

JANUAR 2003

25./26.01. Messe in Bad Salzuflen
Wir sind dort mit den H0 Modulen vertreten

FEBRUAR 2003

15./16.02 Oldenburg
Wir sind mit den N Module in der Weser Ems Halle

20.02. Jahreshauptversammlung**MÄRZ 2003**

06.03. Monatsversammlung

APRIL 2003

03.04. Monatsversammlung
21.04. Ostermontag
Von 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp
29.04. „Ungezwungene“ Geburtstagsfeier im Vereinsheim
(25 Jahre Eisenbahnfreunde Friesland)

MAI 2003

03.05. Samstag
Von 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp
08.05. Monatsversammlung
18.05. Sonntag
Von 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

JUNI 2003

05.06. Monatsversammlung
09.06. Pfingstmontag
Von 11⁰⁰ bis 18⁰⁰ Uhr Vorführung der Vereinsanlage in Voslapp

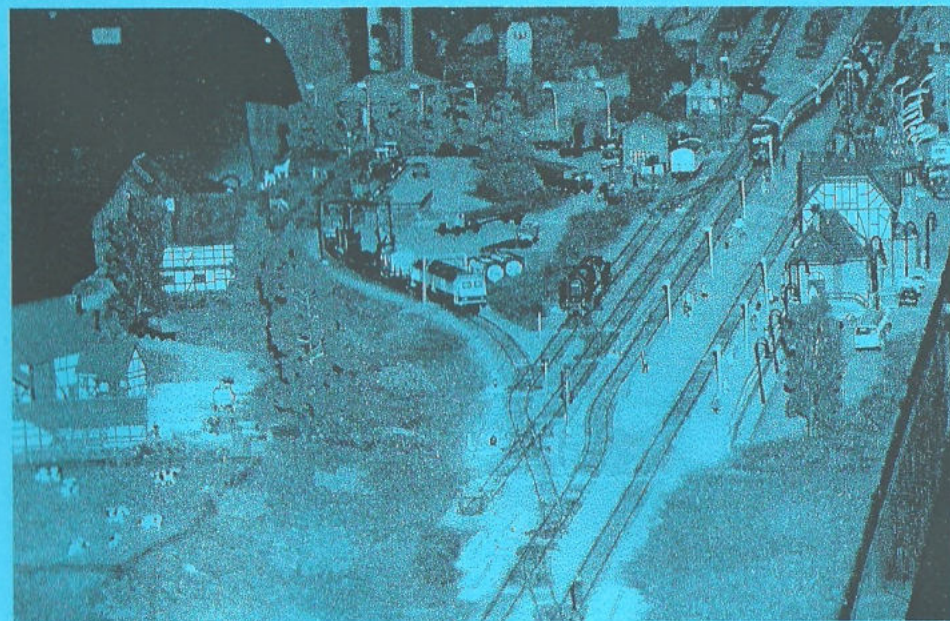
JULI 2003

03.07. Monatsversammlung
05./06.07. Wochenende an der Jade
Draisinenfahrten auf den Gleisen des Arsenalgeländes – mit Info
/ Verkaufsstand

Das Flügelrad



Vereinsmitteilung der Eisenbahnfreunde Friesland e.V.



Jahrgang: 11
121. Gesamtausgabe

Nr.: 1/2003

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
In eigener Sache	3
Der Vorstand gibt bekannt	4
Einladung zur Jahreshauptversammlung	
EURO-Modell in Bremen	5-7
Reisebericht Salzburgfahrt	8-11
Kennzeichnung des Rollenden Materials	12-13
Der Farb-Code	
Internet-Links	14
Vereinsdaten, Konto, Beiträge	15
Veranstaltungen, Termine	16

Impressum

Redaktion: Horst Schneider & Hans-Jürgen Forster
 Layout: Horst Schneider
 Druck: Jürgen Rode

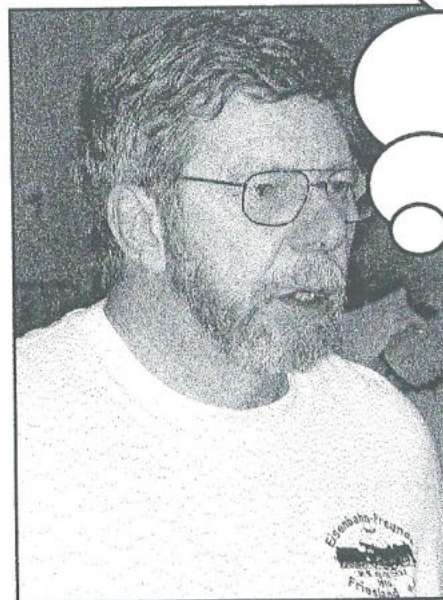
Die von den Vereinsmitgliedern verfaßten Beiträge müssen inhaltlich nicht mit der Redaktion übereinstimmen. Änderungen und Kürzungen vorbehalten. Anonyme Beiträge werden nicht abgedruckt.

Ich habe mit dieser Ausgabe die Redaktion und Gestaltung der Vereinszeitung übernommen. Da ich selbst kein so guter „Artikelschreiber“ bin, hoffe ich auf die tatkräftige Unterstützung **aller** Mitglieder, um dieses Blatt mit interessanten Beiträgen und Anekdoten zu füllen. Gedankliche Ergüsse zu jedem Thema das mit der Bahn zu tun hat, dürfen auch unaufgefordert bei mir auflaufen. Aber bitte mit Urheberangabe. Ansonsten werde ich jeweils gezielt einzelne Mitglieder ansprechen und um entsprechende Beiträge anfragen.

Ich bin **fast** jeden Dienstag im Verein anzutreffen.
 Oder schickt mir einfach eine E-Mail mit Eurem Artikel unter schneider.whv@t-online.de
 mit dem Stichwort - FLÜGELRAD - .

In diesem Sinne hoffe ich auf eine gute und fruchtbare Zusammenarbeit.

Horst Schneider



Der Vorstand gibt bekannt:

Einladung zur Jahreshauptversammlung

am 20.02.2003

im Vereinsheim Flutstraße 206

Beginn 19³⁰ Uhr

- Begrüßung, Feststellung der Ordnungsmäßigkeit, Bekanntgabe Tagesordnung
- Bericht des Vorstandes / Kassenwartes
- Bericht der Kassenprüfer
- Diskussion der Vorpunkte
- Entlastung des Vorstandes
- Vorschau 2003 / Etatplanung 2003
- Verschiedenes; a) Der Einzug der Mitgliedsbeiträge erfolgt für alle ab 2003 quartalsmäßig. Auch die „Selbstzahler“ haben, sofern sie nicht auf „Einzug umsteigen“, ab 2003 pro Quartal zu zahlen
- b) 25 Jahre EFF und die dazu stattfindenden Veranstaltungen

Anregungen und/oder Anträge müssen bis zum 17.02.2003 beim Vorstand in schriftlicher Form vorliegen, um bei der Jahreshauptversammlung berücksichtigt zu werden.

Der Vorstand

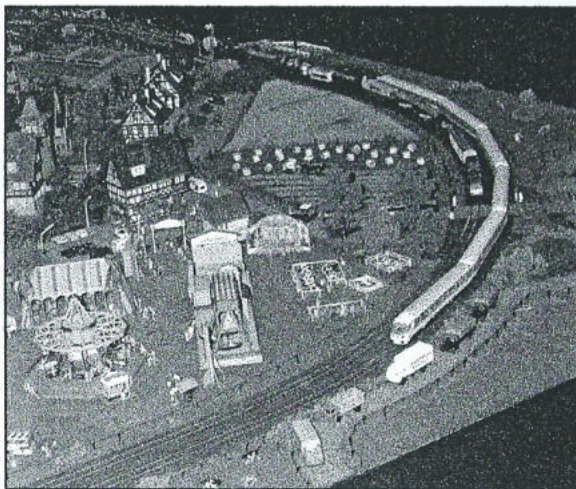
EURO-Modell 2002 in Bremen

Die EURO-Modell rief schon zu Jahresbeginn und unser Verein war gern bereit, auch dieses Jahr mit einer Anlage teilzunehmen allerdings nach einem Vereinsbeschuß die N-Modulgruppe alleine als Vertreter der Eisenbahnfreunde Friesland, da das Kostendiktat immer strengere Formen angenommen hat und der letztjährige Auftritt nicht die ungeteilte Zustimmung des Veranstalters gefunden hatte. Dieses Jahr wollten wir verlorenes Terrain auf dem Imagesektor wieder zurückgewinnen und so begannen umfangreiche Vorbereitungen für eine ansehnliche Anlage mit ansprechendem Betrieb.

Dafür war es nicht nur erforderlich, die eigenen, privaten Module auf Vordermann zu bringen, sondern besonders die Bauvorhaben des Vereins in die Realität umzusetzen, nämlich ein Eckmodul, das im Rohbau schon existierte, fertigzustellen und den geplanten Abzweiger zu bauen, der uns mehr Fahrvarianten bringen sollte. Darüber hinaus machten wir uns Gedanken, wie der zukünftige Fahrbetrieb mit wenig Personaleinsatz gefahren werden könnte. Das Ergebnis hieß: Einbau einer Blocksteuerung, die ebenfalls modular aufgebaut sein und das Fahren mit moderner Elektronik unterstützten sollte. Alle Forderungen waren noch nicht umgesetzt und uns war klar, daß uns in dieser Form eine Premiere bevorstand.

Es ist dem unermüdlichen Einsatz weniger Leute mit viel Zeit und Engagement zu verdanken, namentlich Horst Schneider, Thomas Ahle und Peter Janßen, daß alle N-Vereinsmodule zeitgerecht einsatzfähig wurden, sowohl technisch als auch optisch. Ein ausdrücklicher Dank an dieser Stelle, natürlich auch an diejenigen, die Zuhause im stillen Kämmerlein ihre eigenen Module einsatzreif aufpoliert haben.

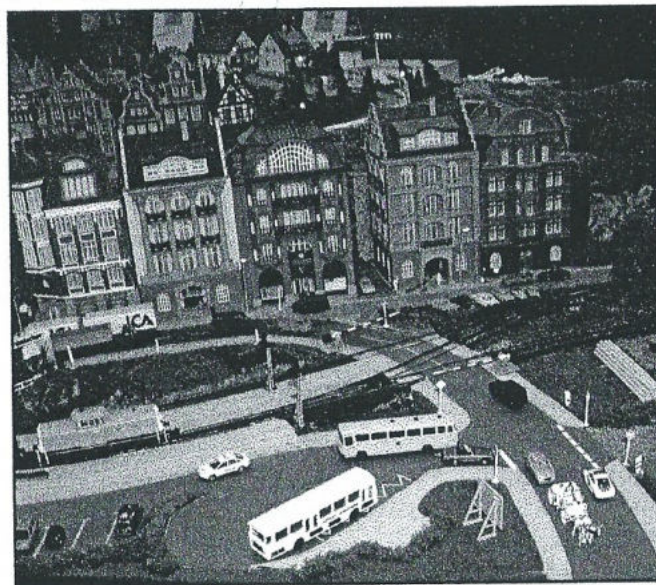
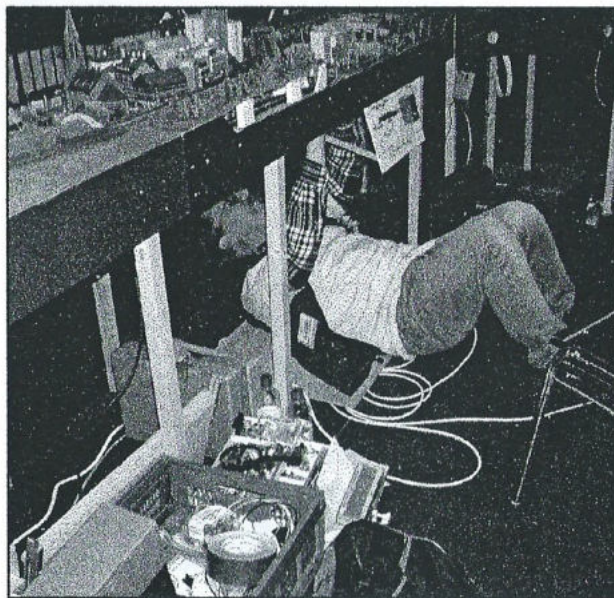




Der Fahrplan sah vor, am Mittwoch Abend in Voslapp schon den Großteil zu verladen, den Rest am Donnerstag Vormittag und ab Nachmittag in Bremen den Aufbau zu beginnen. Dank eines schon vorher erdachten Aufbauplanes konnten wir ohne Schwierigkeiten die uns zur Verfügung stehende Fläche mit unseren Modulen füllen. Daß der Bau eines Abzweigers sehr sinnvoll war, konnte schon am Nachmittag bewiesen werden, als unsere Mitstreiter

Hartmut und Dieter aus Zetel, die am Abzweiger anflanschen sollten, noch nicht eingetroffen waren. Auch ohne sie konnte die noch nicht fertige Modulanlage bereits einen Teilbetrieb zum Testen der neuen eingebauten Technologie aufnehmen. Nun mußte sich zeigen, ob unser Konzept der Blocksicherung schlüssig und richtig war und im Verbund auch funktionsfähig, denn trotz einiger Vortests im Verein und der professionellen Arbeit von Horst blieb noch ein Rest Unsicherheit. Langsam beschleunigend und ohne Schwierigkeiten bewegte sich der erste Zug über alle Schnittstellen und zeigte schon nach einer Runde, daß

manuell gesteuerte und automatische Abschnitte miteinander harmonisierten. Nicht nur uns, sondern besonders dem Publikum konnte eindrucksvoll gezeigt werden, daß auch in der Baugröße „N“ den kleinen Maschinen „Fahrkultur“ beigebracht werden kann. Erst eine hohe Zugfolge und fast 100%-ige Auslastung zeigte uns, daß



noch Nachbesserungen an unserem System vorzunehmen sind, kleinere Störungen konnten schnell behoben werden. Etwas länger dauerte die Suche nach Fehlfunktionen auf den Modulen von Dieter und Hartmut, deren eingebaute Elektronik immer noch einer gewissen Betriebsdauer nicht exakt funktionieren wollte. Die Diagnose erstreckte sich auf sämtliche Bauteile und erst als wir einen schwer zu findenden Fehler in der

Versorgungsspannung ausmachten, konnten die Probleme beseitigt werden; auch der Zweig wurde in den Betrieb integriert. Damit konnten wir eine technisch so wie optisch variantenreiche Anlage präsentieren, die keinen Vergleich mit anderen Anlage zu scheuen braucht.

Die Zuschauer dankten es uns mit sehr viel Interesse und auch Verständnis für die kleinen Problemchen, die während des Betriebes auftraten. Jede Ausstellung hat ihre eigenen Bedingungen und Gesetze, nicht alles verläuft immer nach Plan und nicht nur bei uns. Unserem Teamgeist tat das keinen Abbruch, die Stimmung war immer gut, auch wenn es manchmal an den Nerven zerrte, Fehler nicht im ersten Ansatz in den Griff zu bekommen und das vor Publikum bei laufendem Betrieb begleitet von vielerlei „Fachkommentaren“; dennoch kann man unsere Premiere als gelungen und erfolgreich bezeichnen.

Das größte Lob spendete der Veranstalter, dem unsere neue N-Modul-Anlage so gut gefiel, daß er uns gefragt hat, ob wir noch an weiteren Terminen teilnehmen können. Dem Wunsch werden wir gerne nachkommen, wenn wir handelseinig werden. Dann steht dem nächsten Auftritt im Februar in Oldenburg nichts mehr im Wege.



Reisetagebuch der Salzburgfahrt

Sonne - Schnee - Eisenbahn

Eine Reise mit den Eisenbahnfreunden Friesland nach Bayern/Salzburg
Nur schemenhaft hebt sich der Bus der Firma Fass aus dem Dunkel des regenverhangenen Morgens (5.30Uhr!) als ich am 28.9.02 den Abfahrts- punkt erreiche. Obwohl ich noch fast 10 Minuten vor der Abfahrtszeit ankomme, ist der Bus beinahe voll und ich habe das Gefühl zu spät zu kommen.

Noch ein Zwischenstop in Varel und alle Mitreisenden sind an „Bord“. Über Hannover, Kassel, Würzburg, Nürnberg, München geht es bis nach Ainring (Freilassing) zu unserem „Hauptquartier“. Während es im Norden noch regnet wird es nach Süden immer Besser und wir überfahren die Bayerische Staatsgrenze bei schönstem Sonnenschein!

Nach einem kleinen Gang und einem guten Essen besteht bei fast allen Beteiligten der Wunsch erst mal die gute Unterbringung zu testen, d.h. zu schlafen!

Am 29.9.02

geht es morgens um 9.00 Uhr schon wieder los, Fahrt durch das Berchtesgadener Land steht auf dem Programm, was die Flachlandtiroler da wohl erwartet? Auf jeden Fall haben wir den ganzen Tag sehr gutes Wetter und eine herrliche Sicht von den Bergen, die, da in der vorherigen Woche Schnee gefallen war, alle eine weiße Haube aufhatten!

Also geht es mit der Gummibahn in die Berge und Höhepunkt war der Besuch auf dem Kehlstein, dem einzigen noch im Original stehenden Berghaus auf dem Obersalzberg. Nach einer abenteuerlichen Fahrt mit einem besonders ausgerüsteten Bus (wieder Gummibahn!) ging es die letzten 124 Meter mit einem mit Kupferblechen ausgeschlagenen Aufzug auf den 1700 Meter hoch gelegenen Berg.

Schnee, eine kräftige Sonne und eine tolle Aussicht u.a. auf den Watzmann und Salzburg waren der Lohn! Typisch für die Bayern, das die auf so einen Berg keine Bahn gebaut haben, oder hatte der Adolf Angst vor zuviel Besuch?

Die spätere Besichtigung von Berchtesgaden und Bad Reichenhall waren irgendwie anregender, ich glaube unsichtbar schwebte der Geist, der die Bauern enteignet hatte, um seinen Thron zu bauen, immer noch da herum!

30.9.02 Roco und anderes

Endlich Eisenbahn, nein keine Große, „nur“ die ganz kleine bei Roco! Fahrt nach Salzburg zur Besichtigung der Firma Roco. Die Salzburger lassen keine fremden Busse/Autos in die Stadt (nur gegen hohe Gebühren!). Also haben wir das Fabrikgelände von Roco angesteuert, die Betriebsstätte besichtigt und sind dann mit zwei Vertretern der Firma gemeinsam zum Essen und Stadtbummel mit dem Trolly in die Stadt gefahren. Bei der Besichtigung konnten wir schon die Entstehung einiger neuer Lokmodelle beobachten, wie z.B. die V80, es war aber auch deutlich sichtbar warum sich Roco nach einer neuen Produktionsstelle umsehen muß, es war zum Teil sehr eng! Essen gab es im Lokal der Stern – Brauerei und die Betreuung durch die Firma war prima, obwohl man das ganze mit einem Katalog oder dergleichen noch werbemäßig etwas mehr hätte aufpeppen können. Es fehlte auch ein Ausstellungsraum, wie man ihn von anderen Firmen kennt, wo alle Produkte noch mal übersichtlich aufgestellt sind!

Ich schätze mal im neuen Gebäude wird die Firma so etwas gleich mit einplanen, wurden doch für die Vorführungen im Nürnberger Verkehrsmuseum eh solche Vitрины etc. aufgebaut!

Nachmittags eine kurze Führung durch das schöne Salzburg, Getreidegasse, Dom, Theater und Kutschenwäsche! Anschließend habe ich noch mit ein paar „Mitreisenden“ lebhaft über die Trollys diskutiert (Wechselstrom, Weichen?) und einen Kaffee (Kutschertrank) im Hotel Sacher mit Blick auf die Altstadt und die Burg genossen! Übrigens, die Trollys fahren mit Gleichstrom und es gibt ferngesteuerte Weichen!

1.10.02 Die SLB..

Der sogenannte freie Tag und der größte Teil der Reisegruppe hat noch mal einen Blick in die Geschäfte und öffentlichen Einrichtungen der Stadt Bad Reichenhall geworfen. Zwei kleine Grüppchen haben sich noch mal auf den Weg nach Salzburg gemacht: Zwei Paare, um noch mal die Schönheit der Stadt näher zu erkunden und drei Eisenbahnfreunde, um die Salzburger Lokalbahn (SBL) in Augenschein zu nehmen und vielleicht auch noch einen Modellbahnladen von Klein oder Kleinbahn zu finden. Also ging es am Morgen mit dem Bus bis Freilassing und vor dort per Bahn Richtung Salzburg! Im VT 628, der uns mitnahm, hatten wir einen guten Blick auf die Strecke!

In wenigen Minuten erreichten wir die Staatsgrenze und waren auch schon in Salzburg Hbf!

Nach ein paar Irrwegen im Bahnhof hatten wir die Auskunft und den Schalter der SLB in der „Tiefgarage“ des Bahnhofs gefunden. Ein freund-

licher Herr verkaufte uns nicht nur Fahrkarten, nein er erkannte uns sofort als Eisenbahnfreunde und schon hatten wir eine kleine Broschüre über die SLB in der Hand! Mit dem modernen stadtbahnartigen Elektrotriebwagen ging es dann wieder raus aus Salzburg Richtung Norden nach Trimmelkam. Die dortige Endstation ist tagsüber ein mit Glasdach überspannter Bahnhof und Nachts eine Halle für Triebfahrzeuge. Im alten Schuppen nebenan dampfte eine alte Bayerin (Lok) vor sich hin, für den Nachmittag war eine Sonderfahrt vorgesehen. Leider hatten wir nicht genug Zeit für eine kleine Besichtigung, da unser Triebwagen gleich wieder zurück fuhr. Die Entschädigung war dann eine Führerstandsmitfahrt von Trimmelkam bis Bürmoos. Natürlich waren wir vom Zugpersonal (bis Bürmoos nur Einmannbetrieb) als Eisenbahnfreunde erkannt worden, noch dazu aus Norddeutschland, und so konnten wir die Strecke (frisch saniert und schöne neue Haltepunkte!) aus der Sicht des Fahrzeugführers genießen! In Bürmoos konnten wir dann einen Kohlezug für das Kraftwerk in Trimmelkam beobachten (Gegenzug leer), der von zwei kleinen E-Loks gezogen wurde! Von Lamprechtshausen aus ging es dann zurück bis zum Hbf. Die SBL ist eine sehr aktive Lokalbahn, die sogar eine Verbindung nach Bayern zum Anschluß an die DB plant!

Nach dem Mittagessen ging es dann mit dem Trolley in die Innenstadt und während Hans – Jürgen unbedingt noch die Standseilbahn ausprobieren mußte, habe ich mit dem Franz nach den Modellbahnläden gesucht und sie auch sehr schnell gefunden (Instinkt!).

Die Firma „Kleinbahn“, die nur Fabrikverkauf macht, war sowohl wegen ihrer günstigen Preise (nicht alles ist Maßstabsgerecht), als auch wegen der sehr netten und freundlichen Bedienung der interessanteren Laden. Also haben wir der Versuchung nicht widerstanden können und ein paar Wagen gekauft!

Noch ein bißchen in der Stadt herumgewandert und dann ging es mit dem E-Bus wieder zum Bahnhof. Da noch Zeit bis zur Abfahrt war, war „Zug schauen“ angesagt und u.a. den Taurus, ÖBB – Baureihe 1112 bewundert!

2.10.02 Zum Wolfgangsee

Nur der Liebe wegen (natürlich zu einer Fahrrad-Dampflokomotive!)

Bevor es wieder Richtung Heimat geht, soll es noch einmal viel Berge und Eisenbahn für alle geben!

Wie jeden Tag früh los und an Salzburg vorbei zum Wolfgangsee, vieles erinnert doch sehr an die Landschaft rund um den Thuner – See (Schweiz). Wer von den Mitreisenden weiß, das diese Gegend bis in die 60ziger Jahre noch von einer Schmalspurbahn (Salzkammergutlokalbahn – 760mm)

erschlossen wurde? Heute gibt es hier breite Straßen und der überbrodelnde Autoverkehr wird mit Verbotsschildern aus den Orten heraus gehalten, ob das die Lösung ist?

In St. Gilgen geht es an Bord und wir fahren eine Stunde über den See bis St. Wolfgang, bei wunderbarem Wetter ein einziger „Augenschmaus“. In St. Wolfgang dann in dichtem Gedränge zum Zug, zum Glück hat Jürgen uns vorangemeldet. Also die schnaufende Dame am Zugende begrüßen und ab geht die Schubfahrt den Berg hinauf. Zahn um Zahn klettern wir in die Höhe, Tunnel werden passiert und die „junge“ Leichtölmaschine kraxelt mit uns bis auf 1783m Höhe. Eine gewisse Beklommenheit erfaßt den Flachlandtiroler, aber im Gegensatz zum Kehlstein werden auch die letzten Meter bis zum Gipfel des Schafberg zu Fuß erklommen und als Belohnung winkt nicht nur der herrliche Ausblick, sondern auch ein kleines Mittagssmahl in der Gipfelgaststätte!

Unten flimmert der See in der gleißenden Sonne und ein paar Paragleiter nutzen das schöne Wetter um sich vom Wind weit ins Tal tragen zu lassen! Was für ein Tag, um uns den Abschied schwer zu machen! Zurück werden wir wieder Zahn um Zahn sicher ins Tal gebracht und es war für diese Reise die letzte Möglichkeit eine Bahnfahrt zu genießen!

Da anschließend noch Zeit war sind einige in den Ort gewandert um das „Weiße Rössl“ zu suchen, was ist aber so ein Hotel gegen die Schafbergbahn!?

Zurück ging es dann in bewährter Weise mit der Gummibahn am Mondsee vorbei nach Ainring!

Abends „leichte“ Abschiedsfeier in der „Kleinen Kneipe“, die uns alle Tage gut gepflegt hat!

3.10.02 7.22 Uhr..

...der Wagen rollt Richtung Wilhelmshaven, das wir ohne größere Probleme erreichen! Danke an alle, die bei der Organisation der Fahrt mitgeholfen haben, besonders natürlich Jürgen und ein Dank an Petrus für das Superwetter, für alle immer Hp 1!



H.R. Klanke

Kennzeichnung des rollenden Materials: Der Farb-Code

Eigentlich ist die Kennzeichnung von Modellbahnfahrzeugen nichts Neues, im Grunde verkaufen wir also einen alten Hut für neu. Aber warum überhaupt eine Kennzeichnung?

Dafür gibt es mehrere Gründe:

1.) Man soll das Material, egal wo es eingesetzt wird, problemlos unterscheiden können und daher

2.) Verwechslungen solle vermieden werden.

Schließlich wollen wir dem Eigen- und Besitzumsmißbrauch vorbeugen. Einem glücklichen Umstand verdanken wir es, daß der EFF-Bestand an rollendem Material im Jahr 2002 um mehr als 200% gestiegen ist. Die Zunahme bei den Reisezugwagen betrug ca. 130 Stück, bei den Güterzugwagen waren es mehr als 70 Stück. Besonders beachtlich ist der Zuwachs bei den Triebfahrzeugen, nicht weniger als 21 Triebwagen und Lokomotiven ergänzen nun seit August 2002 den EFF-Bestand, im Einzelnen:

A) Dampflok: Br 86, Br 55 (G8), Br 38 (P8), 2x Br 39 (P10), Br 53 (G4), Br 03⁰²

B) Diesellok: 2x V80, Br 180, Br 110 (Dummy)

C) E-Lok: 3x 103, 2x 118, 11, 112, 2x 151

D) Triebwagen: VT 137 + Steuerwagen.

Auch im Jahr 2003 soll der Fahrzeugbestand noch weiter anwachsen. Als sicher gilt der Zugang einer vierten 103 mit dem kompletten Nord-West-Express, außerdem eine Wagengarnitur aus Modellen der Wagen der Gruppe „ES 30“ (Eilzugwagen mit Doppeleinstieg), wie sie bis Ende der siebziger Jahre z.B. auf der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg – Osnabrück üblich waren.

Es ist klar, um eine solche Anzahl von Lokomotiven und Wagen zuordnen und einsetzen zu können, bedarf es einer Kennzeichnung. Zwar hatte EFF schon seine eigene Codierung – die auch künftig zusätzlich zur Registrierung der Fahrzeuge angewendet werden soll – da aber insbesondere bei Vorführungen an Fahrtagen auch oder überwiegend Fahrzeuge der Vereinsmitglieder zum Einsatz kommen, sind besondere Unterscheidungsmerkmale notwendig. Außerdem werden unsere Fahrzeuge gelegentlich auch auf Anlagen anderer Vereine und bei Modulzusammenschlüssen eingesetzt.

Diese Forderungen, die aus den o.g. Kriterien erwachsen, kann nur ein Farb-Code erfüllen. Ein Blick unter den Wagenboden, und man weiß sofort, wem das besagte Fahrzeug zuzuordnen ist.

Außerdem läßt sich die einmal aufgetragene Farbe (Lack) nicht mehr (vollständig) entfernen. Der Lack dringt in die Gravuren ein, jeder Versuch, den Farb-Code zu beseitigen, ist später erkennbar, damit ist Eigentumsdelikten vorgebeugt.

Wie sieht dieser Farb-Code aber nun aus, Wer hat welche Farben?

Von Anfang an war eine Farbkombination festgelegt, für den Verein EFF gilt blau/rot (Oldenburger Farben). Damit sollte eine Diskussion um Wilhelmshavener oder friesländischer Farben vermieden werden – beider Regionen gehören letztendlich zu Oldenburg.

Für alle weiteren Farbkombinationen gilt: „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst“. Einige Kombinationen (die aus zwei, maximal drei Farben bestehen sollten) sind bereits vergeben. Als vergeben gilt eine Kombination, wenn sie dem BW Horst Handschuh mitgeteilt und von diesem bestätigt wurde.

Und das sind die derzeit gültigen Farb-Codes:

1) EFF	blau / rot oder rot / blau
2) Jürgen Rode	blau / gelb
3) Wolfgang Frosch	grün / rot
4) Rainer Klanke	grün / grün
5) Horst D. Handschuh	blau / rot / grün
6) Wolfgang Müller	schwarz / weiß

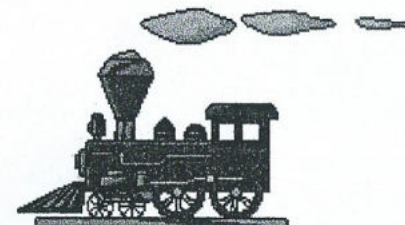
Eine Liste mit den gültigen Farb-Codes wird künftig im Vereinslokal ausgehängt.

 Horst Handschuh

„Mein Mann hat mich verlassen“, jammert die Frau.

„Beruhigen Sie sich“, tröstet die Nachbarin, „der kommt bestimmt zurück“. –

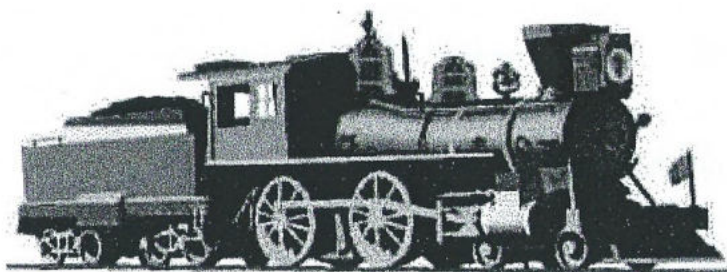
„Nein, diesmal nicht“, erwidert die Betrübte. „Er hat die elektrische Eisenbahn mitgenommen“.



Internet-Links

Artitec Modelle
 Der Modellbauserver
 Haberl & Partner
 Marks Kleinkunst
 Marks Metallmodellclassics
 MiBa
 MoBa in Spur N
 MoBa-Zubehör
 Modellbahn-Portal
 Link-Seite Spur N

<http://www.artitec.de/>
<http://home.t-online.de/home/rhs-software/>
<http://www.modellbahnkeller.de/start.htm>
<http://www.markskleinkunst.de/>
<http://www.marks-metallmodellclassics.de/>
<http://www.miba.de/>
<http://www.online-modellbahn.de/>
<http://www.banhardt-modellbahn.de/>
<http://www.Modellbahnhersteller.de/>
<http://www.spur-n.com/>



Diese Liste der *Internet-Links* soll weiter gepflegt werden. Wer weitere Internet-Adressen zum Thema Modellbahn der Gemeinschaft zugänglich machen will, diese bitte an die Redaktion weitergeben.

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

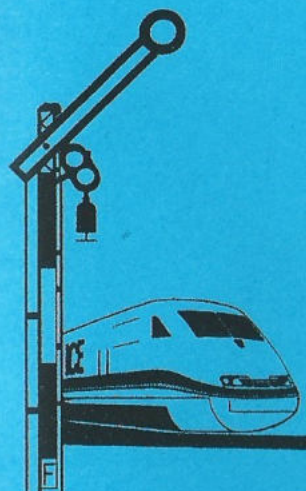
Konto: Landessparkasse zu Oldenburg (LzO)

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