

DIENSTVORSCHRIFTEN UND EISENBAHNHILFSMITTEL

S1

Vorschrift für Aufbau, Vorbereitung des Betriebes und Abbau des Arrangements

Sektion TT – Provoz (TT – Betrieb)

2014

Grundregel – knappe Zusammenfassung

- 1) Vor dem Treffen lies die ausführliche Beschreibung in der Vorschrift S1 durch. Bereite Dich aufs Treffen gründlich, kontrolliere, im welchen Teil des Arrangements Deine Module sind und finde im Aufbauplan die Sammelpunkte, auf die Dein Material getragen wird. Komm rechtzeitig!
- 2) Wenn Du kommst, steig aus dem Auto aus, packe nichts aus, aber geh zuerst zum Kollegen in der Hallentür, der die Weste ORGANIZÁTOR VYBALOVÁNÍ (ORGANISATOR DES AUSPACKENS) hat, und der sagt Dir, was und wie – verhalte sich gemäß seinen Instruktionen.
- 3) Wenn Du alle Gegenstände in der Halle hast, montiere nichts und finde den ORGANIZÁTOR VYBALOVÁNÍ (ORGANISATOR DES AUSPACKENS), er sagt Dir, was Du weiter machen sollst.
- 4) Wenn Du die Module auf der Beine hast, gehe zum KOORDINÁTOR STAVBY LAYOUTU (BAUKOORDINATOR DES ARRANGEMENTS), der hat auch eine Weste, er sagt Dir, was Du weiter machen sollst.
- 5) Angemeldete Fahrzeuge holt von Dir SLUŽBA STROJNÍ a SLUŽBA VOZOVÁ (MASCHINENDIENST und WAGENDIENST) ab, geh nicht zu ihrem Tisch! Sie finden Dich selber.

Ausführliche Beschreibung

I. Auspacken und Transport der Module von Automobilen oder anderen Fahrzeuge auf den Ort in der Halle

1) Alle Teilnehmer des Treffens haben sich mit der Anmeldung zum Treffen verpflichtet, daß sie vor die Halle spätestens in der Uhrzeit nach den Propositionen (sog. Ankunftszeit) kommen; wir bitten sehr und ausdrücklich, diese Verpflichtung einzuhalten. Vollkommene Ausnahmen dürfen nur nach der vorherigen Absprache mit dem Baukoordinator des Arrangements (weiter auch „Baukoordinator“ oder „Bauleiter“ genannt) passieren und diese müssen spätestens 24 Uhr vor der Ankunftszeit vereinbart werden.

2) Jeder, der zum Treffen die Module angemeldet hat, kommt mit ihnen als Besitzer, oder ist verpflichtet diese durch eine Person, die weiß, wem die Module gehören und die wird beim Kfz der Umzugsgruppe Hinweise geben, bringen lassen. Beide Personen sind im Weiteren für Vereinfachung „Besitzer“ genannt. Der Besitzer, wenn er eine Person als Vertreter feststellt, die seine Module beobachten **und auch aktiv bauen** wird, bestätigt dieses mit dem Baukoordinator mittels E-Mail spätestens 24 Stunden vor der Ankunftszeit! Der Bestandteil ist auch eine Zustimmung der beauftragten Person, die damit auf sich die Verpflichtung des Besitzers übernimmt!

3) Der Besitzer ist nach dem Anknunft und Parken des Kfz verpflichtet, sich beim Organisator des Auspackens anzumelden. Der Organisator des Auspackens und der Baukoordinator kann eine Person werden. Der Organisator des Auspackens wird in der inneren Hallentür stehen und wird durch eine gelbe Weste gekennzeichnet. Alle, die transportieren, incl. Besitzer, sind verpflichtet, die Instruktionen des Organisators des Auspackens nachkommen.

4) Der Organisator des Auspackens teilt dem Besitzer mit, wann er an die Reihe kommt (nach dem Beenden welches von der früher kommenden Teilnehmer). Der Besitzer packt aus dem Kfz nichts, bis er an der Reihe ist, ausgenommen er andere Instruktionen vom Organisator des Auspackens bekommen hat. Es ist dafür notwendig, weil die Kfz schrittweise ausgepackt sind und die Umzugsgruppe auf die mit „äußeren“ und die mit „Hallen-“ Schuhen geteilt ist.

5) Die Umzugsgruppe verhält sich zur allen transportierten Gegenstände, als die ihre, einzige, einzigartige und unersetzliche wurden! Das geschieht unter der Aufsicht sowohl des Besitzers auch des Organisators des Auspackens.

6) Sobald einer an die Reihe kommt oder vom Organisator des Auspackens Genehmigung oder Instruktion bekommt, fängt der Besitzer mit dem Auspacken aus dem Kfz an und er gibt die Instruktionen der Umzugsgruppe **bei seinem Kfz. Wenn er will, kann damit seiner Vertreter beauftragen und seine Gegenstände beim Umzug beobachten oder in der Halle auf seinem Sammelpunkt** sein, immer muß aber mindestens eine vom Besitzer beauftragte Person beim **Kfz sein und das Ausladen steuern.**

7) Der **Sammelpunkt** ist ein Punkt in der Halle, auf den die Umzugsgruppe die Gegenstände (Module, Stühle, Elektrozubehör und andere Bijouterie) des Besitzers gemäß Instruktionen bringt, absichtlich davon, wo später die einzelne Module stehen werden: der Sammelpunkt wird in der Halle durch ein weißes Papier mit schwarzer Schrift gekennzeichnet (gleich wie im Aufstellplan) und wird immer möglichst mit dem Rücksicht auf Manipulationsraum in der Halle und andere Module so festgestellt, um die größte Module nicht weit oder gar nicht vom diesen Punkt zu manipulieren sind. Das Papier wird eine DIN A3 in „A“ gefalzt und mit dem Klebeband zum Boden befestigt, um der schon von der Hallentür gut sichtbar zu ist.

8) Umzugsgruppe, bzw. Besitzer, laden (**vorsichtig!**) die Gegenstände des Besitzers zum festgelegten Sammelpunkt ab. Das Abladen muß **hinter** das Papier mit der Bezeichnung des Sammelpunktes von der Hallentür gesehen durchgeführt werden, um dieses Papier ganze Zeit des Umzuges von der Hallentür sichtbar zu bleibt. Alle Personen in der Halle achten sorgfältig, um sie die Position und Kennzeichnung der **Sammelpunkte** (Punkt 7), der **Bahnhofobenen** (Punkt 14 a), der **Ausgangspunkte für Bau der Streckenasten** (Punkt 14 b) nicht zu beschädigen.

9) Der Organisator des Auspackens trägt und auspackt nichts und geht nicht vom seinen Platz bei der Hallentür ab. Deshalb ist der Organisator des Auspackens als erster umgezogen.

10) Die Besitzer, solange die noch nicht an der Reihe sind oder schon ihre Gegenstände in der Halle haben, melden sich mit bzw. Helfer beim Organisator des Auspackens. Der diese entweder **a)** nach Bedarf reiht in die Umzugsgruppe ein, oder **b)** gibt in die Pflege des Baukoordinators des Arrangements über. Dies gilt nicht für die Kollegen, die werden in Funktion in den **Maschinendienst** (Vorbereitung der Triebfahrzeuge, Adressierung) oder den **Wagendienst** (Zuteilung der Wagen und Karten) zugeordnet. Die Kollegen des Maschinen- und Wagendienstes sind nicht der Umzugsgruppe oder weiterer Disposition des Baukoordinators zugeteilt, sondern danach, was sie aufs Auspacken und Umzug seiner Gegenstände (wenn solche gab) zum Sammelpunkt aufgepasst haben, was sie sich beim Baukoordinator angemeldet haben und seine Module auf Beine mit nach Punkte 13) bis 15) eventuell zugeteilten Helfer gestellt haben, widmen sie sich ausschließlich der ihnen anvertrauten Tätigkeiten.

11) Dem **Maschinen- und Wagendienst** werden jede auf passendem Ort in der Halle entsprechend großen und stabilen Tisch/e mit Stühle zugeteilt und um diese reservierten Schutzraum – mittels Teppichs, Klebebandes am Boden oder anderes passenden Art gekennzeichnet. **Keiner, der nicht der Mitglied des Maschinen- oder Wagendienstes ist, darf nicht in der Schutzraum der Tische eintreten ohne vorheriger Genehmigung/Instruktion der Kollegen dieser Dienste aus Gründe hier schon konzentrierter großen Menge von Fahrzeuge! Bei der Bewegung im Schutzraum achten alle auf erhöhte Aufmerksamkeit!**

12) Der Organisator des Auspackens pflegt, um die Umzugsgruppen nur notwendiges Minimum der Besitzer beinhalten und sobald es möglich ist, diese für Dispositionen des Baukoordinators des Arrangements freigibt.

II. Organisation des Baus des mechanischen Teils des Arrangements

13) Der Baukoordinator wird mittels einer roten Weste gekennzeichnet und er bewegt sich nach Bedarf in der Halle.

14) Nachdem sich der Besitzer beim Bauleiter (siehe Punkt 10 a) oben) angemeldet hat, sind ihm bzw. Helfer für Aufbau ihrer Module zugeteilt. Sehr empfohlen ist, um jeder Besitzer, wenn es notwendig ist, die Helfer hat, die die Technologie der Aufbau ihrer Module kennen. Der Bauleiter gibt dann unverzüglich dem Besitzer einen Befehl, um er Aufbau ihrer Module auf die Beine anfängt, der wird diese in der Halle so aufbauen:

a) seine **angemeldete Bahnhöfe (Bahnhof ist dabei jeder Modul mit der Gleisüstung)** oder andere schwer tragbare oder schwer drehbare oder andere auf Transport in der Halle komplizierte oder sensitive Module („komplizierte Module“) stellt der Besitzer auf die Beine am nächsten zum Ort der definitiven Position im Arrangement – diese Stellen werden am Boden **für angemeldete Bahnhöfe** immer mittels gefalzten Papier als Bahnhofebene mit der Bahnhofname gekennzeichnet, z. B. „**staniční plán Nový Oldřichov (Bahnhofebene Nový Oldřichov)**“, für andere komplizierte Module wird seine Position am nächsten zum Ort der definitiven Position im Arrangement am Hallenboden nur im Fall gekennzeichnet, daß der Besitzer das für einen komplizierten Modul spätestens mit der Anmeldung des Moduls fürs Treffen fordert.

b) andere einfache, vor allem einteilige Module wird jedoch der Besitzer beim Sammelpunkt auf die Beine aufbauen, wenn es platz- und konstruktionsbedingt möglich ist und steht dagegen kein anderen Grund der Komplexität auch beim einteiligen Modul (das Urteil liegt dabei völlig in der Kompetenz des Besitzers), nach dem Aufstellen auf die Beine der Besitzer dann:

1/: diese trägt in den **Ausgangspunkt der Ausbau des Streckenastes um, und**

2/: **bereitet die Verbindungskabel** für X1 vor, (Gleise; angeschaltete und montierte im Modul gemäß der Elektronorm, die zum Tag der Anmeldeschluß der Module zum Treffen gilt) für spätere elektrische schalten dieses Buses X1 mit der benachbarten Module, und das durch ihres Freigeben aus der Transportbefestigung (Klemmen, Verschlüsse, Klammer etc.) so, um die Ende der Kabel frei nach unten zu hängen.

Im diesen Ausgangspunkt wird immer **Liste der Streckenmodule entsprechendes Streckenastes** und Ausschnitt aus dem Aufbauplan sein. Hier, in diesen Ausgangspunkten, fangen nämlich die Aufbaugruppen gemäß der Angaben des Bauleiters mit dem Bau der Streckenaste an, wie weiter in den Punkten 16 und weiteren geschrieben ist.

15) Sobald der Besitzer alle Pflichten, geschrieben im Punkt 14) ausgefüllt hat, dh. hat seine Module auf der Beine, entsprechend platziert in der Halle mit der vorbereiteten Kabel für X1, meldet sich er mit seinen Helfer verpflichtet beim Bauleiter, der stellt für sie weitere Tätigkeit fest, Ausnahme für die Teilnehmer des Maschinen- und Wagendienstes nach Punkt 10) oben bleibt jedoch bewährt, dh. die ist nicht durch diesen Punkt 15) angefasst!

16) Der Bauleiter, sobald der Grundmodul des Arrangements ausgemessen und positioniert ist, organisiert Schritt nach Schritt die Baugruppen so, um die gleich **simultan** einzelne Äste des Arrangements bauen anfangen zu können. **Wegen Simultanbau der Äste ist ungeheuer wichtig, um alle Teilnehmer, die Module bringen, aufs Treffen rechtzeitig zu kommen!**

17) Die Baugruppe ist normalerweise aus 3 – 5 Personen organisiert, Minimum sind zwei: zwei gegeneinander schrauben, ein bis zwei halten den Modul und stellen den Verbindungsmaterial bereit, ein schaltet die Kabel von X1. In der Baugruppe sollte möglichst nur ein Kind sein (zwei werden schon zusammen ärgern).

Beim Verschalten von X1 ist es notwendig, vorsichtig vorzugehen, um keine Teile der Module beschädigt werden, z. B. Elektroausrüstung, Weichenantriebe etc.! Zur diesen Arbeit es ist nicht notwendig sich zu biegen und visuell den unteren Teil des Moduls zu kontrollieren nur dann, wenn die Kabel von X1 frei nach unten hängen und es ist möglich diese nur von Hand ohne Probleme und OHNE ziehen der Kabel von X1 unter dem Modul zusammenschalten.

IN ALLEN ANDEREN FÄLLE IST ES VERBOTEN, das X1 sog. „blind“ zusammenschalten, dh. OHNE SORGSAMEN KONTROLLBLICK UNTER DEN MODUL AUF SEINEN UNTEREN TEIL. Bei den Bahnhöfen ist es notwendig, für die Schaltarbeit immer vorher die ausdrückliche Genehmigung des Besitzers holen, ohne die ist irgendwelche Manipulation unter dem Bahnhofmodul für die Baugruppe verboten!

Beim Verschalten der Bahnhöfe zur Strecke ist es notwendig, immer vorher für die Schaltarbeit den Arbeitsplan und ausdrückliche Genehmigung des Besitzers holen, ohne dies sind alle Arbeiten auf dieser Schaltung VERBOTEN! Wenn die Steuerung des Bahnhofes spezielle Schaltung von X1 in der benachbarten Streckenabschnitte (in der Regel wegen der Gleisbesetzmeldung) benötigt ist, ist der Besitzer des Bahnhofs verpflichtet, einen einfachen Schaltplan zur Verfügung haben.

Unter dem Begriff Bahnhof ist für die Zwecke dieser Vorschrift jeder Modul mit der Gleisüstung verstanden – siehe Punkt 14 a).

18) Es dürfen keine Stromquellen, Booster (Spax) und andere Teile der Elektroausrüstung zum X1 früher geschaltet werden, als der DCC-Baukoordinator oder von ihm beauftragte Person dafür Genehmigung/Befehl/Instruktion gibt! Diese Teile müssen aber nach dem mechanischen Aufbau unter die Module vorbereitet werden incl. dazugehörigen Verbindungskabel, dh. auch Verlängerungskabel!

Ohne vorherige Zustimmung des DCC-Baukoordinators ist es verboten, beliebige Elektrogeräte, die mit den Modulen verbunden sind, zur 230 V-Netz anzuschalten!

19) Sobald die Baugruppe ihr bestimmten Ast oder seiner Teil fertig gebaut hat, meldet sich beim Bauleiter für weitere Tätigkeit und Zuteilung zum Bau des weiteren Streckenastes.

20) Beauftragte Mitglieder des Maschinen- und Wagendienstes gehen nach Instruktionen der Chefen ihrer Dienste zu den einzelnen Besitzer und holen bei deren entsprechende Fahrzeuge (als Triebfahrzeuge auch Wagen) und mit den Wagenkarten, wenn diese für bestimmte Fahrzeugtypen fürs Treffen erfordert sind. Die Güterwagen gibt der Besitzer dem Wagendienst grundsätzlich mit Wagenkarten gepaart über, dh. bei jedem Fahrzeug muß seine Wagenkarte sein. Fahrzeuge ohne Karten können in den Betrieb nur in die Ad-Hoc-Züge eingeordnet werden. Die Ladegüter, soweit die existieren und ist es durch ihren Charakter möglich, sind dem entsprechenden Dienst bei der Übergabe der Güterwagen übergeben.

III. Kabelnetz X3, Telefonie und 230 V

21) DCC (weiter auch als X3) ist gemäß vorher gefertigten Astenplan und gemäß Instruktionen des Koordinators DCC gebaut. Dem DCC-Koordinator ist nach Bedarf vom Baukoordinator des Arrangements neben der Grundgruppe für die DCC-Ausbau nach dem Verlauf der mechanischen Ausbau des Arrangements auch weitere Gruppe der Helfer aus der Mitglieder zugeteilt, die für diese Arbeit qualifiziert sind, der DCC-Koordinator nach der Weite schon gebautes Teiles des Arrangements stellt Montagegruppen für Montage der X3 und seine Komponenten (LN-Boxen, Kabel etc.) dar. Für die Bestimmung, welcher Ast des Arrangements schon mechanisch fertiggebaut ist (incl. Verschaltung von X1) und es ist möglich, die Installation der DCC anzufangen, ist der Baukoordinator des Arrangements verantwortlich.

22) **Es ist verboten, die Kabel von X3 unter den Modulen sog. „blind“, ohne Blick unter den Modul, durchzuziehen! Es ist verboten, die Kabel von X3 unter den Bahnhofmodulen ohne vorherige ausdrückliche Zustimmungen des Besitzers des Moduls durchzuziehen! Grund ist Schutz** der empfindlichen Teile der Ausrüstung und Elektrozubehör wie z. B. Servo, Weichenmotore etc. vor der Beschädigung. Dasselbe gilt für Kabel der Telefonie.

23) **Nur der DCC-Koordinator oder von ihm beauftragte Person gibt Freigabe zum Einschalten der Teilen der Elektrozubehör in X1 und X3 (siehe Punkt 18)!**

WENN DER BESTIMMTEN AST DES ARRANGEMENTS ALS FERTIGGEBAUT DEM BAULEITER ANGEMELDET IST, IST ES FÜR ALLE MIT DER AUSNAHME DER DCC-BAUGRUPPE VERBOTEN, DIE SCHALTUNG VON X1 ODER X3 IRGENDWIE ZU ÄNDERN.

24) Für Ausbau der Uhr- und Telefoneinrichtungen teilt der Bauleiter dem Uhr- und Telefonmacher im Regel 1 bis 3 Mitglieder nach der Größe und Ausbaustand des Arrangements zu, die Telefongruppe arbeitet nach den Instruktionen des Telefonmachers.

25) Gemäß vorher gefertigtem Astenplan ist das Netz der Einspeisung 230 V gebaut. Den Bau führt entweder die DCC-Baugruppe oder die Telefongruppe durch (nach der freien Kapazität). **AUS DEN SICHERHEITSGRÜNDEN DÜRFEN AUSSCHLIESSLICH DREIADRIGE VERLÄNGERUNGSKABEL BENUTZT WERDEN!!! DIE VERLÄNGERUNGSKABEL AUF DEN KABELTROMMELN MÜSSEN VÖLLIG ABGEROLLT UND FREI VERLEGT WERDEN!**

IV. Reinigung der Schienen

26) Nach der mechanischen Montage und Verschaltung von X1 und X3 geht man mit der Reinigung der Schiene weiter. Für die ist der Besitzer des Moduls verantwortlich, er kann dafür einige Helfer bei dem Bauleiter fordern. **Keiner darf den Modul ohne Zustimmung oder Instruktion des Besitzers reinigen!** Technologie der Reinigung ist in der Anlage Nr. 2 beschrieben. Nach der Beendigung der Reinigung meldet der Besitzer die Reinigung der Gleise an den Modulen mit ihren Nummern dem Bauleiter. Der notiert gereinigte Module in den Aufbauplan. Solange sind alle Gleise nicht gereinigt, **darf der Betrieb nicht angefangen werden!**

27) DCC-Koordinator oder von ihm beauftragte Person führt nach der Reinigung der kontinuierlichen Abschnitte eine Testfahrt mit dem Triebfahrzeug.

V. Zustellung der Fahrzeuge

28) Nur und ausschließlich die Mitglieder des Maschinen- und Wagendienstes oder von ihnen beauftragte Personen stellen Fahrzeuge, Wagenkarten, Frachtzettel und Ladegüter in das Arrangement in die sog. Ausgangstellung. Mit so aufgestellten Fahrzeuge, Karten, Frachtzettel und Ladegüter manipuliert schon keiner bis Anfang des Betriebes, vor allem trägt die nicht auf eine andere Stelle über.

VI. Anfang des Betriebes

29) Der Bauleiter, der DCC-Koordinator, der Telefonmacher und die Chef des Maschinen- und Wagendienstes melden dem Koordinator des Treffens nach dem Erfüllen aller vorherigen Punkte die Vorbereitung des Arrangements zum Betrieb.

30) Der Koordinator des Treffens eröffnet danach mit dem Signal fürs Zusammenrufen aller Mitarbeiter das Treffen so, daß er den Sektionschef, wenn er anwesend ist, bittet, um er das Treffen formal eröffnet, wenn der Sektionschef nicht anwesend ist, eröffnet er das Treffen selber und gibt die Genehmigung für Anfang des Betriebes und fordert den Oberfahrplanma-

cher um kurze Wiederholen des Fahrplanes (eine Beschreibung der Strecken und des Betriebes, was zu beachten ist) an, Wiederholen deshalb, weil alle angemeldete Teilnehmer den Fahrplan in lesbaren Format eine Woche vor dem Treffen per E-Mail bekommen haben. Bestandteil des Fahrplanes sind auch die aktuellen Bahnhofspläne mit mindestens Gleisnummer, Weichen und Positionen der Güterrampen, Güterschuppen und der Lage der Signale. Der Besitzer ist verpflichtet, die Bahnhofspläne dem Fahrplanmacher spätestens im Tag der Anmeldung des Bahnhofes zum Treffen zu liefern, deshalb, um der Fahrplanmacher diese mit dem Fahrplan den Mitglieder zuschicken kann und die können sich aufs Treffen besser durch Hauselbststudium des aktuelles Standes der angemeldeten Bahnhöfe vorbereiten.

31) Danach gibt der Koordinator des Treffens Wort an den Dispatcher über, der Dispatcher genehmigt dann für die erste Session die Fahrdienstleiter in die Bahnhöfe, wobei er ihre Qualifikation berücksichtigt. Über Besetzung mit anderer Person als dem Besitzer entscheidet der Besitzer, er ist aber dafür verantwortlich, daß es eine qualifizierte Person wird, die den Bahnhof kennt. Wenn gibt der Besitzer den Bahnhof fürs Besetzung mit anderen Personen frei, wobei ist es nicht pflichtig, ist er immer berechtigt, den Bahnhof zurück überzunehmen. Die Besetzung kann vereinbart und notiert werden mit einer passenden Art (elektronisch) schon vor dem Treffen. Das Tauschen der Fahrdienstleiter geschieht so, daß die sich nach dem Beenden der Session bei nächster Pause fürs Mittag-, Abendessen oder am Morgen vor den Anfang des Betriebes tauschen.

32) Der Dispatcher fordert dann die Lokführer nach ihrer Qualifikation zum Abnahme der ersten Fahrpläne auf. Die Lokführer begeben sich mit den zugeteilten Fahrplänen zu seinen Maschinen und melden der Fahrdienstleiter den Einstieg in den Dienst. Einzelne Fahrdienstleiter überprüfen, ob sie alle Züge, die aus ihrer Bahnhöfe Ausgangszüge sind, für die erste Stunde der Modellzeit mit den Lokführer besetzt haben, der Dispatcher danach, was stellt er fest, daß sein Betriebsamt alle Züge für Anfang der Session so besetzt hat, fragt schrittweise die Fahrdienstleiter aller Bahnhöfe ab, ob auch sie bereit sind, damit Personen und Besetzung der Triebfahrzeuge für Anfang der Session überprüft werden. Wenn alles in Ordnung ist, meldet der Dispatcher Bereitschaft zum Eröffnung des Betriebes und bietet des Sektionschefs um die Eröffnung mit verbindlichem Wortlaut: „*Pane sekční, jsme připraveni, zahajte prosím první sessionu!* (Herr Sektionschef, wir sind bereit, eröffnen Sie bitte die erste Session!)“.

33) Der Sektionschef (in seiner Abwesenheit der emeritierter Sektionschef und bei seiner Abwesenheit der Dispatcher), eröffnet den Betrieb mit verbindlichem Wortlaut: „*Čas běží!* (Die Uhr läuft!)“, ergänzt um Übersetzung in weitere, auf dem Arrangement benutzte Dienstsprachen, wenn es notwendig ist.

34) Nach der Eröffnung des Betriebes diskutieren die Personen in Anlage 1 zusammen mit dem Sektionschef und dem emeritierten Sektionschef gründlich den Ablauf des Baus des Arrangements, und das bis ggf. eigener Stummheit, auf eigene Kosten, wenn irgendwelcher von ihnen den Dienst in der ersten Session tut, dann wird diese Diskussion in erster Nachtsperre des Dienstes der Betriebsmitarbeiter angefangen.

VII. Verpackung und Abbau des Arrangements

35) Am letzten Tag des Treffens macht der Dispatcher gemäß Programm das Ende des Betriebes bekannt durch den Ruf „*Čas stojí, konec! Vlaky dojedou do stanic! (Die Uhr steht, Ende! Die Züge fahren bis Bahnhöfe nach!)*“.

36) Auf diesen Ruf fahren zuerst alle Züge in die nächstliegende Bahnhöfe und die Lokführer schalten die Handregler aus den Steckdosen ab. Alle anwesende Mitglieder und eventuelle Gäste sammeln sich auf der Stelle, wo die »Zuteilung der Dienste« stattgefunden hat, bzw. auf anderer definierten Stelle. Der Dispatcher, Oberfahrplanmacher, Güterdispatcher und bzw. Sektionschef werten kurz das Treffen, Betrieb und Erfüllung des Fahrplanes aus.

37) Dann wird als erste das Sammeln der Fahrzeuge in den Bahnhöfen durchgeführt. Alle Fahrzeuge werden schrittweise in die Schatten-, bzw. anderen definierten Bahnhöfe, gefahren (nicht getragen). Auch bei dieser Tätigkeit ist es notwendig, die Signale und Grundbetriebs-handlungen einzuhalten (Angebot des Zuges, Abfahrt nach dem entsprechenden Signal).

38) Sind alle Fahrzeuge in den Bahnhöfen, der DCC-Koordinator oder von ihm beauftragte Person schaltet die DCC-Zentrale aus und dieses Faktum meldet mit einem Ruf „*Napájení vypnuto! (Speisung abgeschaltet!)*“.

39) Weitere Tätigkeit an der Reihe ist das Abnehmen der Fahrzeuge aus den Gleisen. Bei dieser Tätigkeit ist es notwendig, folgende Grundregel einzuhalten:

- Zu allen Fahrzeuge, vor allem fremden, verhalten wir uns mit maximaler Vorsichtigkeit und Aufmerksamkeit, dh. zu den fremden noch vorsichtiger als zu den eigenen.
- Wenn weiß ich nicht, vor allem deshalb, daß es nicht um meinen Model geht, wie soll man ihn in Hände nehmen, um der nicht beschädigt wird, beruhe ich lieber den nicht und lasse ich es auf den Besitzer.

- Die Fahrzeuge (und andere Gegenstände) legen sich nicht an die Gleise, Fläche des Moduls oder andere Stellen, sondern sind direkt in die Transportverpackungen gepackt.

40) Gleichzeitig ist es möglich, aus den Modulen weitere separat gepackte Zubehör und Details abzunehmen (Signale, Gebäude,...). Das tut ausschließlich der Besitzer des Moduls oder von ihm beauftragte Person.

41) Weiter ist es ab diesem Zeitpunkt möglich – ausschließlich auf eine Instruktion des DCC-Koordinators – das Abschalten und den Abbau der Kabel von X3 und Telefonie anzufangen. Bei allen Ausziehen der Kabel aus den Unterseiten der Module ist es unbedingt notwendig, in der Kniebeuge oder solcher Körperstellung zu arbeiten, um der, der das Ausziehen der Kabel durchführt, die Stellen unter den Modulen, wo die Kabel durchgehen, sieht.

42) Erst nach dem Abnehmen aller Fahrzeuge ist es möglich (auf einen Befehl des Bauleiters), den mechanischen Abbau der Module anzufangen. Bei dem ist es notwendig, vorsichtig und bedächtig vorzugehen, um nicht zur Beschädigung, aber auch zum z. B. Fallen einer instabiler Modulgruppe auf den Boden kommt. Im Fall eines umfangreichen Arrangements kann der Bauleiter den mechanischen Abbau auch nach einzelnen Ästen freizugeben. Für den Abbau bestimmt er eine Gruppe der Mitglieder, die werden den Abbau durchführen, und bestimmt für sie einen Abschnitt, der werden sie abbauen.

Die Bahnhöfe baut grundsätzlich der Besitzer selber ab, wenn er Hilfe benötigt, fordert er die und leitet die Arbeiten. Eigene Initiative beim Abbau der Bahnhöfe ohne ausdrücklichen Befehl des Besitzers ist verboten!

43) Bei dem Abbau des Materials (vor allem, aber nicht nur des gemeinsamen) bauen ihn die Personen ab, die ihn aufgebaut haben und sie bringen ihn auf die Stellen der Person, die den Material zur Aufbau ausgegeben hat (das betrifft vor allem DCC, Telefonie etc.).

44) Der Sektionschef oder der Koordinator des Treffens kann (nach Bedingungen vor Ort) auf einer passenden Stelle in der Halle einen oder mehrere Tische vorzubehalten als sog. »Sammetisch«. Auf den legt man alle gefundene und nicht gekennzeichnete Gegenstände (Handregler, Fahrzeuge, Werkzeuge, Kabel, Geldscheine,...) ab, bzw. gekennzeichnete Gegenstände, bei deren ist es nicht möglich, den Besitzer zu finden und die können nicht aufgrund des Vorganges der Arbeiten auf der Stelle, wo die bis jetzt wurden, bleiben.

45) Für das Umgehen mit der Modulen, Modellen, Bewegung in der Halle und weiteres gilt die Anordnung der Vorschrift S1.

Anlage 1: Personen und Besatzung

Organisator des Auspackens (gelbe Weste)

.....

Baukoordinator des Arrangements (rote Weste)

.....

DCC-Koordinator (grüne Weste)

.....

Telefon-/Uhrmacher (grüne Weste)

.....

Chef des Maschinendienstes (grüne Weste)

.....

Chef des Wagendienstes (grüne Weste)

.....

Dispatcher (gelbe Weste)

.....

Wenn irgendwelche von o. g. Personen nicht schon in der Propositionen des Treffens bestimmt sind, bestimmt diese (und seine Vertreter) mit ihrer Zustimmung der Koordinator des Treffens spätestens 14 Tage vor dem Treffen und macht das sowohl auf der Webseite des Sektion in der Propositionen des Treffens, auch in der Diskussionsforum bekannt.

Anlage 2: Technologie der Reinigung der Gleise

Durchführung der Verfügung zur Sicherstellung der Reinigung der Gleise wird gemäß dieser Anleitung dadurch verwirklicht, daß von der Besitzer wirklich durchgeführt wird!

Die Reinigung teilen wir auf primäre, sekundäre und vereinfachte im Betrieb.

Wann reinigen wir:

Die primäre Reinigung führen wir vor dem Treffen rechtzeitig durch, aber nicht so früh, um die Gleise wieder durch Staub, Oxidation oder Hausbetrieb etc. verschmutzt werden. Ideal ist es, die Gleise so spät wie möglich vor dem Treffen zu reinigen, frühestens eine Woche, nach der Reinigung den Modul verpacken, z. B. in Schrumpffolie. Wenn der Besitzer aus den wichtigen und absolut außergewöhnlichen Gründen die Reinigung nicht zu Hause schafft, dann reinigt er auf dem Treffen nach dem Auspacken des Moduls.

Auf dem Treffen sind die fremden Module grundsätzlich nur mit dem Abziehen mit Alkohol gereinigt, wenn mit dem Besitzer direkt vor Ort nichts anderes vereinbart ist.

Sekundäre Reinigung ist während des Betriebes durchgeführt, und das in der Zeit der technologischen Pausen, mit einem ähnlichem Art wie die primäre Reinigung, wenn die Gleise stark verschmutzt sind, anders reinigen wir in der Betriebspausen mit sog. „Abziehen mit Alkohol“. Im notwendigen Fall ist auch die Reinigung während des Betriebes erlaubt, dann ist aber der Reinigungsmacher verpflichtet, immer auf die erhöhte Vorsichtigkeit zu achten.

Auf dem Treffen ist immer jeder Morgen das ganze Arrangement mit dem Abziehen mit Alkohol vor dem Anfang des Betriebes gereinigt.

Mit dem vereinfachten Betriebsreinigung verstehen wir nur Reinigung sog. „ins Reine“ (siehe unten, zweite Phase), auch „Abziehen mit Alkohol“ genannt.

Wie reinigen wir:

Hilfsmittel für die Reinigung sind: Reinigungsgummi, Staubsauger mit ausreichender Leistung, Reinigungsmittel (Isopropanol/Isopropylalkohol – weiter auch als „Reinigungsmittel“) und Reinigungswerkzeuge mit ausreichender Menge der Reinigungseinlagen.

Bei der Reinigung gehen wir besonders vorsichtig vor, um wir die Schiene ohne Verletzung und Beschädigung des Wesentlichen des Moduls reinigen – und das Wesentliche des Moduls sind auch die feinsten Details!

Wir reinigen die befahrene Fläche der Schienen, es ist notwendig, sehr vorsichtig auf der Gleisübergängen und Weichen vorzugehen. Wir reinigen so, um wir die Alterung des Oberbaus nicht zu vernichten.

Die primäre und sekundäre Reinigung führen wir in zwei Phasen durch: mechanisch und sog. „ins Reine“.

Die mechanische Reinigung: mit der Reinigungsgummi putzen wir die Schienenköpfe aus, nachfolgend müssen wir alle Unsauberkeiten („Scheiße“), die durch die Reinigung in den Oberbau eingefallen sind, unverzüglich entfernen, und das so, daß wir diese mit einem Staubsauger absaugen, ausnahmsweise kann man die Unsauberkeiten ausblasen.

Die Reinigung ins Reine: Wir führen sie mit einer im Reinigungsmittel getauchten Reinigungseinlagen durch, die in einem Reinigungswerkzeug befestigt ist (oder können wir sie in der Hand halten), und zwar so, daß wir mit der Einlage über der Schienenkopf überfahren und wir beobachten aufmerksam den Zustand der Einlage, weil auf der sich die restliche Scheiße sammelt, also ist es notwendig, die Einlage wieder im Reinigungsmittel anfeuchten oder durch eine neue zu tauschen, um die Scheiße entfernt und nicht nur ausgetragen wird.