



FREMO Railroad Company



The Route from Module to Module

Timetable No. 6

In Effect 12:01 AM, Friday, Oct 15., 1949

FOR THE GOVERNMENT OF EMPLOYEES ONLY
not for the public

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 Time Table & Train Order Control scheme in use on the FREMO meeting. It incorporates general TT&TO procedures, as well as ones specific to this layout.

Wir müssen nur diese vier Regeln kennen und beachten. Wenn der Disp Trainorder ausstellt, steht darin, was zu tun ist.

Rule 70: Ein Zug ist überlegen einem anderen Zug durch RECHT, RANG oder RICHTUNG. RECHT ist durch die train order verliehen. RANG und RICHTUNG sind durch den Fahrplan bestimmt.

Rule 71 RANG EINS Züge, FIRST CLASS trains, sind Zügen vom Rang zwei überlegen, somit auch denen von Rang drei und Extras.

RANG ZWEI Züge, SECOND CLASS trains sind Zügen vom Rang drei und entgegen kommenden Extras überlegen.

Rule 82: Fahrpläne sind zwölf Stunden nach ihrer Zeit an jeder Station gültig. Fahrpläne, die mehr als zwölf Stunden hinter geplanten Ankunftszeit oder Abfahrzeit sind, verlieren Recht und ihre Fahrplanlinie und können dann nur noch nach Erlaubnis durch den Dispatcher weiterfahren.

Rule 83 Ein Zug darf seine Ausgangsstation nicht verlassen, bis er sichergestellt hat, dass alle vorrangigen Züge angekommen oder abgefahren sind.

Wir versichern uns also vor der Abfahrt, wenn wir eine Clearance erhalten haben, dass bevorrechtigte Züge abgefahren sind und dass wir eine siding erreichen ohne bevorrechtigte Züge zu hindern.

Zug No 3 hat den höchsten Rang, Clearance und abfahren, wenn die Zeit da ist (**nicht vor Plan !**)
Zug No 8, 7, 215, 4, 228, 343 und **312** achten auf die anderen.

Extras haben eine Trainorder und machen allen anderen frei.

Timetable letters **P – dispatchers telephone**
C – continuous office R – train register
D – day office F – fuel
J – junction K – standard clock
O – agent operator T – turntable or wye
W – water Y – yard limits
Z . track scales

Zugmeldung, „On Sheet“, der Dispatcher schreibt die Zeit auf:

Crew "OS Salina"
Dispr "Kommen Salina"
"Zug No 26 um 4:37 pm"
"Okay, Zug No 26 um 4:37"

Meldestationen sind:
Black Hill, Silver Creek, NoName City, Parlin und Fiddletown

Stellen der Weichen
Gönne dem Personal Zeit zum Laufen zur Weiche, sie können nicht fliegen!

Beim Vorbild nähert sich der Zug der ersten zu stellenden Weiche, gibt dem Begleiter Zeit zur Weiche zu gehen, zu stellen und fährt weiter. Ähnlich mit dem Zugschluß, gib dem hinteren Bremser eine Chance, die **Weiche wieder in Grundstellung (main)** zu bringen

- 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 eine Personenhaltestelle

- (Regel)-Geschwindigkeiten:**
- In Yard und Industriegebieten 10mph,
 - Ausnahme: Züge erster Klasse:
 - Güterzüge [35] mph
 - Personenzüge [50] mph

Vor der Abfahrt: Bremssystem mit Luft füllen. Das dauert 5 „echte“ sec pro Wagen.

Ankuppeln: eine halbe Wagenlänge vor dem Wagen halten, dann mit weniger als 4mph ankuppeln. **Entkuppeln:** Entkupppler benutzen **Nicht die Fahrzeuge anfassen. Erst recht nicht auf das Dach greifen!** (Höchstens an der Kupplung schieben/halten)

Beispiel Zug No 343:

Der Zug verlässt 12.20pm **Black Hill**, nachdem er eine Clearance erhalten hat und überprüft hat, ob No 3, 4 und 215 gefahren sind. No 8 und 228 sind erst später dran, und No 312 ist untergeordnet (Richtung). In **Silver Creek** wird „der Hut gewechselt“ und als Operator die Zugmeldung gemacht, außerdem wird der Zug ins Trainregister eingetragen. Mit dem Register lässt sich überprüfen, ob bevorrechtigte Züge gefahren oder gekommen sind. Denn dann erst dürfen wir abfahren. Für uns ist wichtig, dass wir Zug No. 8 kreuzen und ggf. Passagiere aufnehmen können. Weiter geht es nach **Bianca**. Dort werden die laut trainbill zu bedienenden Anschlüsse versorgt. Vor der Weiterfahrt prüfen wir, ob wir rechtzeitig in **Parlin** eintreffen können und nicht dem höherrangigen No 228 im Wege sind. Ebenso wird in Parlin (laut trainbill) rangiert. Jetzt ist es kritisch, sind wir rechtzeitig – d.h. 5 min vor Abfahrt von No 228 - in **Salina**? Ja, dann dürfen wir abfahren. In Salina wird wieder entsprechend den Anweisungen rangiert. Hier müssen wir den entgegenkommenden Zug No. 228 abwarten. Notfalls bis am nächsten Tag 1.55am, dann hat dieser Zug sein Recht (nach 12 Std.) verloren. Bei solcher Verspätung hätte der Disp aber uns auch in Parlin eine trainorder zukommen lassen können. In **Fiddletown** nicht die Zugmeldung vergessen.

FREMO Railroad Company										
Narrow Gauge Division										
WESTWARD				Timetable No. 6			EASTWARD			
TRD	SND CLASS		FIRST	Effective Oct. 15, 1949			FIRST	SND CLASS		TRD
343	215	7	3	TRAIN NUMBER			8	4	228	312
Mxd Daily	Psgr Daily	Mxd Daily	Psgr Daily	SMILES	STATION	REMARKS	Psgr Daily	Mxd Daily	Psgr Daily	Mxd Daily
L 12.20 pm	L 8.10 am	L 2.35 pm	L 9.55am	0.0	Black Hill	PT C	A 12.45 pm	A 8.40 am	A 3.00 pm	A 10.20 am
12.40 #8	8.30 # 4	2.50	10.10 # 312	1.6	Silver Creek	PT CR	12.40	8.30 # 215	2.55 # 7	10.10 # 3
...	...	A 2.55 pm	A 10.15 am	3.0	NoName City	PT C	L 12.20 pm	L 8.15 am
12.40 #8	8.30			0.0	Silver Creek	PT CR			2.55 # 7	10.10 # 3
1.00	8.45			1.9	Bianca				2.35	9.35
1.35	9. 05			5.1	Parlin	DW			2.15	9.10
2.00	9.20			7.1	Salina	TW			1.55	8.40
# 228										
A 2.10 pm	A 9.25 am			8.8	Fiddletown	PT C			L 1.45 pm	L 8.15 am

WESTWARD TRAINS ARE SUPERIOR TO EASTWARD TRAINS OF THE SAME CLASS