



sNs Schweiz

KANN ES EIGENTLICH EINE ENSC OHNE DIE SCHWEIZER N-BAHNER GEBEN? NEIN!

Für unsere Freunde aus der Schweiz ist die Reisedauer nach Stuttgart nicht größer, als wenn man aus Norddeutschland zur ENSC kommt. Dadurch, dass die Schweiz nicht der EU angehört, erzählt Peter Hürzeler, sind beim Grenzübertritt besondere Herausforderungen zu meistern.

Für sie ist die N-Convention alleine schon die Reise nach Stuttgart wert. Auch ist es ihnen wichtig langjährige Freunde wieder zu treffen und Modellbahner anderer Clubs kennen zu lernen.

Dieses Mal sind sie mit 20 bis 25 Mitgliedern angereist. Beachtlich ist, dass sie mehr als dreimal so viele Module im Gepäck haben als Mitglieder teilnehmen. Schnell durchgezählt sollen es 87 Module sein.

Insgesamt hat der Verein SNS ca. 120 Mitglieder, aus denen die Meisten aus der deutschsprachigen Schweiz kommen. Basel, Bern, St. Gallen und natürlich Zürich sind die häufigsten Wohnorte. Aus den an die Schweiz grenzenden Ländern sind es ca. 20 Mitglieder. Überwiegend kommen sie aus Deutschland, einige auch aus Österreich und Frankreich.

Insgesamt, so schätzt Peter Hürzeler, gibt es deutlich mehr Module als Vereinsmitglieder. Er schätzt die Zahl der Module auf weit mehr als 200, die für Ausstellungen verwendet werden können. Sie gehören alle Privatpersonen. Mit den für eine Ausstellung verfügbaren Modulen wird jedesmal eine neue Anlage geplant und zusammengestellt. Es wurde noch nie die gleiche Anlage erneut aufgebaut.

Sie besuchen, so erzählt Peter Hürzeler, meistens nicht selber veranstaltete Treffen. Im Frühjahr haben sie jedes Jahr ihr traditionelles internes Bau und Testtreffen. Dort füllen sie eine Turnhalle nur für sich und ohne Publikum.

Aber sie stellen Teile ihrer Modulanlage auch auf Modellbahnbörsen aus, wie im Jahr 2022 in Bebensdorf bei Zürich in einer Schulaula, wo dann auf der Bühne eine kleine Modulanlage ausgestellt wurde.

Diese Jahr wurden die Module mit zwei Miettransportern (3,5 Tonne) zur ENSC gefahren. Eine besondere Herausforderung stellt dabei der Grenzübertritt und die damit verbundenen Dokumentationen dar. Jedes Modul, jedes Rollmaterial und jede Kiste muss dokumentiert werden. Eine Kiste füllen da schon mal die Trafos. Insgesamt entsteht da schnell ein Papierdokument von zwei bis drei Zentimetern Stärke. Die mehrfache Ausführung muss dann von jedem Zoll bei Aus- und Einreise abgestempelt werden. Diese abgestempelten Werke legt man dann nach Rückkehr beim Zoll wieder vor und erhält die hinterlegte Kautions wieder zurück.

Alle Lokomotiven und Wagen die mitgenommen werden, werden genau dokumentiert. Auch neu auf der ENSC erworbene Modelle müssen dann beim Zoll angemeldet und entsprechend Mehrwertsteuer entrichtet werden. Es gibt aber eine Freigrenze und bei den Meisten fallen die Einkäufe auf der ENSC darunter.

Ihre Modulanlage können sie sowohl analog, als auch digital betreiben. Sie haben allerdings vor Jahren schon gemerkt, dass sie bei größeren Modulanlagen viel Personal benötigen. Vor allem während des Mittagessens wurde es schon mal knapp. Dies führte zu einem Blocksystem, das von einem Mitglied eigens entwickelt wurde. Dieses Blocksystem, erlaubt die Anlage im anlagen Betrieb zu vergrößern, ohne mehr Personal einsetzen zu müssen. Bei diesem Fahrdienstleiterbetrieb werden die Betriebsstellen besetzt und das Blocksystem regelt den Fahrbetrieb. Bei so

großen Anlagen, wie hier auf der ENSC, wäre bei digitalem Betrieb für jeden Zug einen Begleiter nötig, der diesen steuert. Eine von einem PC gesteuerte digitale Anlage wäre durchaus möglich, aber dann ist man nicht mehr so flexibel. Denn man müsste dann vorher die Steuerungssoftware der tatsächlichen Anlage anpassen und konfigurieren, was ein erheblicher zusätzlicher Zeitaufwand wäre. Es gibt dann natürlich auch Nachteile im analogen Betrieb, wenn die Züge nicht gleich schnell fahren, aber dies nimmt man in Kauf. Auch, das Soundloks mit dem verwendeten analogen Signal nicht zu Recht kommen. Reine aktuelle digitale Lokomotiven laufen aber auf der analogen Anlage meistens gut.

Für Peter Hürzeler beginnt die N-Convention bereits am Dienstag in der Westschweiz mit dem Sammeln von Modulen. Mittwoch fährt er dann nach Stuttgart und am Nachmittag wird dann aufgebaut. Die Tage von Donnerstag bis Sonntag vergehen dann meist wie im Flug. Am Montag fährt er dann zurück, die Module werden wieder alle verteilt und er ist dann abends spät zu Hause in der Nähe von Bern. Die Rückreise bereits am Sonntag geht auch wegen dem Zoll nicht. Dies bedeutet für ihn, dass für die ENSC eine Woche seines Jahresurlaubs nötig ist. Aber den Urlaub, so erzählt er lächelnd, nimmt man gerne, denn die Tage machen ja auch viel Spaß. UR



Auf den schweizer Anlagenteilen ist Vielfalt geboten: Von der perfekt ausgestalteten Winterszene im Gebirge ...

... bis zur Darstellung der heimatischen Idylle



Die schweizer Crew nochmals bei der Verleihung einer Urkunde für das größte teilnehmende Layout

