

FEBRUAR 2009

05.02. Monatsversammlung

MÄRZ 2009

05.03. Monatsversammlung

12.-15.03. N-Module **Faszination Modellbau Sinsheim****APRIL 2009****02.04. Jahreshauptversammlung**13.04. 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp**MAI 2009**

07.05. Monatsversammlung

JUNI 2009

04.06. Monatsversammlung

12.-14.06. Workshop: „Von Frau für Frauen“

JULI 2009

02.07. Monatsversammlung

AUGUST 2009

06.08. Monatsversammlung

SEPTEMBER 2009

03.09. Monatsversammlung

OKTOBER 2009

01.10. Monatsversammlung

NOVEMBER 2009

05.11. Monatsversammlung

DEZEMBER 2009

03.12. Monatsversammlung

13.12. ab 1900 Uhr Jahresabschlußessen

12.-13.12. Christkindelmarkt

11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp18.12. 18⁰⁰ bis 21⁰⁰ Uhr Nachtfahren auf der Vereinsanlage in Voslapp

Das Flügelrad



Jahrgang: 17
139. Gesamtausgabe

Nr.: 1/2009

Februar 2009

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
Der Vorstand gibt bekannt	3
Neujahrsempfang in Leeuwarden	4
Große Vereinsfahrt 2009	6
Die Reaktivierung der Küstenbahn	8
Wenn jemand eine Reise tut	12
Veranstaltungen, Termine	15

Einlegeblatt:

Einladung zur Jahreshauptversammlung

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:

An dieser Stelle möchte ich mich auch im Namen des Vorstandes einmal bei allen bedanken, die im letzten Jahr mitgeholfen haben, unser 30. Vereinsjahr so erfolgreich „über die Bühne“ zu bringen.

Die u.a. durchweg positive Resonanz bei den letzten Adventvorführungen zeigte, daß sich der „Endspurt“ gelohnt hat und wir auch bei der „Großanlage“ auf dem richtigen Weg sind.

Danke nochmals!

Auf den Weg haben wir auch unser neustes Projekt gebracht. Um für die Zukunft gewappnet zu sein und um neue Mitglieder zu gewinnen, werden wir in Zusammenarbeit mit dem BDEF und dem dortigen Arbeitskreis Frauen unter der Leitung von Heidi Wolf in diesem Jahr erstmalig ein spezielles Seminar für Frauen anbieten. Dieses Seminar soll im Juni (12. – 14.06.) stattfinden und wird von Heidi geleitet.

Vielleicht gelingt es uns ja dadurch, neue aktive Modellbahnerinnen für den Verein zu gewinnen. Ob sich der „Einsatz“ lohnt, wird die Zukunft zeigen. Wir sind aber optimistisch, denn nur wer nichts macht, hat schon verloren, bevor es richtig „losgeht“!

„Losgehen“ werden auch die „N-Moduler“ im März nach Sinsheim, um dort „Flagge“ zu zeigen. Die Vergangenheit hat uns gezeigt, daß die „Truppe“ auch diese „Herausforderung“ zu „meistern“ weiß.

2009 wird ansonsten, nach dem doch anstrengenden Jahr 2008, ein eher „ruhiges Jahr“ werden, was wir aber nutzen sollten, um unsere bisher „liegendebliebenen Arbeiten“ aufzuarbeiten und „Kräfte“ zu sammeln für 2010, denn für dieses Jahr sind schon wieder einige Ideen in der Planung. Ihr bekommt rechtzeitig Bescheid, sobald wir „Näheres“ wissen bzw. die Ideen sich als realisierbar erweisen.

Als „Realisierbar“ könnte sich aber in diesem Jahr wieder die „Große Vereinsfahrt“ im Oktober nach Augsburg erweisen, wenn rechtzeitig die Anmeldungen bei mir „eingehen“. Näheres hierzu findet Ihr in dieser VM an anderer Stelle.

Ich wünsche Euch nun viel Spaß beim Lesen der VM.

Ich hoffe, dass ich nichts „Wichtiges“ vergessen habe – die Einladung zur Jahreshauptversammlung 2009 findet Ihr auch in dieser VM.

Sollte das aber der Fall sein, bitte ich schon jetzt um Verzeihung, denn „Nobody“ ist perfekt.

 Jürgen Rode



Neujahrsempfang in Leeuwarden

In meinem Kalender gibt es als Eisenbahnfreund einen festen Termin. Das ist der jeweils erste Sonntag im neuen Jahr. Dann wird nämlich schon seit vielen Jahren von unserem befreundeten Verein

„Frieze Modellbahn Leeuwarden“

zum traditionellen Neujahrsempfang geladen.

So war es auch in diesem neuen Jahr 2009.

Am Sonntag, dem **4. Januar 2009** war es mal wieder so weit. Insgesamt machten sich 8 Mitglieder der **EFF** auf den Weg in die Niederlande. Da wir aus verschiedenen Richtungen kamen, trafen wir uns zunächst, wie schon oftmals, am ersten Autobahnparkplatz nach dem Emstunnel.

So kam es dann, daß ich aus Oldenburg kommend, als Erster auf den Parkplatz einbog. Kurz nach mir kam dann Lutz Unger, der Wim Duden mit an Bord hatte, und pünktlich kurz vor dem verabredeten Zeitpunkt kam dann auch Jürgen Rode mit dem Rest der Gästeschar an.

Nun galt es, möglichst gemeinsam nach Leeuwarden zu fahren, was auch gelang.

Dort angekommen, wurden wir mit großem Hallo begrüßt. Es war für viele ein freudiges Wiedersehen. Zunächst haben wir uns bei Kaffee und Kuchen von der Anreise erholt.

Danach galt es, sich im Anlagenraum umzusehen, um die Veränderungen in Augenschein zu nehmen.

Als erstes fiel mir auf, dass die Decke über der Cafeteria weiter in den Anlagenraum verlängert worden war. Uns wurde erklärt, daß man den N-Bahnern mehr Raum geben wollte zur Erweiterung der Anlage. Weiterhin fiel auf, dass auf dem linken Streckenabschnitt, wo sich eine Nachbildung des Bahnhofes Leeuwarden befindet, sich Einiges geändert hatte. Der Strang war verkürzt worden, und sah nach Baustelle aus. Die Ursache hierfür war der Umstand, daß man die Toilettenanlage auf Grund von Auflagen der Stadt habe erweitern müssen, und zwar für Männlein und Weiblein getrennt. Der notwendige zusätzliche Raum mußte beim Abschnitt des Bahnhofes Leeuwarden abgenommen werden.

Des Weiteren wollen die Leeuwardener nun diesen Strang der Modellbahnanlage komplett abreißen und neu gestalten. Der entsprechende Bauplan hing schon an der Wand.

Dieser neu aufzubauende Teil der Modellbahnanlage soll den verschiedenen Interessen und Möglichkeiten der Mitglieder mehr entgegenkommen. So sollen hier **3 Systeme** aufgebaut werden und zwar eine digitalisierte Wechselstromstrecke (MÄRKLIN), sowie eine analoge und eine digitalisierte Gleichstromstrecke. Damit sind dann alle Stränge der dortigen Modellbahnanlage mit diesen 3 Möglichkeiten ausgestattet.

Dann ergriff der erste Vorsitzende des Vereins das Wort und begrüßte alle Anwesenden und berichtete von den Aktivitäten des verflossenen Jahres. Danach wurde die gleiche Ansprache noch einmal auf Deutsch vorgetragen. Ich empfand dieses als eine besonders nette Geste uns gegenüber. Außer uns waren auch Abordnungen von Leer und Rhede angereist. Nach vielen Gesprächen und guter Verpflegung haben wir uns dann am frühen Nachmittag wieder auf die Heimreise begeben.

Es war mal wieder, wie schon so oft, ein sehr schöner Tag unter Freunden in Leeuwarden!



Hans-Jürgen Backer



Große Vereinsfahrt 2009

vom 23. bis 26. Oktober

nach Augsburg

Auf Grund der Nachfragen ist für dieses Jahr geplant, doch einmal unsere „alte Denkmal-Lok 44 606“ in ihrer neuen Heimat im Bahnpark Augsburg zu besuchen.

Als idealer Zeitpunkt bietet sich hier nun der Zeitraum vom 23. bis 26.10. (Fr. – Mo.) an, denn am 25.10. feiert der Bahnpark ein großes „Familienfest“ anlässlich der feierlichen Übergabe der 11. Gastlok. So besteht die Möglichkeit, den Bahnpark in seiner ganzen „Ausdehnung“ während einer schönen Veranstaltung einmal kennen zu lernen.

Für den Samstag (24.10.) besteht die Möglichkeit einer Stadtrundfahrt bzw. die Erkundung von Augsburg auf „eigener Faust“ – evtl. gelingt es aber auch, noch einen Besuch bei der Augsburger Lokalbahn zu organisieren.

Der Fahrpreis beträgt pro Person im Doppelzimmer 250,- € bzw. im Einzelzimmer 340,- €.

Im Preis enthalten sind die Hin- (mit Frühstück) und Rückfahrt WHV – A – WHV, 3x Hotel – Übernachtung mit Frühstücksbuffet sowie Transferfahrten innerhalb Augsburg.

Die Zusatzkosten für die Halbpension (zusätzlich warmes Abendessen) belaufen sich pro Personen und Essen auf **16,- €**.

Die Anfrage für eine evtl. Stadtrundfahrt in Augsburg läuft noch und käme dann noch hinzu.

Damit aber die Planung auf einer „realistischen Datenbasis“ vorangetrieben werden kann, möchte ich doch alle Interessierten bitten, sich doch schnell-

stens bei mir zu melden, um sicherstellen zu können, dass die Kosten für jeden „Einzelnen“ im „Rahmen“ bleiben.

Platzreservierungen werden ab sofort unter der oben angeführten Anschrift entgegengenommen. Die Platzzahl ist auf 30 Personen begrenzt – der Eingang der verbindlichen Anmeldungen bestimmt die „Mitfahrt“!

Über eine rege Beteiligung würde ich mich freuen.

Zeit für evtl. Vorschläge ist auch noch!

Alle weiteren Informationen – auch wegen der Bezahlung – kommen zum späteren Zeitpunkt.



Jürgen Rode

Die Reaktivierung der Küstenbahn

Die Kommunalpolitik in Wittmund und Esens befürwortet die geplante Reaktivierung der 12,5 km langen Küstenbahn – Bahntrasse, da sie große Chancen für den Personen- und dem Güterverkehr bedeutet.

Wittmund / Esens - Der Kreisverband der Jungen Union (JU) begrüßt die Bestrebungen im Altkreis Norden zur Reaktivierung der Küstenbahn auf dem 12,5 km langen Teilstück zwischen Dornum und Esens. Die Chancen, die sich mit der Maßnahme in der Region Ostfriesland damit sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr ergeben, werden eindeutig befürwortet. Zum einen wird der Personennahverkehr (ÖPNV) für die hiesige Bevölkerung durch die durchgehende Bahnverbindung zwischen Sande und Norden verbessert und zum anderen würde eine Ergänzungsstrecke als Hinterlandverbindung für

den Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven damit neu entstehen. Es müsse hier im Bereich des Gewerbegebiets am Ostierner Berg ein Gleisdreieck in Richtung Bahnhof Schortens-Heidmühle neu gebaut werden. Wie erfolgreich der Personenverkehr auf der Schiene in Ostfriesland ist, beweist die („totgesagte“)



Verbindung der NordWestBahn (NWB) zwischen Sande und Esens bereits seit Jahren.

Der Hintergrund: Seit den 1950er Jahren ist das zuvor recht umfangreiche Bahnnetz auf der ostfriesischen Halbinsel im Lauf der Jahrzehnte deutlich ausgedünnt worden.

Zunächst wurden die Strecken von Aurich nach Wittmund und von Esens nach Bengersiel in den 1960er Jahren eingestellt. Der Personenverkehr der Bundesbahn wurde immer unwirtschaftlicher, denn es wurde vermehrt auf das eigene Auto umgestiegen.

Infolgedessen wurden in den 1980er Jahren auch die Bahnverbindungen Jever – Harle,

Norden – Dornum, Aurich – Abelitz in Ostfriesland stillgelegt, später auch der Personenverkehr auf der Strecke von Esens nach Norden eingestellt. Kurze Zeit später sollte die Verbindungsstraße zwischen Esens und Dornum verbreitert werden. Dazu wurde dann die parallel verlaufende Bahnlinie zwischen beiden Orten demontiert. Es hieß um mehr Platz für die Straße zu bekommen.

Das Ende der Küstenbahn am „Endpunkt Esens“

Von März 1999 bis November 2000 fuhren sanierungsbedingt auch keine Züge nach Wittmund.

Erst als im November 2000 die NordWestBahn wieder attraktive Bahnverbindungen anbot und in den Folgejahren die Fahrgastzahlen wieder stiegen, keimte neue Hoffnung für die Küstenbahn auf.

Bisheriger Höhepunkt war die Wiederinbetriebnahme des Haltepunktes Burhafe. Darum wurde eine Verlängerung der Bahnlinie von Esens nach Bengersiel angeregt.

Nachdem am 04. April 2008 die Bahnlinie vom Windenergieanlagenhersteller Enercon in Aurich nach Abelitz, an der Bahnstrecke Norden – Emden gelegen, in Betrieb genommen wurde, wurden auch die möglichen Trassenvarianten für die Güterzugverbindung in Auftrag gegeben. Mit einer in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie der Städte Emden, Aurich und Wittmund scheint sich für den direkten Schienenverkehr eine neue Lösung anzubahnen.

Nach Meinung der JU – Wittmund zeichnet sich derzeit ein positiver Trend zur Reaktivierung der Küstenbahn ab, der durch die guten Erfahrungen mit



der NWB in letzten Jahren zusätzlich gefördert wird. Außerdem ist die JU Wittmund der Auffassung, dass die Reaktivierung eine Verbesserung der lokalen Infrastruktur mit sich bringen würde.

Nicht nur für die Sportfans, usw. gäbe es nach dem Lückenschluss eine Vielzahl von Bahnreisenden, die kostengünstig zur (Fachhoch-) Schule, zur Arbeit, zu Volksfesten in die an der Strecke gelegenen Städte gelangen. Zudem wäre die durchgehende Bahnlinie Norden – Sande / Wilhelmshaven (Jade-Weser-Port) ebenso für die örtliche Wirtschaft (Rehau, VW, Raiffeisen...) genauso von Bedeutung.

Neben der zweigleisigen Hinterlandanbindung des Tiefwasserhafens JWP in Wilhelmshaven über Oldenburg nach Bremen, stünde eine zweite Anbindung des Hafens über Norden, Emden, Münster bis in das Ruhrgebiet und Südwestdeutschland, sowie nach West-Europa zur Verfügung. Museumseisenbahn-Zug der Küstenbahn.

Der Bahnknoten Bremen wäre somit entlastet, zumal Ostfriesland im Bahnhof Norden hier schon die Güterzüge nach Süd- und Ostdeutschland, sowie in die südlichen und östlichen Staaten Europas unterwegs sind.

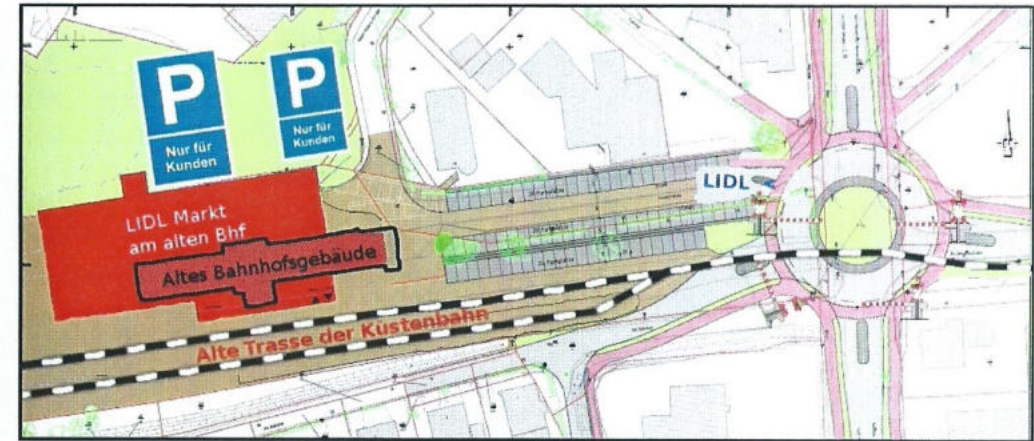
Für eine Reaktivierung der bisherigen Bahntrasse spricht außerdem der relativ kurze Lückenschluss von nur 12,5 km Länge. So könnten die Badeorte an der Küste durch so genannte Zubringer-Busse mit den Bahnhöfen und Haltepunkte der Küstenbahn besser erreichbar werden. Reisende könnten dann durchgehend von Wilhelmshaven/Sande bis Norden/Emden per Bahn an der Küste der Ostfriesischen Halbinsel entlang fahren.

Sofern alle Städte und Gemeinden entlang der Strecke Norden – Sande die Machbarkeitsstudie finanzieren; und diese zu dem Ergebnis führt, dass eine Reaktivierung der Küstenbahn sinnvoll ist, sollte mit dem Lückenschluß



Originalplan Bahnhofsgelände Esens

zeitnah mit der Fertigstellung des Jade Weser Ports in Wilhelmshaven begonnen werden. Hierzu muss die Stadt Esens noch mit in das Vorhaben zurückgeholt werden, die auf dem Gelände der alten Küstenbahntrasse lieber einen Verbrauchermarkt haben möchte. Wie hier die Lösung aussehen kann, zeigen die nach folgenden Pläne der Stadt Esens.



Hier ist der Originalplan zu sehen, wonach die Stadt Esens plant, einen neuen Kreisverkehr zu bauen und für den dann abgerissenen, alten Bahnhof Esens einen neuen Verbrauchermarkt mit den Parkplätzen zu bauen. Die Trasse der Küstenbahn wäre dann jedoch durch Überbauung verschwunden.

Die Reaktivierung der Küstenbahn:

Auf dem nächsten Plan wird gezeigt, wie die Pläne der Stadt Esens mit der Wiederherstellung der alten Bahntrasse Esens - Dornum und eines neuen Verbrauchermarkts in Einklang zu bringen sind.

Hier wird nun einfach ein kombinierter Kreisverkehr mit Halbschranken gebaut, um die Züge in den neuen Kreuzungsbahnhof Esens einfahren zu lassen. Der Verbrauchermarkt wird ein wenig nach Norden verlagert, was durch den Zukauf von Grünland aus unmittelbarer Nachbarschaft durchaus möglich ist. Somit kann die Bahntrasse weiterhin genutzt werden und für den Verbrauchermarkt und die Parkplätze müsse die Trasse nicht mehr überbaut werden.

Wenn Jemand eine Reise tut.....

Besuch beim „Wilden Robert“

Mein diesjähriger Urlaub führte mich im Herbst in den Spreewald. Bei schönem Herbstwetter konnte man viele kleine Reisen unternehmen, denn der Ort Lübben ist hervorragend als Ausgangspunkt für Erkundungsreisen in die nähere und weitere Umgebung geeignet.

So hatte ich mir u.a. diesmal vorgenommen, den „**Wilden Robert**“ zu besuchen. Aus dem Internet hatte ich mir schon zu Hause den Fahrplan ausgedruckt. Nun wusste ich also, daß er am **28.9.2008** zwischen Oschatz und Mügeln mit einer Dampflok unterwegs sein würde.

Also hieß es, am 28. September früh auf zu stehen, denn von unserem Quartier in der Nähe von Lübben war es doch noch eine ziemlich lange Strecke, um an die Eisenbahnstrecke zu gelangen. Auf Grund des Fahrplanes hatte ich vorgesehen, von Mügeln nach Oschatz und wieder zurück zu fahren. In der Gegenrichtung wäre ein Aufenthalt in Mügeln zu lang gewesen.

So kam ich denn frohen Mutes gegen **13¹⁵** in Mügeln an, nachdem ich vorher noch wegen Straßenbauarbeiten eine umfangreiche Umleitung fahren mußte. Hier gab es gleich eine herbe Enttäuschung. Wegen eines Schadens konnte die geplante Dampflok **99 1576-5**, eine **sächsische IV K** leider nicht eingesetzt werden. So mußte heute die Diesellok **199 031-6** Sonntagsdienst machen.



Die Züge der Döllnitzbahn sind regulärer **ÖPNV** und keine Museumsbahn. Sie lebt jetzt hauptsächlich vom Schülerverkehr, den sie im Auftrage der Landkreise und Kommunen an der Strecke durchführt.

Ursprünglich lebte die Bahn vom Kalksteintransport. Dieser Grundstoff für vielfältige weitere Verarbeitung wurde in Kemmlitz in der Nähe von Mügeln gewonnen und mit den Schmalspurwaggons nach Oschatz transportiert. Hier war Anschluß an die Normalspurige Staatsbahn. Hier wurde das Material in einer extra errichteten Umschlagsanlage auf die Normalspurwaggons umgeladen. Man hatte hierfür keinen Rollbockverkehr eingerichtet. Im Jahre **2002** wurde dieser Transport leider eingestellt, weil angeblich der Abtransport per Lkw wirtschaftlicher war. So stand die Döllnitzbahn plötzlich vor einem großen Existenzproblem. Doch die anliegenden Kommunen und Landkreise bildeten dann die **DBG** (Döllnitzbahn GmbH) und beauftragten sie mit dem Transport der Schüler. So ist heute die Döllnitzbahn ein Bestandteil des **ÖPNV** und fährt planmäßig 5-mal täglich die Strecke Mügeln - Oschatz. Hier besteht Anschluß an die Züge der DB AG auf der Strecke Dresden - Leipzig.

Pünktlich um **13³²** setzte sich der kleine Schmalspurzug in Bewegung. Er bestand aus 3 Personenwaggons und einem Gepäckwagen, der auch gleichzeitig den Dienstraum für den einzigen hauptamtlichen Mitarbeiter des Zuges, den Schaffner, war. Im Zug gilt der MDV-Tarif, also keine besonderen Fahrkarten. Wenn allerdings



die Dampflok eingesetzt wird, was ca. 50-mal im Jahr an Wochenenden der Fall ist, muß ein „Dampfzuschlag von 2,50 €“ gezahlt werden.

So zog uns nun die Diesellok durch das landwirtschaftlich geprägte Land. Einige Haltestellen waren in bestem Zustand. Man merkte, daß sie erst vor kurzem total neu gebaut worden waren. Nach gut einer halben Stunde Fahrt erreichten wir den Endpunkt der Strecke in Oschatz. Der letzte Streckenabschnitt war besonders interessant, weil wir z.T. auf einem **3-Schienen-Gleis** unterwegs waren. In Oschatz wurden früher die in der Nähe des Bahnhofs angesiedelten Industriebetriebe mit normalspurigen Waggons bedient. Da-

für war auf der Strecke der Schmalspurbahn ein 3-Schienen-Gleis verlegt worden um das Umladen der Ladung zu verhindern.

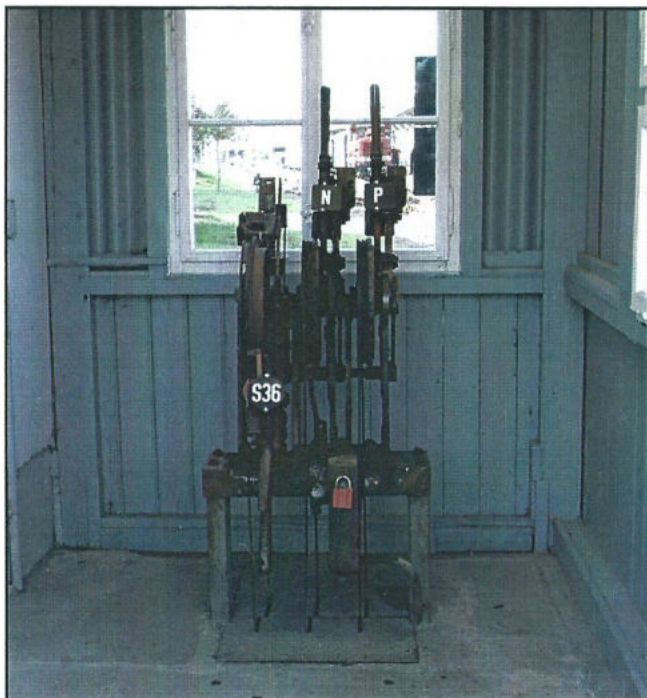
Der Zug war mäßig gefüllt. Einige Fahrgäste strebten gleich dem Bahnhof der DB zu, um kurz danach mit der DB weiter zu fahren. Hier hatte unser Zug nun etwas Aufenthalt, der u.a. für den Lokumlauf genutzt wurde.

Um 14⁴⁵ ging es wieder zurück. Kurz vorher erreichte eine Regionalbahn den Bf Oschatz, mit dem mehrere Fahrgäste ankamen, von denen einige mit der Döllnitzbahn weiter fahren wollten. Um

15²⁴ erreichten wir dann wieder den Ausgangspunkt unserer Fahrt, den **Bahnhof Mügeln**. Das Gebäude wird nicht mehr von der Bahn genutzt und macht einen sehr heruntergekommenen Eindruck. Im ehemaligen Güterschuppen hat der Förderverein der Döllnitzbahn ein kleines Museum eingerichtet, das uns mit sehr viel Engagement gezeigt wurde. Der Förderverein sorgt auch dafür, dass u.a. die Dampflok einsatzfähig bleibt und ist sehr rührig wenn es darum geht, Spenden zu sammeln. Ich war allerdings sehr negativ überrascht, in welchem desolaten Zustand auch die Bahnsteige im **Bf Mügeln** waren! Wenn hier regelmäßig öffentlicher Verkehr stattfindet, sollten zumindest die Bahnsteige vernünftig sein. Hier gibt es nur sehr niedrige Kiesstreifen, so daß man in die Waggons regelrecht klettern muß!

Nach diesen gesammelten neuen Eindrücken ging es dann wieder zurück in unser Urlaubsquartier im Spreewald.

Wer mehr über die Döllnitztalbahn erfahren möchte, findet weitere Infos unter www.wilder-robert.de



Hans-Jürgen Backer

Ansprechpartner:

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven

Tel.: 04421 - 569652 (ab 17⁰⁰ Uhr)

Fax.: 04421 - 56502

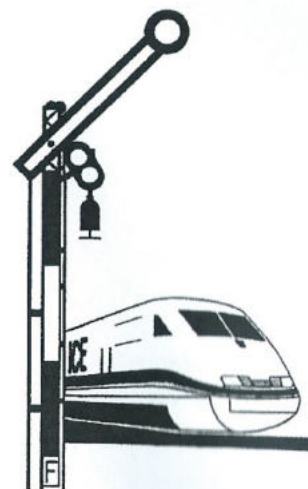
Thomas Ahle
Fritz-Reuterstr. 8
28386 Wilhelmshaven

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

An alle Mitglieder

Es schreibt Ihnen:

Jürgen Rode
Glettkauer Weg 8
26388 Wilhelmshaven, 01.02.07
Tel. 04421 569652

Einladung zur Mitgliederversammlung am 02.04.2009 in den Vereinsräumen in Wilhelmshaven-Voslapp um 19.30 Uhr

Liebe Vereinsmitglieder,

zur Jahres-Mitgliederversammlung am 02.04.2009 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 Kassenwarts
4. Bericht der Kassenprüfer
5. Entlastung des Vorstandes
6. Neuwahl eines Kassenprüfers
7. Vorstellung und Beschluß des Haushaltes für 2009
8. Anträge
9. Verschiedenes
u.a. mit diesem schon bekannten Thema:
- Auf Grund der immer wieder auftauchenden Diskussion über eine eventuelle Digitalisierung der Vereinsanlage (wann, wie, was etc.), möchten wir an dieser Stelle das Thema einmal auf die Tagesordnung setzen. Es soll u.a. eine Arbeitsgruppe eingesetzt werden, die das Thema „Digital“ einmal ausführlich für uns ausarbeitet und – sollte es auf Zustimmung stoßen – auch umsetzt.

Es hat jeder die Möglichkeit hier zu diesem Thema sich zu äußern bzw. mitzuwirken, sodass wir uns hoffentlich auf breiter Basis für die Zukunft aufstellen können.

Mit freundlichen Grüßen
Jürgen Rode