

Kommentare und Anregungen Thomas F.:

Zu 1.5.:

Das mit dem „Nachbau von Streckenabschnitten“ hätte bei Uttendorf-Stubachtal zur Folge, dass Richtung Zell am See noch etwa 30 Meter Halle bis zur HL Lgd notwendig wären. Solche oder ähnlich lange Landschaftsabschnitte machen Michaels Planungstätigkeit sicher nicht leichter und vielleicht sollten wir im Sinne unseres Publikums auf nicht allzu große Abstände zwischen zwei Betriebsstellen achten.

Zu 3.5.:

Bei allem Respekt vor Retro-Bahnhofsvorständen: mit einer Anlage mit schnurlosen DECT-Telefonen wäre es wohl nicht mehr so einfach zu kurbeln, dafür aber umso einfacher eine solche Telefonanlage aufzubauen und in Betrieb zu nehmen.

Zu 3.8.:

Es liegt ein sogar kostengünstig zu realisierender Vorschlag für einen Impulsgeber und entsprechend modifizierte Nebenuhren seit langem vor. Das Interesse an der Umsetzung scheint aber nicht gegeben. Zu möglichen Gründen kann ich nichts sagen. Vielleicht hätte der Vorschlag mit Impulsgeber und Nebenuhren einfach in einer GV als Antrag eingebracht werden sollen.

Zu 4.1.:

Bislang scheint es nicht gelungen zu sein, dass sich bei allen Moduleignern ein entsprechender Ehrgeiz entwickelt, technisch einwandfreie und optisch ansprechende Module als eine Art „Visitenkarte“ zu präsentieren. Es steht zu hoffen, dass dieser Ehrgeiz durch die Klassifizierung in A-, B- und C-Cert geweckt werden kann.

Zu 4.2.:

Wie weit wird die Verbindlichkeit der Norm gehen? Muss die Norm mehr leisten als eine einheitliche, sichere mechanische und elektrische Verbindung zwischen zwei Modulen und einen sicheren Fahrzeugübergang zwischen zwei Modulen?

Füllmodule sollten m. E. vor allem Michael die Planungsarbeit erleichtern, damit er nicht eine Gerade einplanen muss, wo sich aufgrund einer Wand ein Bogen aufzwingt. Wo soll die Grenze zwischen Vorbild- und Fantasiemodul gezogen werden?

Zu 5.2.:

Ausnahmeregelung analog Punkt 5.10 denkbar? Gerne können vor der schließenden Klammer auch ein paar bedeutsame Punkte mehr stehen, etwa so: .....

Zu 5.4.:

Das könnte zu Konflikten zwischen zugerüsteten Fahrzeugen wie 5090 und z. B. der einen oder anderen Bahnsteigkante, bei Modulübergängen und engen Bögen führen. Wer entscheidet hier, ob Modul oder Fzg-Zurüstteile nachgeben müssen?

Zu 5.8.:

Andere Kupplungsarten sollten auch bei vorbildgerechtem Einsatz unabhängig von Zugenden oder einem zu bildenden Verband möglich sein, z. B. Scharfenberg-Kupplung an 5090.

Zu 6.3.:

Was soll denn noch alles einchecken? Soll nicht vielleicht das pünktliche prä- oder posthepatische Einchecken eingeführt werden? Wer macht das und bitte wann? Haben wir an einem Tag mehrere Betriebsphasen mit unterschiedlichem rollenden Material, kommen da schon einmal 30 oder mehr Fahrzeuge zusammen. Auch wenn es stark überzeichnet ist: „Pünktlich zum Ende des Fahrzeug-Checkens konnte mit dem Abbau der Ausstellung begonnen werden ....“

Auflistung aller im Vereinsbetrieb möglichen Fahrzeuge gerne – so können bei Falschparken die Eigentümer identifiziert werden und es muss nur noch über die Höhe des zu verhängenden Bußgeldes entschieden werden.

Ist ein Querverweis bei 6.3.2 und 6.3.3 auf eine Regelung analog 5.10 möglich oder zu viel verlangt?

Zu 6.7.:

Auch hier wieder die Frage: was verstehen wir unter „authentisch“? Darf die 2095 mit dem Rollwagenzug noch durch Steyr-Lokalbahnhof? Ist die 2095 mit Krimmlerwagen in Mauterndorf authentischer als mit Rollwagen? Spaß machen soll mir mein Hobby – und der hört dort auf, wo ich mit einer falschen Garnitur für Bauchschmerzen oder schlimmere Beschwerden bei einem SMBG-ler Sorge.

Vielleicht kann Christian ja in seiner Neufassung der Normen gleich mit aufnehmen, dass der Nachschub an Murauer ausschließlich mit aufgebockten Normalspurfahrzeugen oder LKW auf Fahrzeugen der „Rollenden Landstraße“ zu erfolgen hat.