



FREMO Railroad Company

The Route from Module to Module

Unna Division

Timetable No. 1

In Effect 12:01 AM, Thursday, June 7, 2007

FOR THE GOVERNMENT OF EMPLOYEES ONLY

Quick Guide to Basic Operating Procedures

This pamphlet is intended to give you the basic information you need in order to run trains under the Track Warrant Control scheme in use on the FREMO meeting. It incorporates general TWC procedures, as well as ones specific to this layout.

Quick Test Am Startbahnhof

Alle Papiere? Don't forget:

TRAIN AND YARD AIR BRAKE TESTS

Type of operation	Initial terminal air test	Brake pipe leakage test	Rear-end set and release
Set out one or more cars	-	-	2 min with road engine
Pick up one or more cars	1 min per car	-	2 min with road engine
Change engine and/or caboose	-	-	2 min with road engine
Initial terminal test with yard air	2 min per car	2 min	2 min with road engine
Initial terminal test with switch engine	2 min per car	2 min	2 min with road engine
Initial terminal test with road engine	1 min per car	2 min	Slow (5-10 mph) roll-by inspection

Vereinbarung

Der Betreiber schaut nach Norden, Osten ist rechts, Westen links.

Am Regler

Sicherheit geht vor!

Die **Glocke** muß bedient werden bei

- Ankunft oder Abfahrt in einem yard
- Näherung an einen Bahnübergang oder eine Personenhaltestelle.

Das Horn / die Pfeife muß betätigt werden,

- bevor der Zug losfährt,
- bei Näherung an einen Bahnübergang oder eine Personenhaltestelle,

- vor einer Brücke oder einem Tunnel
- bei Näherung an einen anderen Zug.

Auf der FRED-Karte steht die Belegung der Tasten. Üblich für F0 - Licht/sound, F1- Glocke, F2 - Horn/Pfeife

Geschwindigkeiten

In yard und Industriegebieten 10 mph,
Ausnahme: Züge erster Klasse
Güterzüge 35 mph
Personenzüge 50 mph

Ankuppeln: eine halbe Wagenlänge vor dem Wagen halten, dann mit weniger als 4mph ankuppeln. **Entkuppeln:** Entkuppler oder Magnet benutzen

Nicht die Fahrzeuge anfassen. Erst recht nicht auf das Dach greifen! (Höchstens an der Kupplung schieben/halten!)

Vor der Abfahrt: Bremssystem mit Luft füllen. Das dauert 5 „echte“ sec pro Wagen. Gönnen dem Personal Zeit zum Laufen zur Weiche, sie können nicht fliegen!

Regeln:

Ein Zug ist einem anderen überlegen durch Recht, Klasse oder Richtung; Recht entsteht durch Anweisung (Trainorder durch den Dispatcher), Klasse und Richtung werden durch den Fahrplan bestimmt.

Züge erster Klasse sind allen anderen Zügen überlegen.

Züge zweiter Klasse sind Zügen dritter Klasse und Extras überlegen.

Züge in der durch den Fahrplan festgelegten Vorzugs-Richtung sind entgegen kommenden Züge der gleichen Klasse überlegen.

Ein Zug darf eine Station nicht vor seiner fahrplanmäßigen Abfahrtszeit verlassen. Ein Zug darf seine (Anfangs-) station so lange nicht verlassen, bis sichergestellt ist, dass alle fälligen überlegenen Züge angekommen oder abgefahren sind.

FREMO Railroad Company

Unna
Division

WESTWARD

Timetable No. 1

EASTWARD Superiority Direction

SECOND CLASS

FIRST CLASS

Effective January 30, 2004

FIRST CLASS

SECOND CLASS

74 Local Daily Except Sun.	65 Local Daily Except Sun.	72 Local Daily Except Sun.	63 Local Daily Except Sun.	21 Through Daily Except Sun.	7/9 RDC DAILY	5 Commuter DAILY	3 RDC DAILY	TRAIN NUMBER			2/4 RDC DAILY	6 Commuter DAILY	8 RDC DAILY	20 Through Daily Except Sun.	62 Local Daily Except Sun.	73 Local Daily Except Sun.	75 Local Daily Except Sun.	64 Local Daily Except Sun.
								MILES	STATION	REMARKS								
	1:00p		06:00	4:15p	5:30p	12:15	06:10		NKP Yard	phone	A9:00	A3:30p	A8:50p	A11:30a		A1:50p	A9:00p	
6:50p	01:50	11:30	07:00	-	06:00	12:50	06:35		Blueberry		08:40	03:00	08:30	-	A11:00	-	-	A6:10
-	03:20	-	08:15	-	06:30	1:20p	06:45		Springfield	phone	08:10	02:50	08:05	-	10:30	-	-	5:40
08:30	04:30	12:20	09:30	-	6:40p	02:15	07:45		<i>Wilikers</i>		A8:30							
-	05:15	-	10:45	-	07:15	02:15	07:45		NV Jct.		07:50	02:00	07:50	-	-	-	-	-
-	05:15	-	10:45	-	07:50	02:45	08:30		Silicon Valley	phone	07:20	01:20	06:50	-	08:45	-	07:40	3:30
-	A6:30p	-	A11:15	-	08:20	03:30	09:00		Lonepine		06:50	12:50a	06:15	-	07:15	12:10	7:30p	2:15a
A9:10p		A1:50p		A6:50p	A8:40	A4:00p	A9:45a		Third Street Yard	phone	06:10	12:20a	5:50p	9:50a	06:00a			12:50a

NKP Yard: ab Tunneleingang

YARD LIMITS:

Third Street Yard: ab Tunnel

Ein Zug muss das Gleis spätestens [5] Minuten vor einem überlegenen Zug freigeben.

Ein Zug, der dies nicht schafft, muss das Gleis entsprechend absichern.

Ein unterlegener Zug muss, um einem überlegenen Zug auszuweichen, das Ausweichgleis (Siding) nehmen.

„Fahrplantrassen“ für die fahrplanmäßigen Züge bleiben bei Verspätungen nur [3] Stunden nach der festgelegten Zeit für jede Station gültig.

Fahrplanmäßige Züge mit mehr als [3]-stündiger Verspätung gegenüber ihrer fahrplangemäßen Ankunfts- oder Abfahrtszeit in irgendeiner Station verlieren sowohl ihr Recht, als auch ihre Fahrplantrasse und können ausschließlich nur nach Anweisung durch den Dispatcher fahren.

Bei Bedarf werden vom Dispatcher Anweisungen ausgegeben, die nur die für diesen Bedarf nötige

Information enthalten. Anweisungen müssen kurz und klar sein und wenn möglich mit den vorgesehenen Formularen erteilt werden.

Erteilte Anweisungen bleiben gültig, bis sie erfüllt, ersetzt oder annulliert werden.

Absicherung:

Falls ein Zug während der Fahrt eingeholt werden könnte, muss ein Besatzungsmitglied in angemessenen Abständen Warnlichter platzieren und alles unternehmen um den Zug abzusichern.

Falls einem stehenden Zug ein anderer Zug begegnen könnte, muss der stehende Zug von einem Besatzungs-



mitglied mittels Flaggen in genügendem Abstand vom betroffenen Zugende gesichert werden.
(Flagman zur Absicherung)

Rückmeldung:

An den Trainorder Stationen müssen die Zugmannschaften als Rückmeldung an den Dispatcher, sowohl die Ankunftszeit bei Ankunft als auch die Abfahrtszeit bei Abfahrt mittels dort hinterlegtem Funkgerät oder mündlich persönlich weitergeleitet werden.