

Erste Anlage

Ich lernte viele neue Leute kennen und baute mein Erstlingswerk am geplanten Ort in die Anlage ein. Da ich zu Hause keine Möglichkeit hatte, alles zu testen, war ich gespannt. Ja, das Lichtraumprofil passte, alles funktionierte. Die Züge der Kollegen fuhren alle problemlos über die Gleise vor dem Talhof. Und es wurden diese beiden Tage ganz viele Fotos vom Modul und den darauf verkehrenden Zügen gemacht. Dabei gab es viele Komplimente für die Gestaltung.

An diesem Treffen besuchten uns Moduler aus Deutschland. Die Leute waren vom N-Club International (NCI) und bauten seit Jahren mit Kollegen aus ganz Europa grosse Anlagen an Ausstellungen. Sie luden uns ein, im November 2007 in Stuttgart an einem solchen Treffen teilzunehmen. Es sollte eine grosse, komplett miteinander verbundene Rekord-Anlage werden.

Internationale Verbindung

Beim Nachtessen am Samstagabend habe ich mit den neuen Freunden technische Probleme für die Verbindung der beiden Modulsysteme besprochen. Und auf einer Serviette habe ich skizziert, wie die Verbindungsprobleme zu lösen wären:

- sNs baut ihre Module mit Schienenoberkante (SOK) auf 1100 mm - NCI fährt bei internationalen Treffen SOK 1000 mm
- die Schweizer Bahnen fahren links, also sind auch die sNs-Module auf Linksverkehr ausgerichtet - die deutschen Bahnen fahren rechts, und die NCI-Module sind für Rechtsverkehr gebaut

- sNs baut mit einem Gleisabstand von 26.5 mm - NCI hat einen Gleisabstand von 30 mm

Die Spur N hat den Vorteil, dass neben den Gleisen, Kupplungen und dem Massstab auch das Elektrische überall identisch ist. Also musste bei der Verbindung der beiden Modulwelten darauf keine Rücksicht genommen werden.

Verbindungsmodul sNs-NCI

Wieder zu Hause, wurde mit der Servietten-skizze an der detaillierten Lösung der Anforderungen gearbeitet. Es entstand in der Zeit von drei Wochen der Entwurf zum Verbindungsmodul zwischen sNs und NCI. Bei Ausstellungsbesuchen im Vorjahr haben meine sNs-Kollegen mitbekommen, dass sich während der mehrtägigen Veranstaltung die Gruppierungen gegenseitig auf die Probe stellten, in dem sie nacheinander ganz viele Züge in ein Land schickten. Und manch ein Platzproblem auf den Gleisen entstand. Also musste das Verbindungsmodul eine integrierte Wende haben, so dass nicht erwünschte Züge gleich wieder zurück fahren konnten.

Weil diese gemeinsame Ausstellung nur einmal im Jahr stattfindet, fand mein bester Freund, dass ich neben der reinen CH-Wende einen Schattenbahnhof einbauen sollte. So könnte das neue Modul auch bei Schweizer Ausstellungen eingesetzt werden. Landschaftlich war mir klar, dass es ein Tunnel zwischen der Schweiz und dem nahen Ausland sein muss. Also musste auch ein entsprechender Berg darüber thronen. Dar-

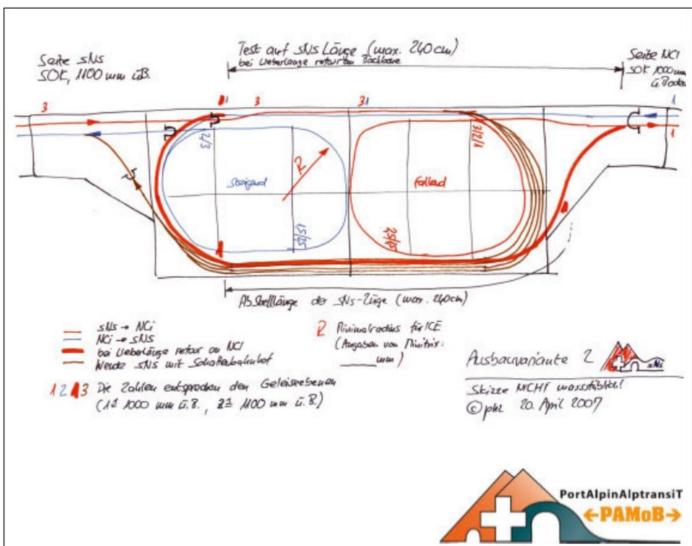
aus entstand die Anforderungsliste an das Verbindungsmodul:

- Ausgleich der Höhendifferenz von 100 mm
- Kreuzungsfreier Seitenwechsel von Links- auf Rechtsverkehr und umgekehrt
- Eine Wendemöglichkeit auf der sNs-Ebene (SOK 1100mm)
- Eine Wendemöglichkeit auf NCI-Ebene (SOK 1000mm)
- Maximalsteigung 20 %
- Minimalradius 400 mm
- Lange schlanke Weichen auch im nicht sichtbaren Bereich mit polarisierten Herzstücken
- Gute Zugänglichkeit zu den Strecken und Weichen im Berg
- Halbautomatische (digitale) Steuerung mit Fahrstrassen
- Anschluss mit sNs-Modulköpfen

Zusätzlich brauchte es ein kleines Grenzmodul mit Anpassung des Gleisabstandes von 26.5 auf 30 mm, den richtigen Verkabelungs-/Steckerfarben und beidseitig den richtigen, genormten Modulköpfen, damit auch die geschraubte Verbindung der Module passte. Damit das Projekt auch von meinen Modulkollegen begutachtet werden konnte, habe ich diverse Skizzen gemacht. Darunter natürlich einen Gleisplan, aber auch 3D-Skizzen der Landschaft und Querschnitte durch die einzelnen Module. Diese Skizzen und Pläne wurden gescannt und ins sNs-Forum gestellt.



Das PAAT-Modul als Teil des Weltrekords in Stuttgart.



Dieses Übergangsmodul ist die Verbindung zwischen sNs und NCI mit unterschiedlichen Schienenhöhen.