

H0fine-Treffen in Hemer – 28. Oktober bis 1. November 2011

Andreas Rittershofer Wo liegt Hemer?

English summary: The meeting in Hemer, which is almost in the centre of Western Germany, featured three scales on four layouts: FREMO:32, FREMO:87, fiNescale and H0fine. Andreas reports on the largest H0fine layout ever set up with a total run of 171 m, including a 64 m main line, a 57 m branch line and a 50 m private railway set in the late 1960s.

Güterzug mit V 36
der BHE an einem
Einschnitt nach HZL-
Vorbild (Kohlstetten)

Fotos:
Andreas Rittershofer



Diese Frage stellte ich mir im November 2010, als die ersten Mails zu einem geplanten H0fine-Treffen ebendort unterwegs waren. Irgendwo recht zentral in Deutschland muss es wohl liegen, da Großes geplant war. Heute weiß ich mehr, denn am Ende kamen vier Arrangements in einer Dreifeldturnhalle und deren Empore dabei heraus: FREMO:32, FREMO:87, fiNescale und H0fine – über letzteres Arrangement möchte ich hier berichten.

Die H0fine-Gruppe im FREMO hatte ihr bislang größtes Arrangement aufgestellt. Rückgrat der Verkehrsströme war die eingleisige Hauptstrecke vom zentralen Zugbildungsbahnhof Rheydt über Brauxel, Crengeldanz, Dremmen nach Lindern, wobei Rheydt und Lindern als Schattenbahnhöfe den Übergang

in die große weite Welt darstellten. In Lindern begann die Nebenbahn über Wesenberg, Herzebrock, Rämplingrade, Schleiden bis nach Schöningen Süd, in Rheydt begann die Privatbahn über Allzunah, Bollstedt, Kelkheim, Donselen Waldschänke, Schöenberg bis nach Naumburg. Das H0fine-Arrangement lag entlang der Hallenwände, die Hauptbahn hatte dabei eine Länge von 63,5 m, die Nebenbahn von 57 m und die Privatbahn von 49,5 m, was eine Gesamtstreckenlänge von 170 m ergibt.

Der Güterverkehr erfolgte nach den Abläufen der End-1960er-Jahre, in denen die DB schon verschiedene Rationalisierungen vorgenommen hatte. Lindern war im Arrangement der große Knotenpunktbahnhof, von dem aus alle anderen Bahnhöfe versorgt wurden. Die Versorgung des Knotenpunktbahnhofs Lindern selbst erfolgte per Durchgangsgüterzügen vom nächsten Rangierbahnhof aus, der angenommen außerhalb des Arrangements lag; dessen Züge gelangten via Schattenbahnhof Rheydt ins Arrangement.

Der Betrieb auf der Hauptbahn erfolgte im Zugmeldebetrieb mit Fahrdienstleitern in jedem Bahnhof und mit Streckenblock. Die an die Hauptbahn anschließende vordere Hälfte der Nebenbahn wurde eben-

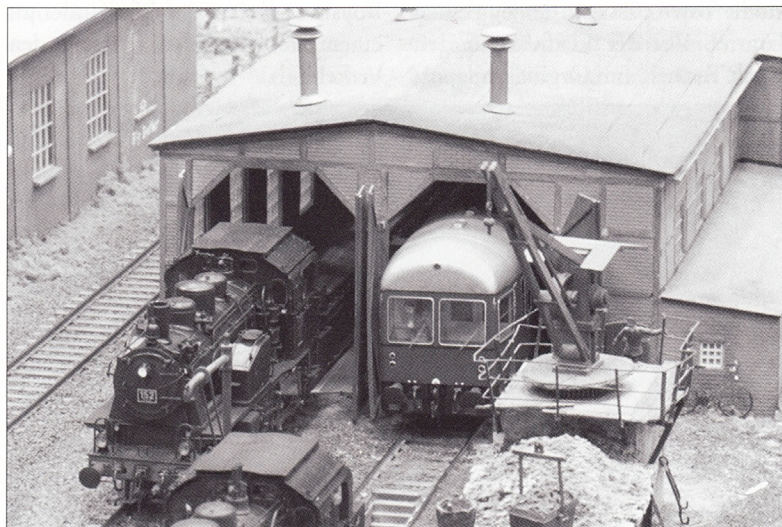
falls im Zugmeldebetrieb betrieben, die hintere Hälfte dagegen im Zugleitbetrieb. Der Fahrdienstleiter von Herzebrock hatte daher noch zusätzlich die Aufgabe des Zugleiters für diesen Abschnitt zu übernehmen. Die Privatbahn wurde vollständig im Zugleitbetrieb geführt, der Zugleiter saß in der Mitte der Privatbahnstrecke im Kreuzungsbahnhof Kelkheim.

Durch die gute Organisation und Vorbereitung konnten wir sieben komplette Fahrpläne fahren, wobei jeder gute vier Stunden (bei einer Zeitverkürzung von etwa 1:4,5) dauerte. Neben den ortsfesten Personalen (Fahrdienstleiter, Zugleiter) gab es sieben Dienstpläne für Lokführer/Zugführer für die DB-Strecken und fünf Dienstpläne für die Privatbahn. Die Fahrplanunterlagen waren sehr vorbildnah gehalten mit allen Informationen, die gebraucht werden. Die gesamten Unterlagen sowie viele Bilder finden sich auch online: http://kleinbahnwiki.de/index.php/hemer_oktober_2011

Das Treffen wurde durchweg als sehr schön und harmonisch empfunden, so dass es schon erste Überlegungen gibt, sich in zwei Jahren vielleicht wieder in Hemer zu treffen.

Mein Dank geht an alle, die zum reibungslosen Ablauf beigetragen haben, namentlich nennen möchte ich Joachim Reinhard aus Hemer, der von der Halle bis zum Essen alles sehr gut organisiert und vorbereitet hat, sowie Michael Sauer, der für die H0finer das schöne Arrangement und den Fahrplan erstellt hat. ■

Andreas Rittershofer



Hochbetrieb
im Naumburger BW,
dem Endpunkt des
Privatbahn-Asts