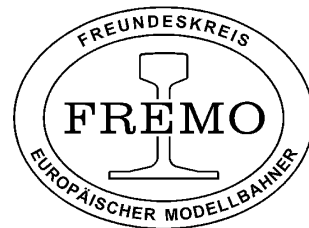


Was Sie schon immer über den FREMO wissen wollten



FREMO - Was ist das? Was heißt das?

Der **FR**eundeskreis **EU**ropäischer **MO**dellbahner ist ein ins deutsche Vereinsregister eingetragener Verein. In unserer Satzung steht zu Zweck und Tätigkeit: „Zweck des Vereins ist es, das Modellbahnerhobby, insbesondere dessen kreativitäts- und aktivitätsbezogenen Aspekt sowie den persönlichen Kontakt unter den Modellbahnern auf überregionaler und internationaler Ebene zu fördern“.

Dies wollen wir durch folgende Aktivitäten erreichen:

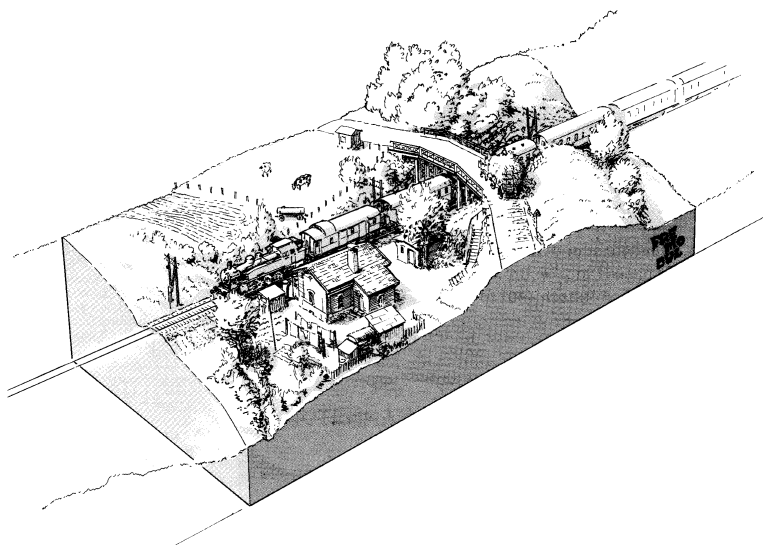
- überregionale Tagungen und Treffen aktiver Modellbahner
- Aufstellung von Modulnormen, nach denen die Mitglieder ihre Module (= transportable Anlagenteilstücke) bauen können
- die Herausgabe einer Vereinszeitschrift

Der FREMO wurde 1981 gegründet und hat inzwischen etwa 600 Mitglieder in verschiedenen Ländern Europas.

Was ist ein Modul, was ist FREMOdul?

Ein Stück Modellbahn,

- das dank genormter Endstücke mit anderen FREMOdulen zusammenpaßt.
- das transportabel ist und so zu Treffen mitgenommen werden kann.
- das zu einem Teil einer Großanlage mit interessantem Betrieb werden kann.
- auch wenn Zuhause kein Platz für die Traumanlage ist.
- in den Spurweiten N, H0, H0-USA, H0m, H0m-RhB, H0e, 0, 0e oder 0m.



Warum fahren hier keine Elektroloks, kein ICE?

Wir geben unseren Modulanlagen ein bestimmtes Thema. Bei H0-Regelspur ist dies meist eine eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn der Epoche 3 oder 4 (Epoche 3: ca. 1949 - 1970, Epoche 4: ca. 1970 -1989). Dabei achten wir besonders auf einen vorbildgetreuen Betrieb.

Da wir eine nicht elektrifizierte Strecke nachbilden, haben wir auch keine Oberleitung und daher können auch keine Elektroloks fahren.

Der ICE kam erst 1985 auf die Schienen der DB und wird nur auf elektrifizierten Hauptstrecken eingesetzt.

Warum ist kein Kreis aufgebaut worden?

Auch hier halten wir uns an unser Vorbild - das Original. Eine Bahnstrecke führt stets von einem Ort zum anderen. Selbst wenn sich eine Strecke einmal zu einem „Kreis“ schließt, ist dies immer nur der Teil eines Netzes und wird nicht als „Kreisstrecke“ betrieben. Insbesondere unser Vorbild, die eingleisige Nebenbahn, ist oft eine Stichbahn, d.h. sie beginnt an einem Abzweig von einer Hauptstrecke und endet mit einem mehr oder weniger großen (End-)Bahnhof.

Wem gehört die ganze Anlage?

Vielen FREMOikaner gehören ein oder mehrere Module, die dann auf den Treffen zu einer großen Anlage zusammengestellt werden, dem Arrangement. Auch die Fahrzeuge gehören den einzelnen Mitgliedern. Übrigens wird daher auf jedem Treffen ein anderes Arrangement zusammengestellt. Dies hängt davon ab, wer sich mit welchen Modulen daran beteiligt.

Auch wird das Arrangement vor dem Treffen genau geplant. Dazu müssen sich die Mitglieder bei dem Organisator des Treffen mit ihren Modulen rechtzeitig anmelden. Dieser erstellt dann den Plan für das Arrangement sowie den Fahrplan.

Bitte wenden!

Warum ist das ganze so hoch aufgebaut?

Die Zugmannschaften begleiten die Züge, laufen also am Arrangement entlang. Auch das Bahnhofspersonal ist meist an seinem Bahnhof unterwegs, um z. B. Weichen zu stellen oder Wagen zu entkuppeln. Eine Höhe von 1,30 m hat sich dabei zum Spielen im Stehen bewährt.

Wo ist das Zentralstellpult, die Trafos?

Wie beim Vorbild gibt es bei uns Personal an den Bahnhöfen sowie Zugpersonal für die Züge. Der Fahrdienstleiter bedient seinen Bahnhof, stellt also die Weichen und Signale vor Ort. Dafür gibt es an jedem Bahnhof ein Stellpult, so wie beim Vorbild jeder Bahnhof sein Stellwerk hat. Das Zugpersonal, auch genannt Zugmannschaften, ist nur für das Fahren ihres Zuges zuständig. Dabei begleiten sie den Zug bei seiner Fahrt. Statt der üblichen Trafos benutzen wir leicht transportable Handregler.

Inzwischen werden bei vielen Treffen Digitalsteuerungen zum Fahren der Triebfahrzeuge eingesetzt. Dadurch müssen sich die Mitspieler an den Bahnhöfen nicht mehr um die Fahrstromzuschaltung kümmern.

Warum ist hier so wenig los, warum fahren so wenige Züge?

Auch hier orientieren wir uns am Vorbild. Auf vielen Nebenstrecken fahren nur 10 bis 20 Züge pro Tag. Also höchstens ein Zug pro Stunde und Richtung.

Warum gehen denn hier alle Uhren falsch?

Zu unserem vorbildorientierten Betrieb benötigen wir einen Fahrplan und eine "Modellzeit". Diese Modellzeit zeigen die "falschgehenden" Uhren an den Bahnhöfen. Damit auf den Strecken etwas mehr los ist und weil die Strecken zwischen den Bahnhöfen verkürzt sind, laufen unsere Uhren ca. sechsmal schneller. Eine Stunde auf unserem Fahrplan dauert also nur etwa 10 Minuten Echtzeit.

Warum tragen die Leute immer Papierzeug mit sich rum?

Zu jedem Fahrzeug auf dem Arrangement gehört eine Wagen- oder Triebfahrzeugkarte. Mit den Angaben auf diesen Karten läßt sich jedes Fahrzeug eindeutig identifizieren. Die Karten bleiben beim Fahrzeug, werden also vom Zugführer „spazierengetragen“, solange sich das Fahrzeug im Zug befindet. Auf den Karten wird ein Umlaufzettel oder bei Güterwagen ein Frachtauftrag befestigt, der den Weg beschreibt, den das Fahrzeug auf dem Arrangement zurücklegen soll. Daneben gibt es natürlich noch Fahrplanunterlagen, wie Bildfahrpläne usw.

Was soll die viele „Telefoniererei“? Und wer bezahlt die Telefonrechnung?

Für einen reibungslosen und störungsfreien Betrieb ist eine Kommunikation zwischen den benachbarten Bahnhöfen sehr wichtig. Zu diesem Zweck bauen wir ein eigenständiges Telefonnetz auf, mit dem die Züge zwischen den Betriebsstellen vor- und zurückgemeldet werden. Telefongebühren fallen dabei glücklicherweise nicht an.

Wir können hier nicht alle Fragen beantworten, darum:

**Wenn Sie weitere Fragen haben,
sprechen Sie einfach eines unserer Mitglieder an!**

(Wir beißen nicht!)

FREMO e. V., Postfach 100 536, D-64205 Darmstadt

FREMO im Internet: <http://www.fremo.org>

Erstellt von Rainer Keil und Mathias König