

Hp1 Modellbahn

D 13740
1. Quartal 2024
5 Euro

Heft 1 2024

Herausgegeben vom Freundeskreis Europäischer Modelleisenbahner (FREMO) e.V.



- Vorbild und Modell – Hol' schonmal den Wagen ...
- Digital – Rocrail beim FREMO und Pimp my FREDi
- Betrieb – Drei wichtige Regeln
- Modulbau – Durch den Berg
- Bücher und Produkte – Die Nichtmesse?
- Treffen – Krefeld, Heinsberg, Sontheim, Lichtenvorde und Nohfelden-Wolfersweiler



Inhalt

FREMO Vorbild und Modell

Hol' schonmal den Wagen ... –
Paul Hartman und Robert Mrugalla Seite 4

FREMO Digital

Rocrail beim FREMO – Jens Kulenkampff Seite 15
Pimp my FREDi – Anton Vogl Seite 18

FREMO Betrieb

Drei wichtige Regeln – Thomas Becker Seite 22

FREMO Modulbau

Durch den Berg – Peter Rauch Seite 24

FREMO Bücher und Produkte

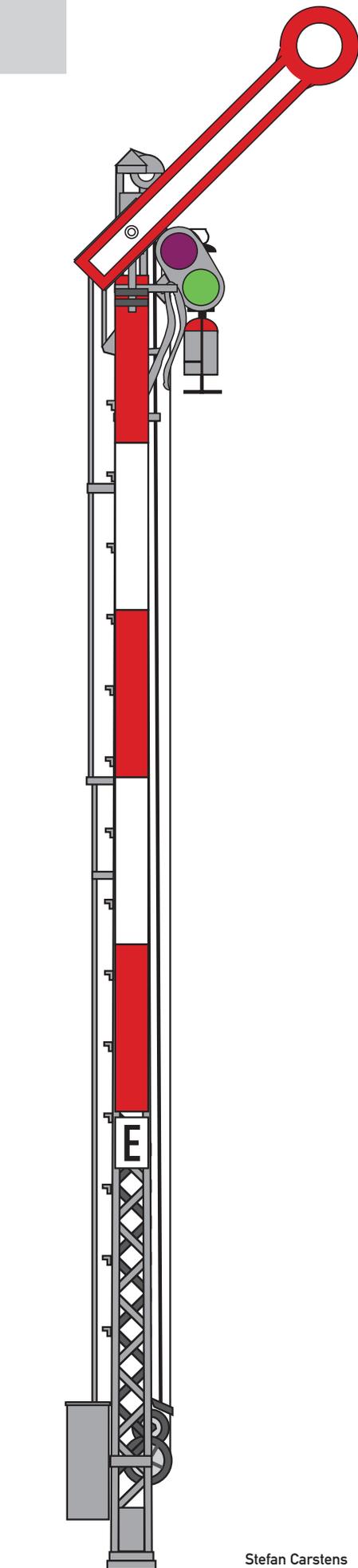
Die Nichtmesse? – Heiko Herholz Seite 28

FREMO Treffen

H0fine-Start in Krefeld – und weiter mit Heinsberg und Sontheim ...
Ein Rückblick 2023 ... – Andreas Rittershofer Seite 30
H0-Europa in Lichtenvorde – 8. bis 11. Dezember 2023
Von Falkenberg nach Onnen ... – Alex Huijskes Seite 31
5. Montantreffen in Nohfelden-Wolfersweiler – 15. bis 18. Februar 2024
Montan-halbe – Karl-Heinz Bergen Seite 33

FREMO Kalender

Die Treffenankündigungen Seite 34
Impressum Seite 40
FREMO Kalender Seite 41
Stammtische Seite 42



Das Titelbild von Walter Hollnagel ...

... aus der Sammlung Eisenbahnstiftung wurde 1959 aufgenommen und zeigt das Ausladen von PKW im Fährhafen Großenbrode Kai. Vor Inbetriebnahme der Vogelfluglinie begann hier die Fährverbindung nach Dänemark. Im Hintergrund ist das Fährschiff „Theodor Heuss“ zu sehen. Der erste Autoreisezug aus Norddeutschland von und nach München war der D 181/182, der aus fünf Autotransportwagen speziell für den Skandinavienverkehr bestand.

The cover picture by Walter Hollnagel ...

... from the Eisenbahnstiftung collection was taken in 1959 and shows cars being unloaded at the Großenbrode quay ferry port. The ferry service to Denmark began here before the Vogelfluglinie came into operation. The ferry “Theodor Heuss” can be seen in the background. The first motorail train from northern Germany to and from Munich was the D 181/182, which consisted of five car transport wagons specially designed for the Scandinavian traffic 

Quo Vadis FREMO ...

Ein gutes Neues, liebe Mitglieder!

Im Namen des Vorstands wünsche ich Euch viel Spaß beim Basteln, sich Treffen und viele schöne neue Modelle. Ich hoffe, Ihr hattet alle einen guten Start ins neue Jahr 2024.

Die Zeit des Jahreswechsels ist im Fernsehen ja auch immer die Zeit der Monumentalschinken wie Ben Hur, Quo Vadis, Gladiator und so weiter. Inspiriert durch Quo Vadis dachte ich, mal etwas über die Zukunft des FREMO zu schreiben. Wo wollen wir hin, was sind die Ziele, wo müssen wir ran, was kann bleiben, was muss weg?

Dann fiel mir aber ein, was ich eigentlich die meiste Zeit 2023 für den Verein gemacht habe. Ich nehme jetzt mal die normale Vorstandsarbeit, das Jubitreffen Magdeburg, Anfragen von Mitgliedern und unser ad-Hoc-Passwort-Dilemma raus. Was bleibt? **Ich habe mich um EDV-Probleme gekümmert!**

Und da kommen wir wieder zu Quo Vadis FREMO. Unser Verein ist im EDV-Bereich hochgradig abhängig geworden von Technik, Systemen, Programmen und von Personen, die das alles bedienen können. Es ist ein glücklicher Zufall, dass ich aus der Branche komme. Und auch Heiko hatte ein gehöriges Verständnis für diese Technik. Aber können wir sicherstellen, dass der Präsident immer auch ein EDV-Fachmann ist? Ist es die Aufgabe des Präsidenten, hier immer der Ansprechpartner zu sein?

Ich habe etwa vier Monate quasi Vollzeit an unserer Typo3-Umstellung gearbeitet. Dazu kommen die Stunden von Valentin, Dirk und Jan. Ein Typo3-Fachmann hätte vielleicht keine 4 Monate gebraucht, aber ich habe das eben alles erstmal lernen müssen.

Beim Erscheinen dieser Ausgabe haben wir wieder ein funktionierendes fremo-net, das auf aktueller Technik basiert und auch wieder pflegbar ist.

Für die Zukunft müssen wir aber entscheiden, ob es aus dem Kreis der Mitglieder genügend Personal geben wird, diese Systeme zu pflegen und weiterzuentwickeln. Finden wir nicht

genügend Unterstützung, müssen derartige Aufgaben extern vergeben werden. Oder wir gehen neue Wege – welche Wege, wohin? Wer soll das entscheiden? Quo Vadis eben.

Die kommenden Monate werden zeigen, ob wir engagierte Teams für Redaktion, Entwicklung und Pflege der Systeme finden.

Ich hoffe da sehr auf die Mitarbeit von Euch Mitgliedern! Auch, um auf Dauer die Kosten so gering wie möglich zu halten.

Also: Begeistert nicht nur Eure Kids für die Modellbahn, sondern ihr schickt Sie am besten auch gleich zum Informatik-Studium! ... ;–)

Irgendwann brauchen wir ja wieder einen neuen Präsidenten für den 0x46 0x52 0x45 0x4D 0x4F.

Quo Vadis FREMO

Happy New Year dear members,

on behalf of the Board of Directors, I wish you lots of fun tinkering, meetings and many beautiful new models. I hope you all had a good start to the new year 2024.

The turn of the year is always the time for monumental TV movies such as Ben Hur, Quo Vadis, Gladiator and so on. Inspired by Quo Vadis, I thought I'd write something about the future of FREMO. Where do we want to go, what are the goals, where do we have to go, what can stay, what has to go?

But then I remembered what I was actually doing for the association for most of 2023. I'll take out the normal board work, the Magdeburg anniversary meeting, requests from members and our ad-hoc password dilemma. What remains? **I took care of IT problems!**

And that brings us back to Quo Vadis FREMO. Our association has become highly dependent on technology, systems, programs and people who can operate them all. It's a lucky coincidence that I come from this industry. And Heiko also had a good

understanding of this technology. But can we ensure that the President is always an IT expert? Is it the President's job to always be the point of contact here?

I worked almost full-time on our Typo3 conversion for around four months. Then there are the hours put in by Valentin, Dirk and Jan. A Typo3 expert might not have needed four months, but I had to learn everything first.

When this issue is published, we will have a functioning fremo-net again, based on the latest technology and maintainable.

For the future, however, we have to decide whether there will be enough staff from among the members to maintain and further develop these systems. If we do not find enough support, such tasks will have to be outsourced. Or we can go new ways – which ways and where? Who should decide that? Quo Vadis, that is.

The coming months will show whether we can find dedicated teams for editing, developing and maintaining the systems.

I am very much hoping for the cooperation of you members! Also to keep the costs as low as possible in the long term.

So: don't just get your kids excited about model railroading, send them to study computer science too! ... ;–)

At some point we will need a new president for the

0x46 0x52 0x45 0x4D 0x4F ☹
Moritz Hebert

Redaktionsschluss Hp1

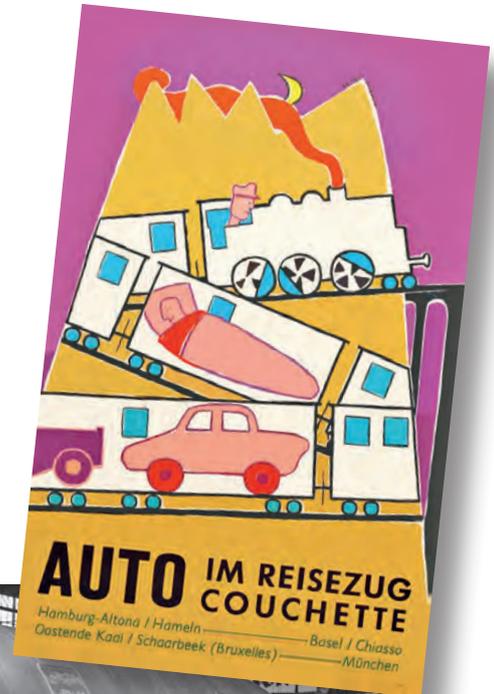
Heft 2 2024	1. April 2024
Heft 3 2024	1. Juli 2024
Heft 4 2024	1. Oktober 2024
Heft 1 2025	1. Januar 2025

Paul Hartman und Robert Mrugalla Hol' schon mal den Wagen ...

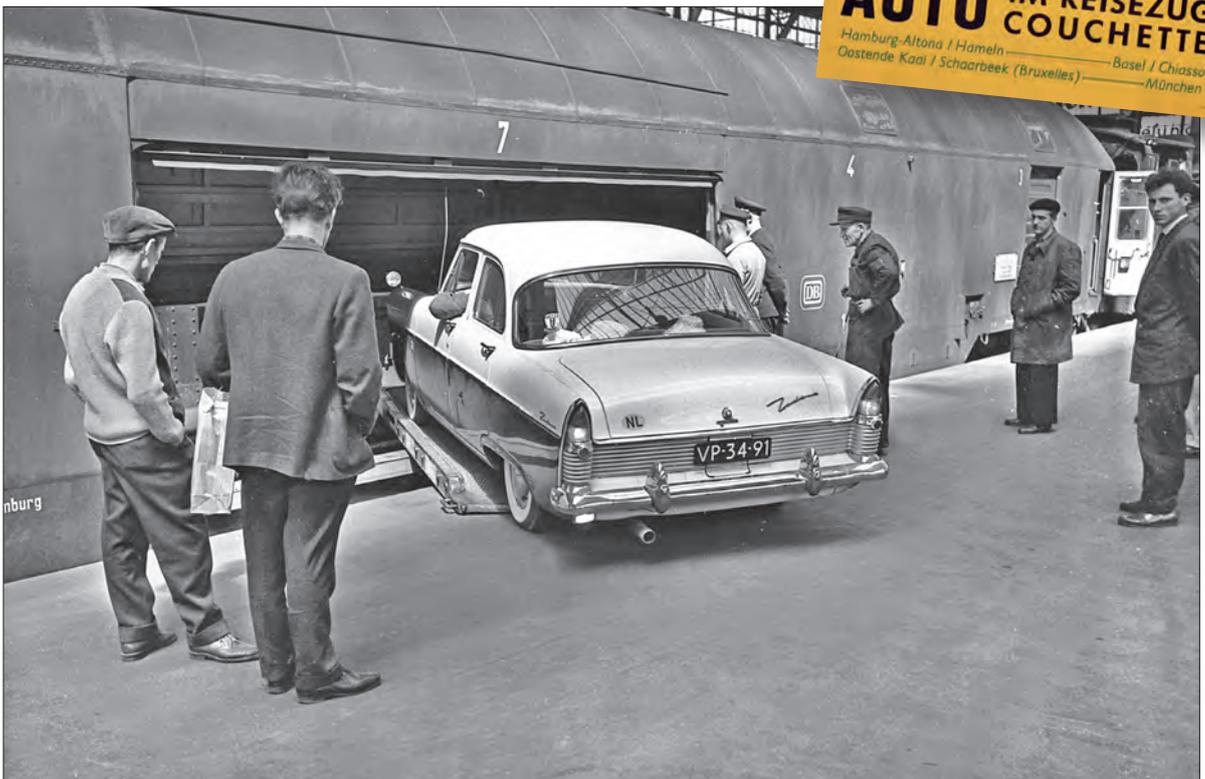
English abstract: The literature on the subject is sparse. But there are some pictures. And there is now (almost) everything we need to model motorail trains. It is also an interesting type of train in operational terms: versatile, colorful and there are plenty of excuses to take the train aside in a slightly larger station to pick up additional carriages, passengers and automobiles ... Especially for H0-RE, in a timetable these trains should be something for the truffle pigs. Nevertheless, I have not yet seen such a train in reality at a FREMO meeting. Need some inspiration?

men, um zusätzliche Wagen, Reisende und Autos aufzunehmen ... Vor allem für H0-RE dürften diese Züge in einem Fahrplan etwas für die Trüffelschweine sein. Dennoch, in der Realität habe ich so einen Zug auf einem FREMO-Treffen noch nicht gesehen. Inspiration gefällig?

Anfang der 1950er Jahre bekam die Eisenbahn tüchtig Konkurrenz vom Individualverkehr. Immer mehr Menschen konnten sich ein Auto leisten und fuhren damit in den Urlaub. Die Antwort der europäischen Bahngesellschaften war so einfach wie verständlich: Kombiniere die Autoreise mit einer Bahnreise, indem man das Auto in der Bahn mitnimmt! So reist man



Farbbild: Werbung für Autoreisezüge der DB aus dem Jahr 1956



Verladung eines niederländischen Ford Zodiac (die britische Version des Ford Taunus 17m „Barockengel“) in den Autotransport-Wagen der Bauart MDD4ümg-56 des Nachtautoreisezuges „Komet“ (Hamburg-Altona—Hameln—Basel—Chiasso) auf dem Bahnsteig Gleis 5/6 in Hamburg-Altona im Juni 1958

Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Die Literatur zum Thema ist dünn. Bilder gibt es aber einige. Und im Modell gibt es inzwischen auch (fast) alles, was wir brauchen, um Autoreisezüge nachzubilden. Außerdem ist es betrieblich ein interessanter Zugtyp: bunt, farbenfroh, und es gibt Ausreden genug, den Zug in einem etwas größeren Bahnhof zur Seite zu neh-

bequem, kommt frisch und munter an und kann den Rest des Urlaubs mit der Freiheit des heiligen Blechs genießen.

British Rail gebührt die Ehre, dieses Produkt als erstes auf den Markt gebracht zu haben. Seit 1955 gab es verschiedene „Car-Sleeper“ zwischen London und dem Norden und Südwesten des Landes.

Doch schon 1956 wurde die Idee auf dem Kontinent übernommen: Der F 50/F 49 „Komet“ war der erste Autoreisezug der DB. Er verkehrte ab dem Sommerfahrplan 1956 über Nacht zwischen Hamburg-Altona und Chiasso (CH). In Neu-Isenburg bei Frankfurt gab es eine zusätzliche Möglichkeit, um mitsamt Auto zuzusteigen.



Autoverladung eines Chevrolets in Brüssel Schaarbeek, 1957. Gleich wird der Wagen im D 353 eingereiht. Darin sind schon die Reisenden mit ihren Autos, die in Oostende eingestiegen sind. Über Leuven, Lüttich, Aachen, Köln, Frankfurt, Würzburg, Augsburg wird der Zug nach München Hbf Holzkirchner Flügelbahnhof fahren.

Foto: NMBS, Sammlung Paul Hartman

Ab dem 30. Juni 1956 starteten die belgischen Eisenbahnen (NMBS/SNCB) mit einem Autoreisezug zwischen Oostende und München Hbf Holzkirchner Flügelbahnhof. In Brüssel Schaarbeek gab es ebenfalls eine Möglichkeit, mit dem Auto auf die Bahn umzusteigen. Die DB benutzte zu diesem Zeitpunkt vierachsige Wagen vom Typ Mdd4ümg56 oder MPw4ümg-56 oder -57 für den Transport der PKW, die Belgier bauten geschlossene Wagen zu Autotransporter vom Typ Hbeckss um. Diese besaßen auf beide Stirnseiten Rolltore und Überfahrbleche, damit die Autos durch den kompletten Zug fahren konnten. Während der Fahrt wurden die Bleche hochgeklappt und die Rolltore verschlossen. Anders als bei den offenen Autotransportern, die



Mitte: Noch einmal ein Bild vom Ausladen von PKW im Fährhafen Großenbrode Kai. Auf dem Bild sieht man, wie aus fünf Autotransportwagen vom Typ Mpw Autos rollen, die heute in jedem Oldtimermuseum viel Aufsehen erregen würden (Juni 1959).

Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Seit 1958 verfügte Düsseldorf Hbf im Bereich der Ladestraße an der Harkortstraße über ein Autoreisezug-Terminal, über das jährlich etwa 10.000 Fahrzeuge verladen wurden. Die Autoreisezüge verkehrten unter anderem von Düsseldorf über Köln-Deutz — Neu-Isenburg nach Mailand (D 450/293 bzw. D 292/449). Mit Fahrplanunterlagen und einem Bild belegt ist, dass der D 450/449 zwischen dem 13. April und dem 14. Mai 1960 ab Amsterdam Amstel über Arnheim, Oberhausen nach Düsseldorf fuhr. Ab 1964 fuhr der Zug bis Verona und über Kornwestheim nach Villach (D 448/249 bzw. D 246/447).

Foto: BD Wuppertal (Säuberlich), Sammlung Eisenbahnstiftung



FREMO Vorbild und Modell

Die Autoreisezüge der 1960er Jahre zielten eindeutig auf eine betuchtere Kundschaft ab. Auch der Bentley S1, der hier aus einem umgebauten belgischen Gepäckwagen entladen wird, unterstrich den Mythos: Man assoziierte ihn mit Prominenz, Adel, Glamour und Reichtum. Der Bentley war übrigens technisch identisch mit dem Rolls-Royce Silver Cloud. Das Bild wurde 1962 im Münchner Ostbahnhof aufgenommen. Hier hatte der Reisende die Wahl, ob er einen Wagen im D 354 nach Brüssel Schaarbeek oder nach Oostende nahm.

Foto: Kurt Müller, Sammlung Eisenbahnstiftung



später zum Einsatz kamen, brauchte man das Auto nach der Ankunft nicht erst mal sauber zu machen.

Erst spät entstand auch in den Niederlanden Interesse, einen Autoreisezug in Richtung Süden einzulegen. Am 30. Juni 1960 fuhr der erste Autoreisezug vom Bahnhof Amsterdam Amstel über 's-Hertogenbosch nach Avignon (F). Amsterdam Amstel war damals ein relativ wenig frequentierter Bahnhof an der Hauptstrecke zwischen Amsterdam CS und Utrecht.

Speziell für den Autoreiseverkehr wurde ein Stumpfgleis mit Auto-Verladerampe auf der Südseite des Bahnhofs verlegt. Um dahin zu gelangen,

musste man mit dem Auto durch den Bahnhof, durch einen Tunnel und über einen Bahnsteig fahren. Das Tor zum Bahnhof und den Tunnel gibt es, wie der Autor vor einigen Jahren selbst gesehen hat, immer noch.

In 's-Hertogenbosch wurden zusätzliche Autotransportwagen eingereiht. Es gibt sogar Quellen, aus denen hervorgeht, dass in Lüttich Bressoux ein Zugteil aus Düsseldorf und Aachen dazu kam. Leider habe ich davon aber weder Bilder noch Zugbildungspläne finden können.

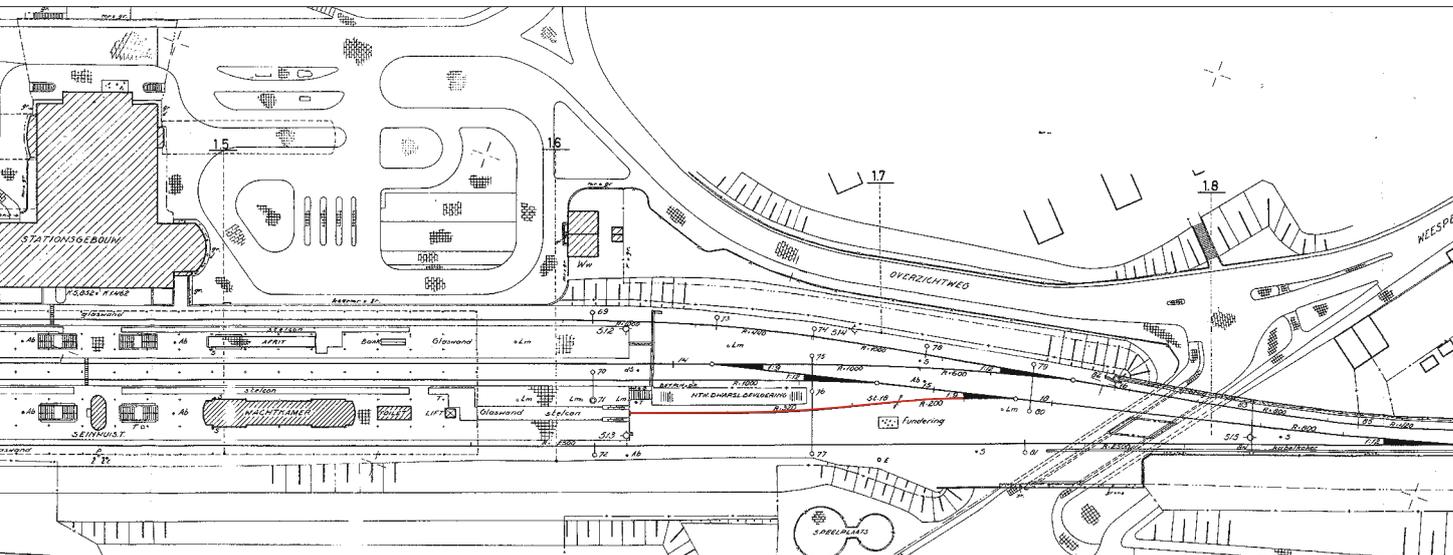
Offenbar war der Autoreisezug für die NS ein Erfolg, denn schon bald gab es zwei zusätzliche Züge:

D 550/D 449 von Amsterdam Amstel über 's-Hertogenbosch, Venlo, Köln, Neu-Isenburg, Karlsruhe, Basel, Bern, Brig nach Domodossola.

Außerdem gab es ab 1963 den D 446/D 445 von Hoek van Holland über Eindhoven, Mönchengladbach, Köln, Frankfurt, Würzburg, Ulm, Augsburg, München, Salzburg nach Villach. Auf dem Rückweg fuhr der Zug übrigens über Augsburg, Stuttgart und Heidelberg nach Frankfurt am Main. Diese Züge wurden häufig von Reisenden aus Großbritannien benutzt, die mit diesem Zug in Richtung Südost-Europa und zurück fuhrten.

Gleisplan vom Bahnhof Amsterdam Amstel mit rot gekennzeichnetem Autoverladegleis.

Zeichnung NS, Sammlung Paul Hartman



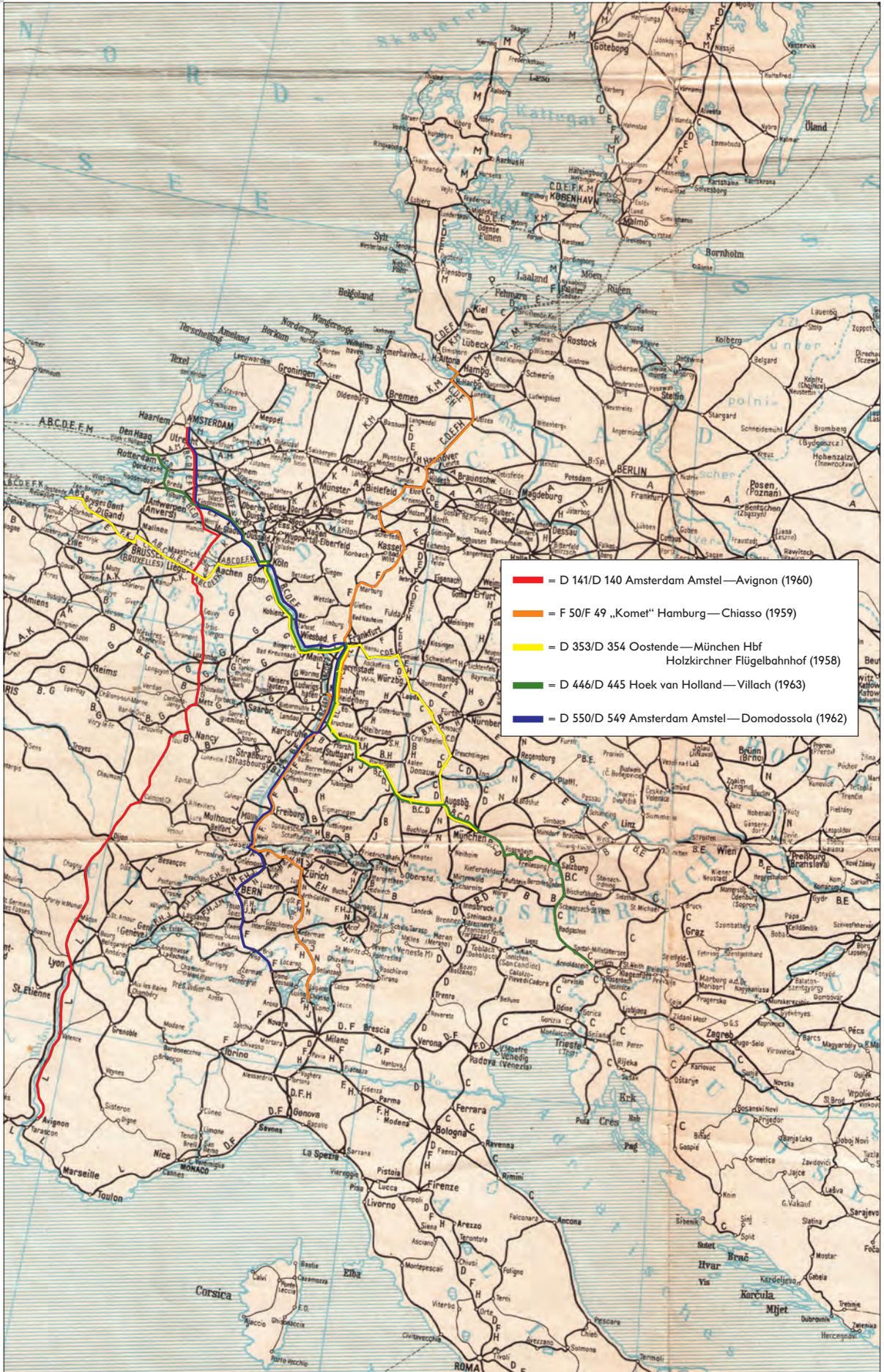
FREMO Vorbild und Modell

Farbbild: Werbung für Autoreisezüge der NMBS/SNCB aus dem Jahr 1960

Am 30. März 1960 fährt ein Auto unter viel Interesse im Bahnhof Amsterdam Amstel ein. Es muss sich hierbei allerdings um ein Pressefoto handeln, denn erst am 30. Juni 1960 fuhr der erste Autoreisezug vom Bahnhof Amsterdam Amstel nach Avignon. Am gleichen Tag fahren einige Autos auf einen Autotransporter vom Typ Lacs der NS, die dem deutschen Typ Offs 55 sehr ähnelten. Unklar ist, weshalb davor zwei Wagen des Typs Rlmms stehen. Die Stirnwände sind hochgeklappt. An ein Überfahren ist also nicht zu denken.

Beide Bilder NS. Sammlung HUA.





FREMO Vorbild und Modell



Am ersten Tag des regulären Autoreisezugbetriebs (30. Juni 1960) sehen wir einen Zug mit einem Liegewagen der SNCF und einigen zweiachsigen französischen Autoreisewagen vom Typ TA 60. Der Zug ist soeben aus Amsterdam in 's-Hertogenbosch eingetroffen.

Am gleichen Tag sehen wir einen Zug mit zwei Wagen der Wagon Lits und einige Autoreisewagen. Der Zug ist soeben aus Amsterdam in 's-Hertogenbosch eingetroffen, wo zusätzliche Autotransportwagen aufgenommen werden.

Obwohl die Personen auf dem Bild wie gestellt aussehen, scheint es sich doch um ein Bild aus dem richtigen Leben zu handeln. Im September 1960 wurde das Paar im Bahnhof Amsterdam Amstel in einem Wagen der Wagon Lits abgelichtet. Die Reise hat ihnen offenbar gut gefallen ...

Bilder NS.
Sammlung HUA.



FREMO Vorbild und Modell

Farbbild: Werbung der NS für Autoreisezüge nach Avignon, Domodossola und Villach. Die Werbung stammt aus dem Jahr 1963 und wurde von Jan Rodrigo entworfen.

Sammlung: Spoorwegmuseum Utrecht.

Am 1. Juli 1961 wird ein Autoreisezug aus deutschen Wagen der Gattung Lae 550 im Bahnhof Amsterdam Amstel abgefertigt. Vermutlich wird der Zug nach Domodossola fahren. Die Wagen nach Avignon waren französischer Bauart.



Nicht für alle Tage ...

Bei den Autoreisezügen muss man sich eine Besonderheit bewusst sein: Sie fahren nicht das ganze Jahr und wenn sie fahren auch nicht jeden Tag! Es waren vor allem Züge für Urlaubsreisende, und die fahren nun mal im Frühling und im Sommer.

So gab es ab dem 13. April 1962 einen D 450/D 449, der zwischen Amsterdam Amstel und Düsseldorf verkehrte und von da weiter über Köln Messe/Deutz (tief), Neu Isenburg, Basel Bad Bhf, Brig bis Domodossola. Ab dem 27. Mai 1962 verkehrte aber der D 550/D 549 von Amsterdam Amstel nach Domodossola, jetzt allerdings über 's-Hertogenbosch, Eindhoven, Venlo, Mönchengladbach nach Köln. Den D 450/D 449 gibt es ab

Mitte: Am 17. September 1963 fährt ein niederländischer Volvo im Bahnhof Hoek van Holland vom Autoreisezug, offenbar für eine Reise nach Groß-Brittanien. Handelt es sich hier um ein gestelltes Bild? Wo in Holland wird er auf den Zug aufgefahrfahren sein?

Das sieht schon wesentlich glaubwürdiger aus: Hier fährt ein englisches Auto, am gleichen 17. September 1963 in Hoek van Holland vom Autoreisezug.

Alle drei Bilder NS. Sammlung HUA.



dem Datum zwischen Amsterdam und Düsseldorf nicht mehr.

Dabei fuhr der D 550 im Sommer 1962 nur am Mittwoch, und der D 449 nur am Montag. Der D 141 (Amsterdam Amstel — Avignon) fuhr 1962 nur am Dienstag, und der D 140 (Avignon — Amsterdam Amstel) fuhr nur am Sonntag.

Diese Eigenheiten könnte man sich auf unseren FREMO-Anlagen zu Nutze machen: Dass ein Zug nicht jeden Tag verkehrt, ist hier die Regel, nicht die Ausnahme!

Zugbildungspläne

Nun wollen wir uns dem eigentlichen Teil dieser Beitragsreihe widmen: Welche Wagen waren in diesen Zügen eingereiht?

Als Erstes der F 49/F 50 Komet im Sommer 1959:

- Die DPw4ümg gab es mal von Heris unter der Artikelnummer 11201 oder 11202. Um diese noch zu bekommen, wird man aber wahrscheinlich lange suchen müssen. Die MPw waren vierachsige Behelfspersonenwagen, die es von Röwa/Roco und Brawa gab/gibt, allerdings nicht als Autotransportwagen. Wäre es nicht ein schönes Bastelprojekt, 3D-Druckteile für den Umbau so eines Wagens zu machen? Wer das nicht kann oder mag, der kann den Heris Wagen unter der Artikelnummer 11032 suchen, der einen Autotransporter darstellt.
- Den Post4m gab es mal von Sachsen-Modelle unter der Artikelnummer 74635.
- Die Schlafwagen waren alle von der DSG. Roco hat den WLAB4üm unter der Nummer 45069 gebracht.
- Den WLA gab es mal von Railtop unter der Artikelnummer 33502. Nicht viele werden den Wagen haben.
- Rivarossi hatte den Bc4ümg-54 unter der Nummer 4025 herausgebracht. Auch Roco hat einen Liegewagen zweiter Klasse hergestellt, allerdings habe ich den nur als Touropa-Variante zum Beispiel im Satz 44099 gefunden. Heris hat unter der Artikelnummer 11022 den Liegewagen Bc4üm-243 herausgebracht.

- Den AR4ümg zum Schluss gibt es von Piko unter der Nummer 59643. Und schon ist der Komet fahrbereit!

Als nächstes der D 446/D 445

von Hoek van Holland nach Villach im Sommer 1963:

- Bc Liegewagen der DB (fakultativ): Rivarossi 4025; Roco 44099; Heris 11022
- Bc Liegewagen der DB: Rivarossi 4025; Roco 44099; Heris 11022
- WLAB Schlafwagen der CIWL: Hier könnte man einen CIWL Typ Yb von LS Models (49150) nehmen. Oder einen Typ S (49135, 49141 oder 49142).
- WR Speisewagen der CIWL: LS Models hat einige wunderschöne Modelle dieser Wagen herausgebracht beziehungsweise angekündigt. Leider gibt es darunter keinen Wagentyp, der genau in diesem Zug gefahren ist. Es lohnt sich aber, die Neuheitenprospekte von LS Models im Auge zu behalten, weil immer wieder neue Wagen angekündigt werden. Wenn sie denn mal erscheinen ... Bis dahin werden wir ein Auge zudrücken müssen. Eine Alternative wären die CIWL Wagen (WR und Schlafwagen) von Rivarossi. Mit etwas Fleiß kann man diese Wagen bestimmt noch retten!
- Fakultativ könnte man noch einen zweiten Schlafwagen von LS Models nehmen.
- Dann kommen zwei Autotransportwagen vom Typ Offehs 68, die zwischen Hoek van Holland und Villach fahren.
- Und schliesslich noch zwei Autotransportwagen vom Typ Offehs 68, die zwischen Hoek van Holland und Salzburg fahren.

Gehen wir jetzt zum D 140/D 141

von Amsterdam Amstel nach Avignon im Sommer 1960:

- Bc Liegewagen der SNCF: Diesen Wagen vom Typ Dev Ao B9c9 hat Jouef unter der Nummer HJ4077 im Programm. Der Wagen von Jouef zeigt die Epoche-3a-Ausführung. REE Models hat den Wagen auch, allerdings in Epoche-3b-Ausführung (Artikelnummer VB 400 und VB 401). Diese Wagen sind al-

lerdings nicht einfach zu finden. Als Alternative gibt es einen Satz mit drei Wagen, der unter der Nummer VB 399 angekündigt wurde.

- WR Speisewagen der CIWL: siehe zuvor beim D 446/D 445
- WLA Schlafwagen der ersten Klasse: Dazu könnte man einen Wagen vom Typ Lx nehmen, der von LS Models unter der Artikelnummer 49235 angekündigt wurde. Wir warten mit Spannung!
- WLA Schlafwagen der ersten Klasse: ebenso
- WLAB Schlafwagen der CIWL: siehe zuvor beim D 446/D 445;
- WL fakultativ: Hier könnte man noch einen weiteren CIWL Schlafwagen einreihen, wobei LS Models die schönsten Wagen hat.
- Drei Stämme Autotransportwagen vom Typ TA 60 der SNCF zwischen Amsterdam Amstel und Avignon.
- Drei Stämme Autotransportwagen vom Typ TA 60 zwischen 's-Hertogenbosch und Avignon.

Nun schauen wir uns den D 550/D 449

zwischen Amsterdam Amstel und Domodossola im Sommer von 1962 an:

- BR Halbspeisewagen der DB: Roco hat unter der Artikelnummer 44590 einen BR4ymg Halbspeisewagen herausgebracht, denen es hin und wieder noch zu kaufen gibt.
- Liegewagen vom Typ Bc der DB: wieder Rivarossi 4025; Roco 44099; Heris 11022;
- Man könnte sogar einen zweiten (fakultativen) Bc einreihen.
- WLA Schlafwagen der ersten Klasse: Dazu könnte man wieder den angekündigten LS Models Wagen vom Typ Lx nehmen, mit der Artikelnummer 49235.
- WLAB Schlafwagen der CIWL: Hier könnte man wieder einen CIWL Typ Yb von LS Models (49150) nehmen oder einen Typ S (49135, 49141 oder 49142).
- WL der CIWL fakultativ: Gegebenenfalls könnte man noch einen weiteren fakultativen WL der CIWL einreihen, der wieder von LS Models kommt.
- Dann kommen zwei Autotransportwagen vom Typ Offehs 68, die

QR-Code 1



QR-Code 2



QR-Code 3



QR-Code 4



QR-Code 5



QR-Code 6



QR-Code 7



F 49 Komet **Zürich HB (20.30)**—Basel SBB—Basel Bad (21.57/22.11)—
Mannheim—Frankfurt/M—Kassel (—Altenbeken)—Hameln—
Hannover—**Hamburg-Altona (10.05) Mit Autobeförderung** Sommer
1959

↑ Basel u. Frankf.

W Post4m		Basel	Basel Bad	(–Frankfurt)	436	3027	19	145
a) DPwüm	(Chiasso–)	”	Hmb.-Altona		67	50	Hmb	992
b) DPwüm		”	Hmb.-Altona		50	”	”	991
Bd MPw		”	”		”	”	”	”
Bd MPw		”	”		”	”	”	”
Bc4ümg	(Chiasso–)	”	”		69	”	”	989
WLAB		Zürich	”		96	”	DSG	6420
WLAB		”	”		”	”	”	”
WLAAs		”	”		”	”	”	”
AR4ümg		”	”		”	”	Hmb	990
Bd Bc4ümg		”	”		”	”	”	”
WLAB		”	Basel Bad	(–Dortmund)	”	207	DSG	6651

↓ Mannh. u. Kassel

a) So/Mo, Mo/Di, Di/Mi, Do/Fr, Fr/Sa bis 4./5. X.;
So/Mo, Do/Fr ab 8./9. bis 25./26. X., 20./21. XII. bis 10./11. I. u. ab 20./21. III.
b) Mo/Di 2 MPw statt 1 DPw

F 50 Komet Hamburg-Altona (20.01)—Hannover—Hameln—(Altenbeken—)
Kassel—Frankfurt/M.—Mannheim—Basel Bad (7.47/8.02)—
Basel SBB—**Zürich HB (9.30) Mit Autobeförderung** Sommer
1959

↑ Hmb.-Alt. U. Frankf.

WLAB	(Dortmund-)	Basel Bad	Zürich		208	81	DSG	6651
WLAB		Hmb.-Altona	”		49	”	”	6420
WLAB		”	”		”	”	”	”
WLAAs		”	”		”	”	”	”
MPw		”	”		”	”	”	”
AR4ümg		”	”		”	”	Hmb	990
Bd Bc4ümg		”	”		”	”	”	”
Bc4ümg		”	Basel Bad	(-Chiasso)	”	60	”	989
a) DPwüm		”	”		”	”	”	992
b) DPwüm		”	”		”	49	”	991
Bd MPw		”	”		”	”	”	”
Bd MPw		”	”		”	”	”	”

↓ Kassel u. Mannh.

a) So/Mo, Di/Mi, Mi/Do, Fr/Sa, Sa/So bis 3./4. X.;
Di/Mi, Fr/Sa 6./7. bis 23./24. X., 18./19. XII. bis 8./9. I. u. ab 18./19. III.
b) So/Mo 2 MPw statt 1 DPw



Autoreisezug D 141 (Amsterdam Amstel—Avignon), bestehend aus der Lokomotive NS 1122, einem stählernen Abteilwagen der Baureihe NS B12c 6400 (der vermutlich nach 's-Hertogenbosch überführt wird), einem Liegewagen der SNCF, einen CIWL Speisewagen, einen CIWL-Schlafwagen und drei Autotransportwagen. In 's-Hertogenbosch werden Autotransportwagen hinzukommen. Das Foto wurde von Roef Ankersmit am 7. Juli 1960 in Lunetten in der Nähe von Utrecht aufgenommen.

Sammlung: NVBS

von Amsterdam Amstel bis Domodossola im Zug sind.

- Schließlich wieder zwei Autotransportwagen vom Typ Offehs 68, die zwischen 's-Hertogenbosch und Domodossola verkehren.

Und zum Schluss der D 353/D 354 zwischen Oostende und München Hbf Holzkirchner Flügelbahnhof im Jahr 1958. Mit der Reihung sind wir relativ schnell fertig:

- Vorne gibt es zuerst einen 1. Klasse-Wagen der SNCB oder der DB. Beim Belgier wird es sich vermutlich um ein I1 oder I2 Wagen gehandelt haben. I2 Wagen gab es von LS Models, weitere Varianten sind angekündigt. Beim DB-Wagen wird man bei Roco, Ade, Piko

oder bald auch bei Brawa fündig.

- Liegewagen vom Typ Bcüm der DB: Hier stehen wieder Rivarossi 4025; Roco 44099 oder Heris 11022 zur Auswahl.
 - WLAB Schlafwagen der CIWL: Hier könnte man wieder einen CIWL Typ Yb von LS Models (49150) oder einen Typ S (49135, 49141 oder 49142) nehmen.
 - Bis zu 8 Autotransporter der SNCB vom Typ Hbckss von Oostende nach München
 - Bis zu 8 Autotransporter der SNCB vom Typ Hbckss von Schaarbeek nach München
- Leider gibt es die belgischen Autotransporter noch nicht. Vielleicht wäre das was für Piko oder LS Models?

D 353 Autoreisezug (nur für Reisende mit Auto)			
(1.) 2. West	München (21.00) – Augsburg – (Kornwestheim) – Heidelberg – (Darmstadt) – Mainz – Koblenz – Aachen (6.42/7.04) – Liège – Bruxelles Midi – Oostende (11.48) (Dover)		
**	104%	500 l	
	So/Mo Do/Fr 29./30. VI.—31.VIII./1. IX.		
1)	... G SS1	München – Schaarbeek	354 83 SNCB 7891 731
1)	... G SS	.. — Oostende	.. .. CIWL 9791 ..
	WLAB 1	.. ..	.. .. Mü 3578 ..
	Bcüm 58	.. ..	.. .. Mü 3578 ..
	Bd A 59	.. ..	.. .. SNCB 7891 ..
			) bis zu 16 Autotransportwagen
D 354 Autoreisezug (nur für Reisende mit Auto)			
(1.) 2. West	(Dover –) Oostende (16.45) – Bruxelles Midi – Liège – Aachen (22.40/23.21) – Koblenz – Mainz – Frankfurt (M) Süd – Würzburg – Augsburg – München (9.38)		
**	104%	500 l	7 WüB – Mü
	Di/Mi, Sa/So 28./29. VI.—30./31. VIII.		
	Bd A 59	Oostende – München	82 353 SNCB 7891 731
	Bcüm 58	.. ..	.. .. Mü 3578 ..
	WLAB 1	.. ..	.. .. CIWL 9791 ..
1)	... G SS	.. ..	.. .. SNCB 7891 ..
1)	... G SS	Schaarbeek – ..	.. .. .. ..
			) bis zu 16 Autotransportwagen



Autoreisezug D 550 (Amsterdam Amstel—Domodossola) gezogen von der Lokomotive NS 1134 kurz nach der Abfahrt von Eindhoven bei km 49,2 auf der Strecke nach Venlo. Betrachtet man seine Länge, muss der Zug den Halt in 's-Hertogenbosch bereits hinter sich haben.

Foto: Roef Ankersmit, 10. Juli 1963. Sammlung NVBS.

Autoreisezugwagen im Modell – welche Modelle der Autotransport- wagen gibt es?

Roco hatte Autotransporter vom Typ Offs 60 in H0 im Programm. Hatte, weil sie im Moment nicht lieferbar sind. Man findet sie aber noch auf Tauschbörsen oder im Internet. Allerdings wären für die Autoreisezüge einige Umbauten fällig. So bekamen die Wagen beim Vorbild Anschlüsse und Leitungen für Elektro- und Dampfheizung. Außerdem bekamen sie eine lastabhängige Bremse. Schließlich mussten die Fahrmulden der unteren Ladeebene mit Holz ausgelegt werden, um auch die Verladung von PKW mit breiter Spur zu ermöglichen. So wurden die Wagen als Offhs 68 eingereiht, später als Laeqrss 545. Die hat Roco bis jetzt nicht gemacht, also ist Eigeninitiative gefragt. Und dann sollte man auch die Anschriften ändern.

1963 wurden einige Autotransporter vom Typ Offs 55 für die Au-



to-reisezüge umgerüstet. Auch diese Wagen bekamen Leitungen für Elektro- und Dampfheizung, sie wurden als Offhss 55 (später als Laeqrss 550) eingereiht. Exakttrain hat den Offs 55 in H0 aufgelegt, allerdings (noch) nicht als Wagen für Autoreisezüge. Auch

hier muss der interessierte Leser also selbst Hand anlegen.

Die französischen Autotransporter vom Typ STVA TA 60 gab es als wunderschönen Modelle in einem Zweiersatz von LS Models (Artikelnummer 30705) oder auch als einzelne Wagen (LS Models PI 99110). Leider sind die Wagen im Moment nicht lieferbar, aber vielleicht sind sie im Internet noch aufzutreiben oder, wie nicht unüblich bei LS Models, werden sie irgendwann noch einmal neu aufgelegt.

Ich möchte mich bei Niek Opdam, Detlev Hagemann und Stefan Carstens für ihre Unterstützung beim Zusammentragen dieses Beitrags herzlich bedanken ☺

Paul Hartman

Wer mehr zu diesem Thema erfahren möchte, sei auf folgende interessante Links hingewiesen:

QR-Code 1 – <https://retours.eu/nl/42-autoslaaptreinen/>

QR-Code 2 – <https://db58.de/2010/08/28/autoreisezug-anno-1958-sncb/>

QR-Code 3 – http://www.welt-der-moedelleisenbahn.com/uploads/1/4/2/6/14265436/f_49_komet_74.pdf

QR-Code 4 – <https://www.martijnhaman.nl/internationaal.htm>

QR-Code 5 – <https://www.ina.fr/ina-eclair-actu/video/afe85009149/un-nouveau-train-auto-couche>

QR-Code 6 – <https://docrail.fr/les-wagons-porte-autos-ta60/>

QR-Code 7 – <https://www.tapatalk.com/groups/germanrailfr/modelling-reisezuege-epoche-iii-iva-autoreisezuege-t4516.html>

1964 fuhr der Zug nach Domodossola schon weiter bis nach Mailand, wie unschwer auf dem Laufschild zu erkennen ist. Das Bild wurde am 29. Mai 1964 am Bahnhof Amsterdam Amstel aufgenommen.

NS, Sammlung HUA.

1958 wurde dieser Hbckss der SNCB von Dr. Rudo von Cosel aufgenommen. Wäre das nicht eine schöne Vorlage für ein Modell?

Sammlung:
Stefan Carstens.



Ein Blick auf die Bedienung und Möglichkeiten

Jens Kulenkampff

Rocrail beim FREMO

English Abstract: The article explores the integration of Rocrail software into the advancement of FREMO technologies at the Greifenedt station. Since 2019, the team has utilized Rocrail for controlling several stations, showcasing its capabilities at the recent Magdeburg meeting. Rocrail, originally designed for model railway operation, provides a powerful and flexible solution for model rail operations. Despite initial concerns about complexity, the software allows for gradual introduction of features. The Greifenedt configuration demonstrates adaptability to changing arrangements and is providing relief for both traffic and shunting operators. The use of touch screens, hardware track layout consoles, and Rocrail's native features simplifies operations, making it an effective solution for FREMO stations. The author offers support for planning and further Rocrail implementations within the FREMO community.

Im Rahmen der fortschreitenden Entwicklung und Integration von FREMO-Technologien in unseren

Bahnhof Greifenedt gebe ich euch einen Einblick in die Nutzung von Rocrail zur Steuerung:

Rocrail ist eine leistungsstarke Software, ursprünglich für die Steuerung von Modelleisenbahnanlagen konzipiert, die wir (das ist das Team Greifenedt) seit 2019 in verschiedenen Betriebsstellen im FREMO-Betrieb einsetzen. Den vorläufigen Höhepunkt der Entwicklung zeigten wir während des letzten Treffens in Magdeburg, als wir nicht nur Fahrstraßen implementierten, sondern auch Lenkungslogik umgesetzt haben, sowie Zugnummernweitergabe (ZNF) und Streckenblock integrierten. Das Gleisbildstellpult für Greifenedt ist modular aufgebaut, so dass sich die Konfiguration für verschiedene Arrangements leicht anpassen lässt, in dem verschiedene Gleisplan-Module aneinander gereiht und verbunden werden – fast so, wie die echten Module (Bild 1).

Rocrail im Überblick

Rocrail ist eigentlich eine Software zur Steuerung von Modellbahnanlagen. Durch die vielfältigen Funktionen von Rocrail kann allerdings nicht

nur der einfache Modellbahnbetrieb nachgestellt werden, sondern auch komplexe Abläufe, die den Anforderungen unserer Betriebsstellen gerecht werden. Dabei steht nicht die genaue Nachbildung der Vorbildstellwerke im Mittelpunkt, sondern die einfache und dennoch sichere Bedienung zur Abwicklung des (Modell-)bahnbetriebs. Daher ist für die Bedienung nur sehr wenig Vorwissen notwendig, was einen schnellen Einstieg in eine unbekannte Betriebsstelle ermöglicht.

Der nachfolgende Link zeigt zur besseren Veranschaulichung ein Video zur Steuerung des Bahnhofs Greifenedt mit Rocrail (QR-Code 1).

Rocrail ist kostenlos, für alle Plattformen verfügbar, sehr stark durch die Community gefördert (so wie dieser Artikel hier) und wird aktiv weiterentwickelt. Ein gutes Beispiel dafür ist die im Frühjahr 2023 erfolgte native Implementierung des FREMO ZNF800 Systems. Die Anforderungen an die Computer-Hardware sind sehr gering. Ein alter Computer oder ein Raspberry Pi reichen für den Betrieb völlig aus. Eine tolles und sinnvolles „zweites Leben“ für Deinen alten Computer!

Für weitere Informationen anbei der Link zum Rocrail-Wiki (QR-Code 2).

Des Weiteren unterstützt Rocrail alle gängigen Modellbahnprotokolle und -zentralen (DCC, Loconet, Digitrax, Intellibox, Z21 usw.). Zusätzlich wurde im Umfeld ein offenes

QR-Code 1



QR-Code 2



Bild 1: Der Arbeitsplatz des Fahrdienstleiters – links Touch-Monitor, rechts BFO

Alle Fotos:
Jens Kulenkampff

QR-Code 3



QR-Code 4



Kommunikationsprotokoll auf Standardhardware (Arduino mit WLAN-Kommunikation) entwickelt. Dies ermöglicht vielseitige und äußerst kostengünstige Decoder zur Steuerung von Servos, Signalen, Magnetartikeln und motorischen Antrieben bis hin zu LEDs bei gleichzeitiger Reduktion von Verkabelungsaufwand.

Mit im Rocrail Bastelkoffer ist eine Reihe von professionell produzierten Elektronikbausätzen, mit denen sich alle mechatronischen Aufgaben bewältigen lassen: vom Gleisbelegsensor über Magnetartikelsteuerung bis zur Relaisplatine.

Anbei ein Link zu den GCA Elektronikbausätzen (QR-Code 3).

Rocrail „out of the box“ ist natürlich auf die Bedienung auf dem Computer mit der Maus ausgelegt. Eine unserer ersten Anpassungen war daher die Umsetzung von Start-Ziel-Tasten, so dass die Bedienung allein mit den Fingern auf einem Touch-Monitor oder auch einem Hardware Spurplan Stellpult möglich ist. Jüngste Entwicklungen in der Rocrail-Community ermöglichen ein einfach zu verkabelndes

und günstig zu bauendes Hardware-Stellpult aus dem 3D Drucker (Bild 2).

Ein Blick auf die Kritik

Besonders Rocrail-Einsteiger äußern immer wieder Bedenken über die Komplexität von Rocrail. Das ist ob der Vielfalt der Funktionen und Möglichkeiten kaum vermeidbar, bietet jedoch gleichzeitig auch die Chance der schrittweisen Einführung: vom einfachen Gleisplan, in dem Weichen und Signale von Hand gestellt werden, hin zu Fahrstraßen, wo dies übernommen wird sowie hin zum „Automatikbetrieb“ bei dem die Lenkung und Verfolgung der Züge innerhalb des Stellwerksbezirks durch das Stellwerk unterstützt wird.

Insbesondere die ersten Schritte, wie das Erstellen eines Gleisplans, sind hervorragend dokumentiert im Rocrail-Wiki, im Forum oder auch auf Youtube. Wenn Du Hilfe brauchst, kannst Du dort nachfragen, oder bei mir. Rocrail hat eine Community, die hilft.

Der folgende Link liefert Videos zu Rocrail von Wilfried Lengert (QR-Code 4).

Ein weiterer Kritikpunkt ist die Behauptung, Rocrail orientiere sich am Modellbahnbetrieb und nicht am realen Bahnvorbild. Auch das ist richtig. Wer Vorbild-Stellwerke und deren Bedienung so genau wie möglich nachbauen möchte, ist mit anderer Software besser beraten. Der Fokus von Rocrail liegt bewusst auf der einfacheren Bedienung bei sicherem Betrieb.

Bei meiner Umsetzung in Greifenstedt geht es darum, die Bedienung des Stellwerks einfacher zu gestalten, nicht nur für erfahrene Fahrdienstleiter, sondern auch für Neulinge im Fahrdienst. Weil unser Modellbahnbetrieb dem Vorbildbetrieb gleicht, finden sich natürlich trotzdem jede Menge bekannte Elemente wieder. Ein Signal bleibt ein Signal und wird auch, oder gerade mit Rocrail, vorbildgerechte Begriffe zeigen.

Entwicklungsmöglichkeiten mit Rocrail

Die meisten beginnen mit Rocrail, indem sie einfach nur Weichen und Signale durch einfaches Drücken der Tasten ansteuern. Das ist ein guter Startpunkt. Doch die Software bietet noch viel mehr. Der nächste logische Schritt sind Fahrstraßen mit Weichenverschluss, was den Ausschluss feindlicher Fahrstraßen ermöglicht. In der weiteren Entwicklungsstufe des Rocrail Stellpults werden dann Züge nachverfolgt und automatisch

Bild 2: Hardware-Stellpult aus dem 3D-Drucker

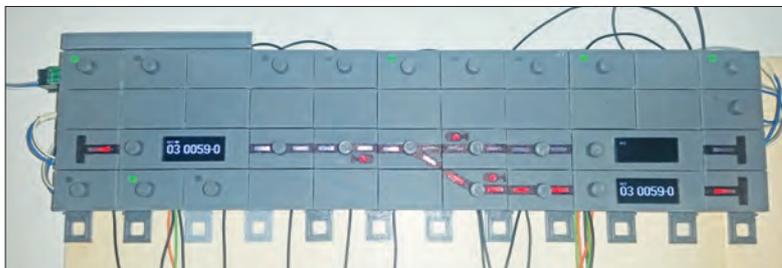
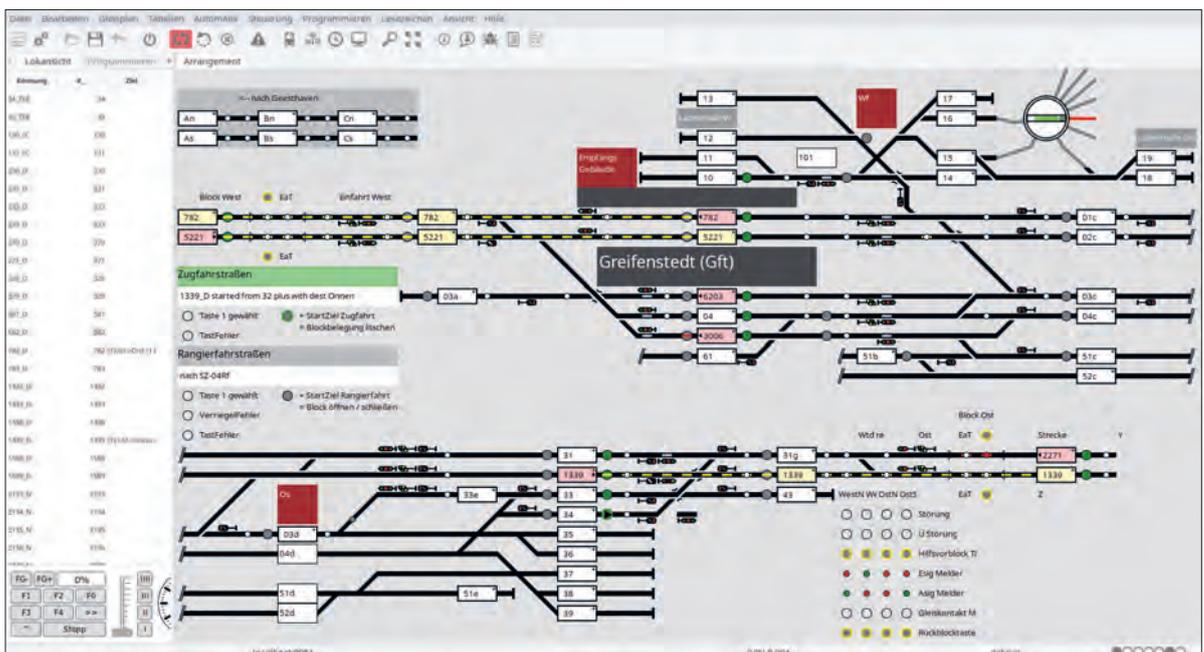


Bild 3: So sieht Greifenstedt in Rocrail aus



über mehrere Abschnitte weiter geleitet. In diesem sogenannten „Automatikmodus“ wird die Integration von ZNF (Zugnummernweitergabe) und FREMO Streckenblock sehr einfach und bedienfreundlich machbar.

Das Rocrail-Stellwerk eröffnet faszinierende technische Möglichkeiten für den Fahrdienstleiter. Je besser das Stellpult, desto weniger Spezialwissen über den Bahnhof und seine Besonderheiten muss der Fahrdienstleiter mitbringen. Zum Beispiel verhindert das Rocrail-Stellwerk, dass ein Zug Einfahrt bekommt, wenn kein Gleis dafür frei ist. Diese technischen Feinheiten minimieren das Risiko von Fehlern und erleichtern die Koordination im Bahnhof erheblich.

Rocrail in der Betriebspraxis im Bahnhof Greifenstedt

Die spezielle Konfiguration von Rocrail für den Bahnhof Greifenstedt ist ein gutes Beispiel dafür, wie die Software an die Anforderungen unserer Betriebsstellen angepasst werden kann. Wir haben zum Beispiel die angrenzenden Überleitstellen (Urft) und Weichenverbindungen (Wittstedt) auch in der Software modular gestaltet und können so flexibel auf die sich ändernden Arrangements bei jedem Treffen reagieren; ohne, dass dafür alle Weichen, Signale und Fahrstraßen neu programmiert werden müssten.

Anbei der Link zum Modulplanun in Rocrail (QR-Code 5).

In Greifenstedt haben wir zwei Arbeitsplätze, die jeweils per Touch-Monitor auf dasselbe Stellwerk zugreifen. Die Bedienung erfolgt mit den Fingern, eine Maus ist nur in Ausnahmesituationen nötig.

Der Fahrdienstleiter regelt am ersten Arbeitsplatz mit Touch-Monitor die Zugfahrten. Dabei muss er nur dem Stellwerk einmal mitteilen, welche Zugnummer neu im Stellwerk ist (bei ZNF nicht mal das) und dem Zug

dann mittels Start-Ziel-Tasten ein Ziel mitgeben. Das Stellwerk übernimmt dann das Einlegen und den Verschluss der benötigten Fahrstraße – natürlich nur, wenn das keine feindliche Fahrstraße verhindert, oder eine Rangierlok auf einem der Belegtsensoren auf der Fahrstraße erkannt wird. Kommt nach Ankunft des Zuges im neuen Block vom Belegtsensor die Ankunfts-meldung, wird die Zugfahrstraße selbständig wieder aufgelöst und andere Züge rücken automatisch in den frei gewordenen Abschnitt nach.

Das hier verlinkte Video zeigt die Durchführung von Zugfahrten in Greifenstedt (QR-Code 6).

Am zweiten Arbeitsplatz mit Touch-Monitor arbeitet der Rangierleiter und koordiniert die Rangierbewegungen der Berglok und der Ortslok mittels Rangierfahrstraßen. Auch hier werden durch Fahrstraßenauschluss Flankenfahrten vermieden. Obwohl die Position von Loks über Rückmelder an den meisten Stellen erkannt wird und den Verschluss von Zugfahrstraßen verhindern, werden Rangierbewegungen nicht nachverfolgt und Rangierfahrstraßen werden von Hand aufgelöst.

Das hier verlinkte Video zeigt die Durchführung von Rangierfahrten in Greifenstedt (QR-Code 7).

Ergänzt werden die beiden Touch-Monitore durch drei Hardware-Ortsstellpulte, mit denen die Zugpersonale im Bereich des BWs, am Ostkopf sowie am Ablaufberg selbständig rangieren können – wahlweise können die Elemente jedoch auch vom Hauptsteltisch bedient werden.

Das Ortsstellpult am BW benötigt dabei nur eine Energieversorgung, weil die Kommunikation mit dem Rest des Bahnhofs per WLAN funktioniert – wie auch mittlerweile fast die gesamte restliche Steuerung von Weichen, Signalen und Rückmeldern. Das machen wir mittlerweile seit 2019 weitgehend problemlos und hat sich

für uns als zuverlässiger erwiesen, als die vorher verwendete Kombination aus Loconet und DCC (Bild 4).

Insgesamt ist die Greifenstedt-Konfiguration von Rocrail darauf ausgelegt, sowohl Fahrdienst als auch Rangierdienst auch bei komplexen Abläufen und hoher Verkehrsdichte bestmöglich zu entlasten und gleichzeitig einfach bedienbar zu sein. Dazu werden ausschließlich Rocrail Standardfunktionen benutzt und sind somit gut dokumentiert, erfahren Support im Forum und werden weiter entwickelt. Sogar die Umsetzung von ZNF800 fügt sich nahtlos ein und die Integration von FREMO Streckenblock ist ohne Programmierung machbar.

Unterstützung bei Planung und Entwicklung

In Greifenstedt sehen wir, dass Rocrail nicht nur eine Modellbahnsoftware ist, sondern eine anpassungsfähige Lösung für die Herausforderungen beim Betrieb einer Betriebsstelle, egal ob groß oder klein, egal ob eingleisig oder zweigleisig und fast egal mit welcher Technologie. Sogar für den Betrieb von Hebelstellwerken wird Rocrail genutzt.

Abschließend möchte ich euch meine Unterstützung bei der Planung oder weiteren Entwicklung von Rocrail-Umsetzungen für FREMO Bahnhöfe anbieten. Es ist wie beim Treffen auch: gemeinsam macht es mehr Spaß und man baut etwas Größeres als nur das eigene Stück 📧

Jens Kulenkampf

QR-Code 5



QR-Code 6



QR-Code 7



Bild 4: Ortsstellpult BW mit WIO Verkabelung



Alle Links auf einen Blick:

- QR-Code 1 – https://youtu.be/3CxRE7tuE54?si=yh3NCok7deDqv_s4
- QR-Code 2 – <https://wiki.rocrail.net/>
- QR-Code 3 – <https://wiki.rocrail.net/doku.php?id=hardware-de>
- QR-Code 4 – <https://youtube.com/@wilfriedlengert1390/videos>
- QR-Code 5 – <https://wiki.rocrail.net/doku.php?id=modules:modules-de>
- QR-Code 6 – https://youtu.be/guoq_nQSEKA?si=oyrfUHXMJJUonIBI
- QR-Code 7 – https://youtu.be/G_PYRbCHRH4?si=YobirPpmCJUMDNx1

Anton Vogl Pimp my FREDi

English Abstract: In this report, Anton describes the development of the Brake-FREDi from the first ideas and tests to the final version, which is now also available in a collective order (link attached). He also goes into details such as the circuit and the circuit board design and explains why the final version of the Brake-FREDi has been changed compared to the version announced for the collective order.

den ersten Umbau-Versuchen bestehender FREDis, bis hin zu einer eigenen Brems-FREDi-Version mit neuer, angepasster Software beschrieben werden.

Ein Nachbau bzw. Umbau vorhandener FREDis wird aufgrund des enormen Aufwandes und vielfacher Fehlerquellen nicht empfohlen. Für die fertig entwickelte Brems-FREDi-Version läuft aktuell noch eine Sammelbestellung.

durch Soundprojekte von Alexander Mayer (Zimo). Richtig begeistert hat mich dann Klaus Holler mit der Idee, FREDi eine eigene Taste dafür zu spendieren. So kam ich mit ihm in Diskussionen, wie man am besten so eine Taste in vorhandene FREDis einbauen könnte, sowohl ergonomisch sinnvoll, als auch (schaltungs-)technisch machbar. Grundlegend stellt dies kein Problem dar, solange man die der „Bremsfunktion“ zugewiesene Funktionstaste direkt am FREDi zur Verfügung hat.

Aber schnell war das Problem erkannt: Was, wenn man diese Funktion nur über die gelbe Shift-Taste bedienen kann? So kam es dazu, dass ich mich genauer mit den verschiedenen Typen von FREDis auseinandersetzte:

- solche mit Funktionstasten F 0 bis F 4 untereinander und einer Shift-Taste (V 1.7)
- solche mit Funktionstasten F 0 bis F 4 nebeneinander und zwei Shift-Tasten (V 1.8)
- und die Moderneren mit F 0 bis F 8 direkt verfügbar und mit Shift-Taste bis F 16 (V 1.9/V 1.10 SWD etc.)



Rechts die alten FREDis: links V1.8, rechts V1.10

Unten: Schaltungsausschnitt der Funktionstasten: links V1.8 mit F0 bis F4 und zwei Shift-Tasten; rechts V1.9 mit 3x3 Matrize und einer Shift-Taste

Ein kleiner schaltungstechnischer Abriss:

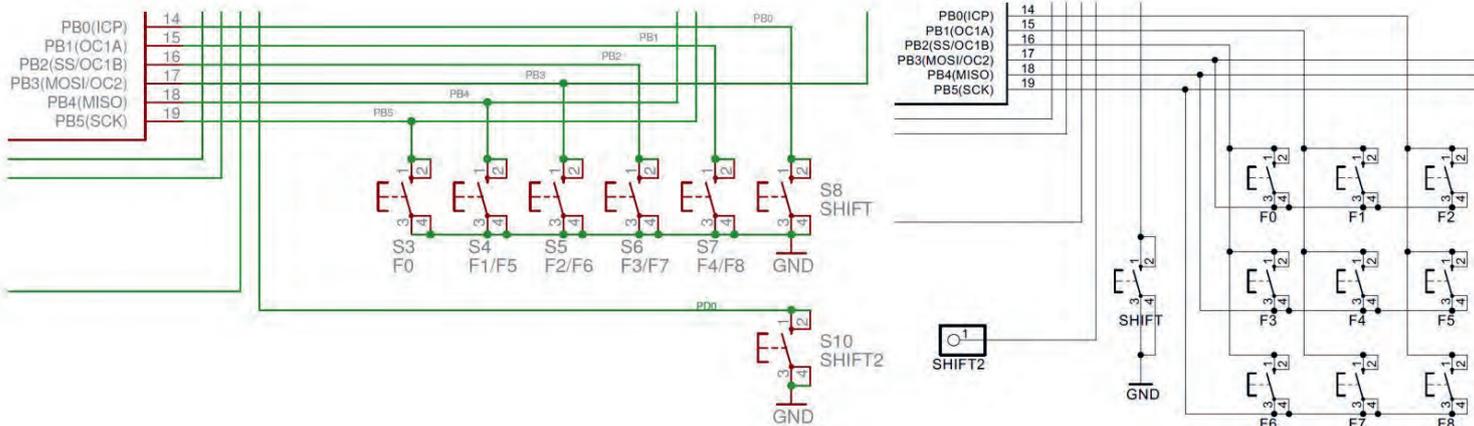
Bei allen FREDis mit F 0 bis F 4 und ein/zwei Shift-Tasten ist jede Taste einzeln an dem im FREDi verwendeten „Hirn“ (Atmega μ Controller) angeschlossen und wird gegen „Masse“ geschaltet. F 0 bis F 4 und eine Shift-Taste belegen damit 6 Eingänge.

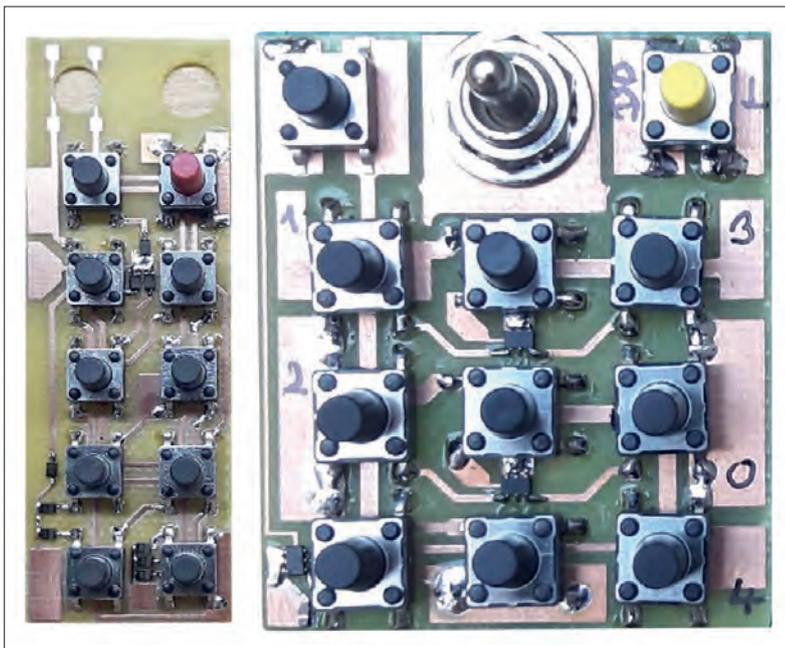
Dieser μ Controller hat dafür eine gewisse Anzahl an Eingängen, aber

Fotos und Schaltpläne: Anton Vogl

Im Folgenden soll die technische Entwicklung des Brems-FREDi von

Die „Segel-und-Brems“-Funktion in Decodern kannte ich schon länger





zusammen mit Fahrpoti, Richtungsschalter und den anderen Tastern und LEDs sind die Eingänge bereits alle in Verwendung.

Bei den Typen mit Funktionstasten F0 bis F8 ging man dann einen anderen Weg: Man ordnete diese nun 9 Funktionstasten in einer sog. 3x3-Matrix an. Dafür benötigt man dann „nur“ 6 Eingänge am μ Controller (Bild 2). Aber der μ Controller benötigt nun eine komplett andere Programmierung (Bild 2).

Diese Programmierung wurde gemacht, und die Software auf dem μ Controller erkennt beim Selbsttest, welche Art an Schaltung anliegt. Somit kann (sollte) man immer die neueste Version aufspielen (lassen).

Zurück zum eigentlichen Problem: Wie kann man nun einen zusätzlichen Bremsaster in einen Fredi einbauen? Hat man die Matrizen-Schaltung, wäre es theoretisch kein Problem, den Bremsaster einfach parallel an den gewünschten Funktionstaster mit anzuschließen. Aber so einfach ist es dann leider doch wieder nicht. Der Schiebeschalter im FREDi-Kopf muss noch eingebaut bzw. anders verlötet werden (siehe Hp1 Modellbahn 1 2022), der Stopp-Schalter versetzt werden, die Leiterbahnen neu verkabelt, für den Bremsaster die Platine aufgebohrt und ggf. die grüne LED versetzt werden usw. Zudem ergeben sich im Betrieb weitere Unannehmlichkeiten, welche die Software betrifft.

Aber dazu später mehr.

Die vermeintlich einfache Lösung war daher für eine größere Umbau- und Testaktion zahlreicher FREDiS leider doch nicht geeignet. Hat man eine ältere FREDi-Version mit nur fünf Funktionstasten (V1.7, V1.8), gibt es keine Möglichkeit, höhere Funktionen als F0 bis F4 für das „Bremsen“ zu verwenden. Damit gab ich mich nicht zufrieden.

Kurzerhand entwickelte ich kleine „Sub-Platinen“ (Bild 3) mit Tastern in einer 3x3-Matrix, welche man „auf“ die FREDi-Platine aufsetzen kann. D. h. aber auch: alle alten Taster auslöten, Leiterbahnen trennen, neu verbinden, Löcher im Gehäuse neu bohren, Beschriftung ... tja weg und neu machen, aber wie? Der Aufwand für den Umbau zu einem „richtigen“ Brems-FREDi ist hier also noch größer als für den SWD-FREDi, und auch dies konnte keine Lösung für die Masse sein (Bild 4).

Da zeitgleich auf meinem Basteltisch ein Ur-FRED eines Freundes lag, welcher nicht mehr so recht über das LN-Netz kommunizieren wollte – man könnte den irgendwie neu kalibrieren, aber die alte Software dazu (DOS) lief nirgends mehr – kam mir die Idee: warum nicht gleich eine ganz neue FREDi-Platine auf Basis des 1.8er FRED entwerfen, aber mit 3x3-Matrix und passender Bohrung für den Bremsaster? Daraus hat sich dann schließlich in vielen Diskussionen eine

haptisch ansprechende Version herauskristallisiert, welche nochmals eine Neuordnung verschiedener LEDs und Taster hervorbrachte (Bild 5).

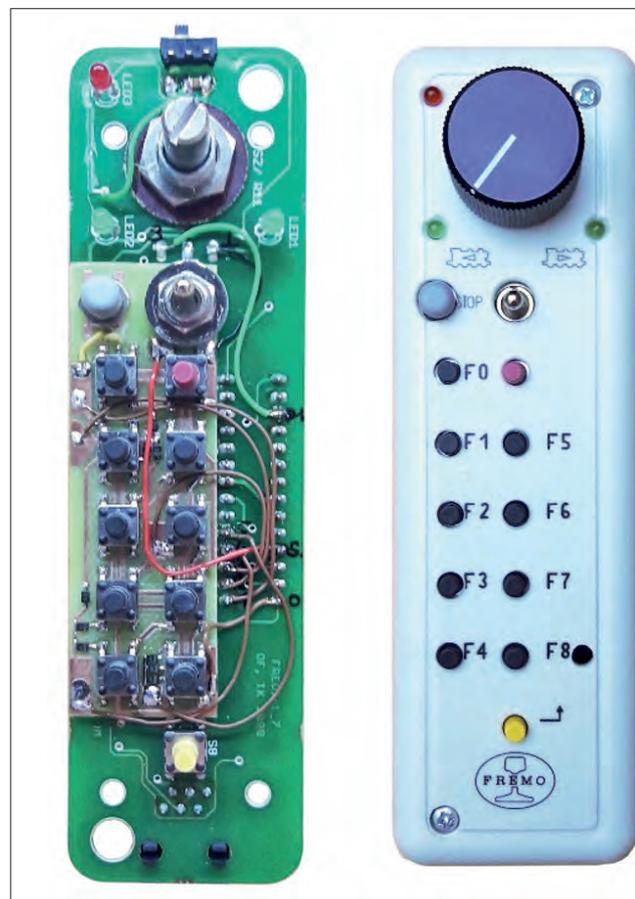
Warum aber die alte Version 1.8 als Grundlage für eine neue Platine? Ganz einfach: alle (SMD-)Bauteile sind noch von Hand lötbar, das ist für eine Kleinstserie von Vorteil. Und was hat das mit dem Ur-FRED zu tun? Nun: Poti und Drehknopf könnte man davon wiederverwenden. Das sind mit die teuersten Komponenten und die Wiederverwendung war die Intention.

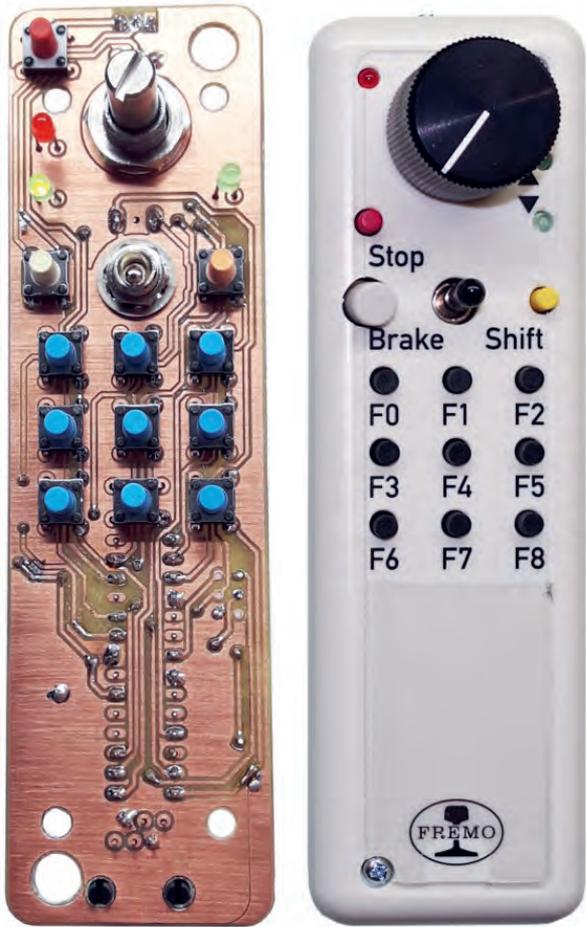
Daraus ergab sich rasch ein doch größeres Vorhaben als ursprünglich angedacht, und schnell waren in kleinstem Freundeskreis etwas über 100 Ur-FRED zusammengekommen, deren Teile für den Bau von Prototypen zur Verfügung standen.

Da sich zwischenzeitlich auch ein guter Kontakt zu den Softwareentwicklern einstellte, wurde im Platinendesign gleich mit vorgesehen, später evtl. die Bremsaste ganz separat zu betrachten und nicht fest parallel zu einer Funktionstaste zu schalten. Wir hatten uns für die Kleinstserie fest

Links: „Sub-Platinen“ für den FREDi-Umbau auf 3x3-Matrizen Tastenfeld für FREDi V1.7 (links) und V1.8 (rechts)

Unten: Auf 3x3-Matrize und Bremsaste (grau) umgebauter FREDi V1.7. Die Beschriftung würde sogar fast passen ...





Oben: Links erster Prototyp-Aufbau des „Brems“-FREDi; rechts erstes Kleinserienmuster, mit geänderter Anordnung des STOP-Tasters und der LEDs

eine normale Lok nur über das Poti zu fahren (Bild 6).

Für die ganze Kleinstserie wurden neue Gehäuse CNC gefräst, von Knut Habicht eine professionelle Beschriftung organisiert und die Ur-FREDi geschlachtet: Potis (sofern noch gut), Drehknöpfe und vor allem die IDs wurden wiederverwendet. Die Platine wurde in China geordert und in einigen Stunden die Bauteile aufgelötet.

Mit diesen Prototypen wurde in der Folge auf verschiedenen H0-Regelspur- und H0e-Schmalspurtreffen getestet und gespielt. Dabei zeigte sich auch, dass das Fahren mit separater Bremse trotz griffgünstig platzierter Taste durchaus nicht jedermanns Sache ist. Aber wenn man es mag und erstmal verinnerlicht hat, möchte man kaum noch anders fahren.

In der Bedienung des Schiebeschalters zum Umschalten zwischen Bremsbetrieb und normalem Betrieb zeigte sich in den Tests, dass die bisherige „alte“ FREDi-Software beim LN aus- und wiedereinstecken nicht immer eine mit dem Schiebeschalter „dauerhaft“ aktive Brems-Funktionstaste erkennt. Die Bedienung des Schiebeschalters erforderte daher, dass gleichzeitig der FREDi eingestöpselt war und sich die Lok auf dem Gleis befand. Das wäre eine große Einschränkung des Brems-FREDi-Einsatzes und musste auf jeden Fall in der Folge behoben werden.

Während der Testphase und mit den ersten Musteraufbauten zur Hand konnten die Softwareentwickler, v. a. Knut Schwichtenberg und Pål Olsen, eine Anpassung der bisherigen FREDi-

Software vornehmen und somit ist nun seit Mitte 2023 auch die Brems-taste frei einer Funktionsnummer von F 0 bis F 19 zuweisbar.

Standardmäßig wird F 19 voreingestellt. Das bietet den Vorteil, dass das gesamte auf dem 9-Tasten-FREDi inkl. Shift-Taste verfügbare Funktionsspektrum von F 0 bis F 16 für Lokfunktionen zur Verfügung steht und keine der Funktionen durch die Bremsfunktion vorbelegt ist.

Darüber hinaus wurde das oben erwähnte Problem mit dauerhaft aktivierter Bremstaste via Schiebeschalter gelöst: Die neue Software (ab V 2.3) meldet nun beim Einstecken des FREDi in das LN-Netz die aktuelle Bremsfunktion richtig bei der Zentrale an. Beim Selbsttest wird nun auch die Bremstaste erkannt und der FREDi entsprechend richtig zugeordnet.

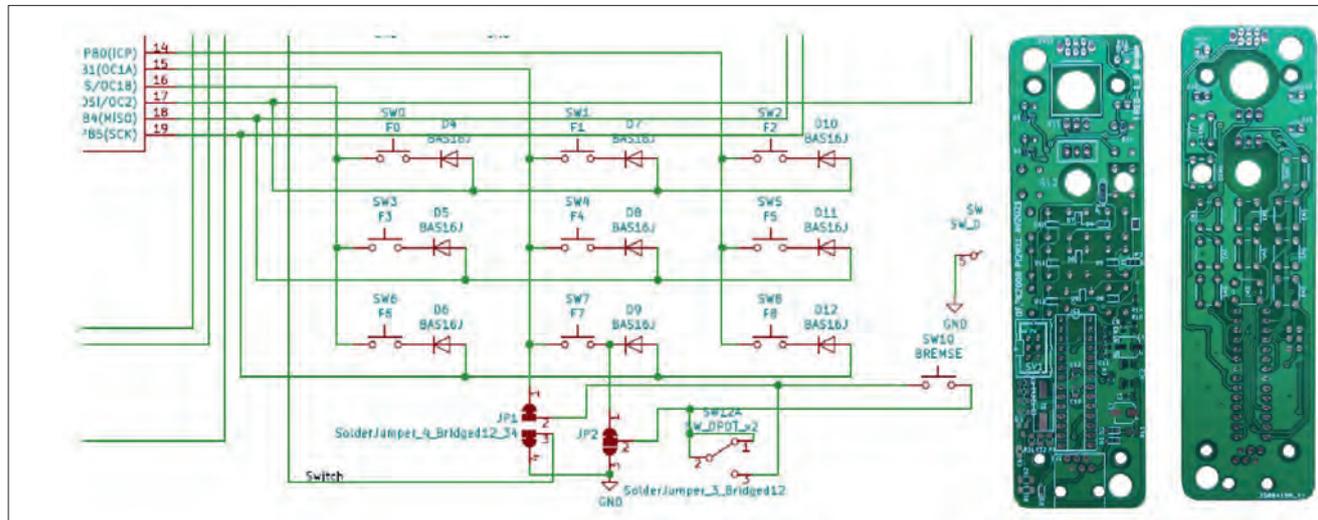
Damit war die Entwicklung aber nicht beendet: Dank der neuen Verschaltung der Bremstaste von einem separaten µController-Anschluss direkt an Masse konnte eine bereits 2021 getestete Bedienungs-Variante mit einem kombinierten „Fahr-Leerlauf-Brems“-Kippschalter/-taster wieder aufgegriffen werden. In der damaligen Verdrahtung über die F-Tasten-Matrix musste dieser Schalter 2-polig ausgeführt werden (Bild 7) und passte daher nur seitlich ins Unterteil des FREDi-Gehäuses (vgl. Artikel im Hp1 Modellbahn 1 2022).

Mit der neuen Schaltung und Software reicht nun eine einpolige Ausführung, sodass der Tast-Schalter sowie der einfache Bremstaster direkt links

auf die F 7 geeinigt (siehe dazu auch Artikel im Hp1 Modellbahn 4 2023 bzw. 1 2022).

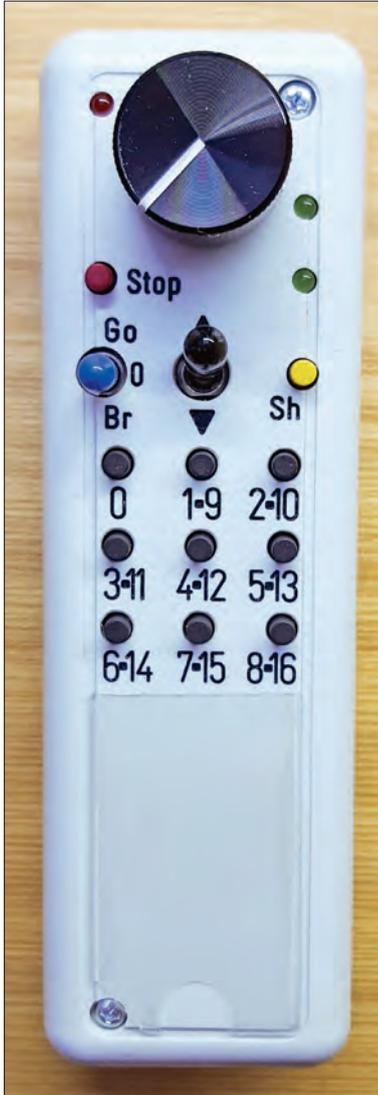
Die Schaltung beinhaltet nichts Besonderes, lediglich der Schiebeschalter (SW 12 A) am Kopf des FREDi ist zu erwähnen: Damit kann man die „Bremstaste“ (SW 10) fest aktivieren und somit wäre eine für die Fahrweise mit Bremse programmierte Lok wie

Rechts: Schaltungsausschnitt mit Bremstaste (SW 10), Schiebeschalter (SW 12A) sowie Lötstellen für den späteren Umbau auf frei wählbare Bremsfunktion (JP 1 und JP 2) sowie PCB Vorder- und Rückseite der Kleinstserie.



neben dem Richtungsschalter eingebaut werden kann. Der Tastschalter hat drei Stellungen:

- Mittelstellung: das entspricht der „Leerlauf- oder Segelfunktion“, also der FREDi sendet die Fahrstufe „0“
- Nach oben (Schalter): Jetzt wird die



Rechts oben: Bereits ursprünglich getestete Variante mit kombiniertem „Fahr-Leerlauf-Brems“-Tast-Schalter

Fahrstufe wie am Poti eingestellt gesendet UND auch die Fahrtrichtung gemäß Stellung des (normalen, 2-stufigen) Richtungsschalters.

- Nach unten (Taster): Funktion der Bremsstaste

Wie fährt man nun damit?

Ausgangssituation:

- Der Schalter ist in Mittelstellung, die Lok steht.
- Jetzt wählt man die Fahrtrichtung über den separaten Richtungsschalter vor, und wenn man möchte auch schon die Geschwindigkeit am Poti.
- Dann schaltet man nach oben auf „Fahren“, und die Lok setzt sich in Bewegung.
- Möchte man „Segeln“, schaltet man zurück auf Mittelstellung (oder dreht das Poti zurück).
- Zum Bremsen betätigt man den Hebel ganz nach unten in die „tastende“ Stellung, diese ruft die Bremsfunktion auf, solange man

den Taster nach unten drückt. Wenn man lange genug drückt (oder häufig genug „tastet“), bremst die Lok bis zum Stillstand ab.

Nach weit überwiegender Einschätzung der Brems-FREDi-Tester ist diese neue Ausführung noch intuitiver bedienbar als die Version mit dem einfachen Bremsstaster und dem Richtungsschalter mit Mittelstellung. Daher wird auch der Brems-FREDi der laufenden Sammelbestellung (QR-Code unten oder <https://www.fredi.info/fredi-brake>) mit diesen neuen Schalter-Ausführungen ausgeliefert werden (ähnlich Bild 8). Wer lieber die frühere Version mit dem einfachen Taster möchte, kann dies mit entsprechend selbst beschafftem Taster und 3-Stufen-Richtungsschalter mit Mittelstellung mit überschaubarem finanziellem Aufwand ebenfalls bauen Anton Vogel



Rechts: Testaufbau des Brems-FREDi mit neuem „Fahren(Go)-Leerlauf(0)-Bremsen(Br)“-Tast-Schalter (blau) und wieder einfachem Richtungsschalter „vor-zurück“ (schwarz) sowie Doppel-Beschriftung der Funktionstasten ohne und mit Shift-Funktion



MaGo
fiNescale



905 152 alt

Feines für Spur N
in feinsten MODELL - BAHN Ausführung

Bahnhof Straßberg/ Harz



Klaus Mäaser Höxter - Godelheim e-mail: mago-finescale@web.de

Gepäckwagen der Selketalbahn



905 151 ff

NEU

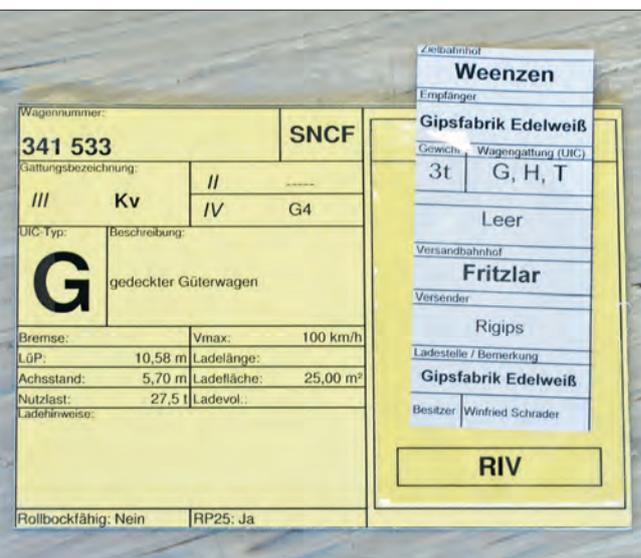
- Gleis nach Vorbild
- Waggons
- Lasercut Bausätze
- feine Kupplungen



905 152 neu

Thomas Becker

Drei wichtige Regeln



Ein SNCF-Gs. nicht im EUROP-Park, mit Fracht von Fritzlar nach Weenzen – das geht gar nicht!

English abstract: Thomas Becker explains briefly and crisply how foreign freight wagons were used in the prototype. Unfortunately, this prototype idea is rarely applied in FREMO; sometimes foreign freight wagons are used completely incorrectly. The most important rules for freight wagons that have been unloaded are

1. it returns empty to its home country if there is no load for it.
2. it may take a detour in the host country if it can be returned loaded.
3. it may also be used for cargo to a country that brings it closer to its home country or for which it passes through its home country.

Mehr als 40 Jahre beobachte ich den FREMO-Betrieb, und über die Jahrzehnte sind die Ansprüche gewaltig

gestiegen. Hebelstellwerke wie beim großen Vorbild, Betrieb mit Blockstellen und nicht zu vergessen Zugschlüsse. All das sind Beispiele für diesen Fortschritt. Also wird es Zeit, auch bei dem Umgang mit ausländischen Güterwagen aufzuholen! Denn da beobachte ich immer wieder schmerzliche Defizite!

Die Regeln

Was gilt für einen ausländischen Güterwagen, der seine Ladung an einer Betriebsstelle abgeladen hat?

1. Er kehrt leer in sein Heimatland zurück, wenn es keine Ladung für ihn gibt.
2. Er darf im Gastland einen Umweg nehmen, wenn er beladen zurückgeschickt werden kann.
3. Er darf auch für Ladung in ein Land benutzt werden, das ihn seiner Heimat näherbringt oder für das er sein Heimatland durchquert.

Letzteres sei erläutert: Ein ungarischer Wagen darf nach Österreich eingesetzt werden, denn das bringt ihn seiner Heimat näher. Er darf auch nach Rumänien geschickt werden, denn auf dem Weg dorthin durchquert er Ungarn. Er darf aber nicht z.B. nach Italien oder Frankreich geschickt werden. Aber was auf gar keinen Fall geht, und das sieht man beim FREMO-Geschehen immer wieder: Er darf nicht für innerdeutsche Fracht benutzt werden!

Diese Einschränkungen gelten natürlich nicht für Wagen im EUROP-Park. Aber das waren in der Epoche III nur G- und O-Wagen, erst in der Epoche IV kamen weitere Baureihen

hinzu. EUROP-Wagen können wie eigene eingesetzt werden. Nur wenn sie das Gebiet der teilnehmenden Verwaltungen verlassen haben, gelten wieder die RIV-Regeln. Aber auch für ausländische EUROP-Wagen gibt es einige Einschränkungen: Sie wurden höchstens ausnahmsweise im inländischen Stückgut- und Expressgutverkehr eingesetzt, denn die dort verwendeten Wagen dienen im Allgemeinen nur diesem Zweck und verkehren in festgelegten Umläufen. Und auch in Billigverkehren wie dem Rübentransport kamen sie nur ausnahmsweise vor, denn für EUROP-Wagen musste der Eignerverwaltung Miete bezahlt werden.

Was folgt daraus für den FREMO?

Ausländische Güterwagen, die nicht im EUROP-Park laufen, gehören nicht auf den allgemeinen Grabbeltisch beim Schattenbahnhof. Sie werden nur aufs Gleis gestellt, wenn es für sie einen Ladungszettel für Ladung aus ihrem Heimatland gibt. Und sie kehren leer zum Schattenbahnhof zurück – es sei dann es gibt eine Ladung nach den oben genannten Regeln.

Wer Modelle ausländischer Güterwagen besitzt (wie der Autor, der sehr viele hat) und selber keine Ladestellen hat (wie der Autor), muss also Betriebsstellenbesitzer bitten, passende Ladungen anzufordern. Sonst bleibt nur der Durchgangs-Güterzug für den Einsatz.

Für Spezialgüterwagen, die für eine bestimmte Ladung gedacht sind, gelten in der täglichen FREMO-Praxis genau die gleichen Regeln. Ich habe schon einen Kesselwagen für Schwefelsäure bestaunt, der Heizöl übers FREMO-Arrangement transportiert hat. Das gibt es nicht im richtigen Leben und also auch nicht im FREMO-Betrieb. Einen solchen Spezialwagen einzusetzen macht nur Sinn, wenn es für seine Ladung auch einen Empfänger gibt, der diese Ladung anfordert. Sonst bleibt auch hier nur der Dg.

Noch ein paar Anmerkungen

INTERFRIGO-Kühlwagen wurden von der INTERFRIGO verwaltet, die auch den internationalen Einsatz geregelt hat.

Anschrift an einem nicht RIV-fähigen Laekks 552 (er darf trotzdem fast überall hin)





Diese beiden Italiener müssen nach dem Entladen leer zurück in ihre Heimat – oder, falls es Ladung gibt, beladen nach Italien, aber auch nach Österreich oder in die Schweiz.

Weiter gab es Wagen, die nicht das RIV-Zeichen tragen, warum auch immer, für die der Einsatz im Ausland aber zweiseitig geregelt ist. Sie sind mit einem entsprechenden Raster beschriftet, das die zugelassenen Verwaltungen angibt.

Für die Epochen 5 und 6 sind die Verhältnisse anders. Die EUROP-Parks gibt es nicht mehr. Ein immer größer gewordener Anteil der Güterwagen gehört privaten Vermietgesellschaften wie der VTG oder der TRANSFESA, die international operieren und ihre Wagen dort einsetzen, wo sie gebraucht werden, unabhängig von dem Land, in dem sie registriert sind. Jeder Kesselwagenzug gibt dafür ein Beispiel. Hier gelten die oben genannten Regeln natürlich nicht mehr.

Und wenn man es ganz genau nehmen will, sollte man auch die volkswirtschaftlichen Gegebenheiten betrachten. Welche Waren liefert ein

bestimmtes Land denn der restlichen Welt? Man mag sich an einem schönen Modell eines ausländischen Güterwagens freuen, aber für den Einsatz stellt sich schon die Frage, ob seine Ladung jemals den Weg ins Ausland gefunden hat. Und noch ein Gesichtspunkt sei erwähnt: Wie mir ein norwegischer

FREMOiker erklärt hat, sind norwegische Güterwagen praktisch nicht ins Ausland gekommen. Es gab immer genug ausländische Wagen, die man zurückschicken konnte. Eigentlich schade um die schönen Modelle von NMJ ☹

Thomas Becker



Diese Getreidewagen der SNCF kehren nach Frankreich zurück, nachdem sie in Heinsberg entladen worden sind.

Fotos: Thomas Becker

HOSENTRÄGER

Rail Systems GmbH









Web: www.hosentraeger-spur1.de
Mail: info@hosentraeger-spur1.de

Peter Rauch
Durch den Berg

English abstract: Peter Rauch uses numerous pictures to describe the replica of the Ramingstein tunnel of the Murtalbahn in Austria. The prototype tunnel is 98 meters long. A highlight in addition to the prototypical design is a small monitor in the rear wall of the module, on which the prototype photos are displayed for direct comparison with the module.

Ich sage ein großes Danke für das „Motiv-Highlight“ aus der Fülle der tausenden sehenswerten Module im Bericht über Magdeburg. Alle Teilnehmer, die das Tunnelmodul nicht gesehen haben oder kennen und sich eventuell fragen, was an dem so besonders ist, nachdem nur die Tunnelleinfahrt auf dem Foto zu sehen war, haben mich dazu veranlasst, diese Zeilen zu schreiben.

Das Vorbild ist ein 98 m langer Tunnel auf der Murtalbahn in Österreich, im Bundesland Salzburg gelegen. Das lässt sich auf einem 30 cm



Das „Motiv-Highlight“ vom H0e-Arrangement Modul PRau008



Beide Bilder rechts: In dieser Modulkombination war der Tunnel in Magdeburg zu sehen, was meistens so der Fall ist. Das Tunnelmodul hat ein Berg-Tal-Profil, die beiden anderen das übliche und weit verbreitete Flachprofil.



Das Vorbild hat eine 98 m lange, schnurgerade Tunnelröhre.



breiten (H0e-Standard) und 130 cm langen Modul mit Berg-Tal-Profil gut darstellen. Ich wollte auch ein wenig Flussufer unterbringen, deshalb ist die Bergkrümmung in diesem Bereich nicht so stark ausgeprägt. Die Herausforderung war, eine gerade Tunnelröhre zu schaffen, bei der man durchschauen kann, wenn Außenbogenkurvenmodule anschließen sollten. Meistens sind, wie in Magdeburg, meine beiden geraden Module direkt angebunden, aber mein Ehrgeiz war da schon geweckt. Ich habe einen Styroporblock ausgehöhlt, diesen oben der Länge nach dann in zwei Teile gebrochen und nur einen Teil davon fest im Modul verklebt. Die andere Hälfte lässt sich innen wegklappen.

Auch das Modul hat eine Tunnelröhre.



Hier gibt es kein gemauertes Tunnelportal, auch die Betonverkleidung ist neueren Datums. Der krumme Baumstamm rechts oben ist ein markantes Detail, natürlich auch im Modell.

FREMO Modulbau

Beim Modul auf der Unterseite kann man die Styrodur-Grundplatte in diesem Bereich zwischen den Füßen herausnehmen. So ist ein Zugriff auf das Gleis möglich.

Das Modul ist etwa 40 cm hoch und auf der Rückseite mit dem üblichen 12 mm Holz abgeschlossen, was ich jetzt nicht mehr so bauen würde. Es ist dadurch unnötig schwer und kippgefährdet, wenn es alleine auf den Beinen steht. Es fehlt das Gegengewicht, da das Ausgangsmaterial für den Felsen vorne Puren ist. Das ist ein PU-Hartschaum in Plattenform, der beim Bearbeiten nicht zerbröselt und eine faszinierende Oberfläche entstehen lässt. Ich mache daraus auch die Asphaltstraßen und Betonflächen bei meinen anderen Modulen. Um die leere Wand der Rückseite sinnvoll zu nutzen, ist dort ein digitaler Fotorahmen eingebaut. Hier laufen Bilder ab, auf der man die Originalstrecke sieht und mit meinen Modulen vergleichen kann.

Rechts oben: Der Schatten links entsteht durch eine Fußgängerbrücke über die Mur und oben sind Geländer zu erkennen, wo ein Wanderweg entlangführt. Das gab es früher nicht und ist deshalb auch nicht am Modul dargestellt.

Mitte rechts: Eine Nahaufnahme des Felsens auf dem Modul. Ich hoffe, der Vergleich zum Original hält stand ...

Unten: Die große Rückwand wird sinnvoll mit einem digitalen Fotorahmen genutzt, wo Vorbildfotos mit Infos zur Strecke und zum Vergleichen als Diashow ablaufen.



Das Tunnelprofil ist für eine Schmalspurstrecke, auf der es niemals Rollwagen- oder Rollbockbetrieb gegeben hat, überdimensional groß. Das ist für den Einsatz in der FREMO-H0e-Welt von Vorteil, das Modul kann immer verwendet werden und

entspricht dem Vorbild. Es wurde nämlich auf der gesamten Strecke der ganze Oberbau mit allen Tunneln und Brücken für Normalspur gebaut, nur das Gleis ist mit 760 mm verlegt worden ☹

Peter Rauch

Einer der Murtalbahntypischen Triebwagen, hier VT 34 mit Beiwagen, verlässt den Bahnhof Ramingstein-Thomatal und ist nur wenige hundert Meter vom Tunnel entfernt.





Ein Dampfsonderzug
mit Lok U 298.56
unterwegs im Murtal.

Fotos: Peter Rauch

schnellenkamp
modell

Treiser Pfad 1
35418 Buseck
Tel. 06408/3918
Fax 06408/501496

www.schnellenkamp.com schnellenkamp@t-online.de

Vor 25 Jahren wusste ich noch nicht, wo das hinführen würde. Parallel zu meiner Arbeit als Angestellter habe ich ein Gewerbe angemeldet, jahrelang dann im Nebenerwerb Modelleisenbahnteile und Modelle gefertigt und verkauft, immer nur Spur 0. Es wurde immer mehr. Dann kam die Entscheidung, mich ausschließlich auf Modellbau, Produktion und Handel zu verlegen. Lange ist das alles her. Nebenbei habe ich noch das damalige Schnellenkamp Spur 0 Forum aufgebaut und die Busecker – jetzt Internationalen – Spur 0 Tage ins Leben gerufen.

Die hochdetaillierten Modelle werden aus Kunststoff gefertigt. Sie besitzen Wipplager, also Allradauflage. Geliefert werden die Modelle mit montierten NEM-Kupplungen. Original Schraubenkupplungen liegen bei. In den Töpfen befindet sich Ballast, um dem Fahrzeug ausreichend Gewicht zu geben.

Ab Oktober '23 können die Modelle in meinem Shop bestellt werden. Die Lieferung erfolgt in 2024. Jedes Modell kostet 160,- Euro. Produziert werden Modelle in den Epochen II, III und IV. Es gibt DRG-, DB- und DR Ost Versionen. Einige Wagen haben ein Bremserhaus, andere eine Bremserbühne.

Zu meinem 25-jährigen Firmenbestehen erfülle ich mir
und ganz vielen weiteren Spur-0ern einen Wunsch:
Säuretopfwagen



Foto: Walter Hollnagel Slg: S. Carstens



Foto: Fritz Wilke Slg: S. Garstens



In 2024 werden auch die Meterspur-Dampflok 99 720 ...,
der Talbot Straßenbahn-Triebwagen und Beiwagen sowie die kleinen
Om-Güterwagen geliefert.

Heiko Herholz Die Nichtmesse?

English abstract: The toy fair in Nuremberg used to be a must-attend event for anyone involved in any form of professional model railroading. Over the course of time, participation with a stand of one's own crumbled somewhat, but at least attendance was still obligatory for most manufacturers. At some point, this also became less and less, and only those who hoped for better foreign business appeared. Then came Corona and with it a longer break. Last year there was an airy restart and this year the second edition of the "airy model train hall" at the International Toy Fair. Heiko Herholz was there and reports on what he saw.

Die Spielwarenmesse in Nürnberg war früher obligatorisches Pflichtprogramm für alle, die in irgendeiner Form professionell mit Modellbahn zu tun haben. Im Laufe der Zeit bröckelte es zwar etwas, was die Teilnahme mit einem eigenen Stand anging, aber zumindest der Besuch war für die meisten Hersteller noch obligatorisch. Auch das wurde dann irgendwann weniger und nur noch diejenigen, die sich ein besseres Auslandsgeschäft erhofften, erschienen. Dann kam Corona und damit eine längere Pause.

Im letzten Jahr gab es einen luftigen Neustart und dieses Jahr die zweite Auflage der „luftigen Modellbahnhalle“ auf der Spielwarenmesse.

Mich hat es auch dieses Jahr wieder nach Nürnberg gezogen, allerdings habe ich mich gezielt mit einigen anderen für einen Messtag verabredet, so dass sichergestellt war, dass ich selbst bei sonst langweiligem Messeverlauf ein paar sinnvolle Gespräche führen kann. So war es denn auch. Breite Gänge, viel Luft und wenig Menschen. Wenn man genau durchgezählt hat, dann konnte man sogar feststellen, dass dieses Jahr wieder mehr Modellbahnhersteller da waren. In Summe eigentlich nur einer, denn Joachim Dietz war zwar letztes Jahr ganz tapfer in Nürnberg, aber in diesem Jahr nicht mehr. Dafür hat es die Firmengruppe der MEG nach Nürnberg getrieben, die mit Silhouette, Busch und Lenz an einem riesigen Messestand residierten. Da es hier neben viel Platz auch eine leistungsfähige Kaffeemaschine und angenehme Gespräche gab, war dies auch ein guter Ort zum Verweilen.

Digital

Digital-Neuheiten gab es allerdings hier nicht zu sehen. Angekündigt ist derzeit auch nichts. Damit war Lenz auf einer Linie mit den wenigen ande-

ren anwesenden Modellbahnherstellern in Nürnberg: Es gab dort keine Digital-Neuheiten zu sehen. Ich wiederhole: keine Digital-Neuheiten.

Viessmann

Lediglich bei Viessmann gab es Dinge, die man zum Digitalbereich zugehörig zählen kann, allerdings nichts im Zusammenhang mit einer schienengebundenen Modellbahn: Das CAR-motion-System mit den kleinen Autos wird weiter ausgebaut. Die H0-LKWs und der neu angekündigte Käfer (ebenfalls in H0) können nun induktiv geladen werden. Dank ausgeklügeltem Lademanagement geht das sogar beim Halt an einer roten Ampel. Mit derartigen Zwischenladungen können die Fahrzeuge auf etliche Stunden Fahrtdauer kommen. Passend dazu gibt es auch Steuerbausteine zum Auslösen fahrzeugabhängiger Automaten. Für uns Modellbahner vielleicht etwas interessanter ist die Information, dass Viessmann das Signalprogramm des ungarischen Herstellers Alphamodell fortführt. Zunächst erscheinen in H0 je ein SBB-, ÖBB- und DB-Signal.



Hornby

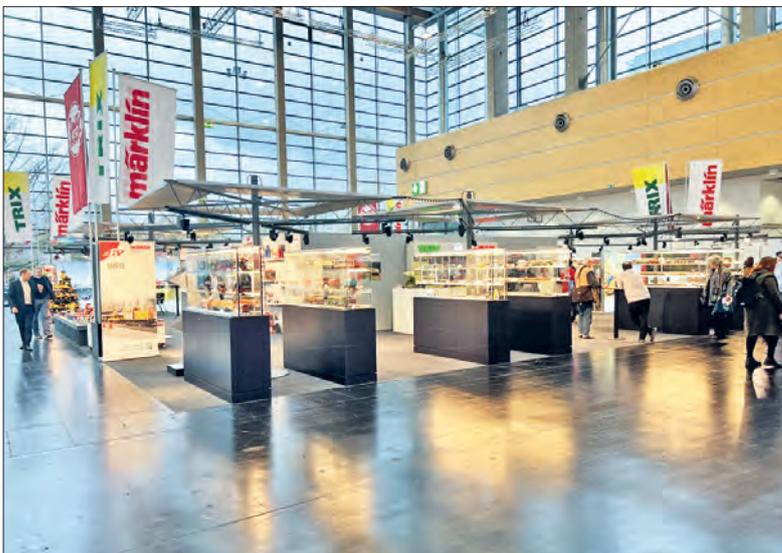
Beim Hornby-Konzern gab es wieder das HM 7000-System mit DCC und drahtloser Bluetooth-Steuerung zu sehen. Da es aber nur die dürftigen Anleitungen gab und es schon im letzten Jahr nicht möglich war, einen kompetenten Ansprechpartner für Modellbahn-Elektronik zu finden, habe ich diesmal gar nicht erst versucht, einen Ansprechpartner zu finden. Neu ist augenscheinlich eine Variante des HM 7000-Decoders mit sechspoliger Schnittstelle.

Induktives Laden ist das neue Thema bei den kleinen Autos. Bei der Viessmann-Lösung tauschen Ladespule und Fahrzeug auch Daten zum Akkustand aus.

Foto: Viessmann

Blick auf den Märklin-Messestand auf der Spielwarenmesse. Das Foto wurde während des normalen Messtags aufgenommen. In früheren Zeiten war in diesem Bereich mit einem besonders starken Gedränge zu rechnen.

Foto: Heiko Herholz



Märklin

Zum Zeitvertreib zwischen Tassen Kaffee bei Lenz habe ich mir dann immer wieder den Big Boy in Spur I bei Märklin angesehen. Leider ist die riesige Lok nicht FREMO-tauglich, weil sie keine Finescale-Radsätze hat. Außerdem habe ich bisher noch nie etwas von einer US-FREMO:32-Gruppe gehört.

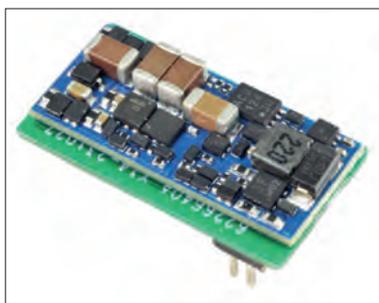
Piko

Abseits der Messe gab es ein paar Dinge, über die ich hier mal kurz berichten kann. Bei Piko kommt dieses Jahr zur Ergänzung des SmartControl WLAN-Systems ein SmartBooster mit einem Ausgangsstrom von 3 Ampere. Angeschlossen wird dieser über die ominöse achtpolige Piko-Booster Buchse, deren genaue Belegung bisher unbekannt ist. Es ist nicht völlig ausgeschlossen, dass sich dieser Booster mit einem kleinen Selbstbau-Adapter sinnvoll im FREMO einsetzen lässt.



D&H, ESU und ZIMO

Bei D&H, ESU und ZIMO werden neue Decoder mit der E 24-Schnittstelle angekündigt. Die E 24-Schnittstelle beruht auf einem Steckverbinder von Apple, der sonst innerhalb von iPhones zum Anschluss der Kamera zum Einsatz kommt. Der Stecker ist kleiner als der bei Next18 eingesetzte Steckverbinder und hat insgesamt 24 nutzbare Kontakte. Die Stromversorgung erfolgt über vier weitere Kontakte. Der Decoder bringt daher einen Lautsprecher-Ausgang, SUSI, zwei Logikpegel-Ausgänge und 8 verstärkte Ausgänge mit. Die E 24-Spezifikation ist keine RailCommunity-Norm, aber als Dokumentation auf der RailCommunity-Seite abrufbar. Bei D&H und ZIMO sind jeweils Decoder mit und ohne Sound angekündigt. ZIMO nennt Decoder ja ohne Sound seit einiger Zeit Nicht-Sound-Decoder. Mit der neuen Nicht-Schnittstelle ist



der Nicht-Sound-Decoder dann quasi ein Nicht-Decoder. Bei ESU gibt es ja schon länger den LokSound 5 Nano DCC-Decoder mit E 24-Schnittstelle. Mit Adaptern zusammen lässt er sich auch an anderen Schnittstellen verwenden. Hier wird das Programm in diesem Jahr um zwei weitere Adapter ergänzt, die einzeln oder zusammen mit dem Decoder erhältlich sind. Zur Überbrückung von kurzen Aussetzern bei der Stromversorgung sind bei ESU schon lange Pufferspeicher erhältlich. In diesem Jahr erscheinen zwei neue Platinen, die mit zusätzlicher Intelligenz ausgestattet sind und den Spannungsverlauf am Gleis beobachten. Vorteil ist, dass die Speicher bei Stromunterbrechungen noch schneller zuschalten, und es so auch kein kurzzeitiges Flackern der Beleuchtung gibt. ESU hat außerdem die Digitalzentrale ECoS runderneuert und reagiert damit auf den Bauteilemarkt. Das jetzt verwendete Touch-Display ist deutlich besser und lässt sich definitiv mit dem Finger bedienen.

Tramfabriek

Im FREMO recht beliebt ist ja das Ein- und Ausschalten von Beleuchtungen in Personenwagen mit einem kleinen Magneten. Neben der schon länger bei Hornby erhältlichen Lösung Maglight

R 7305 mit LED-Streifen und Batterie ist nun bei Tramfabriek eine ähnliche Lösung erhältlich: MagnoLED ist eine Einzel-LED auf einer Platine, die genauso groß ist wie die Batterieknopfzelle, aus der sich die LED speist. Das System ist sehr kostengünstig und mit unterschiedlichen LED-Farben erhältlich.

Tillig

Bei Tillig sind schon länger etliche Decoder der rumänischen Herstellers Train-O-Matic im Programm. Die Zusammenarbeit wird kontinuierlich ausgebaut. Speziell für diese Decoder erscheint dieses Jahr ein Tillig-Programmer.

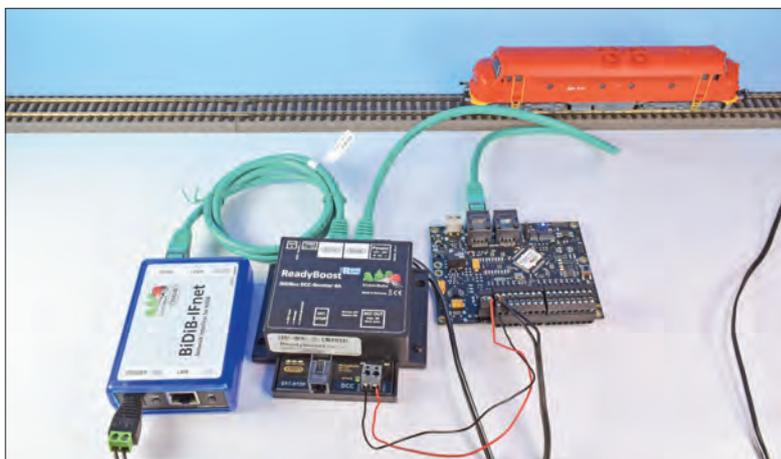
FichtelBahn

Der BiDiB-Experte FichtelBahn bringt als Ergänzung des bisherigen Programms das IFnet. Dabei handelt es sich um ein Netzwerk-Interface für den BiDiBus mit integrierter DCC-Zentralenfunktion. So direkt für den FREMO ist das nichts, aber man könnte damit die Digitalausstattung eines mit BiDiB-Komponenten angesteuerten Bahnhofs mit dem PC verbinden.

Fazit

So, das war es. Mehr Digitalneuheiten gibt es jetzt am Jahresanfang nicht. Die Spielwarenmesse hat für Modellbahn-Digitalhersteller ihre Bedeutung verloren; ist quasi eine Nichtmesse. Neuheiten werden inzwischen unterjährig zu Publikumsmessen vorgestellt. Ganz besonders im Fokus ist dabei die Intermodellbau in Dortmund, die immerhin noch zwei Messehallen mit Modellbahn füllen kann ☹️

Heiko Herholz



Der LokSound 5 Nano DCC-Decoder (oben) von ESU lässt sich mit verschiedenen Adapterplatinen (unten) von E24 auf andere Schnittstellen einsetzen.

Foto: ESU

Der SmartBooster von Piko ist zur Ergänzung des SmartControl WLAN-Systems gedacht. Eventuell ist auch ein Einsatz im FREMO möglich. Ich werde das zu gegebener Zeit untersuchen.

Foto: Piko

Das IFnet von FichtelBahn links ist ein BiDiB-Netzwerkinterface mit DCC-Zentrale. Leider gibt es keinen Adapter für LocoNet, aber zum Schalten von Weichen und Signalen in einem Bahnhof eignet sich das System in jedem Fall.

Foto: Heiko Herholz

Andreas Rittershofer Ein Rückblick 2023 ...

English Abstract: Andreas briefly and concisely describes the three meetings of the H0fine group he attended in 2023. Corresponding links to the Kleinbahn wiki with many pictures and all meeting documents round off this entertaining report.



Krefeld



Helau-Treffen Krefeld

Der Start ins H0fine-Jahr war 2023 das traditionelle Helau-Treffen in Krefeld im Februar, auf das wir leider die letzten beiden Jahre aus verschiedenen Gründen verzichten mussten. So war es uns allen eine Freude, sich in den bekannten Räumlichkeiten wiederzusehen! Ein schönes Arrangement wollte aufgebaut werden – erstmals mit einem größeren Kleinbahnast, der sich im Foyer breit machte, dazu umfangreiche Hafenanlagen und einem Übergang zur Schmalspur.

Betrieb der 60er bis in den Beginn der 70er-Jahre nach allen Regeln der Kunst in fünf gefahrenen Fahrplä-

nen stellte alle zufrieden – und es gab viel zu tun: Neben dem zeittypischen Personenverkehr lag besonderes Augenmerk auf dem Güterverkehr. Die drei Hafenanlagen: Am Mittelhafen, Rheinhafen und Neuß Hafen sorgten für größere Frachtenströme, hinzu kam noch das Schotterwerk in Groß Bieberau an der Kleinbahn, praktisch am anderen Ende des Arrangements.

Der Schotter wurde in bewährter Manier in loser Schüttung transportiert – aber nicht nur dieser, sondern auch noch Rüben und Phosphat ebenso! Die Rübenkampagne bescherte somit weiteres Frachtaufkommen und Rangierarbeiten in den Verladebahnhöfen. Und am Ende waren die Schüttgüter immer noch sauber getrennt und keine phosphatierten Schotterrüben!

Es war ein gelungenes Treffen, das trotz zweijähriger Unterbrechung die Tradition der Helau-Treffen neu aufleben ließ! Vielen Dank an alle!

Infos unter https://kleinbahnwiki.de/index.php/Krefeld_Februar_2023

Heinsberg

Ein weiteres Treffen fand im Juli in Heinsberg statt, bei dem uns viel Platz zur Verfügung stand. Ein weit verzweigtes Streckennetz mit Hauptbahn, Nebenbahn und Kleinbahn ließ auch hier die Herzen höher schlagen. Zusätzlich zum umfangreichen Fahrplan kamen noch etliche Fahrplananordnungen wie „Überführung Dampflok“, „Umleiter wegen Oberleitungsschaden“ oder „Propanflaschentausch an Signalen“ hinzu – und wenn dann der Unkrautspritzzug alle Gleise im Bahnhof spritzen wollte hatte der Fahrdienstleiter Freude!

Des Weiteren haben wir hier zum ersten Mal in dieser Gruppe in größerem Umfang den wiFRED ausprobiert und Erfahrungen gesammelt, z. B. zur Reichweite, zur Akkukapazität, usw. – und diese Erfahrungen waren durchaus erfreulich, dazu gleich mehr.

Auch in Heinsberg sind am Ende alle müde und mit glücklichen Gesichtern wieder nach Hause gefahren,



denn wir hatten schöne Tage zusammen. Vielen Dank an alle!

Infos unter https://kleinbahnwiki.de/index.php/Heinsberg_Juli_2023

Sontheim

Weiter ging es im August in Sontheim bei sommerlichen Temperaturen. Dieses Mal war es ein reines Kleinbahnarrangement mit Übergang zur DB an zwei Enden. Der Güterverkehr war durchaus umfangreich, denn neben den üblichen Frachtbewegungen war das Schotterwerk in Groß Bieberau zu bedienen und parallel dazu lief die Rübenkampagne – wie gewohnt alles in loser Schüttung. Koordiniert wurde das alles vom Zugleiter in Kelkheim, wo absolut keine Langeweile aufkam, das Telefon stand dort praktisch nie still.

Nach den guten Erfahrungen mit dem wiFRED in Heinsberg, haben wir uns diesmal entschieden, das gesamte Treffen ausschließlich mit wiFREDs zu betreiben, was sehr gut funktioniert hat – man gewöhnt sich unglaublich schnell an die damit verbundene Bewegungsfreiheit.

Auch dieses Treffen – für uns zum ersten Mal in Sontheim dabei – war rundherum gelungen und wie auch bei den anderen: gerne wieder! Auch hier wieder – vielen Dank an alle!

Infos unter https://kleinbahnwiki.de/index.php/Sontheim_August_2023

Fazit

Erschöpfend für H0fine ist das nicht, denn es gab ja auch noch Rheda-Wiedenbrück und Magdeburg! So geht ein Jahr vorüber und wir freuen uns auf 2024 – sogar mit einem früheren Start im Januar in Waldenburg 📧

Andreas Rittershofer

Heinsberg



Sontheim



H0-Europa in Lichtenvoorde – 8. bis 11. Dezember 2023

Alex Huijskes

Von Falkenberg nach Onnen ...

English abstract: From Friday December 8th, 2023, FREMO members organized a four-day H0 Europe meeting in the hall of the De Swite archery club in Lichtenvoorde, Netherlands. We set up a German arrangement in era 4 – 5, consisting of a main line, partly double-track, a rural branch line and several port connections. The main line was fully equipped with signals, block security and partly with a train number reporting system. The branch line was operated in train control mode and was equipped with a key-operated station security system. We ran eight full timetables. We look back on a nice meeting with participants from Germany, Belgium, England and the Netherlands, which went off in a good atmosphere and with almost no technical problems.

Ab Freitag, den 8. Dezember 2023 organisierten FREMO-Mitglieder ein viertägiges H0-Europa-Treffen in der Halle des Schützenvereins De Swite in Lichtenvoorde. Wir haben ein deutsches Arrangement aufgebaut, bestehend aus einer Hauptstrecke, teilweise zweigleisig, einer ländlichen Nebenstrecke und mehreren Hafenan-



Interessant für den Zugverkehr: in Ländleleben bleibt ein Güterwagen zur Beladung auf der Strecke stehen.

Foto: Frank Steenblock

anschlüssen. Die Hauptstrecke war komplett mit Signalen, Streckenblock und teilweise mit dem Zugnummernmeldesystem ausgestattet. Die Nebenstrecke wurde im Zugleitbetrieb betrieben und war mit einer schlüsselbetätigten Bahnhofssicherung ausgestattet. Darüber hinaus trug der Einsatz von Zugschlussignalen zum sicheren Betrieb bei.

Die Hauptstrecke verlief vom Schattenbahnhof Falkenberg über

Walkenried, Ofenerdiek, Kranenburg und Rehbrück zum Schattenbahnhof Onnen. In Kranenburg zweigte die Nebenbahn ab. Diese verlief über Ländleleben und am Schotterwerk Köppl vorbei zum Bahnhof Pfarrweisach. Walkenried hatte einen Abzweig zu den Hafengeländen Roodkade und Trawlerkade mit angedockter Konservenfabrik. Von Ofenerdiek bestand eine Verbindung zur Billundstraße und zum Rheinhafen. Der Abzweig von Rehbrück wurde ergänzt mit einigen Streckenmodulen zum Abstellen von Fahrzeuggruppen. Die vielen wunderschön fertiggestellten Streckenmodule im Arrangement boten eine angenehme Aussicht. Der Zugverkehr fand im Übergang von der Epoche 4 zur Epoche V statt: Ab etwa 1985 verlagerte sich der Fahrzeugeinsatz schrittweise bis 1995.

Das Arrangement und der Fahrplan wurden von Edgar Snijders entworfen. Geplant war, alle Module am Freitagmorgen zwischen 9 und 10 Uhr in der Halle zu haben. Das hat geklappt. Zuvor haben die Koordinatoren Louis Michielsen und Louis Verhagen Bezugspunkte für die Bahnhöfen auf dem Hallenboden angeben und haben Kranenburg aufgestellt

Das Bedienfeld von Pfarrweisach

Foto Frank Steenblock



FREMO Die Treffen

als Ausgangspunkt für den Zusammenbau. Unter der Leitung von Louis Verhagen wurden die weiteren Module planmäßig hingestellt, angeschraubt und justiert. Unmittelbar danach wurde DCC unter der Leitung von Paul van Laar aufgebaut, wurden Uhr und Telefon von Wolfgang Heinen installiert und von Louis Verhagen die wiFREDs ans Laufen gebracht. Eine kurz vor dem Treffen geplante Anpassung in die Nebenstrecke konnte einfach in den Aufbau übernommen werden.

BR 132 mit Interregio 1776 passiert die Heinz Fabrikanlage in Kranenburg.

Foto Edgar Snijders.

Gegen 16 Uhr standen die Fahrzeuge auf den Modulen, und es startete der erste Fahrplan. Es hat auf Anhieb gut geklappt. Onnen und Falkenberg bedienen die nahegelegenen Bahnhöfe mit Güterzügen. Kranenburg sortierte Güterzüge und betrieb die Nebenstrecke. Ofenerdiek und Walkenried schickten Züge zu den Häfen. Zwischen den Schattenbahnhöfen verkehrten einige hochwertige Züge, wie Eurocity- und Interregion-Züge, sowie Durchgangsgüterzüge mit Waggons für die nahegelegenen Bahnhöfe. Zwischen den verschiedenen Bahnhöfen verkehrten Personenzüge. Interessant war eine Schienenbuskombination, und in späteren Fahrplänen zwei gekoppelte Triebzüge der BR 628, die in Kranenburg aufgeteilt wurde in einen Zugteil, der bis Rehbrück weiterführte, und einen Teil der Pfarrweisach bediente. Auf dem Rückweg wurden die Züge in Kranenburg zusammengekuppelt.

Wir führten acht vollständige Fahrpläne durch. Besonders war die Aufteilung in einen Vormittags- und



einen Nachmittagsdienst. Dies erleichterte die Planung einer Pause. Von 10 bis 15 Uhr liefen die Uhren schnell weiter. Die benötigten 10 Minuten Echtzeit wurden dankbar genutzt, um hier und da Rangierarbeiten nachzuholen. Es war ein entspanntes Treffen, aber manchmal läuft einem die Zeit davon, wie wir es gewohnt sind. Um 19:30 Uhr Echtzeit war der letzte Fahrplan des Tages zu Ende, und es war das Abendessen eingetroffen, organisiert von Paul Hartman und Louis Michielsen. Das Mittagessen mit den inzwischen berühmten Frikadellen wurde von den Herren von De Swite arrangiert. Das gemeinsame Frühstück für die Personen, die in der Halle und im nahegelegenen Ferienpark übernachteten, wurde aus dem Supermarkt vor Ort geholt.

Wir blicken auf ein schönes Treffen mit Teilnehmern aus Deutschland,

Belgien, England und den Niederlanden zurück, das nahezu ohne technische Probleme verlief. Die vielen Tagesbesucher verteilen sich einigermaßen gleichmäßig auf Samstag und Sonntag, sodass an diesen Tagen alle an den Betrieb teilnehmen und alle optionalen Züge gefahren werden konnten. Die Abende wurden zum Entspannen und freies Fahren genutzt. Was vielen Spaß machte, war der farbenfrohe Einsatz der Züge aus den frühen 1990er Jahren, der modernen Güterwagen und der Einsatz einiger Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Schließlich war damals der Eisenerne Vorhang gefallen und die Welt für Menschen aus Ost und West größer geworden.

Vielen Dank an das Organisationsteam und an alle, die an diesem Treffen teilgenommen haben ☺

Alex Huijskes

Gekoppelte Triebzüge BR 628 auf dem Weg von Falkenberg nach Walkenried

Foto: Dirkjan Kaper



5. Montantreffen in Nohfelden-Wolfersweiler – 15. bis 18. Februar 2024

Karl-Heinz Bergen Montan-halbe

English abstract: Short of 60 FREMOicans and their guests met from February 14th to February 18th for another "Montan Meeting" in Wolfersweiler on the German side of the Saar-Lor-Lux area. A fully used hall and lobby were filled with a H0-RE/H0e-setup, and clever schedules allowed for smooth operations and a lot of fun.



Pünktlich nach Abschluss der närrischen Tage fand vom 15. bis 18. Februar 2024 das 5. Montantreffen für H0-RE und H0e in Wolfersweiler im nördlichen Saarland statt. Der Autor konnte als Gast von Marc Jäger aus privaten Gründen leider nur von Mittwoch bis Freitag, bis etwa zur Hälfte der Zeit, am Treffen teilnehmen – deshalb auch nur ein Treffenbericht „Montanhalbe“.

Ein großer Teil der Module konnte schon am Mittwoch in die Halle gebracht und montiert werden, sodass am Donnerstag das Arrangement aufgebaut und allfällige, kleinere Probleme schnell beseitigt waren. Das von Detlef Born geplante H0-RE-Arrangement begann mit dem Schattenbahnhof Forbach und zog sich nahezu um die ganze Halle herum über den Abzweig zu Geesthaven Rbf, am Abzweig zur Zuckerfabrik vorbei

zum Bahnhof Hitstedt, an dem die Schmalspurbahn angeschlossen war. Von Hitstedt aus ging es auf der Regelspur in weitem Bogen weiter bis Murratal. Dort gabelte sich die Strecke zum einen bis zum Schattenbahnhof Schattingen, der durch einen schmalen Gang im Nebenraum erreicht wurde. Der andere Abzweig führte in einem nahezu den ganzen Innenbereich ausfüllenden Bogen über Hrabová und Luffingen bis nach Wahlen.

An der Schmalspurseite von Hitstedt begann das von Marc Jaeger geplante H0e-Arrangement, das in einem engen Bogen die Lücke zwischen Hitstedt und Kreidach ausfüllte, indem es sich auch noch in zwei weitere Stränge bis Oberstenfeld und Wahlen verzweigte.

Am Donnerstagabend begrüßte Detlef Born die Anwesenden, und nach einem stärkenden Abendessen startete die erste Session mit Fahrplänen von Karl Hammer (H0-RE) und Marc Jaeger (H0e), zu deren zeitweiligen Holpern auch der unerfahrene Autor beigetragen hat. Vielen Dank an den freundlichen Helfer, der Geesthaven Rbf vor einer größeren Katastrophe bewahrt hat.

Am Freitagmorgen wurden nach den Hinweisen von Detlef Born, Karl Hammer und Rasmus Urbschat letzte Verspätungen der Session 1 zu Ende gefahren und dann der Betrieb in Session 2 wie geplant aufgenommen. Dank des praktikablen Fahrplans, der



Der Bahnhof Oberstenfeld an der H0e-Schmalspurbahn

guten Unterlagen und der Erfahrung der Mitspieler entwickelte sich schnell eine gute Atmosphäre voller Konzentration und Spielfreude, die auch den mit gerade 11 Jahren jüngsten Mitspieler, mitriss.

Neben dem Fahren war aber auch immer Zeit für persönliche Gespräche oder den Austausch zu speziellen Fragen über technische Neuerungen wie wiFRED. Hier war Jochen Schirm mit seiner Station häufig gefragt.

Während die für die Zugbegleitung notwendigen Wege an den richtigen Stellen dank Duckunder-Modulen gut zu bewältigen waren, erforderte der direktere Weg durch das Arrangement eine gewisse Elastizität in Kniegelenk und Hüfte und konnte den Besuch im Sportstudio leicht ersetzen.

Ein großer Dank geht an das Organisations- und Kulinarikteam um Rüdiger Heß und Mathias Pietschmann, die uns jederzeit bestens versorgt haben, und an Urgestein Kurt Walter, der sich freundlich-knurrig um die Finanzen kümmerte. Wir kommen gerne wieder ☺

Karl-Heinz Bergen

Viel Betrieb in Hrabová



Das Arrangement in der gut gefüllten Halle von Nohfelden-Wolfersweiler 2024

Fotos:
Karl-Heinz Bergen

Anmeldung von Treffen

Treffen sind im fremo-net zu registrieren. Die notwendigen Menüpunkte sind nach Anmeldung im Abschnitt „Termine“ zu finden. Es werden nur wenige Daten abgefragt. Bis auf Datum und Kosten lassen sie sich auch nach der Genehmigung ändern. Den Zeitpunkt der Genehmigung bestimmt ihr selber. Durch einen Wechsel des Status auf „beantragt“ wird der Vorstand aktiv.

Alle Daten werden vom Organisator des Treffens über den Dialog im fremo-net gepflegt. Der Einleitungstext soll aussagekräftig sein – er erscheint auf der Startseite. Für die meisten Felder besteht die Möglichkeit, im Dialog festzulegen, ob die Informationen für alle Besucher des fremo-net oder nur nach Anmeldung sichtbar sind. Veröffentlicht bitte nicht ohne Zustimmung der Betroffenen private Kontaktdaten!

Bei der Registrierung wird im fremo-net eine Seite erzeugt, die alle eingetragenen Daten darstellt. Hier dürfen alle zusätzlichen Informationen, Bilder oder Dokumente ergänzt werden. Ihr benötigt dafür Redaktionsrechte, die Jens Ehlers vergibt. Wenn die näheren Angaben über einen privaten Webauftritt veröffentlicht werden, muss ein entsprechender Verweis eingetragen sein.

Treffen können jederzeit abgesagt werden. Eine Zusendung der Inhalte an Vorstand oder Hp1-Redaktion ist nicht mehr nötig – alle benutzen die Einträge im fremo-net. Pfllegt daher die Daten sorgfältig! Sonst gelten dieselben Regeln wie bisher auch:

Es kann nur solchen Treffen zugestimmt werden, die im Hp1 Modellbahn veröffentlicht werden und für die nach Erscheinen des Hefts noch genügend Zeit bis zum Anmeldeschluss bleibt.

Die Zustimmung des Vorstands (siehe Impressum auf Seite 41) muss vor Redaktionsschluss vorliegen. Mustervertrag und Versicherungsanhang gibt es im fremo-net als Download. Unterschriftsberechtigt sind laut Satzung der Präsident alleine oder Vizepräsident und Schatzmeister zusammen ☒

Der Vorstand

2. bis 6. April 2024 Regionaltreffen in Leonberg (DE)

☒ Strohgäuhalle Höfingen, Sonnenstraße 30, DE-71229 Leonberg
 HO Hier ist unser Thema die Deutsche Bundesbahn mit Neben- und Privatbahnen in der Epoche 3 und 4a.

HO Eingleisige Mainline im Südwesten der USA, ggf. abzweigende Branchline, Fahrzeuge passend zur Transition Time.

0 Deutsche Nebenbahn in der Epoche 3. Außerdem 0-USA und 0n3-USA.

☒ Anmeldeschluss war der 3.3.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen über fremo-net: Peter Magg, p.magg@online.de, +49 (0)171 4386152

3. bis 7. April 2024 Rund um Orlamünde (Saalebahn) in Großpösna (DE)

☒ Mehrzweckhalle Dreiskau-Muckern, Rittergutshof 7, DE-04463 Großpösna

HO Es ist ein Arrangement angedacht welches die Situation auf der Saalebahn rund um Orlamünde/Saalfeld in den Jahren 1968 (Donnerstag und Freitag) und 1974 (Sonntag und Sonntag) abbildet.

☒ Anmeldeschluss war der 31.12.2023. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Andreas Thurm, andreas.thurm@yahoo.de, +49 (0)172 3426420

11. bis 14. April 2024 Nordeuropa-Treffen in Rendsburg (DE)

☒ BBZ am NOK, Herrenstraße 30, DE-24768 Rendsburg

HO HOe Bahnen in Schleswig-Holstein, Jütland und den angrenzenden Ländern in den Jahren 1966 bis 1968.

☒ Anmeldeschluss war der 17.12.2023. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen über fremo-net: Uwe Lengler, hhtreffenrendsburg2024@lengler.de, +49 (0)172 4029758

12. bis 15. April 2024 7. H0m-Treffen in Oberberg (DE)

☒ Engelskirchen-Wiehlmünden, Hammerwiese 40, DE-51766 Engelskirchen-Wiehlmünden

HOm HO Geplant ist ein Arrangement mit etwa 1/3 H0-RE(NEM) und 2/3 H0m. Gefahren wird im Bereich H0 mit Fahrzeugen der DR der Epochen 3 und 4.

Die Schmalspurbahn wird im Wesentlichen nach Vorbildern der Harzbahn gestaltet, es ist aber auch ein kleiner Streckenast nach Spreewald-Motiven geplant. Neben den streckentypischen Fahrzeugen sind aber auch Gastfahrzeuge willkommen. Der Betrieb auf der Schmalspurbahn wird wie üblich mit Rollwagenbetrieb, Milkurswagen und Stückgutwagen durchgeführt; in beschränktem Umfang soll es auch wieder Schmalspurgüterwagenverkehr im Zugleitbetrieb geben.

☒ Anmeldeschluss war der 11.3.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Jürgen Piffka, engelheim@t-online.de, +49 (0)179 5081810

12. bis 15. April 2024 FREMO:87 Treffen in Lichtenvoorde (NL)

☒ De Swite, Hendrik Leemreizestraat 2, NL-7131 ZT Lichtenvoorde
 HO FREMO:87. Niederländische Nebenstrecke mit abzweigende Lokalbahn/Trambaan. Einen Anschluss nach Deutschland ist wünschenswert!

☒ Anmeldeschluss war der 31.12.2023. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Paul Hartman, paul.hartman@fremo-net.eu, +31 544 376512.

13. bis 16. April 2024 american Nordtreffen in Delmenhorst (DE)

☒ Nordwestdeutsches Museum für Industriekultur, Am Turbinenhaus 12, DE-27749 Delmenhorst

N Moderner Betrieb 2005+ mit mehreren Gesellschaften. Vier für sich funktionale Divisions haben je einen eigenen end yard, damit liegt die Betonung auf Interchange und Local Jobs. Inbound freights starten aus den end yards, wodurch der Betrieb an den Fahrplätzen morgens ohne große Rangierleistungen beginnen kann. Zusätzlich gibt es Verkehr von Unit Trains für Protein, Ethanol und Container. Commuter fahren ohne Zugkreuzung push pull mit Dispatcher-Freigabe.

☎ Anmeldeschluss war der 31.3.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen: Peter Gössel,
pe@goesselundpartner.de,
+49 (0)172 2014331

18. bis 21. April 2024 4. N-RE-Treffen in Eutin (DE)

🏠 Torhaus Alter Bauhof Eutin,
Alter Bauhof 9, DE-23701 Eutin.
N Es wird wieder in der frühen Epo-
che 4 um 1975 herum gespielt.

Det foregår igen i begyndelsen af
epoke 4V omkring 1975.

☎ Anmeldeschluss war der 14.1.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen: Christian Martens,
chr.martens@t-online.de,
+49 (0)4521 7750777

25. bis 28. April 2024 8. Localbahn-Treffen Österreich in Schönau (AT)

🏠 Schönau Gemeindehalle,
Liechtensteinstraße 5,
AT-2525 Schönau

HO HOe Localbahn H0 Europa RP 25.
Das Thema des Arrangements ist eine
verstaatlichte normalspurige Local-
bahn in den frühen 1960ern, dazu
vermutlich eine weitere Neben- oder
Hauptstrecke (je nach Anmeldungen).
Der Fahrplan und das Betriebsgesche-
hen werden ÖBB-typisch gestaltet
sein. Ein Schmalspurstrecke ist bei
genügend Anmeldungen ebenfalls
denkbar und erwünscht.

☎ Anmeldeschluss war der 29.2.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Manfred Bayer-Lemerz
unter www.localbahn.at/treffen2024/
oder 2024@localbahn.at,
+43 680 2414647

25. bis 28. April 2024 Meeting Italia Crescentino (IT)

🏠 Salone Polivalente,
Piazzale IX Martiri (stazione FS),
IT-13044 Crescentino

HO Italian FFREMO meeting H0 or-
ganized by the FREMO members of
the groups CorrettoTracciato will be
held in Crescentino in the province of
Vercelli (Piedmont) in the multipur-
pose hall made available by the municipal
administration. The relative proximity
with Turin and with important com-
munication arteries make it easily

reachable. Single-track electrified FS
primary line with diesel-powered line
branch. Set in epoch 4 – 5, local, re-
gional and national passenger traffic,
international trains possible, if foreign
participants are present. Freight and
groupage traffic serving industrial fit-
tings in the layout. NEM-compliant
layout, wagon cards and mandatory
station cards. Diesel and electric lines,
the catenary is simulated. Pantographs
set at 60mm from the rail head.

☎ Anmeldeschluss war der 31.1.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen: Sergio Ferrari,
fremomeeting2024@
correttotracciato.it

26. bis 28. April 2024 2. Regelspurtreffen Harz in Rüdershausen (DE)

🏠 MZH Rüdershausen,
Hellbergstraße 10,
DE-37434 Rüdershausen

HO Wir wollen eine eingleisige
Haupt-/Nebenbahn der Deutschen
Bundesbahn in der Nähe eines In-
dustriezentrums, irgendwo im Raum
Süd-niedersachsen/Harz/Nordhessen,
darstellen. Der dargestellte Zeitraum
liegt zwischen 1961 und 1965, also
späte Epoche 3b.

☎ Anmeldeschluss war der 7.1.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen: Andreas Boecker
baureihe50@yahoo.de

26. bis 28. April 2024 Basteltreffen in Offenburg (DE)

🏠 BSW-Modellbahnclub
Offenburg, Prinz-Eugen-Straße 80,
DE-77654 Offenburg

HO HOe HO Seit Frühjahr 2007 baut eine
Gruppe von FREMO:87-Anhängern
knapp zwei Dutzend Module, die so
genannten Schwarzwaldmodule. Au-
ßerdem haben wir inzwischen auch
einige Module anderer Kollegen über-
nommen. Die Verbesserung der beste-
henden Module ist ein Dauerbrenner.
Wer Interesse hat, mitzuarbeiten, zu
schauen oder in der Zeit an eigenen
Projekten/Modulen zu arbeiten ist
herzlich eingeladen.

☎ Anmeldeschluss ist der 7.4.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Christian Sauer, chrispiro@arcor.de,
+49 (0)781 68361

2. bis 5. Mai 2024 11. FREMO-H0-US-Treffen der East Division in Zwickau (DE)

🏠 Bowling am Froschpark, Himmel-
fürststraße 5, DE-08062 Zwickau

HO HOm Eingleisige Secondary Mainline
irgendwo in den USA.

☎ Anmeldeschluss war der 31.3.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Thomas Szymanowski,
ts-zwickau@gmx.de

9. bis 12. Mai 2024 Regionaltreffen Schweiz in Niederhasli (CH)

🏠 Seefeldstrasse,
CH-8155 Niederhasli

HO Ein- und zweigleisige elektrifizierte
Strecken mit SBB- und DB-Betrieb
stellen den Hauptteil dieses Epoche-
3-Arrangements dar. Daneben findet
sich eine mit Dampf/Diesel betriebene
Linie mit Nachbauten der letzten
Dampflinien der Schweiz, Bellinzona-
Luino und Mittelthurgau-Bahn. Auf
dem elektrifizierten Teil sind Rotati-
onen von SBB und DB, Epoche 3 und
4 angedacht. Ein vorbildlich blockge-
sicherter Betrieb ist in einigen Teilen
zu erwarten – aber auch Nebenbahn-
Romantik wird seinen Platz finden.
Für Fahrzeuge ist RP 25 Pflicht, Alte-
rung erwünscht. Ein umfangreicher
Zustellungsverkehr (Obstkampagne,
Grossindustrie, Futtermittelfabrik) für
Güterwagen wird betrieben werden.

HOm Der Anschluss für Reisende auf
eine mit H0m betriebene Nebenbahn
ist ausdrücklich erwünscht.

☎ Anmeldeschluss war der 31.1.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen: Stephan Bischoff,
bischoff.stephan@icloud.com,
+41 76 2469882

9. bis 12. Mai 2024 20. Regionaltreffen Rhein-Main in Hanau-Großauheim (DE)

🏠 Turnhalle der Limesschule,
Alter Kahler Weg 1,
DE-63457 Hanau-Großauheim

N Auf den N-RE-Modulen (NEM,
LocoNet und DCC) wird Betrieb um
das Jahr 1983 durchgeführt. Thema
werden Nebenbahnen und zweiglei-
sige Hauptstrecke(n) sein. Auf eini-
gen Strecken-Abschnitten wird im
Zugleitbetrieb (ZLB) gefahren.

0m Die 0m-Gruppe wird ein kleines Arrangement aufstellen, das den Schwerpunkt auf dem Güterverkehr der frühen 1960er-Jahre nach Vorbildern von Kleinbahnen hat, die Güterkunden mit Regelspurwaggons auf Rollwagen im städtischen Umfeld bedient haben, wie etwa die Iserlohner Kreisbahn. Die auf demselben Gleiskörper verkehrenden Straßenbahnen erhöhen die Komplexität des Betriebes – durchaus nicht ungewollt.

☎ Anmeldeschluss war der 31.1.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Heijo Reinl, +49 (0)160 7109507

9. bis 12. Mai 2024 9. Himmelfahrtstreffen Nordwest und JHV in Cloppenburg (DE)

🏠 Sporthalle an der Leharstraße, Leharstraße, DE-49661 Cloppenburg
HO N De Zum 9. Mal werden wir im „FREMOdrom“ – so wird diese besonders gut geeignete Halle gelegentlich bezeichnet – versuchen, ein schönes Treffen auf die Modulbeine zu stellen. Am Samstag wird die Jahreshauptversammlung des FREMO stattfinden. Für die Informationen zu den Modularrangements siehe die Treffenseite im fremo-net.

☎ Anmeldeschluss war der 31.1.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen über fremo-net: Stefan Unland, fremo_cloppenburg@gmx.de

9. bis 12. Mai 2024 5. Regionaltreffen und 3. H0fine-Treffen in Bad Münster-Flegessen (DE)

🏠 Turnhalle der Grundschule Flegessen, Lohfeldweg, DE-31848 Bad Münster-Flegessen

HO Das Thema ist noch offen und hängt von den Anmeldungen ab. Gemäß Vorüberlegungen stehen voraussichtlich mehrere Klein- bzw. Privatbahnbahnhöfe zur Verfügung, so dass sich daraus schon ein interessanter Streckenast ergibt.

☎ Anmeldeschluss war der 10.1.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Michael Klenke, klenke@web.de, +49 (0)152 31820299

9. bis 12. Mai 2024 14. Treffen der Southwest Division in Nohfelden-Wolfersweiler (DE)

🏠 Wolfersweiler-Mehrzweckhalle Ernst-Heinz-Straße, DE-66625 Nohfelden-Wolfersweiler

HO Das Jahrestreffen im Zeichen von Dampf und Transitionzeit. Als Zeitgrenze wählen wir 1960.

☎ Anmeldeschluss war der 26.2.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Gerhard Gnad, hothardy@web.de, +49 (0)7236 2790228

16. bis 20. Mai 2024 Pfungstfahren H0 RE und FREMO 00 Epoche 4 in Rodgau (DE)

🏠 Bürgerhaus Dudenhofen, Georg-August-Zinn-Straße 1, DE-63110 Rodgau

HO Für H0-RE ist eine Hauptstrecke (wenn möglich teilweise zweigleisig) geplant, von welcher sich mehrere kleine Nebenbahnen abzweigen. Gefahren wird in Epoche 4, Fahrzeuge müssen NEM-Radsätze haben, RP 25 ist ebenfalls zugelassen, H0fine-Radsätze nicht. Alle Loks und Wagen müssen mit Fleischmann-Bügelkupplung sowie Lok- und Wagenkarte ausgestattet sein. Triebwagen brauchen einen Zughaken.

00 Wir planen ein kleines Arrangement zwischen zwei Kopfbahnhöfen mit einem Abzweig. Gedachtermaßen bilden wir eine fiktive Mainline zwischen dem Großraum London und Glasgow ab. In London gibt es dann den Fährbahnhof zum H0-RE Arrangement.

Wir beginnen, passend zum H0-RE Arrangement, in der Epoche 7 (BR Blue mit TOPS) und wechseln dann in die Epoche 8 (Sectorisation) mit der Zeit. Stand jetzt liegt der Fokus auf Personenverkehr und Speedlink-Güterverkehr, ergänzt durch einzelne Trainload Züge. Die genauere betriebliche Ausgestaltung ergibt sich aus dem Arrangementumfang mit der Zeit. Interessierte mit deutschen Modulen sind ebenfalls sehr willkommen!

☎ Anmeldeschluss war der 1.3.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: H0: Markus Meier, FREMO 00: Michael Weiß, pfungsten-rodgau@web.de

17. bis 22. Mai 2024 US-Industriebahn der 2000er Jahre in Langhagen (DE)

🏠 Herrenhaus Rothspalk, Rothspalk 5, DE-18279 Langhagen

HO US-Industriebahn der 2000er Jahre mit Anschluß zur Hauptbahn – Details folgen. Das traditionelle Treffen im Herrenhaus Rothspalk besteht wieder aus zwei Teilen: Von Freitag bis Montag wird ein Arrangement aufgebaut und Betrieb gemacht. Der Dienstag und Mittwoch dient zum Erholen und zum Entdecken der Umgebung. Hier wird voraussichtlich ein Ausflugsprogramm angeboten.

☎ Anmeldeschluss ist der 30.4.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Rüdiger Uhlenbrock, ruediger.uhlenbrock@uhlenbrock.de

17. bis 21. Mai 2024 FREMO:87 Südtreffen in Gochsheim (DE)

🏠 Gochsheim, Frankenstraße 1, DE-97469 Gochsheim

HO Haupt- und Nebenbahnbetrieb
N Haupt- und Nebenbahnbetrieb

☎ Anmeldeschluss war der 29.2.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: FREMO:87 und Besucher: Udo Böhnlein,

fremo87gochsheim@web.de
N: Reinhard Hiller, rhiller@freenet.de

23. bis 26. Mai 2024 5. H0-Old Treffen in Bardowick (DE)

🏠 Schützenhaus Bardowick, St. Dionysier Weg 2, DE-21357 Bardowick

HO Das Old-Frühjahrstreffen ist dieses Jahr wieder in Bardowick, wo wir uns mit der Ho-Old Gruppe im bescheidenen Schützenhaus in Bardowick einfinden. Wir werden wieder beide Räume für uns allein haben. Das Thema bei H0-Old ist wie üblich Sommer 1928. Welche Art der Strecken zu finden sein werden hängt von den Modulmeldungen ab. Möglich sind in den 846 m²

- Zweigleisige Hauptbahn inklusive Rampe
- Eingleisige Haupt- und Nebenbahn
- Kleinbahn

- Schmalspur in H0e oder H0m
- ☎ Anmeldeschluss war der 10.1.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen über fremo-net: Carsten Linow, fremo.bardowick@gmail.com

29.5. bis 2.6.2024

Dampf-Renaissance in den 80ern in Neustadt in Sachsen (DE)

🏠 Gasthof Erbgericht Polenz, Polenztalstraße 74, DE-01844 Neustadt in Sachsen

🚂🚂 Energiekrise Anfang der 1980er Jahre: Die DR entdeckt ihre Liebe zur Dampflok wieder. In den südlichen Provinzen bleibt es für einige Jahre dabei. Eine ehemalige, eingleisige Hauptbahn mit Streckenblock, ein ausgeprägtes Zugleitnetz und – bei entsprechenden Anmeldungen – eine Schmalspurbahn prägen das Bild unserer Modellregion. Wir legen Wert auf vorbildnahe Betriebsverfahren und wollen das eine oder andere Detail ausprobieren wie zum Beispiel:

- Zugschluss an allen Zügen (auch Personenwagen),
- vorbildnahe Unterlagen für Zugleitbetrieb mit vereinfachtem Befehlsblock für Fahrplanabweichungen,
- liebevoller Fahrzeugumlauf mit Bw-Aufenthalten etc. über den Tag hinweg.

Aus dem klassischen Session-Ablauf brechen wir dieses Mal aus und planen einen durchgehenden Fahrplan, der durch großzügige Essens- und Schwatzpausen unterbrochen wird. Nach jeder Fahrplanunterbrechung gibt es eine neue Jobvergabe, die neben den stationären Diensten auch Lokführer- und Güterzugführerpläne umfasst. Es wird immer dort weitergespielt, wo die Uhr zuvor stehen geblieben war. Was bei FKTT funktioniert, kann genauso gut bei H0-RE funktionieren.

☎ Anmeldeschluss war der 29.2.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Christoph Stadter, fremo.dresden@gmail.com

30. Mai bis 2. Juni 2024 **geplant** Danske privatbaner anno 1955 in Ulstrup (DK)

🏠 Ulstrup hallen, Nattergalevej 10, DK-8860 Ulstrup

🚂🚂 I weekenden 30 maj til 2 juni, vil der være "små tog på spinkle skinner" da Danske Privatbane sammenslutning, vil invitere til det første privatbanetraf. Så er du til små hyggelige tog fra før verden gik af lave? Så er det denne weekend du skal reservere.

Årene der vil eftergøres er 1954 til 1960. Hvor privatbanerene stadig en vigtig spiller i dagens infrastruktur. Der vil blive taget udgangspunkt i en større station, hvor der vil være forbindelse, til de forskellige baner.

Så kan du referere, til det? Og dine moduler er med code 75 eller 55 spor, og dit materiel har RP 25 eller finere hjul, og har Fliechsmann 6511 eller OBK-koblinger, så dette måske noget for dig? Stedet for dette er Ulstrup hallerene, og der vil være mulighed for at overnatte i campinghytter på Bamsebo Camping, der ligger cirka 1.000 meter fra hallen. Forplejning vil være i hallen. Der vil komme tilmelding til forplejning overnatning senere. Tilmelding af moduler vil være sidst februar først marts.

☎ Anmeldeschluss ist der 10. 4. 2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Tommy Larsen, tlarsen@tlarsen.dk

30.5. bis 2. Juni 2024 12. Regionaltreffen Köln/Bonn in Bonn-Oberkassel (DE)

🏠 Jupp-Gassen-Halle (Gottfried-Kinkel-Schule), Kastellstraße 31, DE-53227 Bonn-Oberkassel

🚂🚂 Wir planen ein H0-Arrangement mit eingleisiger DB-Nebenbahn sowie Abzweigen zu H0m- und Privatbahn in der Epoche 3b (Spieljahr um 1966). Den vielfältigen Betrieb der damaligen Zeit wollen wir auch in diesem Jahr in all seinen faszinierenden Facetten vom Güter- bis zum Personenverkehr, von der Regelspur und der Schmalspur und vom Dampf bis zum Diesel wieder aufleben lassen. Das Treffen ist für RP 25 (Code 110) vorgesehen. Fahrzeuge mit NEM-Radsätzen können nicht eingesetzt werden. Wir legen Wert auf gealterte Wagen (mit individuellen Nummern) und Loks. Sauber eingestellte GFN- (oder OBK-) Bügelkupplungen und Radsätze bei Triebfahrzeugen und Waggons werden vorausgesetzt. Alle Lokomotiven,

Güterwagen, Post- und Kurswagen müssen eine Fahrzeugtasche/-karte besitzen. Wir bitten, die Triebfahrzeuge mit Loknummern und DCC-Adressen anzumelden. Es erfolgt eine am Fahrplan orientierte Einsatzplanung. Zettel am FREDi sind zur Erläuterung der Funktionen vorgeschrieben. Bremsfunktionen bei Brems-FREDi müssen abschaltbar sein.

☎ Anmeldeschluss war der 4.2.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Paul Hecht, +49 (0)173 2832298, fremo.koelnbonn@gmail.com

30. Mai bis 2. Juni 2024 US-Sommertreffen der Pacific-Division in Unna-Massen (DE)

🏠 Bürgerhaus Unna-Massen, Kleistraße 33 a, DE-59427 Unna-Massen

🚂🚂 Das US-Sommertreffen 2023 steht wieder unter dem Motto „Nebenbahn im Westen der USA“. Wir werden eine Branchline aufbauen, auf der entsprechender Nebenbahnbetrieb gemacht wird. Bei Interesse ist am Sonntag modernes Fahren bis Anfang der 1990er Jahre geplant.

Fahrplanbetrieb mit Modellzeituhr und Wagenkarten sind natürlich vorgesehen. Die eingesetzten Loks sollen sich auf die im Westen der USA in der entsprechenden Epoche verkehrenden Bahngesellschaften beschränken. Dementsprechend entspricht der Wagenpark der Zeit zwischen 1955 und maximal 1975. Alle anderen Zugkompositionen können beim Freien Fahren eingesetzt werden und sind für den Fahrplanbetrieb wieder zu entfernen. Gefahren wird nach Fahrplan und den Regeln der „TimeTable and Train Order“ Operations (siehe TT&TO). Freies Fahren nach den Fahrplansessions in den Pausen.

☎ Anmeldeschluss ist der 6.4.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Rainer Nils, 49 (0)173 8342892, fremo-usa-pd@online.de

8. bis 8. Juni 2024 10. Basteltreffen in Amersfoort (NL)

🏠 Railzichtöten, Stationsplein 299, NL-3818 LE Amersfoort

HO HO HO N O Basteltreffen mit möglichen Themen wie Modulverbesserung, Begrasung, Baubau, Weichenbau und Wagen löten. Das Treffen ist für alle Maßstäbe und Baugrößen gedacht.

☎ Anmeldeschluss ist der 27.5.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen via fremo-net: Olav Casander, +31 6239011312, olavcasander@gmail.com

12. bis 16. Juni 2024 FREModern meeting in Pezinok (SK)

🏠 Sport Palace Pezinok, Fraňa Kráľ'a 1/B, SK-90201 Pezinok

HO HOe We plan to simulate the international and local traffic in epoch 3 and 4, starting in 1990s and gradually renew the locomotives and trainsets to those currently in use. We will pay attention to the freight traffic, so the shunting yards and industrial areas are welcomed.

The layout should include an international main line from Hungary through Austria, Slovakia, the Czech Republic to Poland and eventually to Germany, with local branches. Other counties are also welcome to expand the layout. We would also like to include a station with a transshipment point to the narrow-gauge part of the layout.

☎ Anmeldeschluss war der 17.3.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Juraj Karabinos, info@fremo.sk, +42 1908112047

20. bis 23. Juni 2024 3. HOm BruVi-Treffen Sommer 2024 in Bruchhausen-Vilsen (DE)

🏠 Landhotel Wachendorf, Engelter Straße 29-30 (OT Engeln), DE-27305 Bruchhausen-Vilsen

HOm Nachdem 2023 im Zeichen der ostfriesischen LAW stattfand, ist 2024 wieder Harzer DR-Reichsbahn geplant. Da wir aber wieder viele LAW-Module haben werden, gibt es durchgehende Verbindungen bis nach Leer/Ostfriesland, wozu man beim Vorbild zwischendurch ein paar Regelspur-Kilometer einschieben mußte.

☎ Anmeldeschluss war der 19.3.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Stephan Rieche, +49 (0)175 6100630

22. bis 23. Juni 2024 Modulbautreffen XXL in Ludwigshafen (DE)

🏠 Spedition Frey, Deutsche Straße 28, DE-67059 Ludwigshafen am Rhein

✂ Uns stehen wie in den Jahren zuvor der große Vorraum und der Hof zu Holz- und anderen Arbeiten zur Verfügung. Um die Kosten zu decken, beträgt der Teilnehmerbeitrag € 5,-.

☎ Anmeldeschluss ist der 31.5.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Bernhard Brieger

26. bis 30. Juni 2024 Midnattsoltreffet in Bodø (NO)

🏠 Bankgata Flerbrukshall, Bankgata 26, NO-8005 Bodø

HO This years meeting will be the NSB Nordlandsbanen (Norwegian State Railways, Northlandsline) around 1975 to 1985 as it theme. This is the NoHAB diesel (Di 3) real habitat. Our clubs main attraction, the model of Bodø Station, will off course be a part of the layout. The mainline is not electrified so only diesel or museum-steam will be "accepted". A electrified sideline can be possible, and is prototypical as the industrial sideline at Mo i Rana were electrified at that time (now closed and demolished).

☎ Anmeldeschluss ist der 21.4.2024 mit Modulen und der 2.6.2024 ohne. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Claes Lislerud, www.saltenmjk.org/midnattsoltreffet-2024-the-midnight-sun-meeting-2024-26-30-6-2024

29.6. bis 2. Juli 2024 3. HOe/HO Treffen in Wolkersdorf (AT)

🏠 NÖMS I Wolkersdorf NÖ, Withalmstraße 4, AT-2120 Wolkersdorf

HO HOe Schmalspurstrecke und Betrieb nach österreichischem Vorbild, wahrscheinlich Ybbstalbahn. Umladebahnhof zur Normalspur und eine Normalspurstrecke ist ebenfalls geplant.

☎ Anmeldeschluss ist der 30.4.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Alfred Vorlicek, alfred@vorlicek.at

10. bis 14. Juli 2024 4. Raaber-Treffen in Győr (HU)

🏠 Molnár Vid Bertalan Gemeindezentrum,

Váci Mihály u. 3, HU-9011 Győr

HO HOe Dr Zeitrahmen des Treffens liegt zwischen 1945 und 1960. In der Regel handelt es sich um eine Fahrzeugflotte aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg, ergänzt durch „neue“ Fahrzeuge aus dieser Zeit. Der Verkehr wird nach dem Vorbild des Nebenstreckenverkehrs gestaltet und die Schmalspurbahn soll zeitgemäß als Handgepäckträger sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr dienen.

☎ Anmeldeschluss ist der 31.5.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Zoltan Geza Arki, zoltan.arki@gmail.com, +36 209811599

Anmeldung bitte unter: docs.google.com/spreadsheets/d/1L7_i75s8Kr1GV-hzuSt7oyBkoWq4xSLTeBtI6WWbUE/edit

25. bis 28. Juli 2024 HÖfine-Treffen in Petersberg (DE)

🏠 Propsteihaus Petersberg Rathausplatz 1, DE-36100 Petersberg.

HO Je nach der Zahl der Anmeldungen werden wir hoffentlich ein Nebenbahn-Streckennetz mit mehreren Ästen und regem Betrieb, der den Zeitraum 1966 bis 1970 abbildet, aufbauen können. Weitere Details folgen nach dem Anmeldeschluss. Die Module und Fahrzeuge, die zum Einsatz kommen sollen, müssen selbstverständlich den HÖfine-Normen entsprechen.

☎ Anmeldeschluss ist der 30.4.2024. Sendet bitte Eure Anmeldung mit Modulnummern an die unten aufgeführte E-Mail-Adresse. Auch Teilnehmer ohne Module mögen sich bitte anmelden. FREMO-Mitglieder dürfen wie üblich natürlich auch Gäste mitbringen. Am Eingang werden entsprechende Namenschilder für die Gäste vergeben. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Berthold Kaminski, bkam@kamibaer.de, +49 (0)173 3149325

1. bis 4. August 2024 Nebenbahn-Treffen Nord- deutschland in Bispingen (DE)

🏠 Mehrzweckhalle Steinbeck,
Pousenberg 5, DE-29646 Bispingen
📍 Norddeutschland im Jahr 1984.
Geplant ist eine DB-Nebenbahn, ein
Industriegebiet und eine NE-Bahn,
ähnlich der OHE. Der Schwerpunkt
liegt auf dem Güterverkehr.
☎ Anmeldeschluss ist der 1.5.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Peter Suhm, petersuhm@web.de

06. bis 11. August 2024 7. Sommertreffen Southwest Division in Ubstadt (DE)

🏠 Mehrzweckhalle (Etage unten)
Hebelstraße 2, DE-76698 Ubstadt
📍 Ubstadt wollen wir Mittelalter
fahren, also alles ab dem Jahr 1973 bis
ca. 1990 bis 1995. Der Betrieb erfolgt
mit Dispatcher und Funk, also bitte
Funkgeräte testen und mitbringen.
Alles weitere über unsere groups.io
Seite.
☎ Anmeldeschluss ist der 2.6.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Gerhard Gnad, 49 (0)7236 2790228,
hothardy@web.de

6. bis 11. August 2024 Epoche-4-Treffen in St. Veit an der Glan (AT)

🏠 Dr. Arthur Lemisch Straße 15 a,
AT-9300 St. Veit an der Glan

📍 HO HOe Oberleitung eingleisig eventuell
bei genügend Anmeldungen auf zwei-
gleisig, Dieselstrecke eingleisig und
Schmalspurbahn.

☎ Anmeldeschluss war der 14.1.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Christian Köller,
christian.koeller.austria@gmail.com,
+43 676 6277410

14. bis 18. August 2024 Sommertreffen Spur 1/1e in Bad Wilsnack (DE)

🏠 DE-Bad Wilsnack
📍 I 1e Eingleisige Hauptbahn mit
Übergang zur Schmalspur
📍 Für Kleinbahnfreunde der Epo-
chen 3 und 4 besteht die Möglichkeit
des Aufbaus eines kleinen Arrange-
ments zwischen der Spur I oder auch
an Ihren HO-Modulen zu basteln ...
☎ Anmeldeschluss ist der 31.5.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Burkhard Freier
burkhard.freier@t-online.de,
+49 (0)173 6120227

14. bis 18. August 2024 9. Regionaltreffen 2024 in Sontheim an der Brenz (DE)

🏠 Sporthalle „Hermann-
Eberhardt-Halle“, Neustraße 25,
DE-89567 Sontheim an der Brenz
📍 Zweigleisiger Abschnitt in einer
eingleisigen Hauptbahn im würt-
temberg-bayerischen Grenzgebiet im

Übergang von der Epoche 3 a zu 4 a.
Auch vertreten ist eine abzweigen-
de schmalspurige Überlandbahn/
Trambahn. Alle Fahrzeuge müssen
mit RP 25-Radsätzen ausgestattet und
die Gleisanlagen für RP 25-Radsätze
geeignet sein.

📍 Für die Spur 0-USA lag der Redak-
tion kein Thema vor.
☎ Anmeldeschluss ist der 30.6.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Uwe Siedentop
verlag@siedentop.de,
+49 (0)7321 941748

15. bis 18.8.2024 americaN in Fagerhult (SE)

🏠 Fagerhus, Fagerlidsvägen 1,
SE-56692 Fagerhult (Habo)
📍 americaN 1950to 1969 (details to
be decided), diesel and steam engines,
weathered and weighted cars are pri-
oritized, N-RE modules are welcome
but americaN modules are prioritized

We will run with Dispatcher and
Track Warrant Control. A Radio and
preferably a headset are needed. There
will be extra units available to borrow
but we encourage all participants to
acquire their own ComRadio. For best
compatibility and function, we recom-
mend Midland.

☎ Anmeldeschluss ist der 1.7.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungent: Robert Klaren,
amnifagerhult@gmail.com,
+46 7066068536

WAGENWERK • Lortzingstraße 47 • 59423 Unna • Tel +49 2303 5916620

info@wagenwerk.de



• WAGENWERK

Feine Details und Eisenbahnmodelle.

Porte signaux • Attelages • Roues

Parlez-vous français ?

Kein Wunder, dass Ihnen das alles sehr
französisch vorkommt. Mit den neuen
französischen Signalhaltern von Wagenwerk
können Sie im internationalen Verkehr
optische Akzente setzen.

wagenwerk.de

Feine Details und Eisenbahnmodelle.

15. bis 18.8.2024 Südpfalz-Treffen Epoche 3 in Annweiler am Trifels (DE)

🏠 TJH Annweiler am Trifels,
Turnerweg 60,

DE-76855 Annweiler am Trifels

📄 Wir spielen die Epoche 3 um das Jahr 1962 mit regem Güter- und Personenzugverkehr zu den Bahnhöfen. Angedacht ist eine H0-RE Hauptbahn mit Nebenbahn(en) im Zugmelde/Zugleitbetrieb. Milch- und Stückguttransport werden von den Personenzügen durchgeführt, weitere Themenschwerpunkte kann Rügenverkehr sein oder ergeben sich gegebenenfalls aus den Anmeldungen. Betriebsstellen und Module sollen ausgestaltet sein. Für den Test von Neuaufbauten bitte Rücksprache.

📞 Anmeldeschluss ist der 12.5.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen nur über fremo-net: Karl Hammer, fremo-hp2-2024@it-hammver.de, +49 (0)163 9201904

18. bis 22.9.2024 DR-Regionaltreffen Sachsen Epoche 4 in Großpösna (DE)

🏠 Mehrzweckhalle
Dreiskau-Muckern, Rittergutshof 7,
DE-04463 Großpösna

📄 Deutsche Reichsbahn in der Epoche 4 – Einzelheiten liegen noch nicht vor. Alle Betriebsstellen sollen mit NEM Radsätzen befahrbar sein. Für Fahrzeuge ist RP 25 und Alterung erwünscht, aber nicht Pflicht. Desweiteren sollen darüber hinaus alle Fahrzeuge über sauber eingestellte, festgelegte GFN-Kupplungen, gute Laufeigenschaften und über eine Wagen- bzw. Lokkarte verfügen. Vorbildgerecht gealtertes Rollmaterial wird bevorzugt eingesetzt.

📞 Anmeldeschluss ist der 31.5.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Ronald Schürz, 22t34@gmx.de, 49 (0)179 2938427

19. bis 22.9.2024 US moderne und Dansk Privatbane in Givskud (DK)

🏠 Givskud hallen,
Løveparkvej 2A,
DK-7323 Givskud

📄 US-Layout: Zwei Kompanien der Klasse I und ein paar Nebengleise. Die Ära ist modern, aber der Zeitraum ist nicht endgültig festgelegt. Da kommt noch mehr! Wünsche für das Material sind: Weatheret, Metallräder und Kadee-Kupplungen. Und natürlich, dass sie in der gewählten Ära gefahren sind.

📄 Privatbahn: In einer Ecke der Halle wird eine kleine unabhängige und isolierte dänische Privatbahnstrecke eingerichtet. Verschlafene Privatbahnidylle wie in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre. Kleine Bahnhöfe mit kleinen Zügen auf dünnen Gleisen.

Foto- und andere nicht Epoche-typische Züge sind ausdrücklich nur außerhalb des regulären Fahrbetriebs zugelassen. Während des Verkehrs von Fotozügen, geben alle an der Anlage verbliebenden Personen in Übereinstimmung mit den geltenden Datenschutzrichtlinien ihre Zustimmung, dass eventuell Aufnahmen (Foto/Film/Video) mit ihnen erstellt werden.

Die teilnehmenden Gruppen sollen über eine ausgeprägte Autonomie und Verantwortung für ihre eigenen Veranstaltungen verfügen. Die gesamte Veranstaltungsplanung muss jedoch gemeinsam unter der Führung von H0-RE erfolgen.

Die Anmeldung bitte auf unserer groups.io-Seite. Hier werden auch alle Informationen rund um das Treffen ausgetauscht und verschiedene Datenbanken mit Informationen zu Modulen, Fahrzeugen und allem anderen, was für die Teilnehmer von Interesse sein könnte, bereitgestellt.

- Dansk og engelsk tekst i fremo-net
- Danish and English text in fremo-net

📞 Anmeldeschluss ist der 1.7.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen Hans Ole Petersen, sd8242@hotmail.com, +45 27501831



Impressum

Hp1-Modellbahn
wird herausgegeben vom Freundeskreis
Europäischer Modellbahner.

FREMO e.V., Postfach 1103,
55270 Zornheim, Germany.
Bankverbindung:
Postbank Hannover
IBAN DE38 2501 0030 0076 6363 00
BIC PBNKDEFF

Präsident: Moritz Hebert
president@fremo-net.eu
Vizepräsident: Philipp Kotter
Schatzmeister: Manfred Meyer
treasurer@fremo-net.eu
Beisitzer: Peter Philipp,
Jens Ehlers, Christian Sauer
und Thomas Woditsch
Mitgliederverwaltung:
members@fremo-net.eu

Hp1-Modellbahn erscheint vierteljährlich.

FREMO-Homepage

www.fremo-net.eu
Administrator: Jens Ehlers

Redaktion

Christian Sauer, Mike Floreth,
Paul Hartman, Hansjürgen Pump
und Tobias Pütz (hp1@topu.de):
hp1-redaktion@fremo-net.eu

Redaktionsanschrift

FREMO e.V., Postfach 1103,
55270 Zornheim, Germany,
hp1-redaktion@fremo-net.eu

Gestaltung und Produktion

Knut Habicht, mail@knuthabicht.de

Anzeigen

Lutz Brenneis, lutz@brenneis.eu

Druck und Vertrieb

Tannhäuser Media GmbH
Industriestraße 11 · 41564 Kaarst

Abonnements

Hp1-Modellbahn ist die Vereinszeitschrift des Freundeskreises Europäischer Modellbahner und kann nur über den FREMO bezogen werden. Der Bezug ist im Mitgliedsbeitrag des FREMO enthalten.

Urheberrecht und Haftung

Die Redaktion freut sich über jede Ein-sendung; dies gilt ganz besonders auch für Artikel in nicht-deutscher Sprache. Der Nachdruck einzelner Artikel oder von Auszügen aus denselben ist nur mit schriftlicher Genehmigung des Autors gestattet. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender bzw. dem Verfasser. Für unverlangt eingesandte Bilder oder Manuskripte kann leider keine Haftung übernommen werden. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Nicht näher bezeichnete Bilder stammen vom Autor 📄

FREMO Kalender

Stand: 4. März 2024

2. – 6.4.2024	Leonberg (DE)	Regionaltreffen Leonberg
3. – 7.4.2024	Großpösna (DE)	DR Epoche 3/4 H0-RE
11. – 14.4.2024	Rendsburg (DE)	Nordeuropa-Treffen Rendsburg
12. – 15.4.2024	Engelskirchen-Wiehlmd. (DE)	7. H0m-Treffen Oberberg
12. – 15.4.2024	Lichtenvoorde (NL)	FREMO:87 Treffen Niederlande
13. – 16.4.2024	Delmenhorst (DE)	americaN Nordtreffen
18. – 21.4.2024	Eutin (DE)	4. N-RE-Treffen Eutin
25. – 28.4.2024	Schönau (AT)	8. Localbahntreffen Österreich
25. – 28.4.2024	Crescentino (IT)	Meeting Italia Crescentino 2024
26. – 28.4.2024	Rüdershausen (DE)	2. Regelspurtreffen Harz
26. – 28.4.2024	Offenburg (DE)	Basteltreffen Offenburg
2. – 5.5.2024	Zwickau (DE)	11. FREMO-H0-US-Treffen der East Division
9. – 12.5.2024	Niederhasli (CH)	Regionaltreffen Schweiz
9. – 12.5.2024	Hanau Grossauheim (DE)	20. Regionaltreffen Rhein-Main
9. – 12.5.2024	Cloppenburg (DE)	9. Himmelfahrtstreffen NW
9. – 12.5.2024	Bad Münder-Flegessen (DE)	5. Regionaltreffen – 3. H0fine-Treffen
9. – 12.5.2024	Nohfelden-Wolfersweiler (DE)	14. Treffen der Southwest Division
16. – 20.5.2024	Rodgau (DE)	Pfingstfahren Rodgau Epoche 4
17. – 21.5.2024	Langhagen (DE)	US-Industriebahn der 2000er Jahre Treffen bei Uhlenbrock
17. – 21.5.2024	Gochsheim (DE)	FREMO:87 Südtreffen
23. – 26.5.2024	Bardowick (DE)	5. H0-Treffen Bardowick
29.5. – 2.6.2024	Neustadt/Sachsen (DE)	Dresdner DR-Regionaltreffen
30.5. – 2.6.2024	Ulstrup (DK)	Små tog på spinkle skinner (Danske privatbaner anno 1955) *
30.5. – 2.6.2024	Bonn-Oberkassel (DE)	12. Regionaltreffen Köln-Bonn
30.5. – 2.6.2024	Unna-Massen (DE)	US-Sommertreffen der Pacific-Division
8. – 8.6.2024	Amersfoort (NL)	10. Basteltreffen Amersfoort
12. – 16.6.2024	Pezinok (SK)	FREMOdern meeting in Slovakia (H0 und H0e)
20. – 23.6.2024	Bruchhausen-Vilsen (DE)	3. H0m BruVi-Treffen Sommer 2024
22. – 23.6.2024	Ludwigshafen am Rhein (DE)	Modulbautreffen XXL
26. – 30.6.2024	Bodø (NO)	Midnattsoltreffet 2024
29.6. – 2.7.2024	Wolkersdorf (AT)	3. H0e- und H0-Treffen Wolkersdorf NÖ
10. – 14.7.2024	Győr (HU)	4. Raaber-Treffen Győr
25. – 28.7.2024	Petersberg (DE)	H0fine-Treffen
1. – 4.8.2024	Bispingen (DE)	H0-RE Epoche 4 Nebenbahntreffen
6. – 11.8.2024	Ubstadt (DE)	7. Sommertreffen SW-Division
6. – 11.8.2024	St. Veit an der Glan (AT)	Epoche-4-Treffen
14. – 18.8.2024	Bad Wilsnack (DE)	Sommertreffen I/Ie DR/DB Epoche 3/4
14. – 18.8.2024	Sontheim an der Brenz (DE)	9. Sontheimer Regionaltreffen
15. – 18.8.2024	Fagerhult (Habo) (SE)	americaN in Fagerhult
15. – 18.8.2024	Annweiler am Trifels (DE)	Südpfalz Treffen Epoch3 3
18. – 22.9.2024	Großpösna (DE)	DR-Regionaltreffen Sachsen Epoche 4
19. – 22.9.2024	Givskud (DK)	US moderne og Dansk Privatbane
21. – 22.9.2024	Ludwigshafen am Rhein (DE)	Modulbautreffen XXL *
26. – 29.9.2024	Kolding (DK)	17. FREMOdern-Treffen
26. – 29.9.2024	Bardowick (DE)	Erstes 50er-Jahre-Treffen
2. – 7.10.2024	Eutin (DE)	Erstes H0 Europa Regionaltreffen Süd-Ostholstein
3. – 6.10.2024	Elfershausen (DE)	8. FREMO H0e Schmalspur-Herbsttreffen
3. – 6.10.2024	Praha (CZ)	9th international N-scale convention Prague
3. – 7.10.2024	Nürnberg (DE)	FREMO:87 Herbsttreffen im DB-Museum
17. – 20.10.2024	Lány (CZ)	2. H0-Old meeting
17. – 20.10.2024	Rheda-Wiedenbrück (DE)	Neben- und Privatbahntreffen Rheda 2024

* beantragte oder geplante und noch nicht genehmigte Treffen

Die FREMO-Treffen sind keine öffentlichen Veranstaltungen und werden insofern auch nicht in der Presse oder Fachpresse bekannt gegeben. Interessenten wenden sich bitte direkt an den FREMO oder nutzen die Adressen und Ansprechpartner der FREMO-Stammtische. Auf diesem Wege sind Besucher herzlich willkommen.

FREMO Stammtische

Stammtische/
Regulars' tables



Allgemeines

Diese Liste enthält nur die nötigsten Kurzinfos – sie sind weitgehend auch im fremo-net zu finden: www.fremo-net.eu/about/stammtische/stammtisch-uebersicht

FREMO-Mitglieder, aber auch Nicht-Mitglieder sind willkommen. Die Treffen können ausfallen oder verlegt werden – deshalb bitte vorherige Kontaktaufnahme!

📅 = Wann/When

📍 = Wo/Where

☎ = Kontakt/Contact

Änderungen bitte direkt an:
Knut Habicht,
knut.habicht@fremo-net.eu

Baden-Württemberg Höfine

📅📍☎ Zurzeit kein Stammtisch

Berlin-Mitte

📅📍 Zurzeit kein Stammtisch

☎ Heiko Herholz,

+49 (0)176 51307543,

fremo@hherholz.de

Berlin-West

📅📍 Zurzeit kein Stammtisch

☎ Heiko Herholz,

+49 (0)176 51307543,

fremo@hherholz.de

Braunschweig – N-Bahner

📅 1. Mo im Monat ab 19:00 Uhr

📍 Vereinsheim Eichtal e.V.,

Gartenkamp 22,

D-38114 Braunschweig

☎ Ubbo Lanske, +49 (0)5304 930045,

ubbo.lanske@gmx.de

Braunschweig – H0

📅 4. Mi im Monat ab 19:00 Uhr

📍 Gemeindehaus in Groß Brunnsrode (Dorfstraße gegenüber Kirche)

☎ Ludger Hanke, +49 (0)5374 3835,

ludger.hanke@fremo-net.eu

Andreas Stüber, +49 (0)151 12202067,

stueberandi@online.de

Dortmund Ruhrgebiet

📅 4. Fr im Monat

📍 MEC Dortmund,

Brüderweg 22–24, 44135 Dortmund

☎ Rainer Nils,

+49 (0)173 8342892 und

Guido Felser,

+49 (0)176 81006024;

Bitte Anmeldung, keine Klingel!

Dresden-Leipzig H0-US East-Div.

📅 Letzter Fr im Monat

📍 ungerade Monate in Dresden,

gerade Monate in Leipzig

☎ Dresden: Michael Kreiser,

michael-kreiser@t-online.de

Leipzig: Thomas Linke,

linke.tomi@t-online.de

Münsterland/Gelderland/Overijssel

📅 Nach Absprache, Termine unter

www.muehlenroda.de/fremo

📍 Nach Absprache in D oder NL

☎ Claudia Mühl,

+49 (0)175 4159813

Frankfurt/Main und Rhein-Main

📅 2. Mi im Monat ab 19:00 Uhr

📍 Gaststätte „Apfelwein-Müller“,

Hauptstraße 287, D-65760 Eschborn

☎ Heijo Reintl, +49 (0)160 7109507,

hreinl@gmx.de

Rhein-Main Spur-0

📅 Alle 4 bis 6 Wochen

📍 Gaststätte „Arche Nova“,

Kasseler Straße 1a,

60486 Frankfurt-Bockenheim,

Nähe Ffm-Westbahnhof

☎ Robin Blümmler, +49 (0)6181 53280

Gütersloh

📅 3. Do im Monat (außer Juni, Juli und Dezember)

📍 siehe Yahoo-Group

☎ Kai Elias, +49 (0)5241 9986850,

kai.elias@web.de

Hamburg – H0

📅 3. Do im Monat ab 18:00 Uhr

📍 Halle 13, Hellbrookstraße 2, 22305

Hamburg (U-Bahn Hauptwerkstatt)

☎ Carsten Möller,

carsten-moeller@fremo-net.eu

Hamburg – US 0 Scale Division

📅 3. Do im Monat ab 18:00 Uhr

📍 Halle 13, Hellbrookstraße 2, 22305

Hamburg (U-Bahn Hauptwerkstatt)

☎ Eckhard Baer, +49 (0)176 49156913,

eckhardbaer@yahoo.de oder

Jürgen Dannenberg,

juergen.dannenberg@yahoo.de

Hannover

📅 Jeden Mi 18:00 bis 22:00 Uhr

📍 Im Freizeitheim, D-30451 Hanno-

ver-Linden, Windheimstraße 4

☎ H0: Gottfried Spicher,

+49 (0)5101 915727,

gottfried.spicher@fremo-net.eu

H0m: Martin Pischky,

+49 (0)511 7000665,

martin@pischky.de

H0e: Michael Dettmer,

+49 (0)5027 9492940,

michael.dettmer@fremo-net.eu

Herford/Minden/Bad Oeynhausen

📅 Jeden Do um 20:00 Uhr

📍 An wechselnden Treffpunkten

☎ R. Maether,

+49 (0)5221.65765,

rainer.maether@t-online.de

Mathias Hesse,

+49 (0)151 58732837,

mathias.hesse@yahoo.de

Kiel

📅 2. Do ab 19:00 Uhr in den ungeraden Monaten und in den geraden Monaten als Videokonferenz

📍 Hotel-Restaurant Catharinenberg,

Hamburger Chaussee 21, 24113 Molfsee

☎ Rüdiger Kaehn,

+49 (0)171 7805854, rukae@gmx.de

Köln/Bonn – H0

📅 3. Do im Monat ab 19:00 Uhr

📍 Vereinsheim der EMFS im

Niederdollendorfer Güterschuppen

☎ Michael Lutzer, +49 (0)172 2188349,

michael.lutzer@dlr.de

Köln/Bonn – 0-Schmalspur

📅 1. Mi (Bautag) und 3. Fr (Fahrtag) im Monat ab 19:00 Uhr

📍 In den Räumen des OEC, Köln-

Porz, am Bahnhof, Ladestraße

☎ Andreas Blachut,

+49 (0)221 24516, blachbach@web.de

Leipzig

📅 Alle 1 bis 2 Monate ab 19:00 Uhr

📍 An wechselnden Treffpunkten

☎ Mario Graul,

mario.graul@gmx.de

München

📅 Regelmäßig, Termin erfragen

📍 An wechselnden Treffpunkten

☎ Holger Riedel,

kontakt@fremo-sued.de

Niederrhein Aachen bis Krefeld*

📅 Unregelmäßig

📍 An wechselnden Treffpunkten

☎ Ralf Maischak, ralf@maischak.de

oder Knut Habicht,

knut.habicht@fremo-net.eu

Nürnberg – Franken

- 📅 Letzter Do im Monat
- 🏠 Gaststätte in Nürnberg-Eibach, „La Grappa“ oder „Kleopatra“
- 📧 stammtisch@fremo-franken.de

Oldenburg*

- 📅 Letzter Di im Monat um 20 Uhr
- 🏠 An wechselnden Treffpunkten
- 📞 Frank Hänsch, frank.haensch@gmx.de

Offenburg – Mittelbaden*

- 📅 I.d. Regel 1. Mo im Monat ab 16 Uhr
- 🏠 MEC Offenburg, Prinz-Eugen-Straße 80
- 📞 Christian Sauer, +49 (0)175 3413363, chrispiro@arcor.de

Ostholstein-Lübeck

- 📅 🏠 Bei Christian Lohnau erfragen
- 📞 Christian Lohnau, stammtisch@ig-mbhl.de

Regensburg – Oberpfalz

- 📅 Unregelmäßig
- 🏠 An wechselnden Treffpunkten
- 📞 Franziskus Müller, +49 (0)1575 5672463, mueller.franziskus@hotmail.de

Rhein-Neckar-Pfalz

- 📅 3. Sa im Monat Basteltreff von 10 bis 18 Uhr
- 🏠 andreas-nohaft.de unter Kalender
- 📞 Andreas Nohaft, +49 (0)6239 9953181, fremo@modellbahndecals.de

Rhein-Ruhr, Niederrhein und Düsseldorf*

- 📅 3. Fr im Monat
- 🏠 Ristorante Flori, Kastanienstraße 43, 47829 Krefeld
- 📞 FREMO-Forum unter Rhein-Ruhr

Saar-Lor-Lux*

- 📅 2. Fr in den geraden Monaten
- 🏠 An wechselnden Treffpunkten
- 📞 Kurt G. Walter, +49 (0)6782 4989, fremo@bildgruss.de

Stuttgart – H0/H0c

- 📅 Fr, 1 x im Monat um 19:30 Uhr
- 🏠 An wechselnden Treffpunkten
- 📞 Thomas-Steffen Langner, +49 (0)711 3155480, th.langner@aw-cannstatt.de

Southwest-Division

- 📅 Alle sechs Wochen ab 19 Uhr
- 🏠 SC Bulach, Lohwiesenweg 12, DE-76135 Karlsruhe oder

- Vereinsgaststätte FC Germania 03, Friedrichsfelder Eck 2, DE-68229 Mannheim
- 📞 Über fremo-net

Süd-Niedersachsen – Nordhessen

- 📅 1. Di oder Mi im Monat ab 19 Uhr
- 🏠 Gasthaus Waldmann, Lange Straße 30, 37249 Neu-Eichenberg
- 📞 Andreas Boecker, +49 (0)5521 7306540, baureihe50@yahoo.de

Ulm – Oberschwaben

- 📅 2. Mi im Monat ab 18:30 Uhr
- 🏠 Café Kult, Brenzer Straße 30, 89567 Sontheim
- 📞 Uwe Siedentop, +49 (0)7321 941748

Aarhus (DK)

- 📅 3. Mi im Monat ab 19 Uhr Vi mødes kl. 19 den 3. onsdag i måneden
- 🏠 Brogården, Søndergade 26, DK-8382 Hinnerup
- 📞 Søren Bendtsen, skb@sdmjk.dk

Copenhagen – N-Regionalgruppe (DK)

- 📅 1. Mo im Monat ab 19 Uhr, Vi mødes den 1. mandag i måneden kl 19.
- 📞 kontakt@n-re.dk

Kolding (DK)

- 📅 2. Di im Monat, 2. tirsdag i måneden, kl. 19 Uhr.
- 🏠 Kolding Modeljernbaneklub, Julivænget 80 B, DK-6000 Kolding
- 📞 Martin Wilde, martin.der.wilde@gmail.dk

FREMOdern (DK)

- 📅 2. Do im Monat 19 Uhr, Vi mødes den 2. torsdag i måneden kl. 19.
- 🏠 KUC, Aagade 27, DK-6000 Kolding
- 📞 Jens Ehlers, jens.ehlers@fremo-net.eu

Vejen (DK)

- 📅 1. Fr im Monat ab 19 Uhr
- 📞 Joergen Saxtorff-Rasmussen, josax1978@gmail.com

FREMO Suomi (FI)

- 📅 1st Tuesday of month at 6 pm
- 🏠 Rest. Vlatava, Elielinaukio 2, FI-00100 Helsinki (near main station)
- 📞 Kari Hovinmaa, +358 (0)50 2808

Nederland – Rotterdam (NL)

- 📅 Volgens afspraak
- 🏠 Per bijeenkomst wisselend
- 📞 Edgar Sniijders, +31 (0)61 9295872, edgar@snijders-bos.nl

FREMO Norge (NO)

- 📅 🏠 Bei Halvor Sannæs erfragen
- 📞 Halvor Sannæs, +47 (0)91 177667, halvor.sannaes@fremo-net.eu

Graz (AT)

- 📅 2. Di im Monat um 18:30 Uhr
- 🏠 Rudolf Erlebnisbrauerei, Eggenberger Allee 91, AT-8020 Graz
- 📞 DI (FH) Thomas Kofler, +43 664 5703304, www.mbv-graz.at

Wien (AT) – FREMO-H0

- 📅 2. Di im Monat ab 19 Uhr
- 🏠 Restaurant Atzgersdorf, Breitenfurter Straße 244, AT-1230 Wien
- 📞 Otto Celouch, +43 (0) 664 4824526, otto.celouch@aon.at

Wien (AT) – Schmalspurstammtisch

- 📅 1. Di im Monat ab 18 Uhr (Zeit und Ort kann wechseln, bitte vorher anfragen.)
- 🏠 Restaurant Sternberg, AT-1220 Wien, Industriestraße 65
- 📞 Alfred Vorlicek, +43 (0) 664 6185344, alfred@vorlicek.at,

Wien (AT) – FREMO-Localbahn*

- 📅 Jeden 4. Do im Monat ab 18 Uhr verabredetes Basteln
- 🏠 WORKandSTORE, Rennweg 47, AT-1030 Wien – Linien 71, O, 74 A, S 1, S 2, S 3, S 7, S 45, S 50, ÖBB. Sowie jeden Donnerstag ab 18:00 Uhr freies Lokalbahnbasteln. Nicht-FREMO-Mitglieder und „Neulinge“ bitte anmelden.
- 📞 Manfred Bayer-Lemerz, stammtisch@localbahn.at

Zürich (CH)*

- 📅 1. Mi im Monat, 18 bis 22 Uhr
- 🏠 SBB Restaurant Oase, Zürich Hbf Nordtrakt, Eingang 1 im 3. Stock, Museumsstrasse 1, CH-8001 Zürich
- 📞 Urs Isenring, +41 (0)79 7280462, fremo-schweiz@gmx.ch

Czech local group (CZ)

- 📅 🏠 Siehe www.zababov.eu
- 📞 Zdenek Valter, zv@zababov.cz, +420 (0)604 701342

* Anmeldung beim ersten Besuch!



Eine Zentrale Zwei Designs

Flexibel

für den Anschluss von digitalen Steuergeräten diverser Hersteller
Fahrspaß für einen oder viele Modellbahn-Fans!

Universell

für DCC (14, 28, 128 Fahrstufen),
DCC-A, RailCom, MM, MM2, m3,
s88-N, X-Net, L-Net, BiDiB, CAN

100 % unabhängig

von Apps oder Betriebssystemen
durch integriertes Web-Interface

Genial einfach

Konfiguration und Decoder-
programmierung mit vertrauten
Medien (Smartphone, Tablet, PC)

Zukunftssicher

32-Bit-Prozessor
mit ARM-Architektur
Anbindung an den PC über LAN

Offen

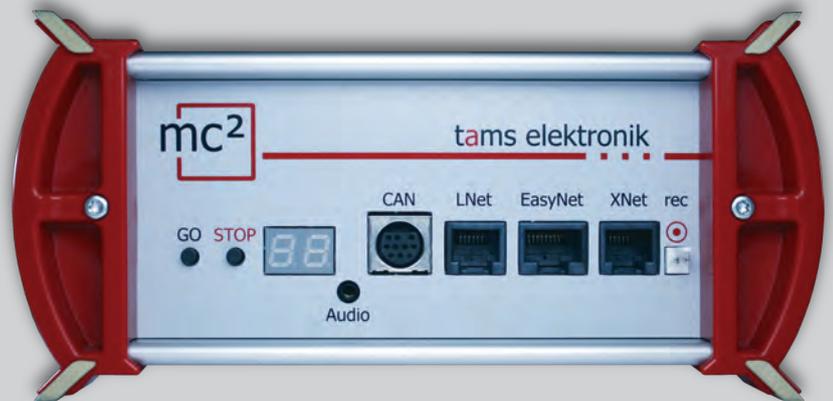
für alle Bedienkonzepte vom
digitalen (Hand-) Steuergerät über
Smartphone und Tablet bis zum PC

Informativ

Anzeige des Betriebszustands am
Display und von Weitem sichtbar
durch RGB-LEDs im Gehäuse

Stark

integrierter 6,5 A-Booster
Kurzschlussempfindlichkeit 1 - 6,5 A
Gleisspannung 8 - 22 V



Innovatives Konzept

jetzt lieferbar: Version 2 mit galvanisch
getrennter LocoNet-Schnittstelle



Viele Möglichkeiten

