

FEBRUAR 2004

- 05.02. Monatsversammlung
14./15.02 H0-Module in Oldenburg

MÄRZ 2004

- 04.03. **Jahreshauptversammlung und Vorstandswahlen**
06./07.03. N-Module in der Holstenhalle in Neumünster

APRIL 2004

- 01.04. Monatsversammlung
12.04. Ostermontag – 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

MAI 2004

- 06.05. Monatsversammlung
16.-23.05. Vereinsfahrt in die Schweiz
31.05. Pfingstmontag – 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

JUNI 2004

- 03.06. Monatsversammlung

JULI 2004

- 01.– 04.07. Wochenende an der Jade – Draisinenfahrten im Marinearsenal
08.07. Monatsversammlung
18.07. 11⁰⁰ bis 14⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

AUGUST 2004

- 01.08. 11⁰⁰ bis 14⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp
05.08. Monatsversammlung
14./15.08. Siedlerfest in Voslapp
H0- und N-Module in der Turnhalle in Voslapp
H0-Anlage im Vereinsheim
29.08. 11⁰⁰ bis 14⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

SEPTEMBER 2004

- 02.09. Monatsversammlung

Das Flügelrad



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



Jahrgang: 12
125. Gesamtausgabe

Nr.: 1/2004

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Der Vorstand gibt bekannt	3
Eisenbahnfreunde auf Schiffen	4
Eisenbahnfreunde Friesland bei der Euro-Modell 2003	5
Züge unserer Region	10
Vereinsdaten, Konto, Beiträge	15
Veranstaltungen, Termine	16

Zum herausnehmen:

Tagesordnung für die Jahreshauptversammlung

„Aushang“ des Wahlvorstands für die Vorstandswahlen

Impressum

Redaktion: Horst Schneider
 Layout: Horst Schneider
 Druck: Jürgen Rode

Die von den Vereinsmitgliedern verfaßten Beiträge müssen inhaltlich nicht mit der Redaktion übereinstimmen. Änderungen und Kürzungen vorbehalten. Anonyme Beiträge werden nicht abgedruckt.

Der Vorstand gibt bekannt:

Mit dieser Ausgabe des Flügelrades 1/2004 haben wir unser 25jähriges Jubiläumsjahr erfolgreich hinter uns gebracht. Alle Vorhaben, die wir uns für 2003 vorgenommen haben, wurden mit Eurer Hilfe und Dank Eures regen "Einsatzes" wirklich hervorragend umgesetzt (und alles ohne auf irgendwelche Rücklagen zurückgreifen zu müssen). Die Resonanz (u.a. steigende Mitgliederzahlen), die wir dadurch erreicht haben, ist durchweg als positiv einzustufen, deshalb sollten wir, aufbauend auf diesem Erfolg, ab 2004 zuversichtlich die nächsten 25 Jahre angehen. Die für dieses Jahr zur Zeit geplanten Termine stehen am Ende von diesem Heft, bzw. auf unserer Internetseite - außerdem wird es wieder ein "Jahresfahrplan" in Plakatform geben. Um aber alles wieder reibungslos umsetzen zu können, wird aber auch in diesem Jahr wieder Eure Mithilfe benötigt, immer in der Hoffnung, daß die Beteiligung von Seiten der Mitglieder weiter so anhält bzw. evtl. sogar noch steigt, indem Mitglieder, die 2003 noch keine Zeit gefunden haben mitzuhelfen, 2004 mit "einsteigen" und mithelfen. Es hat sich gezeigt, daß wir gemeinsam einiges "bewegen" können und dabei sogar noch eine Menge Spaß haben. Also - wer sich bisher noch nicht so richtig traute mitzumachen (jeder hat Stärken, die sich im Verein positiv einbringen lassen können - und die evtl. Schwächen, die eigentlich auch jeder hat bzw. haben sollte, kompensieren wir gemeinsam), hat 2004 die Gelegenheit mit "einzusteigen". Eine hierfür gute Gelegenheit, ist die für den 4. März 2004 vorgesehene Jahreshauptversammlung, bei der u.a. der Vorstand für die nächsten zwei Jahre neu gewählt werden muß bzw. auch alles weitere über unsere Vorhaben 2004 vorgestellt wird. Für die Durchführung der Wahlen ist seit Neuestem unser Wahlteam, bestehend aus Dietmar Schnabel, Christoph Seifert und Horst Handschuh, zuständig, denen auch die Vorbereitungen obliegen und die sich somit bei Euch melden werden bzw. gemeldet haben. Ich hoffe auf eine rege Teilnahme an der Hauptversammlung, damit wir auf breiter Basis unsere zukünftigen Vorhaben angehen können (u.a. weiterer Ausbau der Nachwuchsförderung durch z.B. Bastel- und Bauaktionen in Kindergärten/Schulen bzw. Ausbau der Zusammenarbeit mit der ev. Bildungsstätte - im Nov. 2003 gab es ein erfolgreiches Seminar unter dem Thema "Vater und Sohn" bei uns im Vereinsheim - etc.). Wer sich hier gerne mit einbringen möchte, der sollte sich bei mir einmal melden - evtl. hat der oder die ja noch die eine oder andere Idee, die sich umsetzen läßt. Eure Mithilfe ist auch hierbei gefragt bzw. gewünscht und ich bin nach 2003 zuversichtlich,

daß wir auch 2004 wieder erfolgreich "durchstarten" werden. Ich wünsche allen Mitgliedern nun viel Spaß beim Lesen der neusten Ausgabe des Flügelrades.



Jürgen Rode

Eisenbahnfreunde auf Schiffen

Am Samstag, den 15. November 2003 trafen sich auf Einladung der Eisenbahnfreunde Friesland über 30 Vertreter der norddeutschen Clubs des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF e.V.) in Wilhelmshaven zu ihrer diesjährigen Regionaltagung Nord.

Anlässlich des 25 jährigen Bestehens der Wilhelmshavener-Friesländer Eisenbahnfreunde waren Vereinsvertreter u. a. aus Kiel im Norden, Salzwedel (Sachsen-Anhalt) und Hannover im Süden sowie Rehde im Westen an die Küste gekommen.

Die Gastgeber hatten für ihre Gäste neben der Vorführung ihrer stationären Anlage im Vereinsheim in Voslapp noch ein besonderes Rahmenprogramm zusammengestellt: Mit dem historischen Wilhelmshavener Bus (NWF – Bus) des Vereins Wilhelmshavener Verkehrsgeschichte gab es kleine Stadtrundfahrt bis zum Marinemuseum. Dort wurde die Gruppe von der Barkasse des Marinemuseums zur Hafenrundfahrt abgeholt. Nach dem gemeinsamen Essen fuhr der Bus die Besucher auf die Ostmole der 4. Hafeneinfahrt zur Besichtigung der Fregatte „Bremen“. Dies Programm wurde ergänzt durch Informationen über die Stadt, insbesondere über die Geschichte des Nahverkehrs (Oberleitungsbus, Straßenbahn, Vorortbahn).

In der internen Sitzung, die vom Vorsitzenden des BDEF Herrn Gehard A. Bayer geleitet wurde, wurde unter anderem festgestellt, das der Bundesverband mit 291 Mitgliedsvereinen in Europa der größte Modellbahnverband ist. Es wurde neben der Vorstellung des neuen Mitgliedsausweises und ei-

nes Berichtes über den Kongreß des Dachverbandes europäischer Modell- und Eisenbahnfreunde (MOROP) in Dresden über das dort verabschiedete Gütesiegel berichtet. Das Siegel, das durch die technische Kommission des europäischen Verbandes vergeben wird, soll dem Käufer zeigen, daß das Produkt (z. B Modellwagon) noch bestimmten Normen herstellt ist und damit u .a. auch zu Produkten eines anderen Herstellers mit Siegel kompatibel ist. Während für den Bundeskongreß 2004 in Stuttgart alle Vorbereitungen planmäßig verlaufen, muß für die Konferenz 2005 ein neuer Veranstalter gesucht werden, da der Husumer Verein die Ausrichtung aufgeben mußte. Die Ausrichtung des Regionaltreffens Nord 2004 haben die Eisenbahnfreunde Hannover übernommen.

Alle Teilnehmer waren vom Rahmenprogramm, der Stadt und den Aktivitäten der Eisenbahnfreunde Friesland begeistert, es wurde ein großes Lob ausgesprochen und die Frage aufgeworfen, ob der Verein nicht auch mal einen Bundeskongreß ausrichten könne!

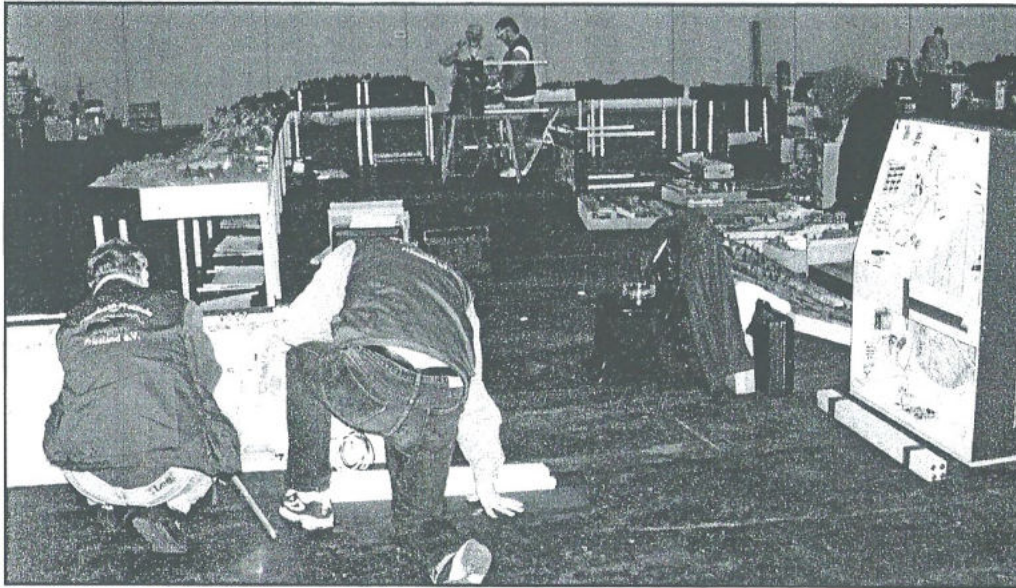


H.Rainer Klanke

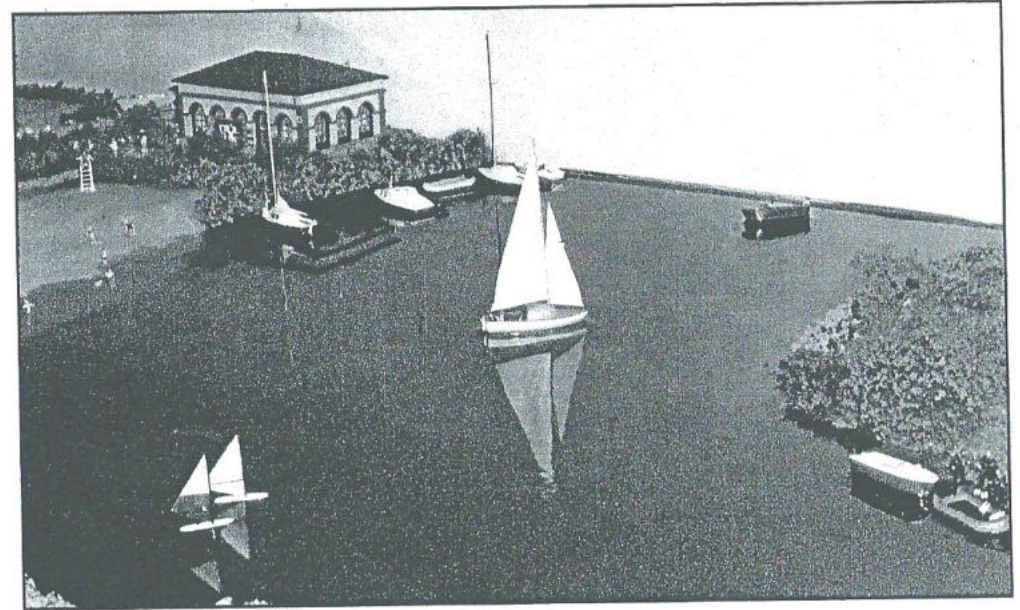
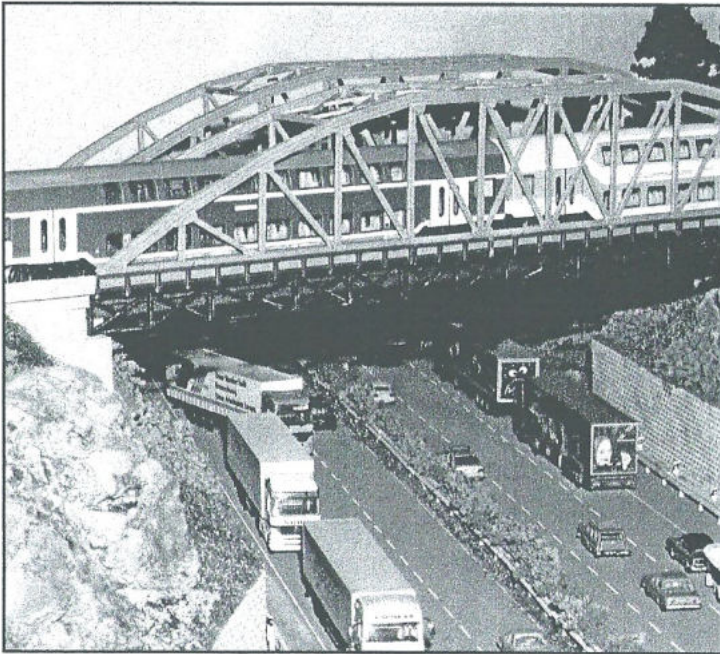
Eisenbahnfreunde Friesland bei der Euro-Modell 2003

Vom 14.11. –16.11.2003 fand die alljährliche Euro-Modell in Bremen statt. Für die N-Modulgruppe sollte dies das letzte Highlight unseres erfolgreichen Jubiläumsjahres werden.

Am Donnerstagnachmittag begannen wir wie üblich mit dem Verladen, was eigentlich recht zügig vonstatten ging, doch inzwischen hatten wir soviel zu verladen, daß ein Kleintransporter wie bisher nicht mehr ausreichend war. Dieses mal benötigten wir schon einen 7,5 to Lkw um alles zu verstauen. Das kommt eben davon wenn man die Bauaktivitäten auf 150% hochfährt.

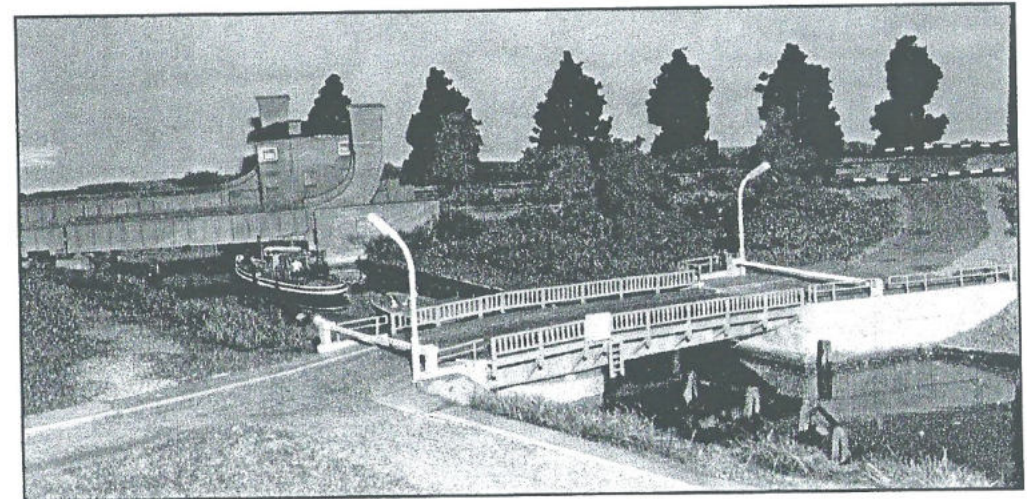


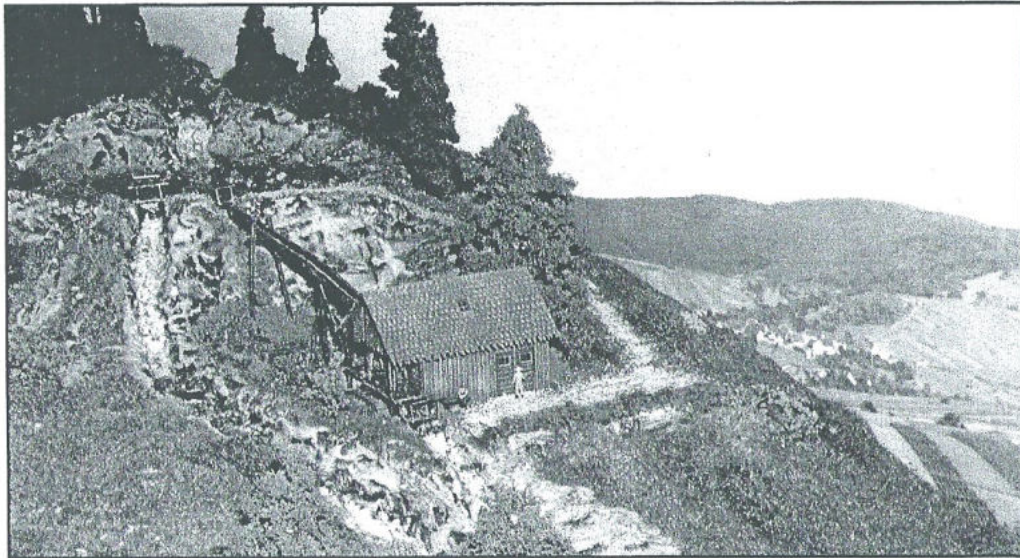
Immerhin wurden im Laufe des Jahres insgesamt über 10 Meter Vereinseigene Module gebaut, dazu kamen dann noch ca. 25 Meter Privatmodule von den Mitgliedern hinzu. Aber dank eines guten Transportkonzeptes und dem tatkräftigen Anpacken aller klappte die Verladung beim Vereinsheim reibungslos. Nebenbei wurden auch noch einige H0-Module verladen, diese sollten bei den Modellbahnfreunden aus Stuhr mit integriert werden. Freitagmorgen war dann noch ein kurzer Ladestop mit Hindernissen in Zetel (es



war Zeteler Markt und dadurch einige nicht eingeplante Umleitungen), wo Dieters Module noch zugeladen wurden.

Nach Ankunft in den Messehallen in Bremen, und als wir dann auch mit dem LKW endlich an unserem Standplatz waren – das elektrisch betriebene Rolltor streifte –, begannen wir sofort mit dem Abladen, wobei dann schon eine grobe Vorsortierung der Module stattfand, damit beim Aufbau nicht alles mehrmals hin und her getragen werden mußte. Während der eigentli-





chen Aufbauphase waren alle emsig am arbeiten und nach ca. 3 Stunden stand die Anlage. Eine Stunde später fand dann auch schon die erste Probefahrt statt und es wurden keine größeren Probleme festgestellt. Nun kam noch die Feinarbeit. Modulübergänge wurden mit Streumaterial nachbearbeitet, Zubehör aufgestellt und gegen 20⁰⁰ Uhr konnten wir guten Gewissens nach Hause fahren.

Während den 3 Messtagen konnten wir den Zuschauern dank unsere neuen Schiebebühne einen kontinuierlichen, abwechslungsreichen Fahrbetrieb bieten. Die Störfälle auf der gesamten Anlage hielten sich sehr in Grenzen, und wurden immer schnell behoben. Das Publikumsinteresse an unseren Modulen war dieses mal sehr hoch, die Anlage war fast ständig von Zuschauern dicht umringt und es wurden viele Fragen gestellt und auch viele lobende Kommentare abgegeben. Auch unser Nachbau von Mariensiel wurde viel bestaunt obwohl wir hier noch lange nicht fertig sind und auch die Brücken noch nicht bewegt werden konnten. Allerdings war gerade bei den Brücken des öfteren etwas Aufklärung notwendig, denn so mancher Zuschauer meinte: „Oh, die neuen Klappbrücken von Faller“, wenn wir dann aber erklärten, daß dies ein Eigenbau eines unserer Vereinsmitglieder ist war die Anerkennung noch viel größer. Das größte Lob kam meiner Meinung nach am Sonntag kurz vor Ende der Veranstaltung. Eine Familie war auf der Euro-Modell um sich Anregungen für die neu zubauende eigene Anlage zu holen. Nachdem Sie unsere Module eingehend betrachtet hatten und auch schon dies und jenes gefragt hatten, waren sie der Meinung, daß



sie das so nie hinbekommen und wollten gerne einige unserer Module kaufen. Dies haben wir aber dankend abgelehnt, denn die Energie, Liebe und Sorgfalt die jeder in den Bau der Module gesteckt hat kann man mit Geld nicht bezahlen.

Nicht vergessen dürfen wir hier unseren Verkaufsstand der von Stefan, mit Unterstützung von Hans-Dieter Meyer, wieder souverän geführt wurde. Die beiden waren so in Ihrem Element, daß ich Samstagabend erst noch ins Vereinsheim fahren mußten um Nachschub zu holen.

Als um 18⁰⁰ Uhr dann die Messe zu Ende war ging es leider wieder ans abbauen. Auch dabei war jeder fleißig bei der Sache und nach knapp 3 Stunden war alles wieder verstaut und wir machten uns auf den Heimweg. Erster Stop war dann wieder in Zetel, wo uns Dieter mit seinen Modulen verließ, danach ging es zum Vereinsheim und irgendwann nach Mitternacht war ich dann auch wieder zu Hause. Allerdings habe ich meine Module erst am Montag ausgeladen, anschließend den LKW wieder zurückgebracht und dann war auch für mich die Euro-Modell 2003 beendet.

Alles in allem denke ich war das eine sehr gelungene Veranstaltung. Wir hatten alle eine Menge Spaß bei der Sache, es gibt nur wenig was wir noch verbessern könnten und der Verein präsentierte sich wiederholt positiv in der Öffentlichkeit und auch in finanzieller Hinsicht war es ein Erfolg.



Züge unserer Region

Loks und Wagen , die Jahre 1946 – 1950

Es ist unglaublich schwer, für diese Zeit genau festzustellen, welche Loks und Wagen wann und wo beheimatet, stationiert bzw. eingesetzt waren. Zum Einen wurde mit dem vorgefundenen Material nach Bedarf gefahren – oft reichte es nicht einmal dafür – zum Anderen gab es keine Fahrpläne und Umlaufpläne, und wenn, dann nur in handgeschriebener Lose-Blatt-Form. Es gab häufig nicht einmal schriftliche Fahraufträge, nicht selten fehlte einfach das notwendige Papier. Auch Bild- und Fotomaterial ist rar, die meisten Augen-/Zeitzeugen sind inzwischen verstorben oder leben woanders und sind unauffindbar. Eigentlich bleibt nur das, was überliefert wurde oder was als wahrscheinlich angenommen werden kann. Für die Nachkriegsjahre bis ca. 1949/52 ist außerdem eine exakte Aufteilung in Reisezüge und Güterzüge kaum vorzunehmen, noch weniger lassen sich die Reisezüge in Personenzüge, Eilzüge oder gar Schnellzüge untergliedern. Dennoch kann man davon ausgehen, daß zu bestimmten Zeiten bestimmte Loks und Wagen vorhanden waren, auch wenn sich Herkunft und Verbleib selten klären lassen. Als sicher kann allerdings gelten, daß bis zum Einsatz der Ürdinger Schienenbusse (VT 95⁹/VB 14²) von der DB keine Schienenbusse oder Triebwagen nach Wilhelmshaven planmäßig eingesetzt wurden, auch wenn einige Quellen von Einsätzen mit z.B. VT 70, VB 141 berichten. So waren alle Züge lokbespannt. Eine der bekanntesten Tenderlokomotiven, die berühmte preußische T 3, war in unserer Region nicht beheimatet, was daher rührte, das hier ursprünglich kein preußisches sondern oldenburgisches Gebiet war. Und nachdem die großherzoglich-oldenburgischen kleinen Tendermaschinen aufgebraucht waren, wurden sie durch Umbeheimatung durch größere und stärkere preußische wie auch Einheitslokomotiven ersetzt. Dieser Wechsel hatte allerdings schon vor dem Krieg stattgefunden. Nach dem Krieg standen in unserer Region danach folgende Lokomotiven zur Verfügung:

- BR 93 (pr. T14¹) Wilhelmshaven
- BR 92 (pr. T13) Wilhelmshaven / Sande
- BR 91 (pr. T93) Varel und Delmenhorst –
diese Maschinen wurden noch vor 1948 durch Br 74
(pr. T 12) ersetzt

- BR 81 Oldenburg.

Alle vorgenannten Maschinen waren im Rangierdienst, im Übergabe- und Bediendienst eingesetzt, was nicht ausschließt, daß ab und an auch Reisezüge damit bespannt wurden. Außerdem kamen im Rangierdienst Kleinloks mit Ölverbrennung oder Benzolloks und bis 1949 auch Loks für Holzgasbetrieb zum Einsatz.

Schließlich gab es auch noch die Wehrmachtsdieselloks der Reihen V 20 und V 36, die Nahverkehrszüge, GmP und kleine Personenzüge beförderten. Die V 36 bediente bis 1976 !!! Varel und Nahgüterzüge zwischen Sande und Varel sowie solche nach/bis Rastede. Die V 20 wurde von Jever aus eingesetzt, erledigte den Rangierbetrieb in Heidmühle und Jever, beförderte Nahgüterzüge zunächst bis Carolinensiel und Harle, später bis Harlesiel. Außerdem zog die V 20 einen planmäßigen Personenzug von Jever nach Harlesiel, der bis Mitte der 70-er Jahre aus einem kombinierten preußischen 2-achsigen Post-/Gepäckwagen, einem 3-achsigen preußischen Personenwagen mit Traglastenabteil (wahrscheinlich CCBtrpr 07) 2. Klasse und einen gemischtklassigen Einheitspersonenwagen (Donnerbüchse) AB2iwe (ex BCi-28) bestand. Beheizt wurde diese Garnitur zunächst mit Holz in Einzelöfen – da es bei diesen Öfen nur einfache Ofenrohre gab, die zu einem offenstehenden Fenster herausgeführt wurden, waren die Wagen im Winter stark verqualmt, gleichzeitig zog es mörderisch. Später wurde in das Postabteil eine gasbetriebene Heizanlage eingebaut.

Eine weitere Tenderlok, die in unserem Raum bis zur Umstellung auf Dieselmotoren zum Einsatz kam, war die pr. T 18, die bekannte BR 78. Sie zog alle!!! Zuggattungen – später auch mal Schnellzüge, wenn in Wilhelmshaven keine Wendemöglichkeit für Schlepptendermaschinen bestand. Auch im Rangierbetrieb half sie immer wieder aus.

An Schlepptendermaschinen kamen in unserer Region dann zum Einsatz:

- BR 01: Zumindest bis 1959 gibt es keinen Hinweis auf den Einsatz dieser Maschinen, auch ersatzweise sind keine Bespannungen aus dieser Zeit von und nach Wilhelmshaven bekannt
- BR 03: Unmittelbar nach dem Krieg sind keine Einsätze belegt, ab 1948 kamen dann aber Bremer Maschinen nach Wilhelmshaven.
- BR 17: Diese Preußinnen kamen bis 1949 nach Wilhelmshaven, danach verschwanden sie in der Versenkung.
- BR 18³: Von diesen badischen Baureihen gab es insgesamt 20 Lokomotiven, die in 3 Bauserien (ab 1918) gefertigt wurden. Noch vor Kriegsende werden alle Maschinen nach Bremen umbeheimatet. 1948 werden diese Lokomotiven als Splittergattung ausgemustert, die 18316, 18319 und 18323, häufige Gäste in Wilhelmshaven

ven, kamen zum BZA Minden, die 18314, die sich bei Kriegsende auf dem Gebiet der späteren SBZ befand, kam zum VES Halle für Versuchsprogramme. Die BR 18³ gehört zu den wenigen Lokbaureihen, von denen es für alle Maschinen detaillierte Unterlagen gibt. Die 18314, 18316 und 18323 sind heute noch als Museumslok vorhanden, die 18316 hatte noch einen längeren, neuen Kessel erhalten. So kamen bis 1948 2 Schnellzuglokbau-reihen nach Wilhelmshaven, danach bis 1950 nur die BR 03, die die BR 17¹ und BR 18³ ablöste.

Vor allen übrigen Reisezügen jener Jahre kamen Lokomotiven der Baurei-hen 38-ger, 50-ger und bis zu deren Ausmusterung 52-ger zum Einsatz.

Diese Lokomotiven kamen neben den Tendermaschinen auch auf der Strecke Sande – Esens – Norden vor Reise- und Güterzüge.

Dann soll es mehreren Quellen zu Folge noch zumindest eine BR 53 (pr. G4) gegeben haben, - obwohl in amtlichen Unterlagen nicht erwähnt – die z.B. zwischen Varel und Rodenkirchen sowie zwischen Varel, Bock-horn/Zetel/Neuenburg und über Linswege nach Westerstede gefahren sein soll. Ein Augenzeuge will eine solche Maschine noch 1954!!! Vor einem Zug in Varel gesehen haben.

Als sicher gilt allerdings der Einsatz von BR 55 (pr. G8¹), die Einsätze dieser Lok sind bis Mitte der 50-ger Jahre belegt.

Wie sahen die Reisezüge der Nachkriegsjahre aus.

In Nahverkehrszügen kam alles zum Einsatz, was rollen konnte. Bis 1947 soll es sogar im Winter offene Güterwagen zur Personenbeförderung gege-ben haben, aber auch danach kamen neben umgebauten Güterwagen (MD), auch normale geschlossenen Güterwagen (G 10, Gr 20) zum Einsatz – Hauptsache, man konnte fahren. Außerdem gab es Donnerbüchsen, 3- und 4-achsige preußische Abteilwagen, einige 2-achsige Länderbahnwagen der großherzoglichen Eisenbahn, manchmal sogar preußische Schnellzug-wagen mit Oberlichtaufsatz und der ex DRG Eilzugwagen der Gruppe ES 30 mit noch offenen Übergängen und Holzbänken.

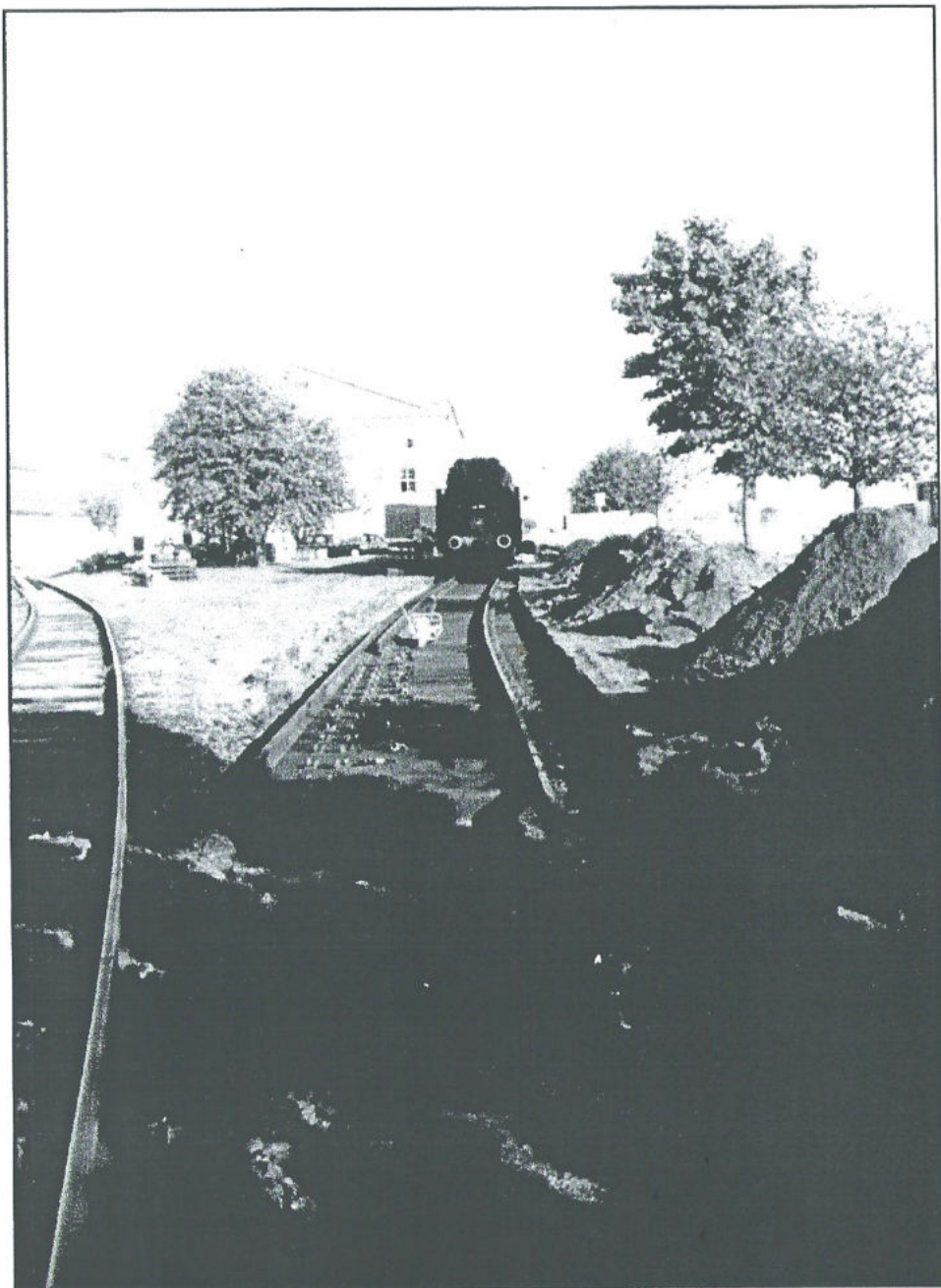
Eilzüge und Schnellzüge gab es in diesem Sinne eigentlich nicht, jedenfalls nicht 1945 – 1947, Diese Zuggattungen entstanden erst 1948 wieder und kennzeichneten durchgehende Züge von Wilhelmshaven bis Bremen oder bis Osnabrück, an Wagen kam alles, was bis zu diesem Zeitpunkt an Rei-sezugwagen gebaut worden war, zum Einsatz; auch Wagen polnischer, ita-lienischer oder französischer Herkunft. Ab 1948 wurden in Eilzügen keine 2-achsigen Reisezugwagen mehr eingesetzt, wohl aber andere Wagen mit Holzbänken. In den sogenannten Schnellzügen wurden ab 1948 nur noch Drehgestellwagen eingesetzt, und nur allmählich verschwanden preußische

Abteilwagen aus diesen Zügen. Erst 1949 war man in der Lage, nur Durch-gangswagen in Schnellzügen einzustellen. Aber auch hier galt immer noch: genommen wurde, was gerade vorhanden war, ein Zug fuhr.

Wird fortgesetzt.



Horst D. Handschuh



Ansprechpartner:

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 294234 (07⁰⁰ - 14⁰⁰ Uhr)

04421 - 569652 (ab 17⁰⁰ Uhr)

Fax.: 04421 - 56502

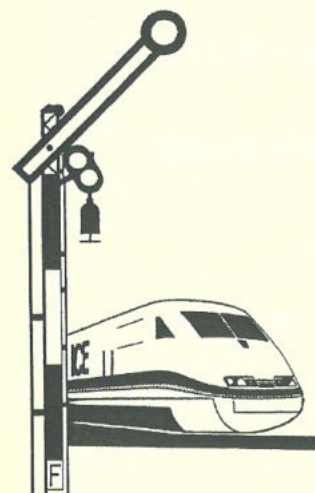
Thomas Ahle
Fritz-Reuterstr. 8
28386 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 64439

Konto: Landessparkasse zu Oldenburg (LzO)

Kto-Nr.: 050-175058

BLZ: 280 501 00



Zur Zeit gelten folgende Beiträge

Erwachsene: 20,00 € pro Quartal

Jugendliche: 7,50 € pro Quartal

Aufnahmegebühr: 15,00 € / 5,00 €

Im Internet unter
<http://www.eisenbahnfreunde-friesland.de/>

Flutstraße 206, 26388 Wilhelmshaven

Eisenbahnfreunde



Friesland e.V.

Mitglied im BDEF

Eisenbahnfreunde Friesland e.V. Flutstraße 206 26388 Wilhelmshaven

<http://www.eisenbahnfreunde-friesland.de/>

An alle Mitglieder

Es schreibt Ihnen:

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven, 16.02.04
Tel. 04421 569652

Einladung zur Mitgliederversammlung am 04.03.2004 in den Vereinsräumen in Wilhelmshaven-Voslapp um 1930 Uhr

Liebe Eisenbahnfreunde,
zur Jahres-Mitgliederversammlung am 04.03.2004 um 1930 Uhr lade ich hiermit recht herzlich ein und bitte um zahlreiches Erscheinen.

Tagesordnung

1. Begrüßung, Feststellung der fristgerechten Benachrichtigung der Mitglieder und Feststellung der Beschlußfähigkeit.
2. Bericht des Vorsitzenden und Berichte der Spartenleiter
3. Bericht des Kassenwarts
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Wahl des neuen Vorstandes unter Leitung des Wahlvorstandes
7. Vorstellung und Beschluß des Haushaltes für 2004
8. Anträge
9. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Rode



Es schreibt Ihnen:

Der Wahlvorstand

Vorstandswahlen 2004:

Bis zum 12.02.2004 gingen folgende Wahlvorschläge ein:

Vorsitzender	Name	Jürgen Rode
Stellvertretender Vorsitzender	Name	Thomas Ahle
Stellvertretender Vorsitzender	Name	Dieter Kohlbach
Stellvertretender Vorsitzender	Name	Hans Eilerts
Kassenwart	Name	Hartmut Brückner
Schriftführer	Name	Dietmar Schnabel

Die Vorstandswahlen finden während der Jahreshauptversammlung am 04.03.2004 statt.

An die Möglichkeit der Briefwahl gemäß Wahlordnung wird erinnert, die Möglichkeit der Übertragung der Stimmrechte gemäß § 10 der Vereins-Satzung bleibt davon unberührt.

Horst Handschuh

Dietmar Schnabel

Christoph Seifert

i.A. Horst-D. Handschuh