

Hp1 Modellbahn

D 13740
4. Quartal 2024
5 Euro

Heft 4 2024

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



- Vorbild und Modell – Ab in den Süden! Teil 2
- Gruppen – The first time
- Gruppen – Mit Modulen zum Polarkreis
- Digital – Was macht der PC hier?
- Intern – Informationsfundus
- Treffen – Rodgau, Bruchsn.-Vilsen, Bodø, St. Veit, Fagerhult, Bardowick, Weilerswist, Nürnberg, Rheda



Inhalt

FREMO Vorbild und Modell

Ab in den Süden! Teil 2 – Robert Mrugalla und Paul Hartman. Seite 4

FREMO Gruppen

Kurzmitteilung – Christoph Riegel Seite 13

The first time – Juraj Karabínoš und Peter Sámel Seite 14

Mit Modulen zum Polarkreis – Marc Bodem und Markus Meier Seite 18

FREMO Digital

Was macht der PC hier? – Philipp Masmeier. Seite 22

FREMO Intern

Informationsfundus – Bernd Schneider Seite 24

Nachruf Ivo Cordes – Christoph Riegel Seite 25

Nachruf Winfried Schmitz-Esser – Simon Fuchs. Seite 26

Impressum Seite 26

FREMO Treffen

Mein Name ist FREMO, 00 FREMO! – Markus Ruß Seite 27

Bruchhausen-Vilsen im Harz – Jan Schirling Seite 28

Join the Nordlandsbanen – Markus Meier und Marc Bodem Seite 29

Where (the f...k) is St. Veit an der Glan? – Peter Rauch Seite 30

Amerika in Sweden – Robert Klarén Seite 31

1954 in Schleswig-Holstein – Christoph Riegel Seite 32

Geteilt? – Gemeinsam! – Sebastian Dorbach Seite 33

Stressfrei – Ralph Steinhagen. Seite 34

Rheda '24 – Oliver Rasch Seite 35

FREMO Kalender

Die Treffenankündigungen. Seite 36

FREMO Kalender. Seite 41

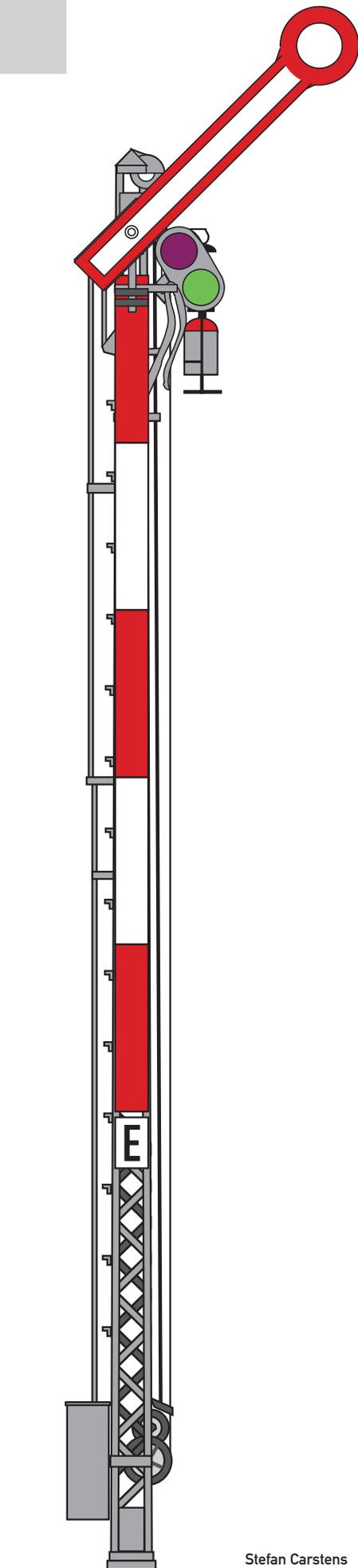
Stammtische Seite 42

Das Titelbild von Jürgen Petrik ...

... zeigt Galloping Goose No. 2 (Motor No. 2) am 6. Juni 2024 vor dem Lokschuppen in Golden (Colorado). Es handelt sich dabei um ein vierachsiges Fahrzeug mit 2 zweiachsigen Drehgestellen, das 1931 aus einem Buick-PKW (Buick Master Serie four door sedan) und einem 16 Fuß-Mail-und-Express-Aufbau entstanden ist. 1937 erfolgte der Umbau auf einen Pierce Arrow Model 81, der Buick-Motor blieb erhalten. Der Gepäckaufbau wurde um einen Fuß gekürzt (Quelle: Colorado Railroad Museum, Equipment Data Sheet No. 10).

The cover picture by Jürgen Petrik ...

... shows Galloping Goose No. 2 (Engine No. 2) on June 6, 2024 in front of the engine shed in Golden (Colorado). This is a four-axle vehicle on 2 two-axle trucks, which was created in 1931 from a Buick passenger car (Buick Master series four door sedan) and a 16-foot mail-and-express body. In 1937, it was converted to a Pierce Arrow Model 81, with the Buick engine retained. The luggage body was shortened by one foot (Source: Colorado Railroad Museum, Equipment Data Sheet No. 10) 



Der FREMO in Zahlen

Geht es dem Verein eigentlich gut? Sind wir am Überaltern? Kommen genügend neue Kollegen dazu? Sind nur noch ein paar „Nerds“ im Forum und auf der Webseite aktiv? Ist die schweigende Mehrheit passiv? So oder so ähnlich lautet manche Anfrage an den Vorstand. Ich möchte daher dieses Editorial nutzen, um ein paar Antworten zu geben.

Starten wir mit dem fremo-net. Anfang Oktober waren 2.606 Mitglieder in der Vereinsdatenbank registriert. Davon haben sich 1.814 Mitglieder ein neues Passwort geben lassen, somit sind ca. 70 % der Mitglieder „aktiv“ im fremo-net.

Von allen Mitgliedern kennen wir bei 86 % das Geburtsdatum! Daraus folgt ein Durchschnittsalter von 56,8 Jahren im Gesamtverein. Bei den fremo-net „Aktiven“ ist mit 56,2 Jahren so gut wie kein Unterschied festzustellen.

Interessant ist, mit welchem Alter die Mitglieder in den Verein eintreten. Lag das Alter bei Eintritt in den 1990er Jahren noch bei etwa 35 Jahren, stieg es 2000 schon auf 40, bis 2010 dann auf 45 und heute sind die neuen Mitglieder bei ihrem Eintritt bereits knapp 50 Jahre alt.

Wie viele Mitglieder treten dem Verein bei: bis 2000 lag die Anzahl neuer Mitglieder deutlich unter 30 pro Jahr, bis 2005 bei 50 pro Jahr und seit ca. 2016 sind es 90, in den letzten Jahren dann schon eher 120 pro Jahr. Die Zahl der Austritte liegt immer darunter, so dass der Verein stetig wächst.

Kommen wir zum Forum. Wir haben 1.751 angemeldete Forums-Teilnehmer. Das sind 67 % der Mitglieder. Die Altersstruktur ist annähernd identisch mit dem Gesamtverein. In diesem Jahr haben 1.219 Mitglieder das Forum aufgerufen, 528 davon haben auch mindestens einen Beitrag geschrieben. Pro Monat werden ca. 70 neue Themen mit ungefähr 600 neuen Beiträgen veröffentlicht.

Die Anzahl Treffen und Treffentage ist auf Rekordhoch! 2024 wurden 104 Treffen geplant. Davon sind zum Zeitpunkt meines Schreibens

10 wieder abgesagt worden. Es bleiben also 94 Treffen mit 364 Treffentagen. Der bisherige Spitzenreiter war 2018 mit 88 Treffen. Basierend auf den von den Organisatoren genannten Kosten haben wir im Jahr 2024 ca. 46 Tsd. Euro Treffentage.

Auswertungen zu „Wer besucht welches Treffen“ sind leider schwierig. Hier würde sich der Vorstand wünschen, dass die Anmeldefunktion im fremo-net konsequenter genutzt würde.

Jetzt aber genug mit den ganzen Zahlen. Weihnachten und der Jahreswechsel stehen vor der Tür. Da sind andere Dinge im Leben wichtiger.

Der Vorstand wünscht den Mitgliedern frohe Weihnachten und ruhige, erholsame Feiertage.

What you always wanted to know ...

... is the club actually doing well? Are we getting too old? Are enough new colleagues joining us? Are only a few „nerds“ still active in the forum and on the website? Is the silent majority passive? Some of the questions put to the Board of Directors go something like this. I would therefore like to use this editorial to provide a few answers.

Let's start with fremo-net. At the beginning of October, 2606 members were registered in the association database. Of these, 1814 members have requested a new password, which means that around 70 % of members are „active“ on fremo-net.

We know the date of birth of 86 % of all members! This results in an average age of 56.8 years for the entire association. At 56.2 years, there is virtually no difference in the age of the „active“ fremo-net members.

It is interesting to note the age at which members join the club. While the age of joining in the 1990s was still around 35, it rose to 40 in 2000, then to 45 by 2010 and today the new members are already almost 50 years old when they join.

How many members are joining the association: until 2000, the number of new members was well below 30 per year, until 2005 it was 50 per year and since around 2016 it has been 90, and in recent years it has been closer to 120 per year. The number of people leaving is always lower, so the association is growing steadily.

Let's move on to the forum. We have 1751 registered forum participants. That's 67 % of the members. The age structure is almost identical to that of the association as a whole. This year, 1219 members have accessed the forum, 528 of whom have written at least one post. Approximately 70 new topics with around 600 new posts are published each month.

The number of meetings and meeting days is at a record high! In 2024, 104 meetings were planned. At the time of writing, 10 of these have been canceled. That leaves 94 meetings with 364 meeting days. The previous record was set in 2018 with 88 meetings. Based on the costs stated by the organizers, we have approx. 46 thousand euros in meeting costs in 2024.

Evaluations of „Who attends which meeting“ are unfortunately difficult. The Board of Directors would desire that the registration function in fremo-net be used more consistently.

But enough with all the figures. Christmas and the New Year are just around the corner. There are other things in life that are more important.

The Board of Directors wishes all members a Merry Christmas and a peaceful and relaxing holiday season ☺

Moritz Hebert

Redaktionsschluss Hp1

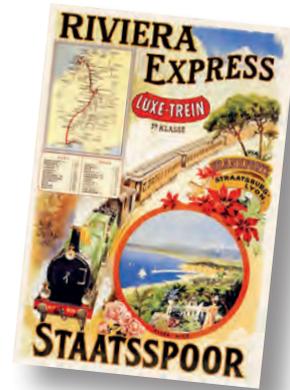
Heft 1 2025	1. Januar 2025
Heft 2 2025	1. April 2025
Heft 3 2025	1. Juli 2025
Heft 4 2025	1. Oktober 2025

Robert Mrugalla und Paul Hartman

Ab in den Süden!

Werbung für den
Lloyd-Riviera-Express

Foto: Sammlung
Spoorwegmuseum.
www.retours.eu



English abstract: The second part of this article is dedicated to the Holland-Italy Express and the Alpine Express. Our (grand)parents were also able to use these trains in the 1950s and 1960s to travel to the places they longed for on the other side of the Alps.

Im zweiten Teil des Beitrags widmen wir uns dem Holland-Italien-Express und dem Alpen-Express. Auch mit diesen Zügen konnten unsere (Groß-) Eltern in den 1950er und 1960er Jahren zu ihren Sehnsuchtsorten jenseits der Alpen fahren.

Eine Alternative: der Nachtzug

1960 fuhr um 20:07 Uhr in Amsterdam ein anderer Zug los: der F 108 Holland-Italien-Express.

Er fuhr (fast) den gleichen Weg wie der Riviera-Express: von Amsterdam über Arnhem, Oberhausen, Köln, Mainz, Ludwigshafen (Kurve), Mannheim, Karlsruhe bis Basel Bad. Bahnhof. Von da aus ging es weiter über Luzern und den Gotthard nach Chiasso und Mailand. Anders als der D 68 fuhr der F 108 über Bologna und

Florenz nach Rom, ähnlich wie der Skandinavien-Italien-Express und der Italia-Express (D 168/F 212).

Der Zug sah dem D 68 zum Teil sehr ähnlich, er war allerdings etwas länger (Tabelle 1 unten).

Neben den Schlafwagen der CIWL, den Stalen D der NS, den Liegewagen Plan N der NS, den AB Plan K der NS sowie einem B und AB Tipo 46 oder 57 der FS, gab es ab Amsterdam zusätzlich einen BC4 Liegewagen der SBB vom Typ Schlieren und einen WLAs der CIWL vom Typ P. In Oberhausen

wurde der Zug durch einen Liegewagen UIC-X der DB und einen WL und WLAbm der DSG verstärkt. Ab Basel Bad. Bahnhof wurden noch zwei SBB-Wagen vom Typ Schlieren oder vom Typ Stahlbau mit dem Ziel Venedig an den Zug gehängt. Es ist anzunehmen, dass auch diese Wagen in Mailand den Zug wechselten.

Zwischen Luzern und Chiasso hieß der Zug 54. Von einer Lok der Reihe Ae 8/14 wurde der Zug über den Gotthard gezogen (siehe Abbildung).

Ord.-Nr. N° proposit.	Kurs Nr. Coursa No.	Eigentums- bahn Ferrovias proprietar.	von Zug dal treno	für Zug per il treno
54 Luzern - Chiasso bis 31. X. und ab 15. III. „Holland-Italien-Express“				
	3020	-		
	"	-		
203	2646	-	54	73
202	"	-		
201	"	-		
	2647	CIWL		305
5	1343	"		
86	"	NS		
"	"	"		
87	1344	FS		
88	1345	"		
		Ae 8/14		
		1 B		
		1 A	Basel-Chiasso	
		1 B	Basel-Milano	
		1 B		
		1 A		
		1 WR		
		1 WL As	Amsterdam-Milano	
		1 B		
		1 F		
		1 AB	Amsterdam-Genova	
		1 AB	Amsterdam-Roma	

D 108 Amsterdam CS (20.07)—Utrecht—Emmerich (21.51/21.53)—Oberhausen—Sommer
Köln—Bonn—Mainz—Ludwigshafen (Kurve)—Mannheim—1960
Holland-Italien
Karlsruhe—Basel Bad. (5.52/6.16)—Basel SBB—Milano—
Express
Bologna—Firenze—Roma (21.00)

Bcüm	Oberhausen	Basel Bad.	107	107	Esn	230	2278
Bd WL	"	"	"	"	DSG	3471	"
WLABm	"	"	"	179	"	3470	2279
WLAB	Amsterdam	"	"	"	CIWL	6235	1342
Bc4	"	"	"	"	SBB	5810	"
WLAs	"	Milano	"	54	CIWL	6220	1343
Pw4üs	"	"	"	"	NS	5351	"
Bc4ü	"	"	"	"	"	"	"
AB4ü	"	Genova	"	"	"	5350	1344
Bc4	Basel Bad.	Venezia SL	267	"	SBB	5806	2650
A	"	"	"	"	"	"	"
a) B	Amsterdam	Roma	107	"	FS	5184	1345
AB4ü	"	"	"	"	"	"	"

Tabelle 1
mit dem D 108 aus
dem Sommer 1960

a) 19./20. VIII. – 16./17. IX. Sonst Bedarf

FREMO Vorbild und Modell



Am 30.8.1956 lichtete Roef Ankersmit den D 107 Italien-Holland-Express im Bahnhof Zevenaar ab. Der Zug wird von DB BR 01 192 und NS 3759 gezogen.

Foto: Roef Ankersmit; Sammlung NVBS Railverzamelingen



Der Nachkriegswagen INOX WL 4506 Type P der CIWL in Amsterdam CS am 31.5.1957 mit Zuglaufschild für den Holland-Italien-Express. Der Wagen wurde 1955 bei Nivelles gebaut und besaß ursprünglich 20 ineinander verschachtelte Einzelabteile und nur einen Einstieg pro Seite.

Foto: J.A. Bonthuis; Sammlung NVBS Railverzamelingen



01 034 (Bw Köln Bbf) vor dem aus einem sehr internationalen Wagenpark gebildeten F 107 („Italien-Holland-Express“) am 17.6.1957 bei Düsseldorf-Derendorf. Hinter der Lok ein WLAs vom Typ P der CIWL, ein NS-Vorkriegswagen zweiter Klasse vom Typ „Bolkop“, der Vorgänger vom Plan D und Plan K, danach ein Stalen D der NS, ein AB Tipo 46 der FS, ein A Plan D der NS, dann ein B Tipo 37 der FS, 2 x unbekannt und zwei Mal CIWL WLAB U-Hansa.

Foto: Carl Bellingrodt; Sammlung Eisenbahnstiftung

FREMO Vorbild und Modell

Ankunft des Italien-Holland-Express im Bahnhof Amsterdam C.S. am 19.9.1953. Im Bild ein Wagen der CIWL.



Foto: L. Hessels (NS); Sammlung Het Utrechts Archief (HUA)

Mitte: ZpAR des D 82 aus dem Sommer von 1962. Gleich vier Schlafwagen verkehren zwischen Hamburg und München. Interessant sind auch der DSB-Wagen zwischen Kopenhagen und Rom, die FS-Wagen zwischen Kopenhagen und Rom sowie zwischen Kopenhagen und Venedig.

— 110 —

D 82 Alpen-Express 333/MS 459/509
1.2. Süd

Kopenhagen (11.15)—Gedser—Großenbrode Kai (16.45/17.35)—Lübeck—Hamburg—(Lehrte R)—Hannover—Bebra—Würzburg—Nürnberg—Augsburg—München—Kufstein (9.14/44)—Innsbruck—Brennero/Brenner—Verona—Bologna—Firenze—Roma Termini (23.43)

ab Wab ** 100% 600t

A) Sommerabschnitt
ab Großenbrode

WR	Großenbrode—Bebra	81	381	DSG	3635
B	109	Kopenhagen—Venezia	758	103	FS 5171 1621
B	108	"	"	"	DSB 4895 1621
B	107	"	"	"	FS 5170 "
A	106	"	"	"	"
B	173	Großenbrode—	81	"	Hmb 582 2161

1) Bcüm 4 " —München " 81 MÜ 2230
Pwüms " " " " " "

ab Hamburg und Nürnberg

PostAm	Hamburg—München	5322	129	12	43
WLABm 428	"	81	81	DSG	3446
WLAB 426	"	"	"	"	"
WLABm 424	"	"	"	"	"
WLB 324	"	"	"	"	"
Pwüms	Großenbrode—	"	"	"	MÜ 2230

1) Bcüm 4 " " " " " "
B 173 " —Roma " 103 Hmb 582 2161
A 106 Kopenhagen— " 758 " FS 5170 1621
B 107 " " " " " "
B 108 " " " " " "
B 109 " —Venezia " " FS 5171 1621
WR Großenbrode—Bebra 81 381 DSG 3635

ab Hannover

*) Liegestühle Hannover—München
Abteil 11 pass- und teilfrei bis Lübeck,
Abteil 12 Pass, Zettl und Zettl bis Hamburg

— 111 —

noch D 82

ab München	AB 172	München—Genova	81	103	MÜ 2157 2167
B	109	Kopenhagen—Venezia	758	"	FS 5171 1621
B	108	"	"	"	DSB 4895 1621
B	107	"	"	"	FS 5170 "
A	106	"	"	"	"
B	173	Großenbrode—	81	"	Hmb 582 2161
WR	München—	"	"	"	CIWL 6110 2165

2) AB 176 " " " " " MÜ 2155 "
B 177 " " " " " "
B 178 " " " " " "
PWS " " " " " "
B 179 " —Innsbruck " " 2078 1998

*) 1 A-AM Pass und Zettl bis Kufstein

Grän-Hmb | WR B B B A B Bc Pw | Kopenhagen Roma Großenbrode München | Ven |

Hann-Nür | WR B B B A B Bc Pw | Kopenhagen Roma Großenbrode München | Ven | Hamburg |

Mil-Kufst | AB B B B A B WR AB B B Pw B | Kopenhagen Roma München | Ven | Zbr

Noch eine Alternative: der Alpen-Express

Schon vor 1955 fuhr ein Zug unter diesem Namen mit verschiedenen Zugnummern zwischen Roma Termini und München bzw. zwischen München und Hamburg Altona. Allerdings betraf es hierbei keinen durchgehenden Zug, und ab München wechselte deshalb auch die Zugnummer.

1954 zum Beispiel fuhr der Zug als D 65 zwischen Hamburg-Altona über München, Kufstein, Innsbruck, Brennero, Verona, Bologna und Firenze nach Roma Termini.

Ab 1955 fuhr der Zug unter den Nummern D 81/D 82 durchgehend von Kopenhagen über Gedser, Großenbrode Kai, Lübeck, Hamburg, Hannover, Würzburg, Nürnberg, München über Innsbruck nach Roma Termini.

E 18 02 vom Bw München Hbf mit dem D 65 „Alpen-Express“ (Hamburg—Rom) bei Kufstein im Juni 1950

Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Eisenbahnstiftung





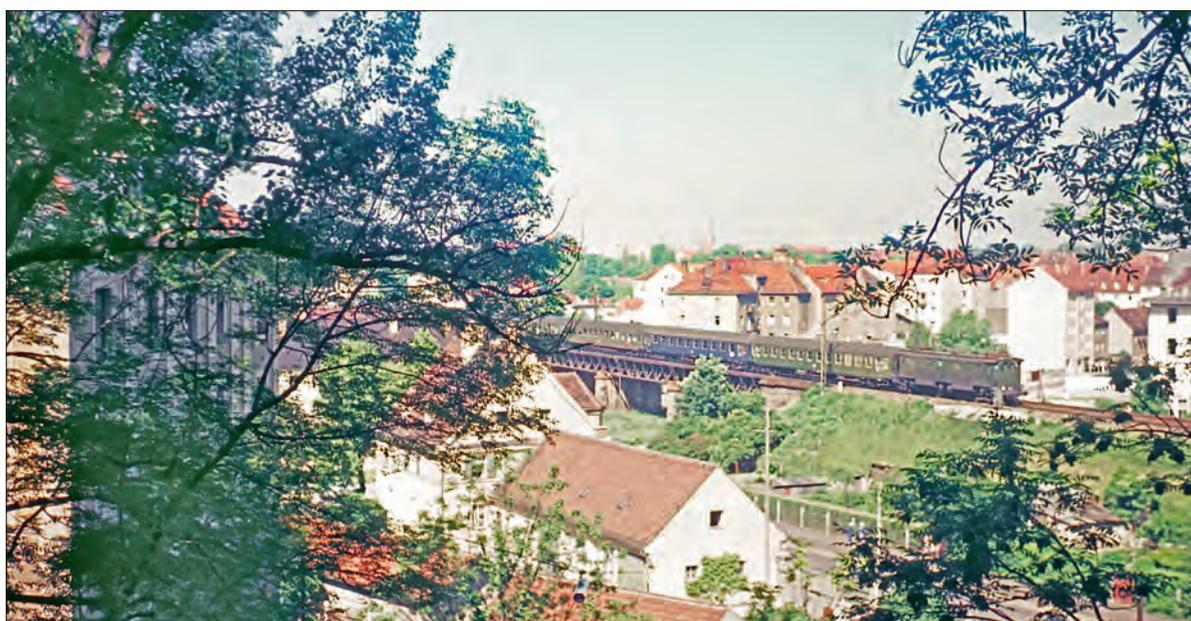
41 012 verlässt mit dem D 82 das Fährschiff „Deutschland“ in Großenbrode (23.5.1955).

Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung



Als Sonntagsausflug machte der Hamburger Direktionsfotograf am 14.8.1955 eine Tour nach Großenbrode. Vor der Kulisse der BR 41 026 mit dem D 82 „Alpen-Express“ und dem Fährschiff „Danmark“ aus Gedser lichtete er auch gleich seine Ehefrau und einen Neffen (im Vordergrund) fürs Familienalbum ab.

Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung



E 16 03 mit dem D 82 „Alpen-Express“ am Nockherberg zwischen den Bahnhöfen München-Süd und -Ost (1.6.1958)

Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Eisenbahnstiftung

ÖBB 1145.09, ein Oldtimer aus dem Jahr 1931 war am 5.10.1958 in Innsbruck auserkoren, den D 82 „Alpen-Express“ (Kopenhagen—Rom) gemeinsam mit ÖBB 1110.08 auf den Brenner bis zum Grenzbahnhof Brenner/Brennero zu bringen.

Foto: Winfried Gronwald, Sammlung Eisenbahnstiftung



Welche Loks zogen die Züge?

Folgende Triebfahrzeuge konnten wir ermitteln:

D 68/D 67

Amsterdam — Arnhem
Arnhem — Ludwigshafen

Ludwigshafen — Basel SBB
Basel SBB — Chiasso

Chiasso — Milano
Milano — Genova
Genova — Ventimiglia

F 212/F 211 (1959)

Grossenbrode Kai — Lübeck
Lübeck — Hannover
Hannover — Frankfurt/M.
Frankfurt/M. — Basel SBB
Basel SBB — Chiasso

Chiasso — Milano
Milano — Genova
Genova — Ventimiglia

D 108/D 107 (ab 1957)

Amsterdam — Arnhem
Arnhem — Ludwigshafen

Ludwigshafen — Basel SBB
Basel SBB — Chiasso

Chiasso — Milano
Milano — Roma

NS E-Lok 1100 oder 1200
Bis 1959 DB BR 01 oder 03;
ab 1959 DB V 200
DB E 10
SBB Ae 8/14
oder SBB Ae 6/6
FS E 428 oder E 636
FS E 432
FS E 432

DB BR 41
DB BR 01
DB BR 01.10
DB E 10
SBB Ae 8/14
oder SBB Ae 6/6
FS E 428 oder E 636
FS E 432
FS E 432

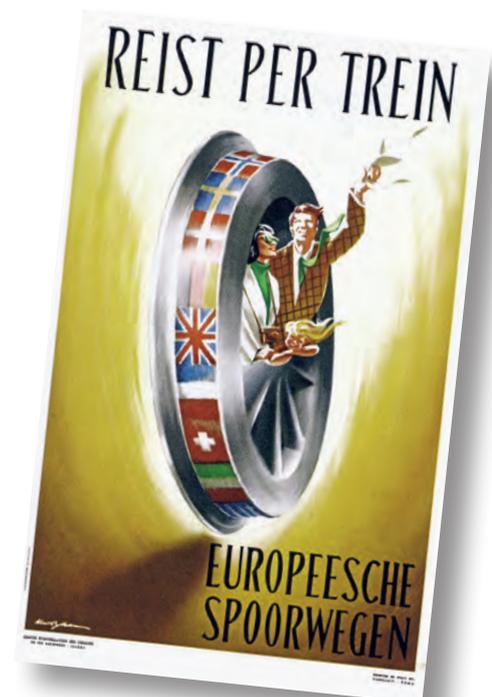
NS E-Lok 1100 oder 1200
Bis 1959 DB BR 01 oder 03;
ab 1959 DB V 200
DB E 10
SBB Ae 8/14
oder SBB Ae 6/6
FS E 428 oder E 636
FS E 432

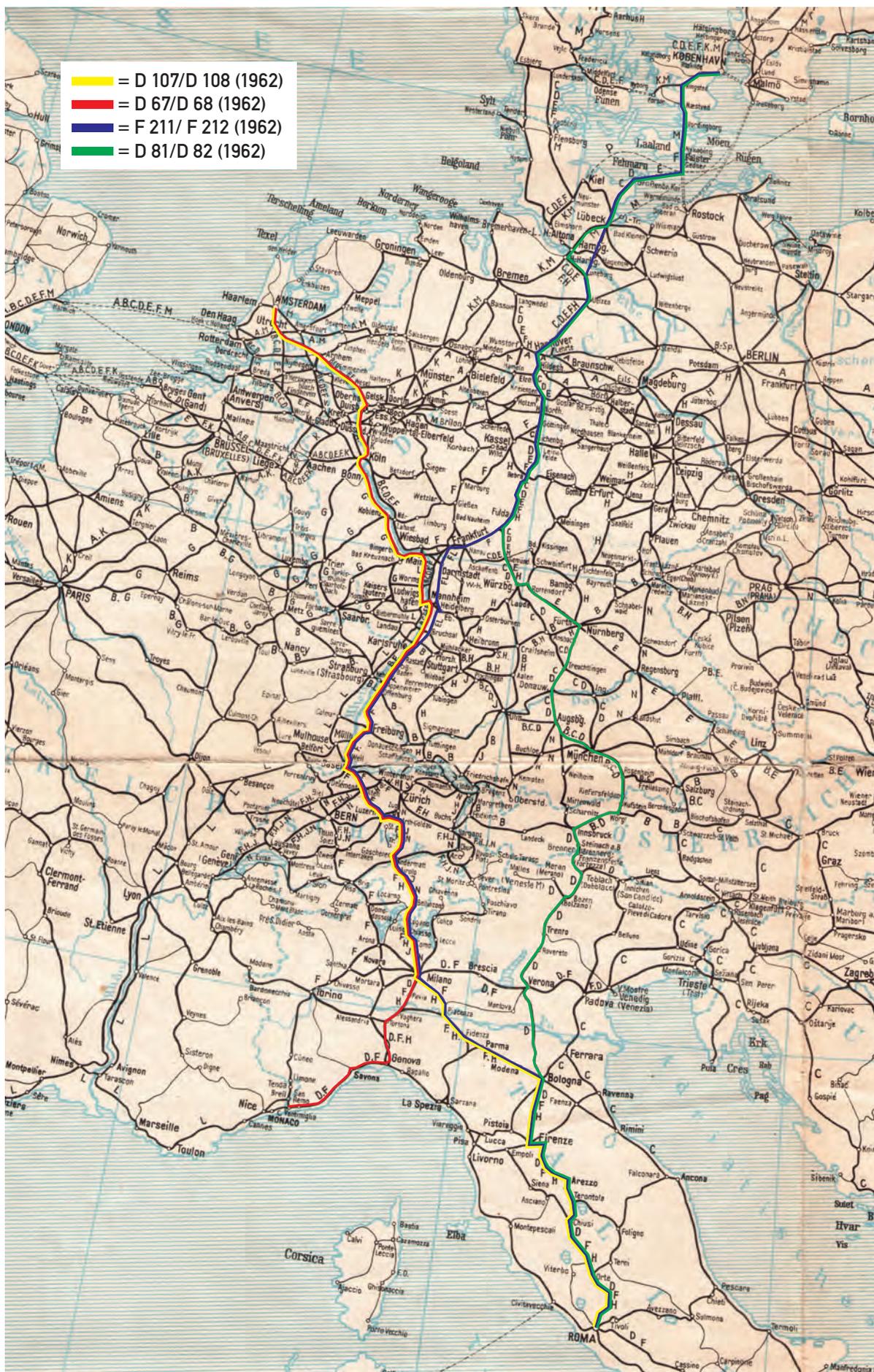
D 82/D 81 (1958)

Grossenbrode Kai — Hamburg DB BR 41
Hamburg — Würzburg DB BR 01/01.10
Würzburg — München DB E 18
München — Kufstein DB E 16
Kufstein — Brennero ÖBB 1145 und 1110
Brennero — Bolzano E 432/E 555
Bolzano — Roma Termini E 428/E 646

Um auf die europäische Integration der Eisenbahnen hinzuweisen, vergaben die Eisenbahngesellschaften 1953 einen Auftrag, ein Werbeplakat in verschiedenen Sprachen zu erstellen. Der Norweger Knut Yran gewann den Wettbewerb mit diesem Plakat.

Sammlung:
Spoorwegmuseum
Utrecht





Die Laufwege der
Alpen-überquerenden
Fernzüge

Grafik: Paul Hartman

- Plan N der NS (Bc4ü): Heris 12210-2 H0; ExactTrain hat angekündigt, auch diesen Wagen wieder auflegen zu wollen.
 - Den Kükenwagen könnte man aus einem Stalen D von Artitec umbauen. Wer den Schweizer F4ü haben möchte, suche sich einen Wagen von Metropolitan (7040) oder den etwas betagten Epoche-4-Fleischmann (5130).
- Dann der deutsche Teil:
- AB4üw-39: gibt es von Märklin/Trix (23334 in blau. In grün wird es die bestimmt auch gegeben haben.). Erfreulich ist, dass Brawa

die Schürzenwagen im letzten Jahr auch angekündigt hat.

- UIC-X Wagen der DB gibt es als AR4ümg, A4üm, AB4üm, B4üm, Bc4ümg von Ade, Piko, Roco und demnächst auch von Brawa. Es bleibt also die Qual der Wahl.
- Einen AB4ü gibt es als Hecht von Roco (etwas betagt) oder als Polni-



Der Plan K von Elotrails, hoffentlich demnächst wieder von ExactTrain! Das Modell wurde verfeinert mit Teilen von Weinert und Craftiq.



Das ist der Liegewagen Plan N von Heris. Der wird im Handel allerdings nur selten zu finden sein.



Der 6-türige Stalen D Gepäckwagen von Artitec. Bis 1962 dürften die Wagen alle blau gewesen sein. Einen 4-türigen Wagen könnte man zur Not auch nehmen.



Der AB Tipo57 von ACME. Uns gefällt die Farbgebung in zwei verschiedenen Farben Braun-Isabella so gut.



Ein sehr schöner Wagen von ACME ist der WLAB vom Typ U-Hansa. Es hat allerdings einiges an Nerven gekostet, bis der Wagen einigermaßen erträgliche Fahreigenschaften hatte. Eine Alternative wäre ein Typ S von LS Models.

schers Hecht von Brawa. Alternativ nimmt man einen AB4ü-35 von Fleischmann (5635).

- Einen WLAB der DSG gibt es in verschiedenen Varianten von Roco, Fleischmann (5633) oder Liliput.
- Wer die Schlieren-Wagen der SBB sucht, findet sie bei Tillig (ehemals Sachsenmodelle), Roco oder neuerdings auch bei Piko, allerdings sind letztere bis jetzt nur noch in der Epoche-4-Variante erschienen. Das wird sich, nehmen wir an, noch ändern. SBB-Wagen vom Typ Stahlbau gibt es von Roco.

Übrigens hat es von EloTrains und ACME mal ein Set Holland-Italien-Express gegeben: darin bekam man vier Wagen: der Plan K der NS, der Typ S der CIWL; einen Tipo 57 und einen Tipo 37 der FS.

Für den 62er Zug des D 68/F 212 könnte man für die WLA-Wagen den LS Models (49102) Typ P nehmen.

Den WR der DSG kann man mit dem Roco 28er (64742) oder dem BRAWA aus dem Rheingold Zug (46461) darstellen.

Wer einen D 68/D 168 zusammengestellt hat, kann mit dem gleichen Material auch einen D 108 zusammensetzen. Die Angaben werden hier deshalb nicht noch einmal wiederholt.

Triebfahrzeuge für unsere Züge gibt es genügend: 1100 der NS von Piko; 1100 und 1200 der NS von Roco; V 200 der DB von Roco oder Piko; BR 01/01.10 Ö1 von Roco, Brawa oder

Weinert; BR 38 von Weinert und seit kurzem auch von Roco; E 10 von Roco oder Piko; E 16 von Roco.

Die ÖBB 1145 gibt es als Kleinserienmodell von MSE. Die 1110 der ÖBB gibt es von Roco.

Die SBB Ae 8/14 gibt es als Modell von Roco oder Märklin/Trix. Lok SBB Ae 6/6 gibt es von ESU, Roco oder Märklin/Trix. Piko (51780) und Liliput (114714) haben eine Ae4/7.

Bei Piko oder Rivarossi gibt es die FS E 428. Von Roco und Rivarossi gibt es die E 636. Und schließlich hat Roco die E 432.

Und wenn wir diese Züge komplett in unsere Sammlung aufgenommen, mühsam ergänzt und gesupert haben, können wir eine Pause einlegen und dann gibt es nur noch eines: ab in den Süden! Wenn möglich mit der Bahn ...

Ich danke Robert Mrugalla, Niek Opdam, Urs Häni und Gertjan Duivestein für ihre Mitarbeit an diesem Beitrag. Ebenso Het Utrechts Archief (HUA), der Stichting Nederlandse Railverzamelingen (Robert Sirks) und der Eisenbahnstiftung (Joachim Bügel) für die freundliche Genehmigung zur Bildveröffentlichung 

Paul Hartman

Wer mehr wissen möchte:

- 1 <http://www.welt-der-modelleisenbahn.com/>
- 2 <https://retours.eu/nl/>
- 3 <https://hetutrechtsarchief.nl/>
- 4 <https://www.reisezugwagen.eu/>

5 <https://fahrplanspiele.wordpress.com/>

6 <https://db58.de/>

Außerdem:

Berühmte Züge 2, Der Alpen-Express, per Zug und Fähre von Rom nach Kopenhagen, 1952 – 1988, Hans Solch, Lok-online.de sowie Semaphor Sonderausgabe 2017, Kurswagen und Reisezüge über die Gotthardroute

Link 1



Link 2



Link 3



Link 4



Link 5



Link 6







**Handgefertigtes Zubehör
für alle Spurgrößen**

MODELLBAU MANUFAKTUR



www.hugwa.pl



Allagen in Allagen

Christoph Riegel Kurzmittteilung



English abstract: On Friday, October 11, the village initiative Allagen/Niederbergheim e. V. invited visitors to the Long Night of Museums at Haus Dassel. A visit to the Allagen modular railway station was actually planned for this event in 2022, but could only be made up for this year. FREMO friends made up for the visit.

Am Freitag, 11. Oktober hatte die Dorfinitiative Allagen/Niederbergheim e. V. zur langen Nacht der Museen in das Haus Dassel eingeladen. Eigentlich war schon 2022 ein Besuch des Modulbahnhofs Allagen zu diesem Event geplant. Aber Michael Löcken „kam was dazwischen“.

So wurde 2024 ein neuer Anlauf genommen, und Michaels FREMO

Freunde holten den Besuch nach. Zwei Schattenbahnhöfe, etwas Strecke und alle Module von Michael wurden aufgebaut und Freitagabend und Samstagvormittag vorgeführt. Vom



Links: Die Modellbahnausstellung mit Dokumenten zum Bahnhof Allagen und den Modulen von Michael Löcken im Haus Dassel in Allagen

originalen Bahnhof ist nichts mehr zu sehen, aber viele der Besucher konnten ihre Geschichten zu ihren Erlebnissen mit der Westfälischen Landes-Eisenbahn erzählen.

Den Kontakt zum Heimatverein hatte Michael in der Bauphase seiner Module aufgenommen, und es war eine gute Freundschaft entstanden. Auch das kann FREMO sein ☺

Christoph Riegel



Oben: Die Einladung zur Langen Nacht der Museen im Haus Dassel in Allagen

Links: Gut besucht – die Modellbahnausstellung rund um den Modell-Bahnhof Allagen der Westfälischen Landes-Eisenbahn

HOSENTRÄGER

Rail Systems GmbH

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

1st FREMO meeting in Slovakia

Juraj Karabínoš und Peter Sámel The first time

H0 and TT gauge. Modules are made to FREMO standards and railway traffic is managed accordingly. With increase of Slovakian FREMO members in recent years, an idea of the first official FREMO meeting in Slovakia raised.

The meeting was held from 12.6. to 16.6.2024. Focus was on freight transport in H0 and H0e gauge and modern epochs (5 and 6). Because in Slovakia and Czechia individual cargo wagons are still being transported (in 2023 it was 20 % of rail freight), we wanted to have almost all freight traffic as individual cargo wagons ordered by stations and industrial areas. The only regular block train was a coal train from the Hrabová coal mine.



Freight train with tank cars is crossing the border and leaving Slovakia

Deutsche Zusammenfassung: Regionale Modellbahntreffen hat es in der Slowakei schon regelmäßig gegeben. Die Module sind nach FREMO-Standard gebaut, und der Betrieb läuft nach FREMO-Grundsätzen. Mit einer Zunahme der Mitgliederzahlen in der Slowakei entstand die Idee zu einem ersten FREMO-Treffen in der Slowakei. Das Treffen fand von 12. bis 16. Juni mit viel internationaler Beteiligung in Pezinok statt, einem Ort in der Nähe von Bratislava. Der Schwerpunkt lag auf dem Güterverkehr in den Epochen 5 und 6 auf Normal- und Schmalspur der Baugröße H0.



Right: Freight express with grain

Local modular railway meetings in Slovakia are a regular thing in both

Bottom: Crossing of EuroNight trains "Metropol" and "Chopin" with exchange of the cars between the trains





to narrow gauge railway. In all it was more than 240 m of track.

The layout was representing the crossing of two international main lines: from Austria through Slovakia to Poland and from Hungary through Slovakia to Czechia with few local branches, which allowed us to simulate the real traffic in the Central Europe region: For example, crossing of EuroCity trains including 2 pairs of EuroNight trains with switching of coaches. In Epoch 6 the EuroCity trains were replaced by famous Austrian and Czech Railjet units. Connection to local branches was ensured by the passenger trains or motor units. We have also simulated Regional express trains which are operating be-

Left: Polish manipulation train

Bottom: Slovnaft Bratislava Refinery full of tank cars

Other block trains were added only if there were too many participants waiting for timetables and we wanted to shorten waiting times. Also, some passenger trains and historical tourist train run only "on demand".

Each day we ran three sessions of 12 model hours in 1:4 compression.

After a lot of effort, we found a suitable tennis hall with 1.200 m² in Pezinok, which is a small town on the outskirts of Bratislava and it is known for wine making.

We had 86 participants from Austria, Czechia, Germany, Hungary, Poland, Slovakia and two friends from as far as Sweden.

The hall was filled with 5 technical stations, 13 regular stations, 10 industrial areas and one transfer station



tween Vienna and Bratislava with Austrian push-pull train sets.

A part of the mainline from Poland to Slovakia was a double track which allows us to combine quite heavy freight traffic with tact passenger traffic. A part of the mainline also had the catenary. To have more realistic train sets, we decided to allow electric locos to haul the trains on the main lines, local traffic was ensured by diesel locos. We also simulated changing of the locos in the border stations.

Freight traffic was designed to supply the cargo from and to the industrial areas. We had several industrial areas in the layout: For example a coal mine, a quarry, an oil refinery, an oil depot, paper production, a concrete factory, a food refrigeration facility and many

Passenger train on Hungarian narrow gauge track – station "Kitajce"

other industries in the freight sections of regular stations. With this variety of industries, technical stations were rarely needed to supply goods that were not available in layout. Their purpose in the freight traffic was mainly as a hub where the cars were exchanged among the trains, and the storage for empty freight cars.

Distribution of goods was provided by direct trains between main stations (hubs) and then by local manipulation trains or industrial siding trains. All freight trains ran 2 to 3 times per session.

During the first two sessions we had to constantly add more and more

Freight train with tank cars on its route to Poland



EuroCity train "Hungaria" with Slovak loco called "Gorilla" and Hungarian coaches crossing the Slovak-Hungarian borders

freight wagons to satisfy demand and soon all trains were running with maximal number of axles and stations, so the industrial areas had a lot of work with shunting. Freight traffic was flowing nicely and on all loading places was a sufficient stockpile of goods orders.

The layout was built during Wednesday, with some finishing work on Thursday morning. The first setup of trains was more complicated, because a lot of trains were starting in sta-

Czech motor passenger train stopping in the station "Nižná Šebastová"



Freight express with cement from Slovakia is entering Polish

tions in the layout and not in technical stations, in order to achieve a more even distribution of trains and cargo among the layout since the beginning of the first session. Difficulties were further extended by fact, that almost all freight trains were contained with individual cargo and we didn't want to run short or even empty trains at the beginning of the meeting. The first two days were run in epoch 5, with changed to epoch 4 on Saturday morning.

As this meeting was highly international and we wanted smooth operation without language barriers, instruction meetings were held in two languages and all pre-meeting mail communication and texts in timetables in six languages.

We have organized photo shootings of Railjet and Nightjet trains in one of the stations during the meeting. Photo shootings of particular selected trains or locos are a tradition on meetings in Slovakia.

The meeting was run with a minimum of technical problems and the clock was stopped only for a few times. Through positive feedback from participants, we conclude this



as successful first FREMO meeting in Slovakia. We are planning to organize a FREMO meeting again in two years in 2026 and will keep focus of the meeting on individual freight traffic in epoch 5 and 6. We will even strengthen the international spirit of the meeting. All FREMO members with interest in modern freight traffic are welcome with their stations, sidings, or vehicles 🚂

Up: Group photo of participants of the meeting

Up left: Freight train from Poland is crossing borders to Slovakia.

Left: Freight train with mixture of cars, including coal cars with coal from "Hrabová" mine



**Juraj Karabínoš
und Peter Sámel**



Up: Meeting of Railjet and Nightjet train sets in station "Horná Stubňa"

MaGo
fiNescale



905 152 alt

**Gepäckwagen
der Selketalbahn**



905 151 ff

NEU

Feines für Spur N

in feinsten MODELL - BAHN Ausführung

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



905 152 neu

Bahnhof Straßberg/ Harz



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

Marc Bodem und Markus Meier Mit Modulen zum Polarkreis

English abstract: This summer Markus and I made a long journey to the far north across the Arctic Circle to the world's northernmost FREMO meeting in Bodø. After obstacles with train bookings and construction works, we managed to make the long journey with two small modules. One of the modules was completed on the way. Of course, railway topics were also on our schedule during the trip, including a visit to the Norwegian Railway Museum in Hamar. After a few changes in bookings and more than 3,700 kilometers of track, we reached Bodø after five days and were able to take part in the meeting there.

soltreffet 2024 zu fahren. Immer wieder wurde darüber gesprochen, und es kam die Idee auf, dass Module zum Treffen mitgebracht werden sollen.

Schließlich stand der Plan: Von Ulm (Marc) bzw. Frankfurt (Markus) mit Modulen per Zug nach Bodø. Wir entschieden uns, zwei kleine 50-cm-Module mit flachen Kästen als Doppeldecker mitzunehmen. Doch warum schon fertige Module mitnehmen? Das wäre ja viel zu langweilig! Mindestens ein Modul sollte auf dem Weg nach Bodø fertig gebaut und geschottert werden! Nun ging es an die Detailplanung der An- und Rückreise per Interrail-Ticket. Möglichst viele Fahrten sollten mit dem Nachtzug ab-

solviert werden, um Hotels zu sparen und um tagsüber die eine oder andere Unternehmung machen zu können.

In der Zwischenzeit mussten aber auch noch die Module gebaut und vorbereitet werden. Markus besorgte das Holz und die Kopfstücke und so ging es an Ostern los, war ich doch mal wieder in der Heimat. Natürlich konnten die Module nicht in den wenigen Stunden fertiggestellt werden, Markus stellte sie bis zu unserer Abfahrt alleine fertig.

Bis Freitag, den 21. Juni 2024, passierte nichts weiter, als dass unsere Vorfreude auf die Reise und das Treffen immer weiter wuchs. Um 13:52 Uhr teile mir die ÖBB per SMS mit, dass der geplante Nightjet wegen einer Störung nicht fahren sollte. Zügig wurde ein Alternativplan ausgearbeitet. So sollte es für mich per ICE in die Heimat gehen, wo ich übernachten sollte, um dann gemeinsam mit Markus am nächsten Morgen in Hanau zu starten. Schließlich begann meine Reise am Ulmer Hauptbahnhof bei 18 °C und Nieselregen mit ICE 592 um 18:01+5 Uhr nach Frankfurt Hauptbahnhof, den ich um 20:15 Uhr mit 7 Minuten Verspätung erreichte.



Marc und Markus bei den Holzarbeiten für die Module.

Foto: Markus Meier

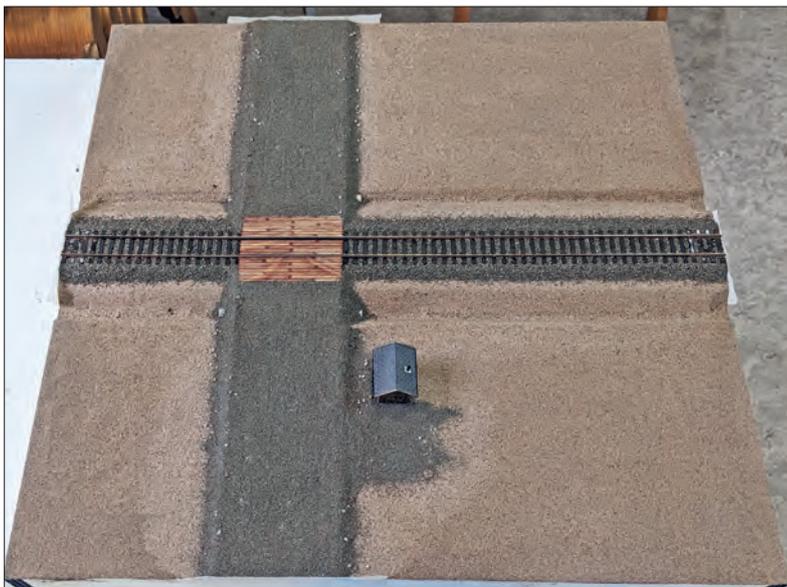
Schon vor ein paar Jahren fragte Markus unsere Truppe, ob wir doch mal an einem weiter entfernten FREMO-Treffen im Ausland teilnehmen wollen. 2022 führte ihn ein Urlaub ans Nordkap, auf die Lofoten und nach Bodø. Durch Zufall bemerkte er kurz vorher, dass ein FREMO-Treffen in Bodø kurz nach seiner Reise stattfinden würde. Auch wenn er das Treffen um nur vier Tage verpasste, konnte er zumindest an einem Vereinsabend des „Saltan Modelljernbane Klubb“ in Bodø teilnehmen.

2023 sollte es auch mich auf die Lofoten und Bodø verschlagen, aber ganz ohne FREMO-Treffen, findet doch das Midnattssoltreffet nur alle zwei Jahre statt. So wuchs langsam die Idee, doch nach Bodø zum Midnatts-



Ein Modul beinhaltet einen Bahnübergang – hier vor dem Sanden und Schottern.

Foto: Markus Meier



ten wir den Rest aus vorangegangenen Besuchen schon, jedoch gibt es ja im MiWuLa ja immer wieder Neues zu entdecken.

Gegen 20:00 Uhr machten Markus und ich uns zum Hamburger Hbf auf, um den EN 13402 nach Stockholm zu erreichen. Mit vielen anderen Reisenden wartend, kam 10 Minuten vor Abfahrt eine Gleisänderung von Gleis 14 auf Gleis 5, an dem der Zug dann aber pünktlich abfuhr. Nun wollten wir ja aber noch unser eines Modul fertig gestalten. Es musste geschottert werden. Da in dem 2.-Klasse-Abteil, keine richtigen Tische vorhanden sind, mussten wir unser Modul auf einem abgedeckten Waschbecken abstellen. Obwohl der Zug besonders

Das Modul nach erfolgreichem Sanden und Schottern, bereit zum Begrasen

Foto: Markus Meier

Nach einer kurzen Nacht ging es für Markus und mich am Samstag an Gleis 7 des Hanauer Hauptbahnhofs zusammen mit unserem Modul im ICE 672 nach Hamburg Hbf. Um 6:10 Uhr, mit 3 Minuten Verspätung, begann unsere über 3.700 km lange Zugfahrt. Auf der Fahrt sollte es aber ein besonderes Treffen geben. Der ausgefallene, aber leere Nightjet-Zugteil lieferte sich mit uns ein Wettrennen nach Norden, was wir nach mehreren jeweiligen Überholungen jedoch für uns entscheiden konnten. So erreichten wir Hamburg um 9:40 Uhr. Und was macht man in Hamburg? Natürlich einen Besuch im Miniatur Wunderland. Besonderes Highlight war für uns der fertige Monaco-Abschnitt, der einfach faszinierend ist. Zwar kann-



ICE 592 als Baureihe 412 im Frankfurter Hbf

Foto: Marc Bodem



bei Weichenüberfahrten doch stark ruckelte, meisterten wir das Schottern gut. Ebenso das Tränken des Schotterers mit Schotterkleber. Dann standen noch ein paar Büsche auf dem Plan, die schnell mit Weißleim positioniert werden konnten. Nach einem kurzen Snack ging es kurz hinter der dänischen Grenze ins Bett. Am nächsten Morgen war klar: der Plan war aufgegangen, das Modul verschob sich über Nacht nicht und der Schotter war fest! Nach dem inkludierten Frühstück im Halbspeisewagen der SJ, der uns in Malmö beigestellt wurde, erreichten wir Stockholm 8 Minuten vor Plan am Sonntag um 9:49 Uhr. Nachdem wir unser Gepäck und die Module in den wirklich teuren Schließfächern (7 €/Std) in Stockholm C verstaut hatten,

Markus, der Modul-Doppeldecker und Marc am Hanauer Hbf.

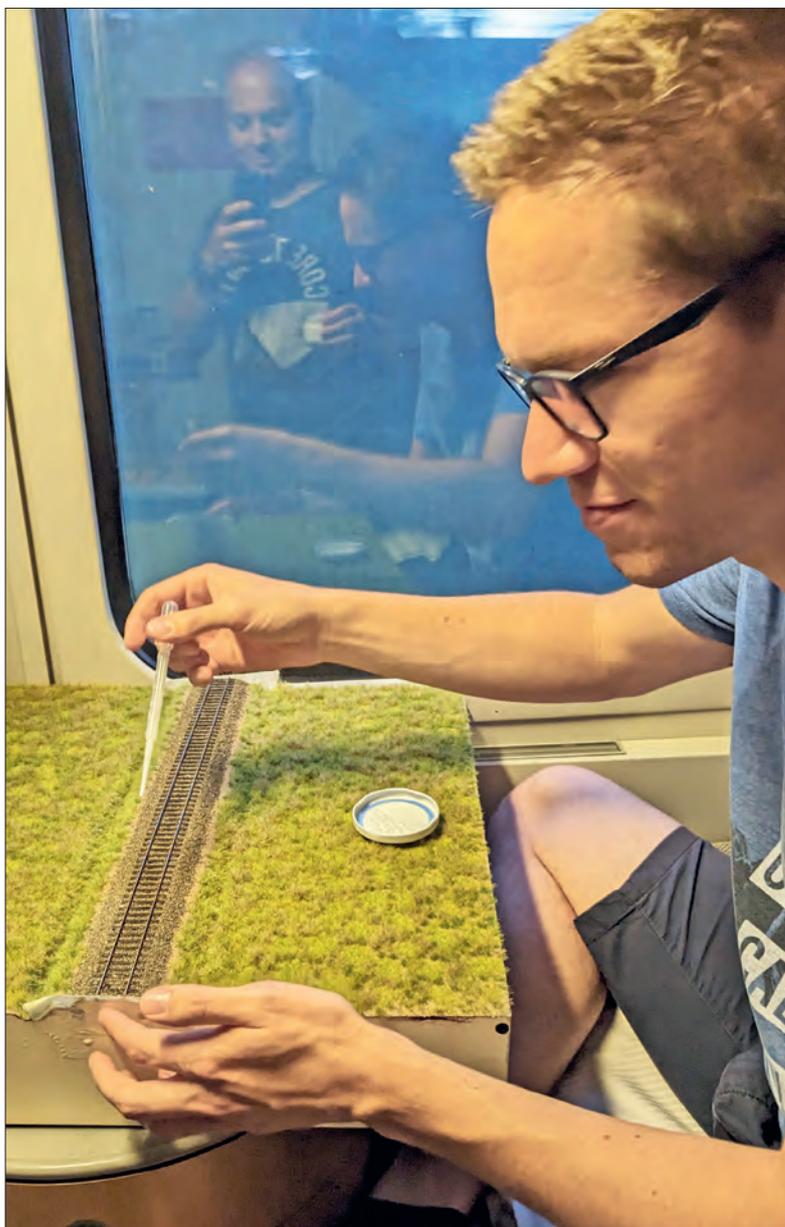
Foto: Markus Meier

FREMO Gruppen

machten wir uns auf in Richtung Stadt zu den klassischen Sehenswürdigkeiten. Da unser Zug nach Oslo schon um 15:30 Uhr abfahren sollte, ging es bald schon zurück nach Stockholm C. An Gleis 12 angekommen, mussten wir feststellen, dass unser Zug aufgrund von Signalstörungen in Katrineholm Verspätung haben würde. Der Bahnsteig war voll und die Verspätung wuchs auf 45 Minuten. Wie gut, dass wir mit den Modulen eine Sitzmöglichkeit dabei hatten. Mit 53 Minuten Verspätung fuhr der Zug in Richtung Norwegen ab, und wir nahmen auf den reservierten Plätzen der 1. Klasse Platz. Nach einer fast 7-stündigen Zugfahrt, die mit Eisenbahn-Zeitschriften überbrückt wurde, erreichten wir Oslo S mit 58 Minuten Verspätung.

Markus beim Schottern des Moduls auf dem Waschbecken des Schlafwagens.

Foto: Marc Bodem



Marc beim Verteilen des Schotterklebers

Foto: Markus Meier

Am folgenden Morgen (Montag) ging es dann mit VY nach Hamar, zum norwegischen Eisenbahnmuseum. Ein Dampflokpfiff weckte unsere Aufmerksamkeit. Zu unserer Verwunderung fuhr dort tatsächlich eine kleine Schmalspur-Dampflok mit drei historischen Wagen auf einer ca. 500 m langen Strecke vom Eingangsgebäude bis zum anderen Ende des Museumsgeländes. Vor der Rückfahrt sprachen wir im Führerstand mit dem Lokführer, der auch Deutsch konnte. So durften wir die Rückfahrt auf dem Führerstand genießen. Beim weiteren Besuch des Museums bekam ich jedoch eine schlechte Nachricht. Der Nachtzug nach Trondheim sollte aufgrund einer technischen Störung ohne unseren gebuchten Schlafwagen fahren. Für uns war klar, dass eine Fahrt über Nacht ohne Schlafwagen für uns nicht in Frage kam. Schnell wurde das Ticket per Entur-Chat storniert und ein Zug für den nächsten Tag gebucht. Am Ringlokschuppen im Bahnhof Hamar konnten wir durch die rückseitigen Fenster noch den ein oder anderen historischen Schatz ausmachen, darunter auch eine sehr gut erhaltene D 13. Der Tag neigte sich dem Ende entgegen und es ging wieder zurück nach Oslo, um dort im Hotel zu übernachten.

Am nächsten Tag (Dienstag) ging es dann mit F 6 um 10:02 Uhr von Oslo S nach Trondheim S, das wir um 16:53 Uhr erreichen sollten. Die Baureihe war ein ehemaliger Type 73,



der jetzt von SJ Norge betrieben wird. Der Zug war sehr ausgebucht, leerte sich aber zusehends ab Dombås. So konnte doch auch unser Modul die tolle Landschaft genießen. Mit fast einer Stunde Verspätung erreichten wir Trondheim, das wir, nachdem das Gepäck wieder im Schließfach verstaut war, etwas erkundeten. Nach einem Spaziergang am Fjord, japanischem Essen und anschließendem Standrundgang ging es zum Bahnhof, um unsere letzte Etappe über den Polarkreis nach Bodø anzutreten. Wir holten unsere Schlüsselkarte fürs Schlafabteil am Check-in Schalter

Links: Historischer Dampfzug des Norsk Jernbanemuseum mit Lok "Setskogen" aus dem Jahr 1909.

Foto: Marc Bodem



im Bahnhofsgebäude, dann ging es zum Bahnsteig, an dem wir sehnsüchtig auf die Baureihe Di 4 warteten. Etwa 15 Minuten vor Abfahrt kam Di 4 654 und stellte den Zug bereit. Fix wurde das Gepäck in unserem Abteil am Ende des Zuges verstaut. Dann ging es nach vorne zur Lok, um die Geräuschkulisse und den Anblick der Lok zu genießen. Kurz darauf begann der letzte Teil unserer Reise in einen Abend, an dem die Sonne nicht mehr untergehen sollte. Das Schlafabteil war ziemlich komfortabel und nach einer ruhigen Nacht erreichten wir Bodø stasjon pünktlich am Mittwoch Morgen um 9:05 Uhr. Dort endete unsere Fahrt nach über 3.700 km auf Schienen, und es ging weiter mit vielen norwegischen Zügen im Maßstab 1:87, inklusive mehrerer Di 4. Den Bericht findet ihr bei den Treffenberichten weiter hinten in diesem Heft 📄

Die Module erweisen sich als praktische Sitzgelegenheiten bei Verspätungen.

Foto: Marc Bodem



Am Ziel angekommen: Di4 654 mit unseren Modulen in Bodø stasjon.

Marc Bodem und Markus Meier

Foto: Marc Bodem

Philipp Masmeyer

Was macht der PC hier?

English abstract: In Hp1 Modellbahn 2 2024 Moritz Hebert highlights the rising usage of Computers at FREMO meetings and their influence on the people's interaction and on the meeting's attitude. Computers can be tool, model and convenient addition as well. This is a comment about its technical aspects and social consequences.

Als ich Moritz Heberts Editorial in Hp1 Modellbahn Heft 2 2024 las, in dem es außer der Zunahme von entspannt ruhigen Treffen um die Zunahme von PC-basierten Systemen ging, war ich tatsächlich im ersten Moment etwas aus meiner gewohnten Perspektive gerissen. Wenn man stark in einer Sache involviert ist, hat man wenig Einschätzungsvermögen für seine Außenwirkung, insbesondere aus der Perspektive von Leuten, bei denen diese Technik nicht zu ihren Schwerpunkten zählt.

Ich möchte an dieser Stelle einerseits Information über die Zusammenhänge Block, ZN und PCs vermitteln und andererseits selbst Stellung dazu beziehen. Dabei ist mir wichtig, Fakten und Meinung gut zu trennen.

Streckenblock

Zu den Fakten zählt, dass der Streckenblock, den wir im FREMO aufbauen, eine Modellumsetzung ist, die die Funktionen vieler Vorbild-Bauformen vereinheitlicht. Die ersten elektrischen Verbindungen zwischen Bahnhöfen wurden mit Telegrafleitungen realisiert, die für jedes Blockfeld einzeln den mit der Kurbel induzierten Strom übertragen, während wir heute digitale Datenleitungen verwenden, in denen die Informationen nicht notwendigerweise direkt übertragen werden. Im FREMO verwenden wir dazu zwischen den Bahnhöfen eine neunpolige Sub-D-Leitung, die die über alle Blockbauformen vereinheitlichten Te-

legramme wie zum Beispiel „Vorblick“ oder „Erlaubnisabgabe“ übermitteln. Die Teilnehmer dieser Leitung waren im Ursprung ausschließlich Blockkisten, die den Streckenblock an jedem Stellwerk ermöglichen, das seine Zustände mit Kontakten übermittelt und seine Ausfahrtsignale verriegeln lässt (Bahnhofsschnittstelle). Später kamen PC-Stellwerke wie Elekdra und EStW hinzu. Da diese Programme die Blocklogik anstelle der Blockkiste implementieren, verringert sich der Hardwareaufwand von einer Blockkiste zu einem USB 2-Block, also einem simplen Adapter ohne Intelligenz, der die Blockleitung zugänglich macht. Als weiteren Schritt für den Fall, dass eine Strecke nur noch PC-Stellwerke dieser Art besitzt, werden die Blockleitungen durch ein LAN ersetzt und die Blocktelegramme über das Protokoll TCP/IP übertragen.

Zugnummernmeldeanlage (ZN)

Block und ZN werden mittlerweile häufig gemeinsam erwähnt, verwendet und ausgeführt. Das lässt ohne Hintergrundwissen die Trennung der beiden Systeme manchmal unscharf werden. Die Zugnummernmeldeanlage hat überhaupt keine sicherungstechnische Bedeutung. Sie verriegelt kein Signal und blockiert keine Strecke. Die in ihr enthaltenen Informationen über Zugläufe werden nicht (und dürfen nicht) zur Freimeldung der Strecke verwendet werden. Dieses System horcht lediglich auf die Lage der Weichen und stellt über einen Signalhaltfall fest, dass der vor dem Signal befindliche Zug nun (entsprechend der Weichenlage) im Abschnitt hinter dem Signal stehen muss. Diese Informationen genügen zur Zuglaufverfolgung. Weitere Funktionen wie das Anbieten einer Zugnummer ersetzen das Zugmeldeverfahren am Telefon, jedoch nicht die Sicherung der Strecke.

Im FREMO entstand die Zugnummernmeldeanlage auf Basis vernetzter PC mit einem Server (auch ein PC im Netzwerk) als zentralem Element. Bis heute ist dies vom Streckenblock getrennt. Diverse Hardware-Entwicklungen im FREMO ermöglichen aber die Verwendung vorbildgerechter Technik zur Bedienung dieser Anlage. Dazu zählen die DET/EKA, also ein Pult mit physischen Tasten und einer Matrix-Anzeige. Dazu zählen auch Displays, die sich vorbildgerecht in die Oberflächen von Spurplanstellwerken einbauen lassen. Zusammen mit der DET/EKA ist der PC nur noch ein ausführendes Gerät, wird aber weder zur Anzeige noch zur Eingabe verwendet.

Bei den PC-basierten Stellwerken Elekdra und EStW ist die Zugnummernmeldeanlage komplett in der Oberfläche und Programmlogik implementiert.

Die Verwendung von PC auf FREMO-Treffen

Der Versuch, sich den Stellwerken des Vorbilds anzunähern, die seit über einem Jahrhundert einen unglaublich großen und vielfältigen Material- und Technikaufwand darstellen, ist im Modell nach meiner Erfahrung eine lange Reise. Während das Modell der Außenanlage um den Faktor des Maßstabs verkleinert wird, bleibt das Stellwerk eigentlich gleich groß. Während man dank (oder eher trotz) immer mehr angelesenen Vorbildwissens einen schwierigen Kompromiss aus Komplexität, Bedienbarkeit ohne Fahrdienstleiterausbildung, Spaß an der Technik, zeitlicher Begrenzung und Transportgewicht finden muss, gibt es viele Zwischenschritte. Abgesehen von der Stellwerkstechnik hat man ja auch noch Module dabei, die ebenso auf Treffen getestet werden wollen und bei weitem nicht nur aus den Elementen der Sicherungstechnik bestehen, sondern noch alle anderen vielfältigen Aspekte unseres Hobbys

wie Gestaltung, Betrieb, Szenerie und so viele weitere Details abbilden. Verständlicherweise steht beim ersten Einsatz auf einem Treffen kein ausgefeiltes, vorbildgerechtes Stellwerk neben dem Bahnhof, wenigstens ist das nicht der Normalfall. Meiner Meinung nach ist es ein normaler Zwischenschritt, genauso wie ein Modul erst betrieblich erprobt wird, bevor die Reparaturmöglichkeiten nach Schotterung und Gestaltung abnehmen. Dieser Zwischenschritt in Bezug auf das Stellwerk kann ein PC sein. Es kann auch ein kleines Pult mit unvorbildgerecht leuchtenden Spielautomatentasten sein oder ein blaues Märklin-Kästchen mit grünen und roten Knöpfen. Es ist auf jeden Fall eine komfortable Testumgebung, für die der Besitzer allein entscheidet, ob sie bereits Weichen verriegeln kann, Ersatzsignale schaltet, Bahnhofsschnittstellen ansteuert oder sich überhaupt an ein Vorbild anlehnt. Ich für mich persönlich habe entschieden, all diese Punkte bereits im Provisorium (einem kleinen Pult mit leuchtenden Spielautomatentasten) umzusetzen, weil mir diese Funktionen im Betrieb immer wichtig sind, bis ich mich zur Umsetzung eines vorbildgerechten Stellwerks aufraffe. Die Gefahr an dieser Situation ist, dass sie eine Komfortzone bildet. Ich kann es jetzt so lassen und nichts Schlimmes passiert. Hätte ich das mit einem PC gemacht, so wäre das die von Moritz

beschriebene Situation. Der einzige in meinen Augen vorbildgerechte Endzustand inklusive Verwendung eines PCs ist der, in dem auch der PC Teil der Modellumsetzung ist. Das ist nur mit der Verwendung von am Vorbild orientierter Software (wie einem EStW) auf einem Treffen der entsprechenden Epoche (also ab 1993) der Fall. In allen anderen Fällen sind meiner Meinung angeschaut und zur Bedienung verwendete PCs dasselbe wie Kippschalter. Das ist kein Urteil über die Menschen, die das tun, denn jeder geht in seiner Modellumsetzung Kompromisse ein, die von einem jeweils thematischen Insider als verbesserungswürdig angesehen werden können, und wir sollten nicht jedem jeden Anspruch auferlegen, bis in ihm die Freude am Hobby erstickt.

In der Hoffnung, dass die allgemein steigende Begeisterung für Stellwerks-technik an der Tastatur nur einen kurzen Zwischenhalt macht, wünsche ich viel Erfolg bei weiteren interessanten Stellwerksbauten ☺

Philipp Masmeier



Hp1 in eigener Sache

Unser Hp1 Modellbahn ist eine Vereinszeitschrift. Deshalb wird diese Zeitschrift auch von einem kleinen Kreis von Mitgliedern – dem Redaktionsteam – „gemacht“. Das bedeutet allerdings nicht, dass dieser kleine Kreis von Mitgliedern auch die Zeitschrift „schreibt“. Aus diesem Grunde ist unsere freundliche Bitte: Schickt uns neue und interessante Artikel, um damit aus „unserem“ Hp1 Modellbahn eine Zeitschrift „von (Betriebs-) Modellbahnern für Modellbahner“ zu machen.

Die Artikel bitte als Word-, Open- bzw. LibreOffice- oder Text-Datei via E-Mail versenden. **Die Bildauflösung sollte 300 dpi bzw. mindestens 1.800 × 1.200 Pixel betragen. Das entspricht etwa 150 × 100 mm. Das ist deshalb wichtig, weil es leider immer wieder vorkommt, dass die Bilder einen zu geringen Datenbestand haben und dann praktisch nicht brauchbar sind.**

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

Euer Redaktionsteam

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.

Bernd Schneider Informationsfundus

English abstract: Most FREMO members are certainly familiar with the list of all Hp1 articles. As a relatively new member, it was and is also a frequent starting point for me when searching for information. Inspired by conversations with members of 'my' Regionalgruppe Spur 0 Südwest and my own convenience, I added the missing issues starting at issue 1 2021 and adapted the new entries to my own search behavior. This includes adding the authors' names, using a few more keywords to characterize the entries, adding a column for personal comments or markings and changing the selection options to match the structure and scope of the keywords.

Das aktuelle Erscheinungsbild des Gesamtinhaltsverzeichnisses

Abbildungen: Bernd Schneider

Mitgliedern „meiner“ Spur-0-Regionalgruppe Südwest wie auch der eigenen Bequemlichkeit geschuldet habe ich die fehlenden Beiträge der Hefte ab Ausgabe 1 2021 nachgetragen – es sind jetzt 1938 – und die neuen Einträge an mein eigenes Suchverhalten angepasst.

Dazu gehörte die Aufnahme der Autor:innen-Namen, das Vergeben einiger weiterer Schlagworte, das Einbauen einer Spalte für persönliche Anmerkungen oder Markierungen und das Ändern der Selektionsmöglichkeiten.

Die augenfälligste Änderung am Datenbestand ist die Abkehr von den Schlagworten in Textform zugunsten einer Kreuz-/Nicht-Kreuz-Schreib-

dabei die Farbe der Zeilennummern am linken Fensterrand von schwarz auf blau.

Durch die Interpretation als Schlagworte – oder neudeutsch „tags“ – müssen diese nicht mehr zwingend in einer hierarchischen Beziehung zueinander stehen, was sowohl die Aufnahme neuer Schlagworte wie auch das Überführen der beiden vorhandenen Schlagwortsysteme deutlich vereinfacht.

Neben der Umsortierung der Spalten Titel usw. an die linke Seite fällt vor allem die neue erste Spalte auf: Sie kann recht universell für persönliche Notizen oder Angaben genutzt werden.

Ich verwende sie beispielsweise als Markierung für eine „Leseliste“, wann immer mir beim Durchblättern einer Ausgabe etwas Lesenswertes auffällt, was aber nicht in den aktuellen Lese- oder Arbeitsfluss passt.

Ebenso könnten hier Loknummern von Fahrzeugbildern, Hinweise auf

Hp1 Modellbahn

Markiert	Titel - Untertitel	Autor(en)	Jahrgang	Heft	Seite	Events	Bahnen	Schienenfahrzeuge	Anlagen/Module	Hochbauten	Themen	Betrieb	Inhalt
	Zum Glück kein Geistertreffen - 19. Regionaltreffen Rhein-Neckar	Rasmus Urbschat	2022	01	35	x							
	H0m-Schmalspur-Betrieb - H0m-Arrangement in Hochdorf-Asse	Markus Monzel	2022	01	36	x							
	Viel Neues nach zwei Jahren - Spur 1e Treffen in Gochsheim	Michael Neumann	2022	01	37	x							
	Vor 60 Jahren - der neue Rheingold	Robert Mrugalla, Paul Hartm	2022	02	4								
	Nur an Markttagen - Französischer Kleinbahn-Marktzugbetrieb	Norbert Ortlieb	2022	02	14		x						x
BS	Güter Kohlen säure - Ladestellen für Kesselwagen	Christian Sauer	2022	02	18								x
	Wie wird man FREMOiker?	Günter Bonnekoh	2022	02	21	x							
	Ilsee 3.0 - Ein Traditionsmodul - modernisiert ...	Rolf Höhmann	2022	02	24								
BS	Lenz LV 102 plus RSCLD-Bausatz von Möllehem gleich Railsync	Knut Habicht	2022	02	28				x				x
	Privatbahn am richtigen Ort - Holsteiner Lokaltreffen in Barmstedt	Martin Schmidt	2022	02	31	x							
	10mal in die H0elle und zurück! - H0e/H0-Treffen in Haag/Niede	Berhold Wittig	2022	02	33	x							
	2. Anlauf mit Erfolg - FREMO-87 Treffen in Gochsheim - 3. bis 6	Joachim Reinhard	2022	02	34	x							
	Kiv 96 mit Licht und Sound - Ein detaillierter Umbaubericht zum	Thomas Kern	2022	03	4								
	Coils und Bleche ... - Über Abmessungen und den Transport vor	Klaus Weibezahn	2022	03	11								
	Von Wasser und Zügen ... - Die Geschichte des Bahnhofs Hoek	Robert Mrugalla, Paul Hartm	2022	03	20		x						x
	Anstößeln und drahtlos! - Die neue Digitalzentrale Intellibox 2ne	Heiko Herholz	2022	03	30								
	D 52 Costende-Wien-Express im Sommer 1964	Paul Hartman, Robert Mruga	2022	04	4		x						

Das Verzeichnis aller Beiträge unserer Zeitschrift Hp1 ist sicher den meisten FREMOiker:innen wohlbekannt. So ist und war es auch für mich als relativ neues Mitglied im FREMO eine häufige Anlaufstelle bei der Suche nach Informationen. Angeregt durch Gespräche mit anderen

Hersteller usw. aufgenommen werden. Hilfreich kann auch sein, die Ergebnisse mehrerer Suchen zu speichern und mit der Excel-eigenen Filterfunktion später über die Markierungen wieder abzurufen. Wird die Spalte nicht benötigt, kann sie ausgeblendet werden.

Durch Auswählen der Schlagworte wird die sichtbare Auswahl der Beiträge zunehmend eingeschränkt, da die Schlagworte „logisch Und-verknüpft“ sind. Zur Signalisierung wechselt

Hersteller usw. aufgenommen werden. Hilfreich kann auch sein, die Ergebnisse mehrerer Suchen zu speichern und mit der Excel-eigenen Filterfunktion später über die Markierungen wieder abzurufen. Wird die Spalte nicht benötigt, kann sie ausgeblendet werden.

Die verwendeten Schlagworte sind in Gruppen eingeteilt.

Events	Bahnen	Schienenfahrzeuge	Anlagen/Module	Hochbauten	Themen	Betrieb	Inhalt
Fremo allgemein	Schmalspur allgemein	Dampflokomotiven	allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	Bericht
Fremo-Treffen	im Ausland	Elektrolokomotiven	Oberleitung	Bahnhöfe	Fahrplan	Fahrplan	Tipps/Arbeitstechniken
Fremo-Jahrestagung	Schmalspur allgemein	Diesellokomotiven	Signaltechnik	Bw/Lokbehandlung	Güterverkehr	Güterverkehr	Baubeschreibung
Normen/Richtlinien	allgemein	Triebwagen/-züge	Strecke und Tunnel	Stellwerke	Ladegut	Ladegut	Bauplan/-zeichnung
Treffen/Tagungen/Messen	Dampflokomotiven	Personenwagen	Gleis- und Weichenbau	Industrieanlagen	Umbauten	Umbauten	Gleisplan
in Deutschland	Elektrolokomotiven	Güterwagen	Brücken	Wohnhäuser	allgemein	allgemein	
im Ausland	Diesellokomotiven	Dienstfahrzeuge	allgemein	Elektrik/Elektronik	allgemein	allgemein	
Schmalspur	Triebwagen/-züge	Straßenbahnen	Oberleitung	Digitaltechnik	allgemein	allgemein	
allgemein	Personenwagen	Straßenverkehr	Signaltechnik	Computer	allgemein	allgemein	
Dampflokomotiven	Güterwagen		Strecke und Tunnel	Vorbild	allgemein	allgemein	
Elektrolokomotiven	Dienstfahrzeuge		Gleis- und Weichenbau	Modell	allgemein	allgemein	
Diesellokomotiven	Straßenbahnen		Brücken	Umbauten	allgemein	allgemein	
Triebwagen/-züge	Straßenverkehr		allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
Personenwagen			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
Güterwagen			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
Dienstfahrzeuge			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
Straßenbahnen			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
Straßenverkehr			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	
			Signaltechnik	allgemein	allgemein	allgemein	
			Strecke und Tunnel	allgemein	allgemein	allgemein	
			Gleis- und Weichenbau	allgemein	allgemein	allgemein	
			Brücken	allgemein	allgemein	allgemein	
			allgemein	allgemein	allgemein	allgemein	
			Oberleitung	allgemein	allgemein	allgemein	

Alle anderen Felder sind gegen unabsichtliches Überschreiben geschützt. Der sogenannte Blattschutz kann aber ohne Passwort aufgehoben werden (Excel: Überprüfen – Blattschutz aufheben).

Geplant ist das regelmäßige Ergänzen um die neuen Hp1-Ausgaben wie auch sukzessiv das Anpassen der zurückliegenden Beiträge.

Damit die eigenen Notizen nicht mit jeder neuen Ergänzung des Gesamtinhaltsverzeichnisses verloren gehen, sollten die neuen Einträge per Kopieren und Einfügen aus der neuen Datei unten an die vorhandene Auflistung angefügt werden ☒

Bernd Schneider

Mitarbeiter gesucht!

Sollte es jemanden im Verein geben, der beruflich Statistiken erstellt und gerne mal Auswertungen für den Verein machen möchte, soll er sich doch bitte bei Moritz Hebert melden. Wir können anonymisiert Daten zur Verfügung stellen. Auswertungen zu den Mitgliedsländern zum Beispiel wären sicher auch interessant.

Employees wanted!

If there is anyone in the club who compiles statistics for a living and would like to make evaluations for the club, please get in touch with Moritz Hebert. We can provide anonymized data. Evaluations of the member countries, for example, would certainly also be interesting ☒

Moritz Hebert

Ivo Cordes – Ein Nachruf aus persönlicher Sicht

English abstract: A man of the first (FREMO) hour is no longer with us. Ivo Cordes died on July 31, 2024. Anyone who has read the article on the FREMO homepage about the founding of our association knows that he was one of the people who met for the first exchange on September 26, 1981 in Nienburg.

Meinen ersten „Kontakt“ zu Ivo hatte ich im April 1980, nicht persönlich, sondern durch seinen Beitrag „Güterwagen in Umlauf gebracht“ im „Eisenbahn magazin“. In diesem Artikel über sieben Seiten beschreibt er das Rangieren von Güterwagen auf der Modellbahn, gespickt mit vielen für ihn so typischen Schaubildern und Skizzen. Und der guten Ordnung halber ist am Ende des Artikels vermerkt, dass diese Ideen aus Amerika und den dortigen Modellzeitschriften entstammen. Ivo hatte sie auf deutsche Verhältnisse umgeschrieben.

Der nächste Schritt war die Beitragsreihe „Betrieb im Modell“, ebenfalls im EM, von Februar 1983 bis August 1984. Im neunten Teil dieser Serie propagiert Ivo das „Fahren im Team“, also Betrieb mit vielen Mitspielern. Wenn in diese Zeitspanne auch die ersten Schritte des FREMO fallen, ist das sicherlich kein Zufall. Jedenfalls fanden diese Ideen in unserem Verein auch gleich rege Verbreitung (Güterwagenumlauf – Hp1, Dezember 1984; Verkehrsströme – Hp1 Heft 4 1984).

Und nicht nur die Betriebsideen von Ivo wurden beim FREMO gelebt, auch grundlegendes zu Modulen hat er beigesteuert (Joker Module – Hp1 Heft 3/4 1986).

Nachdem ich selber 1986 zum FREMO kam, bin ich Ivo schnell auf

vielen Treffen begegnet. So hatte er für die JHV in Gütersloh natürlich den Fahrplan geschrieben (Hp1 – 2 1987), ebenso für das erste „Mega-Arrangement“ in Hanau (Hp1 2 und 3 1989). Auf diesem Treffen hat er auch mit einer Software für den Güterwagenumlauf experimentiert, die sich aber nicht durchsetzen konnte.

Wir haben in diesen Jahren einen regen Austausch nicht nur über Betriebliches gehabt. Der schloss auch einen spontanen, persönlichen Besuch nach einer Recherche nach Erwitte hier in Rheda ein. Er war ein zurückhaltender Mensch, der bei seinen späteren Besuchen auf FREMO-Treffen häufig nicht erkannt oder von Neumitgliedern wahrgenommen wurde. Aber er war's wohl zufrieden, einfach zu schauen, wie die Mitspieler nach seinen Ideen Betrieb machten.

Viele FREMOiker sind in den Jahren seit damals in den teilweise sehr großen Schuhen von Ivo in Sachen Betrieb und Fahrplan unterwegs gewesen. Er hat mit diesen Schuhen dem FREMO das Laufen beigebracht. Und wenn ich heute, ein paar Tage nach Rheda 2024 diese Zeilen schreiben möchte ich mich sehr herzlich bei Ivo Cordes bedanken für diesen so wunderschönen Aspekt unseres gemeinsamen Hobbys ☒

Christoph Riegel



Hinweis!

Dieser Ausgabe des Hp1 Modellbahn liegt die Jahresrechnung für 2025 sowie die Einladung zur Jahreshauptversammlung am 3. Mai 2025 in Lichtenvoorde bei. Bei den Mitgliedern, die zum Ende des Jahres 2024 ihren Austritt erklärt haben fehlen diese beiden Schreiben.

Please note!

Together with this issue of Hp1 Modellbahn you find the invoice for the annual subscription 2025 and the invitation to the annual general meeting, taking place on May 3rd, 2025 in Lichtenvoorde. Members that leave FREMO by end of 2024 will not get these documents ☒

Die Redaktion



English abstract: On September 30, our former member Prof. Winfried Schmitz-Esser passed away at the age of 91. Most model railroaders outside of FREMO are probably familiar with his commitment to scale railroad modeling that is true to the original in all its facets. He was always a welcome guest, especially at the meetings of the FREMO:87 group, and was happy to share his many years of experience.



Winfried bei der Präsentation eines Selbstbau-Gleis-Musters

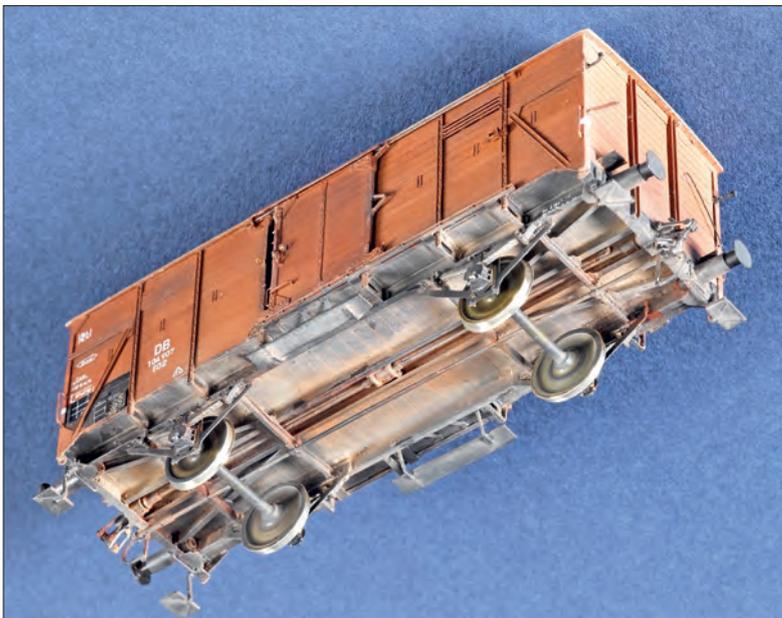
Am 30. September ist unser ehemaliges Mitglied Prof. Winfried Schmitz-Esser im Alter von 91 Jahren verstorben. Sein Engagement für maßstäblichen, in allen Facetten vorbildgerechten Eisenbahnmodellbau dürfte den

meisten Modellbahnern auch außerhalb des FREMO bekannt sein. Seine zahlreichen Publikationen in verschiedenen Modellbahnzeitschriften, Büchern und Foren haben die Sichtweise auf das Hobby so mancher Leser positiv beeinflusst. Einige seiner „Lebenswerke“ wie der Nachbau des Ericus (Hamburger Hafen) oder sein FREMO:87-Messingmodell der P 8 waren und sind stets ein beeindruckender Beweis für sein Wissen, sein Können und sein Wirken.

Ich durfte Winfried zwar erst 2008 persönlich kennenlernen, aber in den folgenden Jahren entstand eine Freundschaft, die wir bei verschiedenen Gelegenheiten, unter anderem auch bei FREMO:87-Treffen, festigen konnten. Ich habe ihn immer als sehr freundlichen, erstaunlich bodenständigen und gütigen Menschen empfunden. Mit viel Geduld hat er mir und anderen Modellbahnfreunden „seinen“ Modellbau nähergebracht; so zum Beispiel, wie er aus Papier, etwas UHU-Kleber und Farbe in jeder Hinsicht erstaunliche Modelle gezaubert hat. Sein Sinn für Maßstäblichkeit, Formen und Farben war einzigartig und hat mich stets erstaunt.

Mit Winfried ist ein sehr geschätzter Modellbahnfreund gegangen, aber sein Wirken und sein Einfluss bleibt erhalten. Ruhe in Frieden lieber Winfried ☞

Simon Fuchs



Modellbau vom Feinsten. Ein G 02 ohne Bremsanlage, in diesem Fall allerdings aus Messing, und nicht „von Pappe“

Impressum

Hp1-Modellbahn wird herausgegeben vom Freundeskreis Europäischer Modellbahner.

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

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

Hp1-Modellbahn erscheint vierteljährlich.

FREMO-Homepage
www.fremo-net.eu
Administrator: Jens Ehlers

Redaktion
Christian Sauer, Paul Hartman,
Hans-Jürgen 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 Einsendung; 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 ☞

Pfingsttreffen FREMO 00 Epoche 4 – 16. bis 20. Mai 2024

Markus Ruß

Mein Name ist FREMO, 00 FREMO!

English abstract: After several years without own meetings the little 00 gauge group decided to take part in a joint meeting with the H0-RE group of the local HEB club in Rodgau. In order to make that happen some efforts were necessary e. g. construction of a new junction to connect a 2-track mainline with a single track branch line, finishing Britain's probably tightest 2-track model curve in a smart way, finishing of several new stations for first 'approval', revival of old modules brought back to light, construction of new segments, construction of a new fiddle yard, giving a big main station a British appeal. Era 8 was displayed; Scotland and Wales were the relevant regions. Communication was arranged by e. g. bell codes. The meeting was a complete success, which by itself is a call for repetition and additional players to manage the very long track and a good number of stations compared with the headcount of the little group. It was a perfect organisation by the HEB in Rodgau.

Das Rodgauer FREMO-Treffen war für mich seit gut sechs Jahren das erste, an dem ich die gesamte Dauer teilnahm. Schon seit einiger Zeit wurde bei einigen FREMO-00-Mitgliedern der Wunsch geäußert, wieder an einem Treffen teilzunehmen. Ursprünglich hatte ich 2023 als reiner Fahrgast meine Teilnahme zugesagt, aber da Peco einige Gebäude der Westhighland Line in Schottland als Lasercut-Gebäude herausgebracht hatte, entschied ich mich dann doch dazu, meinen 00-Modulbahnhof Arisvaig zu bauen, der an den Bahnhof Arisaig angelehnt ist. Im Berliner Raum hatten Bernd Stahr und Manja Balsler mit der Unterstützung von Felix Möhring einen Großteil der benötigten Module wieder treffentauglich gemacht bzw. neu gebaut. So auch die Mopedkurve, die in Anlehnung an die engste

Hauptstreckenkurve in Großbritannien entstand. Das Treffen fand im Bürgerhaus in Rodgau statt. Hier wurden wir 00-Bahner herzlich aufgenommen. Alles war sehr gut organisiert, und den Mitgliedern des HEB Rodgau ist es gelungen, ein sehr schönes Treffen für alle Beteiligten zu organisieren. Aus dem H0-RE-Arrangement kamen immer wieder Fahrgäste zu uns, darunter vor allem am Samstag zwei waschechte Engländer.

Am Freitag wurde das Arrangement aufgebaut, am Samstagmorgen konnte mit dem Fahrplan, den Michael Weiß erstellt hatte, begonnen werden. Dieser war so gestaltet, dass wir je nach personeller Besetzung einen mehr oder weniger umfangreichen Fahrplan fahren konnten. Neben dem Fahrplan war Michael auch für das Arrangement zuständig. Dieses bestand aus einer zweigleisigen Hauptbahn (Paradestrecke), die von West Ashburgh über eine Junction, Newport und Bulkmoad Old Road zum Fiddle Yard verlief. Von der Junction führte eine eingleisige Nebenbahn über Newbridge on Wye, Abingdon, Arisvaig, Concrete Works nach Thurso. Zeitlich wurde die British Rail Era 8 ausgewählt, was der Mitte bis Ende der 80er Jahre entsprach. Etwa die Hälfte des Treffens war unser Arrangement in Schottland angesiedelt. Was zu einer starken Präsenz von Lokomotiven der Reihen Class 25, Class 37 und 47 führte sowie von Dieseltriebwagen der Class 156, auch ein Museumszug mit einer Caledonian Railway Class 812 Dampflok war im Einsatz. Während der zweiten Hälfte des Treffens wurde das Arrangement dann nach Wales verlagert. Die Class 37 und 47 waren weiterhin dominant, aber die Class 25 wurde durch eine Lok der Class 31 ersetzt, auch wurde ein Teil der Güterzugleistungen auf der Hauptstrecke durch eine Class 56 übernommen. Der Museumszug wurde nun durch eine GWR Pannier Tank Dampflok bespannt.



Auf der Hauptbahn wurden zur Zugmeldung sogenannte Bell Code Telegrafen eingesetzt, während auf der Nebenstrecke eine Art Zugleitbetrieb angelehnt an den RETB (Radio Electronic Token Block) stattfand. Die 00-Teilnehmer hatten jedenfalls sehr viel Spaß, und man kam zur Übereinkunft, zu versuchen, jährlich ein 00-Treffen in Abstimmung mit der Great-britN Gruppe abzuhalten.

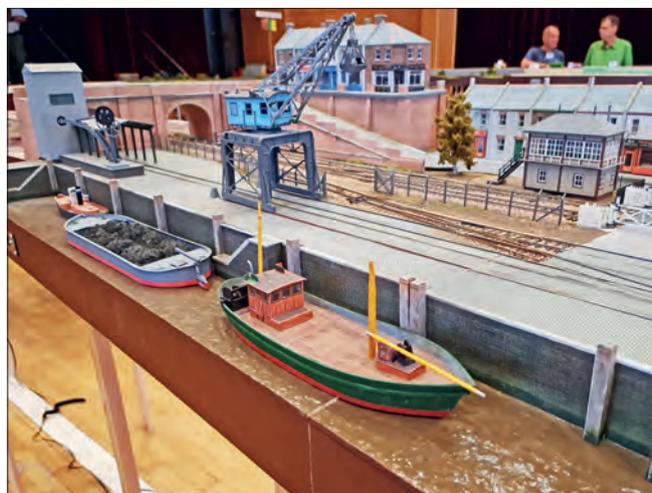
West Ashburgh

Fotos: Markus Ruß

Die 00-Gruppierung möchte sich auch nochmal recht herzlich für die freundliche Aufnahme in Rodgau und vor allem auch für die hervorragende Organisation bedanken. Für das leibliche Wohl war bestens gesorgt. Auch der Veranstaltungsort ließ keine Wünsche offen. Dafür nochmal Danke ☺

Markus Ruß

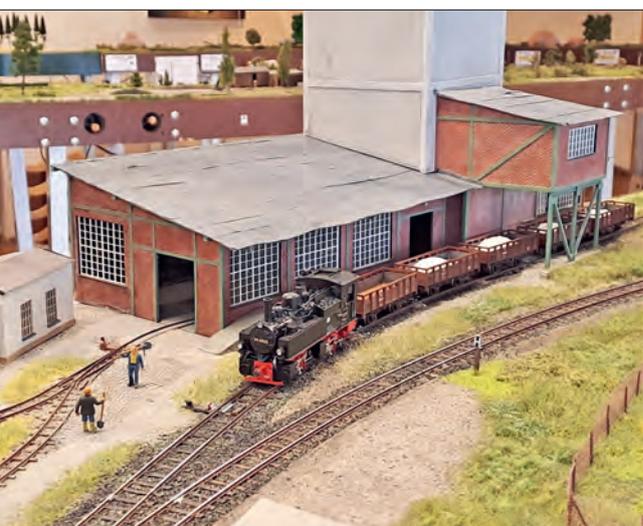
Bulkmoad Old Road



Jan Schirling

Bruchhausen-Vilsen im Harz

English abstract: This year's Bruchhausen-Vilsen meter gauge meeting copied some portions of the Harz mountains narrow gauge, actually the Selketalbahn and the southern portion of the Harzquerbahn. Operations had been taken from the 80s, thus combining heavy trolley traffic from Nordhausen with the baryte traffic in the cute 2-axle gondolas. Prototype-oriented passenger traffic and the use of prototype location names in arrangement and schedule documents created the right "Harz feeling".



verkehr aber auch mit der nach der Wiedervereinigung beider Teilnetze aufgenommenen Rollwagenverkehr darstellte. Ergänzt wurde dies durch den Südtail der Harzquerbahn.

Ausgehend vom Schattenbahnhof Kaaps-End als Umladebahnhof „Gernrode“ verlief die Bahn über Biert (eines der beiden „Sternhaus“) und der für das Selketal imaginären Steinverladung Spiegelholz nach Drei Annen Hohne, welches diesmal „Alexisbad“ repräsentierte. Der Ast nach „Harzgerode“ endete bei unserem Treffen in Silberode. Weiter Richtung Harzquerbahn ging es über Goyatz (als „Straßberg“) und der Kalkverladung Bunkenstedt als Flouritverladungs-Ersatz „Herzogschacht“ nach Glashütte („Silberhütte“) mit dessen Funktionen als Kohlebahnhof und „Rinkemühle“. Ganz in die Arbeit versunken verwechselte übrigens der Planer die Reihenfolge beider Bahnhöfe. Aus Mangel an einem geeigneten Abzweig wurde der „Herzogschacht“ direkt an die Strecke gelegt.

Mit Albrechtshaus als Verzweigung und dem unmittelbar folgenden Bagband war „Stiege“ erreicht. Als der Größe des Vorbilds „Hasselfelde“ leider nicht ganz gerecht werdenden Endbahnhof musste Piaskownica zusammen mit einem kleinen Durchfahr-Schattenbahnhof dienen. Der Südtail der Harzquerbahn begann im Übergabebahnhof Gabelstelle als „Nordhausen-Nord“, verlief über die beiden Bahnhöfe Holtland (als „Niedersachswerfen“) und Hesel Fabrik (als „Ilfeld“ samt Fabrik-Anschluss) und erreichte über den Haltepunkt Tiefenbachmühle („Birkenmoor“) die Selketalbahn im schon oben genannten Albrechtshaus (alias „Stiege“). Eisfelder Talmühle musste mangels geeignetem Abzweighbahnhof entfallen. Zusammen waren ca. 77 Modulmeter aufgebaut. Dazu gehörte auch ein Regelspur-Schattenbahnhof, von dem aus die Rollwagenrampe in „Nordhausen“ versorgt wurde.

Der Fahrplan orientierte sich an Originalplänen der 80er Jahre. Im Selketal fuhren jeweils zwei GmP-Paare nach Harzgerode und Hasselfelde, die jeweils einzelne Bahnhöfe im Güterverkehr bedienten. Daneben verkehrten lokbespannte Personenzüge. Für den Kalk- (bzw. Flourit)-transport und die Steinverladung war ein reiner Güterzug eingesetzt. Der nach der Schließung der Streckenlücke aufgenommene Rollwagenverkehr in Richtung Selketalbahn wurde mit zwei Rollwagen-Dreiecksfahrten absolviert, die Silberhütte, Stiege und Hasselfelde bedienten. Eine zweite Güterzuglok übernahm neben den Rangierarbeiten in Nordhausen mit zwei Zugpaaren die Übergaben nach Ilfeld. Ein weiterer Umlauf ergänzte eine Lok im Harzquerbahn-Teil einige Personenzug-Paare, und mit dem siebten Umlauf befuhr ein einzelner Personentriebwagen beide Netzteile in zwei längeren Fahrten.

Olav hatte für dieses und zukünftige Harztreffen passende Betriebsstellen-Schilder mit den Namen der gewählten Vorbilder vorbereitet. So kam richtiges „Harzgefühl“ auf. Auf den Zugleitbetrieb verzichteten wir dieses Mal, da dieser gerade bei komplexen, engen Arrangements und dem damit verbundenen häufigen Telefonieren manchmal Stress erzeugt.

Nach dem Aufbau am Donnerstag und abschließenden Feinarbeiten am Freitagmorgen konnten bis Sonntagmittag sechs vollständige Fahrpläne gefahren werden, die jeweils ca. 3,5 Stunden dauerten. Die langen Fahrpläne wurden durch die Versorgung im Hotel unterbrochen, so dass ausreichend Pausen zur Erholung vorhanden waren.

Es war schön, dass wir vier Neuzugänge an aktiven Teilnehmern begrüßen konnten. Damit ist eine gute Basis für ein weiteres erfolgreiches Treffen im kommenden Jahr vom 4. bis 7. Juli 2025 gelegt ☑

Jan Schirling

Die Verladung Bunkenstedt in der Rolle der Schwerspatgrube „Herzogschacht“.

Foto: Jan Schierling

Zum dritten Mal trafen sich vom 20. bis 23. Juni Meterspurfreunde im Hotel Wachendorf im Ortsteil Engeln des von der Museumsbahn her bekannten Bruchhausen-Vilsen. Im Vorfeld wurden mit den gemeldeten Modulen anhand verschiedener Grobpläne Ausschnitte aus dem Harzer Schmalspurnetz als Thema diskutiert. Bei fehlenden Vorbildbahnhöfen sollten im Ausmaß vergleichbare andere Bahnhöfe zum Einsatz kommen.

Mit einer ausreichenden Anzahl von Schmalspurgüterwagen und wenigen regelspurigen Wagen fiel die Entscheidung auf ein Konzept, das die Selketalbahn in den 80er Jahren mit dem vor der Schließung der Streckenlücke noch reichhaltigen Güter-

Midnattsolttreffet – Bodø 2024 (Norway) – 26. to 30.6.2024

Markus Meier und Marc Bodem Join the Nordlandsbanen

Deutsche Zusammenfassung: Das nördlichste FREMO-Treffen findet alle zwei Jahre in Bodø (Norwegen) statt. Mit dem großen Endbahnhof Bodø-Station beginnt eine eingleisige Strecke mit mehreren weiteren Bahnhöfen. Gefahren wurde vorbildgerecht mit verschiedenen Dieselloks der NSB im Zeitraum von 1975 bis 1985 durch verschiedene Teile der Nordlandsbanen. Die lange Anreise von Deutschland lohnt sich auf jeden Fall.



A freight train, pulled by a NSB Di4 passing a local passenger train waiting at Oklungen Station.

Images: Markus Meier



The northernmost FREMO meeting at Bodø is calling every 2 years for its midnight sun meeting, when it's not getting dark in the night. It is hosted by the small local model railroad club „Salten Modelljernbane klubb“. Since there are long distances to travel, not every participant joined with modules, so most of them were brought by the local club. A single main track was on display located on the Nordlandsbanen (from Trondheim to Bodø) with two small sidelines for industries. The mainline started at the huge Bodø-Station and went through some real stations of the Nordlandsbanen, following some fictive stations and finally arriving at the fiddlyard called „Feladalen“. The theme for the meeting was placed between 1975 and 1985. Since it was and still is a non-electrified track, it was the perfect environment for NSB DI3 (Nohab) and DI4 (still present today). The timetable played

was perfectly fitting to what is happening in reality on the Nordlandsbanen. The session started with an arriving night train at Bodø and a leaving day train to Trondheim with passenger cars, both trains driving through the whole layout. During the session there were some local passenger trains starting in the south (Feladalen) and in the north (Bodø). These trains correctly didn't pass the whole layout, they only passed some stations before returning. For freight trains it was planned to play before the „container area“, so all freight trains were beautifully mixed with different type of cars. They all had to be sorted at Feladalen and be prepared for their way to the different stations. Also some brand new Opel vehicles have been delivered to Bodø and Rognan by train from Germany. Besides these, two extra trains joined each session, which were used for different kinds of trains. Before the end

of the session the night train had to be prepared with some sleeper cars added. After a short instruction of the Norwegian signals and track security it was also very easy for foreigners to play on that great layout. So stop looking for an excuse and join the meeting next time. On Saturday also a local specialty called Møsbrømløse was offered, which included very, very much calories.

The small meeting with about 20 participants was quite international, so besides 3 Germans also people from Hungary and the Czech Republic took many trains and planes to join the meeting. So if you're looking for a very familiar FREMO meeting don't miss it in 2026, it's worth to travel that far ☑

Markus Meier und Marc Bodem

This view shows the whole layout. In front you'll see Rognan Station. If you follow the right track you will arrive at Bodø. If you follow left you'll find hell (station) and arrive Feladalen.

The end of the Nordlandsbanen is Bodø Station, which is about 10 m long in 1:87 scale. All buildings are self-made.



Peter Rauch

Where (the f...k) is St. Veit an der Glan?



Fast eine Gesamtübersicht von der Tribüne aus.

Fotos: Peter Rauch

English abstract: Where is that? That's probably what many people thought when they saw this new meeting location in the FREMO events calendar. Was the convenient location in the middle of Carinthia, north of Klagenfurt and Lake Wörthersee, the reason for the high attendance? The organization team was initially sceptical as to whether the 1,200 m² hall could be filled at the first meeting, but expectations were exceeded by far. 34 participants with modules came and set up an extensive arrangement on which a lively operation was carried out on standard and narrow gauge.

... haben sich vermutlich viele gedacht, die im FREMO-Veranstaltungskalender diesen neuen Treffenort gesehen haben. Ob die günstige Lage mitten in Kärnten, nördlich von Klagenfurt und dem Wörthersee der Grund für die hohe Treffenbeteiligung war? Das Organisationsteam war zunächst

skeptisch, ob beim ersten Treffen die 1.200 m² große Halle gefüllt werden könnte, die Erwartungen wurden jedoch bei weitem übertroffen.

Das ortsansässige Mitglied Josef Wastian konnte mit seinen guten Beziehungen diese Lokation nutzbar machen und so begann Christian Köller als Hauptorganisator, die Werbetrommel zu rühren. Bereits vor der Veröffentlichung gab es zahlreiche konkrete Modulzusagen und es entwickelte sich eine völlig unerwartete Eigendynamik.

Am Auftag waren 50 Leute anwesend, davon 34 Teilnehmer mit Modulen. Es kamen Leute aus Italien, Slowenien, Ungarn, Deutschland, Schweiz, Frankreich, Tschechien, Niederlande und eben viele Österreicher. Am Freitag und Samstag stieg die Zahl mit den Tagesgästen auf über 70 Personen. Weitere Daten: ca 300 Module (wobei ein Bahnhof oder Haltestelle als ein Modul gerechnet wird), 400 m Strecken, ca 1.000 m Gleislänge.

Das Arrangement, geplant von Christian und EDV-mäßig verarbeitet von Jürgen Svoboda, hatte als zentralen Knotenpunkt zwei große Betriebsbahnhöfe (Wendeburg und Mascherode), die an ihrem Ende verbunden wurden. Dazwischen war die technische Trennung vom LocoNet. Nur auf einem Gleis wurden Güterwagen vom elektrifizierten Hauptbahnast der DB sowie dem ebenfalls mit Oberleitung ausgestatteten Abschnitt nach Italien übergeben an den Nebenbahnast der ÖBB und Ungarn. Außerdem gab noch einen Lokalbahnast. Hier kreuzte in Rodaun eine Straßenbahnlinie und dreht ihre Runden. Ohne Gleisverbindung zur Normalspur wurde eine H0e-Schmalspurstrecke aufgebaut, in Wendeburg-Mitte erfolgte die Frachtübergabe per Handkran. Mit funktionierendem Kran wurde in einem Hafenmodul stundenlang Fracht in ein Schiff verladen. Thematisch dazu passend gab es dort noch weitere Module von Edgar

Snijders, den ich als den am weitesten Angereisten hier extra erwähnen möchte.

Neben Leienfels aus München gab es drei weitere große Betriebsbahnhöfe aus Ungarn (Budapest, Donau und Theiss), die als Zugsbildungsbahnhöfe genutzt wurden. Sogar mein kleiner Schmalspurenbahnhof Gamsweg erhielt dieses Privileg. Erstmals konnten in diesem südlichen Breitengrad die sechs Farben der weiten Welt aufgeteilt werden, und der Frachtverkehr erfolgte in verschiedene Richtungen. Die Möglichkeiten dieser Spielvariante entwickeln sich vielleicht irgendwann weiter.

Der sehr aufwändige Fahrplan von Gerald Gottlieb, einem Profi in dieser Branche, enthielt 120 Buchfahrpläne. Hirs (wird auf Ungarisch „Hirsch“ ausgesprochen) war als kleiner Kreuzungsbahnhof mit zwei Gleisen und vier Strecken ein Nadelöhr. Obwohl nur ein Nebenbahnbetrieb vorgesehen war, herrschte eine sehr dichte Zugfolge. Um den Fahrdienstleitern in diesem Bereich das ständige Telefonieren zu ersparen, gab es eine primitive Variante des EZM (wie es auf elektrifizierten DB-Strecke verwendet wurde) oder besser gesagt einen einfachen Streckenblock ohne technische Zugsicherung und ohne Zugnummernweitergabe. Ich hatte dafür bestehende elektronische Teile aus meiner Zeit beim MBV-Graz verwendet und schnell etwas zusammengebaut. Die anfängliche Skepsis wurde vom baldigen Erkennen des Nutzens abgelöst.

Aufgrund der Größe des Treffens und der großen Anzahl der Teilnehmer ergaben sich Probleme bei der Umsetzung des Zeitplans. Die morgendlichen Besprechungen über den Tagesablauf verliefen sehr emotional und hätten einen Baldriantee beim Frühstück erfordert. Das Organisationsteam entschuldigt sich dafür, hofft dass dies schon vergessen ist und dass die schönen Momente in Erinnerung bleiben ☹

Peter Rauch



Links sind Wendeburg und Mascherode. Rücken an Rücken

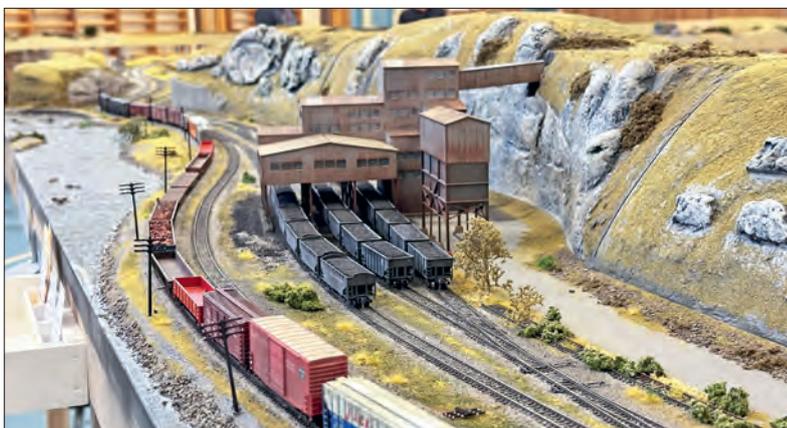
americaN in Fagerhult – 15. bis 18. August 2024

Robert Klarén Amerika in Sweden

Deutsche Zusammenfassung: Mitten im schwedischen Wald, im Dorf Fagerhult am großen Vättern-See, etwa 30 km nördlich von Jönköping fahren in jedem Jahr seit 2018 (außer (pandemiebedingt) 2020) amerikanische Modellbahnzüge im Maßstab 1:160. Eine Menge Personen- und Güterverkehr wurde bewältigt. Gefahren wurde ausschließlich mit wiFRED, was sehr gelobt wurde.

The freight traffic centered around the hub Hoquiam-Pinehill-Haslingen. Six manifest delivered and picked up cars every session in Pinehill. Most cars were headed for Hoquiam and Haslingen, but there were also cars for the local to Gray Yard and Fairview Yard.

To this unit trains were added with cars to Haslingen and Loveridge. After its first appearance last year with some minor interchange traffic, it was now



In the middle of the Swedish forest, in the village of Fagerhult on the west side of the large lake Vättern, about 30 km north of Jönköping, American model trains in N-scale run every year. The first meeting was held in 2018 and now in 2024 we held our sixth event (the pandemic forced us to cancel the meeting 2020).

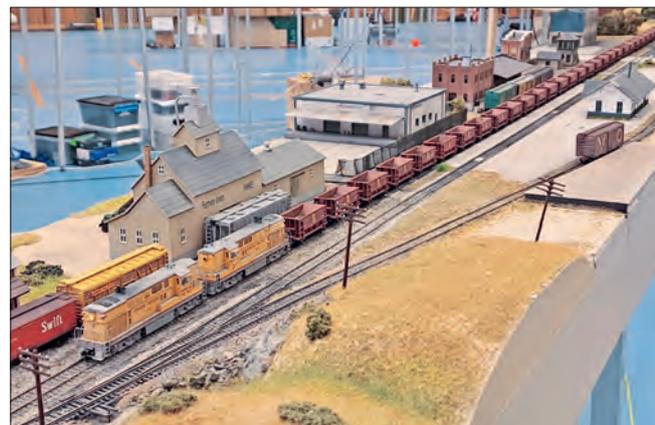
We again had a sizable arrangement thanks to the modules brought by the German participants, and new modules made by some of the Swedes.

time to let Falconer work. This year it was used as the interchange to the industrial area and mainly served by the passing manifests.

Passenger traffic was another high point at the meeting. In our FREMO world it is common to drive passenger trains from point A to Z and make short stops at stations in between. It can be relaxing but is usually a bit boring. At this meeting, however, this was not the case. There was switching to be done with express cars, sleepers, mail



and milk cars that had to be dropped off or picked up, a procedure that made the passenger trains far from dull.



This year we had enough wiFREDs to use them for all engines removing the need to focus on the next point from where you can control your train. Greatly appreciated!

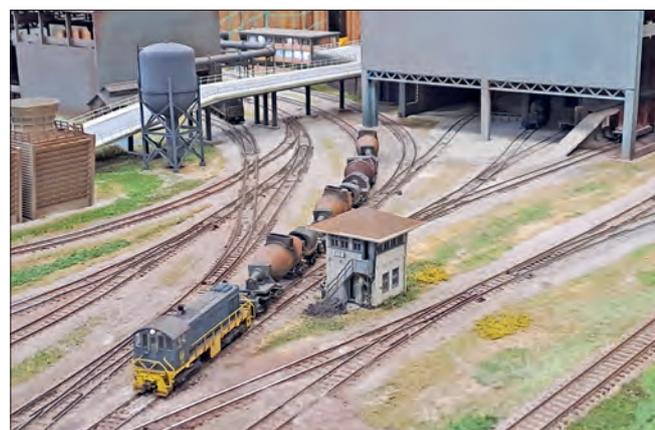
Driving a train is an exhausting job, which means that food and drink are of the utmost importance. Only 100 meters from the hall you will find the company Fagerhult, which houses the restaurant where our host served good and nourishing lunch and dinner in ample quantity at a decent price. It was greatly appreciated by the participants. As the restoration was close by, there were only short interruptions in the traffic.

Up: Double headed ore train is passing Five Feet Creek

Left: A lot of charged wagons in Loveridge Mine

Images: Robert Klarén

Haslingen Steel is always and impressive site



Planning for 2025 is already underway, reserve 14 to 17/8 2025 for americaN in Fagerhult (it is already on the FREMO website).

Shout-out to Erik Kuiper for arranging the layout, traffic, electricity and the digital coordination.

Also a big thanks to PO Lönn for creating the intricate passenger traffic

Motive power due or mission waiting at Hoquem

Robert Klarén

Christoph Riegel 1954 in Schleswig-Holstein

Rechts: Überholung in Wesenberg – ein Personenzug überholt den täglichen Nahgüterzug im Bahnhof Wesenberg von Volker Schön.

Unten: Kreuzung in Greventin – Zwei Nahgüterzüge kreuzen in Greventin. Kein drittes Spitzensignal, typische Güterwagen und Kleidung der Bahnreisenden für die 1950er Jahre.

Fotos: Oliver Rasch und Patrick Voelker

English abstract: There is a group of people interested in Era 3 a who have already met at various locations. Now a first meeting has been organized in Bardowick, near Lüneburg. In the meantime, there are already a lot of vehicles that fit into the period of the early 1950s. There were main line, branch line and small line operations, and there was also a large harbor area to serve.

noch vorhanden, Personenwagen in Flaschengrün. Bei den Fahrzeugen konnte schon auf einigen Bestand in dieser Gestaltung zurückgegriffen werden, auch wegen der Beteiligung der Spezialisten aus dem Südwesten. Aber es gibt noch Luft nach oben, wir wollen uns ja weiterentwickeln.

Als Strecke wurde die Gegend um die Lauenburger Seen umgewidmet und entsprechend beschrieben. Neben

Das Erstlingswerk von Thorsten war ein Genuss! Es lief im Allgemeinen rund und trug sehr zur ruhigen und gelassenen Stimmung des Treffens bei. Gerne mehr davon!

Die Verköstigung mit Kaffee und Essen ist in Bardowick legendär und bedarf keines weiteren Lobes.

Zusammenfassend hat sich Bardowick auch in dieser Epoche etabliert und wird wohl im Wechsel mit Spa-



Rechts unten: Torf in Moorende – Torfballen in alter Form mit Draht und Dachlatten gebündelt, nicht in Plastiksäcken, wird gestapelt.

Unten: Wendezug in Kronwerk – eine der neuesten Errungenschaften der jungen DB

Nachdem sich eine Gruppe von Interessenten der Epoche 3 a bereits in Spabrücken und Rheda mehrfach getroffen hatte, sollte auch im Norden ein Treffen mit dieser Zeitvorgabe stattfinden. Als Räumlichkeit wurde die bekannte Schützenhalle in Bardowick, nahe Lüneburg gewählt.

Epoche 3 a bedeutet: Kein 3. Spitzensignal, kein DB-Keks, 3. Klasse



der Hauptbahn Lübeck – Büchen, über Rath – Kronwerk – Greventin – Kattenstroth und Wilhelmsberg/Lindern, wurden die Nebenbahn nach Bodmich (früher weiter in die SBZ) und die Kleinbahn nach Bad Rönningen dargestellt. Von Greventin wurde ein großes Hafengebiet erschlossen. Zu bemerken ist, dass die Hauptbahn durchgehend mit Streckenblock ausgerüstet war und dieser auch meist fehlerfrei benutzt wurde. Ob auf diesen Strecken dann auch Umleiterzüge der F und D Klasse verkehren müssen, bleibt dem Ausrichter letztendlich überlassen.

Damit kommen wir zum Fahrplan. Hier konnte die Gebäckfabrik Trüller eine neue Mischung ihrer Produkte präsentieren. Mit anderen Worten:

brücken alle zwei Jahre die 1950er Jahre beheimaten. Gut so!

Im Übrigen wird dieses Treffen auch als das „4-Uwe-Treffen“ in die Geschichte des FREMO eingehen

Christoph Riegel



1. Ost trifft West in Weilerswist – 3. bis 6. Oktober 2024

Sebastian Dorbach Geteilt? – Gemeinsam!

English abstract: To coincide with the 35th anniversary of German reunification, the first FREMO meeting on the theme of East/West took place. Under the exemplary leadership of Sebastian Böhmer, an arrangement of H0-RE and H0m was set up on October 3rd.

BRD und der DDR, aber auch Personenverkehr war reichlich anzutreffen. Nachdem im Bahnhof St. Thomas die Lok der Bundesbahn den Zug angebracht hat, wurde dort auf eine Lok der Reichsbahn umgespannt, welche den Zug dann durch die gut bewachte Grenze in das Gebiet der DDR brach-

gelegenen Bahnhof Hitsted nach St. Thomas befördert.

Einige Züge wurden zudem noch über den Bahnhof Weilerswist und den Bahnhof Weilerswist Abstellbahnhof, der ebenfalls ein Schattentbahnhof ist, gedreht, so dass die Wagengruppen richtig in St. Thomas standen.

Im Gebiet der DDR fanden sich neben dem bereits erwähnten Bahnhof Rehbrück noch die Bahnhöfe Wiesental und Hausweiler (welcher über ein erneutes Kopfmachen zu erreichen war). Ab Wiesental war außerdem eine Zugleitstrecke eingerichtet, welche über die Awanst Neundorf zum Bahnhof Bad Spiegelrode Ost führte. Dort wurden die Güterwagen aufgebockt und auf Meterspur weiterbefördert.

Wie im Vorbild gab es zwei verschiedene Verantwortliche für die Dienstpläne, welche jeweils einzeln, aber doch gemeinsam ihre Pläne erstellten. Hier war es enorm wichtig, die gegenseitigen Übergaben im Bahnhof St. Thomas zu synchronisieren, was bis auf wenige Verspätungen super geklappt hat. Ebenfalls an die reale Bahn angelehnt fuhren nur die Reichsbahnloks Richtung Westen und nicht umgekehrt.

Kulinarisch wurden alle Anwesenden von der Mutter des Hauptverantwortlichen bestens versorgt, so dass keine Wünsche offen blieben.

Zum Schluss danken wir der ganzen FREMO-Familie für diese tolle Veranstaltung und freuen uns auf das nächste Jahr. Gerne begrüßen wir im nächsten Jahr neue und alte Mitstreiter, um wieder eine fröhliche Veranstaltung auf die Beine zu stellen ☺

Sebastian Dorbach

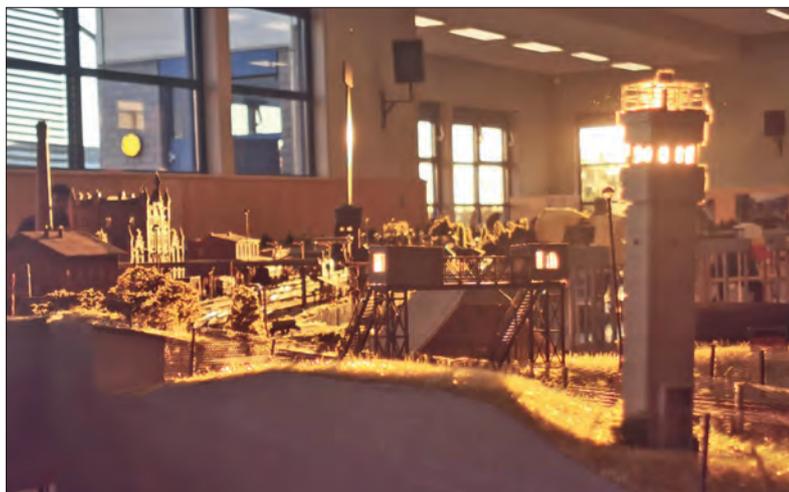
Der Grenzposten mit dem Bahnhof Rehbrück im Hintergrund.

Foto:
Henrick Küschner

Blick über den Schattenbahnhof Aisch und die gesamte Anlage.

Unten: Gruppenfoto der Mitstreiter.

Fotos: Helmut Leithoff



Passend zu den Feierlichkeiten des 35. Jahrestags der deutschen Wiedervereinigung fand das erste FREMO Treffen zum Thema Ost/West statt. Unter der vorbildlichen Führung von Sebastian Böhmer wurde am 3. Oktober ein Arrangement aus H0-RE und H0m aufgebaut.

Das Hauptaugenmerk lag im grenzüberschreitenden Güterverkehr der

te. Das Highlight der Veranstaltung war zweifellos der Bahnhof Rehbrück von FREMO-Mitglied Alex Huijskes, welcher mit einem extra für diese Veranstaltung gebauten Grenz-Modul von Rudolf Bödege ein perfektes Duo darstellte (siehe Foto).

Zunächst wurden die Güterzüge aber im Schattenbahnhof Aisch gebildet und über den im BRD-Gebiet



Miniaturwelt
im DB-Museum



Rechts: Robert bei seinem Vortrag über das Lichtbildarchiv des Bundesbahn-Zentralamts Minden.

FREMO:87-Treffen im DB-Museum Nürnberg – 3. bis 7. Oktober 2024

Ralph Steinhagen Stressfrei

English abstract: From October 3 to 7, 2024, a meeting of the FREMO:87 group took place for the second time in the ballroom of the DB Museum in Nuremberg. As the ballroom is only about 260 m² in size, space was limited and only a small arrangement could be set up.



Im Kieswerk von Teichholzhausen wurde Kies in loser Schüttung in offene Güterwagen verladen.

Vom 3. bis 7. Oktober 2024 fand bereits zum zweiten Mal ein Treffen der FREMO:87-Gruppe im Festsaal des DB Museums in Nürnberg statt. Da der Festsaal nur etwa 260 m² groß ist, war der Platz begrenzt und der Aufbau eines großen Arrangements nicht möglich.

Epoche-4-Reisezug im Bahnhof Hölle, einem der zuerst gebauten FREMO:87-Bahnhöfe.



Das Stellwerk des Abzweigs Teichholzhausen mit Streckenblock nach drei Seiten.

Teilnehmende Betriebsstellen waren Hölle, Frensdorf, Fessenheim, Rothhausen und Teichholzhausen sowie die Schattenbahnhöfe Regenbogenhausen und Nürnberg Nord-Ost.

Unser Equipment konnten wir bereits ab Donnerstagvormittag im Festsaal aufbauen. Durch den Lastenaufzug vom Innenhof des Museums zu den Ausstellungsräumen hielt sich

das Moduleschleppen in Grenzen und der Aufbau konnte schon früh beginnen. Großer Dank gebührt dabei dem Organisator Robert Mrugalla, Rainer Keil und den Mitarbeitern des Museums, die Türen und Tore öffneten.

Thema des Arrangements waren Nebenbahnen der DB in den 1960er und 1980er Jahren. Von Robert wurden dafür zwei Fahrpläne erstellt. Begonnen haben wir Freitag früh mit Epoche 3, am Samstagmittag wurde dann das Rollmaterial getauscht und ab da Epoche 4 gefahren. Die Fahrpläne waren entspannt, so dass man auch Zeit hatte, um sich mit den anderen Teilnehmern und den zahlreichen Besuchern zu unterhalten.

Alle besetzten Betriebsstellen waren mit Blocktechnik ausgerüstet, wobei auf dem Hauptast von Nürnberg Nord-Ost bis Frensdorf mit Felderblock gefahren wurde und auch in Regenbogenhausen eine Blockkiste stand. Es zeigte sich, dass immer mehr Teilnehmer die Vorteile der Blocktechnik für sich entdecken und dass es, bis auf kleine Bedienfehler, reibungslos funktionierte.

Es gab einige Baufortschritte und neue Module zu sehen. Unsere fränkischen Kollegen hatten ein neues Modul mit der Fuchslochbrücke über die Pegnitz mitgebracht. Bisher war nur der Rohbau zu sehen und ich bin gespannt, wie es sich beim nächsten Treffen präsentiert.

Besonderheit dieses kleinen Treffens war die Möglichkeit für Besucher des Museums, sich unseren Betrieb anzuschauen und sich über den FREMO zu informieren. Dabei entwickelten sich teils sehr interessante Gespräche.

Leider gab es auch einige wenige Besucher, die keinen Respekt vor un-



serer Arbeit oder gar vor unserem Eigentum hatten. So gab es auch einen, nur knapp vereitelten, Viehdiebstahl!

Mediale Beachtung fand unser Treffen sogar im regionalen Fernsehen, das mit einem Filmteam am Freitag einige Aufnahmen machte sowie ein kurzes Interview mit Christian Sauer führte. Ein Link zum, wie ich finde, gut gemachten Beitrag befindet sich im nebenstehenden QR-Code.

Die tägliche Versorgung im Museum übernahm Klaus Schmidt mit Getränken und einem Sortiment fränkischer Spezialitäten. Nur gut, dass unter den Teilnehmern keine Hardcore-Vegetarier waren!

Leider waren wir an die Öffnungszeiten des DB-Museums gebunden, deshalb war bereits um 18:00 Uhr Feierabend. Am Freitagabend nutzten wir die Zeit im „Landbierparadies“, indem wir Vorträgen von Christian Sauer und Robert Mrugalla unsere Aufmerksamkeit schenkten.

Der Montag diente ausschließlich dem Abbau, der dank vieler helfender Hände bis zum Mittag abgeschlossen und alles verladen war.

Fazit: Ein durchgängig entspanntes und stressfreies Treffen ☺

Ralph Steinhagen



Neben- und Privatbahntreffen Rheda – 17. bis 20. Oktober 2024

Oliver Rasch Rheda '24

English abstract: The meeting in Rheda 2024 began this year back in February – as a thread in the forum. Here and at numerous WLE Zoom evenings, plans were drawn up, distributed, explained and scrutinized. There was already an arrangement plan in July, and in August there was a travel report as a kind of fantasy trip about the extensive arrangement. The timely planning proved its worth in many respects. The set-up went quickly, and special features such as the key locks used, the timetable and the operation had already been clarified in advance. This was the only way to cope with the demanding operation of the arrangement.

Im September ging es nahtlos mit einer vorbildlichen Verpflegungsabfrage und dem Fahrplan weiter. Aber es wurden auch Aspekte zum Einsatz der vielfach vorhandenen Schlüsselsperren und der verwendeten Schließungen geklärt. In den Zoom-Meetings wurden Aspekte zur Fahrplangestaltung erläutert und zuletzt sogar Richtpunkttafeln vorgestellt und erläutert. Es gab GZVen und Meldebücher für den Zugleitbetrieb – inklusive Vorbildmaterial zur Einarbeitung.

Bei der Hektik des Aufbaus, Spiels und Abbaus finde ich diese intensive Vorleistung besonders erwähnenswert, denn ohne sie hätten wir die Aufgaben des Fahrplans wohl vielfach nicht so gut bearbeiten können.



Das Treffen in Rheda 2024 begann dieses Jahr bereits im Februar – als Faden im Forum. Hier und bei zahlreichen WLE-Zoom-Abenden wurden Pläne erstellt, verteilt, erklärt und hinterfragt. Vor allem wurde bei mir die Vorfreude gesteigert. Bereits im Juli gab es einen Arrangementplan, und im August gab es einen Reisebericht, wie sich die Fahrt aus dem Rheintal im südlichsten Quergang der Schule über den nordhessischen und industriell geprägten zweiten Quergang und die Möhne in der südlichen Aula bis nach Westfalen zwischen den Podesten am Nordrand der Aula anfühlen könnte.

Auffällig diesmal: Neben der gewohnten WLE mit zahlreichen blauen Dieselmotoren fuhr eine in Rheda bisher völlig unbekannte KBE mit orangenen Maschinen aus Mittelstadt.

Unter anderem dank der guten Vorbereitung war der Aufbau von Arrangement, DCC, RUT, WLAN, Sicherungstechnik etc. sehr effizient und schon nach dem Abendessen am Donnerstag wurde getestet und an der Fehlerbeseitigung getüftelt.

Am Freitag startet der Fahrplan. Leider ohne den Organisator. Schnell mussten einige Ersatzlösungen gefunden werden. Dank der engen Kommunikation im sogenannten „Basteltrupp Westlippe“ und der guten Steuerung aus dem „off“ waren diese aber schnell gefunden.

Im Tal der Möhne und deren Seitenkanal war in diesem Jahr bei der WLE reichlich Verkehr. Auch die anderen Bahngesellschaften hatten schwer zu tun und so ereignete sich, dass die Reserven einer etwas langsameren Zeit sehr willkommen waren.

Statt der geplanten drei Fahrpläne am Tag wurden nur zwei gefahren – trotzdem war die ganze Zeit viel zu tun. Ein so anspruchsvolles Arrangement erfordert viel gegenseitige Rücksichtnahme und Vorbereitung, damit das gemeinschaftliche Spiel gelingen kann. Wir waren schon gut und wollen bei den nächsten Treffen noch eine Steigerung erzielen.

Auch der Bahnhof Mittelrot hat seit diesem Sommer eine Hebelbank mit vorbildgerechtem Fahrstraßenverschluss und Streckenblock.



Besonders die Betriebsstellen mit vorbildgerechter Sicherungstechnik sind für mich immer ein Highlight in Rheda. Dieses Jahr mit neuem Hebelstellwerk in Mittelrot und mit Schlüsselsperren für Kreidach und Keck, aber auch die erstmals in Rheda vom Zugpersonal zu bedienende Schlüsseltechnik in Fladungen ließen mein Herz hier besonders hoch schlagen! Ich war nie beim Vorbild beschäftigt, aber es hat sich angefühlt, als hätte ich in Rheda dort gearbeitet. Echt cool! Großen Dank an alle, die das möglich gemacht haben 🙏

Die WLE bildet in Rheda traditionell immer einen Teil des Arrangements. Nahgüterzug mit einer Henschel BB 1200 in den Niederungen des Angelbaches.

Links: Die WLE überquert die Möhnetalstraße. Die ersten P22-Module sind gestaltet im Einsatz.

Wendepause des Schienenbus aus Großalmerode in Mittelrot.

Oliver Rasch Fotos: Oliver Rasch



Registration of Meetings

Meetings must be registered in fremo-net. The necessary menu items can be found after registration in the section "Termine" (Dates). Only a few data are requested. Except for date and costs they can be changed even after approval. You decide the time of the approval yourself. By changing the status to "requested" the board becomes active.

All data is maintained by the organizer of the meeting via the dialogue in fremo-net. The introductory text should be meaningful – it will appear on the homepage. For most fields there is the possibility to determine in the dialogue whether the information be visible for all visitors of fremo-net or only after registration. Please do not publish any private contact details without the consent of the persons concerned!

When registering, a page is created in fremo-net that displays all the data entered. Any additional information, pictures or documents may be added here. You will need editorial rights, which will be granted by Jens Ehlers. If the details are published via a private website, a corresponding reference must be entered. Meetings can be cancelled at any time.

It is no longer necessary to send the content to the board or Hp1 Modellbahn editors – everyone uses the entries in fremo-net. Therefore, maintain the data carefully! Otherwise, the same rules apply as before: Only those meetings can be approved that are published in the Hp1 Modellbahn and for which there is enough time after publication of the magazine until the registration deadline. The approval of the board (see imprint on page 26) must be given before the editorial deadline.

Sample contract and insurance appendix can be downloaded from fremo-net. According to the statutes, the president, the vice president or the treasurer are authorized to sign. 

The board of directors



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

 Waldenburg Berufskolleg, Eichenstraße 11, DE-74638 Waldenburg
   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: Die Konzeption wird noch erarbeitet.

H0fine: 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 H0fine-Norm entsprechen.

 Anmeldeschluss war der 10.11.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Peter Spitzer

3. bis 4.1.2025 Oliebollen XL 2025, haven, industrie en basteltreffen in Venhuizen (NL)

 Buurthuis de Buurt, De Buurt 125, NL-1606 MK Venhuizen

  FREMOdern, H0-RE, H0-RE Epochen 4 en 5 als ook OO/4 mm. Enkelsporige zijlijn met veel industrieaansluitingen en havens in H0:

- RP 25 op loks en wagens is gewenst.
- Vastgelegde koppelingen
- tijdperk 4 t/m 6

 Anmeldeschluss war der 8.12.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Dirkjan Kaper, oliebollen@djkaper.net

17. bis 19.1.2025 8. Fränkisches Lern- und Basteltreffen in Roßtal (DE)

 Gemeindsaal der Evangelisch-Lutherischen Pfarrei Roßtal, Rathausgasse 8, DE-90574 Roßtal
Teilnehmende Gruppen:

 Sowie ggfs. weitere Gruppen
Es besteht die Möglichkeit zu kleineren FREMO-typischen Bastelarbeiten

(Fahrzeuge herrichten, Decoder programmieren, Fahrzeuggarten erstellen, Elektronik-Basteleien usw.).

 Anmeldeschluss war der 18.12.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Hajo Graßer, +49 (0)170 9742110

17. bis 19.1.2025 Regionaltreffen in Braunschweig (DE)

 Mehrzweckhalle Jerstedt, Auf dem Berge 40, DE-38644 Goslar
 Der Betrieb (N und N-RE) 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 Milchkanne hält. Eine bunte Mischung an Aufgaben für jeden Teilnehmer sollte somit gegeben sein.

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

 Anmeldeschluss war der 15.11.2024.

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

  Wir planen eine mittelgroße Strecke mit entsprechenden Abzweigen zu 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 war der 1.8.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Jens Ehlers, fremoderndk-tref@ffimm.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

  Laut Turnus spielen wir 2025 DB in der Epoche 4 b (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

TT NHK.Treffen in Pockau-Lengefeld (DE)

 Turnhalle der Schule Lengefeld, Schulstraße 24,

DE-09514 Pockau-Lengefeld

 Ein Thema lag der Redaktion nicht vor.

 Anmeldeschluss war der 30.11.2024. 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

  Die Deutsche Reichsbahn im Vogtland und Westerbahngelände um 1975. Wir befinden uns irgendwo zwischen

Reichenbach (Vogtland), Plauen, Bad Brambach, Hof und angrenzenden Strecken. Thematisch lassen wir auf der Hauptbahn den Schnellzugverkehr mit SVT 175 „Karlex/Karola“ ins böhmische Bäderdreieck wieder aufleben. Richtung Hof dominieren die Reichenbacher 120er und 132er den schweren Schnell- und Güterzugverkehr. Auf den Nebenbahnen dominieren noch die Altbau-50er und 86er. Die Ablösung durch die Dieselloks der Baureihen 110 und 118 wird bereits langsam sichtbar.

 Anmeldeschluss war der 6.10.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Sten Förster, sten.foerster@gmx.de

27.2. bis 2.3.2025

DK og Givskud DSB Träf (DK)

 Givskud hallen, Løveparkvej 2A, DK-7323 Givskud

 Vi ønsker en arrangementsplan, der eftergør den Skæve Bane (Langå-Bramming) i årtiet 1955 til 1965. Temaet for dette træf er derfor Dansk Sidebane med små tog fremført fortrinsvis med damp. Udgangspunktet vil være en dobbeltsporet station, hvorfra den enkeltsporede strækning udgår mod en større dansk havnestation. Dette giver mulighed for at eftergøre Den Skæve Bane fra f.eks. Silkeborg til Esbjerg. Fra "Silkeborg" tænkes ligeledes at udgå en privatbane som "HBS". Vi ønsker en sidebane betjent af mindre tog, der giver mulighed for mere lokal betjening. På hovedbanen gives der mulighed for lidt større, internationale og hovedbanetog. Køreplan vil forsøges opbygget efter forbilledet dog med mulighed for at give deltagerne et oplevelse at indblanding. Den gode tekniske kvalitet, f.eks. i form af gennemarbejdede moduler, RP 25 (eller som minimum NEM 0,8) hjul, patnerede og opvejede vogne med mere, er naturligvis udgangspunktet.

Wir wünschen uns einen Veranstaltungsplan, der die Schiefe Bahn (Langå-Bramming) im Jahrzehnt 1955 bis 1965 nachbildet. Das Thema dieses Treffens ist daher die dänische Nebenbahn mit kleinen Zügen, die hauptsächlich mit Dampf betrieben werden. Ausgangspunkt wird ein zweigleisiger Bahnhof sein, von dem die eingleisige Strecke zu einem größeren dänischen

Hafenbahnhof führt. Dies ermöglicht die Nachbildung der Schiefen Bahn von z. B. Silkeborg nach Esbjerg. Von „Silkeborg“ soll ebenfalls eine Privatbahn wie „HBS“ ausgehen. Wir wünschen uns eine Nebenbahn, die von kleineren Zügen bedient wird und mehr lokale Bedienung ermöglicht. Auf der Hauptstrecke gibt es die Möglichkeit für etwas größere, internationale und Hauptbahnzüge. Der Fahrplan wird versucht, nach dem Vorbild aufgebaut zu werden, jedoch mit der Möglichkeit, den Teilnehmern ein Erlebnis der Mitwirkung zu bieten.

 Anmeldeschluss war der 17.11.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Thomas Mortenson

28.2. bis 3.3.2025

20. Helau- und 17. HOfine-Treffen in Krefeld (DE)

 Freie Waldorfschule Krefeld, Kaiserstraße 61, DE-47800 Krefeld

  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.

 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 2. Kleinbahn Bastel- und Fahr- treffen in Schenefeld (DE)

🏠 Gemeindesaal Stephans-
kirche Schenefeld, Hauptstraße 39,
DE-22869 Schenefeld
📅 In gemeinsamer Runde eine Vor-
aussetzung schaffen, um für kom-
mende Treffen Streckenmodule
vorzuhalten
📞 Anmeldeschluss ist der 31.1.2025.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen: Kai Brenneis,
rolfgbr64@gmail.com

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 eingela-
den, seine Bauprojekte mitzubringen
und vor Ort weiter voran zu bringen.
Das Arbeiten in großer Runde gibt
Gelegenheit, Probleme und Lösun-
gen direkt zu erarbeiten. Je nach In-
teressenlage 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 Ne-
benbahnen mit Burlington Northern,
Illinois Central Gulf, Tacoma Rail,
Amtrak und anderen. Vom Konzept
her ist angedacht, keine Manifests zu
fahren, sondern alle Locals aus den
end yards zu starten. Als Zeitschnitt
spielen wir 1986. Gewünscht ist reger
Binnenverkehr.
📞 Anmeldeschluss ist der 1.12.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Peter Gössel,
pete@goesselundpartner.de

21. bis 24.3.2025 Narrow Gauge Division meets the west in Bornheim (DE)

🏠 Bürgerhaus Kardorf,
Travenstraße 19, DE-53332 Bornheim
📅 Gefahren (H0-USA und H0n3-
USA) wird nach TT/TO (Timetable
und Trainorder, also Fahrplan und
Fahraufträge) mit Modellbahnzeit.
Dispatcher-Einsatz in Abhängigkeit
der Streckenkomplexität. Die ameri-
kanische Praxis gibt dem Zugerper-
sonal viel Entscheidungsfreiheit zur
Betriebsabwicklung. So ist der Ran-
gierspaß garantiert.
📞 Anmeldeschluss ist der 19.1.2025.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Michael Niederberger,
michael@mymmr.eu,
+49 (0)162 6311743

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

🏠 Arendal/Nedenes hallen.
Natvigveien 66, NO-4843 Nedenes
📅 This time we will build a fictive
layout with focus on "How Norwegi-
an lines could look like" with eventual
connection to neighboring countries.
We hope modules from several coun-
tries will participate and are hoping for
an extensive and exciting Norwegian
++ layout.
We have 1.200 m² 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

28. bis 30.3.2025 Frühjahrstreffen N-RE in Nidderau-Heldenbergen (DE)

🏠 Kultur- und Sporthalle (KuS)
Heldenbergen, Friedberger Straße 92,
DE-61130 Nidderau-Heldenbergen
📅 Turnusgemäß Epoche-4-Tref-
fen in der N-RE Gruppe. Gefahren
wird standardmäßig mit DCC/Loco-
Net. Zweigleisige elektrifizierte Haupt-

strecke(n) werden per RGZM gema-
nagt, in den Nebenstrecken wird auch
in Zugleitbetrieb gefahren.

📞 Anmeldeschluss war der 15.12.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen: Heijo Reinl,
heijo.reinl@gmx.de,
+49 (0)160 7109507

10. bis 13.4.2025 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 franzö-
sische Hauptstrecke geben. Zwischen
beiden wird ein Grenzverkehr mit
Fern-, TEAM- und Montanzügen
stattfinden. Die Halle mit 800 m²
bietet viel Platz für lange Strecken. Je
nach Anmeldung werden entsprechen-
de 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 der James-Krüss-Schule,
Heederbrook 10 a, DE-25355 Barmstedt
📅 Zu diesem Treffen sind alle
nordeuropäischen Modellbahner und
deren Module angesprochen.
📞 Anmeldeschluss ist der 12.1.2025.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen: Andreas Lösch,
holsteinerlt@web.de,
+49 (0)152 29222366

11. bis 15.4.2025 HOellenfahrt 2025 in Haag (AT)

🏠 Sporthalle der Hauptschule,
Höllriglstraße 17, AT-3350 Haag
📅 Diesmal wird es eine Normal-
spurstrecke geben, die aus 3 bis 5 Bahn-
höfen bestehen soll, darunter wären 2
bis 3 Übergabebahnhöfe erwünscht,
an denen mehreren Schmalspur-Äste
angebunden sind.
📞 Anmeldeschluss war der 31.12.2024.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen: Alfred Vorlicek,
office@schmalspur-modulbaugruppe.at

12. bis 16.4.2025 Frühjahrestreffen Spur I/le und Kleinbahn HO in Bad Wilsnack (DE)

Bad Wilsnack

Eingleisige Nebenbahn mit Übergang zur Schmalspur. Es sind wieder (reine) Fahrpläne in DB und DR in Epoche 3 und 4 geplant.

Anmeldeschluss ist der 16.2.2025. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Burkhard Freier

22. bis 26.4.2025 Regionaltreffen in Leonberg (DE)

Strohäuhalle 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 Epoche 3

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

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

24. bis 27.4.2025 5. N-RE Treffen in Eutin (DE)

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

Es wird wieder in der frühen Epoche 4 um 1975 gespielt.

Anmeldeschluss ist der 15.1.2025. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Christian Martens, chr.martens@t-online.de,

+49 (0)4521 7750777

24. bis 27.4.2025 geplant NMM1 (Nordic Modern Meeting 1) in Givskud (DK)

Givskud hallen, Løveparkvej 2A,
DK-7323 Givskud

We wish to form a meeting that goes from Northern Germany, via Denmark to Norway. We will copy traffic from 2006 and 2013, from Hectorrail and TXI got there licences to drive through Denmark, and up to the years before the big rework of the track network in Denmark in 2014.

Anmeldeschluss ist der 12.1.2025. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Christian Rygard Otzen, crotzen@gmail.com, +45 61654029

30.4. bis 4.5.2025 Meeting Italia 2025 in Crescento (IT)

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

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

Anmeldeschluss ist der 31.1.2025. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Sergio Ferrari, fremomeeting2025@correttotracciato.it, +39 3346263788

1. bis 4.5.2025 3. Regelspurtreffen Harz in Rüdershausen (DE)

MZH Rüdershausen,
Hellbergstraße 10,
DE-37434 Rüdershausen

Erneut konzentrieren wir uns auf eine eingleisige Haupt-/Nebenbahn der Deutschen Bundesbahn mit Übergang auf eine Industriebahn in der Nähe eines Industriezentrums bzw. eines industriellen Ballungsgebietes. Der dargestellte Zeitraum liegt zwischen 1949 und 1955, also in den Jahren nach der Währungsreform und denen des westdeutschen Wirtschaftswunders, in der Epoche 3a.

Anmeldeschluss ist der 5.1.2025. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Andreas Boecker, baureihe50@yahoo.de

1. bis 4.5.2025 Jubiläumstreffen 35 Jahre FREMO Niederlande und JHV in Lichtenvoorde (NL)

Hamelandhal,
Van der Meer de Walcherenstraat 3,
NL-7131 EN Lichtenvoorde

Verskillende arrangementen verdeeld over twee hallen, een van ongeveer 1.400 m²; een van ongeveer 1.100 m². Alle "groepen", nationaliteiten, maten en groottes zijn van harte uitgenodigd!

Verschiedene Arrangements verteilt über zwei Hallen, eine von etwa 1.400 m²; eine von etwa 1.100 m². Alle „Gruppen“, Nationalitäten, Baugrößen und Spurweiten werden herzlichst eingeladen!

Anmeldeschluss war der 1.11.2024. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Paul Hartmann, paul.hartman@hetnet.nl, +31 544 376512

15. bis 18.5.2025 9. Localbahn Treffen Österreich in Schönau (AT)

Schönau Gemeindehalle, Liechtensteinstraße 5, AT-2525 Schönau

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

Anmeldeschluss ist der 28.2.2025 für Module und 31.3.2025 für Besucher. Treffenverantwortlicher und Kontakt für Anmeldungen: Manfred Bayer-Lemerz, 2025@localbahn.at, +43 680 2414647

15. bis 18.5.2025 Regionaltreffen Lipno near Leszno (PL)

Gminny Ośrodek Kultury w Lipnie, Powstańców Wielkopolskich 7, GOK Lipno 64-111 Lipno

Unser Thema sind hier die PKP-Lokallinien rund um Großpolen und Niederschlesien in den 1980er Jahren. Das Treffen ist lokaler Natur. Menschen von außerhalb Polens sind natürlich willkommen, wir markieren jedoch das kleine zu erschließende Gebiet. Ziel des Treffens ist die Integration und Erweiterung des Wissens über FREMO-Fahrten.

☎ Anmeldeschluss ist der 5.1.2025.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Grzegorz Kita, scenika@scenika.pl,
+48 603 692612

29.5. bis 1.6.2025 21. Regionaltreffen Rhein-Main in Hanau Großauheim (DE)

🏠 Turnhalle der Limesschule,
Alter Kahler Weg 1,
DE-63457 Hanau Großauheim
📍🕒 Auf den N-RE-Modulen
(NEM, LocoNet und DCC) wird Be-
trieb um das Jahr 1983 durchgeführt.
Thema werden Nebenbahnen und
zweigleisige Hauptstrecke(n) sein. Auf
einigen Strecken-Abschnitten wird im
Zugleitbetrieb (ZLB) gefahren.

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

☎ Anmeldeschluss ist der 29.2.2025.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Heijo Reinl, heijo.reinl@gmx.de,
+49 (0)160 7109507

29.5. bis 1.6.2025 15. Treffen der SW-Division in Nohfelden-Wolfersweiler (DE)

🏠 Wolfersweiler-Mehrzweckhalle
Ernst-Heinz-Straße, 66625 Nohfel-
den-Wolfersweiler (DE - Germany)

📍 Das Jahrestreffen im Zeichen
von Dampf und Transitionzeit. Als
Zeitgrenze wählen wir 1960. Also
höchstens noch GP 30, ansonsten
Dampflok oder die vielen schönen
Rundnasenloks. Die Dampfliebhaber
können ihren Schätzchen mal schön
Auslauf gönnen. Wir hoffen mal, dass
davon reger Gebrauch genommen
wird. Wir werden wieder eine Stre-
cke mit abzweigenden Branches pla-
nen. Der Betrieb wird mit Dispatcher
und TWC durchgeführt. Wir wollen
versuchen viele kurze Fahrpläne mit
vielen interessanten Jobs zu planen
und durchzuspielen.

☎ Anmeldeschluss ist der 1.4.2025.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Gerhard Gnad, hothardy@web.de,
+49 (0)151 14017677

29.5. bis 1.6.2025 2. Mehrepochentreffen in Cloppenburg (DE)

🏠 Sporthalle an der Leharstraße,
DE-49661 Cloppenburg
📍🕒 Das Thema für H0 ist wie
üblich Sommer 1928.

Die H0e-Bahner werden wieder
den Platz auf der umlaufenden Em-
pore nutzen. Geplant sind die beiden
Übergabebahnhöfe Hitstedt und
Lanken mit jeweils einem Schatten-
bahnhof und eventuell je einem An-
schließer auf der Strecke.

Bei diesem Treffen wird die 0e-
Fraktion auch wieder ein Arrange-
ment aufbauen.

☎ Anmeldeschluss ist der 10.1.2025.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Stefan Unland,
fremold.cloppenburg@gmail.com

6. bis 9.6.2025 Pfingsttreffen Rodgau H0-RE Epoche 3 in Rodgau (DE)

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

📍 Es ist eine Hauptstrecke (wenn
möglich ein Streckenstück zweiglei-
sig) in Epoche 3 geplant, von welcher
sich mehrere kleine Nebenbahnen
abzweigen.

☎ Anmeldeschluss ist der 31.3.2025.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Markus Meier,
pfingsten-rodgau@web.de

19. bis 22.6.2025 13. Regionaltreffen Köln-Bonn 2025 in Bonn-Oberkassel (DE)

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

📍 Wir planen im kommenden Jahr
2025 wieder ein eingleisiges H0-Ar-
rangement der DB im Jahr 1966. Ab-
zweige zu einer Schmalspur- und/oder
Privatbahn sollen wieder bei ausrei-
chenden Anmeldungen ermöglicht
werden.

☎ Anmeldeschluss ist der 2.3.2025.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen: Paul Hecht,
fremo.koelnbonn@gmail.com
+49 (0)173 2832298

19. bis 22.6.2025 US-Sommertreffen der Pacific- Division in Unna-Massen (DE)

🏠 Bürgerhaus Unna-Massen,
Kleistraße 33 a, 59427 Unna-Massen
📍🕒 Das US-Sommertreffen 2025
steht wieder unter dem Motto „Ne-
benbahn im Westen der USA“. Wir
werden eine Branchline aufbauen,
auf der entsprechender Nebenbahn-
betrieb gemacht wird. Bei Interesse
ist am Sonntag modernes Fahren bis
Anfang der 90er Jahre geplant.

☎ Anmeldeschluss ist der 16.3.2025.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Rainer Nils,
fremo-usa-pd@online.de

27.6. bis 1.7.2025 4. H0e/H0-Treffen in Wolkersdorf (AT)

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

📍🕒 Wir wollen wieder in Wolkers-
dorf vom 27.6. (ab Mittag) bis zum
1.7.2025 unsere Module aufbauen. Das
Ganze läuft als FREMO-Treffen ohne
Publikum, jedoch offen für Schüler,
Freunde, Interessierte ...

Schwerpunkt wird 2025 – mehr
als 2024 – die Schmalspuraufstellung
sein, wobei wir einige neue Dinge aus-
probieren wollen. Details folgen.

☎ Anmeldeschluss ist der 1.4.2025.
Treffenverantwortlicher und Kontakt
für Anmeldungen:
Alfred Vorlicek,
alfred@vorlicek.at



FREMO Kalender

Stand: 29. November 2024

2. – 6.1.2025	Waldenburg (DE)	7. FREMO-USA-Wintertreffen Süd
3. – 4.1.2025	Veenhuizen (NL)	Oliebollen XL 2025
17. – 19.1.2025	Roßtal (DE)	8. Fränkisches Lern- und Basteltreffen
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
7. – 9.2.2025	Drachten (NL)	5. NL US-Wintermeeting
20. – 23.2.2025	Pockau-Lengefeld (DE)	TT NHK-Treffen
26.2. – 2.3.2025	Oberlungwitz (DE)	FREMOberlungwitz – Epoche 4 in Sachsen
27.2. – 2.3.2025	Givskud (DK)	DK og Givskud DSB Träf
28.2. – 3.3.2025	Krefeld (DE)	20. Helau- und 17. H0fine-Treffen
7. – 9.3.2025	Schenefeld (DE)	2. Kleinbahn Bastel- und Fahrtreffen
7. – 9.3.2025	Hemer (DE)	FREMO:87-Basteltreffen 2025
13. – 16.3.2025	Delmenhorst (DE)	9. americaN-Nordtreffen
21. – 24.3.2025	Bornheim (DE)	Narrow Gauge Division meets the west
27. – 30.3.2025	Nedenes (NO)	Arendals Treffet 2025
28. – 30.3.2025	Nidderau-Heldenbergen (DE)	Frühjahrstreffen N-RE
4. – 6.4.2025	Offenburg (DE)	Basteltreffen
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
12. – 16.4.2025	Bad Wilsnack (DE)	Frühjahrstreffen I/Ie und Kleinbahn H0
22. – 26.4.2025	Leonberg (DE)	Regionaltreffen Leonberg
24. – 27.4.2025	Eutin (DE)	5. N-RE-Treffen in Eutin
24. – 27.4.2025	Givskud (DK)	NMM1 (Nordic Modern Meeting 1) *
30.4. – 4.5.2025	Crescentino (IT)	Meeting Italia Crescentino 2025
1. – 4.5.2025	Rüdershausen (DE)	3. Regelspurtreffen Harz
1. – 4.5.2025	Lichtenvoorde (NL)	35 Jahre FREMO-NL und JHV
15. – 18.5.2025	Schönau (AT)	9. Localbahn Treffen Österreich
15. – 18.5.2025	64-111 Lipno (PL)	Regionaltreffen Lipno near Leszno
29.5. – 1.6.2025	Cloppenburg (DE)	2. Cloppenburger Mehreperiodentreffen
29.5. – 1.6.2025	Hanau-Großauheim (DE)	21. Regionaltreffen Rhein-Main
29.5. – 1.6.2025	Nohfelden-Wolfersweier (DE)	15. Treffen der SW-Division
6. – 9.6.2025	Rodgau (DE)	Pfingstfahren Rodgau H0 Epoche 3
19. – 22.6.2025	Bonn-Oberkassel (DE)	13. Regionaltreffen Köln/Bonn
19. – 22.6.2025	Unna-Massen (DE)	US-Sommertreffen Pacific Division
27.6. – 1.7.2025	Wolkersdorf (AT)	4. H0e/H0-Treffen Wolkersdorf
3.6. – 6.7.2025	Petersfehn (DE)	Petersfehner Regionaltreffen 2025
17. – 20.7.2025	Spabrücken (DE)	Epoche 3 a im Hunsrück
18. – 20.7.2025	Stöllnitz (DE)	6. N-RE Mecklenburg-Vorpommern
5. – 10.8.2025	Ternitz (AT)	Internationales Südbahn-E-Treffen
5. – 10.8.2025	Ubstadt (DE)	8. Sommertreffen Southwest-Division
6. – 10.8.2025	Bad Wilsnack (DE)	Sommertreffen I/Ie
7. – 10.8.2025	Annweiler am Trifels (DE)	3. Südpfalz-Treffen Epoche 3
13. – 17.8.2025	Sontheim a.d. Brenz (DE)	Regionaltreffen Modern-Süd/H0 Epoche 3/0 USA
14. – 17.8.2025	Fagerhult (SE)	americaN in Fagerhult
17. – 21.9.2025	Wolów (PL)	Regionaltreffen H0-RE Epoche 3
18. – 21.9.2025	Bardowick (DE)	6. H0-Old Treffen
25. – 28.9.2025	Kolding (DK)	19. FREModern Kolding

* 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.

Stammtische/
Regulars' tables



Allgemeines

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

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

📅 = Wann/When

🏠 = Wo/Where

☎ = Kontakt/Contact

Änderungen bitte direkt an:

Knut Habicht,

knut.habicht@fremo-net.eu

Altenweddingen Spur-II-Stammtisch

📅 7.9. und 28.12.2024

🏠 Mitteldeutscher Spur-II-Stammtisch

☎ spurII-fremo@vodafoneemail.de

Berlin – Brandenburg

📅 3. Mi für B-Mitte ab 18:00 Uhr

🏠 Sophienec, 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

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

Andreas Stüber, +49 (0)151 12202067, stueberandi@online.de

Dortmund Ruhrgebiet

📅 4. Fr im Monat

🏠 MEC Dortmund,

Brüderweg 22–24, 44135 Dortmund

☎ Rainer Nils,

+49 (0)173 8342892 und

Guido Felser, +49 (0)176 81006024.

Bitte Anmeldung, keine Klingel!

Dresden-Leipzig H0-US East-Div.

📅 Letzter Fr im Monat

🏠 ungerade Monate in Dresden, gerade Monate in Leipzig

☎ Dresden: Michael Kreiser, michael-kreiser@t-online.de

Leipzig: Thomas Linke,

linke.tomi@t-online.de

Frankfurt/Main und Rhein-Main

📅 2. Mi im Monat ab 19:00 Uhr

🏠 Gaststätte „Apfelwein-Müller“, Hauptstraße 287, D-65760 Eschborn

☎ Heijo Reintl, +49 (0)160 7109507, hreinl@gmx.de

Rhein-Main Spur-0

📅 Alle 4 bis 6 Wochen

🏠 Gaststätte „Arche Nova“,

Kasseler Straße 1a,

60486 Frankfurt-Bockenheim,

Nähe Ffm-Westbahnhof

☎ Robin Blümmler, +49 (0)6181 53280

Gütersloh

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

🏠 siehe Yahoo-Group

☎ Kai Elias, +49 (0)5241 9986850, kai.elias@web.de

Hamburg – H0

📅 3. Do im Monat ab 18:00 Uhr

🏠 Halle 13, Hellbrookstraße 2, 22305 Hamburg (U-Bahn Hauptwerkstatt)

☎ Carsten Möller,

carsten-moeller@fremo-net.eu

Hamburg – US 0 Scale Division

📅 3. Do im Monat ab 18:00 Uhr

🏠 Halle 13, Hellbrookstraße 2, 22305 Hamburg (U-Bahn Hauptwerkstatt)

☎ Eckhard Baer, +49 (0)176 49156913, eckhardbaer@yahoo.de oder

Jürgen Dannenberg,

juegen.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

H0m: Martin Pischky,

+49 (0)511 7000665,

martin@pischky.de

H0e: Michael Dettmer,

+49 (0)5027 9492940,

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

Mathias Hesse, +49 (0)151 58732837,

mathias.hesse@yahoo.de

Kiel

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

🏠 Hotel-Restaurant Catharinenberg, Hamburger Chaussee 21,

24113 Molfsee

☎ Rüdiger Kaehn,

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

Köln/Bonn – H0

📅 3. Do im Monat ab 19:00 Uhr

🏠 Vereinsheim der EMFS im

Niederdollendorfer Güterschuppen

☎ Michael Lutzer,

+49 (0)172 2188349,

michael.lutzer@dlr.de

Köln/Bonn – 0-Schmalspur

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

🏠 In den Räumen des OEC,

Köln-Porz, am Bahnhof, Ladestraße

☎ Andreas Blachut,

+49 (0)0221 24516, blachbach@web.de

Leipzig

📅 Alle 1 bis 2 Monate ab 19:00 Uhr

🏠 An wechselnden Treffpunkten

☎ Mario Gaul,

mario.gaul@gmx.de

München

📅 Regelmäßig, Termin erfragen

🏠 An wechselnden Treffpunkten

☎ Holger Riedel,

kontakt@fremo-sued.de

Niederrhein Aachen bis Krefeld*

📅 Unregelmäßig

🏠 An wechselnden Treffpunkten

☎ Ralf Maischak, ralf@maischak.de oder Knut Habicht,

knut.habicht@fremo-net.eu

Nürnberg – Franken

📅 Letzter Do im Monat

🏠 An wechselnden Treffpunkten

☎ 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
- ☎ 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. Fr 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

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
- ☎ Zdenek Valter, zv@zababov.cz,
+420 (0)604 701342

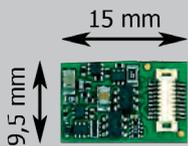
* Anmeldung
beim ersten Besuch!

Die Richtigen für Ihre Loks

Unser Lokdecoder-Standard:

**neu
definiert**

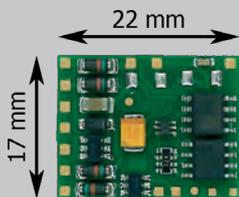
Automatische Anmeldung über DCC-A
ABC-Bremstrecke incl. Pendelautomatik
Konstanter Bremsweg
Auf- und Abdimmen der Ausgänge
Blinken, Kicken, Dimmen, Feuer-Simulation



Mit Next18-Schnittstelle:

Lokdecoder LD-G-41

8 Schaltausgänge (4 x 100 mA + 4 x 0,5 mA)
oder 6 Ausgänge + SUSI
maximaler Motorstrom: 500 mA



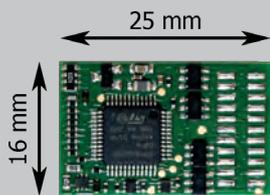
Unser neuer Standard für H0:

Lokdecoder LD-G-42.2

Speziell für Wechselstrom-Motoren:

Lokdecoder LD-W-42.2

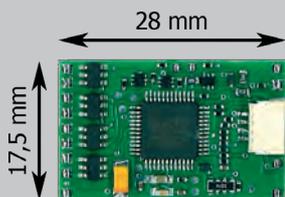
4 Schaltausgänge (4 x 300 mA)
1 Schalteingang
maximaler Motorstrom: 1.000 mA



Der Vielseitige:

Lokdecoder LD-G-43

8 Schaltausgänge (8 x 300 mA)
2 Schalteingänge, SUSI-Schnittstelle
maximaler Motorstrom: 1.000 mA



Für Stromhungrige:

Lokdecoder LD-G-44

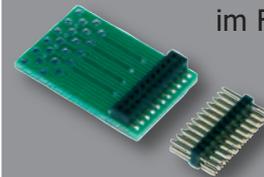
8 Schaltausgänge (8 x 300 mA)
2 Schalteingänge, SUSI-Schnittstelle
maximaler Motorstrom: 3.000 mA

Ihr direkter Link
zu noch mehr
Know-How



Lok ohne PluX oder mtc? PluX- oder mtc-Adapter

Flexibler Einsatz
im Fahrzeug oder
am Decoder



Lok ohne Next18?

Next18-Adapter

Voller Funktionsumfang
der Next18-Schnittstelle
Zwei zusätzliche
verstärkte Ausgänge

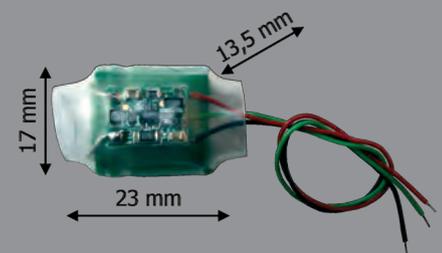


Anwendungsbeispiel

Stromreserve für alle Fälle:

USV-mini

mit 0.47 F, 1 F oder 1.5 F



z.B. USV-mini 1.0 mit 1 F Kapazität

