



Schweizer Alpenmodule – Die transportable N-Bahn

Ein begeisterter Anlagenbauer – ohne Anlage!

Von Peter Holzner (Text, Bilder und Zeichnungen)

Als Wohnungsmieter war dem Erbauer seit jeher klar, dass er nie eine eigene feste Modellbahnanlage bauen wird. Er half seinem besten Freund, grosse Anlagen zu bauen. Doch dann traf er auf die Moduler von spur-N-schweiz. Dann ging es mit dem Anlagenbau erst so richtig los. Aber eben: Immer noch ohne Anlage. Lassen wir ihn aber gleich selbst berichten:

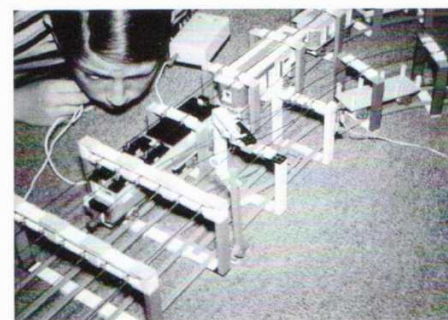
Der Modellbahnvirus

In meiner Familie gab es keine Vorbilder, die mich mit der Modelleisenbahn in Berührung brachten. Mit 3 Jahren lagen die



ersten BRIO-Schienen mit dem klassischen Schiebezug unter dem Baum. Danach gab es laufend zusätzliches Schienenmaterial mit Weichen, Brücken oder Fähre.

In der Jugend erhielt ich dann viele viele LEGO-Steine geschenkt, dazu Schienen und die Batteriekästen für Lokeigenbauten. Da es noch kein Stromschienensystem gab, baute mein Vater für mich eine komplette



Oberleitung, die ab Autobatterie gespeist wurde! Mit Seilzügen steuerte ich zentral Weichen und Signale und machte auf dem Bauch liegend meine ersten Erfahrungen als Fahrdienstleiter. Leider hatte da die Mutter nicht so viel Freude wie ihr Sohn,

Es gibt viele Leute, die von einer Anlage träumen, doch aus Platz- und anderen Gründen es beim Traum bleibt. Peter Holzner hat nie von einer Anlage geträumt und nennt auch heute noch keine Anlage sein eigen. Der passionierte Anlagenbauer erzählt, wie er seine Leidenschaft trotzdem in vollen Zügen ausleben kann.



Des besten Freundes erste Anlage im Kinderzimmer der Junggesellenwohnung.



Nach dem Umzug in die Stadt entstand Anlage Nummer 2 im Keller.

bis unters Bett war der komplette Boden meines Zimmers mit der LEGO-Anlage belegt. Nach maximal fünf Wochen Sommerferien wollte sie unbedingt mal wieder mit dem Staubsauger durch das Zimmer, da musste ich mich wohl fügen und meine Anlage abbrechen.

Während der Lehrzeit hatten dann andere Interessen höhere Priorität und die LEGO-Steine verstaubten langsam im Kasten.

Die drei Festanlagen meines besten Freundes

Während meiner Ausbildung zum Maschinenmechaniker lernte ich einen Praktikanten kennen, der zwischen Gymnasium und Technikum das Metallhandwerk im Schnellzugstempo lernen wollte. Das mit dem Handwerk gelang ihm nicht so, aber er wurde zu meinem besten Freund! Als dieser seine

erste Junggesellenwohnung bezog, war von Anbeginn das «Kinderzimmer» für die Modellbahn in N reserviert. Mit meinen Handwerksmaschinen und handwerklichem Können bauten wir gemeinsam nach seinen Wünschen die erste N-Anlage in U-Form. Manches lange Wochenende, jegliche Fest- und Feiertage sowie die Jahresendwoche verbrachten wir jungesellengerecht im Modellbauzimmer. Die Strecken waren verlegt, die Züge drehten ihre Runden, die erste Kleinfläche war landschaftlich gestaltet – da schlug bei ihm die Liebe zu und ein Wohnungswechsel stand bevor. Der Abbruch dieser Anlage beendete endgültig unser Jungesellendasein.

Beide hatten nun Familie, aber es musste bei ihm im Keller mitten in Zürich wieder eine Modellbahn her! Während vielen Wochenenden bauten wir eine komplett neue Anlage in langgestreckter Z-Form. Wir vermieden die alten Fehler – und machten neue. Wegen Roharbeiten im Kellerboden musste diese Anlage im Rohbau zwischen durch mal für mehrere Wochen an die Decke hochgezogen werden!

Kaum war der erste Quadratmeter landschaftlich gestaltet, zog die junge Familie in ein Eigenheim. Da wurde umgehend der Keller zum Modellbahnraum auserkoren und entsprechend eingerichtet. Die Anlage in U-Form mit mehreren Gleisebenen, sechs Schattenbahnhöfen für Normal- und Schmalspur und einer 12-stöckigen Gleiswendel ist seit bald 20 Jahren im Bau. Beim Bau dieser drei Gebirgsanlagen habe ich in über 30 Jahren meine handwerklichen Fähigkeiten eingesetzt – und dabei zusätzlich ganz viel Modellbautechnisches und Landschaftsgestalterisches gelernt.

Aber eine eigene Anlage? Ich war, bin und bleibe Wohnungsmieter, da werde ich mir nie eine feste Anlage bauen. Ich hatte die Anlage meines besten Freundes – und die doppelte Abbrucherfahrung! Während

des Baus der drei Anlagen wurden tausende Fotos gemacht. Als Hobbyfotograf wechselte ich bald zur Digitalkamera und als IT-ler war mir die Welt des Internets nahe. Also wurde die Webseite www.ppb-modellbahn.ch eröffnet und laufend mit News und Fotos der Anlage gefüllt. Im Frühling 2006 hat mich mein lieber Freund zu einem Treffen von Spur N-Modulbahnern in Eschenbach eingeladen. In einem Schulungsraum standen da auf schlanken Beinen zusammenschraubte Holzkästen, darauf fuhren lange Züge über weite Kurven durch schön gestaltete Landschaften. Meine heutige Partnerin und ich standen staunend mittendrin und wir sagten zeit-



Das erwähnte s-N-s-Treffen 2006 in Eschenbach.

gleich dasselbe: wenn unsere Liebe was wird, wird das unser gemeinsames Hobby!

Infektion durch spur-N-schweiz

Ich informierte mich vor Ort genauer über die Vorgaben, wie solche Module zu bauen sind. Wieder zu Hause, wurde die Modul-Norm von spur-N-schweiz (sNs) aufgesaugt, Schienen- und Gestaltungsmaterial ange-



Liebe fällt auch inmitten von Modularrangements hin.



Die Anlage Nummer 3 des Freundes im Eigenheim.

schaft. Für Fahrtests lieh ich mir Loks und Wagen. Ich hatte keinen Raum, bei dem ich selber solche Kisten zusammenbauen konnte. Aber ein Mitglied der Moduler bot fertige Modulkästen an. In der Wohnung wollte ich dann auf einem Tisch mein Modul bauen und gestalten.

Planung

Der 60 cm lange Modulkasten wurde bestellt, die gestalterischen Ideen zu Papier gebracht. Auf das Doppelspur-Modul musste eine Bahnbrücke, Fahrleitungsmasten, ein Bauernhaus und ein Fließgewässer, dazu Menschen und Tiere. Das Ziel war, im Frühling 2007 beim nächsten internen Treffen der sNs-Moduler mit dabei zu sein. Es hatte mich gepackt!

PAMoB

Angedacht war, dass ich kein Rollmaterial mein Eigen nennen würde. Ich gründete also eine Modellbahn-Gesellschaft, welche sich mit dem Bau von Bahntrassen beschäf-

tigt und diese anderen zur Verfügung stellt: die PAMoB (Peters Alpen-Modul-Bahn). Natürlich musste auch ein Webauftritt her (www.PAMoB.ch). In dieser Gesellschaft bin ich seither in Personalunion Direktor, Planer, Finanzchef, Fotograf, WebMaster, Pressechef, Mechaniker, Schreiner, Elektriker, Maler, Gestalter, Werkstattchef, Lokführer und Fahrdienstleiter.

Mit dem aktiven Eintritt meiner Partnerin in den Modellbau wurde der Name leicht angepasst: Peters und Annas-Modul-Bahn. Auch sie ist in Personalunion Fotografin, Schreinerin, Elektrikerin, Malerin, Gestalterin, Lektorin, Feinmechanikerin, Lokführerin und Fahrdienstleiterin. Und beschäftigt mich ein unlösbares Problem ist sie «die gute Seele» die mich mit guten Fragen und Ideen auf die richtige Lösung bringt!

Die Module der PAMoB sollen stimmige Landschaften aus der voralpinen Schweiz darstellen. Es soll Nichts nach Vorbild nachgebaut werden, sondern die Bahnen und das das Leben in der Schweiz zeigen. Ich

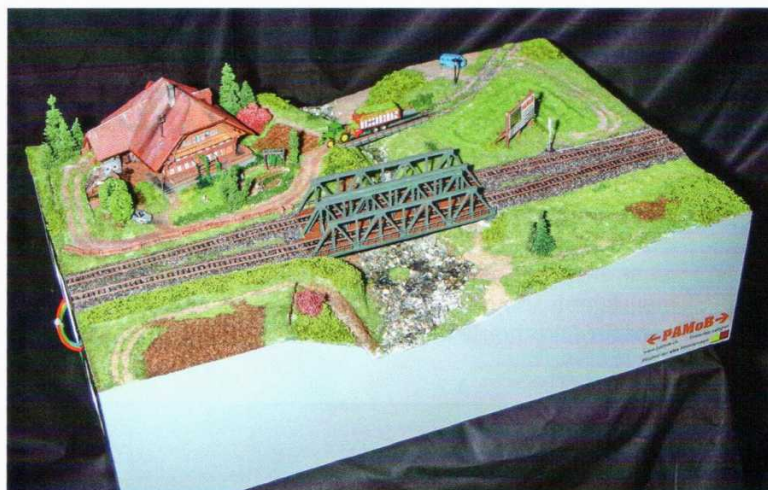
skizziere die Module mit Bleistift auf Papier und koloriere mit Farbstiften. Die Dreidimensionalität der Landschaft sehe ich mit meinem inneren Auge. Als Augenschmied brauche ich keine Fotos, um später meine Landschaften oder kleine Gegebenheiten auf den Modulen realistisch zu gestalten.

Erstes Modul

Der Bauernhof wurde zusammengebaut, die Einfahrt befahrbar umgebaut. Der sterile Plastikglanz der Bausätze störte mich, also musste das Haus gealtert werden. Die beiden Brücken altern, das traute ich mir noch nicht zu. Deshalb steht daneben nun ein Bauschild, dass die Brücke frisch renoviert wurde... Das Modul gedieh, der Schreibtisch wurde stunden-, ja tagelang durch das Modul im Bau belegt. Und im Frühling 2007 fuhr ich dann voller Stolz in den Rangierbahnhof Limmattal (RBL), wo sich die sNs-Moduler zum internen Frühlingstreffen trafen.



Peter Holzners Ideenskizze zum Modul «Talhof» und das ...



...realisierte Anlagenstück mit dem Bauernhof.



Der Gründer der ursprünglichen «Peters Alpen-Modul-Bahn» beim Talhof-Bau.



Das landwirtschaftliche Anwesen mit Streckengleis, eingebaut in ein Arrangement.

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 Lichtprofil passte, alles funktionierte. Die Züge der Kollegen fuhrten alle problemlos über die Gleise vor dem Talhof. Und es wurden diese beiden Tage ganz viele Fotos vom Modul und den darauf verkehrenden Züge 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-

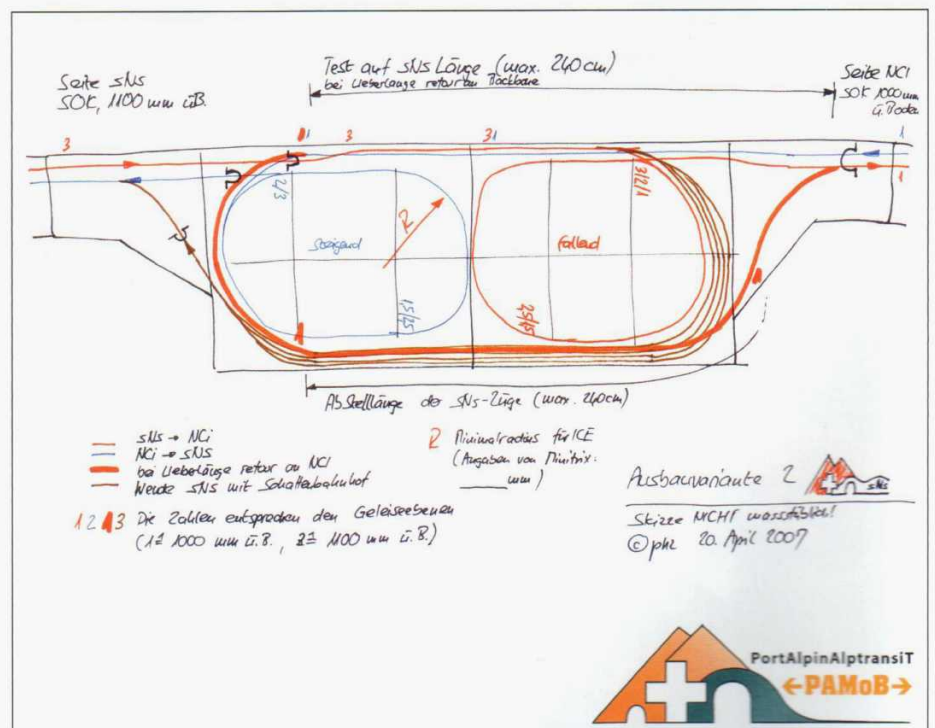
aus entstand die Anforderungsliste an das Verbindungsmodul:

- 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.

waren es 563,5 l/m! Dazu haben wir Schweiz von der PAMOB. Über dieses Treffen waren von der PAMOB. Mit dem Weltrekord könnte ein eigener langer Artikel geschrieben werden. Aber hier geht es ja um die PAMOB.

Weitere Ausstellungen

Im Laufe der mittlerweile acht Jahre die es die PAMOB gibt, hat sie mit sNs an vielen Ausstellungen teilgenommen. So in Bulle, Nyon, Winterthur, Appenzell, Hutwil, Frauenfeld. Dazu ist ein Event in Stuttgart bei der internationalen NConvention!

Weitere Module

Um die PAAT zu testen, wurden zwei provisorische Wendemodule gebaut. Mittlerweile sind dies vollwertige Module, wobei eines nur eine farbige Karte eines Reitstalles ist. Auf dem Anderen steht auf einer Felsnase mitten im Wald die Ruine Oberberg.

Im Zusammenhang mit dem grossen Um- und Ausbau der PAAT-Steuerung musste auf der europäischen Seite ein Modul für die Zugserkennung und Bremsweg vor dem Einfahrtsignal gebaut werden. Den Vektorweg gestaltet meine Partnerin – eine kleine Meisterarbeit.

Das zu Beginn nur einfach mit Drahtgitter geformte PAAT-Übergangsmodule intensive Diskussionen zwischen Modellbahnern, Besuchern und mir. Es bot die Möglichkeit zu zeigen, wie ein Modul aufgebaut ist und wie Modellbau funktioniert.

Im November 2007 fuhren wir mit drei Transportern aus verschiedenen Regionen der Schweiz über den Zoll Thayngen nach Stuttgart. Mit ein wenig Herzklopfen trafen wir in der Messehalle ein und wurden zuerst von den Modlbauern aus den verschiedenen europäischen Ländern herzlich begrüsst. Da wir noch keine Ausstellungs-erfahrung hatten, mussten wir uns zuerst ein wenig akklimatisieren. Doch es ging mit dem Aufbau gut voran und wir konnten kurz vor Hallenöffnung die ersten Züge fahren lassen. Nach ein paar technischen Anreissen wurde das vierteilige Modul gebaut. Die speziellen Kästen baute wieder der damalige sNs-Hauslieferant, ebenso die Steuer-PAAT und es stand dem intensiven internationalen Grenzverkehr nichts mehr im Wege. Die vielen Besucher und die neu gewonnenen Modellbaufreunde hatten grosse Freude an der PAAT und dem kleinen Grenz-

Weltrekord in Stuttgart

Dieses Treffen in der neuen Messe Stuttgart stand unter einem ganz speziellen Thema. Man wollte auf einer Fläche von über 1000 m² eine über 500 Laufmeter (l/m) lange zusammenhängende Modulanlage zusammenschrauben und gemeinsam betreiben. Dazu haben über 200 Modelleisenbahner aus 14 Gruppierungen aus zehn europäischen Nationen ihre Module nach Stuttgart gebracht. Auf über 2000m N-Gleisrollen die Züge durch europäische Landschaften von Nord nach Süd, von Ost nach West. Und was für einen Weltrekord es gab: amtlich gemessen und verkündet

PortalalpTransit (PAAT)

Damals war im neuen Gotthardbasistunnel noch die Haltestelle «Porta Alpina» geplant. Mitten in meiner Planungsphase kam beim Vorbild das Aus für das ambitionierte unterirdische Projekt. Aber für mein Modul für den alpenquerenden internationalen Alpentransit musste noch ein Name her. Aus der Funktion entstand dann der Name: PortalalpInAlpTransit (PAAT). Ein befreundeter Grafiker gestaltete anhand meiner Ideen das passende Logo.

Innerhalb von sehr kurzen fünf Monaten wurde das vierteilige Modul gebaut. Die speziellen Kästen baute wieder der damalige sNs-Hauslieferant, ebenso die Steuer-PAAT wurde die Gestaltung machte ich mit meiner Liebsten. Im Herbst wurde die PAAT bei einem Treffen in St. Gallen bahntechnisch getestet. Und bis ganz kurz vor der Abfahrt nach Stuttgart wurde nachtelang an der Ge-

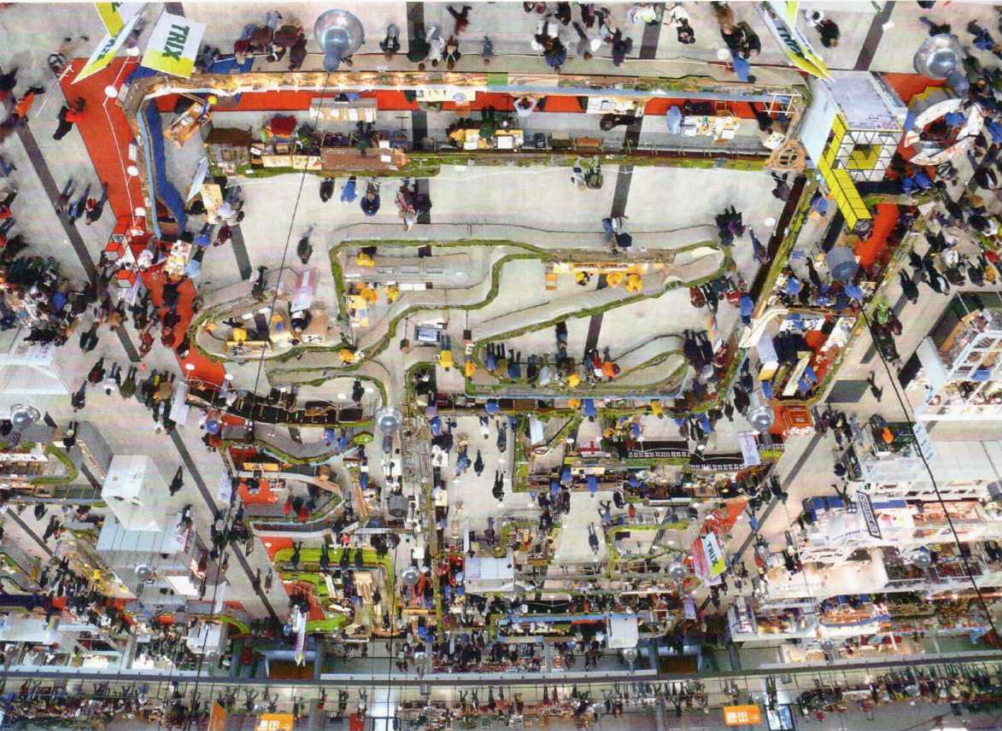
staltung gearbeitet.

Transport

Für den Transport werden bei sNs die Module mit Hilfe von stirnseitig angeschraubten Brettern gestapelt. Schon bei der Planung der PAAT habe ich skizziert, wie die Module für den Transport vorbereitet werden sollen. Und aus Gewichts- und Handhabungsgründen habe ich von Anfang an ent-schieden, die Module volumenorientiert auf Wagen zu stapeln. So können die Stapel einfach auf die Hebebühne und in den Transporter geschoben werden. Ebenso sind diese in den Ausstellungshallen schnell an den vorgesehenen Standort zu rollen.



Die sNs-Module reisen in solchen Transportstapeln.



Das gemeinsame Arrangement aus 10 Ländern Europas mit über 2000 m Gleis in Stuttgart: Weltrekord!

PortAlpinAlpTransit (PAAT)

Damals war im neuen Gotthardbasistunnel noch die Haltestelle «Porta Alpina» geplant. Mitten in meiner Planungsphase kam beim Vorbild das Aus für das ambitionierte unterirdische Projekt. Aber für mein Modul für den alpenquerenden internationalen Alpen transit musste noch ein Name her. Aus der Funktion entstand dann der Name: PortAlpinAlpTransit (PAAT). Ein befreundeter Grafiker gestaltete anhand meiner Ideen das passende Logo.

Innerhalb von sehr kurzen fünf Monaten wurde das vierteilige Modul gebaut. Die speziellen Kästen baute wieder der damalige sNs-Hauslieferant, ebenso die Steuerung. Die Gestaltung machte ich mit meiner Liebsten. Im Herbst wurde die PAAT bei einem Treffen in St. Gallen bahntechnisch getestet. Und bis ganz kurz vor der Abfahrt nach Stuttgart wurde nächtelang an der Gestaltung gearbeitet.

Transport

Für den Transport werden bei sNs die Module mit Hilfe von stirnseitig angeschraubten Brettern gestapelt. Schon bei der Planung der PAAT habe ich skizziert, wie die Module für den Transport vorbereitet werden sollen. Und aus Gewichts- und Handhabungsgründen habe ich von Anfang an entschieden, die Module volumenorientiert auf Wagen zu stapeln. So können die Stapel einfach auf die Hebebühne und in den Transporter geschoben werden. Ebenso sind diese in den Ausstellungshallen schnell an den vorgesehenen Standort zu rollen.

Erste Ausstellung

Im November 2007 fuhren wir mit drei Transportern aus verschiedenen Regionen der Schweiz über den Zoll Thayngen nach Stuttgart. Mit ein wenig Herzklopfen trafen wir in der Messehalle ein und wurden zuerst mal von den Modulbauern aus den verschiedenen europäischen Ländern herzlich begrüsst. Da wir noch keine Ausstellungserfahrung hatten, mussten wir uns zuerst ein wenig akklimatisieren. Doch es ging mit dem Aufbau gut voran und wir konnten kurz vor Hallenöffnung die ersten Züge fahren lassen. Nach ein paar technischen Anlaufschwierigkeiten funktionierte auch die PAAT und es stand dem intensiven internationalen Grenzverkehr nichts mehr im Wege. Die vielen Besucher und die neu gewonnenen Modellbaufreunde hatten grosse Freude an der PAAT und dem kleinen Grenzmodul.

Weltrekord in Stuttgart

Dieses Treffen in der neuen Messe Stuttgart stand unter einem ganz speziellen Thema. Man wollte auf einer Fläche von über 1000 m² eine über 500 Laufmeter (lfm) lange zusammenhängende Modulanlage zusammenschrauben und gemeinsam betreiben. Dazu haben über 200 Modelleisenbahner aus 14 Gruppierungen aus zehn europäischen Nationen ihre Module nach Stuttgart gebracht. Auf über 2000m N-Gleisen rollten die Züge durch europäische Landschaften von Nord nach Süd, von Ost nach West. Und was für einen Weltrekord es gab: amtlich gemessen und verkündet

waren es 563.5 lfm! Dazu haben wir Schweizer von sNs 62 lfm beige steuert, 5.6 lfm waren von der PAMoB. Über dieses Treffen mit dem Weltrekord könnte ein eigener langer Artikel geschrieben werden. Aber hier geht es ja um die PAMoB.

Weitere Ausstellungen

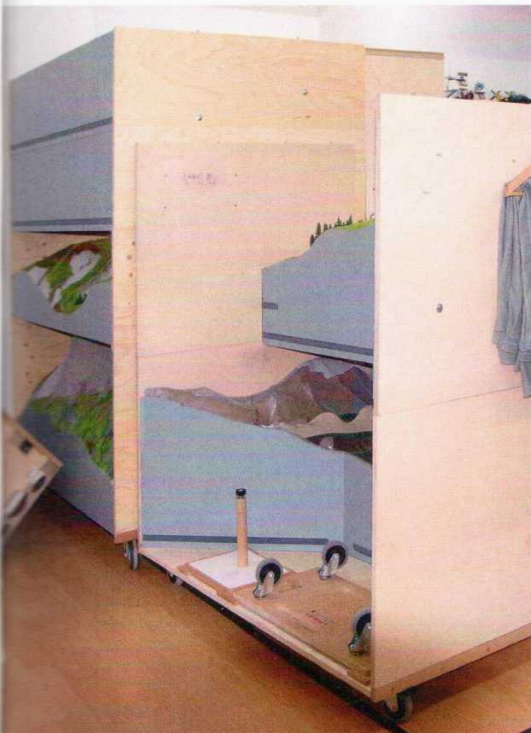
Im Laufe der mittlerweile acht Jahre die es die PAMoB gibt, hat sie mit sNs an vielen Ausstellungen teilgenommen. So in Bulle, Nyon, Winterthur, Appenzell, Huttwil, Frauenfeld. Dazu ist ein Event ein absolutes Muss: jeden November in Stuttgart bei der internationalen NConvention!

Weitere Module

Um die PAAT zu testen, wurden zwei provisorische Wendemodule gebaut. Mittlerweile sind dies vollwertige Module, wobei eines nur eine farbige Karte eines Reitstalles ist. Auf dem Anderen steht auf einer Felsnase mitten im Wald die Ruine Oberberg.

Im Zusammenhang mit dem grossen Um- und Ausbau der PAAT-Steuerung musste auf der europäischen Seite ein Modul für die Zugserkennung und Bremsweg vor dem Einfahrtssignal gebaut werden. Den Veloweg gestaltet meine Partnerin – eine kleine Meisterarbeit.

Das zu Beginn nur einfach mit Drahtgitter geformte PAAT-Übergangsmo-
dul «Finsterwald» war immer ein gute Basis für intensive Diskussionen zwischen Modellbahnern, Besuchern und mir. Es bot die Möglichkeit zu zeigen, wie ein Modul aufgebaut ist und wie Modellbau funktioniert.



Die sNs-Module reisen in solchen Transportstapeln.



Das gemeinsame Arrangement aus 10 Ländern Europas mit über 2000 m Gleis in Stuttgart: Weltrekord!



Das PAAT-Modul funktioniert auch rein helvetisch: Eisenbahn Modellbautage 2009 in Winterthur.



Ein weiteres «Binnentreffen» kam ebenfalls 2009 anlässlich der Appenzeller Modellbahnausstellung zustande.

Als der «Finstertal» landschaftlich gestaltet war, musste ein Modul über den Modul, Modell- und Landschaftsbau her. Auf dem «Häxehüsli» sieht man die diversen Bauschritte sowie die Wirkung der Alterung von Häuschen, Felsen und Zäunen.

Über die Jahre wurden noch mehrere Module gebaut und gestaltet. So ein Seitenwechsel, bei dem eine Eisenbahnbrücke über eine Autobahnbaustelle führt, ein 2/1-Modul mit einer stillgelegten Werkbahn, eine Kurve mit einer REGA Helikopterbasis und eine Kurve mit einer Haltestelle einer Zahnradbahn.

Im Moment sind zwei 90° Kurvenmodule und die Endgestaltung des Annahornes mit einer Rettungsaktion mit dem REGA-Heli in Arbeit. Die Alp Selig auf der PAAT harret auch noch der detaillierten Fertigstellung!

Lengwil

Seit Jahren bin ich am Ideen Wälzen und Pläne Zeichnen für einen Bahnhof. Dieser soll die Verkehrsdrehscheibe sein zwischen der internationalen alpenquerenden doppelspurigen Hauptlinie und einer regionalen einspurigen Nebenlinie sowie der Meterspurlinie in die Alpen und den Buslinien in die Stadt und Region. Dazu eine belebte Stadt mit einer langen Baugeschichte im Hintergrund und einer grossen Bahnhofshalle im Vordergrund.

Weil es bei sNs aktuell genügend Bahnhöfe hat, wurde das Projekt Lengwil bis anhin nicht mit erster Priorität weiterverfolgt. Streckenmodule waren nötiger. Und Landschaft gestalten machte mir bis anhin viel mehr Spass, als mich wieder mit den Tücken der Elektronik und Steuerung rumzuschlagen.

Rollmaterial

Meine Liebste erwarb während der ersten Stuttgarter Ausstellung einen alten deutschen Zug mit einer Dampflok. Dies war der Grundstein, dass sich auch die PAMoB Rollmaterial zulegte. Ich erwerbe seither SBB Rollmaterial bis ca. Epoche IV. Was noch fehlt, sind Schweizer Dampfloks. Aber mittlerweile stellen die Gross-Hersteller vermehrt Rollmaterial her, das meinen Fuhrpark laufend epochengerecht ergänzt.

Als Übungsstück hat meine Partnerin auf einem alten Couchtisch je eine ovale Strecke in N und Nm gelegt und mit Echtsteinen eingeschottert. Sie hat das Ganze landschaftlich gestaltet; am Rand der Anlage sitzt ein Pärchen (wieso sehen die wie sie und ich aus?) auf dem Bänkchen und fahren mit der Gartenbahn. Zwischendurch hängt dieser Testkreis jeweils als «Kunst» an der Atelierwand und wird für Test- und Probefahrten von neuem, umgebauten oder revidiertem Rollmaterial auf die Beine gestellt.

Das Atelier

Mein erstes Modul baute ich zu Hause auf dem Schreibtisch bzw. im Gemeinschaftsraum des Wohnblockes, in dem ich damals wohnte. Während dem Bau der PAAT musste ich den Gemeinschaftsraum jedoch mehrfach räumen, was dem Baufortschritt



Auf dem Häxehüsli-Modul wird Modellbau ...



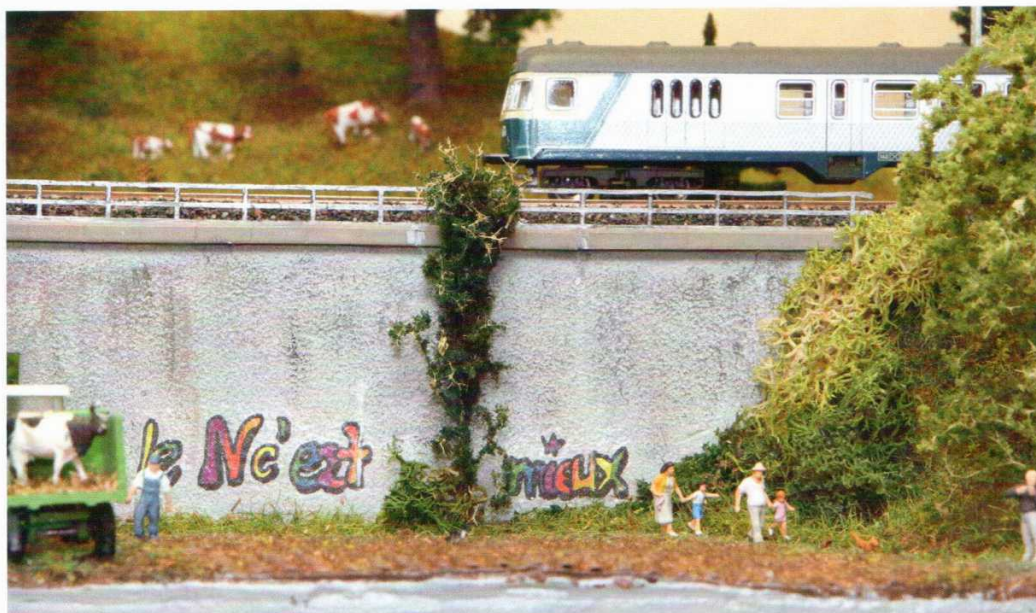
... demonstriert, beispielsweise das Patinieren.



Wanderer auf der Felsnase vor der Ruine Oberburg.



In Hinterforst weist ein Lokdenkmal auf eine kommende Zahnradgeschichte hin.



Die von Peters Partnerin Anna liebevoll gestaltete Wanderszene gab dem kleinen Modul den Namen: «Veloweg»!



Auch spur-N-schweiz hat sich mit der starken Konkurrenz auf der Strasse zu arrangieren: Modul N13.

nicht immer sehr förderlich war. Also mietete ich einen fast 10 m langen, günstigen Gewerberaum in St. Gallen. Der war längerfristig ungeeignet, weil er leicht feucht war. Ich zog innerhalb der Stadt in einen Kellerraum von 30 m² mit fließendem Wasser und eigenem WC um, der wohl für den Bau der Module sehr geeigneter war und man mit dem Transporter vor die Türe fahren konnte. Aber die Module mussten jeweils einzeln ein Stockwerk zur Strasse hochgetragen werden!

So habe ich nach dem privaten Umzug ins Appenzeller Vorderland in Gehdistanz zur Wohnung einen ehemaligen Gewerberaum gefunden. Ebenerdig, gross und an

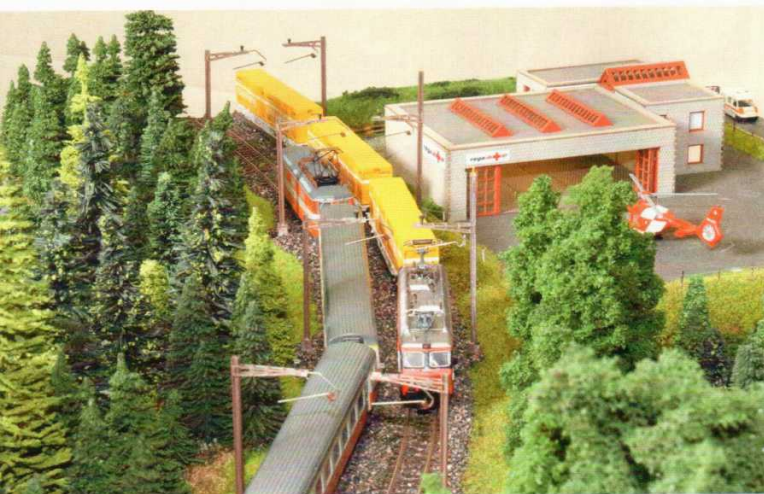
der Strasse gelegen. Leider ist die Türe um wenige Zentimeter zu schmal. So müssen die über 80cm breiten grossen PAAT-Module einzeln aus dem Atelier getragen und vor dem Transporter wieder auf den Rollwagen geladen werden. Aber alle andern Module können bequem auf ihren Transportwagen gestapelt direkt vom Atelier auf die Hebebühne gerollt werden.

Heute teilen wir uns das Atelier zu Dritt. Neben meiner Liebsten ist ein guter Modellbahnkollege mit eingemietet. Da werden immer mal wieder die verrücktesten Ideen diskutiert und die wildesten Pläne geschmiedet. Und es wurde schon das eine oder andere grosse Modul für sNs-Kollegen

darin gebaut. Mit unseren Ideen, dem persönlichen Wissen und Können, vielen Werkzeugen und dem grossen Maschinenpark ergänzen wir uns gegenseitig.

spur-N-schweiz (sNs)

Als Modelleisenbahner wollte ich mich mit meinen Bauten nie nur im stillen Kämmerlein verstecken. Ich fahre gerne mit original langen Zügen in schön gestalteten Landschaften. Dabei zeige ich meine Module und präsentiere das Hobby gerne an Ausstellungen. Und als kommunikativer Mensch fällt es mir leicht, Fragen der Besucher zu beantworten oder Interessierte an den Modelleisenbahnbau zu heranzufüh-



Auf diesem Modul befindet sich die REGA-Basis, von wo aus ...



... die Helikopter zu ihren Rettungseinsätzen auf dem PAAT-Modul starten.



Der «Habersack» mit den «Amerikanerwagen» gehört zu Peters Rollmaterialpark.



Die kleine Testanlage auf dem Couchtisch mit N- und Nm-Gleisen wird von einem (autobiografischen) Pärchen bedient.

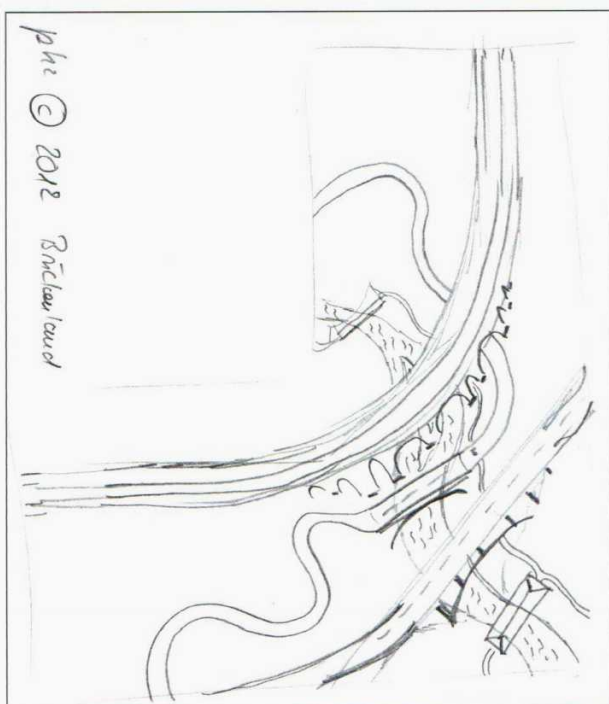
ren. Ein Beitritt bei einem Modelleisenbahnverein stand nie zur Debatte, denn ich wollte mir meine Unabhängigkeit bewahren und mich nicht einem Jahresziel des Vereins unterwerfen.

Doch mittlerweile habe ich sNs als Verein mitgegründet. Die Moduler sind innerhalb sNs ein loser Haufen von Superkolleginnen und Kollegen. Da bauen alle ihre Module nach eigenem Gusto und mit eigener Geschwindigkeit. Gemeinsam bauen und betreiben wir mehrmals pro Jahr Modulanlagen an Ausstellungen im In- und Ausland. Und immer im Frühling bauen wir zum Testen und intensiven Fahrbetrieb Säle oder Hallen füllende Anlagen. Norma-

lerweise fahren wir bei sNs analog, ein Teil der Module ist aber auch digitaltauglich. So werden seit ein paar Jahren Analogien und Digitalien verbunden und es wird Betrieb über Systemgrenzen hinweg gemacht.

Blick in die Zukunft

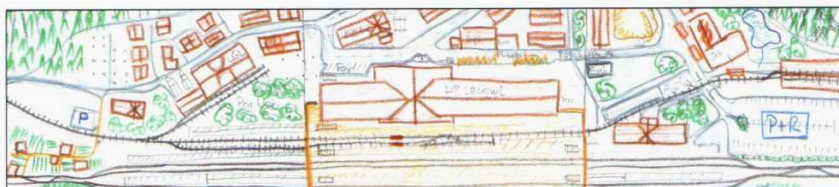
Mir gehen die Ideen bzw. Themen für weitere Module nie aus. Fahre ich durch die Schweiz oder geniesse zu Fuss die Landschaft meiner Region, entdecke ich immer wieder Ecken, die man als Blickfänger neben die Modellbahngleise setzen kann. Und laufend kommen mir Geschichten in den Sinn, die auf meinen Modulen geschehen könnten! ○



Die Ideen gehen nicht aus. Das Projekt «Brückenland» oder dasjenige ...



Ein weiteres 90°-Modul mit Altstadt und einer Badeanstalt am See ist im Bau.



... mit dem Bahnhof Lengwil sorgen dafür, dass Peter nicht in Untätigkeit fallen wird.



Peter Holzner – Anlagenbauer ohne Anlage – dafür mit Anna

Seit es die PAMoB gibt, ist sie in der weiten Welt des Netzes präsent. Auf www.PAMoB.ch schreibe ich über alles, was ich mit der Modelleisenbahn erlebe. Ich lasse meine Mitleser nicht nur an den Baufortschritten teilhaben, sondern beschreibe auch, wie ich meine Module baue und gestalte.

Aufgewachsen am Bieler- und am Bodensee, hatte ich erste Modellbahnkontakte mit der BRIO-, dann der LEGO-Eisenbahn. Als gelernter Maschinenmechaniker mit breiter Industrie-Erfahrung wechselte ich 1994 in die Informatik, arbeitete mich vom Supporter bis zum Informatikleiter und bin heute im Berechtigungsmanagement IAM einer grossen Schweizer Bankengruppe tätig.

www.PAMoB.ch – www.PPB-Modellbahn.ch
www.spur-N-schweiz.ch – www.N-Club-International.de