

FREMO – trafikspel

Översatt, utökad och redigerad av Urban Johansson

Förord

Detta är en lite skrift som tar upp vissa delar av ett trafikspel.

FREMOs trafikspel är en realistisk variant av hur det en gång fungerade på ”de stora järnvägarna”. Vissa förenklingar av verkligheten har gjorts för att spelet ska fungera på en större modelljärnväg. Dessutom har vi valt att förenkla både stations- som åkande personals uppgifter, för att alla ska kunna hitta en lämplig uppgift.

För den nyblivne trafikspelaren så är det lämpligt att börja som åkande personal. Vissa andra med fallenhet för stationsarbetet går direkt på den biten.

Eftersom varje land har sin egen variant på vagnskort, fraktsedlar, TAM-blad mm så tar vi här upp den svenska varianten.

Min förhoppning är att denna lilla text ska ge dig en god grund för trafikspel enligt FREMOs idéer.

Hjärtligt välkommen till någon av FREMOs träffar!

Vi finns på webben under adress: <http://www.fremo-sverige.org> och FREMOs huvudsida finns på: <http://www.fremo-net.eu> eller postledes till

FREMO eV.
Postfach 100 536
D-64205 Darmstadt
TYSKLAND

Urban Johansson

Innehåll

Trafikspelet

Trafikspel – vad är det?

Tjänstebeskrivningar

Driftformer på linjen och stationer

Tidtabell, omloppsplan och sammansättningsplan

Trafikspel i bilder

Fraktsedlar & vagnkort

Inledning

Uppställningsstationer

Fraktsedlar

Vagnkort

Tågtrafiken

Begrepp och förklaringar

Tågklarering för ett FREMO-trafikspel

TAM-blad

Tågordning

Trafikspelet

Trafikspel – vad är det?

Trafikspel är en form av organiserad körning (trafik) på modelljärnvägen.

Ett trafikspel kan vara allt från ett tåg som körs runt på en rundbana, som stannar med vissa bestämda mellanrum vid banans enda station. Liksom en jättelik anläggning med 100-tals deltagare där man kör med snabbklocka och strikt enligt förebildens system.

Ett trafikspel planeras för att låta deltagarna kunna spela med i olika roller, samt att tågen ska ha en funktion att fylla. Man försöker i möjligaste mån matcha godsavsändare med godsmottagare. Om det inte går så skickas godsvagnarna till och från sk tågmagasin. Lok och personvagnar planeras in i fasta omlopp. Varje station beställer/skickar sedan vagnar enligt de fraktupdrag som finns på stationen. Ofta finns det sk stationsdatablad där man ser vilka godsslag som kan tas emot resp skickas.

Vid större trafikspel används ibland en ”distriktsadministration”, som t ex ansvarar för lok- och vagnsomloppen. Det kan bl a vara att se till att tomma vagnar inte går till och från tågmagasinet mellan varje uppdrag utan går direkt till lastningsstationen.

Föreningen FREMO har trafikspel på moduljärnvägar som bärande idé. Inom FREMO anordnas både små och stora träffar med olika varianter på trafikspel – allt från enkla tidtabellslagda körningar med vagnslastgods till högt avancerade träffar där man så långt som möjligt kör efter förebildens regler och krav. FREMOs trafikspel tillhör ett av de mer avancerade trafikspelen inom MJ-världen.

Tjänstebeskrivningar

Tjänstebeskrivning för ett FREMO-trafikspel.

Vid tjänstgöring på ett FREMO-trafikspel skiljer vi på två tjänstegrupper; stationspersonal resp. tågpersonal.

Stationspersonal består bland annat av stationsinspektörer, tågklarare, ställverksoperatörer och växlare för att nämna några av de viktigaste.

Till tågpersonalen räknas främst lokförare och tågchefar, men även andra kan förekomma.

Förklaring

Arbetsuppgift = enskilt moment som ska utföras

Befattning = lika med tjänst = roll i trafikspelet

Bevakad station = station där tågklarare (tk) eller tågledare (tl) tjänstgör

Lokförare (lf) = person som framför tåg, lok, motorvagn eller annat fordon på rälsen

Obevakad station = station som är stängd för tåg möten

Stationsinspektör (stins) = ägare/ansvarig av större stationsmodul

Stationsföreståndare (stf) = ägare av mindre stations eller hållplats modul

Stationskarl (stk) = övrig person som tjänstgör på en station

Stationspersonal = de som tjänstgör på en station

Ställverksoperatör = person som sköter ett ställverk, kan även vara tk

Tjänst = roll i trafikspelet

Tjänstetidtabell (tjt) = en tidtabell för i första hand tågpersonalen

Tåg = ensamt lok, lok och vagnar samt rälsbuss

Tåganmälan (TAM) = säkerhetssystem för järnvägen

Tågchef (tbh) = den som har ansvaret för ett tåg inkl gods och/eller passagerare

Tågexpedition = tågledarens och/eller tågklararens arbetsplats

Tågklarare (tkl) = den som ansvarar för en stations drift under ett körpass

Tågledare (tl) = den som leder och övervakar trafikspelet

Tågpersonal (tps) = samlingsbegrepp för de som tjänstgör på ett tåg

Vagnuttagning = ett tåg som växlar utanför stationsgränsen

Växlare, rangéropersonal = de som växlar och rangéerar vagnar på en station

Stationspersonalen

Utför de på stationen förekommande arbetsuppgifterna. Det kan vara expediering av ankommande och avgående tåg. Ett tåg får inte sändas iväg utan att tåganmälan (TAM) är utväxlad med nästa station.

Stationsinspektör resp stationsföreståndare

Den som ansvarar för modulen under mötet, vanligtvis ägaren. På större stationsmoduler kallas ägaren stationsinspektör (stins). På mindre stationsmoduler och/eller hållplatser kallas ägaren för stationsföreståndare (stf)

Stationskarl

Vidare består arbetsuppgifterna i att växla på stationen. Från det ankommande godståget växlas vagnarna ut till resp spår för lastning eller lossning. På samma sätt ska vagnar som är färdiglastade eller lossade växlas in i godståget efter tbfh:s anvisningar. Detta kan bli en krävande uppgift då vagnarna ska växlas in i på sina bestämda platser i tåget. Det blir ofta många växlingsrörelser för att få det rätt.

Om stationen har tillgång till ett växellok, kan stationspersonalen använda detta till växling. Om inte så används tågloket, och stationspersonalen assisterar tågpersonalen. Det är viktigt att planera växlingen noga så att den kan utföras inom tidtabellens ram. Detta ställer höga krav på föraren av växelloket eller tågloket och växlingspersonalen. Det blir därmed en spännande och krävande tjänst på stationen.

Ställverksoperatör

Ställverkspersonal finns på de ställen där man väljer att ha särskild personal för tågklarering och/eller där mycket växlingsarbete förekommer.

Tågklareren

Med hjälp av TAM-systemet blir linjen mellan två stationer klarerad. TAM utväxlas mellan tågklarerna (tkl) på resp station. Först när tkl har försäkrat sig om att linjen mellan de båda stationerna är fri får avgångssignal ges. För TAM används telefon eller telegraf, om det inte finns så utväxlas TAM muntligen mellan stationerna eller förmedlas av tågpersonalen. Vid TAM-trafik är båda stationernas tågklarare lika ansvariga för att tågtrafiken utförs säkert mellan sina resp. stationer.

Då del av sträckan är fjärrstyrd skall gränsstationen vara bemannad med tkl. Samma gäller om en sträcka trafikeras enligt systemet med tågledare och tågorder.

Växlare/rangépersonal

Växlare/rangépersonal finns på stationer där man har mycket växling. Det kan vara en och samma person som både växlar och kör växelloket. Eller ett mindre arbetslag som delar på uppgifterna att sköta ställverk, lägga om växlarna, köra växelloket samt koppla av och på vagnar.

Övrigt

På mindre stationer kan alla stationstjänster utföras av en och samma person.

Tågpersonalen

Tågpersonalens uppgifter är att framföra tåg. Om det går så bemannar man varje tåg med lokförare (lf) och tågbefälhavare (tbfh). Dessa skall vara på plats i god tid före avgång. De blir tilldelade ett lok och en körkontroll (FRED-handtag) med adress till det lok de skall ha, samt en tjänstetidtabell av tågledaren (tl). Under trafikspelet följer de med sitt tåg på vägen genom modellbanan.

Handkontrollen är av "walk-around"-typ, så att lokföraren kan gå vid sidan av tåget.

Lokföraren

Lokförarens uppgifter är, i första hand, att framföra tåget med hänsyn till körtillstånd och tidtabell. Han skall även vara uppmärksam på signalerna längs linjen och på stationerna. Lokföraren (lf) och tågbefälhavaren (tbfh) ser tillsammans till att antalet vagnar står i rimlig proportion till lokets drag- och bromskraft.

Tågbefälhavaren

Tågbefälhavaren har det yttersta ansvaret för tåget. Vidare håller han kontakt med tågklarerare/tågledaren och förvaltar vagn dokumenten. Före avgång kontrollerar han att vagnsdokumentet (vagnskorten med fraktsedlarna) är på plats och i ordning. Dessutom att alla vagnar står i rätt ordning i tåget. Vagnskorten sorteras efter vagnarnas ordning i tåget, dvs första vagnens kort ligger överst osv.

Tågbefälhavarens arbetsplats är i F-vagnen (konduktörsfinkan). Normalt ska det alltid vara en vagn med "F"-avdelning i varje tåg. Undantag gäller:

- 1, om lf och tbfh är samma person, t ex motorvagnar, heltåg och likn.
- 2, personalbrist

När tåget anländer till en station tar tbfh kontakt med stationspersonalen. Med vagnskorten som grund ser han vilka vagnar i tåget som är destinerade till stationen. Dessa vagnar skall växlas ut ur tåget. På samma sätt anvisar stationspersonalen vilka vagnar som skall växlas in i tåget. De olika vagnskorten byts mellan tbfh och stationspersonalen.

Växlingen sker i samarbete med stationspersonalen. Stationspersonalen ser till att växlingen är färdig till nästa tågs ankomst. Om stationen har tillgång till växellok ska det loket normalt utföra eller hjälpa till med växlingen.

Driftformer på linjen och stationer

TAM-trafik

Bevakade stationer

På bevakade stationer tjänstgör en tågklarare, som har ansvar för tågexpedieringen. Tågklararen kan ha hjälp av andra personer som t ex stationskarlar och växlare.

Obevakade stationer

Till obevakade stationer räknas stationer där ingen personal tjänstgör. Det innebär att den obevakade stationen räknas som en del av linjen. Vissa undantag finns och det kan vara när man har sk tågledardrift och kör med tågorder.

Linje

Till linjen räknas spåret mellan två bevakade stationer. Linjen räknas mellan bevakade stationers infartssignaler. Om infartssignal saknas så räknar man till yttersta växeln.

Fjärrtågklarering

Fjärrtågklarering eller Tågledardrift och tågorder

Vid tågledardrift är uppgifterna fördelade på ett lite annorlunda sätt. Det är en driftsform som används då man inte har bemannade stationer. Alla stationer räknas som bevakade och tågpersonalen gör ut- resp in-anmälan till tågledaren.

Då tåget har order att gå från A via B till C kör tåget från A till C utan att göra in- resp ut-anmälan för station B. På de obemannade stationerna ska tågchefen ta kontakt med tågledaren och anmäla ankomst. Tågchefen ska ha en tågorder innan han får köra vidare (avgångstillstånd).

Tågorder kan vara muntligen eller skriftligen.

En variant är att man har skriftliga tågorder, där det klart och tydligt framgår vad som gäller resp tågs färd på sträckan. Där kan även ev möten vara inskrivna.

På stationerna ska tbfh hjälpa lf med växling och sørjer för säkring av tågvägen.

Tidtabell, omloppsplan och sammansättningsplan

Liksom hos förebilden använder man olika typer av tidtabeller och andra planer. Beroende på träffens storlek och antalet deltagare så varierar det.

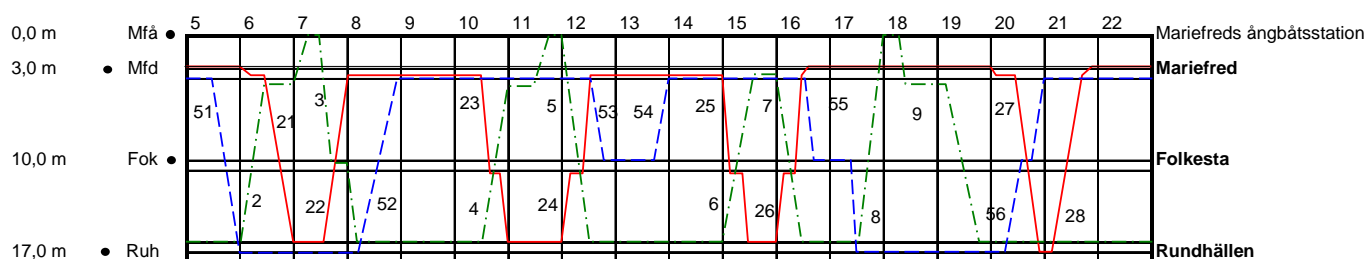
Det absolut vanligaste är att man har en tidtabell i grafisk form samt tjänstetidtabeller. Det finns flera varianter på tidtabeller och planer.

Tidtabell

Som grund för trafiken har man en tidtabell i grafisk form, där man kan se hur de olika tågen rör sig. Ofta har de olika tågen eller tågslagen olika färger.

Tidtabell Mariefred - Rundhällen TM -09

Tidskala 1:6, varje modellimme motsvarar 10 reella minuter.



- Persontåg Loktåg, Tågnr 2-3 V och pso. L ej till Mfå.
- Persontåg Loktåg, Tågnr 4-5 Dgl.
- Persontåg Loktåg, Tågnr 6-7 Dgl.
- Persontåg Loktåg, Tågnr 8-9 Dgl. M ej till Mfå.
- Rälsbuss Tåg nr 21-22 Dgl u L och pso.
- Rälsbuss Tåg nr 23-24 V u L och pso.
- Rälsbuss Tåg nr 25-26 V och pso.
- Rälsbuss Tåg nr 27-28 Dgl
- Godståg Loktåg, Tågnr 51-52 V u L och pso.
- Godståg Loktåg, Tågnr 53-54 V u L och pso.
- Godståg Loktåg, Tågnr 55-56 V u L och pso.

Ovan är en kombinerad graf och omloppsplan.

Vanligtvis har man den grafiska tidtabellen (graf) och de andra planerna på var sitt ark.

I exemplet ovan så har man utgått från en grafisk tidtabell och "bundit ihop" de olika tågen med en linje som visar hur loket kör under trafikdygnet.

Här har både Mariefred och Folkesta 2 linjer, det är för att man ska kunna se på vilket av spåren som tåget tas in på. Rundhällen har 3 linjer och där används sammanlagt 3 spår för rundgångar och uppställning av vagnar.

Vagnssammansättningsplan

Vilka vagnar som går i resp tåg (främst persontåg) finns i sammansättningsplanen.

En variant på sammansättningsplan finns nedan. Denna sammansättningsplan omfattar bara persontågen. Godstågen har sina särskilda transportuppdrag (fraktgodis resp timmer) så i detta fall behövs ingen sammansättningsplan.

Tågnr	Loktyp	Tjänst	Vagnssammansättning	Anm
2	P	101	B + B + F + Lok	
3	P	101	Lok + B + B + F + il- & expressgodsvagnar	Färsk fisk går sist i tåget.
4	P	102	A + B + D + Lok	Postvagn (Litt D) kopplas av i Mfd.
5	P	102	Lok + A + B	
6	P	103	il- & expressgodsvagnar + A + B + F + Lok	
7	P	103	Lok + A + B + F	
8	P	103	A + B + B + F + Lok	
9	P	103	Lok + A + B + B + F + D	Postvagn (Litt D) tillkopplas i Mfd

Tjänstetidtabell

Tjänst 101

05.00 Rundhällen

Pt 2. V och pso.

Tbfb

Sth 60

Brgr P.

Lok Sa.

Brtal 60

Ax 20.

2	3	Ank.	Avg.	X	1	2	3	Ank.	Avg.	X
			6.00	51	Ruh					
		6.10	6.15		Fok					
	2 d	6.25	7.00 d		Mfd					
		7.05 d			Mfå					

d = Ej Lördag.

Bt 3. V u L och pso.

Tbfb

Sth 60

Brgr P.

Lok Sa.

Brtal 60

Ax 30.

Pt 3. L och pso.

Tbfb

Sth 60

Brgr P.

Lok Sa.

Brtal 60

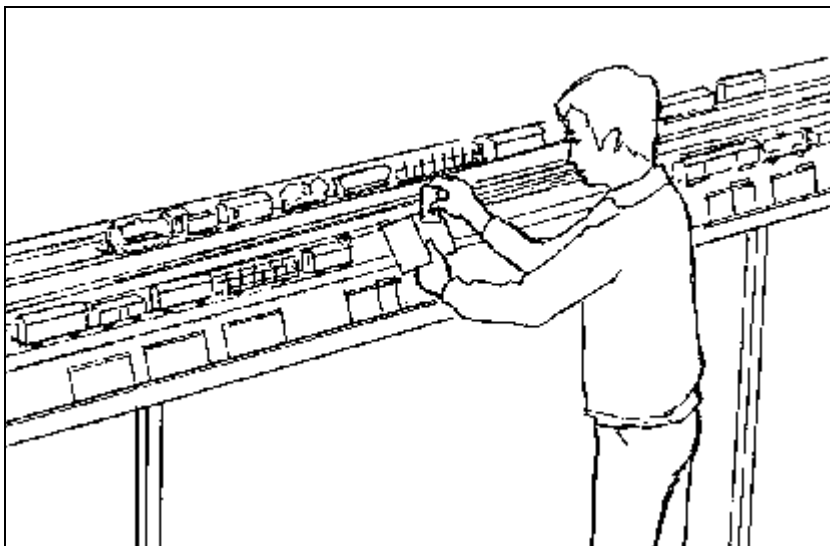
Ax 20.

2	3	Ank.	Avg.	X	1	2	3	Ank.	Avg.	X
			7.20	2	Mfå					
	2	7.25	7.30		Mfd			7.40		2
		7.40	7.55	22	Fok			7.50	7.55	
		8.05			Ruh			8.05		

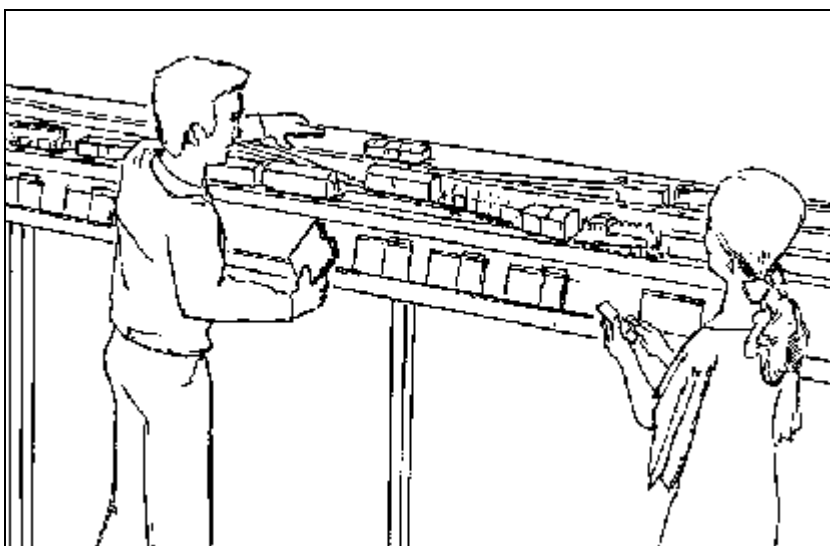
För varje tåg som går finns en tjänstetidtabell (tjt). Ovan visas ett exempel på tjt enligt svensk modell. I tidtabellen står vilken tjänst eller tur (arbetspassnummer) man har. När man skall vara i tjänst (klockslag) och på vilken station som tjänsten börjar. I detta fall så omfattar tjänsten en ToR-körning med persontåg nr 2 från Rundhällen till Mariefred och tillbaka med det blandade tåg nr 3 till Rundhällen.

I kolumn 2 är avvikande signalbilder avbildade. Nästa kolumn (3) visar vilket spår tåget ska tas in på, om det inte är huvudspåret. I X-kolumnen finns mötande tågs nummer.

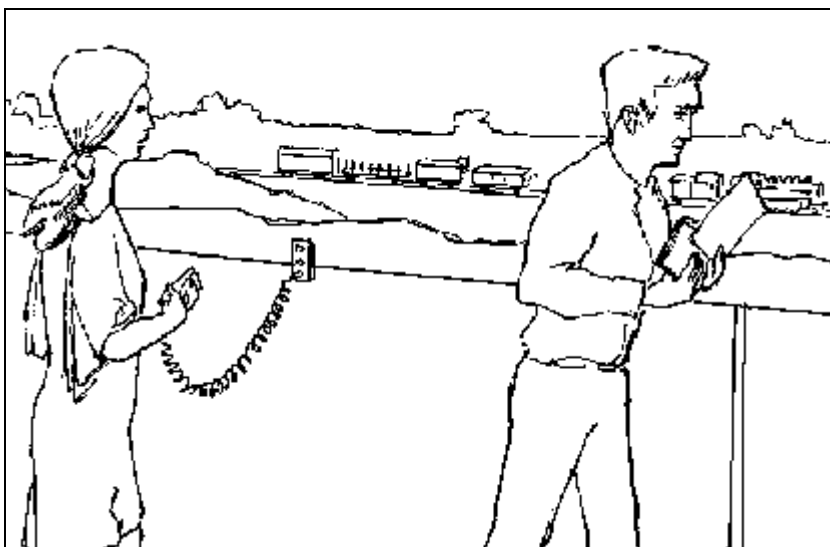
Trafikspel i bilder



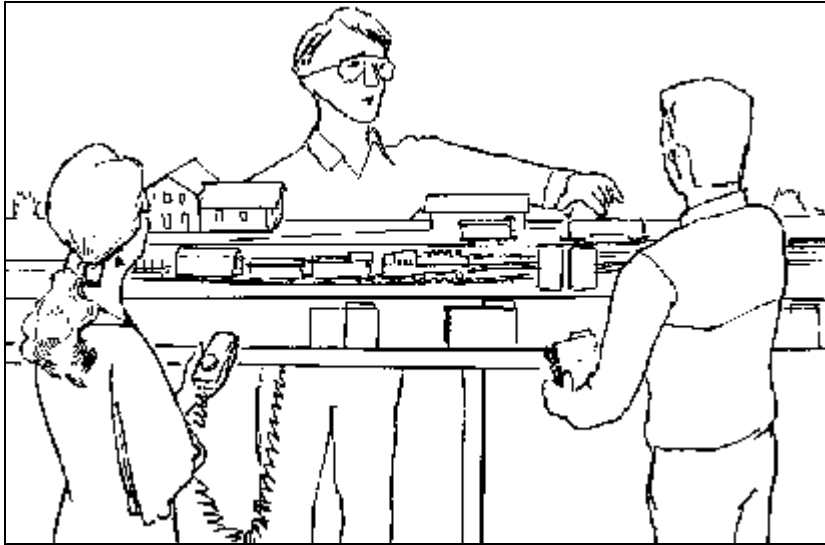
Innan trafikspelets början ska vagnskorten förses med fraktsedlar. På de stora tågmagasinen görs detta löpande. Man ska ha de första tågen klara i god tid innan spelomgångens start. På banans övriga stationer görs detta löpande eller mellan körpassen.



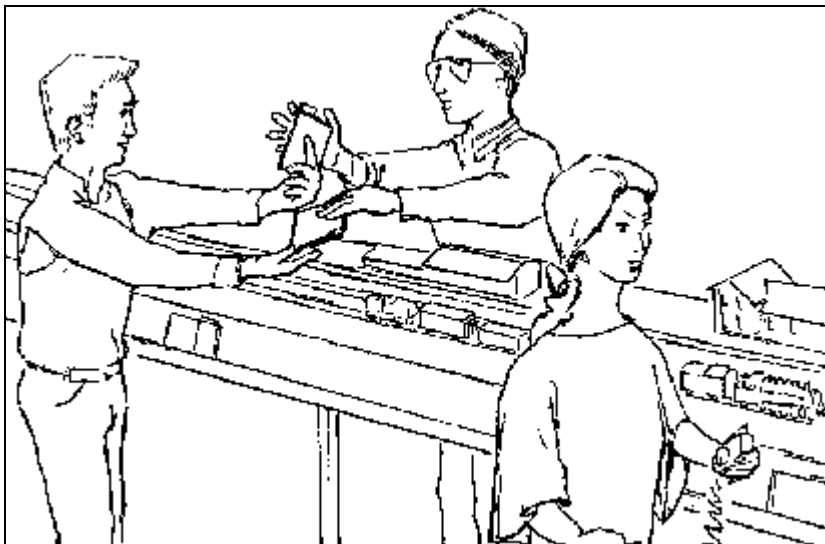
Innan avgång kontrollerar tågbefälhavaren och lokföraren tåget. Samt att tåget på utgångsstationen stämmer med vagnskort och fraktsedlar.



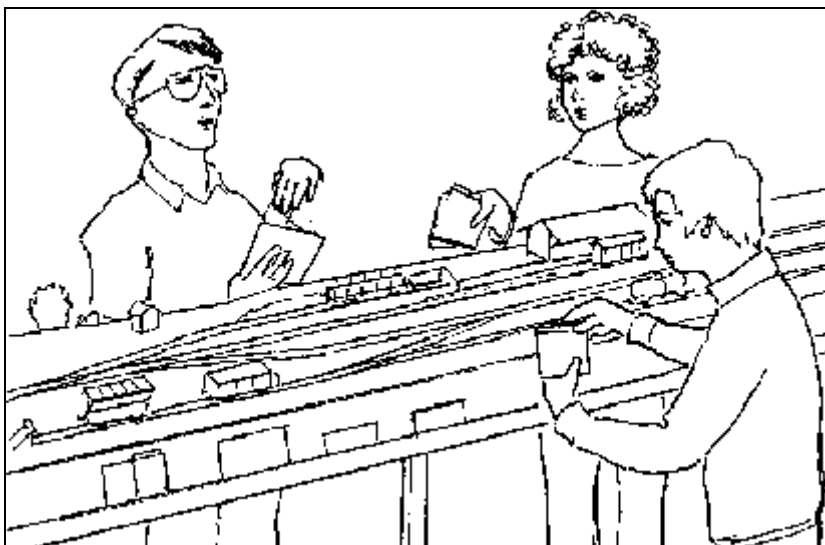
Lokföraren kör ut tåget på linjen samtidigt som tågbefälhavaren beger sig till nästa station. Tågbefälhavaren tar med sig vagnskorten. Samt meddelar stationspersonalen på nästa station vilka vagnar som ska kopplas av.



Stationspersonalen informerar samtidigt tågpersonalen vilka vagnar som skall med tåget. Tågpersonalen och stationspersonalen växlar ut och in vagnar i tåget. Om stationen är utrustad med växellok så sköter det om växlingen. I annat fall så måste tågloket växla vagnarna till rätt plats.



När växlingen är klar byter tågpersonalen och stationspersonalen vagnskort för de vagnar som är ut- eller inväxlade i tåget.



Efter en bestämd tid på stationen är vagnarna lossade eller lastade. Vagnarna är då disponibla för nya fraktupdrag. Vagnskorten förses med nya fraktsedlar.

Fraktsedlar & vagnskort

Inledning

De flesta kommer i kontakt med fraktsedlar och vagnskort för första gången på en FREMO-träff. Fraktsedlar och vagnskorts kort används för att hålla ordning på vilken vagn som ska vart och med vilken last. Fraktsedeln är den lilla (visitkortsstora) papperslappen som sticks ner i fickan på vagnskortet. På fraktsedeln står vart vagnen ska skickas och vad vagnen är lastad med. När träffen är över kastar vi fraktsedeln. Något mer var det väl inte, eller hur?

Vad är vad?

Adresslapp = den märkning som anbringas på vagnen i helskala, motsvaras av:

Fraktsedel = det blad som anger: avsändare, mottagare och vilken sorts gods.

Vagnskort = ett kort med tekniska uppgifter om vagnen. (dvs de uppgifter som finns på vagnen i original samt modellens tekniska data)

Vagnslitt = med olika bokstavs-beteckningar anges vilken sorts/typ vagn det är.

Vagnsnummer = vagnens ”personnummer”. På träffar är det viktigt att inte två vagnar har samma individnummer, detta för att undvika sammanblandning under trafikspelet.

Uppställningsstationer

På FREMO använder vi uppställningsstationer aktivt för att spegla världen som befinner sig utanför modellanläggningen. Dessa uppställningsstationer har stationsnamn som andra stationer. Men namnet är i grunden bara ett namn, så för att kunna placera stationen geografiskt används en färgkod. Varje färg representerar ett vädersträck eller en geografisk region.

I Sverige valde vi Hallsberg som utgångsstation och då blev färgvalet följande:

Färg	Riktning och motsvarande landskap
Röd	Öster; Gotland, Närke, Södermanland, Västmanland, Uppland och Östergötland
Gul	Söder; Blekinge, Skåne, Småland och Öland
Grön	Väster; Halland, Västergötland och Bohuslän
Blå	Norr; Lappland, Jämtland, Norrbotten, Västerbotten, och Ångermanland
Svart	Nordost; Gästrikland, Hälsingland och Medelpad
Brun	Nordväst; Dalarna, Dalsland, Härjedalen och Värmland

Orange är en ny föreslagen färg som tänks omfatta Hallsberg-Örebro och vara samlingsplats för tomma godsvagnar.

En uppställningsstation kan ha en eller flera färger tilldelade, detta för att kunna representera flera delar av landet. Den vetenskapen gör det möjligt för oss att tillverka fraktsedlar som kan användas flera gånger. För att kunna göra detta måste stationen eller industrin som frakterna ska till eller från placeras geografiskt. Utifrån denna placering ges en passande färgkod. Vart stationen eller industrin är placerad må byggaren själv bestämma. Är modellen baserad på verkligheten bör den placeras med hänsyn till kartboken. Om modellen inte är baserad på verkligheten kan den placeras där det passar ägaren.

Poängen med att ha en färgkod är att relatera stationen eller industrin till det som ”inte är med” på träffen. Då kommer frakterna till den stationen eller industrin att gå till den uppställningsstation som har den aktuella färgen.

Fraktsedlar

Några exempel

Bestämmelsestation	
Valskog	
Godsmottagare Järnvägshotellet	
Epok	Littera
///	G, I
Last Drycker, 12 ton	
Avsändningsstation	
Göteborg	
Avsändare J A Pripps	
Övriga noteringar Köldkänsligt	
Urban Johansson	

Fraktsedeln till vänster är en fraktsedel för drycker till Valskogs järnvägshotell.

Godsmottagaren är "Järnvägshotellet" i Valskog, vilket skrivs i rutan under bestämmelsestationen. Lämpliga vagnar att transportera dricka i är täckta, slutna vagnar. G eller I. De föreslagna/lämpliga vagn typerna skrivs in i rutan för "littera". Epok-rutan används när man vill avskilja olika epokers laster från varandra.

I "Last"-rutan framgår vilken sorts vara/last som frakten samt vikten på lasten. Vikten är angiven så att man kan lasta lämplig vagn. Tyngre gods kan ibland, delas på 2 mindre vagnar. I sådana fall så skriver man ut två nya fraktsedlar, en per vagn. Denna transport består av 12 ton dricka. Drycken skickas från firma JA Pripps i Göteborg.

Under rubriken "övriga noteringar" skriver man in transportvillkor. I detta fall så skriver vi "köldkänsligt" eftersom lasten inte får frysa. Andra exempel kan vara "ilgods" eller "systemtransport".

För il- eller expressgods så har fraktsedlarna ofta en diagonal, högerställd, röd rand, för transporter på vagnar med sth 90 (100) eller högre.

Detta är en "en-vägs transport" och fraktsedel placeras vid "Göteborg" innan trafikspelets start.

Om man vill så kan man färglägga stationens bakgrund, då kan fraktsedeln användas när någon av stationerna inte är med i trafikspelet. Endast då de båda färgerna är tilldelade samma uppställningsstation blir det problem, då kan inte fraktsedeln användas.

Bestämmelsestation	
Kattisträsk	
Godsmottagare Timmer & Trä AB	
Epok	Littera RP 25
///	O, R
Last Ramsåg, 25 ton	
Avsändningsstation	
Eskilstuna N	
Avsändare	Axelavst <9m
Sågar och Hyvlar AB	
Övriga noteringar	
Urban Johansson	

Nästa variant på fraktsedel är för en transport av en ramsåg från "Sågar & Hyvlar" till "Timmer & Trä" i Kattisträsk.

Bredvid littera-rutan ser vi noteringen "RP 25", vilket betyder att vagnen måste ha hjul enligt RP 25-normen – det står på vagnens vagnskort. Det betyder att endast vagnar med RP 25-hjul får användas. Andra noteringar kan vara "Rullbock", om vi tänker oss överföringstrafik.

Lasten är en ramsåg, vilket betyder att det är en maskin i ett stycke, lasten får inte delas på flera vagnar. I rutan avsändare så står "Axelavst <9m" vilket betyder att vagnens axelavstånd inte får överstiga 9 m, förmodligen så dras vagnen över en vagnvändskiva på fabriken.

Givetvis så kan man ta med "tomma fraktsedlar" för att på plats skapa nya transporter eller skicka iväg ett ev överskott av tomvagnar till lämplig mottagare/station. När man skriver nya fraktsedlar är det viktigt att stämma av med mottagande station så att man undviker "vagnanhopning".

Bestämmelsestation Mariefred		Bestämmelsestation Vechta	
Godsmottagare Lokstationen		Godsmottagare R A G	
Epok III	Littera E	Epok III	Littera E
Last Kol / Kohle, 18 ton		Last Tom / Leer	
Avsändningsstation Vechta		Avsändningsstation Mariefred	
Avsändare R A G		Avsändare Lokstationen	
Övriga noteringar Vänd fraktsedeln!		Övriga noteringar Vänd fraktsedeln!	
Urban Johansson		Urban Johansson	

Här har vi en dubbelsidig, tvåvägs fraktsedel. Denna fraktsedel används för transport av 18 ton kol, från Vechta till Mariefred och för tomvagnarna tillbaka till Vechta.

Fraktsedeln är dubbelsidig, på ena sidan finns lastbeställningen och på andra sidan finns motsvarande tomvagnsbeställning.

Fraktsedeln viks på mitten och sätts i med lämplig sida fram. Då vagnen kommit fram vänds fraktsedeln och vagnen anses lossad/lastad. Att fraktsedeln ska vändas framgår av de böjda pilarna, liksom texten "Vänd fraktsedeln".

I verkligheten fanns det flera varianter på detta tema. Det fanns vagnar som "pendlade" mellan två stationer, dessa vagnar hade ofta påskriften "Återgångsvagn". Eller en hel textrad: "Återgångsvagn Oxd – Et – Oxd" (Oxd = Oxelösund, Et = Eskilstuna) som det stod på en O-vagn som gick mellan Oxelösund och Eskilstuna.

Andra vagnar lastades på ett ställe och sändes till olika mottagare, då var vagnen ofta försedd med en text, t ex "Återsändes Tom Värtan".

Dessutom fanns det sk kursvagnar, vilket var vagnar som gick i en speciell relation med vissa tåg. Vanligtvis var det särskilda godsvagnar (typ G) som gick mellan stationer med mycket styckegods, detta för att spara in på antalet omlastningar. Det fanns vagnar som lastade på 2-3-4 olika stationer innan de sändes till mottagarstationen. Motsvarande vagn gick i omvänt omlopp på vägen "tillbaka". Notera att det ibland kunde ta flera dagar från avsändningsstationen till mottagningsstationen. Därför att alla tåg inte gick alla dagar. På flera mindre banor gick godståget i en riktning för att sedan återvända nästa dygn. En annan lösning var att köra godstågen fram och åter varannan dag.

Felrapport eller skadeanmälan

Bestämmelsestation
Mottagare
För reparation! Åter till ägaren åter via: luftfrakt / järnväg
<input type="checkbox"/> Vagnen spårar ur <input type="checkbox"/> Vagnen är för lätt / tung <input type="checkbox"/> Vagnen rullar dåligt <input type="checkbox"/> Felaktigt hjulmåt <input type="checkbox"/> Kopplet behöver justeras <input type="checkbox"/> Saknar bygelkoppel <input type="checkbox"/>
Avsändningsstation
Avsändare
Urban Johansson

En helt annan typ av fraktsedel är den sk felrapporten eller skade-anmälan.

Det är helt enkelt en fraktsedel med text för de vanligaste bristerna på en vagn. Om man upptäcker att en vagn spårar ur pga hjulfel eller har något annat fel som gör att den inte kan vara med i trafikspelet så noterar man bristerna på felrapporten.

Vagnen med felrapporten ges till ägaren alt skickas till ägarens "hemstation". Den felaktiga vagnen kan gå sist i tåg eller i ett speciellt tåg.

Vagnskort

Varje vagn åtföljs av ett sk vagnskort. På vagnskortet finns lite kort information om före bilden samt tekniska data om modellen och **viktigt – vem som äger modellen.**

Vad betyder de olika littrabeteckningarna?

Personvagnar delas in i följande littera (typer):

- A = 1:a klass
- B = 2:dra klass
- C = 3:dje klass
- D = Postvagnar/postkupéer
- F = Resgods
- BC = Liggvagn
- WL = Sovvagn
- R = Restaurang / servering
- S = Konferens- specialvagnar

Det finns givetvis en mängd varianter, t ex kombinerad 1:a & 2:a klass som då kallas AB.

Godsvagnar grupperas i olika littera (typer). På vagnskortet skall huvudlitterat svara noterat. Huvudlitterat är den eller de första bokstäverna i littrabeteckningen. Vissa privatvagnar har enbart den numeriska (sifferkoden) beteckningen.

Huvudlitteran, mycket grovt, indelas i följande grupper:


- E = Öppen vagn av lådtype
- F = Öppen vagn med högt träskrov
- Fb = Rymlig vagn för träflis (t ex Limas flisvagn Litt Fb-u).
- G = Sluten vagn
- Gbls = Sluten standardvagn (t ex SJs standardvagn litt Gbls fd G)
- Gbs = Stor sluten standardvagn (t ex SJs standardvagn litt Gbs fd Gre)
- H = Sluten vagn av specialtyp
- I = Sluten isolerad vagn
- K = Öppen vagn med låga lämningar
- L = Flakvagn av specialtyp
- Lgjs = Containervagn
- (M) = Malmvagnar, många märktes aldrig om till UIC-littera
- O = Öppen vagn med höga lämningar
- Os = Öppen vagn med stor lastyta
- Q = Tjänstevagnar
- R = Öppen vagn för långt gods
- S = Öppen vagn av specialtyp
- T = Sluten vagn med öppningsbart tak och skjutbara väggar
- Ua = Vagn för tyngre massagods
- Ud = Vagn för lättare massagods
- Uai = Specialvagn, t ex för transport av transformatorer
- Uh / Z = Cisternvagn för flytande varor
- Uc = Silovagnar

Hur kan ett vagnskort utformas?

Vagnskortet ska vara cirka 140 gånger 94 mm, dvs A6-format, måtten är inte kritiska. Fickan för fraktsedlar ska rymma fraktsedlar i storlek 82 gånger 43 mm. Vagnskortet görs lämpligen i kartong med en vikt på 160 gr och fraktsedelfickan är lämpligen en visitkortsficka.



Det fungerar även bra med dubbelvikt kopieringspapper som lamineras. Vilket rekommenderas eftersom vagnskortet håller bättre samt blir smidigare att hantera.

Fram- eller förebildsidan, med faktauppgifter om förebilden

Vagnsnummer 86 759		SJ	
Litt III Oe		//	
		IV Oms	
UIC-typ O	Beskrivning Öppen vagn med höga lämmar	Broms KE-GP 	
L ö b	12,2 m	Lastar	28,5 ton
Axelavstånd	7,5 m	Lastlängd	11,0 m
Vn Vr	11,5 ton	Lastyta	30,8 m ²
Sth	100 km/h	Volym	33 m ³
Lastinstruktion			
RIV			
Rullbock	Ja	RP 25	Ja

På fram- eller förebildsidan finns alla uppgifter för trafikspelandet. Lite förenklat kan man säga att här ska alla uppgifter som finns på förebilden finnas med. Längst ner finns uppgift om vagnen är försedd med axlar för rullbockstrafik. Det finns även en ruta för vagnens hjulprofil.

Bak- eller modellsidan med uppgifter om modellen

Vagnsnummer 86 759	
Skiss 	
Modellens kännetecken	Märkning under vagnen  SS
Ägare: Sven Svensson Storgatan 12 A S-123 45 STORSTAD SVERIGE + 46 - 8 - 123 45 67	Tillverkare Märklin
	Koppel-typ TB Hjulsats Luck L ö b 141 mm
	NEM-ficka Nej Innermått 14,3 mm Vikt 40 gr
	KK-kuliss Nej Flänshöjd 0,65 mm
	Fjädrande buffertar Nej Hjulprofil RP 25

På bak- eller modellsidan av vagnskortet fyller man i uppgifter om själva modellen. Där finns ägarens namn och kontaktuppgifter. Märkningen är en kombination av "landsfärger" (blått och gult för Sverige) samt en ägarsignatur. Ett tips är att märka vagnen med vagnsnummer på undersidan med stora tydliga tecken, eftersom littrat oftast är svåräst på modellerna. På de svenska O-vagnarna är det näst intill omöjligt att enkelt läsa littrabeteckningarna och vagnsnummerna.

Tågtrafiken

Den som är bevandrad i olika järnvägars SÄO inser snabbt att detta trafikspel är en mycket förenklad variant av TAM-systemet.

Begrepp och förklaringar.

Förklaringar eller vad är vad?

Avgång = signal som betyder att tåget ska avgå, avgångstillstånd behövs ej då "Avgång" ges

Avgångstillstånd = tillstånd att avgå enligt tidtabell, gäller endast obevakade stationer

Linje = sträckan mellan två bevakade stationer

Station = sträckan mellan stationens båda infartssignaler

TAM-blad = det blad där varje tågs ankomst resp avgång förs in.

Tåganmälan (TAM) = kallas det trafiksystem där varje tk1 ansvarar för sin station och sträckan till nästa station

Tågklarare (tk1) = den som ansvarar/utför för tågs ankomst och avgång på stationen

Tågledare (tl) = den som ansvarar för tågtrafiken, på hela eller en del av banan

Tågordning = en lista där alla tåg som berör en station är uppskrivna i tidsordning

Tåganmälan, bakgrund

Enligt den svenska SÄO:n (Säkerhetsordningen) består tåganmälan av 3 delar.

1, Klart-anmälan = dvs att man får skicka ett tåg

2, Ut-anmälan = dvs tåget har avgått

3, In-anmälan = dvs tåget har ankommit

Inom FREMO

På träffar så kör man efter snabbklocka och det gör att man inte hinner med att utväxla TAM-anmälan enligt gängse praxis. Därför har man inom FREMO utvecklat en "kortvariant" som bättre passar mot trafikintensiteten och samtidigt ger full säkerhet. Man har helt enkelt slagit ihop "Klart- och Ut-anmälan", där man avser både "klart" och "tåg ut" på samma gång. "In-anmälan" sker på vanligt sätt.

Snabbklockan går snabbare än en vanlig klocka, vanligast är en relation på 1:6. Spännvidden är dock stor, alla varianter från 1:3 till 1:8 förekommer.

Både graferna och TAM-bladen ser olika ut på de olika järnvägsförvaltningarna. Inom FREMO är det önskvärt att man använder en grafisk tidtabell eller TAM-blad som återspeglar resp. lands variant.

Här har vi använt en variant, lätt präglad av de svenska graferna och TAM-bladen.

Tågklarering för ett FREMO-trafikspel.

Hur man skickar ett tåg från station A till station B

Tågvägsklargöring mellan stationerna A och B.

Tkl på station A undersöker följande innan han begär ”Klart 01 till B”:

- Försäkra sig om att inga tåg finns på sträckan. Detta görs genom att kontrollera TAM-boken, dvs inga ”tomma rutor” ska finnas i föregående rad.
- Kontrollera att ingen tågrörelse sker utanför stationsgränsen.
- Notera tågnummret (01) i rutan ”Tåg nr”.
- Ringer tkl på station B och begär ”Kan jag få klart 01 till B”? Om tkl A inte får ”klart” från tkl B så skriver inte tkl i TAM-bladet.
- Fylla i TAM-bladet. Genom att sätta ett X i rutan för ”Klart / Ut”.

Tkl på station B (tågets ankomststation) ska undersöka följande innan han lämnar ”Klart-anmälan”:

- Försäkra sig om att föregående tåg, från station A har kommit fram i sin helhet till station B. Detta görs genom att kontrollera TAM-boken, dvs det skall inte finnas några tomma rutor i raden ovanför.
- Kontrollera att ingen tågrörelse sker utanför stationsgränsen.
- Meddela tkl på station A med orden: ”Klart 01 till B”.
- Fylla i TAM-bladet, med tågnummer (01) i ”Tåg nr-rutan” samt sätta ett X i rutan ”Klart / Ut”.

Då har man frigjort stationssträckan A – B för tåg 01.

Tåganmälan (TAM) må utföras i så god tid att tågen kan köras enligt tidtabell. Var uppmärksam på att det kan ta tid att få kontakt med tkl, han ska kontrollera och anmäla tillbaka.

Rekommenderat är ett minimum på 1 riktig minut före avgång, dvs att med snabbklocka 1:6 bör tåganmälan göras minst 6 minuter innan avgång.

Är svaret negativt från station B må man vänta någon minut innan man frågar på nytt. Var beredd på att det tar lite tid att fylla i TAM-boken, innan man får ge avgångssignal.

Tågvägsinspektion, stationerna A och B.

Tkl på station A (tågets avgångsstation) ska undersöka följande innan han skickar tåget:

- Försäkra sig om att tågvägen är lagd.
Tkl ska kontrollera att växlarna ligger rätt och att det inte finns något hinder för tåget.

Tkl på station B skall när ”Klart-anmälan” kommer

- Försäkra sig om att det inte växlas utanför infartssignalen på station A
*Det finns inget som hindrar att man accepterar tåg mot station B då det pågår växling på stationen, så länge som det växlas ut mot infartssignalen.
Tåget från station A har inte tillåtelse att köra längre än till infartssignalen eller köra närmare än c:a 2 meter från första växeln.*

Avgångsproceduren

Här finns det 2 olika varianter;

- 1, tkl närvarande (med signalstav) och
- 2, då tkl inte är på plats (tågledardrift)

Variant 1, tkl på plats (och ev med signalstav)

Tkl på station A ska:

- Fråga tbfh om tåget är klart att avgå.
- Ställa utfartssignal i "Kör".
Utfartssignalen kan ställas i kör innan avgångstid. Om stationen inte är utrustad med utfartssignaler utgår denna punkt.
- Då tiden för tågets avgång är inne ges "Avgång". Tåget åker direkt efter avgångssignalen.
"Avgång" ges på tillämpligt sätt, stannar tåget innanför stationsgränsen ges ny avgångssignal.
- Ställa signalerna i stopp direkt efter att tåget har kört.
Detta får naturligtvis inte göras INNAN tåget har passerat signalerna.

Variant 2, tågledartjänst, dvs ingen tkl är på plats, tl ansvarar för driften.

När allt är klart för att skicka tåget genomförs avgångsproceduren mellan tl och lokföraren. tl ska:

- Ställa utfartssignal i "Kör".
Utfartssignalen kan ställas i kör innan avgångstid. Om stationen inte är utrustad med utfartssignaler utgår denna punkt.
- Ge avgångstillstånd till lokföraren "Avgångstillstånd för tåg 01, från A till B"
Avgångstillstånd kan ges innan avgångstid, eftersom det är viktigt. Tl bör inte vänta tills avgångstid innan körtillstånd ges.
- Kontrollera att lokföraren kvitterar avgångstillståndet.
I och med att lokföraren kvitterar avgångstillståndet betyder det att han är klar att köra. Kvittering består av att lokföraren svarar: "Tåg 01, har fått avgångstillstånd från A till B".
- Ställa signalerna i stopp direkt efter att tåget har kört.
Detta får naturligtvis inte göras INNAN tåget har passerat signalerna.

Tågbefälhavaren ska:

Innan tbfh ger "klart för avgång" till tkl kontrollera att alla vagnar är med och att kopplen är ordentligt kopplade.

Lokföraren ska:

När tkl ger "avgång" eller då avgångstillstånd finns ska lokföraren kontrollera att utfartssignalen visar "Kör". Visar signalen kör och lokföraren har fått avgångstillstånd svarar han: "Tåg 01, har fått avgångstillstånd".

Avgångssignalen gäller fram till nästa stations infartssignal (stationsgräns).

Tåget från station A har inte tillåtelse att köra längre än till infartssignalen på station B. Om infartssignal saknas skall tåget stoppas c:a 2 meter innan första växeln.

Tåget anländer till station B, tåg med fast uppehåll.

Tkl på station B ska kontrollera följande:

- Försäkra sig om att det inte pågår tåg- eller växlingsrörelse som kan komma i konflikt med ankommande tåg. *Om stationen är så utformad (med växlingsspår) att växling kan pågå under tågs ankomst kan växlingen fortgå.*
- Tkl ska kontrollera att växlarna ligger rätt och att det inte finns något hinder för tåget.
- Kontrollera att utfartssignalen står i ”stopp”
- Ställa infartssignalen i ”kör”, om signal saknas utgår denna punkt.
- Då tåget kör in på stationen, ska tkl på station B stoppa tåget på lämpligt ställe. *Om stationen inte är försedd med infartssignal visas ”klart” med hjälp av grön signalflagga vid yttersta växeln.
Är det inte klart in, visas ”stopp” med hjälp av röd signalflagga vid yttersta växeln.*

Tåget anländer till station B, genomfartståg.

Tkl på station B ska

- Ha utväxlat ”klart-anmälan” med station C innan tåget anländer till station B.

Tkl på station B ska kontrollera följande:

- Försäkra sig om att det inte pågår tåg- eller växlingsrörelse som kan komma i konflikt med ankommande tåg. *Om stationen är så utformad (med växlingsspår) att växling kan pågå under tågs ankomst kan växlingen fortgå.*
- Tkl ska kontrollera att samtliga växlarna ligger rätt och att det inte finns något hinder för tåget.
- Ställa infarts- & utfartssignaler i ”kör”, om signal saknas utgår denna punkt.
- Då tåget passerar ge ”avgång”. *Avgångssignal ska ges snarast möjligt då tåget passerat stationsgränsen.*

Om stationen inte är försedd med infartssignal visa ”klart” med hjälp av grön signalflagga vid yttersta växeln.

Är det inte klart in, visas ”stopp” med hjälp av röd signalflagga vid yttersta växeln.

Tåget har anlänt / passerat station B

Tkl på station B ska

- Ställa infartssignalen i stopp.
- Kontrollera att tåget har ankommit i sin helhet. *dvs inga tappade eller kvarlämnade vagnar på linjen.*
- Fylla i TAM-bladet, samtidigt som tkl B lämnar ”In-anmälan” till tkl A.
- Lämna in-anmälan till tkl A, enligt: ”01 in i B”

Tkl på station A ska

- Fylla i TAM-bladet.
- Ta emot in-anmälan från tkl B ”01 in i B”

I detta läge ska alla rutorna i TAM-bladet vara ifyllda, och då är linjen klar för nästa tåg.

Tågordning

Tågordning: *Mariefred*

TM -09

Tåg	Ankomst	Avgång	Anmärkning
Gt 51		5.25	tar med frakt & styckegods
Pt 2	6.25		sp 2, gör rundgång, klar att backas till Mfå
Pt 21		6.30	
Pt 2		7.00	sp2, backas t Mfå, il- & expressgods till tåg 3
Bt 3	7.25	7.30	sp 2, tar med il- & expressgods
Pt 3		7.40	
Pt 22	7.55		
Gt 52	8.45		
Pt 23		10.30	
Pt 4	11.00		sp 2, gör rundgång, klar att backas till Mfå
Pt 4		11.40	sp 2, backas till Mfå
Pt 5	12.05	12.10	sp 2, postvagnen kopplas av.
Pt 24	12.35		
Lgt 53		12.35	allt gods & beställda tomvagnar till Fok
Lgt 54	14.00		
Pt 25		14.55	
Bt 6	15.25		
Pt 7		16.00	
Pt 26	16.25		
Gt 55		16.30	tar med timmer & virke
Snt 8	17.50	17.55	sp 2, körs ner till Mfå
Snt 9	18.15		sp 2, gör rundgång, postvagnen kopplas på
Snt 9		19.10	sp2, postförande tåg Mfd - Ruh
Pt 27		20.20	
Gt 56	20.50		
Pt 28	21.40		

Tågordning för körningen TM -09

Ovan visas tågordningen som hör till tidtabellen i de andra exemplen. Tågordningen omfattar alla tåg som kommer och går på en station. Tågen är listade i klockslagsordning.

Till stöd för tågklararen finns det en kolumn med "Anmärkning" där skrivs alla avvikelser och bra att komma ihåg in. Det kan vara vilket spår som tåget skall gå in på samt vilka vagnar/gods som tåget ska ta med.