

# Hp1 Modellbahn

D 13740  
3. Quartal 2024  
5 Euro

Heft 3 2024

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



- Vorbild und Modell – Ab in den Süden!
- Vorbild und Modell – Nostalgie am Bahndamm
- Modulbau – Eck-Bogen
- Betrieb – Der Osten tickte anders
- Digital – PiLocoBuffer
- Gruppen – FREMO 1:22,5
- Treffen – Krefeld, Unna-Massen und Sontheim



# Inhalt

## FREMO Vorbild und Modell

- Ab in den Süden! – Robert Mrugalla und Paul Hartman ..... Seite 4  
Nostalgie am Bahndamm – Paul Hartman ..... Seite 14

## FREMO Modulbau

- Eck-Bogen – Bernhard Brieger ..... Seite 16

## FREMO Digital

- FREDi-Beschriftung – Klaus Holler ..... Seite 20  
PiLocoBuffer – Camille Marbach ..... Seite 24

## FREMO Gruppen

- FREMO 1:22,5 – Robert Liebers ..... Seite 26

## FREMO Betrieb

- Der Osten tickte anders – Knut Ochdorf ..... Seite 29

## FREMO Intern

- Was uns antreibt – Philipp Kotter ..... Seite 30  
Impressum ..... Seite 31

## FREMO Treffen

19. Helau- und 16. H0fine-Treffen – 9. bis 12. Februar 2024  
Krefelder Bilderbogen – Andreas Rittershofer ..... Seite 32  
Die Pacific-Division in Unna-Massen – 3. Mai bis 2. Juni 2024  
Betrieb auf nordamerikanischen Nebenbahnen – Bernd Feeken ..... Seite 33  
Spur-0 auf dem 9. Sontheimer Regionaltreffen – 14. bis 18. August 2024  
Die OSD zum dritten Mal in Sontheim dabei – Andreas Lüneburg .. Seite 34

## FREMO Kalender

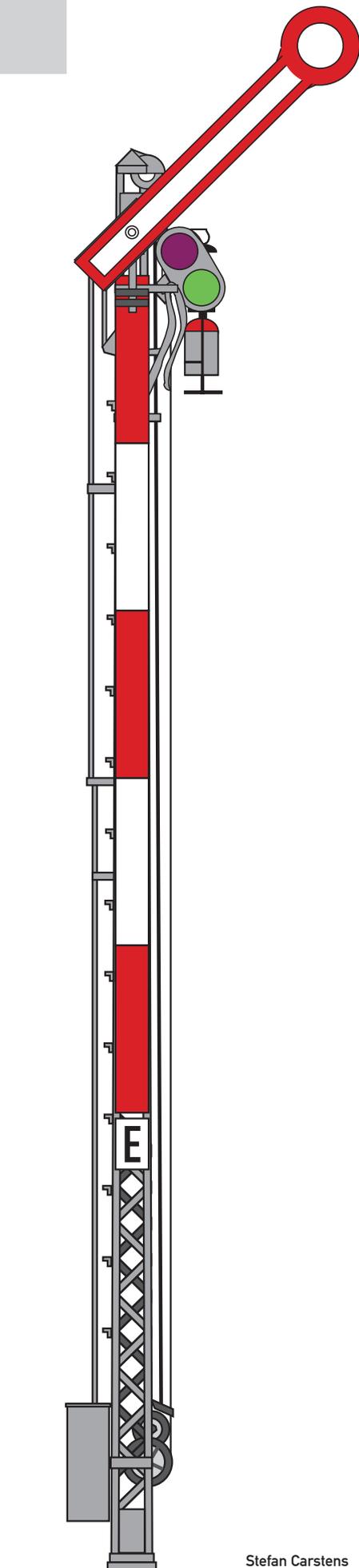
- Die Treffenankündigungen ..... Seite 36  
FREMO Kalender ..... Seite 41  
Stammtische ..... Seite 42

## Das Titelbild von Tim Boric vom 1. Juni 1985 zeigt ...

... den DE<sub>1</sub>-Triebwagen vom Typ Plan X oder „Blauer Engel“ mit der Nummer 34 an der Haltestelle Daarlerveen zwischen Almelo und Marienberg. Der Zug musste eine Zwangspause einlegen, weil der Motor überhitzt war. Das gab es bei diesen Triebwagen häufiger. Nun hieß es anhalten und Pause machen oder mit eingeschalteter Heizung weiterfahren. Im Sommer war das aber keine gute Option. Die Schiebefenster reichten bei großer Hitze nicht aus, um die Wärme aus dem Zug zu bekommen. Wurde es den Reisenden während der Fahrt zu heiß, haben sie während der Fahrt die Schiebetüren geöffnet, was heute undenkbar wäre.

## The cover picture taken by Tim Boric on June 1, 1985 shows ...

... the DE<sub>1</sub> railcar of type Plan X or “Blue Angel” with the number 34 at the Daarlerveen stop between Almelo and Marienberg. The train had to make a forced stop because the engine had overheated. This was a common occurrence with these railcars. Now it was time to stop and take a break or continue with the heating on. However, this was not a good option in summer. The sliding windows were not sufficient to get the heat out of the train when it was very hot. If it got too hot for passengers during the journey, they opened the sliding doors during the journey, which would be unthinkable today 🚪



# Über die Norm des Spielens und die Toleranz

Hallo Freunde.

Letztes Mal habe ich über Normen geschrieben; immer wieder waren seitdem Normen auch Thema in persönlichen Gesprächen und im Forum. Von einigen wurden Normen als Zwang oder Einschränkung empfunden. Es gab sogar Stimmen, die deutsche Regelungswut unterstellten.

Ich persönlich verstehe, dass eine Norm als Einschränkung empfunden werden kann, grenzt sie doch zunächst die persönliche Freiheit ein. Aber um welchen Preis? Den Preis der Kompatibilität! Der Austauschbarkeit! Ein Preis, den ich als Gewinn sehe.

Wenn wir uns an technische Normen halten, dann erreichen wir dadurch, dass wir im FREMO mit unseren persönlichen Modulen ein gemeinsames Arrangement erstellen können. Ist das nicht ein Mehrwert?

Und geben nicht Normen und Regeln auch eine Leitlinie? Für Neulinge (wie wird es gemacht?) genauso wie für das gemeinsame Spielen?

Auch dem gemeinsamen Spiel liegt eine ungeschriebene Norm, eine Regel, eine Übereinkunft zugrunde. Denn nur so können wir als Individualisten zu gemeinsam ernsthaft spielenden Modellbahnern werden.

Diese Übereinkunft stellt keine Einschränkung dar, sondern ist Ausdruck von Freiheit – der eigenen und der aller anderen. Damit kann sich jeder innerhalb der Grenzen frei bewegen.

Das heißt zum Beispiel auch, dass ich akzeptiere, wenn der Schattenbahnhofsbediener mir eben nicht meine Lieblingslok an die Silberlinge hängen möchte, sondern Wert darauf legt, dass es eine zu Spielzeit, -thema und Zuggattung passende Lok ist.

Für den Schattenbahnhofsbediener heißt das, dass er zumindest verstehen muss, dass das Zugpersonal das lockerer sieht.

Und dass beide darüber reden können, vielleicht eine gemeinsame Lösung finden. Ohne dass dies zu Verstimmung führt.

Ich freue mich, dass wir es schaffen, bei aktuell 2.589 Mitgliedern noch viele Gemeinsamkeiten zu behalten und eine Grundidee, die uns zusammenhält. Und wenn sich trotz der Vielfalt im Detail jedes Mitglied im Verein wiederfindet, sich einbringen kann mit seinen Interessen, seinem Wissen – seinen Beitrag leisten möchte und auch darf.

Ich möchte, dass jedes Mitglied unserer Gemeinschaft Freude an dieser Gemeinschaft empfinden kann. Das funktioniert, wenn jedes Mitglied akzeptiert, dass es 2.588 andere Menschen im FREMO gibt, die genauso individuell sind wie man selbst. Wenn jeder dies zulässt, ohne zu werten.

Wenn wir uns an den Mindeststandard des Spiels halten und gleichzeitig einander offen und wertfrei begegnen, verlieren wir nichts, aber wir gewinnen alle.

## About the standard of playing and tolerance

Hello friends.

Last time I wrote about standards; since then, standards have been a recurring topic in personal conversations and in the forum. Some people perceived standards as coercive or restrictive. There were even voices accusing Germany of regulatory mania.

Personally, I understand that a standard can be perceived as a restriction, as it initially limits personal freedom. But at what cost? The price of compatibility! The price of interchangeability! A price that I see as a gain.

If we adhere to technical standards, we can create a common arrangement with our personal modules in FREMO. Isn't that added value?

And don't standards and rules also provide a guideline? For newcomers (how is it done?) as well as for playing together?

Playing together is also based on an unwritten standard, a rule, an agreement. Only in this way can we individualists become serious model railroaders playing together.

This agreement is not a restriction, but an expression of freedom, our own and that of all others. This means that everyone can move freely within the boundaries.

This also means, for example, that I accept it if the staging yard operator doesn't want to hang my favorite locomotive on the silver coaches, but instead wants it to be a locomotive that matches the playing time, theme and train type.

For the staging yard operator, this means that he must at least understand that the train crew is more relaxed about this.

And that both can talk about it, perhaps find a joint solution. Without this leading to resentment.

I'm pleased that we manage to retain a lot of common ground with our current 2,589 members and a basic idea that holds us together. And if, despite the diversity in detail, every member can find themselves in the association, can get involved with their interests, their knowledge – wants to make their contribution and is allowed to do so.

I would like every member of our community to be able to enjoy this community. This works if every member accepts that there are 2,588 other people in FREMO who are just as individual as oneself. If everyone allows this without judging.

If we adhere to the minimum standard of playing and at the same time meet each other openly and without judgment, we lose nothing, but we all win ☺

Philipp Kotter

## Redaktionsschluss Hp1

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

Mit der Bahn nach Bella Italia in der Epoche 3

# Robert Mrugalla und Paul Hartman Ab in den Süden!

Werbung der  
Staatspoor für den  
Riviera-Express

Foto: Sammlung  
Spoorwegmuseum.  
www.retours.eu

**English abstract:** In many countries in (Northern) Europe, reconstruction was complete by the early 1960s. After hard work, people enjoyed more prosperity and leisure time. In Holland, Saturday was officially abolished as a working day in 1960. The situation was similar in other European countries. And what do you do with your free time and money? You go on vacation! And where to? To Italy! In the 1960s, more and more people owned a car. Nevertheless, there were still many who traveled south by train. There were various options from North-western Europe, three of which we will discuss in this article: the Riviera-Express, the Scandinavia-Italy-Express, later the Italia-Express, and the Holland-Italy-Express.

Werbung für den  
Lloyd-Riviera-Express

Foto: Sammlung  
Spoorwegmuseum.  
www.retours.eu



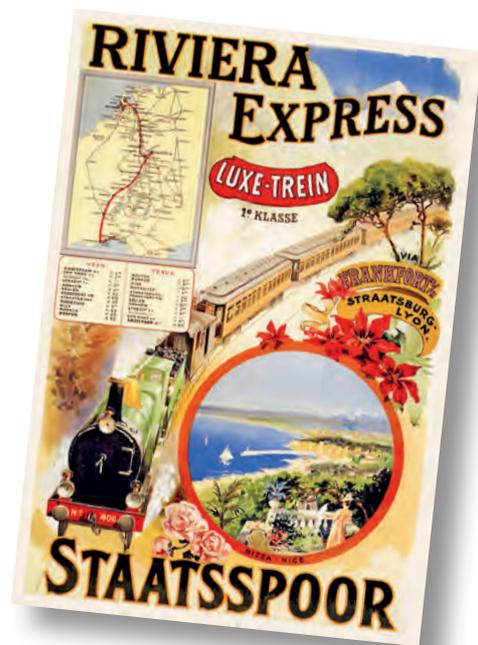
01 1082 (Bw Bebra) mit D 167 „Riviera-Express“ (Ventimiglia—Mailand—Lugano—Basel—Frankfurt—Bebra—Hamburg-Altona) am 28.9.1957 zwischen den Bahnhöfen Frankfurt-Oberrad und Frankfurt-Süd.

Foto: Kurt Eckert.  
Archiv Eisenbahnstiftung

In vielen Ländern (Nord-)Europas war Anfang der 1960er Jahre der Wiederaufbau abgeschlossen. Nach harter Arbeit bekamen die Leute mehr Wohlstand und Freizeit. In Holland entfiel der Samstag 1960 offiziell als Arbeitstag. In anderen europäischen Ländern war das so ähnlich. Und was macht man mit der Freizeit und dem Geld? Man geht in Urlaub! Und wohin? Nach Italien! In den 1960er Jahren besaßen zunehmend mehr Menschen ein Auto. Trotzdem gab es auch noch viele, die mit der Bahn in den Süden fuhren. Von Nordwest-Europa aus gab es da verschiedene Möglichkeiten, von dem wir in diesem Beitrag drei besprechen werden: den Riviera-Express, den Skandinavien-Italien-Express, später den Italia-Express, und den Holland-Italien-Express.

Aus der großen Menge an Material haben wir dabei die Züge in den Jahren 1957 bis 1963 gewählt. Einige Bilder stimmen mit den Zugbildungsplänen nicht überein und stehen damit stellvertretend für die Buntheit dieser Züge in dieser Zeit. Aber das ist doch genau das, was uns interessiert!

Übrigens ist dieser Beitrag auf Basis der geraden Zugnummern, also von



Norden nach Süden, geschrieben. Die Züge von Süden nach Norden hatten eine ungerade Nummer und verkehrten spiegelbildlich. Der Einfachheit halber werden wir nicht beide Richtungen besprechen.

## Kurze Geschichte

Beginnen wir mit dem Riviera-Express. Schon 1901 gab es diesen Zug bei der Niederländischen Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS). Damals war eine Fahrt mit diesem Zug nur für die Allerreichsten erschwinglich. Der Zug lief auch teilweise über eine andere Strecke als später in den 1950er Jahren.





Scheinbar mühelos, dennoch mit höchster Kesselleistung und einer absolut sauberen Verbrennung, befördert am 25.6.1957 die ölgefeuerte 01 1104 vom Bw Bebra den D 167 „Riviera-Express“ (Ventimiglia—Hamburg-Altona) über die berühmte Cornberger Rampe. Zwischen Bebra und Cornberg war hier auf 12 km eine Steigung von bis zu 1:74 zu überwinden. Der Zug befindet sich in Höhe des Dorfes Rautenhausen (seit 1972 ein Stadtteil von Bebra). Nach weiteren 500 Metern wird er den Scheitelpunkt der Cornberger Rampe im 719 Meter langen Cornberger Tunnel erreichen.

Foto: Carl Bellingrodt, Archiv Eisenbahnstiftung

In der gleichen Zeit gab es auch einen Lloyd-Riviera-Express von Berlin über Frankfurt, Straßburg, Lyon, Marseille zur Côte d'Azur.

Mit dem Ausbruch des ersten Weltkrieges wurde der holländische Riviera-Express eingestellt. Erst 1934 erschien er wieder im Kursbuch. Und – ihr werdet es leicht erraten – schon 1939 wurde der Zug erneut eingestellt, jetzt wegen des zweiten Weltkrieges.

Nun müssen wir bis zum Sommer 1957 warten, bevor wir den Zug erneut im Kursbuch finden. Jetzt als D 67/68 zwischen Köln und Ventimiglia. Das

blieb so bis 1991, dies allerdings in vielen Varianten und auf verschiedenen Laufwegen.

Interessant ist, dass vom gleichen Jahr 1957 an ein D 167/168 ebenfalls unter den Namen Riviera-Express von Hamburg-Altona nach Ventimiglia fuhr.

Teile beider Züge wurden in Karlsruhe vereint. Mit 14 Wagen zog eine E-Lok der Baureihe E 10 des BW Heidelberg den Zug zwischen Karlsruhe und Basel Bad. Bahnhof. 12 Wagen davon wurden als Zug 50 A bzw. 75 B über die Alpen nach Italien gefahren.

Die Wagen endeten in Mailand, Roma Termini und Ventimiglia.

1958 wurde der D 67/68 von und nach Amsterdam verlängert. Aus dem Sechswagenzug aus Amsterdam wurde in Arnheim eine interessante Fuhre:

An manchen Tagen wurden zwei Wagen für Karlsruhe beigestellt, von denen einer ein Speisewagen war. Der Zug fuhr um 16:11 Uhr in Arnheim ab, so konnten die Reisenden ab diesem Moment ihr Abendessen zu sich nehmen. Vermutlich handelte es sich hierbei um einen Halbspeisewagen der

**D 68** **Amsterdam CS (14.45)—Utrecht-Emmerich—Oberhausen—Düsseldorf—**  
**Riviera-Express** Köln—Bonn—Mainz—Ludwigshafen—Mannheim—Karsruhe— Sommer  
Basel Bad—Basel SBB—Milano—Genova—**Ventimiglia (15.30)** 1958

↑ Emmerich

b) B4ümg	Arnhem	Karlsruhe	67	67	Kar	2070
AR4ümg	"	"	"	167	Hmb	979
c) Bc4ümg	"	Milano	67/307	RE	Köl	
c) Bc4ümg	"	"	"	"	"	
Pw4üs	Amsterdam	"	"	"	NS	8635
WLAB	"	"	"	"	CIWL	9720
AB4ü	"	Roma	"	"	FS	8472
b) Bc4ümg	"	Ventimiglia	"	"	NS	8636
bb) B4ümg	"	"	"	"	"	"
AB4ü	"	"	"	"	"	8637
a) Pw4ü	Arnhem	Milano	7238	"	"	8635

↓ Ludwigshafen

a) Mo/Di, Di/Mi, Do/Fr, Fr/Sa Kükenwagen b)bb) gegenseitiger Ausschluss  
c) Mi/Do u. Fr/Sa bis 15./16.10. Dr. Tigges

Tabelle 1 mit dem D 68 aus dem Sommer 1958



Gepäckwagen der SBB vom Typ F4ü Nr. 18529 für den Transport von Küken zwischen Holland und Italien am 20.4.1956 in Venlo.

Foto: J.A.Bonthuis:  
Sammlung: NVBS  
Railverzamelingen

Zuglaufschild für die Wagen für den Kükentransport von Holland nach Italien.

Foto: Wim Hoekema

ersten Klasse vom UIC-X Typ 54. An den übrigen Tagen wurden zwei Liegewagen vom Typ Bc4ümg nach Mailand eingestellt. Noch interessanter ist, dass an vier Tagen der Woche ein NS-Packwagen zum Transport von Küken nach Mailand mitlief. Es handelte sich dabei um Wagen des berühmten Typs Stalen D aus der viertürigen Reihe D 6061-6100, später D 7601-7632. Für diejenigen, die den Wagen in Modell nachbauen möchten: Die Wagen, die für den Kükentransport benutzt wurden, hatten die Wagennummern D 7631 und D 7632. Während der Fahrt war ein Zugbegleiter anwesend,

der die Küken mit Wasser und Futter versorgte. Auf der Rückfahrt fuhr der Wagen über Venlo. Für diesen Transport wurden auch Packwagen von Typ F4ü der SBB benutzt.

An den anderen Tagen wurden keine Küken, sondern Reisende befördert, die sich dafür entschieden hatten, ihre Reise in den Süden mit einem der zwei DB-Liegewagen vom Typ Bc4ümg, die vom Reisebüro Dr. Tigges angemietet waren, anzutreten.

Um 13:06 fuhr der D 168 von Hamburg Altona los. Auch dieser nannte sich Riviera-Express. Dieser Zug führte eine interessante Mischung

KÜKENTRANSPORTE		HOLLAND — ITALIEN	
TRASPORTI DI PULCINI		OLANDA — ITALIA	
HINWEG	ANDATA	RUECKWEG	RITORNO
ARNHEM	4.4945	TERNI	6954
EMMERICH	788	ANCONA	986m
DUISBURG	208	BOLOGNA	990m
BASEL SBB	474	CHIASSO	1486
CHIASSO	307	BASEL SBB RBF	14595
MILANO	451	BASEL BAD RBF TEEM	5549
ANCONA	971	VENLO	4.4003
TERNI		ELST	4.5549

aus Vorkriegswagen (einen Pw4ü40 und zwei Schürzenwagen vom Typ 39) aber vor allem moderne Reisezugwagen des UIC-X Typs: B4ümg, Bcümg und einen Halbspisewagen der ersten Klasse vom Typ ARümg mit sich. Am Schluss liefen zwei Schlafwagen vom Typ WLAB, einer von der DSG, einer von der CIWL.

**D 168** **Hamburg-Altona (13.06)—Hannover—Bebra—Frankfurt M.** Sommer  
**Riviera-Express** **Heidelberg (23.09)—Ventimiglia (15.30)** 1958

▲ Hamburg-Altona

	Hamburg-Altona	Karlsruhe	(-Basel Bad)	167 3028/167 Hmb	1040
Pw4ü(40)	"	"	"	167	1041
B4ümg	"	"	"	"	"
B4ümg	"	"	"	"	"
B4ümg	"	"	"	"	"
B4ümg	"	"	"	"	"
AR4ümg	"	"	"	67	979
AB4üw-39	"	"	(-Roma)	68	981
Bc4ümg	"	"	(-Ventimiglia)	"	980
AB4üw-39	"	"	"	"	"
B4ümg	"	Frankfurt	"	167	1042
B4ümg	"	"	"	"	"
WLAB	Frankfurt	Karlsruhe	(-Geneve)	68	DSG 6510
WLAB	"	"	(-Milano)	"	CIWL 9721

▼ Frankfurt

Tabelle 2  
mit dem D 168



10 001 war am 6. März 1958 fabrikneu an das Bw Bebra abgeliefert worden. Ein halbes Jahr später, am 31.10.1958 verlässt sie um 11:29 Uhr mit dem D 167 „Riviera-Express“ (Ventimiglia—Mailand—Lugano—Basel—Frankfurt—Hannover—Hamburg—Altona) den Bahnhof Bad Hersfeld.

Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Eisenbahnstiftung

In Karlsruhe trafen sich die Züge D 68 und D 168. Sie mussten in kürzester Zeit durcheinandergewürfelt werden, damit der Zug rechtzeitig aus Karlsruhe abfahren konnte. Danach sah der D 68 wie in Tabelle 2 aus.

### Es geht voran!

#### Wollen wir mal was ändern?

Diese Züge blieben bis zum Sommer 1960 erhalten. Dann änderte sich einiges. Das Zugpaar D 167/168 gab es nicht mehr als Riviera-Express. Statt-

dessen finden wir im Kursbuch als Italia-Express den F 211/212. Seit 1952 verkehrte dieser Zug als Skandinavien-Italien-Express zwischen Kopenhagen und Rom über Gedser, Großbrode Kai, Lübeck, Hamburg Hbf, Hannover, Fulda, Frankfurt/M., Heidelberg, Basel Bad. Bahnhof, Basel SBB, Chiasso, Mailand, Bologna und Florenz nach Roma Termini.

Außerdem gab es den D 81/82 zwischen Kopenhagen und Roma Termini über München und den Brenner.

Dazu noch den Holland-Italien-Express (F 107/108) von Amsterdam nach Rom (siehe später).

Gab es 1960 schon nicht mehr genügend Reisende von Nord-Europa nach Italien, dass man einen Zug weniger fahren ließ? Wer es weiß, darf es sagen!

Auf jedem Fall tauschten ab diesem Zeitpunkt D 67 und F 211 bzw. D 68 und D 212 in Basel Bad. Bahnhof Wagen miteinander aus.

Schauen wir uns zuerst mal den ZpAR vom D 68 im Sommer 1962 an.

<b>D 68</b>	<b>Amsterdam CS (15.39)—Utrecht—Emmerich—Oberhausen—Düsseldorf—</b>						<b>Sommer</b>
<b>Riviera-Express</b>	<b>Köln—Bonn—Mainz—Ludwigshafen—Mannheim—Karlsruhe—</b>						<b>1962</b>
	<b>Basel Bad—Basel SBB—Milano—Genova—Ventimiglia (16.10)</b>						
▲ Emmerich							
AB4üm		Oberhausen	Karlsruhe		67	67	Esn 234
WR		"	"		301	"	DSG 3685
B4üm		"	Basel Bad	(–Roma)	67	212	Esn 228
WLAB		Amsterdam	"	"	"	"	CIWL 6240
AB4ü		"	"	"	"	"	FS 5156
Pw4üs		"	Genova		"	50a	NS 5475
Bc4ü		"	Ventimiglia		"	"	" 5480
AB4ü		"	"		"	"	" "
B4üm		Oberhausen	"		1107	"	Esn 231
a) B4üm		"	Genova		67	"	" 229
a) B4üm		"	"		"	"	" 230
B4üm		"	"		"	"	" "
Bc4ü		"	Milano		"	"	FS 5253
WLA <sub>s</sub>		"	"		"	"	CIWL 6375
WLAB		"	"		"	"	" "
▼ Ludwigshafen							
a) Fr/Sa, Sa/So, s. Bd							

Tabelle 3 mit dem D 68 aus dem Sommer 1962

# FREMO Vorbild und Modell

Am 16.08.1958 zieht Lok DB V 200 013 den Zug D 68 „Riviera Express“ zur Brücke über die IJssel bei Westervoort zwischen Arnheim und Emmerich. Diese Strecke wurde erst 1966 elektrifiziert, weshalb Diesel- und Dampflokomotiven die Züge nach Oberhausen zogen. Der Zug ist um 16:11 Uhr aus Arnheim abgefahren.

Foto: J.J. Overwater.  
Sammlung: NVBS  
Railverzamelinge



Zwischen Amsterdam und Utrecht sehen wir bei Maarssen D 67 „Riviera Express“ (Rom — Amsterdam, mit Kurswagen aus Genua und Ventimiglia) gezogen von der NS-E-Lok 1145. Im Zug finden wir auf jedem Fall einen WLAB vom Typ S der CIWL, einen AB4ü Tipo 1957 der FS, einen AB4ü vom Typ Plan K der NS, einen Liegewagen vom Typ Plan N der NS und einen Gepäckwagen aus der Reihe D 7601–D 7620. Und was hängt außerplanmäßig am Ende? Ist das ein WLAB Typ U-Hansa der CIWL?

Foto: Roef Ankersmit.  
21.07.1959.  
Sammlung NVBS  
Railverzamelingen



Zuerst den Teil zwischen Amsterdam und Karlsruhe wie in Tabelle 3.

Eigentlich hat sich von Amsterdam aus in den vier Jahren nicht so viel verändert: Es fahren immer noch ein CIWL WLAB und ein FS AB4ü von Amsterdam nach Rom; der Stalen D der NS fährt bis Genua. Ein NS-Liegewagen vom Typ Plan N und ein NS AB4ü vom Typ Plan K fahren von Amsterdam nach Ventimiglia.

Wo 1958 noch in Arnheim einige Wagen angehängt wurden, erfolgt dies jetzt in Oberhausen. Dabei handelt es sich überwiegend um moderne DB-Wagen vom UIC-X Typ. Bis Karlsruhe fährt ein Speisewagen mit und zusätzlich kommen noch zwei Schlafwagen für Mailand dazu. Der

Zug D 67 „Riviera Express“ von Ventimiglia nach Amsterdam, gezogen von NS E-Lok NS 1113. bei Wolfheze, zwischen Arnheim und Utrecht. Der Zug ist mit einem WLAB der CIWL und einem AB4ü der FS „etwas“ kurz. Eigentlich sollte er aus 5 Wagen bestehen. Hat ein Zugteil den Anschluss in Karlsruhe verpasst, und handelt es sich hier also um einen Extra-Zug?

Foto: Jan de  
Jongh, 13.9.1959.  
Sammlung NVBS  
Railverzamelingen





Das Bild von Ter Hautz zeigt den Riviera-Express bei Haldern zwischen Oberhausen und Arnheim Anfang September 1964. Wir sehen hinter der V 200 einen CIWL U-Hansa, einen NS Stalen D Packwagen mit vier Türen, einen FS AB4ü, dann den NS Plan N, vermutlich noch einen NS Plan N und als letzter scheint mir das noch ein CIWL U-Hansa zu sein. Man sieht: Zugbildungsplan und Realität stimmten nicht immer überein ...

Foto: Sammlung Peter Hautzinger



**30. Polen (PKP)**

5650	1115	227	Paris (Est)	72	1 B4ü	4 EWP 341
			Metz-		Bedarf	PKP/SNCF
			Forbach-			siehe auch AU 6050
D 1115	42	45	Saarbrücken-	1118	02	13
			Kaiserslautern-			
			Bad Kreuznach-			
D 5	75	90	Mainz-	D 1118	20f	212
			Frankfurt (M)-			
			Bebra-			
			Wartha-			
			Leipzig-	D 6	85	9f
121	192	203	Berlin-	122	73	75
7102	213	215	Frankfurt (Oder)	1701	02	
	6f		Warszawa			

**D 6 Berlin Stadtbahn-Bebra-**

1. 2.M x Frankfurt (Main)

SNCF

1. 2. Warszawa (1701)-Poznan (Posen)-Frankfurt (Oder) (D 122)-Berlin (D 6)-Frankfurt (Main) (D 1118)-Paris Est (Warszawa-Berlin und Frankfurt (Main)-Paris als 1. und 2. Klasse)

2. Warszawa (1701)-Poznan (Posen)-Frankfurt (Oder) (D 122)-Berlin (D 6)-Frankfurt (Main) (D 1118)-Paris Est

1. 2. Berlin-Frankfurt (Main) (D 1118)-Paris Est

2. Berlin-Frankfurt (Main) (F 212)-Bosel-Roma

Oben der Zugbildungsplan A für Schnellzüge: Umlaufplan Zp AU I, gültig vom 27. Mai 1962 an.

Darunter der dazugehörige Auszug aus dem Kursbuch

Beides Verkehrsmuseum Nürnberg: Sammlung Robert Mrugalla

**F 212 Italia-Express**

København (7.25)—Gedser—Großenbrode Kai—Lübeck—Hamburg—Hannover—Fulda—Frankfurt/M—Heidelberg—Basel Bad—Basel SBB—Chiasso—Milano—Bologna—Firenze—Roma (16.45)

Sommer 1962

↑ Frankfurt							
WLAB	Frankfurt	Basel Bad	(-Geneve)	211	452	DSG	3413
WLAB	"	"	(-Milano)	"	50B	CIWL	6377
Bd WLAB	"	"	"	6	"	"	"
B4üm (Berlin-)	"	Roma		211	50	Nür	2676
AB4üm	Großenbrode Kai	"		"	"	Hmb	589
Pwüms	"	"		742	"	"	"
AB	København	"		"	"	FS	5167
WLAB	Stockholm	"		"	"	CIWL	6310
29.5-29.9. s. Bd B	København	"		"	"	FS	5167
WLAB	"	Basel Bad	(-Genova)	"	"	CIWL	6280
Bd B	Großenbrode Kai	"	"	211	"	Hmb/FS 590/5254	
AB4üm	"	"	(-Ventimiglia)	"	"	Hmb	587
Bcüm	"	"	"	"	"	"	"

Mitte links: V 60 441 zieht im Juni 1959 beim Aufenthalt des D 67 „Riviera-Express“ (Ventimiglia—Amsterdam) in Oberhausen Hbf die DB-Wagen am Schluss des Zuges ab. Vorne hat gerade eine V 200 den Zug übernommen, die den Zug nach Arnheim bringen wird.

Foto: Karl-Ernst Maedel; Sammlung Eisenbahnstiftung

Tabelle 4 mit dem F 212 aus dem Sommer 1962

# FREMO Vorbild und Modell

Eine BR 03 der DB fährt den bunten und mächtigen F 212 „Skandinavien-Italien-Express“ aus dem Bahnhof Großenbrode-Kai. Es ist September 1957. Im Zug sind – in der Reihenfolgen von der Lok aus – Wagen der DSB, CIWL, FS, CIWL, DB, DSB, DB, CIWL, CIWL, DB und DSG zu sehen. Und es fehlen noch vier Wagen auf dem Bild, darunter einer der SBB und zwei der FS.



Das Bild stammt von Walter Hollnagel und wurde uns freundlicherweise von Robin Garn zur Verfügung gestellt.

<b>F 212 Italia-Express</b>		<b>København (7.25)—Gedser—Großenbrode Kai—Lübeck—Hamburg—Hannover—Fulda—Frankfurt/M—Heidelberg—Basel Bad—Basel SBB—Chiasso—Milano—Bologna—Firenze—Roma (16.45)</b>						Sommer 1962
↑ Frankfurt								
	WLAB	Frankfurt	Basel Bad	(–Geneve)	211	452	DSG	3413
	WLAB	”	”	(–Milano)	”	50B	CIWL	6377
Bd	WLAB	”	”	”	6	”	”	”
	B4üm (Berlin–)	”	Roma		211	50	Nür	2676
	AB4üm	Großenbrode Kai	”		”	”	Hmb	589
	Pwüms	”	”		742	”	”	”
	AB	København	”		”	”	FS	5167
	WLAB	Stockholm	”		”	”	CIWL	6310
29.5–29.9. s. Bd	B	København	”		”	”	FS	5167
	WLAB	”	Basel Bad	(–Genova)	”	”	CIWL	6280
Bd	B	Großenbrode Kai	”	”	211	”	Hmb/FS	590/5254
	AB4üm	”	”	(–Ventimiglia)	”	”	Hmb	587
	Bcüm	”	”	”	”	”	”	”

<b>F 212 Italia-Express</b>		<b>København (7.25)—Gedser—Großenbrode Kai—Lübeck—Hamburg—Hannover—Fulda—Frankfurt/M—Heidelberg—Basel Bad—Basel SBB—Chiasso—Milano—Bologna—Firenze—Roma (16.45)</b>						Sommer 1962
↑ Frankfurt								
	WLAB	Frankfurt	Basel Bad	(–Geneve)	211	452	DSG	3413
	WLAB	”	”	(–Milano)	”	50B	CIWL	6377
Bd	WLAB	”	”	”	6	”	”	”
	B4üm (Berlin–)	”	Roma		211	50	Nür	2676
	AB4üm	Großenbrode Kai	”		”	”	Hmb	589
	Pwüms	”	”		742	”	”	”
	AB	København	”		”	”	FS	5167
	WLAB	Stockholm	”		”	”	CIWL	6310
29.5–29.9. s. Bd	B	København	”		”	”	FS	5167
	WLAB(Amsterdam–)	Basel Bad	”		”	”	CIWL	6375
	AB4ü	”	”	”	”	”	FS	5156
	B4üm (Oberhausen–)	”	”	”	”	”	Esn	228

Kükenwagen ist spurlos verschwunden.

Als nächstes schauen wir uns den F 212 Italia-Express zwischen Frankfurt und Basel Bad in der Tabelle 4 auf der vorherigen Seite unten an.

Bemerkenswert ist der Schlafwagen, der von Stockholm nach Rom fährt. Das muss wohl einer der längsten Laufwege eines Wagens in Europa gewesen sein. Interessant ist auch der Nürnberger B4üm, der aus Ber-

lin kommt und den ganzen Weg bis Rom weiterfährt. Der Wagen kommt aus dem D 6, der von Warschau über Berlin und Frankfurt (M.) nach Paris fährt. In Frankfurt (M.) „steigt der Wagen um“ auf den F 212.

Tabelle 5 mit den Wagenübergängen zwischen F 212 und D 68

# FREMO Vorbild und Modell

Die Zugnummer D 68 geht in Basel Bad. Bahnhof übrigens auf die schweizerische Zugnummer 50A über. F 212 wird Zugnummer 50 bzw. 50B.

Ab Basel Bad sieht es dann wie in den Tabellen auf der folgenden Seite aus. Man sieht: In Basel Bad. Bahnhof gehen drei Wagen vom D 68 auf den F 212 nach Rom über. Vier

Ord.-N° progr.	Kurs N° Corsa N°	tums- bahn Ferrovia proprietar.	von Zug dal treno	für Zug per il treno
<b>54 Luzern - Chiasso</b> bis 31. X. und ab 15. III. „Holland-Italien-Express“				
	3020	Ae 8/14		
	"	1 B		
203	2646	1 A	54	73
202	"	1 B		
201	"	1 B		
	2647	1 A		305
5	1343	CIWL		
86	"	1 WR		
	"	1 W L As		
	"	1 B		
87	1344	1 F		
88	1345	1 AB		
	"	1 AB		

Der Schweizer ZpAR von Zug 54 zwischen Luzern und Chiasso um 1958. Die Nummern von den letzten fünf Wagen decken sich genau mit denen aus dem oben abgedruckten deutschen ZpAR, wobei die schweizerische Zugnummer in diesem Jahr eine andere war als 1962. Dazu kamen noch sechs Wagen der SBB und ein CIWL Speisewagen von Basel nach Milano.

Sammlung: Urs Häni.

## D 68 **Amsterdam CS (15.39)—Utrecht—Emmerich—Oberhausen—Düsseldorf—** **Riviera-Express** Köln—Bonn—Mainz—Ludwigshafen—Mannheim—Karlsruhe— Sommer Basel Bad—Basel SBB—Milano—Genova—**Ventimiglia (16.10)** 1962

### ↑ Emmerich

AB4üm	Oberhausen	Karlsruhe	67	67	Esn	234
WR	"	"	301	"	DSG	3685
B4üm	"	Basel Bad	67	212	Esn	228
WLAB	Amsterdam	"	"	"	CIWL	6240
AB4ü	"	"	"	"	FS	5156
Pw4üs	"	Genova	"	50a	NS	5475
Bc4ü	"	Ventimiglia	"	"	"	5480
AB4ü	"	"	"	"	"	"
B4üm	Oberhausen	"	1107	"	Esn	231
a) B4üm	"	Genova	67	"	"	229
a) B4üm	"	"	"	"	"	230
B4üm	"	"	"	"	"	"
Bc4ü	"	Milano	"	"	FS	5253
WLAs	"	"	"	"	CIWL	6375
WLAB	"	"	"	"	"	"

### ↓ Ludwigshafen

a) Fr/Sa, Sa/So, s. Bd

## D 68 **Amsterdam CS (15.39)—Utrecht—Emmerich—Oberhausen—Düsseldorf—** **Riviera-Express** Köln—Bonn—Mainz—Ludwigshafen—Mannheim—Karlsruhe— Sommer Basel Bad—Basel SBB—Milano—Genova—**Ventimiglia (16.10)** 1962

### ↑ Basel Bad

WLAB	Oberhausen	Milano	67	50a	CIWL	6375
WLAs	"	"	"	"	"	"
Bc4ü	"	"	"	"	FS	5253
b) B4ü-35	(Oberhausen-) Basel Bad	Genova	668	"	Esn	226
b) B4ü-35	"	"	"	"	"	"
a) B4üm	Oberhausen	"	67	"	"	230
a) B4üm	"	"	"	"	"	"
B4üm	"	"	"	"	"	229
B4üm	"	Ventimiglia	1107	"	"	231
AB4ü	Amsterdam	"	67	"	NS	5480
Bc4ü	"	"	"	"	"	"
Pw4üs	"	Genova	"	"	"	5475
WLAB	(Kobenhavn-) Basel Bad	"	212	"	CIWL	6280
Bd B4üm	(Großenbrode Kai-) "	"	"	"	Hmb/FS 590/5254	
AB4üm	"	Ventimiglia	"	"	Hmb	587
Bcüm	"	"	"	"	"	"

a) Fr/Sa, Sa/So, s. Bd

b) Fr/Sa, 8./9.6.–14./15.9.



Zuglaufschild  
des Italia-Express

Sammlung: Urs Häni

Wagen des F 212 gehen in Basel Bad. Bahnhof auf dem D 68 in Richtung Ventimiglia über.

Interessant ist, dass ab Basel Bad. Bahnhof auch zwei Wagen vom Typ B4ü-35 aus Essen mit dem D 67 nach Genua mitfahren. Sie kamen mit dem Eilzug 668 von Oberhausen nach Basel Bad. Bahnhof. Ein WLAB aus Frankfurt fuhr ab Basel Bad. Bahnhof in Richtung Genf.

Aus dem Auslands-kursbuch der NS aus dem Jahr 1962: Gut 25 Stunden war man zwischen Amsterdam und Rom unterwegs. Dabei hatte man die Wahl, die Fahrt in einem Schlafwagen, einem Liegewagen oder einem „ganz normalen“ AB-Sitzwagen zu verbringen.

Sammlung:  
Paul Hartman

Interessant ist, dass beide Züge innerhalb von 5 Minuten hintereinander in Richtung Luzern/Chiasso weiterfahren.

Übrigens: südlich der Alpen wurde der D 68 noch zwei Mal aufgeteilt: Einige Wagen blieben in Mailand, andere fuhren von dort weiter nach Genua und die übrigen Wagen nahmen den Weg über die Blumenriviera bis zum Endbahnhof Ventimiglia

**Robert Mrugalla  
und Paul Hartman**

**Italia/Riviera Expres (D 68/D 67)**

D 68(a)		D 67(a)	
15 39	V Amsterdam CS	A	14 31
16 11	V Utrecht CS	A	13 58
16 58	V Arnhem	A	13 13
17 59	A Oberhausen Hbf	V	12 13
18 33	A Duisburg Hbf	V	12 01
18 53	A Düsseldorf Hbf	V	11 34
19 25	A Köln Hbf	V	11 03
19 55	A Bonn	V	10 34
20 36	A Koblenz Hbf	V	9 55
21 39	A Mainz Hbf	V	8 52
22 49	A Mannheim Hbf	V	7 48
23 26	A Karlsruhe Hbf	V	7 08
0 15	A Offenburg	V	6 12
0 54	A Freiburg (Breisgau) Hbf	V	5 33
1 36	A Basel Bad. Bf.	V	4 51
50A	V Basel Bad. Bf.	A	F 211
2 10	A Basel SBB	V	4 08
2 15			4 02
2 22			75
50	V Basel SBB	A	3 38
2 47	A Bellinzona	V	0 13
5 44	A Lugano	V	23 46
6 18	A Chiasso	V	23 22
6 12			23 43
6 38			20
7 13	V Chiasso	A	ERB
29	A Milano C.	V	23 04
6 58			23 25
8 00	V Milano C.	A	22 02
8 37	A Genova PP	V	21 34
29			174
8 25	V Genova PP	A	21 58
10 55	A Ventimiglia	V	19 25
138			143 S
12 20	A Bologna C.	V	18 45
16 00	A Firenze SMN.	V	14 35
11 24	A Roma T.	V	19 07
12 44			17 51
16 45			13 55

a) X Oberhausen—Karlsruhe v.v.



Zuglaufschild eines Schlafwagens vom Typ CIWL U-Hansa, aufgenommen im April 1959, vermutlich im Bahnhof Großenbrode Kai. Der Wagen war sogar für das Gebiet der Türkei zugelassen.

Das Bild wurde uns freundlicherweise von SBB-Historic zur Verfügung gestellt.



Bahnhof Luzern, Juni 1960. Der Italiener ist ein AB Typo 1955, der Belgier davor ein AB 11. Letzterer verkehrte von Mailand nach Brüssel. Bemerkenswert ist der Zeitungsstand, der von Wagen zu Wagen fuhr, damit die Fahrgäste aktuelle Zeitungen kaufen konnten. So etwas ist heute nicht mehr denkbar. Der Gepäckträger im Vordergrund zeigt, dass damals Lebensqualität noch wichtig war.

Foto: SBB Historic

MaGo  
fiNescale



905 152 alt

Gepäckwagen  
der Selketalbahn



905 151 ff

Feines für Spur **N**

in feinsten MODELL - BAHN Ausführung

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

Bahnhof Straßberg/ Harz



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

**NEU**



905 152 neu

Paul Hartman

# Nostalgie am Bahndamm ...



Die beiden Bilder wurden auf dem FREMO-87-Treffen im Mai 2024 in Gochsheim gemacht.

Fotos: Olav Casander



**English abstract:** During the anniversary meeting in Magdeburg, I was often asked what these "boards" next to the track on one of my modules are. They are distant signal beacons, as they were in Holland at the time of the semaphore signals.

Während des Jubiläumstreffens in Magdeburg bekam ich sehr oft die Frage, was diese „Bretter“ neben dem Gleis auf einem meiner Module sind. Das möchte ich in diesem Beitrag erklären.

Sehr viele Erinnerungen an die Bahn aus meiner Jugend habe ich eigentlich nicht. Als ich 1984 zur Uni

fuhr, war die Eisenbahn in Holland längst ihrer interessantesten Zeit beraubt. Klar, es gab noch ein wenig Güterverkehr, und noch nicht alle Züge waren gelb/grau, aber die Formsignale waren (so gut wie) verschwunden und mit den holländischen Elektrotriebwagen (egal ob Mat'46, '54 oder noch neuer) habe ich nie was am Hut gehabt.

Dennoch gab es einige wenige Erinnerungen an die Zeit zwischen 1970 und 1975. Meine Mutter stammte aus Den Haag, und ein Teil der Familie wohnte dort. Im Sommer reisten wir regelmäßig zum Urlaub an die Küste, und das manchmal auch mit der Bahn. Zwischen Lichtenvoorde und

Zutphen fahren wir mit Triebwagen vom Typ Plan X, auch DE 1/2 oder „Blauer Engel“. Und ich erinnere mich noch ganz gut, wie man kurz vor dem Bahnhof Ruurlo immer „woesj-woesj“ hörte ... Erst viel später lernte ich, was das gewesen sein muss: „Tweeplankbakens“ oder sogar „Tweeplankszigzagbakens“. Eine Übersetzung ins Deutsche ist gar nicht so einfach. Ich versuche es trotzdem mal: „Zweibrettbaken“ oder „Zweibrettzickzackbaken“. Und was ist ihre Funktion? Es sind Vorsignalbaken: Mit diesen Baken wird angekündigt, dass in Kürze ein Vorsignal folgt. Und was ist das besondere daran: Die Bretter sind in zwei Richtungen schräg aufgestellt: in der Längsrichtung, damit man sie sehen kann, aber auch in der Querrichtung, damit der Lokführer, wenn er daran vorbeifährt, die Baken auch hören kann! Das ist sinnvoll bei Nacht und Nebel, besonders bei den in der Regel schlecht beleuchteten Formsignalen.

Wie gesagt gibt es zwei Varianten: das „normale Tweeplanksbaak“ und das „Tweeplankszigzagbaak“. Das zweite dient dazu, dem Lokführer anzuzeigen, dass der Bremsweg zwischen Baken und Vorsignal verkürzt ist: kürzer als der normale Abstand zwischen Vorsignal und Hauptsignal von 850 bis und 1.000 Meter.

Damit der Lokführer auch bei Schneefall (in den 1970er Jahren auch in Holland durchaus noch üblich!) das Signalbild unterscheiden konnte, gab es am Ende des zweiten Bretts senkrecht ein dreieckiges weißes Schild mit Zickzack-Streifen. Ab den 1970er Jahre wurden die Bretter nicht mehr neu angefertigt und durch langweilige Tafeln ersetzt.

Auf Modellbahnen begegnet man nur ganz selten Vorsignalen, geschweige denn Vorsignalbaken. Ich wollte die Dinger aber gerne mal auf ein Streckenmodul bauen. Eine gute Zeichnung gab es, und gelegentlich findet man sie auch noch bei einer



Das Bild zeigt die Tweeplankszigzagbakens vor dem Bahnhof Ruurlo aus der Richtung Lichtenvoorde, am 16. Februar 1975. Hier haben die Baken eine andere Funktion: Es gab auf dieser Seite keine Vorsignale für die Durchfahrt durch den Bahnhof, stattdessen aber die Zweibrettzickzackbaken.

Foto: Roef Ankersmit



Museumbahn. Im Vorbild bestehen die Bretter aus Holz, geschätzt etwa 4 cm stark. Die Gestelle, auf denen sie ruhen, sind aus L-Profilen aufgebaut. Die Bretter sind sowohl in Längs- als auch in Querrichtung 18 Grad geneigt.

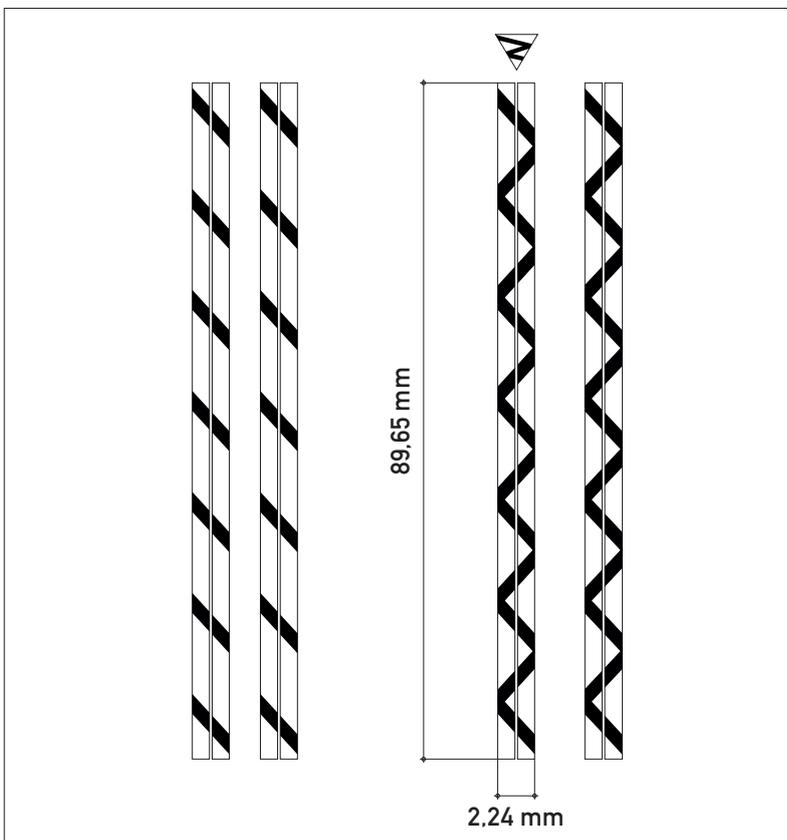
In Modell entstanden die Bretter aus 0,5 mm Polystyrolstreifen worauf ich mit schwarzem Streifen bedrucktes Fotopapier klebte. Die Gestelle entstanden aus 1 x 1 mm L-Profilen aus Messing.

Leider erst nach Fertigstellung fiel es mir dann ein: „Ach ja! Jetzt brauche ich ja auch noch Vorsignale ...!“

**Paul Hartman**

Wer mehr zu den klassischen Sicherungssystemen der NS wissen will, sei verwiesen auf:

- <https://www.klassiekebeveiliging.com/main.htm>
- <http://www.seinarm.nl/armsein>



850/1000 m

160

8

20

8



A<sup>1</sup>



A<sup>v</sup>

Auf Museumsbahnen gibt es gelegentlich noch Tweeplanksbakens. Hier sieht man „normale“ Zweibrettbakens an der Nordseite des Bahnhofs Beekbergen aus der Richtung Apeldoorn.

Foto: Paul Hartman



Links: Abbildung von Tweeplanksbakens und Tweeplankszigzagbakens im Maßstab 1 : 87

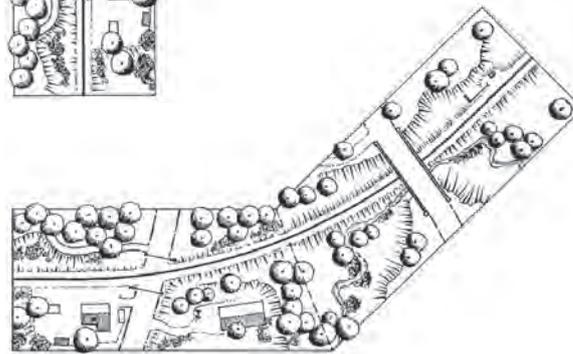
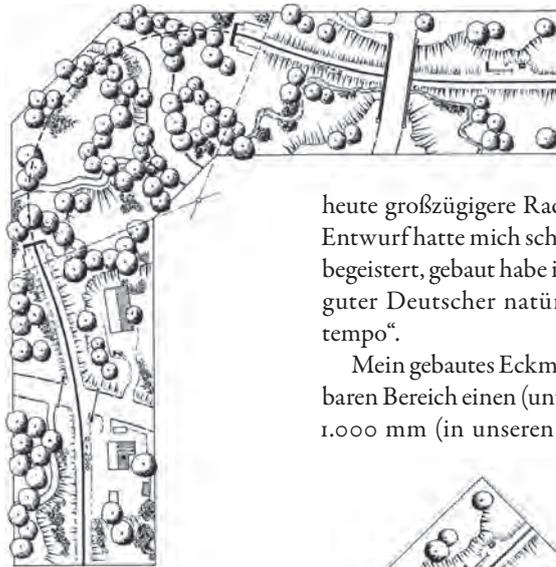
Rechts: Abstände zwischen Bakens, Vorsignal und Hauptsignal

Zeichnungen: Paul Hartman

# Bernhard Brieger Um die Ecke rum oder: alles nur geklaut

**English abstract:** In Hp1 Modellbahn issue 1 1988, Bruno Oebels (bob) wrote an article about 90° modules "Around the Corner" as food for thought on how to make good use of the corners of the (then still) small halls. The design had a minimum radius of 600 mm (still common practice at that time in the non-visible area). Halls still have corners today, but they are usually larger and more generous radii are requested. The bob design had already inspired me back then in 1988 but I didn't build it until 2023; as a good German, of course, at the "German pace".

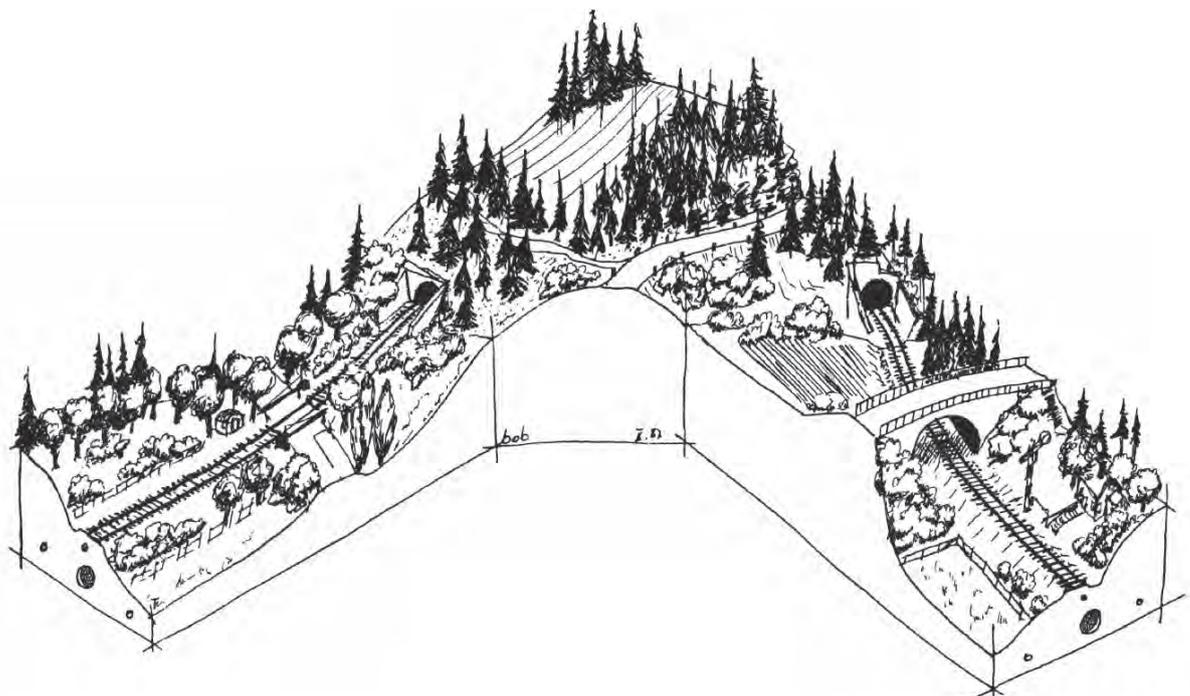
Im Hp1 Modellbahn Heft 1 1988 schrieb Bruno Oebels (bob) einen Artikel über 90°-Module „Um die Ecke rum“ als Denkanstoß, wie man die Ecken der (damals noch) kleinen Hallen gut ausnutzen kann. Der Entwurf hatte einen kleinsten Radius von 600 mm (damals im nicht einsehbaren



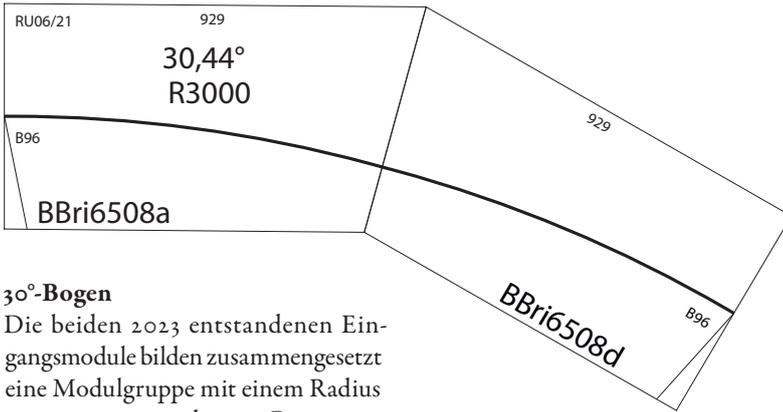
Bereich noch gelebte Praxis). Ecken haben die Hallen heute auch noch, sie sind aber meistens größer, und es werden

heute großzügigere Radien gefordert. Der bob-Entwurf hatte mich schon damals im Jahre 1988 begeistert, gebaut habe ich aber erst ab 2023 – als guter Deutscher natürlich im „Deutschlandtempo“.

Mein gebautes Eckmodul hat im nicht einsehbaren Bereich einen (unterirdischen) Radius von 1.000 mm (in unseren H0-RE-Arrangements durchaus nutzbar), im sichtbaren Bereich hat es einen Radius von 3.000 mm. Und ich habe gegenüber bobs Entwurf eine kleine Änderung vorgenommen, damit die Modulgruppe zusätzlich auch als gerade Strecke verwendbar ist.



Die drei Zeichnungen aus Bruno Oebels Beitrag im Hp1 Modellbahn 1 1988



### 30°-Bogen

Die beiden 2023 entstandenen Eingangsmodul bilden zusammengesetzt eine Modulgruppe mit einem Radius von 3000 mm und einen Bogen von 30°.

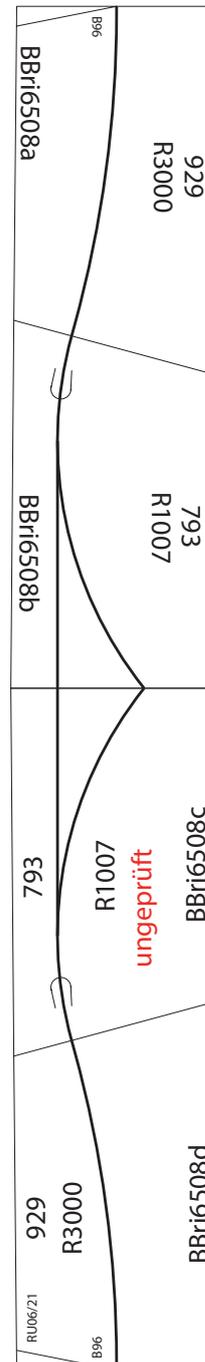
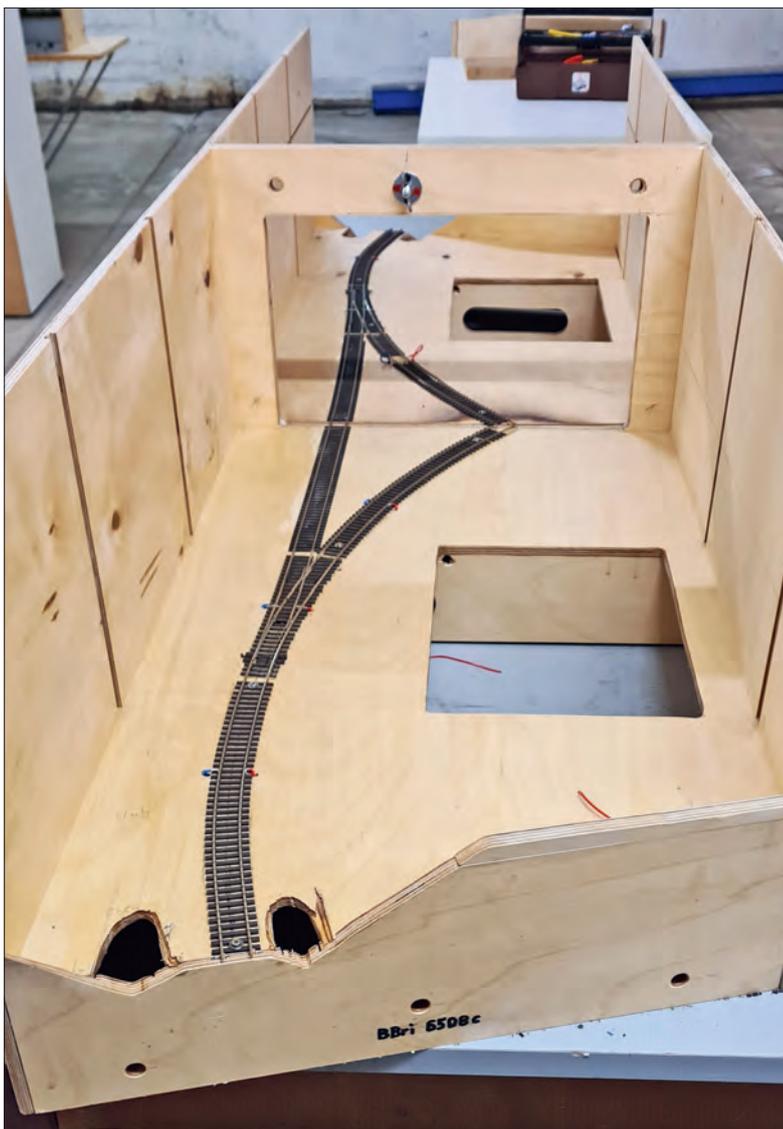
### Gerade Strecke

Außerdem habe ich zwei Tunnelmodule mit spiegelbildlicher Geometrie gebaut. Zusammen mit den Eingangsmodulen kann man mit ihnen eine gerade Modulgruppe von 3444mm Länge bilden. Im Berg befindet sich

jeweils ein Abzweig, dessen (Peco-) Weichen nur von innen, am besten gleich beim Aufbau, gestellt werden.



Die beiden Eingangsmodule mit Bergprofil ergeben die 30° Kurve.



Hier ist der Rohbau der Tunnelpassage mit den beiden Weichen in der Aufbauvariante in der Geraden zu sehen.



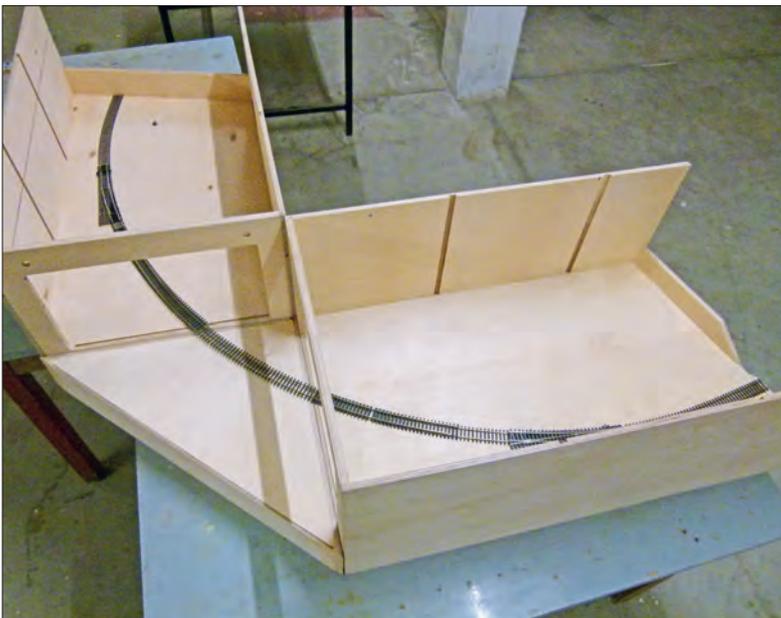
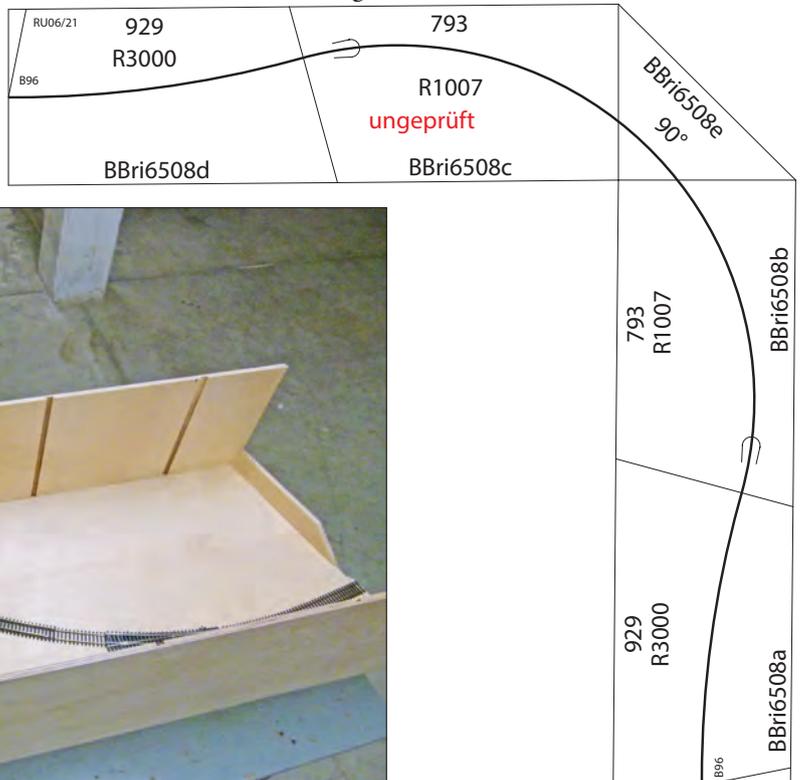
Im Sommer 2024 war die Modulgruppe fertig gestaltet.

## 90°-Bogen

Um nun die Modulgruppe auch als 90°-Bogen einsetzen zu können, braucht es jetzt noch ein dreieckiges Zwischenstück. Alle Segmente zusammen bilden eine 90°-Kurve mit einer Schenkellänge von je 2.222 mm. Das dreieckige Zwischenstück besteht aus einem Gleisteil und einem separat aufgesetzten Geländeteil. In dieser Kombination wurde die Modulgruppe

zum ersten Mal in Kombination beim Treffen in Annweiler im August 2024 eingesetzt ☑

**Bernhard Brieger**



Erstes Probelegen des Gleisbogens und Festlegen der Weichenlagen. Auf dem Bild sind die inneren drei Segmente der Modulgruppe mit dem 90°-Bogen gut zu sehen.



Hier ist der  
90°-Bogen vom Tunnel  
verdeckt. Blick vom  
Inneren des Bogens.



So war die  
Modulgruppe beim  
Treffen in Annweiler  
aufgebaut.

Klaus Holler

# Alles variabel ...

**English abstract:** As the number and variety of lighting, driving and sound functions increases, the confusion about the assignment of the function keys on the locomotive-specific FREDi is growing. As the FREDi are usually not only used for one locomotive, but with changing locomotives, plug-in labels have been used in the FREMO for years to explain the locomotive, decoder and functional data. They are usually held in a self-adhesive pocket on the rear of the FREDi, so you have to turn the Fredi over to read them. Only the locomotive address and/or the engine's vehicle number can usually be read on both sides. A solution for FREDi cards is described below, which can be used to display the assignment of the most important functions using icons or as plain text directly under the buttons.

Mit zunehmender Anzahl und Vielfalt der Beleuchtungs-, Fahr- und Soundfunktionen wächst die Verwirrung über die Belegung der Funktionstasten an den lokspezifischen FREDi. Da die FREDi in der Regel nicht nur für eine Lok eingesetzt werden, sondern mit wechselnden Loks, werden im FREMO zur Erläuterung der Lok-, Decoder- und Funktionsdaten seit Jahren Beschriftungs-Einstecker verwendet. Sie stecken meist in einer Selbstklebetasche auf der FREDi-Rückseite, so dass man den FREDi zum Nachlesen umdrehen muss. Nur die Lokadresse oder/und die Betriebsnummer ist meist beidseitig lesbar. Im Folgenden wird eine Lösung für FREDi-Karten beschrieben, mit deren Hilfe die Zuordnung der wichtigsten Funktionen durch Icons oder als Klartext direkt unter den Tasten dargestellt werden kann.

Um den Funktionsumfang im Betrieb nutzen zu können, muss man sich die Funktionszuordnungen einprägen oder immer wieder umdrehen

und nachschauen. Das mag bei eigenen Loks, deren Belegung man kennt, kein Problem sein. Wenn man aber nicht mit einer eigenen Lok unterwegs ist – im FREMO eher die Regel als die Ausnahme – muss man doch häufiger mal nachschauen.

Es gab bereits verschiedene Ansätze für Verbesserungen. Aus meinem FREMO-Umfeld im Folgenden zwei Anregungen:

1 Frank Tümmeler hat sich zusätzlich zur Klartext-Beschreibung der Funktionen auf dem hinteren Einstecker vorne auf dem Gehäuse die wichtigsten Funktions-Belegungen mit Icons fest aufgebracht (Bild 1). Eine schöne und optisch sehr ansprechende Lösung. Die fixe Beschriftung auf dem Fredi bedingt aber, dass man diese Funktionen

für seine Loks einheitlich belegt.

2 Anton Vogl hat sich zusätzlich zum hinteren Einstecker auch vorne auf den Fredi eine Tasche unter den Tastenblock aufgeklebt, in die ein Einstecker mit den wichtigsten Funktionszuordnungen kommt (Bild 2).

Beide Lösungen erleichtern die Bedienung für wechselndes Lokpersonal deutlich. Es fehlte mir aber weiterhin die direkte Zuordnung zu den Funktionstasten.

## Vorschlag

### für einen neuen Einstecker

Ich habe daher beide Lösungen folgendermaßen kombiniert:

Unter das Tasterfeld wird wie bei Anton Vogl eine gekürzte FREDi-Tasche geklebt – hier die schmale Version 25 x 75 mm, die es im H0fine-Shop gibt (Bild 3). Eine lange FREDi-Tasche ergibt zwei gekürzte Taschen. Am oberen Rand wird ein schmaler Streifen der Decklage der Tasche abgeschnitten, um den Einstecker besser in die Tasche einfädeln zu können.



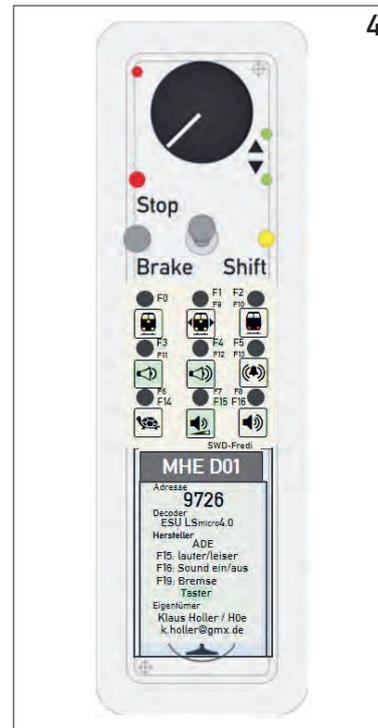
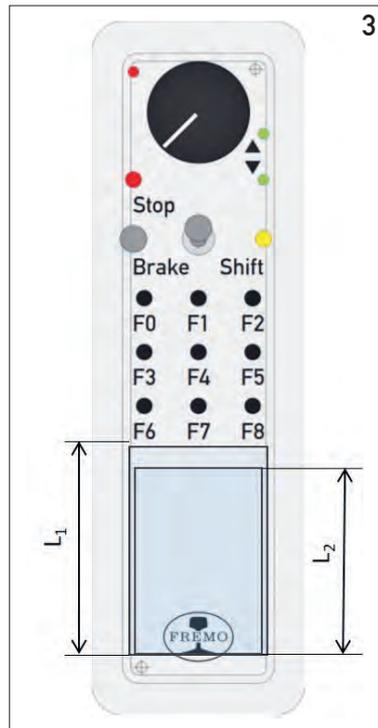


Foto: Anton Vogl

Es wird ein Einstecker erstellt, der im unteren, schmalen Teil die Basisdaten wie Lok-Nr., DCC-Adresse, Eigentümer etc. enthält und in die FREDi-Tasche gesteckt wird (Bilder 4 und 5).

Der obere Teil des Einsteckers wird breiter angelegt und enthält neben den F-Tasten die Funktionsnummern und unter den F-Tasten entweder Icons für die zugeordnete Lokfunktion oder die Funktion in Klarschrift.

Im Bereich der F-Tasten erhält der Einstecker die entsprechenden Löcher, so dass er unten in die Tasche eingesteckt wird und sich oben über das Tastenfeld legt. Der Einstecker wird auf mittelschwerem Papier 100 bis 120 Gramm) gedruckt und dann beidseitig laminiert. Damit ist er stabil genug, dass er auch oberhalb der Einstecktasche im Bereich der F-Tasten aufliegt und nicht aus der Einstecktasche herausrutscht.

**Versionen und Maße**

Die FREDis unterscheiden sich bezüglich der Maße des Tastenrasters, der Anordnung des Tastenfeldes auf dem Gehäuse und des Mindestdurchmessers der Bohrungen für die Tasten. Zwischenzeitlich habe ich Einstecker-versionen für alle FREDi-Varianten erstellt. Die Maße sind in der Tabelle zusammengestellt. Dateien mit Beispielvorgaben habe ich in Corel Draw

und in PowerPoint erstellt, die ich Interessierten gerne zur Verfügung stelle. Ich bevorzuge die Corel Draw-Versionen, da maßhaltige Ausdrücke aus Power-Point eher Glücksache sind.

Am Anfang hatte ich doppelseitige FREDi-Karten erstellt – eine Seite mit Icons und die andere Seite mit Klarschrift. Dies bedingt aber ein passgenaues Aufeinanderkleben zweier einseitig bedruckter Papiere und einen Laminierkleberand rundherum. Das verkleinert die bedruckbare

Einstecker-Fläche. Deshalb drucke ich inzwischen nur noch Icons oder Text auf – ohne die Wendefunktion.

Für die Icons verwende ich den sehr praktischen FREMO-Icon-Font von Knut Habicht. Einige Icons habe ich mir manuell ergänzt, wie zum Beispiel Icons für Lauter- und Leiser-Tasten mit stilisiertem Leise-Laut-Dreieck oder das Stirnlampen-Icon mit Ergänzung von beidseitigen kleinen Dreiecken als Symbol für beidseitiges Stirnlicht/Rangierlicht.



Fotos, wenn nicht anders vermerkt: Klaus Holler

Der Darstellung aller denkbaren Funktionen von F 0 bis F 16 auf dem Tastenfeld sind platzmäßig natürlich Grenzen gesetzt. Die höheren Funktionstasten (> F 8) belege ich mir in der Regel daher nur mit Funktionen, die nicht häufig gebraucht werden wie zum Beispiel F 16 für Sound ein/aus (= Shift + F 8) sowie F 14 für die Lauter-/Leiser-Taste (bei ESU-Sound) beziehungsweise F 14 für leiser und F 15 für lauter (bei ZIMO-Sound). Wenn kein Platz für diese Icons auf dem Tastenfeld ist, schreibe ich mir diese Belegung auf den unteren Bereich des FREDi-Einsteckers.

Die Lauter-Leiser-Tasten bei Sound-Decodern benötigen in der Regel die Funktionstasten mit Tastfunktion. Diese wird bei den Kabel-Fredis mittels JMRI im FREDi eingestellt, die entsprechend eingestellten Tasten werden durch farbliche Hinterlegung (bei mir grün) kenntlich gemacht.

Bild 5 zeigt einige Beispiele für die Einstecker. Hinsichtlich der Anwendung mit dem wiFRED würde



ich mir wünschen, dass dessen Tastenfeld künftig so gestaltet wird wie bei den Kabel-FREDiS – als symmetrische Matrix ohne die einsame obere F 0-Taste. Denn diese liegt als überstehender Teil eines Einsteckers nicht so schön auf wie die sonstige Einsteckerfläche.

Abschließend noch ein Hinweis zum Anbringen der Bohrungen für die Taster: Anfangs habe ich angespitzte Messingröhrchen verwendet, diese in die Standbohrmaschine eingespannt und damit „gebohrt“. Da die Messingröhrchen aber recht schnell stumpf werden, verwende ich inzwischen Rundlocheisen mit 3,0 mm beziehungsweise 3,5 mm Durchmesser (Bild 6). Diese werden ebenfalls in die Standbohrmaschine eingespannt (auf Rundlauf achten!). Als Unterlage dient ein Streifen dünnes Plexiglas, der ab und zu erneuert werden muss. Statt mit der Bohrmaschine geht es vermutlich auch mit leichten Hammerschlägen oder mit der Lochzange .

Klaus Holler

FREDi-Typ	FREDi 1.8 mit 2 Shift-Tasten	FREDi 1.10 mit 9 F-Tasten (SWD-Fredi)	Brake-FREDi (Prototyp)	wiFRED
Rastermaß F-Tastenfeld L x H [mm]	10 x 10	10 x 9	10 x 10	10,5 x 10
Durchmesser Bohrungen für Taster [mm]	3,5	3,5	3,1	3,5
Ø Rundlocheisen	3,5	3,5	3,0	3,5
Beschriftungsfenster L1, L2 [mm]	38, 34	38, 34	38, 34	27, 21





## HUGWA

MODELLBAU MANUFAKTUR

Handgefertigtes Zubehör  
für alle Spurgrößen



[www.hugwa.pl](http://www.hugwa.pl)





## Die Meterspur-Dampflokomotive 99 7204 und ihre Schwestern

### Vorbilder

Die 99 7204 und ihre Schwesterloks sind wohl mit die schönsten Meterspur-Dampfloks. Alle vier Schmalspurloks der ehemaligen Strecke Mosbach-Mudau im Odenwald sind noch erhalten. Sie versahen ihren Dienst von 1905 bis 1964. Ab da wurde die Strecke von den V52-Dieselloks bedient. (Modelle davon gibt es bei ZT-Modellbahnen.)

Eine der Loks wird von den Ulmer Eisenbahnfreunden UEF auf der Museumsbahnstrecke Amstetten-Oppingen eingesetzt. Die nächste steht als Denkmallokomotive in Mudau am Bahnhof, die Dritte wartet auf ihre Aufarbeitung bei der IG Hirzbergbahn. Die vierte Lok gehört inzwischen dem Niederländer Wim Pater von der Kleinbaan Service B.V., der sie auch wieder aufarbeiten lässt.

### Modelle im Maßstab 1 : 45

Als hochdetaillierte Lok, komplett aus Messing und Stahl, lasse ich die Maschine für Sie in einer Auflage von nur 240 Stück fertigen.

Es gibt vier unterschiedliche Versionen: eine DBEG-Version in Grün mit rotbraunem Fahrwerk – fast die Ursprungslokomotive, eine DRG-Ausführung mit kleiner Westinghouse-Luftpumpe und natürlich DRG-Lampen und dann noch zwei DB-Ausführungen. Beide haben die große Knorr-Luftpumpe. Am Anfang der DB-Zeit hatte die Lok noch die alten vier großen DRG-Lampen, später gab es dann Dreispitzenlicht mit DB-Lampen.

Von jeder Ausführung gibt es zwei Betriebsnummern. Somit stehen je Ausführung 30 Loks zur Verfügung. Und es sind schon viele vorbestellt.

### Features und Höhepunkte des Modells

Filigran gebauter Funkenfänger auf dem Schlot, verstellbare Führerhausentlüftung, abnehmbares Dach, Führerstandsbeleuchtung, vollständige Führerhausentlüftung, bewegliche Türen, zu öffnende Feuerbüchsentür, Feuerbüchsenlicht beim Kohleschaufeln, vollbewegliche Metallsteuerung, Räder mit Edelstahlradreifen und RP25-Radprofil, seitenverschiebbare Mittelachse – die Lok durchfährt ohne Probleme den 40-cm-Radius.

### Innere Werte

Maxon-Motor und Riemengetriebe, Uhlenbrock IntellSound 6 Decoder, Energiespeicher, Dietz-Sound von der UEF-Lok aus Amstetten, warmweiße LED-Beleuchtung, Taktgeber auf der mittleren Achse, um den radsynchronen Dampfstoß zu erzeugen.

Geliefert wird die Lok im **Herbst 2024**. Jede Maschine kostet **1.590,- Euro**.

Weitere Informationen und auch eine Bestellmöglichkeit finden Sie in meinem Shop unter [www.schnellenkamp.com](http://www.schnellenkamp.com). Dort finden Sie auch Gleise und Weichen in 0m sowie Güter- und Rollwagen.



Camille Marbach

# Einfach fahren mit wiFRED

**English abstract:** The name “Pi-LoCoBuffer” stands for a further development of the LoCoBuffer in conjunction with a RaspberryPi (Fig. 1). After many members had expressed the wish to have a simple solution not only for smaller meetings, but also for driving at home – and with the increasingly popular wiFREDs, there had to be a solution. Stefan Bormann, Heiko Rosemann, Martin Pischky and Felix Deutschmann developed it. After the first request via the FREMO forum (link 3) ran until 31.12.2023, the procurement was started and the kits were then sent out.

PiLocoBuffer-Hardware mit Status-Anzeige im 3D-Druck Gehäuse (114 x 82 mm)

Fotos: Camille Marbach

Der Name „PiLocoBuffer“ steht für eine Weiterentwicklung des LoCoBuffer in Verbindung mit einem RaspberryPi (Bild 1). Nachdem bei vielen Mitgliedern der Wunsch entstanden war, mit einer einfachen Lösung nicht nur bei kleineren Treffen, sondern auch zuhause zu fahren – und das mit den immer populärer werdenden wiFRED, musste es doch eine Lösung dafür geben. Stefan Bormann, Heiko Rosemann, Martin Pischky und Felix Deutschmann haben sie entwickelt. Nachdem die erste Abfrage über das FREMO-Forum (Link 3) bis 31.12.2023 lief, wurde die Beschaffung gestartet und die Bausätze anschließend versendet.

## Worum geht es eigentlich?

Es geht um ein Interface zwischen dem im FREMO im wesentlichen zum digitalen Fahren benutzten LoCoNet und LAN (insbesondere Ethernet).

## Was sind die Bestandteile?

Die Hardware besteht aus einem Mini-Computer RaspberryPi sowie der Erweiterungsplatine (HAT) – dem PiLocoBuffer. Die Ansprüche an die Hardware sind gering, es reicht bereits ein RaspberryPi 3 mit 16 GB-Speicherkarte, „mehr“ geht natürlich immer. Auf dem PiLocoBuffer selbst werkelt

PiLocoBuffer mit RaspberryPi WiFi an Zentrale verbunden mit wiFRED (Konfiguration 1)

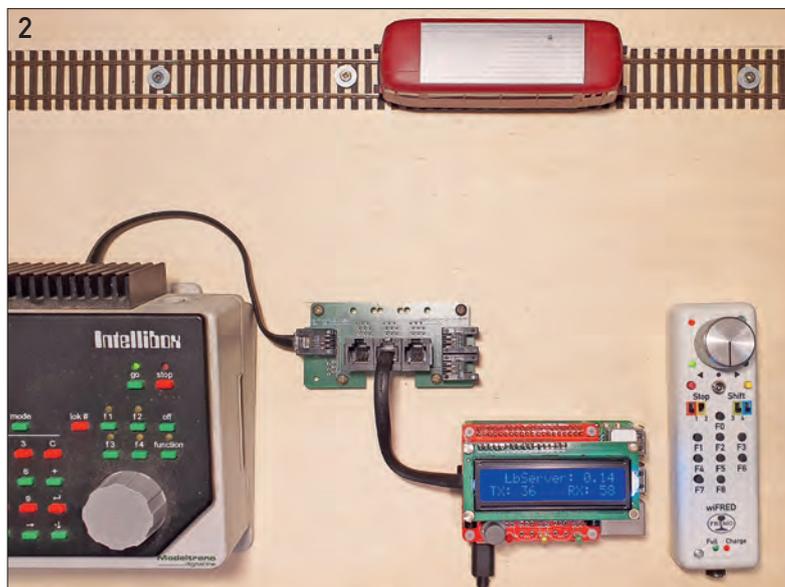


ein Atmel Microcontroller, der das LoCoNet über die UART-Schnittstelle an den RaspberryPi anbindet. Zusätzlich ist ein 16 x 2 LC-Display auf der Platine vorhanden, um Status, Nachrichten und Fehlermeldungen, auch ohne angeschlossenen HDMI-Monitor auszugeben. Das so aufgebaute System (es gibt auch eine „ready-to-go“-Version in der Sammelbestellung) muss nur mit dem LoCoNet verbunden werden und baut nach dem Start eine Verbindung mit dem LAN auf. Die „ready-to-go“-Version baut zusätzlich ein kleines WLAN für den Hausgebrauch

(störungsfreie Umgebung für einige Meter und eine Handvoll wiFREDs) auf. Mit diesem wird der wiFRED verbunden und schon kann man mit den wiFREDs zuhause fahren (siehe Bild 2). Für Treffen ist dieses WLAN nicht geeignet. Auch wer bereits ein WLAN im Hause hat, der sollte den Raspberry und die wiFREDs besser in dieses integrieren (Bild 3).

## Sinnvolles Zubehör

Neben den beiden Platinen gibt es ein 3D-Druck-Gehäuse (Daten siehe FREMO-Forum). Auch das passen-





Aufbau aus MiniBox2, PiLocoBuffer, ext. WiFi-Router, Monitor und wiFRED (Konfiguration 2)

de Netzteil mit ausreichend Leistung kann in der Sammelbestellung bezogen werden. Um das Paket abzurunden, wären noch ein HDMI-Monitor sowie eine Maus/Tastatur möglich, hiermit kann einfach die Konfiguration von JMRI oder eine Diagnose (Bild 4) durchgeführt werden.

#### Was ist an Software erforderlich?

Die Installation startet mit dem Betriebssystem (derzeit RaspiOS Bullseye 64Bit) auf der SD-Karte (Installationsanleitung unter Link 1 und Link 2). Nachdem der RaspberryPi bespielt und gebootet ist, kann über die Konsole die restliche Installation erfolgen. Dabei wird auch die Firmware für den Microcontroller auf die Erweiterungsplatine übertragen.

Nachdem die ersten PiLocoBuffer im Einsatz sind, sie sich auf Treffen bewährt haben und die eine oder andere Kinderkrankheit behoben wurde, möchten wir eine weitere Sammelbestellung für interessierte Mitglieder anbieten. Die Organisation hat dankenswerterweise Rüdiger Bäcker übernommen und dafür die Abfrage (Link 4) bereits gestartet. Wenn Bedarf besteht, können FREMO-Mitglieder dort die Komponenten oder auch eine „ready-to-go“-Version vorbestellen. Mit dieser „ready-to-go“-Version (Link 5) erspart man sich das eigene Aufsetzen des Systems, man erhält eine fertig aufgebaute Lösung, die nur noch mit LocoNet und Stromversorgung verbunden werden muss. Die Auslieferung erfolgt wahrscheinlich in 4. Quartal 2024.

Abschließend möchte ich mich bei Stefan Bormann, Heiko Rosemann, Martin Pischky und Felix Deutschmann für die Idee, Entwicklung und den Support während der ersten Sammelbestellung sowie Inbetriebnahme bedanken, außerdem bei Rüdiger Bäcker für die Organisation der zweiten Sammelbestellung. Ihr habt da echt eine tolle Entwicklung hinbekommen, die es in dieser Form noch nicht als Industrie-Produkt gibt ☺

Camille Marbach

#### Links:

- 1 Bauanleitung Hardware <https://loconetvertcp.sourceforge.net/Interface/PiLocoBuffer/how-to-build.html>
- 2 Installationsanleitung WiThrottle-Server (M. Hellmann) <https://us-trains.info/?p=390>
- 3 FREMO-Forum Artikel zum Projekt <https://forum.fremo-net.eu/t/raspberry-pi-loconet/17260>\*
- 4 Aktuelle Sammelbestellung für Bausätze und Fertigteile <https://www.modellbahn-online.de/pilocobuffer/formular.html>
- 5 PiLocoBuffer „ready-to-go“-Version (Rüdiger Bäcker) <https://www.modellbahn-online.de/1887-2/>

\* Bitte vorher im fremo-net anmelden!



#### Hardware



#### Installation



#### fremo-net



#### Order



#### ready-to-go



Screenshot RaspberryPi mit Anzeige der verbundenen wiFREDs

## Robert Liebers und Götz Schlöcker Auf großer Spur



Fotos: Robert Liebers

**English abstract:** In October 2023, the 40+2 anniversary meeting of FREMO took place in Magdeburg. It was a really great meeting! Many different groups were represented in many different scales, gauges, according to different standards and also from different countries. What an interesting variety! Inspired by this event, a heated discussion flared up among some Gauge II railroaders. The aim was to jointly explore a possible new direction for the group and its activities. The results are now available and are presented in this article.

### Wie alles begann

Im Oktober 2023 fand in Magdeburg das 40+2-Jubiläumstreffen des FREMO statt. Es war ein echt tolles Treffen! Vertreten waren viele verschiedene Gruppen, in vielen verschiedenen Maßstäben, Spurweiten, nach unterschiedlichen Normen und darüber hinaus auch noch aus verschiedenen Ländern. Welch eine interessante Vielfalt!

Das ist der Sinn des FREMO!

Inspiriert von dieser Veranstaltung flammte unter einigen Spur II-Bahnern (viele aus der IG Spur II) eine heiße Diskussion auf, in der Fragen gestellt, Themen und Erfahrungen besprochen und Recherchen angestoßen wurden.

Gemeinsam sollte eine mögliche neue Ausrichtung der Gruppe und ihrer Aktivitäten ausgelotet werden.

Im Ergebnis gab es ein paar grundsätzliche Überlegungen wie:

- Was machen wir zukünftig/wohin wollen wir uns entwickeln?
- Organisieren wir uns möglicherweise innerhalb einer Organisation?
- Warum Spur II – in 1:22,5?
- Wer macht mit?

### Was machen wir zukünftig/ Wohin wollen wir uns entwickeln?

Klar ist, dass in diesem Maßstab nicht jeder eine vollständige Modelleisenbahn (wie man sie aus kleineren Spurweiten kennt) zu Hause haben kann. Die heimischen Aktivitäten in der Spur II reduzieren sich meistens

auf den Bau und den Betrieb einzelner kleinerer Module, Fahrzeuge und/oder Gebäude.

So weit, so klar. Trotzdem bestand in der Diskussion der Gruppe der deutliche Wunsch, gelegentlich auch mal ganze Züge aus den eigenen tollen Modellen über lange Strecken annähernd vorbildgerecht fahren zu lassen.

Damit war im Grunde die Idee schon geboren:

Wir benötigen Module, auf denen die benötigten Gleise, Weichen, Strecken, Bahnhöfe und Landschaft fest installiert werden. Mit diesen Modulen können wir uns zu gemeinsamen Treffen zusammenfinden, die Module aufbauen und gemeinsam Fahrbetrieb durchführen.

Nun galt es „lediglich“ noch zwei grundlegende Dinge zu klären:

- a. Welche Standards sollen für unsere gemeinsamen Module festgelegt werden?

Die Module sollen nicht nur eine einheitliche Standardgröße haben, sondern auch mechanisch zusammenpassen, technisch, funktionell und landschaftlich eine Einheit bilden. Dafür haben wir uns auf einige der bereits bestehenden Normen der IG Spur II geeinigt. Einige dieser Normen sollten jedoch für unser Vorhaben angepasst werden. Kleinster zu verwendender Bogenhalbmesser, Weichenradien und Längen von Bahnhofsgleisen wurden ebenfalls gemeinsam festgelegt. Die Modulgröße sollte unter anderem die Weichenlängen, Abstände der Fahrleitungsmasten (wegen des geplanten Aufbaus einer Fahrleitung) und den benötigten Platz im Kofferraum der Transportfahrzeuge berücksichtigen.





faszinierenden Modellen erfreuen. Wie oben beschrieben, können auf gemeinsamen Modul- und Fahrtreffen die eigenen Fahrzeuge in langen Zügen auf langen Strecken in schöner Landschaft gefahren werden!

Das gilt sowohl für die Regelspur als auch für die schmalen Spuren. Welch ein Erlebnis in der Spur II!

### Wer macht mit?

Wir als Gruppe 1:22,5 sind kein geschlossener Verein.

Sollte jemand Interesse an der Spur II haben, so kann er bitte gerne Kontakt zu uns aufnehmen. Übrigens: Einige Spur II-Bahner haben nebenbei

### b. Wer baut welche Module?

In den oben genannten Recherchen haben wir schnell festgestellt, dass der Maßstab 1:22,5 beim FREMO bisher noch nicht vertreten ist. Das geht so nicht! Daraufhin haben wir beim FREMO unsere Gruppe 1:22,5 aufnehmen lassen. Höhepunkt dieser jungen Vereinigung innerhalb des FREMO war die Veröffentlichung unserer Standards im fremo-net im März 2024.

### Warum die Spur II in 1:22,5?

Die Modellbahn in der Spur II (im Maßstab 1:22,5) bietet nahezu unendliche Möglichkeiten an Detaillierung und Originaltreue. Die sogenannten „Nietenzähler“ und „Pufferknutscher“ oder einfach nur Mitstreiter, die das tolle Detail, die schiere Größe und die sagenhaft realistische Fahrdynamik mögen, finden in dieser Spurweite ihr zu Hause.



Die Modelle und Gleise können problemlos von diversen Kleinserienhersteller bezogen werden oder sie entstehen im Eigenbau.

Ist zu Hause ein Modul aufgebaut, kann man sich an der originalgetreuen und detaillierten Landschaft, dem gut detaillierten Gleismaterial und

zusätzlich auch noch andere Spurweiten zu Hause ☑

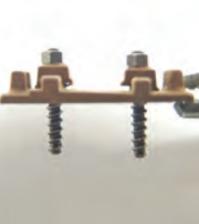
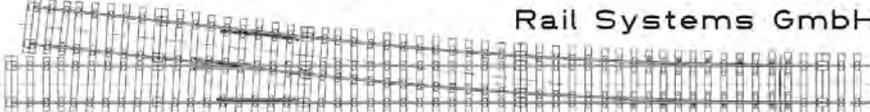
**Robert Liebers  
und Götz Schlöcker**

Weitere Informationen gibt es unter <https://www.fremo-net.eu/modulsysteme/baugroesse-ii-fremo225>





**HOSENTRÄGER**  
Rail Systems GmbH



Web: [www.hosentraeger-spur1.de](http://www.hosentraeger-spur1.de) Mail: [info@hosentraeger-spur1.de](mailto:info@hosentraeger-spur1.de)

Knut Ochdorf

# Der Osten tickte anders.

**English abstract:** In Hp1 Modellbahn issue 1 2024, Thomas Becker described a lot of interesting facts about the operation of freight wagons. However, the rules were different east of the German-German border. Knut Ochdorf describes how in his article.

Im Hp1 Modellbahn 1 2024 beschrieb Thomas Becker sehr viel und Interessantes zum Thema Einsatz von Güterwagen. Nun werfen wir mal einen Blick auf die andere Seite des eisernen Vorhangs.

Dort herrschte immer Mangel an Wagenraum und so galten beim Güterwageneinsatz teilweise andere Regeln.

## Die Regeln:

1. Wagen fremder Bahnen werden möglichst beladen Richtung Heimatbahn geschickt. Dabei sind Ent- und Beladeorte nur selten örtlich eng beieinander.
2. Die Ladung muss in Richtung Heimatbahn, zur Heimatbahn oder darüber hinaus laufen.
3. Ein Fremdwagen darf (mit Genehmigung) auch im Binnenverkehr

laufen, muss aber danach unverzüglich leer Richtung Heimatbahn laufen.

4. EUROP-Wagen werden wie normale Fremdwagen behandelt.

Eine Ausnahme bildete die DR. Hier durfte die DR EUROP-Wagen frei zu den Mitgliedsbahnen schicken, alle anderen östlichen Bahnverwaltungen mussten diese nach den Bestimmungen des RIV behandeln.

Ein Beispiel: Einen EUROP-Wagen der ÖBB durfte die DR auch zur DSB schicken. Die anderen Bahnen durften ihn nur wieder nach oder über Österreich schicken.

Kommen wir zu den OPW-Wagen. Da war man im Osten freizügiger. Jede Mitgliedsbahn konnte fremde OPW-Wagen wie eigene nutzen, auch im Export. So konnte die DR auch einen polnischen OPW-Wagen für Sendungen in den Westen benutzen. Nur griffen dann die Bestimmungen des RIV und die Wagenmiete bekam der Wageneigentümer, also die PKP.

## Was bedeutet das beim FREMO?

Ausländische Wagen können in einem DR-Arrangement nach der Entladung

auch zu einem anderen DR-Schattenbahnhof zur imaginären Wiederbeladung geschickt werden.

In diesem Schattenbahnhof dürfen diese Wagen nur dann im Binnenverkehr verwendet werden, wenn sie einen Wendezettel zur Grenze besitzen.

Noch eine Ergänzung zu Thomas Beckers Beitrag: Privatwagen haben ganz allgemein auf den Grabbeltischen der Schattenbahnhöfe nichts zu suchen! Diese Wagen brauchen sowohl für den Last- wie auch den Leerlauf einen Frachtbrief. Für den FREMO bedeutet das: diese Wagen haben ausschließlich Wendezettel.

Das von ihm zu dem Thema INTERFRIGO-Wagen Geschriebene galt im Osten ebenfalls ☑

Knut Ochdorf



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.

Philipp Kotter

# Was uns antreibt

Ich war kürzlich in der Lüneburger Heide auf einem Epoche-4-Treffen. Ich habe dort viele Menschen getroffen. Sehr wenige kannte ich bereits, die meisten habe ich neu kennengelernt.

Ich konnte dort sofort mitspielen. Das lag nicht nur an der Freundlichkeit der anwesenden Menschen und einer Offenheit für neue Gesichter, sondern vor allem daran, dass wir ein gemeinsames Verständnis von Vorbild-orientiertem Spiel hatten und dies ohne weitere Absprachen umgesetzt haben.

Darüber habe ich mir Gedanken gemacht, auch im Hinblick auf die im Editorial erwähnten kritischen Stimmen zu Normen und Regeln.

Meine Partnerin begleitete mich erstmalig und was sie besonders bemerkenswert fand: dass im ernsthaften Spiel auch sehr viel kindliche Freude steckte. Dass alle eine große Begeisterung hatten, dass jeder seinen Teil beigetragen hat, jeder etwas anderes beigesteuert hat. Die verbindende Motivation war nach ihrem Eindruck das gemeinsame Spiel.

**Was ist denn „unsere“ Motivation? Was ist die Motivation eines Einzelnen, sich im FREMO einzubringen?**

Und wo kann das Einschränken der persönlichen Motivation helfen, damit wir gemeinsam ein schönes Wochenende verbringen können?

Wie weit steckt also der Einzelne zurück, passt sich an, fügt sich ein, um jedem das gemeinsame Spiel zu ermöglichen?

Lässt sich vermeiden, dass schließlich nur noch ein kleinster gemeinsamer Nenner bleibt, an dem letztendlich keiner mehr Spaß hat?

Natürlich legt jeder das Spielen im FREMO etwas anders aus. Für die einen ist es schön, wenn nur Fahrzeuge auf dem Treffen eingesetzt werden, die es im „Spieljahr“ auch noch bzw. schon gegeben hat. Bis hin zu so

Vorbild-nahem Betrieb, dass nur die 212 an einen Wendezug gestellt wird, deren Vorbild mit dieser Nummer auch wendezugfähig war. Für andere ist es schon schön, wenn sie einfach nur mit der Modelleisenbahn fahren können.

**Wie bekommen wir das unter einen Hut?**

Zum einen, indem wir uns an das halten, was die Selbstbeschreibung des FREMO (<https://www.fremonet.eu/3/ueber-den-fremo>) sagt: „(...) Mit der eindeutigen Entscheidung für vorbildnahen Betrieb auf unseren Arrangements! (...) Genauso wie beim richtigen Bahnverkehr wird bei uns der Betrieb mit verteilten Aufgaben und unter Beachtung der maßgeblichen Vorschriften abgewickelt.“

Wir spielen also nicht völlig frei und jeder wie er will, sondern wir besitzen einen gemeinsamen und gar nicht so niedrigen Mindeststandard. Genau das macht für Viele den Reiz aus.

Gleichzeitig können wir im Gegensatz zu den technischen Normen eben keine Norm für das Spielen festschreiben. Denn die Art des Spielens ist zu stark geprägt von den Gründen zu spielen.

So wird es immer FREMO-Treffen mit verschiedenen Zielsetzungen aufgrund unterschiedlicher Motivationen der Treffenplaner geben. Hierbei akzeptieren die Mitglieder, dass vielleicht nicht jedes Treffen die eigene Zielsetzung, die eigene Motivation maximal trifft. Sondern dass andere Mitglieder oder sogar ganze Gruppen auch anders spielen wollen.

Ich zitiere noch mal aus der Selbstbeschreibung des FREMO: „Das Schlüsselwort für uns ist Gemeinschaft. (...) Das Miteinander, der ständige Kontakt untereinander (...) nicht allein während der Betriebssitzungen (...), sondern bereits in den vorbereitenden Phasen.“

Eine Gemeinschaft ist am stärksten, wenn sie die Ressourcen der Mitgliedschaft optimal nutzt.

Sie lebt von der Unterschiedlichkeit der Menschen. Davon, dass jeder sich einbringt. Damit die Gemeinschaft jedoch stark ist, darf die eigene Motivation die der anderen nicht behindern.

Manche rangieren gerne, andere leiten lieber. Manche erinnern sich an alte Zeiten, anderen gibt es einen Raum für zurückliegende Träume. Und manche fahren – wie oben bereits erwähnt – einfach gerne einen Zug. Unabhängig von der Motivation gibt der FREMO einen Raum für die Begegnung mit Menschen, die eine Leidenschaft verbindet.

Sich die kindliche Freude auch als Erwachsener behalten und ausleben zu können – ist das nicht das Schönste, was uns passieren kann?

**What drives us – About the motivation of playing and the community**

I recently was at an Epoch 4 meeting in the Lüneburg Heath. I met a lot of people there. Very few of them I already knew, most of them were new to me.

I was able to play along immediately. This was not only due to the friendliness of the people present and an openness to new faces, but above all to the fact that we had a common understanding of prototype-oriented playing and implemented this without any further agreements.

I thought about this, also with regard to the critical voices on standards and rules mentioned in the editorial.

My partner accompanied me for the first time and what she found particularly remarkable was that there was a lot of childlike joy in the serious playing. That everyone was very enthusiastic, that everyone played their part,

that everyone contributed something different. She felt that the unifying motivation was playing together.

### So what is “our” motivation?

#### What motivates an individual to get involved in FREMO?

And where can limiting personal motivation help us to have a good weekend together?

So how far can individuals step back, adapt and fit in to enable everyone to play together?

Is it possible to avoid being left with only the lowest common denominator, which ultimately no one enjoys anymore?

Of course, everyone interprets playing in FREMO a little differently. For some, it is nice if only vehicles are used at the meeting that are still or have already existed in the “playing year”. Even to the point of operating so close to the prototype that only the 212 is placed on a push-pull train whose prototype with this number was also capable of pulling push-pull trains. For others, it’s nice if they can just ride the model railroad.

### How do we reconcile this?

Firstly, by sticking to what the FREMO self-description (<https://www.fremo-net.eu/en/fremo>) says: “(...) With the clear decision for prototypical operation on our arrangements! (...) Just like real rail traffic, we operate with distributed tasks and in compliance with the relevant regulations.”

So we are not playing completely free and everyone as they please, but we have a common and not so low minimum standard. That’s what makes it so attractive for many people.

At the same time, unlike technical standards, we cannot set a standard for playing. This is because the way of playing is too strongly influenced by the reasons for playing.

So there will always be FREMO meetings with different objectives due to the different motivations of the meeting planners. Members accept that perhaps not every meeting will meet their own objectives and motivation to the maximum. Instead, other

members or even entire groups may want to play differently.

Let me quote again from FREMO’s self-description: “The key word for us is community. (...) The togetherness, the constant contact with each other (...) not only during the operating sessions (...) but already in the preparatory phases.”

A community is strongest when it makes optimum use of the resources of its members.

It thrives on the diversity of people. From the fact that everyone contributes. However, for the community to be strong, one’s own motivation must not hinder that of others.

Some like to take the lead, others prefer to lead. Some remember old times, others find room for past dreams. And some – as mentioned above – simply enjoy driving a train. Regardless of motivation, FREMO provides a space to meet people who share a passion.

Being able to retain and live out the joy of childhood even as an adult – isn’t that the best thing that can happen to us? ☑

**Philipp Kotter**



<https://www.fremo-net.eu/3/ueber-den-fremo>



## 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](http://www.fremo-net.eu)  
Administrator: Jens Ehlers

### Redaktion

Christian Sauer, Mike Floreth,  
Paul Hartman, Hansjürgen Pump  
und Tobias Pütz:  
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 ☑

Andreas Rittershofer  
Krefelder Bilderbogen



US-Sommertreffen der Pacific-Division in Unna-Massen – 3. Mai bis 2. Juni 2024

Bernd Feeken

# Viel Betrieb auf nord-amerikanischen Nebenbahnen

**English abstract: The traditional Corpus Christi weekend at the Bürgerhaus in Unna-Massen was once again dominated by the Pacific Division. As has been the case for decades, the North American railroad in the years 1950 to 1975 was displayed. This year there was again a track transition from standard gauge to narrow gauge, which made the operation very versatile. A successful experiment was the mixed operation with wire-bound FREDi and wiFRED. There was a successful mix of different types of trains, with which there was a lively operation with many visitors.**

Aufbau des Arrangements erfolgte sehr zügig. Bereits am frühen Nachmittag standen die Module an ihrem geplanten Ort, am frühen Abend des Aufbautages war das Arrangement betriebsbereit.

Da die Freunde der schmalen Spur in den Vorjahren in einem Nebenraum etwas abseits vom sonstigen Geschehen waren, wurde in diesem Jahr von dem Organisationsteam (Rainer Nils, Tom Baur, Karsten Maennig, Lars Kaufmann sowie Christoph Lapp-Emden) eine Verbindung zwischen H0n3 und der H0 geschaffen. Somit konnten Frachten und „US-Preiserlein“ aus dem mit dem Schmal-



eine ganze Reihe unterschiedlicher Züge eingesetzt werden. Besonders viel Abwechslung bedeutete der Betrieb mit den Local Freights. Sie mussten in nahezu jeder Betriebsstelle Wagen aussetzen oder aufnehmen. Gleichzeitig musste immer die Mainline für den durchgehenden Betrieb freigehalten werden. Willkommener Stress für die Zugpersonale! Ein Highlight war das Rangieren im Hafengebiet von Blue-River-Harbour.

Vorortzug  
in Joe-Valley

Foto: Bernd Feeken



Durch den schnellen Aufbau und den störungsarmen Betrieb konnten jeden Tag mehrere Sessions gefahren werden. Bei der Abschlussbesprechung gab es viel positives Feedback. So wundert es nicht, dass bereits viel Vorfreude auf das Treffen am Fronleichnam-Wochenende im kommenden Jahr geäußert wurde ☺

Mitte links:  
Zugkreuzung  
in Conway-Springs

Foto: Tom Baur

Unten: Der UP M10000

Foto: Bernd Feeken Detlev Schulz

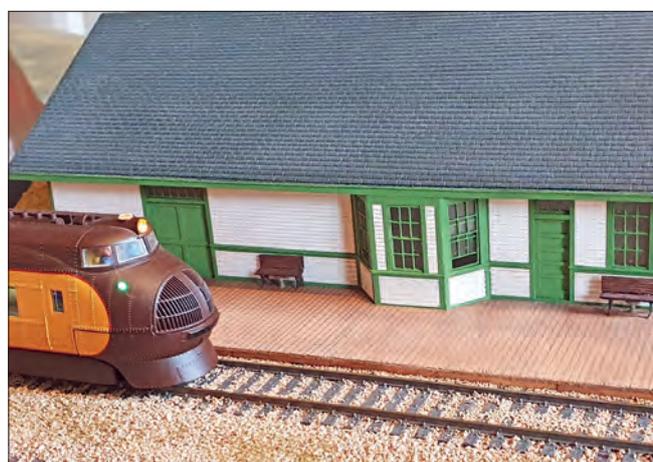
Das traditionelle Fronleichnam-Wochenende stand im Bürgerhaus in Unna-Massen wieder ganz im Zeichen der Pacific Division. Wie seit Jahrzehnten wurde die nordamerikanische Eisenbahn in den Jahren 1950 bis 1975 dargestellt. In diesem Jahr gab es wieder einen Gleisübergang der Regel- zur Schmalspur, wodurch der Betrieb sehr vielseitig wurde. Ein erfolgreiches Experiment war der Mischbetrieb mit kabelgebundenen FREDi und wiFRED. Es gab eine gelungene Mischung unterschiedlicher Zuggattungen, mit denen ein reger Betrieb mit vielen Besuchern stattfand.

spurnetz versehenen Farmland mit nur einmaligem Umsteigen bzw. Umladen im dreischiennigen (DG)-Yard mit der Bahn bis in die große Stadt (No-Name-City) reisen. Auch gab es im Personenverkehr eine Direktverbindung vom DG-Yard zur Nebenstrecke bis „Joe-Valley“. Dieser Bahnhof wurde seinerzeit vom leider bereits verstorbenen Peter Helmich gebaut und befindet sich im Besitz der Pacific-Division.

Neben den herkömmlichen FREDi waren auch eine ganze Reihe wiFREDs vorhanden. Lars sorgte dafür, dass beide Systeme gleichzeitig zum Einsatz kamen. Der Betrieb funktionierte reibungslos.

Eine Aufgabenverteilung ermöglichte dem Hauptverantwortlichen Rainer Nils eine gute Entlastung. Der

Somit konnten sowohl im Schmalspur- als auch im Regelspurbetrieb



Andreas Lüneburg

# Die OSD zum dritten Mal in Sontheim dabei

**English abstract: The members of the 0 Gauge Division met for the third time in Sontheim an der Brenz. Fewer members took part in the meeting in Sontheim than in the meeting in Leonberg, so only four members provided a fairly large modular arrangement, which was a lot of fun to operate.**

Matt's Brewery wird bedient. Bis zur fertigen Ausgestaltung werden noch viele weitere Details benötigt.

Foto:  
Andreas Lüneburg

Aller guten Dinge sind drei und alle, die dabei waren meinen, es war ein sehr gutes Treffen. Von den beiden Treffen, an denen sich die OSD zurzeit beteiligt (das andere ist Leonberg zu Ostern) ist, von der Beteiligung der Modulisten her, Sontheim das kleinere. So stellten Manni und Ute Weiß, Ralf Neumann und der Berichterstatter das Modularrangement. Weitere Mitglieder kamen zur Unterstützung, und zu unserer großen Freude war ein neuer Interessent dabei, Sven Scheres, der mit dem Zug aus Aachen anreiste und eine feine GP 7 von Sunset mitbrachte.

Das Arrangement glich einem T. Vom staging yard Chicago ging es durch eine 90°-Kurve nach East Penn Junction (alles von Ralf). Ein unbekannter Modellbahnfreund identifizierte das nördlichste Gleis als ein mögliches interchange track. Das



war genial. So wurde also die Wagen- gruppe für Rodville/Schuyler Street vom premier carrier in dieses Gleis gedrückt, bevor es mit den anderen Wagen weiter nach Burky ging. Auch die Wagen für East Penn Jct. wurden dort ausgestellt, denn dieser Bahnhof wurde durch einen local aus Burky bedient. Insofern war die Abfuhr der Wagen aus East Penn Jct. um einen Tag versetzt.

Aus Rodville kam der local für den anderen Ast. Auf der Hinfahrt wurde Matt's Brewery auf Schuyler Street bedient, auf der Retoure das team track. Auch hier waren Bedienungen tageweise versetzt.

Begonnen wurde in den 60er Jahren, als Wagen noch roofwalks hatten, der sogenannten transition era, gefolgt von der rainbow era, die Zeit der großen Merger Mitte der 70er Jahre, und endete in modernen Zeiten, sogar mit hi-cubes.

Es gab drei Zugmannschaften, wir fuhren stets mit engineer und conductor, was den Spaßfaktor sehr erhöhte, denn einer hatte die switch list und stellte die Weichen, der andere konnte sich ganz auf das Fahren konzentrieren. Auch brauchte man keine Papiere abzulegen, wo sie nicht hingehören.

Ein weiteres Element waren die switch lists. Vor jeder session wurden die Wagen erfasst, die bewegt werden sollen, anhand der Wagennummern wird der jeweilige spot (Ladestelle) mitgeteilt, so kann die rangier crew die Wagen passend zustellen. Die von uns verwendete switch list wurde anhand originaler switch lists sowie Vorlagen von anderen Modellanlagen erstellt.

Im Betrieb machte sich der Frachtdisponent einen besonderen Spaß daraus, immer mal wieder einen Wagen mehr für eine Betriebsstelle auf den Weg zu schicken, als sie aufnehmen konnte. So musste der Wagen woanders abgestellt und dies in der switch

Das Anschlussgleis der Farbenfabrik OBO ist schon mit zwei Wagen voll, der nächste Wagen steht schon im Anschluss und bereits rechts im Bild wartet ein weiterer Wagen auf seine Zustellung. In der switch list sind die ersten beiden Wagen als outbound eingetragen, die beiden anderen Tankwagen als respot.

Foto: Sven Scheres





list vermerkt werden. Einfach dazustellen und sich davonstehlen wurde zu einem „no-go“.

Ein weiteres Spielelement à la Lance Mindheim wurde von Hans Jörg und dem Berichterstatter erprobt: Die Lok muss an die Weiche heranfahren, der conductor abspringen, die Weiche aufsperrn, stellen und anschließend wieder aufspringen. Also haben wir vor und hinter der Weiche angehalten, damit der conductor abspringen und aufsteigen kann. Ein Wahnsinnsspaß war das. Wie es im Hitchhiker's Guide to the Galaxy so schön heißt: time is an illusion!

Links: So sieht es, dann es dann auch, wenn das respot ausgeführt worden ist.

Foto: Manfred Weiß

Mitte: Der local mit einer G7 am Diamond.

Foto: Sven Scheres



Links unten: Am Schluss verkehrten auch Hi-Cubes.

Foto: Jürgen Petrik

Unten: Die aktuelle switch list der OSD mit dem Beispiel aus Bild 3. Der outbound train hat sich als besser für das Zustellen der übriggebliebenen Wagen herausgestellt, denn die Ladestellen werden dann bereits geleert und der Bahnhof ist leerer, als wenn bereits neue Wagen in den Bahnhof kamen.

Insgesamt hatten wir acht viel Spaß bei diesem Treffen und freuen uns schon auf das nächste Mal in Sontheim, wo wir dann sogar eine eigene Halle bekommen sollen ☺

Andreas Lüneburg



### \* Zugnummer ¶

#### • Inbound ¶

#	Initial	Number	Move-to	Location	Spot	Left
1.	¶	¶	¶	¶	¶	¶
2.	¶	¶	¶	¶	¶	¶
3.	¶	¶	¶	¶	¶	¶

### \* Zugnummer ¶

#### • Outbound ¶

#	Initial	Number	Move-from	Location	Spot	Left
1.	SHPX	3244	Rodville	OBO	¶	¶
2.	ACFX	80428	Rodville	OBO	¶	¶
3.	¶	¶	¶	¶	¶	¶

### \* Respot ¶

#	Initial	Number	Move-to	Location	Spot	Left
1.	CGTX	55208	Rodville	OBO	¶	¶
2.	CGT	55209	Rodville	OBO	¶	¶
3.	¶	¶	¶	¶	¶	¶

## 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 (hier bitte dringend belastbare Werte eintragen!) lassen sie sich auch nach der Genehmigung noch ändern. Den Zeitpunkt der Genehmigung bestimmt ihr selbst. Erst durch Setzen des Status auf „beantragt“ (blaue Schaltfläche) wird der Vorstand aktiv.

Alle Daten werden vom Organisator des Treffens über den Dialog im fremo-net gepflegt. Der Einleitungstext soll kurz und aussagekräftig sein – er erscheint auf der Startseite sowie auch im Hp1 Modellbahn. 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 (jens.ehlers@fremo-net.eu) 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 nötig – alle benutzen die Einträge im fremo-net. Pflegt daher die Daten sorgfältig!

Mustervertrag und Versicherungsanhang gibt es im fremo-net als Download.

Unterschriftsberechtigt sind laut Satzung der Präsident, der Vizepräsident und der Schatzmeister ☞

**Der Vorstand**



2. bis 7.10.2024

### 1. H0 Europa Regionaltreffen Süd-Ostholstein in Eutin (DE)

☞ Torhaus Alter Bauhof Eutin, Alter Bauhof 9, DE-23701 Eutin

HO Geplant ist ein Betrieb in der Epoche 4 bis 1990 der DB mit dem Schwerpunkt der Bäderbahn zwischen Lübeck und Puttgarden.

Es gibt viele Möglichkeiten für einen abwechslungsreichen Betrieb. So wird der Betrieb mit Nahverkehr, Eilzügen und Schnellzügen stattfinden.

Der Güterverkehr im Einzelverkehr mit verschiedenen Betriebsstellen, ebenso ist der Einsatz von Kurswagen, Expressgutwagen, Packwagen, Postwagen sowie Verstärkungswagen vorgesehen.

Abzweige für Industriebahnen sind möglich und werden gerne eingebunden.

☞ Anmeldeschluss war der 30.6.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Jörg Schmidt, fremo@toftlund.net

3. bis 6.10.2024

### 8. FREMO H0e Schmalspur Herbsttreffen Elfershausen (DE)

☞ Schwedenberghalle Elfershausen, August-Ullrich-Straße 46 D, DE-97725 Elfershausen

HOe Das „offensichtliche Thema“ Schmalspurbahn H0e wollen wir ausgiebig in der Nenngröße 1:87 ausleben.

Als Grundkonzept soll es wieder mehrere Schmalspuräste an einer gemeinsamen Regelspurstrecke geben, die aus den in dichter Folge aufgereihten Spurwechselbahnhöfen und einem Schattenbahnhof gebildet werden soll.

☞ Anmeldeschluss war der 1.8.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Alexander Lösch, alex.bike@gmx.de, +49 (0)9704 6969 oder +49 (0)176 56594336

3. bis 6.10.2024

### Basteltreffen Modulbau, Gestaltung und Elektronik in Langhagen (DE)

☞ Herrenhaus Rothspalk, Rothspalk 5, DE-18279 Langhagen

N TT HO O I Beim Basteltreffen im Herrenhaus Rothspalk werden Module gebaut. Auch Arbeiten an Fahrzeugen können durchgeführt

werden. Elektronikspezialisten sind vor Ort. Bei Bedarf bauen wir ein Arrangement auf und machen etwas Fahrbetrieb. Platz ist genug vorhanden.

☞ Anmeldeschluss war der 15.9.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Rüdiger Uhlenbrock, ruediger.uhlenbrock@uhlenbrock.de

3. bis 6.10.2024

### 9th International N-scale convention in Lány (Prague – CZ)

☞ Bechnerův statek, Masarykovo náměstí 18, CZ-27061 Lány

N Model operation of central Europe system based on prototype operation in early 70s. Base on number of registered modules we plan to realize cross-border operation ČSD/DB/BDŽ/FS. Basic layout consists of N-RE modules, but all other N-scale modules are welcome, as long as they will operate with wheel sets with resistors using NEM standards. We welcome FREMO-N modules, which fulfill these standards. Operation of the layout will use DCC system using NMRA standards and LocoNet.

☞ Anmeldeschluss war der 15.5.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Daniel Buchtela, daniel.buchtela@gmail.com, +42 0606514045

3. bis 6.10.2024

### 1. Ost trifft West Modultreffen Voreifel in Weilerwist (DE)

☞ Tomberghalle und Vereinsheim TuS Vernich, Mühlenstraße 11, DE-53919 Weilerswist

HO HOm HOe Grenzüberschreitender Verkehr, Rollwagenverkehr und Verkehr mit Kurswagen.

☞ Anmeldeschluss war der 15.7.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Sebastian Böhmer, boehmer\_sebastian@t-online.de

3. bis 7.10.2024

### FREMO:87 Herbsttreffen im DB-Museum in Nürnberg (DE)

☞ DB-Museum Großer Festsaal, Lessingstraße 6, DE-90443 Nürnberg  
HO Nebenbahnbetrieb nach deutschen Vorbild. Aufgrund der Raumgröße

werden bevorzugt kleine Betriebsstellen eingeplant. Bei ausreichend vorhandenen Fahrzeugen können wir auch DB Epoche 4 fahren.

 Anmeldeschluss war der 31.5.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Robert Mrugalla, cnc-kleinserie@gmx.de, +49 151 17864237

## 10. bis 13.10.2024 2. H0-Old meeting in Jesenice u Rakovníka (CZ)

 Kulturní dům Jesenice, CZ-27033 Jesenice u Rakovníka  
 Focus: Local railway operations in the border area at the turn of the 20s and 30s.

A H0-Old arrangement ČSD is to be built with a small H0e branch. Transition to DRG is also planned.

 Anmeldeschluss war der 1.7.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Ondrej Roman, romanondrej@gmail.com

## 11. bis 13.10.2024 2. Spur-0-Basteltreffen in Göttingen (DE)

 Boothaus Göttinger Faltbootfahrer, Kiesseestraße 148, DE-37083 Göttingen  
 Basteln und Vorbereitung von Spur-0-Treffen

 Anmeldeschluss war der 9.8.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Friedrich Albrecht-Zantner, fred.a-z-fremo@freenet.de, +49 0163 1455545

## 17. bis 20.10.2024 Neben- und Privatbahntreffen 2024 in Rheda (DE)

 Gesamtschule Rheda, Fürst-Bentheim-Straße 55, DE-33378 Rheda-Wiedenbrück  
 Verschiedene Privatbahnen nach Vorbild der KBE und der WLE ausgehend von einer DB-Strecke, u. a. nach dem Vorbild Epterode — Großalmerode-West. Spielzeit ist Sommer/Herbst 1966.

 Anmeldeschluss war der 14.7.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Christoph Riegel, christoph@westlipper.de

## 19.10.2024: Basteltreffen in Amersfoort (NL)

 Railzicht, Stationsplein 299, NL-3818 LE Amersfoort  
 Das Treffen ist für alle Maßstäbe und alle Baugruppen gedacht. Mögliche Themen sind Modulverbesserung, Begrasung, Baubau, Weichenbau und Wagen löten.

 Ein Anmeldeschluss lag der Redaktion nicht vor. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Olav Casander, +31 623901312, olavcasander@gmail.com,

## 24. bis 27.10.2024 Osteuropäisches FREMO- Treffen 2024 in Hluk (CZ)

 Sportzentrum Hluk Boršická 1313, CZ-68725 Hluk  
 Tschechoslowakei als Mittelpunkt Europas Ende der Achtziger Jahre.

H0-Arrangement mit der eingleisigen und zweigleisigen Hauptbahn sowie einer Lokalbahn und Übergang zum H0e-Netz. Eisenbahnbetrieb bei ČSD, DR, DB, ÖBB, PKP und MÁV in der Epoche 4 also 1985 bis 1992.

 Anmeldeschluss ist der 14.7.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Martin Kejhar, m.kejhar@onsemi.com, +420 602518076

## 25. bis 30.10.2024 5. FREMO:32/32e Treffen in Gochsheim (DE)

 Gochsheim, Frankenstraße 1, DE-97469 Gochsheim  
 Als Arrangement ist eine eingleisige Regelspurstrecke mit einem Übergabebahnhof zur Schmalspurstrecke (Ie) geplant. Modulhöhe 130 cm.

 Anmeldeschluss ist der 1.8.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Elmar Kreß, fremo32.gochsheim@t-online.de, +49 (0)176 45619683

## 25. bis 30.10.2024 Regionaltreffen in Mammendorf (DE)

 Mehrzweckhalle, Schulstraße 3, DE-82291 Mammendorf  
 Gemäß unseres vereinbarten Turnus fahren wir 2024 Epoche 4. Der genaue Zeitraum ist noch nicht festgelegt.

Das Arrangement wird wieder in der Alpenregion D/A/CH/I angesiedelt sein. Mit den passenden Bahngesellschaften und abschnittsweise Fahrleitungsbetrieb fahren wir auf Haupt- und Nebenbahn. RP 25-Achsen sind auch beim freien Fahren Pflicht. Widerstandsachsen erwünscht!

 Wir spielen den Zeitraum 50er Jahre mit Dampfloks und Dieseln der ersten Generation bis 1961.

Thema ist eine Mainline mit drei Unterwegsbahnhöfen und einer Siding, von denen jeweils Branch Lines abzweigen. Gefahren wird mit Timetable und Train Order.

Hierzu bitte vorab die Informationen auf der Webseite im fremo-net studieren.

 Anmeldeschluss war der 7.7.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Holger Riedel, h.riedl@gmx.de, +49 (0)176 45604332

## 30.10. bis 2.11.2024 US H0 Steam and Early Diesel Treffen in Stuttgart (DE)

 Stuttgart-Dürrelewang, Dürrelewangstraße 36, DE-70565 Stuttgart  
 Wir planen ein Arrangement mit einer einspurigen US-Mainline mit Abzweig(en) in Nebenstrecke(n) mit Fahrzeugen zwischen 1945 und 1959, der sogenannten Transition Time.

 Anmeldeschluss ist der 27.7.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Andreas Letsch, fremo-us@letsch.eu, +49 (0)176 66639056

## 31.10. bis 3.11.2024 21. Regionaltreffen Rhein- Neckar-Pfalz in Hassloch (DE)

 Pfalzhalle, Am Pfalzplatz 11, DE-67454 Hassloch  
 Das Betriebsprogramm wird einen abwechslungsreichen Haupt- und Nebenbahnbetrieb um das Jahr 1968 sein. Das schließt Güterwagen mit Bremsenhaus sowie Reisezugwagen aus. Erstmals werden die Bahnhöfe Weinheim und Gau-Odernheim teilnehmen.

H0-US Maple Leaf Division: Angedacht ist eine eingleisige Nebenlinie der Canadian National im Bereich des VIA-Rail Corridor in der modernen

Zeit. Durch den Anschluss an den Corridor herrscht für nordamerikanische Verhältnisse auf der Linie ein reger Personenverkehr. Den Güterverkehr im Hauptast übernimmt die CN, ein abzweigender Ast soll durch eine Shortline betrieben werden.

H0-Puko: Wir schreiben die Epoche 3b. Das Layout stellt den Ausläufer einer Hauptbahn mit angeschlossener Nebenbahn dar. Mit 3L-Triebfahrzeugen (DCC- oder MM-Decoder) und Wagen mit NEM- bzw. Wechselstromradsätzen wird ein abwechslungsreicher und ruhiger Betrieb gezeigt.

☎ Anmeldeschluss war der 30.6.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Bernhard Brieger (Anmeldungen bitte über die Treffenseite)

## 1. bis 3.11.2024 Great-britN und N-RE Treffen in Volkach am Main (DE)

🏠 Engertstraße 9, DE-97332 Volkach  
 🇩🇪 Great-britN: Angedacht ist der Zeitraum von 1989 bis 1990, also Era 8 at its best. Dargestellt wird eine eingleisige Hauptbahn vom Fiddle Yard über Parbourne nach Penzance. Nach Parbourne zweigt eine eingleisige Nebenbahn zum schottischen Endbahnhof Lochdubh ab. Während auf der Hauptbahn aufgrund der bestehenden Betriebsstellen der Personenverkehr dominieren wird (Local, Semifast und Fast Trains), wird auf der Nebenbahn der Güterverkehr mehr Bedeutung haben (Holz- und Schotterverkehr sowie etwas Einzelwagenverkehr). Die eingeplanten Streckenmodule sind größtenteils ausgestaltet. Bei den Betriebsstellen ist ein Teil noch nicht fertig gestaltet, aber nicht mehr komplette Sperholzwüsten.

☎ Anmeldeschluss war der 30.6.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Markus Ruß, treffen@great-britn.de, +49 (0)173 3608553

## 7. bis 10.11.2024 Värnamo Moduldagar Autumn Meeting in Halmstad (SE)

🏠 Gullbrannagården  
 Eldsberga, SE-3960 Halmstad  
 🇩🇪 The theme of the meeting is Sweden with neighboring countries, era 5.

In order for the track to be as good as possible, we reserve the right to add stations and loading places where they fit into the track regardless of the country of origin of the modules.

☎ Anmeldeschluss war der 30.9.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Johnny Malm, vmodul@vmjf.org

## 14. bis 17.11.2024 DK+ Jubileumstråffen in Givskud(DK)

🏠 Givskud hallen,  
 Løveparkvej 2A, DK-7323 Givskud  
 🇩🇪 Ein dänisches Zentrum bildet den Rahmen für eine nordeuropäische Veranstaltung, bei der wir auf Verbindungen sowohl in die nördlichen als auch in die südlichen Länder hoffen. Der endgültige Zeitraum steht noch nicht fest, der Ausgangspunkt wird jedoch in den 80er Jahren liegen und damit für den dänischen Teil viele GM-bespannte Personen- und Güterzüge beinhalten.

☎ Anmeldeschluss ist der 31.10.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Andreas R. Möller, andreas@ravmoeller.dk

## 21. bis 24.11.2024 Kleinbahntage 2024 in Friedensau (DE)

🏠 Kulturscheune des Gästehauses der ThHF, An der Ihle 7b,  
 DE-39291 Möckern-Friedensau  
 🇩🇪 Hier heißt es Kleinbahnatmosphäre satt. Diesmal dieseln wir. Es kommen alle Kleinbahnfans der DR in den 80er Jahren auf ihre Kosten.

☎ Anmeldeschluss war der 31.7.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Mariano Arnold, mariano.arnold1977@googlemail.com, +49 (0)176 22180334

## 21. bis 24.11.2024 Regionaltreffen in Berlin (DE)

🏠 Vereinsheim Volkssport Spandau, Helen-Keller-Weg 11, DE-13587 Berlin  
 🇩🇪 Deutsche Bahn AG in der Epoche 4. Im Mittelpunkt steht der Regionalverkehr. Betriebsstellen mit vorbildgerechter Stellwerkstechnik werden bevorzugt eingesetzt. Zu jedem Triebfahrzeug ist ein FRED und ein Zugschluss mitzubringen.

☎ Anmeldeschluss war der 1.9.2024.

Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Heiko Herholz, fremo@hherholz.de, +4917651307543

## 28.11. bis 1.12.2024 17. DRG-Treffen in Dreiskau-Muckern (DE)

🏠 Mehrzweckhalle  
 Dreiskau-Muckern, Rittergutshof 7,  
 DE-04463 Großpösna  
 🇩🇪 Themenschwerpunkt bei H0-Old und H0e ist wieder ein Tschechien/Deutschland übergreifender Grenzverkehr mit epochengerechten Fahrzeugen in diesen Baugrößen.  
 ☎ Anmeldeschluss ist der 31.7.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Kay Silabetzschky, kay\_silabetzschky@gmx.de

## 29.11. bis 1.12.2024 FREMO:87-Treffen met knut- selen in Nieuw Beijerland (NL)

🏠 Nieuw-Beijerland, Marktvelde 9,  
 NL-3264 AL Nieuw-Beijerland  
 🇩🇪 Lokaalbaan op de grens van Gelderland en Friesland, tussen 1949 en 1957. Hoofdlijn van Doetinchem via Hattem en Wapenveld naar een fiddle. Tramlijn van Hattem Doetinchem via Lichtenvoorde Dorp en St. Nicolaasga naar Lichtenvoorde-Groenlo.  
 ☎ Anmeldeschluss ist der 1.8.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Paul Hartman, paul.hartman@hetnet.nl, +31 544 376512

## 6. bis 8.12.2024 Regionale bijeenkomst Noord Nederland in Gieterveen (NL)

🏠 Gieterveen "ous hoes",  
 Bonnerveen 7,  
 NL-9511 PM Gieterveen  
 🇩🇪 H0-Europa: deutsch-niederländische Nebenbahn um 1966 bis 1970, mit Schwerpunkt auf dem Güterverkehr. Der Fokus liegt auf NS mit begrenzt DB und Schmalspur. Hafen, Industrie und Strecke sind gewünscht. Die Norm ist RP 25.  
 ☎ Anmeldeschluss ist der 1.8.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Adriaan Bodewits, fremo.gieterveen@gmail.com, +31 (0)6 42059779

## 2. bis 6.1.2025 7. FREMO-USA Wintertreffen Süd in Waldenburg (DE)

Waldenburg Berufskolleg,  
Eichenstraße 11,  
DE-74638 Waldenburg

**HO HO N** FREMO US-fine: Das Gesamtkonzept von 2024 wird beibehalten. Es soll eine eingleisige Strecke mit abzweigender Branchline gestaltet werden, die sowohl das Fahren von Zügen, als auch intensiven Rangierbetrieb ermöglicht. Der Zeitraum sind die Jahre von 2000 bis zur Gegenwart, dieser wird noch genauer definiert. americaN: Hier lagen der Redaktion noch keine Inhalte vor.

HOfine: Wir wollen wieder eine DB-Nebenbahn und eine Privatbahnstrecke aufbauen. Beim gespielten Zeitraum werden wir uns wohl wieder an den Jahren 1963 bis 1966 orientieren. Allerdings kann dies auch noch geändert werden, so gewünscht.

Alle Fahrzeuge und Betriebsstellen müssen den Anforderungen der HOfine-Norm entsprechen.

**☎** Anmeldeschluss ist der 10.11.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Peter Spitzer

## 17. bis 19.1.2025 Regionaltreffen in Braunschweig (DE)

Mehrzweckhalle Jerstedt, Auf dem Berge 40, DE-38644 Goslar  
**N** Der Betrieb erfolgt auf einer Zweigleisigen Hauptbahn mit einer oder mehreren abzweigenden Nebenbahnen im Zeitraum der frühen sechziger Jahre bei der Bundesbahn. Der Wagenladungsverkehr ist noch voll im Gange und beschert ein reichhaltiges Angebot an Rangieraufgaben während der Triebwagen noch an jeder Milchanne hält. Eine bunte Mischung an Aufgaben für jeden Teilnehmer sollte somit gegeben sein.

**☎** Anmeldeschluss ist der 10.10.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Markus Vocht, markusvbg@arcor.de, +49 (0)172 5478512

## 24. bis 26.1.2025 18. Regionaltreffen „Harz und Heide“ in Lehre (DE)

Turnhalle, Am Kirchfeld 6,  
DE-38165 Lehre, OT Groß Brunsrode

**HO** Es soll vorwiegend Nebenbahnbetrieb der Deutschen Bundesbahn mit angeschlossener Industriebahn bzw. Privatbahn in der Epoche 4b/c (genauer zwischen 1974 und 1983) nachempfunden werden.

**☎** Anmeldeschluss ist der 21.10.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Ralf Oppermann, ropp.fremo@1435mm.de

## 30.1. bis 2.2.2024 Regionaltreffen in Hamburg-Winterhude (DE)

Gesamtschule Winterhude,  
Meerweinstraße 26,  
DE-22303 Hamburg

**HO** Es ist geplant, eine eingleisige Nebenbahn mit Abzweig in ein Industrie-Arrangement und wenn möglich mit angeschlossener Privatbahn im Jahr 1966 aufzubauen.

**☎** Anmeldeschluss ist der 15.11.2025. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Martin Schmidt

## 6. bis 9.2.2025 18. FREMOdern in Kolding (DK)

Pulzion (KFUM-Hallen),  
Peter Tofts Vej 21, DK-6000 Kolding

**HO** Wir planen eine mittelgroße Strecke mit entsprechende Abzweige zum Neben- und Industriebahnen.

Die Zeit ist zwischen 1984 und 1992. Thema ist Personen und Güterverkehr in der modernen Zeit. Zu Thema und Epoche bitte passende Fahrzeuge mitbringen.

**☎** Anmeldeschluss ist der 1.8.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Jens Ehlers, fremoderndk-tref@ffmm.dk

## 7. bis 9.2.2025 34. Porta-Treffen in Bad Oeynhausen (DE)

Schulzentrum Nord mit zweifach Turnhalle, Im Leingarten 29,  
DE-32549 Bad Oeynhausen

**HO HOm** Laut Turnus spielen wir 2025 DB in der Epoche 4b (Zeitraum ca. zwischen 1975 und 1980). Geplant ist eine eingleisige Hauptbahn mit ein bis zwei Nebenästen (Neben-/Privatbahn) und Schmalspur.

**☎** Anmeldeschluss ist der 3.11.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Mathias Hesse, porta-treffen@outlook.de

## 20. bis 23.2.2025 **geplant** TT NHK.Treffen in Pockau-Lengefeld (DE)

Turnhalle der Schule  
Lengefeld, Schulstraße 24,  
DE-09514 Pockau-Lengefeld

**TT** Ein Thema lag der Redaktion nicht vor.

**☎** Anmeldeschluss ist der 30.11.2025. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Christian Kettner, c.kettner@digitalzentrale.de

## 26.2. bis 2.3.2025 FREMOberlungwitz Epoche 4 in Sachsen (DE)

Sachsenring Pressezentrum  
Am Sachsenring 2,  
DE-09353 Oberlungwitz

**HO HOe** Epoche 4 der DR und angrenzender Länder (DB, PKP, CSD ...) in Abhängigkeit von den Anmeldungen. Eine genauere Beschreibung wird noch folgen.

**☎** Anmeldeschluss war der 30.9.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen:

Sten Förster,  
sten.foerster@gmx.de

## 28.2. bis 3.3.2025 20. Helau- und 17. HOfine- Treffen in Krefeld (DE)

Freie Waldorfschule Krefeld,  
Kaiserstraße 61, DE-47800 Krefeld

**HO HOe** Thema soll wieder die Eisenbahn am Niederrhein mit Zugmelde- und/oder Zugleitbetrieb sowie Streckenblock in der Zeit zwischen 1960 und 1970 sein. Neben dem zeitgemäßen Personenverkehr soll im Vordergrund neben einer sinnvollen Frachtenlogistik im wesentlichen der Güterverkehr zwischen unterschiedlichen Anschließern stehen. Bei den Modulen und Betriebsstellen sollen es möglichst keine Rohbauten sein, sondern mindestens begrünte, besser noch fertig durchgestaltete Module mit Telegrafmasten, Kilometersteinen usw. Es werden ausschließlich Fahrzeuge nach der HOfine-Norm (Radsatzinnenmaß zwischen 14,8 und 14,9 mm) eingesetzt, die zumindest leicht gealtert sein sollten und entweder mit sauber eingestellten OBK- oder Fleischmann-Kupplungen versehen sind. Güterzüge sollen mit Zugschluss

gefahren werden – die notwendigen Schlussignale als Tageszeichen (Zs 3) werden dazu zur Verfügung stehen. Es werden ausschließlich vom Betriebsstellenbesitzer vorab vorbereitete und gedruckte Fachtzettel verwendet. Für das Eilgut werden dafür bestimmte Züge genutzt.

☎ Anmeldeschluss ist der 1.12.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Knut Habicht  
mail@knuthabicht.de,  
+49 (0)2151 594817

## 7. bis 9.3.2025 FREMO:87 Basteltreffen 2025 in Hemer (DE)

🏠 Freizeit- und Schulungsheim Zinzendorfhaus, Friedensstraße 3, DE-58675 Hemer

📄 Eine feste Themenvorgabe gibt es auch für 2025 nicht; jeder ist eingeladen, seine Bauprojekte mitzubringen und vor Ort weiter voran zu bringen. Das Arbeiten in grosser Runde gibt Gelegenheit, Probleme und Lösungen direkt zu erarbeiten. Je nach Interessenlage stehen Fahrzeugbau oder Modulbau (Landschaft, Gleisbau, Schottern) im Fokus.

☎ Anmeldeschluss ist der 16.2.2025. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Andreas Reinhard  
fremo-hemer@gmx.net,  
+49 (0)172 2862956

## 13. bis 16.3.2025 9. americaN Nordtreffen in Delmenhorst (DE)

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

🇺🇸 Amerikanische Haupt- und Nebenbahnen

☎ Anmeldeschluss ist der 1.12.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Peter Gössel,  
pe@goesselundpartner.de

## 27. bis 30.3.2025 Arendals Treffet 2025 in Nedenes (NO)

🏠 Arendal/Nedenes hallen.

Natvigveien 66, NO-4843 Nedenes

📄 This time we will built a fictive lay-

out with focus on “How Norwegian lines could look like” with eventually connection to neighboring countries. We hope modules from several countries will participate, and are hoping for an extensive and exciting Norwegian ++ layout.

We have 1.200 m<sup>2</sup> available in the hall, and hope to fully utilize this. The layout will focus on the Norwegian/European epoch 3 (1960 to 1970), with main lines and sidelines in Norway. We will be using Norwegian diesel, steam and electrical locomotives. For border crossing lines and “abroad” local type of loco and wagons will be used.

☎ Anmeldeschluss ist der 6.1.2025. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Nils-Arild Henriksen

## 10. bis 13.4.2025 beantragt H0-RE/H0e Trafic international entre France et Allemagne in Chalindrey (FR)

🏠 Salle de Sports, Rue des Adieux, FR-52600 Chalindrey

📄 Wir wollen internationalen Verkehr zwischen Frankreich und Deutschland darstellen. Wir spielen den Zeitraum um das Jahr 1970. Es wird eine deutsche und eine französische Hauptstecke geben. Zwischen beiden wird ein Grenzverkehr mit Fern-, TEAM- und Montanzügen stattfinden. Die Halle mit 800 m<sup>2</sup> bietet viel Platz für lange Strecken. Je nach Anmeldung werden entsprechende Nebenbahnen geplant.

☎ Anmeldeschluss ist der 12.1.2025. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Gaston Schikowski

## 11. bis 14.4.2025 2. Holsteiner Lokaltreffen in Barmstedt (DE)

🏠 Turnhalle er James-Krüss-Schule, Heederbrook 10a, DE-25355 Barmstedt

📄 Zu diesem Treffen sind alle nordeuropäischen Modellbahner und deren Module angesprochen. Bahnen in Schleswig Holstein, Jütland und den angrenzenden Ländern in den Jahren 1966 bis 1968. Eingleisige Nebenstrecken der Deutschen Bundesbahn und/oder Privatbahn(en) sowie Hafan und Industrie.

☎ Anmeldeschluss ist der 12.1.2025. Treffenverantwortlicher und Kontakt

für Anmeldungen: Andreas Lösch,  
holsteinerlt@web.de,  
+49 (0)152 29222366

## 14. bis 15.4.2025 H0ellenfahrt 2025 in Haag (AT)

🏠 Sporthalle der Hauptschule Stadt Haag, Höllriglstraße 17, AT-3350 Haag

📄 Das Thema wird ähnlich wie in den letzten Jahren Schmalspurbetrieb nach österreichischem und Tschechischem Vorbild sein, genau Planung folgt.

☎ Anmeldeschluss ist der 31.12.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Alfred Vorlicek, office@schmalspurmodulbaugruppe.at

## 22. bis 26.4.2025 Regionaltreffen in Leonberg (DE)

🏠 Strohgähuhalle Höfingen, Sonnenstraße 30, DE-71229 Leonberg

📄 Hier ist unser Thema die Deutsche Bundesbahn mit Neben- und Privatbahnen in den Epochen 3 und 4a.

📄 Eingleisige Mainline im Südwesten der USA; ggfs. abzweigende Branchline; Fahrzeuge passend zur Transition Time

📄 Deutsche Nebenbahn in der Epoche 3

📄 Für 0-USA und One-USA lag der Redaktion kein Thema vor.

☎ Anmeldeschluss ist der 31.12.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Peter Magg,  
p.magg@t-online.de,  
+49 (0)171 4386152



## FREMO Kalender

Stand: 26. August 2024

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	Langhagen (DE)	Basteltreffen Modulbau, Gestaltung und Elektronik *
3. – 6.10.2024	Weilerswist (DE)	1. Ost trifft West Modultreffen Voreifel
3. – 7.10.2024	Nürnberg (DE)	FREMO:87 Herbsttreffen im DB-Museum
3. – 7.10.2024	Lány (CZ)	2. H0-Old meeting
10. – 13.10.2024	Jesenice u Rakovnika (CZ)	2. H0-Old meeting in Czech Republic
11. – 13.10.2024	Göttingen (DE)	Zweites Spur-0 Basteltreffen
17. – 20.10.2024	Rheda-Wiedenbrück (DE)	Neben- und Privatbahntreffen Rheda 2024
19. – 19.10.2024	Amersfoort (NL)	Basteltreffen *
24. – 27.10.2024	Hluk (CZ)	Osteuropäisches FREMO-Treffen H0 und H0e
25. – 30.10.2024	Gochsheim (DE)	5. FREMO:32/32e Treffen
25. – 30.10.2024	Mammendorf (DE)	Regionaltreffen
30.10. – 2.11.2024	Stuttgart (DE)	US H0 Steam and Early Diesel Treffen
31.10 – 3.11.2024	Hassloch (DE)	21. Regionaltreffen Rhein-Neckar-Pfalz
1. – 3.11.2024	Volkach (DE)	Great-britN und N-RE-Treffen
7. – 10.11.2024	Halmstad (SE)	Värnamo Moduldagar Autumn Meeting
14. – 17.11.2024	Givskud (DK)	DK+ Givskud
21. – 24.11.2024	Möckern-Friedensau (DE)	Kleinbahntage Friedensau 2024
21. – 24.11.2024	Berlin (DE)	Regionaltreffen Berlin
28.11. – 1.12.2024	Großpöсна (DE)	17. DRG-Treffen in Dreiskau-Muckern
29.11. – 1.12.2024	Nieuw-Beijerland (NL)	FREMO:87 NL-Treffen met knutselen
6. – 8.12.2024	Gieterveen (NL)	Regionale bijeenkomst Noord Nederland, Emsland
2. – 6.1.2025	Waldenburg (DE)	7. FREMO-USA-Wintertreffen Süd
17. – 19.1.2025	Goslar/Jerstadt (DE)	Regionaltreffen Braunschweig
24. – 26.1.2025	Lehre, OT Groß Brunsrode (DE)	18. Regionaltreffen „Harz und Heide“
30.1. – 2.2.2025	Hamburg (DE)	Regionaltreffen Hamburg-Winterhude
6. – 9.2.2025	Kolding (DK)	18. FREModern-Treffen in Kolding
7. – 9.2.2025	Bad Oeynhausen (DE)	34. Porta-Treffen
20. – 23.2.2025	Pockau-Lengefeld (DE)	TT NHK-Treffen *
26.2. – 2.3.2025	Oberlungwitz (DE)	FREMOberlungwitz – Epoche 4 in Sachsen
28.2. – 3.3.2025	Krefeld (DE)	20. Helau- und 17. H0fine-Treffen
7. – 9.3.2025	Hemer (DE)	FREMO:87-Basteltreffen 2025
13. – 16.3.2025	Delmenhorst (DE)	9. americaN-Nordtreffen
27. – 30.3.2025	Nedenes (NO)	Arendals Treffet 2025
10. – 13.4.2025	Chalindrey (FR)	H0-RE/H0e – Verkehr zwischen D und F
11. – 14.4.2025	Barmstedt (DE)	2. Holsteiner Lokaltreffen
11. – 15.4.2025	Haag (AT)	H0ellenfahrt 2025 in Haag
22. – 26.4.2025	Leonberg (DE)	Regionaltreffen Leonberg

\* 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.

## Hp1 in eigener Sache

Unser Hp1 Modellbahn ist eine Vereinszeitschrift. Deshalb wird diese auch von einem kleinen Kreis von Mitgliedern – dem Redaktionsteam – „gemacht“. Das bedeutet allerdings nicht, dass dieser kleine Kreis von Mitgliedern auch die Zeitschrift „schreibt“. Schickt uns neue und in-

teressante Artikel, um aus „unserem“ Hp1 Modellbahn eine Zeitschrift „von (Betriebs-) Modellbahnern für Modellbahner“ zu machen.

Diese Artikel sollten als Word- oder Text-Datei zur Verfügung gestellt werden. Bei den Bildern gilt: entweder glänzende Abzüge im Format 10 × 15 cm, möglichst mit hellem Hintergrund und nicht zu harten Kontrasten oder digital mit einer Auflö-

zung von 300 dpi bzw. mindestens 1.800 × 1.200 Pixeln. Das entspricht etwa 150 × 100 mm.

Damit die Datenmenge beim Versand an die Redaktion nicht zu groß wird, empfiehlt sich das jpg-Format. Hierbei ist unbedingt darauf zu achten, dass das Sichern der Bilder grundsätzlich mit **maximaler Qualität** vorgenommen wird ☒

Euer Redaktionsteam

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](http://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](mailto:knut.habicht@fremo-net.eu)

**Altenweddingen Spur-II-Stammtisch**

- 📅 7.9. und 28.12.2024
- 📍 Mitteldeutscher Spur-II-Stammtisch
- 📞 [spurII-fremo@vodafonemail.de](mailto:spurII-fremo@vodafonemail.de)

**Berlin – Brandenburg**

- 📅 3. Mi für B-Mitte ab 18:00 Uhr
- 📍 Sophieneck, Große Hamburger Straße 37, 10115 Berlin-Mitte,
- 📞 Heiko Herholz, +49 (0)176 51307543
- 📅 Dienstag für West in Wustermark
- 📍 il-campo.pizza
- 📞 Heiko Herholz, +49 176 51307543

**Braunschweig – N-Bahn-Stammtisch**

- 📅 1. Mo im Monat ab 19:00 Uhr
- 📍 Vereinsheim Eichtal e.V., Gartenkamp 22(hinter Praktiker-Baumarkt/Verlängerung der Varrentrappstraße)
- 📞 Ubbo Lanske, +49 (0)5304 930045, [ubbo.lanske@gmx.de](mailto:ubbo.lanske@gmx.de)

**Braunschweig – H0-Regionalgruppe**

- 📅 4. Mi im Monat
- 📍 Gemeindehaus in Groß Brunsrode (Dorfstraße gegenüber Kirche)
- 📞 Ludger Hanke, +49 (0)5374 3835, [ludger.hanke@fremo-net.eu](mailto:ludger.hanke@fremo-net.eu)
- Andreas Stüber, +49 (0)151 12202067, [stueberandi@online.de](mailto: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](mailto:michael-kreiser@t-online.de)
- Leipzig: Thomas Linke, [linke.tomi@t-online.de](mailto:linke.tomi@t-online.de)

**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, [hreintl@gmx.de](mailto:hreintl@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](mailto: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](mailto: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](mailto:eckhardbaer@yahoo.de) oder Jürgen Dannenberg, [juergen.dannenberg@yahoo.de](mailto:juergen.dannenberg@yahoo.de)

**Hannover**

- 📅 Jeden Mi 18:00 bis 22:00 Uhr
- 📍 Im Freizeitheim, D-30451 Hannover-Linden, Windheimstraße 4
- 📞 H0: Gottfried Spicher, +49 (0)5101 915727, [gottfried@spicher-online.de](mailto:gottfried@spicher-online.de)
- H0m: Martin Pischky, +49 (0)511 7000665, [martin@pischky.de](mailto:martin@pischky.de)
- H0e: Michael Dettmer,

+49 (0)5027 9492940,  
[michael.dettmer@gmx.de](mailto:michael.dettmer@gmx.de)

**Herford/Minden/Bad Oeynhausen**

- 📅 Jeden Do um 20:00 Uhr
- 📍 An wechselnden Treffpunkten
- 📞 R. Maether, +49 (0)5221.65765, [rainer.maether@t-online.de](mailto:rainer.maether@t-online.de)
- Mathias Hesse, +49 (0)151 58732837, [mathias.hesse@yahoo.de](mailto: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](mailto: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](mailto: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)0221 24516, [blachbach@web.de](mailto:blachbach@web.de)

**Leipzig**

- 📅 Alle 1 bis 2 Monate ab 19:00 Uhr
- 📍 An wechselnden Treffpunkten
- 📞 Mario Graul, [mario.graul@gmx.de](mailto:mario.graul@gmx.de)

**München**

- 📅 Regelmäßig, Termin erfragen
- 📍 An wechselnden Treffpunkten
- 📞 Holger Riedel, [kontakt@fremo-sued.de](mailto:kontakt@fremo-sued.de)

**Niederrhein Aachen bis Krefeld\***

- 📅 Unregelmäßig
- 📍 An wechselnden Treffpunkten
- 📞 Ralf Maischak, [ralf@maischak.de](mailto:ralf@maischak.de) oder Knut Habicht, [knut.habicht@fremo-net.eu](mailto:knut.habicht@fremo-net.eu)

**Nürnberg – Franken**

- 📅 Letzter Do im Monat
- 📍 An wechselnden Treffpunkten
- 📞 [stammtisch@fremo-franken.de](mailto: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

- 📅 1. Do im Monat ab 19:30 Uhr
- 📍 Vereinsheim des RSWE e.V.,  
Regensburger Str. 19, 93092 Barbing,  
Infos und Anfahrt unter [www.rswe.de](http://www.rswe.de)
- ☎ Franziskus Müller,  
+49 (0)1575 5672463,  
mueller.franziskus@hotmail.de

## Rhein-Neckar-Pfalz

- 📅 3. Sa im Monat Basteltreff von 10 bis 18 Uhr
- 📍 andreas-nothaft.de unter Kalender
- ☎ Andreas Nothaft,  
+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/H0e

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

## Stuttgart – Spur 0 Regionalgruppe Südwest

- 📅 Unregelmäßig
- 📍 An wechselnden Treffpunkten
- ☎ Martin Graf,  
+49 (0)711 4844044,  
info@fremo-suedwest.de

## Southwest-Division

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

## 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 Snijders, +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](http://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 Do 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](http://www.zababov.eu)
- ☎ Zdenek Valter, zv@zababov.cz,  
+420 (0)604 701342

\* Anmeldung  
beim ersten Besuch!

# Ein starkes Team

mc<sup>2</sup>

## Flexibel

für den Anschluss von digitalen Steuergeräten diverser Hersteller

## 100 % unabhängig

von Apps oder Betriebssystemen durch integriertes Web-Interface

## Genial einfach

Konfiguration und Decoderprogrammierung mit Smartphone, Tablet und PC

## Universell

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

## Offen

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

## Stark

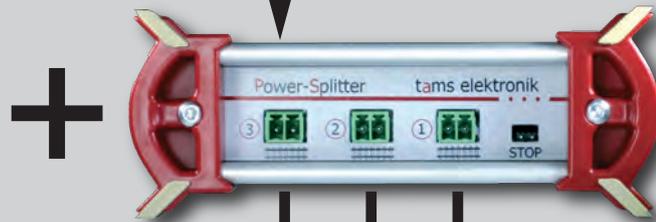
integrierter Booster mit 6,5 A (V2-6) oder 9 A (V2-9)

neu in Version 2: galvanisch getrennte LocoNet-Schnittstelle

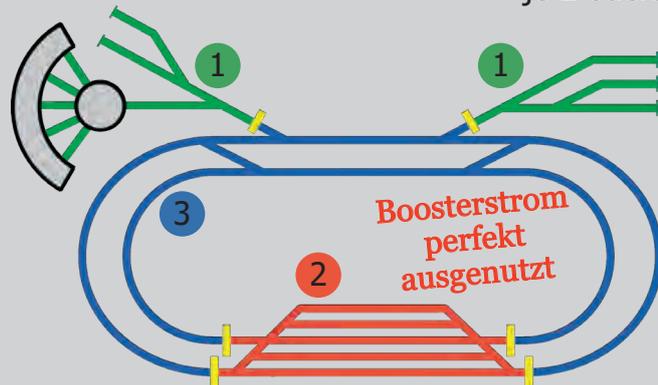
Bis Nenngröße H0: bis zu 3 Boosterabschnitte mit dem internen Booster versorgen



Version V2-6: 6,5 A  
Version V2-9: 9 A



3 Abschnitte mit je 2 oder 3 A



## Das Power-Splitter-"PLUS":

identische Gleisspannung und 100% synchrone Durchlaufzeit der Signale in allen Abschnitten

tams elektronik

www.tams-online.de

