

FEBRUAR 2008

- 07.02. Monatsversammlung
 16.-17.02. N-Module in der Weser-Ems-Halle in Oldenburg

MÄRZ 2008

- 01.-02.03. H0-Module auf der Modellbaumesse in Rostock
 24.03. 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp
 13.03. Jahres-Mitgliederversammlung und Vorstandswahlen

APRIL 2008

- 03.04. Monatsversammlung
 27.04. H0- & N-Module in Heidmühle „50 Jahre VW-Autohaus Wendt“

MAI 2008

- 08.05. Monatsversammlung

JUNI 2008

- 05.06. Monatsversammlung

JULI 2008

- 03.07. Monatsversammlung

AUGUST 2008

- 01.-03.08. 1. Internationales Friesentreffen in der Sporthalle der Nogat-Schule
 07.08. Monatsversammlung

SEPTEMBER 2008

- 04.09. Monatsversammlung

OKTOBER 2008

- 02.10. Monatsversammlung
 15.-19.10. Ausstellung in der Nordseepassage

NOVEMBER 2008

- 06.11. Monatsversammlung

DEZEMBER 2008

- 04.12. Monatsversammlung
 13.12. ab 1900 Uhr Jahresabschlußessen
 13.-14.12. Christkindelmarkt
 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp
 19.12. 18⁰⁰ bis 21⁰⁰ Uhr Nachtfahren auf der Vereinsanlage in Voslapp

Das Flügelrad



Zu Besuch beim MCNN in Assen

Jahrgang: 16
 136. Gesamtausgabe

Nr.: 1/2008
 Februar 2008

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Der Vorstand gibt bekannt	3
Fahrtage im Advent	4
Der Balkan Expreß	6
N-Module in Oldenburg	8
Jugendgruppe ganz groß	10
Vivat Viadukt 2007	11
Nachruf	14
Veranstaltungen, Termine	15

Einladung zur Jahresmitgliederversammlung 2008 Vorstandswahlen 2008

Impressum

Redaktion: Horst Schneider
Layout: Horst Schneider

schneider.whv@t-online.de

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:

Liebe Vereinsmitglieder,

nun hat es begonnen – unser 30. Vereinsjahr.

Als der Verein 1978 gegründet wurde, konnte keiner ahnen, wie er sich entwickeln wird.

Wir haben in den zurückgelegten Jahren einiges „erlebt, durchlebt und auch überlebt“, ohne daß unser Hobby Modellbahn allzu sehr darunter gelitten hat. Der Virus „Modellbahn“ ist noch immer aktiv und hat sich durch die Jugendgruppe sogar noch verjüngt, so daß wir zuversichtlich die nächsten Jahre (Jahrzehnte?) angehen können.

Damit das mit der „Weiterentwicklung“ auch so bleibt und weil wir „ab und an“ für Überraschungen gut sind, wollen wir 2008 unsere alljährliche „Modulveranstaltung“ in der Voslapper Sporthalle diesmal **vom 1. bis zum 3. August** in die Nogartsporthalle verlegen und gleichzeitig unter das Motto stellen: **Erstes internationales Friesentreffen.**

An diesem Treffen nehmen Vereine aus Nord-, Ost- und Westfriesland sowie Friesland teil, die mit ihren Modulen in den Spurweiten HO und N anreisen werden.

Zusammen wollen wir aber nicht nur dem Hobby Modellbahn frönen, sondern auch am **2. August Abends feiern**, um auf diese Art und Weise die Kontakte über die Bundeslandes- bzw. Nationalitätengrenze hinaus zu vertiefen.

Modellbahn verbindet – in jeglicher Hinsicht!

Damit aber alles gelingen kann und wir auch gute Gastgeber sein können, werden möglichst viele „helfende Hände“ benötigt, die bei der „Organisation im Vorfeld“, beim Auf- bzw. Abbau, während der Vorführungen und bei der Feier mithelfen. *Bitte meldet Euch beim Vorstand!*

Gemeinsam können wir vieles bewegen – anfangen müssen wir aber bei uns selber!

Weitere Veranstaltungstermine 2008 mit unserer Beteiligung stehen am Ende der VM bzw. auf dem Übersichtsplan im Vereinsheim – die separate Einladung zur **Jahreshauptversammlung 08 am 13. März** befindet sich in der Heftmitte.

Ich wünsche Euch nun viel Spaß beim Lesen dieser neuen Ausgabe vom Flügelrad – verbunden mit dem Wunsch auf ein erfolgreiches Jahr für Euch und uns als Verein.



J. Rode - Vorsitzender



Fahrtage im Advent oder

„Die Eisenbahnfreunde-Friesland präsentieren ihre Festanlage der Öffentlichkeit“

Sie haben schon einen Hauch von Tradition an sich, die Fahrtage im Advent; schließlich finden sie nicht erst seit der Ansiedlung des Vereins in Voslapp statt. Gleichzeitig sollten diese Tage ein Spiegelbild der Zusammenarbeit der Mitglieder im Verein und des Geleisteten im Verein des vergangenen Jahres sein.

Im Vorfeld wurde auch deutlich von zuständiger Seite darauf hingewiesen und gefordert, daß jeder sich stärker einzubringen habe und daß man Flagge zeigen müsse.

1. Fahrtag war auch der 1. Advent. Die Anlage war betriebsbereit, das angekündigte rollende Material stand bereit und war auch betriebssicher hergerichtet, nur das Erscheinungsbild der Anlage selbst konnte nur traurig stimmen oder verärgern. Die Besucher sparten dann auch nicht mit entsprechenden Kommentaren. Verständnislos, teilweise bissig bemängelte man die seit Jahren unvollendeten Baustellen, außerdem bescheinigte man uns einen ungepflegten, ja sogar verdreckten Zustand der Anlage. Dem konnte man nicht widersprechen, denn mühelos konnte man mit dem Finger in die Staubschichten hineinschreiben. Und die Attraktionen der Anlage konnte man nicht vorführen: Das anwesende Personal wußte zum Teil gar nicht wo diese sind, und noch weniger, wie diese zu bedienen sind. Und diejenigen, die davon wußten und diese Schaustücke hätten vorführen können, glänzten mal wieder durch Abwesenheit. Daß sich hier etwas ändern muß, wurde dann auch wenige Tage später im Rahmen der Monatsversammlung deutlich betont.

Auch die Bewirtschaftung der Drehscheibe geriet zum Dilemma, obwohl bekannt war, daß Birgit aus gesundheitlichen Gründen nicht zur Verfügung stehen würde, und obwohl seitens der Verantwortlichen rechtzeitig Ersatz geordert worden war! Leider läßt sich nicht mehr ergründen, wer in seiner

maßlosen Intelligenz die Parole ausgegeben hatte, es stünde genug Personal für die Drehscheibe zur Verfügung!!! So programmiert man Unmut und Krach, und beides können wir uns nicht leisten und auch nicht brauchen.

Der 2. Und 3. Fahrtag (Christkindelmarkt / 3. Advent) brachte zwar Verbesserungen, aber die Besucher bemängelten erneut die Baustellen und die Dreckecken. Sehr ärgerlich war auch der Ausfall der rollenden Landstraße / Faller Car. Wie wichtig „Jever“ ist, müßte jedem der Anwesenden nach Gesprächen mit Gästen geworden sein. Wenn wir diesen Anlagenteil nicht bis zum Frühherbst in der gebotenen Form fertiggestellt haben, brauchen wir keine Fahrtage im Advent mehr zu veranstalten, denn dann kommt niemand mehr. Und das ist keine Polemik, das ist eine Tatsache.

Zwar hat die Jugendgruppe vom Vorstand den Auftrag erhalten, umgehend mit Arbeiten an „Jever“ anzufangen, dennoch ist jedes einzelne Vereinsmitglied aufgefordert, sich im Rahmen seiner Möglichkeiten einzubringen, Beiträge zu leisten oder den Jugendlichen hilfreich unter die Arme zu greifen, denn noch sind diese „Jungs“ nicht in der Lage, diese hohen Anforderungen ohne den nötigen Beistand zu erfüllen. Dabei kommt es nicht einmal darauf an, persönlich an der Anlage mitzuarbeiten, aber man kann den Jugendlichen Drehs und Kniffe verraten, sie z.B. mit Fotomaterial versorgen und vor allen auf deren Fragen einzugehen.

Der 4. Und letzte Fahrtag im Dezember verlief analog den vorangegangenen und endete 10 Minuten vor dem Feierabend mit dem Supergau, dem totalen Stillstand der Anlage, glücklicher Weise war zu diesem Zeitpunkt nur noch ein Gast anwesend. Ein defekter Radsatz war Auslöser dieser Panne. Zum Schluß noch etwas: Es nützt wenig, jetzt mit Geschrei zu reagieren und zu lamentieren oder in gegenseitige Schuldzuweisungen zu verfallen oder gar jegliche Schuld von sich zu weisen; hier hilft nur eins, so banal es auch klingt: Jetzt muß kräftig in die Hände gespuckt werden, jeder muß anpacken, nur gemeinsam machen wir das in Schiefelage geratene und leckgeschlagene Schiff wieder flott.



Horst D. Handschuh

Der Balkan Expresß

Schon einmal habe ich über den „Balkan Expresß“ berichtet, den die Eisenbahnfreunde Friesland im Maßstab 1:87 im Bestand haben.

Nachdem das passende Wagenmaterial seitens der Modellbahnindustrie vorhanden war, konnte der Zug dem Aussehen um 1980 angeglichen werden. Heutzutage ist der „Balkan Expresß“ ebenso wie der vergleichbare „Tauern Expresß“ Eisenbahngeschichte, von seiner Schönheit und Anziehungskraft aber hat er unter Kennern nichts eingebüßt. Mitte der siebziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts wurde sein Laufweg auf die Strecke „Stuttgart – München – Wien – Budapest – Bukarest – Sofia – Athen“ beschränkt, an Paris blieb der Zug jedoch durch Kurswagen angebunden, und auch der Flügel nach Klagenfurt über Innsbruck ab München blieb erhalten. Immerhin umfaßte der „Balkan Expresß“ zwischen Stuttgart und München montags bis freitags 16! Reisezugwagen überwiegend neuester Bauart. Nur 2 Wagen stachen auf Grund ihres beachtlichen Alters hervor, beide stammten aus der Reichsbahnzeit, beide standen aber bei ausländischen Bahnverwaltungen in Diensten. Die SNCF (französische Staatsbahnen) setzten montags bis freitags noch einen ehem. Deutschen Schürzenwagen A³B⁵ mgf (ex AB4üe) ein, dieser Wagen schied 1982 wegen Ablauf der Frist ersatzlos aus dem Zugverband aus.

Noch interessanter ist der tschechoslowakische Schürzenspeisewagen Wrüe CSD Ara 1-0202. Erstens berührte der Zuglauf an keiner Stelle tschechoslowakisches Staatsgebiet, dennoch kam der Speisewagen umlaufbedingt in diesen Zug.

Nach Kriegsende hatte sich dieser Speisewagen schwerbeschädigt, teilweise ausgebrannt, auf dem Gebiet des ehem. Protektorats Böhmen befunden. Zunächst blieb der Wagen abgestellt und gammelte vor sich hin. Bei dem Speisewagen hatten sich noch weitere Schürzenwagen der deutschen Wehrmacht befunden, die sich zwar nicht mehr aufarbeiten ließen, wohl aber als Ersatzteilspender dienen konnten. 1952 benötigten die CSD dringend Speisewagen für internationale Verbindungen, und man entsann sich der Schürzenwagen. Tatsächlich gelang es, den Wr4üe Ara 1-0202 aufzubauen.

Als die CSD für D-Zug-Verbindungen ab Anfang 1970 zwischen Prag und Stuttgart sowie zwischen Prag und Athen den Speisewagen stellen mußte,

kam u.a. dieser Speisewagen zum Einsatz. Außerdem erhielt die CSD noch einen Schürzenspeisewagen im Tausch von der DR sowie 4 Speisewagen französischer Bauart von der JSG/CIWLT. Unser Speisewagen war seinerzeit in den Farben weiß und türkis lackiert worden, der Mitropa-Speisewagen der DR war rot, die JSG-Wagen blau bzw. weiß und blau. Da keiner dieser Speisewagen länger als bis 1982 Ablauffrist hatte, behielten alle Wagen ihren ursprünglichen Anstrich, nur die Anschriften und die Hoheitsabzeichen wurden übermalt.

Wie aber kamen diese Speisewagen in den „Balkan Expresß“?

In den Verbindungen von Prag nach Stuttgart bzw. Athen hatten die Speisewagen sowohl in Stuttgart wie auch in Athen lange Standzeiten, in einem Fall von sogar fast 20 Stunden, bedingt dadurch, daß die jeweiligen Gegenzüge in Stuttgart bzw. Athen mit Ziel Prag kurz vor Ankunft der Züge aus Prag abfuhr. Und genau zwischen den Ankunftszeiten dieser Züge in Stuttgart bzw. Athen lag die Fahrplantrasse des „Balkan Expresß“. So übernahm der „Balkan Expresß“ in Stuttgart den Speisewagen aus Prag, brachte ihn nach Athen und übergab ihn dort an den D-Zug nach Prag. Wenig später kam der Gegenzug aus Prag in Athen an, der „Balkan Expresß“ übernahm dessen Speisewagen, fuhr damit nach Stuttgart, um hier dann den Speisewagen an den D-Zug nach Prag abzugeben. Hätte man jedem Zug seinen eigenen Speisewagen zugeteilt, hätte man einschließlich von Reservewagen insgesamt 10 Speisewagen benötigt, so kam man aber mit nur 6 Speisewagen aus. Übrigens, der den Wilhelmshavenern gut in Erinnerung verbliebene D 183/184 hatte einen 6-tägigen Umlauf. Der fuhr von Wilhelmshaven in die Schweiz, von dort in die Niederlande, dann nach Italien, von dort zurück in die Schweiz, nachfolgend zu seinem Heimatbahnhof Karlsruhe, hatte einen Tag Pause, dann wieder in die Schweiz und anschließend zurück nach Wilhelmshaven. Einschließlich der Reservewagen mußte also jeder Wagen des D 183/184 siebenmal vorhanden sein, für den D 183/184 mußte die Bahn also bei insgesamt 13 Wagen je Zug 91!!! Wagen bereitstellen. Im Eisenbahner-Deutsch spricht man bei einem 6-teiligen Umlauf auch von 7 Stämmen



Horst D. Handschuh

N-Module

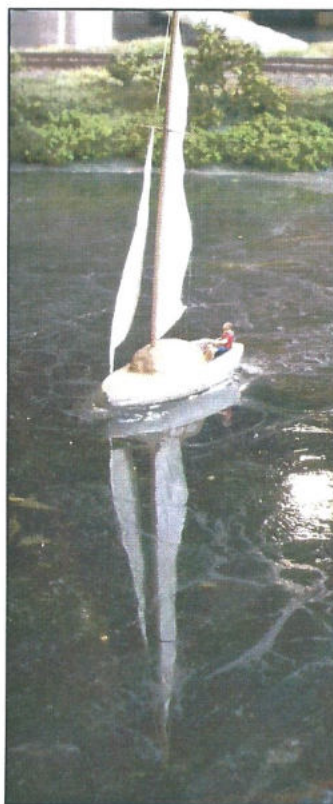
in Oldenburg

Fast hätte es geklappt, daß wir mal wieder in „voller Besetzung“, sprich 8 Mann hoch, eine Veranstaltung ausgerichtet hätten. Leider mußte Horst Klappauf in letzter Minute noch absagen. Die Arbeitsstelle ging vor.

Ansonsten lief die Veranstaltung ganz normal ab. Donnerstag einladen – am Freitag um 10⁰⁰ Uhr in Oldenburg / Weser-Ems-Halle ausladen und aufbauen. So Allmählich kommen wir mit unserer Modulanlage an die Leistungsfähigkeit der Truppe. Nach ca. 7 Stunden nahm die erste Lok eine Testfahrt unter die Räder. Die üblichen Nacharbeiten (Schienenstöße, mancherorts noch einmal genauer ausrichten etc.) waren irgendwann auch erledigt, so daß mit dem Anbringen des Vorhangs, ein wenig aufräumen, alle zusätzliche Ausschmückungsteile an den richtigen Platz und ganz wichtig, die Station für den Betriebsstoff umsetzen, die Aufbauphase ihr Ende fand. Gegen 18³⁰ Uhr ging es zurück nach Wilhelmshaven.

Am Samstag und Sonntag war jeweils von 10⁰⁰ - 18⁰⁰ Uhr Zuschauerzeit. Pünktlich zu Öffnung kam dann auch der Zuschauerstrom. Unsere Anlage war natürlich mit „Abstand“ die größte; demzufolge gab es bei uns auch das Meiste zu sehen. Da wir in Februar 2006 das letzte mal mit unserer Anlage in Oldenburg waren, gab es auch für die Profizuschauer einiges an Neuheiten zu begutachten. Absolut erfreulich war die Tatsache, daß wir ausnahmslos positive Anmerkungen zu allen Anlagenteilen bekamen. Es wurden, wie fast überall, viele Fragen zu der gesamten Themenpalette Anlagenbau uns allem was sonst noch dazugehört gestellt.

Wie immer war der Kamerawagen für die Kinder eine Attraktion. Irgendwie mußte man doch mal in Fernseher zu sehen sein. Da immer mit den richti-



gen Worten / Taten einzugreifen, war manchmal nicht ganz einfach.

Der Fahrbetrieb lief wie immer mal gut mal schlecht aber mit relativ wenigen Störungen. Manchmal waren einfach zu viele Garnituren im Einsatz, so daß es zu einem „Blockhopping“ kam.

Wie auf allen anderen Ausstellungen

auch, hätte man 4-6 Augenpaare gebraucht, um alle Kinderhände im Blick zu haben. Glücklicherweise haben viele Eltern selbst mit darauf geachtet, das die Kleinen nicht zu sehr auf die Anlage gegriffen haben.

Am Sonntag, früher Nachmittag war nach meinem Eindruck so viel auf unserem Stand los, daß man meinen könnte, wir sind in Bremen und nicht in Oldenburg.

Jede Veranstaltung hat, Gott sei Dank, auch mal ein Ende. Am Sonntag abend ging um 1800 Uhr der Abbau der Anlage von statten. Diesmal nach einem kurzen Briefing, wer macht wann was, mit einer Ordnung, die so noch nicht mitgemacht habe. Der Erfolg war, daß wir um 21³⁰ Uhr alles auf dem Lkw hatten. Ein richtig geordneter Rückzug!

 Horst Schneider



Jugendgruppe ganz groß



Wieder ist ein Jahr vergangen. Doch für die Jugendgruppe war es ein wunderbares Jahr. Zum Beispiel der jährliche Fahrtag in der Sporthalle der Voslapper Grundschule. Nur die Jugendgruppe war da um alles zu Steuern und zu kontrollieren. Das haben sie so gut gemeistert, daß es sogar von den Erwachsenen Lob gab. Auch an den Fahrtagen im Dezember hat die Jugendgruppe sich abgewechselt, um „Jever“ zu fahren. Doch das neue Jahr bringt Arbeit für die Jugendgruppe. Ganz „Jever“ muß repariert werden und hier und da wird wieder ein Modul gebaut oder repariert. Und in der nächsten Zeit kann jeder anhand eines Dioramas sein können beweisen.



Karsten Schaaf

Vivat Viadukt 2007

Wieder einmal veranstaltete die Gemeinde Altenbeken am Wochenende **29. Juni bis 1. Juli 2007** ein großes Fest rund um das Altenbekener Viadukt. Höhepunkt dieser Festveranstaltung war das große Eisenbahnfest rund um den Bahnhof Altenbeken.

Im Bahnhof Altenbeken wurde eine große Fahrzeugausstellung mit Personen- und Güterwagen, Diesel- und Eloks und natürlich den Stars der Veranstaltung, den Dampflokomotiven arrangiert. Außerdem wurden moderne Nahverkehrstriebwagen gezeigt.

Malerisch gelegen am Rand des Eggegebirges lud Altenbeken also ein, Nostalgie und Gegenwart der Bahn und eine wundervolle Landschaft zu genießen.

Wegen der Entfernung und der damit verbundenen langen Anreise habe ich mich auf Sonntag, dem 1.7.07 konzentriert.

Für die An- und Abreise bin ich mit einem Sonderzug des Vereins Lübecker Verkehrsfreunde (VLV) gefahren.

Dieser Verein betreut schon seit vielen Jahren den einzig noch verfügbaren Doppelstockwaggon der ehemaligen Lübeck – Büchener – Eisenbahn, der im Jahre 1937 von Linke-Hoffmann in Breslau gebaut worden ist.

Gezogen wurde er an diesem Tag von einer Diesellok der Baureihe **218** der Regionalbahn Schleswig Holstein.

So startete ich am frühen Morgen des 1. Juli 2007 mit der DB AG vom Oldenburger Hauptbahnhof, um den Sonderzug des VLV in Bremen zu erreichen. Doch leider war die Fahrt vorerst in Delmenhorst schon zu Ende, da durch einen Unfall an einem Bahnübergang zwischen Delmenhorst und Bremen die gesamte Strecke gesperrt werden mußte. Zum Glück dauerten die Untersuchungen vor Ort nicht allzu lange, so daß ich noch rechtzeitig im Bremer Hbf ankam, um dort den Sonderzug nach Altenbeken zu erreichen. Der alte Waggon und die schleswig-holsteinische Diesellok sorgten natürlich in Bremen Hbf für Aufsehen.

Die Fahrt ging dann weiter über die Strecke nach Hannover, doch ab Wunstorf befuhren wir die Güterumgehung Hannover und erreichten die Nord-Süd-Strecke am Bahnhof Messe/Lätzen.

Hier schwenkten wir dann ein auf die alte Nord-Süd-Strecke und erreichten dann nach zügiger Fahrt Northeim. Hier hatten wir einen längeren Aufenthalt, galt es doch, sich in den Fahrplan der Strecke von Herzberg (Harz)

nach Bodenfelde und weiter nach Ottbergen einzufädeln. Außerdem mußte im Bahnhofsbereich von Northeim eine „Sägezahnfahrt“ durchgeführt werden, weil es aus Richtung Hannover keine signaltechnisch gesicherte Ausfahrt Richtung Ottbergen gibt.

Nachdem der planmäßige Triebwagen Northeim in Richtung Bad Karlshafen verlassen hatte, folgten wir ihm im Blockabstand. Von Bodenfelde an begleiteten wir die Weser auf ihrem Lauf in Richtung Bad Karlshafen. Der Strecke Northeim – Bodenfelde droht die Stilllegung wegen geringen Verkehrsaufkommens in der nächsten Zeit. Von Bodenfelde an, wo die Strecke von Göttingen einmündet, stehen Sanierungsarbeiten an, wie wir sehen konnten. Das dort vorhandene zweite Streckengleis wird zwar schon lange nicht mehr genutzt, aber auf diesem Areal werden aber z.Zt. neue Signalanlagen installiert. Unterwegs in Wehrden staunten wir nicht schlecht!

Stand dort doch eine Großdiesellok der **OHE** vor einem sehr langen Holzzug, der gerade beladen wurde.

Hier zeigte es sich, wie auch andernorts, daß der Sturm „Kyrill“ der Bahn gute Frachten gebracht hat.

Die Station Ottbergen machte einen tristen, verkommenen Eindruck. Kaum noch etwas erinnerte an die große Vergangenheit dieses Bahnhofs. Alte Gleisanlagen waren vom Unkraut überwuchert, bzw. waren abgebaut worden. Der Bahnsteig selber zeigte sich in einem maroden Zustand.

Kurz vor Mittag erreichten wir dann den Bahnhof Altenbeken. Von hier haben wir dann noch eine besondere Fahrt nach Paderborn und zurück gemacht, um das Viadukt zu bereisen.

Viele Zuschauer säumten die Strecke, denn es wurden noch weitere Sonderzüge erwartet, bzw. waren schon eingetroffen.

Zurück in Altenbeken stürzte ich mich dann in den Trubel. Sehr viele Menschen waren gekommen, trotz des leider regnerischen Wetters, um das „**Bahnspektakel**“ zu erleben. Viele Sonderzüge, vor allem mit Dampfloks bespannt, hatten den Weg nach Altenbeken gefunden. So waren die Oberhausener mit ihrer **41 360** angereist. Aus Lengerich war die **50 3655** mit einem Sonderzug gekommen. Auch das Eisenbahnmuseum Vienenburg war mit ihrer **52 1360-2** dort, ebenso wie die Rintelner mit der **52 8038**. Einige dieser Dampfloks absolvierten über den Tag verteilt Sonderfahrten in die nähere Umgebung, um möglichst vielen Menschen den Eindruck einer Dampflokfahrt zu vermitteln, aber natürlich auch, um Geld in die Vereinskassen zu spülen.

Die Mittelweserbahn war mit ihrer blauer **1020 041** ebenso anwesend wie viele andere Vereine. So habe ich u.a. auch eine **798** Triebwagengarnitur erblicken könne, die vom Förderverein Schienenbus Menden angereist war.

Viel umlagert war auch der museale **VT 08** (Weltmeisterzug 1954) aus Braunschweig.

Alle waren mit eigener Kraft gekommen.

Neben dem Ausstellungsbetrieb mußte natürlich der normale Bahnbetrieb abgewickelt werden, was dem Personal hervorragend gelungen ist. Bei diesem Betrieb konnte auch die NordWestBahn gesichtet werden, die dort mit Talenten den Regelbetrieb abwickelt.

Nach einem ereignisreichen Tag wurde dann am späten Nachmittag die Rückreise angetreten. Hierfür wurde teilweise eine andere Trasse gewählt, die uns über Bad Pyrmont, Hameln und Wunstorf wieder nach Bremen führte. Hier verließ ich den Sonderzug und fuhr mit einem Regelzug wieder zurück nach Oldenburg.

Es war ein interessanter Tag mit einem so umfangreichen Programm, das man leider nicht voll ausschöpfen konnte. Doch die Anwesenheit so vieler verschiedener Fahrzeuge an einem Ort hat doch für viele unvergeßliche Eindrücke gesorgt. Wer noch einige Eindrücke dieser Veranstaltung auf sich wirken lassen möchte, kann im Internet unter www.vivat-viadukt.de fündig werden.



Hans-Jürgen Backer

Nachruf

Mit großem Bedauern mußten wir Ende 2007 den Tod von zwei Menschen zur Kenntnis nehmen, die unserem Verein lange Zeit verbunden waren.

Ende November verstarb unser

Ehrenmitglied

Frau Hester Kratzer.

Durch ihre Initiative und ihrem Einsatz war es uns erst möglich geworden, die damalige Denkmal-Lok 44 606 für die Nachwelt zu erhalten. Die Lok, die sich nun in der Obhut des Bahnarks Augsburg befindet, hätte ohne die u.a. von Frau Kratzer vermittelten Freigänger der JVA nicht lange in unserer salzhaltigen Luft überlebt. Ihre Verdienste für die Lok und dem Verein werden uns in guter Erinnerung bleiben.

Ende November verstarb unser **langjähriges Mitglied**

Hans Thorwächter

der durch seine helfende und freundliche Art allen denjenigen, die ihn kennenlernen durften, in guter Erinnerung bleiben wird.

Bis zu seiner Erkrankung hat er aktiv am Vereinsleben teilgenommen und war eine große Bereicherung für den Verein.

Es ist immer „schade“, wenn man einen guten Freund verliert und unsere aufrichtige Teilnahme gilt den Familien, die nun ohne diese „Menschen“ weiterleben müssen – wie wir auch. Damit aber deren Einsatz für den Verein nicht vergebens gewesen ist, liegt es nun an uns, das Erreichte zu bewahren bzw. weiter zu entwickeln, damit es weiterbestehen kann – über die Jahre hinaus.

Der Vorstand

Ansprechpartner:

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 569652 (ab 17⁰⁰ Uhr)

Fax.: 04421 - 56502

Thomas Ahle
Fritz-Reuterstr. 8
28386 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 64439

Konto: Sparda Bank

Kto-Nr.: 0001650190

BLZ: 400 605 60



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

Einladung zur Jahreshauptversammlung am 13.03.2008 in den Vereinsräumen in Voslapp / Wilhelmshaven.

Liebe Eisenbahnfreunde,

zur Jahreshauptversammlung am 13.03.2008 um 19.30 Uhr lade ich Euch hiermit recht herzlich ein und bitte um eine rege Teilnahme.

Tagesordnung:

- 1.) Begrüßung, Feststellung der fristgerechten Benachrichtigung der Mitglieder und Feststellung der Beschlußfähigkeit.
- 2.) Bericht des Vorsitzenden und Berichte der Spartenleiter.
- 3.) Bericht des Kassenwartes.
- 4.) Bericht der Kassenprüfer.
- 5.) Entlastung des Vorstandes.
- 6.) Wahl des neuen Vorstandes unter der Leitung des Wahlvorstandes.
- 7.) Wahl eines neuen Kassenprüfers.
- 8.) Vorstellung und Beschluß des Haushaltes 2008.
- 9.) Anträge.
- 10.) 30 Jahre EFF – Erste internationale Friesentreffen.
- 11.) Besonderes (25 + ...)
- 12.) Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen

J. Rode - Vorsitzender

Vorstandswahlen 2008

Bis zum 08.02.2008 gingen folgende Wahlvorschläge ein:

Vorsitzender	Rode, Jürgen
Stellvertretender Vorsitzender	Ahle, Thomas Eilerts, Hans
Kassenwart	Schulte, Dieter
Schriftführer	von Lehmde, Andreas

Die Vorstandswahlen finden während der Jahreshauptversammlung am 13.03.2008 statt.

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

Der Wahlvorstand



Horst D. Handschuh



Wilm Duden



Andreas von Lehmde