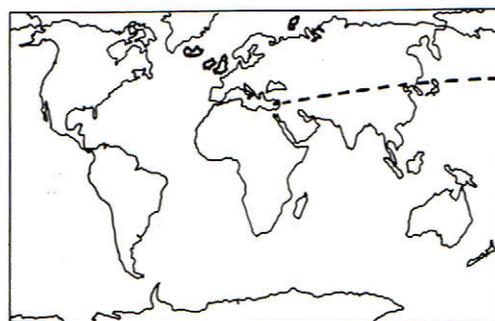
Nach einem Tag Nacharbeiten war auch für mich die HAM RADIO 2008 beendet.

DK 9 VB

(Funk) Urlaub in Nordzypem !

Urlaub in Nordzypem ? Auf diesen Gedanken wären wir zuvor, auch in unseren kühnsten Träumen, nicht gekommen ! Wir hatten nämlich in 1995 unseren Urlaub in Zypem verbracht, jedoch ausschließlich im griechischsprechenden Teil der Insel.

Und zu dieser Zeit stand zwischen beiden Landesteilen nur ein einziger, sehr ungünstig am Stadtrand von Nicosia gelegener Grenzübergang zur Verfügung, und dies auch nur für Eintagesausflüge aus dem Süden (inzwischen ist es leichter geworden !).



Darüber hinaus war damals der nördliche

- Landesteil, die Türkische Republik Nordzypem, wie das Land jetzt offiziell heisst, im reichen Süden der Insel wegen der zwangsläufigen Schutzfunktion der

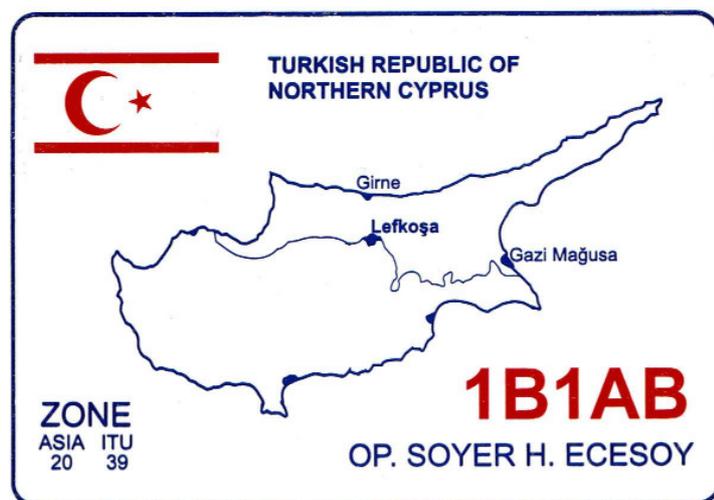
Türkei ziemlich suspekt. Es kursierten auch bei

vielen griechischen Zyprioten, die zwar ihre eigene Geschichte und die Beweggründe der Türkei vermutlich in allen Details kennen, dennoch diverse Halbwahrheiten und negative Vorurteile über den Nordteil der Insel (und, wie ich inzwischen weiss, besteht diese Einstellung bei manchen leider auch heute noch). Ich möchte hier zwar nicht gerne Position beziehen, aber dies war halt nun mal der Stand unserer früheren, sei es im Süden des Landes oder anderweitig erhaltenen, Kenntnisse über Nordzypem.

Doch, wie der Zufall es will, fand letztes Jahr im September in Waldkirchen, der grössten Stadt unseres Landkreises, ein kleines „niederbayrisch-nordzypriotisches Fest“ statt, organisiert von einem nordzypriotischen Arzt, der

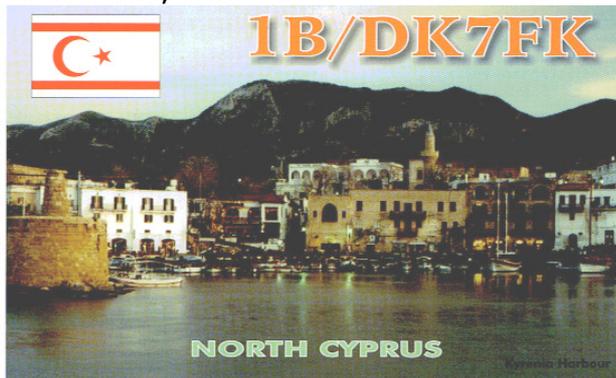
in einem Waldkirchner Vorort lebt.

Und die abendliche bayrisch-orientalische Festveranstaltung hatte uns dann (auch kulinarisch) einfach ausgesprochen gut gefallen. Nordzypem wurde nämlich allen, politisch und touristisch sehr objektiv und überzeugend (was ich inzwischen selbst bestätigen kann), als interessantes Reiseland vorgestellt. Als mir im darauffolgenden Monat auch noch ein allererstes und sehr nettes QSO mit einem nordzypriotischen OM



gelang, war der Entschluss gefasst: Wir fliegen zusammen mit den Waldkirchnern im Mai 2008 nach Nordzypem!

Gesagt, getan, und um die weitere Reiseorganisation brauchten wir uns dann auch gar nicht mehr zu kümmern. Aber eine Gastlizenz war natürlich „wichtig“! Mit Hilfe von Soyer, 1 B 1 AB, meinem nordzypriotischen QSO-Partner, klappte auch dies, und viel einfacher als erwartet bzw. einfacher „als ursprünglich befürchtet“.



Schon 10 Tage nach Antragstellung traf bei mir nämlich eine e-mail des Ministeriums ein, dass meine Gastlizenz als 1 B / DK 7 FK bereits erteilt und an mich abgeschickt wurde. Und Soyer bot mir nun auch noch an, der Einfachheit halber im Land seine Station zu benutzen. Vorsorglich buchten wir deshalb gleich eine Verlängerungswoche mit, damit mir, ohne Urlaubsstress, auch ausreichend

Zeit für QSO's und für Besuche einheimischer Funkamateure zur Verfügung stände.

Nach einer ziemlich langwierigen Anreise trafen wir am 11. Mai, mit obligatorischem Zwischenstop in der Türkei, endlich auf dem nordzypriotischen Flughafen Ercan, und kurz darauf auch in unserer Ferienanlage nahe Girne ein. Schöne und geräumige Ferienbungalows, gute und täglich frisch zubereitete einheimische Küche, nur 100 m bis zum Sandstrand usw. Wir alle waren angenehm überrascht und die ermüdende Anreise war auch schnell vergessen ! Rasch bildete sich mit den anderen Waldkirchnern ein kleines Grüppchen heraus, sodass wir praktisch von Beginn an schöne gemeinsame Ausflüge unternehmen konnten (wegen des Linksverkehrs auf der gesamten Insel und des rasanten Fahrstils der Einheimischen dann aber doch lieber mit Bus bzw. Sammeltaxi, hi).



Zu Soyer's QTH waren es von der Ferienanlage nur 9 km, sodass ich dank meiner mitgebrachten 2 m-Handfunke gleich über VHF eine Verabredung treffen konnte. Ungeduldig wartete ich dann darauf, per e-mail meine voraussichtlichen QSO-Zeiten bekannt zu geben und die ersten Verbindungen zu realisieren. Im Hotel und den Internet-Cafés gab's zwar kein Sprachproblem, schliesslich sprechen in Nordzypem fast alle Englisch. Im Land werden allerdings türkische Computer-Tastaturen benutzt, auf denen sich nur etwas versteckt auch unsere Buchstaben ‚i‘ und ‚g‘ wiederfinden. (Bis ich dies herausbekam, war ich bei meinen e-mails prompt mehrmals schon bei der Passwort-Eingabe gescheitert, hi.) In meiner Eile konnte ich zum Glück zumindest aus einer der wenigen Telefonzellen im Land erste konkrete Sked's vereinbaren und u.a. auch Detlef, DK 9 VB, erreichen, der so freundlich war, Dietmar, DL 8 KBH, mit allen Sked-Informationen für interessierte EFA-Stationen zu versorgen. Am gleichen Nachmittag durfte ich nämlich von Soyer's und seiner XYL Rodica's (1 B 1 AC) gemeinsamer Station endlich QRV werden. An den 3 Tagen meiner Funkaktivität aus ihrem Mini-Shack in einer Küchenecke konnte ich auf 20 m immerhin 12 deutsche FIRAC-Privatstationen und 6 deutsche Clubstationen

arbeiten. Trotz starker Tagesdämpfung / QSB und heftigem Pile-up / QRM waren insgesamt 213 SSB-QSO's mit 30 verschiedenen Ländern und darunter 90 Deutschland-Verbindungen möglich. Obgleich Nordzypem, anders als andere „Staaten“, wie z.B. der Malteser Ritterorden, Berg Athos oder bestimmte kleine



Inseln leider noch kein anerkanntes DXCC-Land ist, hat mir diese Aktivität sehr viel Spass gemacht. (Ich freue mich nämlich selbst immer wieder über interessante neue Präfixe und schöne QSL's, oder einfach nur ein nettes QSO, auch wenn mir dies nicht jedes Mal ein neues DXCC-Land beschert.)

Es war natürlich grossartig, dass Soyer und Mustafa, 1 B 1 AD, sich die Zeit genommen hatten, mit Elisabeth, meiner XYL und mir in der zweiten Urlaubswoche einige sehr schöne Ausflüge zu machen. So hat uns, nach einer Darreichung orientalischer Spezialitäten durch seine XYL, Mustafa als privater Stadtführer viele Winkel der Altstadt von Lefkosa (Nicosia) mit ihren Moscheen, dem Bazar und einer ehemaligen Karawanserei gezeigt. Und Soyer machte mit uns am Samstag einen Tagesausflug nach Famagusta, verbunden mit einer Besichtigung der grossen Ikonensammlung im Barnabas-Kloster, sowie der altertümlichen Ruinenanlage von Salamis, der grössten auf der gesamten Insel Zypern.



Zum Nachmittagskaffee waren wir alle bei Manfred, 1 B 1 AK, eingeladen. Manfred ist Österreicher (ex OE 5 GML) und hat sich während seiner Tätigkeit für die UN-Friedenstruppen regelrecht in Nordzypem verliebt und sich nun als Pensionär in der Nähe von Famagusta zur Ruhe gesetzt .Wir sind allen nordzypriotischen OM's und deren XYL's für ihre Gastfreundschaft, sowie ihre Mühe und ihr Verständnis sehr dankbar. Es gibt in Nordzypem momentan etwa 8 lizenzierte Funkamateure, allerdings weder einen Amateurfunkverband noch eine QSL-Vermittlung. Sofern die entsprechende Station keinen ausländischen QSL-Manager hat, kommt bisweilen erschwerend hinzu, dass viele Direkt-QSL's für Nordzypem verloren gehen, weil die Umschläge falsch beschriftet werden. Denn alle Post für Nordzypem muss, möglichst ohne in irgendeiner Weise die Worte „Zypem“, geschweige denn ‚Nordzypem‘ selbst zu nennen, an das Sonderpostamt „Mersin 10“ in der Türkei geschickt werden. Die gesamte Post, die bei diesem ausschliesslich für Nordzypem zuständigen Postamt eintrifft, wird dann entsprechend weitergeleitet.

(Für Nordzypem bestimmte Post, die wegen des Ländernamens „Zypem“ irrtümlich in den anderen, also südlichen Teil Zyperns gelangt, wurde dort bisher häufig einfach weggeworfen, also noch nicht einmal an den Absender zurückgeschickt). Stationen aus Nordzypem werden, trotz amtlicher Rufzeichen gemäss ITU, leider auf den nahen südzypriotischen Relais auch noch immer einfach ignoriert !

Vielleicht noch einige interessante Bemerkungen zum Land selbst: Zypern ist noch immer stark britisch geprägt, sowohl sprachlich, als auch in den Verhaltensweisen, wie z. B. dem bereits erwähnten Linksverkehr. Der türkisch sprechende Norden hat natürlich einen viel stärkeren orientalischen Einschlag als der griechische Süden. Zwischen beiden Landesteilen existieren inzwischen zwar 4 weit verstreute offizielle Grenzübergänge. Mietwagen aus Nordzypern werden jedoch nicht nach Südypern hineingelassen ! (Ich frage mich: Was soll damit erreicht werden ? Hoffentlich nicht etwa die bevorzugte Einreise der Touristen über den „griechischen“ Landesteil (Larnaca bzw. Paphos) unter Anmietung eines südzypriotischen Mietwagens, oder doch ?) Tatsache ist zumindest, dass bislang ausschliesslich südzypriotische Mietfahrzeuge, sowie alle Taxis und privaten PKW's auf der Insel die Grenze in beiden Richtungen überqueren dürfen. Zwischen beiden Landesteilen existieren auch heute weder öffentliche Buslinien, noch Telefonleitungen (Züge ohnehin nicht) ! Handy-Gespräche sind natürlich prinzipiell möglich. Seit März 2008 gibt es zumindest einen sehr günstigen Fussgänger-Übergang, ganz im Zentrum der geteilten Hauptstadt Nicosia. Dieser Übergang ist zwar mit Verkehrsmitteln nicht direkt zu erreichen, sondern nur nach etwa 300 m Fussweg durch die Fussgängerzone (Süden), dann vorbei an Zoll und UN-Friedenstruppen und schliesslich durch den anschliessenden Bazar (Norden). Dies ist für Touristen ohne viel Gepäck momentan aber die unproblematischste und zugleich preiswerteste Möglichkeit, vom einen in den anderen Landesteil Zyperns zu gelangen.

Zwischen den beiden neuen Staatspräsidenten finden jetzt zwar regelmässig konstruktive und durchaus freundschaftliche Gespräche statt, um die beiden zypriotischen Landesteile föderativ zu vereinigen. Viele Südzyprioten nehmen allerdings Nordzypern, wie oben schon erwähnt, nur wenig zur Kenntnis, und wenn, dann nur mehr oder weniger als einen noch immer „besetzten“ Landesteil. (Von einer „Besetzung“ haben wir nichts gespürt, ganz im Gegenteil!)

Auf die historische Entstehung und die bisherige politische Begünstigung solcher emotionaler Vorurteile möchte ich hier aber nicht weiter eingehen. Dies kann jeder ggf. in der Tagespresse und an anderer Stelle selbst nachlesen. Es ist zu hoffen, dass die neu in Gang gekommenen beidseitigen Verhandlungen in gemeinsamem Interesse bald ein erfolgreiches Ende finden.

Meine diesjährige Sonder-QSL als 1 B / DK 7 FK wird selbstverständlich über den DARC oder als Direkt-QSL zuverlässig an alle verschickt ! Und Elisabeth, meine XYL, und ich werden auf jeden Fall versuchen, auch im kommenden Jahr wieder einige Tage in Nordzypern zu verbringen und dort Funkbetrieb zu machen.

Berthold, DK 7 FK

„Aktivitätswochenende“ bei der polnischen FIRAC

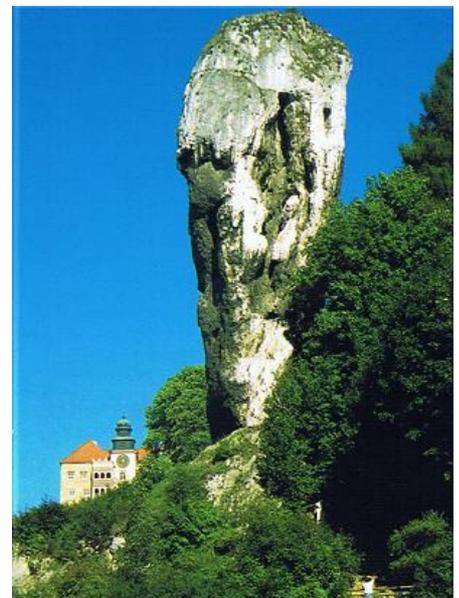
Alles begann so: Überraschend musste ich Ende September 2008 mittwochs bis freitags nach Warschau und Krakau fahren. Und da ging es mir gleich durch den Kopf, warum eigentlich nicht 2 Tage länger in Polen bleiben und zu versuchen, mich dort mit Henryk, SP 9 JPA, von der polnischen FIRAC zu treffen, den ich bereits von diversen QSO's her kannte.

Gesagt, getan: Eine kurze e-mail nach Polen, und Henryk lud mich erfreulicherweise gleich ein, doch mit ihm den 26. bis 28. Sept., in Krakau bzw. in der polnischen Tatra zu verbringen. Zumal gerade dann das Aktivitätswochenende „Railways on the Air“ britischer und australischer Eisenbahn-Freunde stattfinden sollte, an dem sich Henryk ohnehin, als einziges FIRAC-Mitglied, gerne einige Stunden beteiligen wollte, und zwar am liebsten unter SP 8 YZZ, dem Club-Rufzeichen der polnischen FIRAC. Dort auch mitzumachen und an einige EFA-Mitglieder und andere das seltene Rufzeichen SP 8 YZZ zu verteilen, das war ja genau nach meinem Geschmack, hi !

Auch meine XYL gab ihren Segen: Ich kann das verlängerte Wochenende über bei der polnischen FIRAC verbringen. An Ort und Stelle lief dann auch alles wie geplant: Henryk holt mich am Freitagnachmittag sofort nach seinem QRL im Stadtzentrum von Krakau ab. Natürlich hatten wir uns gleich viel zu erzählen und Erfahrungen auszutauschen, sodass es abends schon später wurde. Aber gleich am frühen Samstagmorgen starteten wir gemeinsam zu einem Ausflug, nämlich zur Besichtigung eines Freilichtmuseums für alte Dampflokomotiven in Chabówka / poln. Tatra und haben dabei noch besonderes Glück: Es ist der erste sonnige Herbsttag in der Tatra und im Museum



findet gerade eine grössere Sonderveranstaltung mit vielen Aktivitäten statt. Am Nachmittag fahren wir dann zur Clubstation nach Jeziorzany, um von dort, auch wieder bis in den späten Abend, das FIRAC-Call SP 8 YZZ zu aktivieren, doch hierzu später mehr. Am Sonntag können wir aus diesem Grund erst gegen 10 Uhr zu einem anderen Ausflug aufbrechen, nämlich in ein kleines Flusstal nahe Ojców, wo sich eine interessante Flusskapelle, die in ganz Polen bekannte Felsformation Pieskowa Skala und eine grosse Schlossanlage mit Restaurant befinden. Ich muss sagen, Henryk hatte für mich wirklich 2 besonders schöne Wochenend-Touren organisiert !



Am Sonntagnachmittag mussten wir dann schon wieder frühzeitig in Jeziorzany an der Clubstation sein. Diese war übrigens, genau genommen, die Clubstation der örtlichen freiwilligen Feuerwehr, für deren Call (SP 9 PSJ) Jurek, SP 9 ODM, verantwortlich ist und von wo wir, immer mit Jurek's Okay, später wieder unter „unserem“ FIRAC - Clubrufzeichen SP 8 YZZ in der Luft sein durften. Zunächst waren wir nämlich in der Nähe von Jeziorzany zu einer grösseren Feuerwehr-Übung mit Vorführungen und Eintopf-Essen eingeladen (Henryk, mein Gastgeber, musste allerdings leider auf das gute Bier verzichten !) Gestärkt konnten wir danach dann endlich wieder, wie schon am Tag zuvor, die Clubstation SP 8 YZZ in die Luft bringen. Bei „Railways on the Air“ waren wir nun ja sogar 3 „echte“ FIRAC-Teilnehmer, SP 8 YZZ, SP 9 JPA und SP / DK 7 FK (die CEPT macht's möglich, hi). Fast das ganze Wochenende über lief leider ein skandinavischer SSB-Contest.

und das ständige starke QRM von Osten machte uns die Sache auch nicht leichter, sodass wir nur eine der britischen Eisenbahner-Stationen (in CW) arbeiten konnten, aber in SSB zumindest DC 5 IA, DD 9 KK und DGØ LG von der dt. EFA, sowie Wilek, SP 8 AJC (Henryk's Bruder) und Jurek, SQ 9 JKD (beide von der poln. FIRAC) erreichen konnten, Ich weiss nicht



mehr genau, wie viele QSO's unter diesen schwierigen Bedingungen überhaupt zusammen kamen, sehr viele waren es nicht. Am wichtigsten ist schliesslich, dass die Aktion Henryk und mir, in der Gemeinschaft von Jurek, SP 9 ODM, und seinen Feuerwehrleuten, trotz allem sehr viel Spass gemacht hatte !

Ich möchte mich an dieser Stelle bei Henryk's Familie und natürlich auch bei meiner XYL für ihr Verständnis bedanken. Henryk selbst sei für die schönen Wochenend-Aktivitäten und

Jurek für die grosszügige Überlassung seiner eigenen Clubstation gedankt.

Die polnische FIRAC hat momentan 16 Mitglieder, plus Clubstation SP 8 YZZ und Contest-Rufzeichen 3 Z 8 Z. Darüber hinaus publiziert Henryk ständig einen aktuellen und sehr interessanten Blogspot unter <http://sp9jpa.blogspot.com/> (polnisch / englisch, mit vielen Links)

Berthold
- DK 7 FK -



Der („analoge“) Funk bei der DB – Geschichte und Ausblick

Folge 2 : Der Bifu bzw SWF

Hier folgt nun der zweite Teil der Artikelserie zur Geschichte des Funk bei der DB – ich werde mir den Begriff „analoger Funk“ in Zukunft so weit wie möglich verkneifen weil ich ihn eigentlich unpassend finde (ähnlich unpassend wie von „analoger Fotografie“ zu sprechen).

Gleichzeitig mit der Arbeit an diesem Beitrag habe ich dann auch mal eine Art „Vorschau“ erstellt darüber, was in dieser Serie in (naher) Zukunft noch von mir zu erwarten ist. Hier ist sie:

1	Geschichtliches	5	Rangierfunk
2	Bifu bzw SWF	6	Zug(bahn)funk ZBF
3	Kfz-Funk (bzw TVT-Funk)	7	Verwendete Geräte im Detail
4	Verwendete Frequenzen	8	Die Zukunft / GSM-R

Außerdem habe ich einige der Beiträge schon mal begonnen, natürlich können sich hier noch Änderungen in der Reihenfolge ergeben, ebenso ist es denkbar dass der Beitrag 6 über den Zugbahnfunk wegen seines Umfangs auf zwei Ausgaben aufgeteilt werden muß. Angemerkt sei hier noch einmal, dass ich mich über Rückmeldungen, Korrekturen etc. sehr freue, um das Thema abzurunden. Bisher gab es nur eine Redaktion von einem OM aus dem Raum Cottbus.

Nun aber zum Thema „Bifu“ :

Die ältesten mir vorliegenden Unterlagen zum „SWF“ stammen aus dem Jahr 1959 – SWF steht hier für „Signalwartungsfunk“. Schon sehr früh hatte man hier versucht bei Arbeiten an den Signalanlagen, besonders aber beim Besichtigen, Schmieren und Reinigen der Weichen per Funk eine Sprechverbindung vom Gleis zum Stellwerk herzustellen. Das Ganze muß sehr mühsam gewesen sein, standen doch zu dieser Zeit alölenfalls die „Tornister“-Funkgeräte der Serien Teleport IV und V zur Verfügung. Bei diesen Geräten befanden sich die Akkus zur Stromversorgung auf dem Rücken des „Trägers“ während das eigentliche Sende- / Empfangsgerät auf der Brust getragen wurde, beides befestigt an einem Tragegeschirr. Als dann in den 60er Jahren die ersten Dr- (Drucktasten- und Relais) Stellwerke geplant wurden und in Betrieb gingen stellte man sehr schnell fest daß man auch in Sachen Kommunikation zwischen Stellwerk und den Kollegen im Gleisbereich neue Wege gehen muß, das hieß dass man seitens der Planung die Funkkommunikation hier grundsätzlich vorsehen muß. Dies lag in erster Linie an den wesentlich ausgedehnten Stell- und Überwachungsbereichen der Stellwerke. Für die in der Signaltechnik nicht so kundigen Leser : In den „alten“ Stellwerkstechniken waren oft nur Ent-fernungen von einigen hundert Metern machbar. Das heißt: Die Länge der Drahtzugleitung bzw. des Kabels durfte diese Distanz (in der Spitze etwa 900 m) nicht überschreiten. Außerdem musste der Stellwerksbe-diener (Weichenwärter oder Fahrdienstleiter) den seinem Stellwerk zugeteilten Überwachungsbereich komplett überblicken können um das Freisein der Gleise feststellen zu können („Fahrwegprüfung durch Augenschein“ nannte man das). Bei den neuen Dr-Stellwerken war das ganz anders: Die Prüfung auf das Freisein der Gleise übernahmen die neuen Gleisfreimelde-anlagen (Gleiskreise oder Achszähler) aber nicht nur dadurch wurden die Stellbezirke größer: Durch neue Schaltungen konnten Signale und sogar Weichen (mit besonders „dicken“ Kabeln) jetzt bis zu 6,5 km entfernt sein und immer noch von einem Stellwerk ferngestellt werden.

Dafür schuf man den sogenannten „Bifu“ (Betriebs- und Instandhaltungs-Funk). In den Anfangsjahren wurde er wie schon erwähnt auch als „SWF“ (Signalwartungsfunk) bezeichnet. Gerade aus dieser alten Bezeichnung wird klar wer ursprünglich der hauptsächliche Nutzer dieses Funkdienstes war bzw. ist, nämlich die Kollegen des

Signaldienstes (heute LST= Leit und Sicherungstechnik) sowie des Weichenreinigungsdienstes („Weichenschmierer“).

Interessanterweise findet sich in der Eisenbahn-Fachliteratur so gut wie nichts über diesen Funkdienst der Deutschen Bundesbahn. Über den Zugbahnfunk gibt es in „Signal & Draht“ oder „Elsners Taschenbuch“ jede Menge seitenlange Abhandlungen, über den Rangierfunk natürlich auch. Selbst der Kfz-Funk kommt hier zu seinen Ehren aber zum „Bifu“ – nichts.

Deshalb wird das meiste in diesem Beitrag aus der eigenen Erfahrung wiedergegeben. Im signaltechnischen Instandhaltungsdienst war der Bifu ja jahrelang mein ganz normales Werkzeug und im täglichen Alltag eine echte Arbeitserleichterung. Damals (vor gerade einmal 15 Jahren !) war das ganz selbstverständlich, heute sieht es anders aus (siehe unten). Mit GSM-R ist der Arbeitsaufwand erheblich höher.

Betriebsweise

Im Grunde handelt es sich beim Bifu um normales Wechselsprechen auf einem Kanal (Simplex-Betrieb). Nur die verwendeten Tonrufe und die zum Teil abgesetzten (d.h. weit entfernt vom Stellwerk platzierten eigentlichen Funkgeräte machen die Betriebsweise besonders. Das mußte der Bediener (zumindest der auf der „Handfunkgeräteseite“, also im Gleis) wissen:

Gesprächspartner des Bifu waren bzw. sind der Fahrdienstleiter (Fdl) im Stellwerk (Stw) und eben der Mitarbeiter im Gleis. Das konnte in der Neuzeit jeder Mitarbeiter des Signal- oder Fernmeldedienstes, des Oberbaus oder auch der Fahrleitungsinstandhaltung („Flm“) sein. Verständlicherweise sollte der Fdl nicht die ganze Zeit den Kanal mithören (zumindest auf den großen Dr-Stellwerken nicht) so dass eine Tonrufauswerterschaltung eingebaut wurde. Mit Hilfe der in allen Betriebsfunkgeräten vorhandenen Tonrufgeber (Ruf 1: 1750 Hz und Ruf 2: 2135 Hz) konnte vom Handfunkgerät aus ausgewählt wer welchen Gesprächspartner man ansprechen wollte. Allerdings wurde dies in der Praxis sehr unterschiedlich angeschaltet. In der ehemaligen BD Essen war immer Ruf 2 der Fdl und Ruf 1 der Relaisraum. Aus der BD Köln z.B. sind mir auch Anordnungen bekannt bei denen mit Ruf 1 das ein Stellwerk und mit Ruf 2 ein anderes angesprochen wurde.

Frequenzbereich

Die ältesten Unterlagen zum „SWF“ die mir vorliegen stammen aus dem Jahr 1959. Und noch 10 Jahre später, also 1969 wird in einer Verfügung der BD Essen (40 Sf 105 Dktr 04 vom 23.12.1969) folgendes gesagt:

Die SWF-Betriebsfrequenzen

F1= 106,600 MHz F2= 106,700 MHz F3=107,150 MHz

können nach eigenem Ermessen der Sigm in Anspruch genommen werden und bei Beeinflussungen auch gewechselt werden.“

Es war tatsächlich so: Da wo wir heute Radio hören (genauer zwischen 104 und 108 MHz) lag früher das 3m-Betriebsfunkband. Bei der DB wurde lange auch der Rangierfunk in diesem Band abgewickelt. Mehr darüber wird im Teil 4 „Verwendete Frequenzen“ berichtet.

Wann genau der Wechsel auf das 2mBand erfolgte weiß ich nicht, ich tippe auf das Jahr 1974. In diesem Jahr nämlich wurde das oben erwähnte 3m-Band geräumt und dem Rundfunkdienst zugeteilt.

Seitdem jedenfalls und bis heute wird der Bifu auf den Frequenzen der Kanalgruppe E

Frequenzen des Bifu (Kanalgruppe E)		
Kanal	Frequenz	
E01	146,370	MHz
E02	146,390	MHz
E03	146,410	MHz
E04	146,430	MHz
E05	146,450	MHz
E06	146,470	MHz
E07	146,490	MHz
E08	146,510	MHz
E09	146,530	MHz
E10	146,550	MHz

Frequenzen folgt auch noch in einem der nächsten Beiträge). Diese 28 E-Kanäle befinden sich im 2m-Band (146,370 bis 146,910 MHz) im 20 kHz-Raster und werden als Kanäle E01 bis E28 bezeichnet.

Damit handelt es sich beim Bifu (noch ! siehe unten) um den DB-Funkbereich den man am ehesten mit unseren Amateurfunkgeräten mithören kann (bzw. konnte siehe unten).

Was mir bis heute nicht ganz klar ist ist die Verteilung der Kanäle – offenbar ist man hier früher dienststellenweise vorgegangen. Bei der Nachrichtenmeisterei Bochum hatten wir zum Beispiel NUR die Kanäle 8,16, 24 und 27 zur Verfügung, was angesichts der nicht so großen räumlichen Ausdehnung der Dienststellen und abhängig von der Topographie zu unangenehmen Störungen führen konnte, weil eben nur 4 Kanäle zur Verfügung standen.

E11	146,570	MHz
E12	146,590	MHz
E13	146,610	MHz
E14	146,630	MHz
E15	146,650	MHz
E16	146,670	MHz
E17	146,690	MHz
E18	146,710	MHz
E19	146,730	MHz
E20	146,750	MHz
E21	146,770	MHz
E22	146,790	MHz
E23	146,810	MHz
E24	146,830	MHz
E25	146,850	MHz
E26	146,870	MHz
E27	146,890	MHz
E28	146,910	MHz

Die verwendeten Geräte

Anfangs wurden wohl die oben bereits erwähnten „riesigen“ Funkgeräte der Reihen Teleport IV und V benutzt. Das bereits volltransistorisierte und damit wesentlich kleinere und leichtere Teleport VI kam erst 1963 auf den Markt. Später wurden wohl auch industrielle Handfunkgeräte benutzt, auf welchen Frequenzen konnte ich aber leider nicht herausfinden. Ich nehme aber an daß es sich nicht um der DB zugeteilte Frequenzen wie im vorigen Abschnitt erläutert handelte. Genannt werden hier in alten Unterlagen Handfunkgeräte der Firmen „Tokai“ und „Minix“, zumindest letztere ist auch aus der Hochzeit des CB-Funks als Hersteller von CB-Funkgeräten bekannt. Näheres dazu weiß ich nicht, es wurde angedeutet daß diese Geräte noch in der Modulationsart AM betrieben worden seien.

Was die spätere und endgültige Ausführung des Bifu angeht so müssen wir hinsichtlich der Geräte unterscheiden nach den beiden Arten der Funkteilnehmer.

- Es gibt zum einen die ortsfesten Teilnehmer wie Stellwerke oder auch Büros bzw. Aufenthaltsräume von Werkstätten des Signaldienstes.
- Und natürlich die beweglichen Funkgeräte, das heißt im Falle dieses Funkdienstes fast immer Handfunkgeräte.
-

Bei den Handfunkgeräten wurde die gesamte Bandbreite der bei der Bahn im Einsatz befindlichen Geräte benutzt. Dies waren nach den oben erwähnten und kaum als „transportabel zu bezeichnenden Teleport IV und V-Geräten die nachfolgenden Typen Teleport VI (ab 1963), vielen sicher noch wegen des auffälligen Mikrofonaufsatzes als „Kaffeekanne bekannt“. Ab Mitte der 70er Jahre kamen die flachen orangen Handfunkgeräte der Serie Teleport VII hinzu.

1992 wurde unter dem damaligen DB-Vorstandsvorsitzenden Heinz Dürr (den schrecklichen Begriff „Bahnchef“ kannte man da noch nicht) das Projekt „Zeigersprung“ ins Leben gerufen, mit dem die Pünktlichkeit im Betrieb der Deutschen Bundesbahn gesteigert werden sollte.

Aus diesem Projekt wurden unter anderem auch hunderte (tausende ?) neue Funkgeräte beschafft. Und so kamen die technischen Dienste (also die Hauptnutzer des Bifu) in den Genuss neuer Geräte vom Typ „Teleport 9“, die nicht nur hinsichtlich ihres Stückpreises von 6.500 DM bemerkenswert waren. Das Foto auf der nächsten Seite zeigt ein solches Teleport 9 (hier hatte man die Bezeichnung mit römischen Ziffern verlassen) in der 16-Tasten-Ausführung und mit Standladegerät.

Diese blauen Geräte eröffneten uns in mehrererlei Hinsicht auch ganz neue Möglichkeiten: So hatten wir damit zum ersten Mal Geräte, die auf ALLEN 28 E-Kanälen betrieben werden konnten. Das kannten wir bis dahin nicht. Das Teleport VI konnte maximal 4 Kanäle schalten und selbst die Teleport VII die wir als modernste Geräte hatten waren nicht auf den möglichen

10 Kanälen bestückt sondern nur auf den 4 „Dienststellenkanälen“ (siehe oben).

Außerdem hatten wir oft Probleme mit den Tonrufgeneratoren der Teleport VII, die nach einiger Zeit in der Frequenz „wegliefen“ so dass die sehr genau abgestimmten Tonrufauswerter in den Stellwerken nicht mehr ansprachen.

Neu war bei den Teleport 9 auch die Möglichkeit die Geräte in Fahrzeughalterungen im Dienst-Kfz betreiben zu können. Sobald das Gerät dort eingerauscht wurde schaltete sich die externe Stromversorgung ein, der Geräteakku wurde aufgeladen und die Ausgangsleistung des Gerätes auf 6 W angehoben (sonst 1 bis 1,5 W).



Außerdem wurde durch eine Koxialbuchse an der Unterseite des Gerätes die Verbindung zur fest am Kfz montierten Antenne hergestellt. Dies war besonders in Verbindung mit einer anderen Besonderheit der Geräte von Vorteil: Denn alle Geräte die wir bekamen waren nicht nur für den Bifu freigeschaltet sondern auch für den Kfz-Funk (Kanalgruppe F und G), um diesen wird es im nächsten Beitrag gehen. Wenn es sich um ein Gerät mit kompletter 10er-Tastatur (wie auf dem Foto) handelte (sogenannte 16-Tasten-Ausführung) dann mussten wir damit vom Fahrzeug aus nicht über die Vermittlung gehen sondern konnten den Teilnehmer direkt anrufen, was eine wesentliche Erleichterung war. Was das Gerät konnte und „durfte“ (Frequenzbereiche, Sendeleistungen. Ggf. -z.B. beim Kfz-Funk- Selektivrufnr.) wurde in einem Programmer abgelegt der rechts oben in das Gerät gesteckt wurde. Daß ich hier so lange auf den einen Gerätetyp „Teleport 9“ eingehe hat seinen Grund darin dass es das heute übliche Gerät für den Bifu ist, das wohl fast ausschließlich zum Einsatz kommt. Gerade im Weichenreinigerdienst sind allerdings hier und da noch Handfunkgeräte von Bosch (in diesem Falle HFG 164) im Einsatz.

Bei den ortsfesten Stellen wurden (anders als zB im Rangierfunk) keine



Mobilfunkgeräte benutzt sondern sogenannte Funkmagazine der Firma AEG-Telefunken. Ein solches Funkmagazin ist auf dem Foto links zu sehen. Es enthält die Tonrufauswertererschaltung sowie die Anpassung an eine Drahtleitung zum jeweiligen Stellwerk. Diese wurde benötigt wenn die ortsfeste Funkstelle sich nicht am Standort des Stellwerkes befand - so wie in diesem Fall hier. Es handelt sich um Aufnahmen der Funkstelle im Bf. Bochum-Dahlhausen,

untergebracht in einem Zugbahnfunkschaltheus. Dieser Bf. besitzt zwar noch ein Stellwerk (Stellwerk „Df“, SpDrS60) das aber im Regelfall vom etwa 8 km entfernten Stellwerk in Essen-Steele (Ost) ferngesteuert wird. Dorthin werden auch im Regelfall die Sprechwege geschaltet, nur im Falle der Ortsbedienung (z.B.) bei Ausfall der Fernsteuerung wird das Stellwerk Df in Dahlhausen örtlich besetzt. Der im Bild unter dem Funkmagazin zu sehende Handhörer dient zur Überprüfung der Funkstelle und ggf. zum Testen des Funkweges.

Hier ist ein Teil des Funkmagazins noch mal aus der Nähe zu sehen. Man kann hier gut sehen dass das Magazin mit 2 Geräten bestückt werden kann. Hier ist aber (wie meistens) nur ein Gerät vom Typ Teleport VII eingesteckt. Man sieht links die Verbindung zur Antenne und rechts den Vielfachstecker für die Fern-steuerung des Gerätes (Spannung, NF, Rauschsperr. Tonruf, PTT etc.). Diese Funkmagazine gibt



es auch für das Teleport 9, das dann aber ohne Tastenfeld zum Einsatz kommt. Die Funkstellen waren sogar so „intelligent“ dass man nicht nur einen Quittungston bekam wenn man am Handfunkgerät die Tonruftaste bediente. Falls die ortsfeste Sprechstelle -das war auf den Stellwerken meist ein Allfernsprecher, im Relaisraum eine (Dr-) WL-Sprechstelle- besetzt war wurde sogar ein kurzes Besetzzeichen auf den Funkkanal gegeben und man wusste Bescheid: „erneut versuchen“.

Antennen

Hier gab und gibt es die üblichen Antennen für das 2m-Band, meistens solche der bekannten Firma Kathrein aus Rosenheim. Auf den Handfunkgeräten befanden sich meist die bekannten Miniflex-Antennen („Gummi-würste“). Gerade bei den älteren Funkgeräten wie Teleport VI fanden sich auch oft Bandstahlantennen, die zwar elektrisch wesentlich besser sind aber doch sehr hinderlich wenn man sich im Gleis bewegt) und vereinzelt sogar die aus dem Rangierfunk bekannten „Hosenbein“- oder Schlaufenantennen.

Auf dem Foto rechts ist die Antennenanlage der Funkstelle von den vorhergegangenen Bildern zu sehen. Die BifuAntenne (Sperrtopf) sieht man als „Stab“ ganz oben. Die darunter senkrecht angeordneten Antennen sind die des digitalen Bahnfunks GSM-R und die waagerechten Antennen ganz unten gehören zum „guten alten“ Zugbahnfunk im 70cm-Band.



Besonderheiten

Zwei besondere Verwendungen des Bifu sollen hier nicht unerwähnt bleiben:

Bifu für andere Dienste bzw. Nutzer

Ich vermute dass eine solche Mitnutzung des Bifu nicht nur hier im Ruhrgebiet stattfand: Im IC- und ICE-Bahnhof Bochum Hbf z. B. benutzen die Kollegen vom ServicePoint und der 3S-Zentrale den Kanal E16 mit (zumindest war das so bis vor einigen Wochen das ESTW Bochum Hbf in Betrieb ging). Auf dem Stellwerk war ja der Bifu eh vorhanden, so dass nur noch die Service-Mitarbeiter (in der Bahnhofshalle aber auch die neuerdings wieder anzutreffenden „Rotkäppchen“ auf dem Bahnsteig mit Handfunkgeräten ausgerüstet werden mussten. Die häufig anzutreffenden Motorola 2m-Funkgeräte bei den Service-Mitarbeitern auch auf anderen Bahnhöfen lassen vermuten dass es das auch auf anderen Bahnhöfen gibt.

„E-Kanäle“ als Rangierfunk

Schon im Jahrgang 1967 von „Elsners Taschenbuch für den signal- und fernmeldetechnische Eisenbahndienst“ (Seiten 113 bis 119) wird von der Anwendung von „tragbaren Funkfernsprechern“ gesprochen um die langen Schiebefahrten vom Abstellbahnhof Hamburg-Langenhof zum Kopfbahnhof Altona betrieblich sicher durchzuführen. Im Text von Ing. Adolf Schepp (der in dieser Zeit viele Veröffentlichungen über die Funktechnik bei der DB herausbrachte) heißt es u.a : *„Mit Rücksicht auf die Verwendung von möglichst kurzen Magnethaftantennen und in Anbetracht der dichten Kanalbelegung des 3-m- und 4-m-Bandes im Raum Hamburg wurden Betriebsfrequenzen aus dem 2-m-Band, Bereich 146 MHz, festgelegt. Diese Frequenzen (Kanäle) dürfen nur mit 20-kHz-fähigen Funksprechgeräten belegt werden. Die Wahl fiel auf Funksprechgeräte der Type FuG 600.“* Später dürfte die Verwendung des Bifu als Rangierfunk eher die Ausnahme gewesen sein, aber es gab sie: Als ich noch ehrenamtlich für das Eisenbahnmuseum in Bochum-Dahlhausen (heute DGEG Bahnen und Reisen Bochum AG) tätig war hatte ich einmal einen „Hilferuf“ an alle Niederlassungen von Arcor (später DB Telematik, heute DB System) als Brief versandt. Darin bat ich im Namen des Eisenbahnmuseums drum, historisch interessante Fernmeldeteile nicht zu verschrotten und sie stattdessen an uns zu spenden. Ich bekam einige Monate später einen Anruf von einem Kollegen der Arcor-Funkwerkstatt Berlin der mir anbot ich könne für das Museum Teleport VII-Rangierfunkgeräte haben. Nun muß man wissen dass die Geräteserie TP VIII ausschließlich für die damalige Deutsche Bundesbahn zum Gebrauch im Rangierdienst entwickelt wurden. Und Rangierfunk bedeutet nun mal in der Regel 4m-Band – auch für mich. Aber hier wurde ich eines besseren belehrt: Offenbar wegen des besonderen „Vier-Mächte-Status“ der heutigen Bundeshauptstadt durfte in Berlin der 4m-Bereich nicht belegt werden. So wick man auf das 2m-Band aus und so kamen wir zu einigen Teleport VIII-Geräten der Kanalgruppe E. Diese wurden damals überflüssig weil man auch im Berliner Raum verstärkt den Rangierfunk auf Ortskanälen des Zugbahnfunks in der Betriebsart C abwickelte.

Die Zukunft des Bifu

sieht sehr düster aus. Der Bifu gehört (mit dem Rangierfunk) zu den ersten analogen DB-Funkdiensten die durch den digitalen Bahnfunk GSM-R abgelöst werden sollen da die DB die 2m- und 4m-Frequenzen an die Bundesnetzagentur zurückgeben will bzw. muß. Hintergrund dieser Maßnahme ist natürlich die Einführung des digitalen Bahn“funks“ GSM-R. Nachdem ja als erste Funktionalität (erfolgreich !) der Zugbahnfunk auf GSM-R umgestellt wurde war der Bifu die zweite Gruppe. So wurde folgerichtig (zumindest aus der Sicht unserer Kaufleute) zum 31.03.07 durch DB Netz bei DB Telematik der Wartungsvertrag für sämtliche Einrichtungen des Bifu gekündigt. Es passierte aber noch nichts – man konnte sogar noch Handfunkgeräte in den beiden verbliebenen Funkwerkstätten reparieren lassen. Das ist nun anders – als ich die Fotos für diesen Beitrag machte (Mitte Oktober 2008) waren die Bifu-Funkstellen spannungsmäßig abgeschaltet – wie übrigens auch die des Zugbahnfunks die bis dahin auch noch „in der Luft“ waren.

Rückmeldung ist erwünscht !

Kritik, Anregungen, Ergänzungen ?

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

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

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.

- Zu dem hier behandelten Themenkomplex „Bifu“ wäre es zB mal interessant zu erfahren, **wie das Ganze bei den Kollegen der ehemaligen DR organisiert war.**
- Wer kann etwas zu den Farben der Programmer der Teleport 9-Geräte sagen ? Dann kann das hier im Teil 7 über die Geräte wiedergegeben werden.

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

Der Autor:



- Christian Diederichs DL3EAC, Jahrgang 1968, ledig
- Lehre als Nachrichtengerätetechnik und Informationselektroniker in der Signalwerkstatt Wuppertal der Deutschen Bahn AG
- Werkmeister Fachrichtung Signaltechnik und
- Industriemeister Leit- und Sicherheitstechnik Eisenbahn
- tätig in diversen Instandhaltungsbezirken (LST) und im BÜ-Trupp Essen Hbf
- zuletzt Teamleiter Feinplanung LST im Netzbezirk Bochum, jetzt beim Signalwerk Wuppertal im Bereich LST-Wertstoffmanagement
- OVV des DARC-Ortsverbandes L11 Essen-Haarzopf

Anmeldung

zum EFA-Jahrestreffen und Sachsentreffen vom 23.04.-26.04.2009
in Bad Schandau – Ortsteil Krippen

=> **Bitte Anmeldetermin 15.01.2009 beachten!**

Name: Begleitung:
Vorname: Vorname:
Call: Call:

Unterbringung erwünscht:

+ Im Doppelzimmer Personen à 175,00 € = €
+ Im Einzelzimmer Personen à 185,00 € = €
+ Als Einzelreisender im Doppelzimmer
(zusammen mit) Personen á 175,00 € = €
+ Lunchpaket (Stk.)..... am 26.04. gewünscht à 6,00 € €

+ Teilnehmerbetrag zusammen €

Die Anreise erfolgt: mit dem Zug; Ankunft in Krippen
Gepäcktransfer gewünscht
individuell – Uhrzeit ca.

bei Mobilitätseinschränkung wird frühzeitige Meldung erbeten!

Rundgang durch Krippen gewünscht 1,50 € (bei Mindestteilnehmerzahl von 18 P.)
Ja Nein(da fakultativ; Bezahlung vor Ort)

Den Teilnehmerbetrag werde ich bis zum **28.02.09** auf das Konto der
Eisenbahnfunktamateure c/o Wolfgang Hunger

Kto-Nr. 103983250 bei der Sparda-Bank Berlin
BLZ 12096597

überweisen.

Für den Fall einer Erstattung: Meine Bankverbindung ist:

Kto-Nr.: Bank: BLZ

Meine Telefonnummer ist /

Meine e-Mail-Adresse ist: @

Anmeldungen bitte an: DL 5 MM – Wolfgang Hunger Fax 0351/4618289
Dresdner Straße 20 L
01705 Pesterwitz

Ich möchte darauf verweisen, dass es sich bei diesem Treffen nicht um eine offizielle Veranstaltung des Bahn-Sozialwerkes handelt. Die Funktion der Reiseleitung liegt nicht bei mir. (Für die Busfahrt am 24.04.09 liegt die Reiseleitung – ausgenommen das Mittagessen im Bf Neustadt - bei der Fa. WEKA). Durch mich erfolgt die Organisation im Auftrag der teilnehmenden EFA. Versicherungsrechtliche und sonstige Schadensersatzforderungen werden ausgeschlossen.

Železnice Slovenskej republiky
48th FIRAC Congress from 24th - 28th September 2009
Nový Smokovec

ANMELDUNG ENROLMENT INSCRIPTION ISCRIZIONE

Name und Vorname

Name and Surname **Call:**.....

Prénom et Nom

Cognome e Nome

Adresse

Address

Adresse

Indirizzo

Phone/Fax, e-mail address : -

Accompanied by / **Begleitpersonen** / Accompagnants / Accompagnatori

Name **Call:**.....

Address

Anticipated time of arrival. **Zeit der Ankunft.** Heure d'arrivée.

Double bed **Doppelbett** / Single / **Einbettzimmer** /

Share room with / **Zimmer teilen mit** / partagez avec / dividere

Name.....

Price 320.-€ Minimum payment 50% by 31.03.09 Balance by: 30.06.09

Preis 320.-€ Mindestanzahlung 50% vor 31.03.09 Saldo bis: 30.06.09

Prix 320.-€ Acompte minimal 50% avant le 31.03.09 Solde le: 30.06.09

Prezzo 320.-€ Accoonto minimo 50% entro il 31.03.09 Saldo entro il: 30.06.09

Supplement for single room: **Euro 50 Zuschlag für Einbettzimmer: Euro 50**

Supplement pour chambre individuelle: **Euro 50** Supplimento per camera singola: **Euro 50**

Only valid on receipt of this form and payment to the account:

Anmeldung gültig nur bei Erhaltung dieses Formulars und Zahlung auf Konto:

Inscription, exclusivement avec cette fiche, valable à la réception sur compte:

Iscrizione, esclusivamente con questo modulo, che avra validita solo dopo il versamento dell acconto sul conto:

Return to: Zurücksenden an: A renvoyer à:

Da ritornare a: Latest 15/06/09

Soňa Kubincová

Železnice Slovenskej republiky

Klemensova 8

813 61 Bratislava

Slovakia

Konto: Account: Compte: Conto:

Calyon Bank Slovakia

Account No. 102087207/8020

BIC: CRLYSKBX constant symbol: 0308

IBAN: SK09 8020 0000 0001 0208 7207

variable symbol: 1721242808

Latest date for applications 15.06.2009

Tel 00421 2 20297380

FAX 00421 2 2029 4713

E-Mail: - Kubincova.sona@zsr.sk

Signature: Date: