

## Zasady prowadzenia ruchu w Bochni (Tw):

-Jakie k\*\*\*\* zasady? Dajemy wszędzie przeloty, zamykamy budę i idziemy z Henkiem i Wieśkiem obalić browara do pubu za kościołem.

A tak na poważnie:

Rozkłady zostały sporządzone na podstawie autentycznych dla stacji Bochnia (CE-30 odcinek Podłęże – Tarnów). Dla towarowych jest on na rok 1987, oraz dla pasażerskich na 1990-1992. Ewentualne rozbieżności w rozkładzie jazdy pasażerskich „u nas” od pierwowzoru wynikają z mniejszej przepustowości na odcinku Tw <> Ls, gdzie jest jeden tylko tor.

Ruch towarowy, oraz pasażerski jest znaczny. Są wprowadzone opóźnienia zarówno dla jednych, jak i drugich, oraz prawdopodobieństwo ich występowania, a także kursowania składu towarowego w dni, które powinien się pojawić na stacji. W związku z tym nie musi przyjechać, więc proszę tego nie zgłaszać jako błędu.

## Prowadzenie ruchu:

1. Składy numer 11 i 26 są dwa razy w rozkładzie. Wynika to z tego, że miały inne zestawienie w poszczególne dni tygodnia. W taki sposób zostało to u mnie odzwierciedlone. Nie ma jednak obaw, że dwa razy nam ten sam skład przyjedzie.
2. Wzorem rozkładu Cezara wprowadziłem sygnały, na które S1 wpuszcza pociągi od nas do siebie. Towarowe po minięciu semaforów zjeżdżają na grupę przyjazdową, lub tranzytowym prosto na odjazdową. Takie składy będą miały wjazd na sygnały: Sz, S12, S13
3. Składy pasażerskie po minięciu semaforów jadą dalej prosto, gdzie dopiero za kolejnymi semaforami wjeżdżają na głowicę rozjazdową stacji pasażerskiej. U nas będą wpuszczane (zatrzymujące się na S2 (wjeżdżające na kolejnym semaforze na prosto), S4 (przy kolejnym jazda w bok), S3 (jazda na wprost z przelotem przez stację, ale ze względu na angliki, będzie na następnym semaforze S7), oraz Sz.
4. Nie będę dla każdego składu wypisywał, czy ma ustawione prawdopodobieństwo przyjazdu, oraz prawdopodobieństwo opóźnienia. Tutaj, tak jak w rzeczywistości – czasem nie przyjedzie, a innym razem przed planem lub z opóźnieniem (maksymalne nie przekraczają 360min).
5. W związku z powyższym nie zgłaszać, że w piątek miało jechać brutto i nie jechało. Widocznie zadziałało prawdopodobieństwo jazdy. To nie jest błąd.
6. Nie działa SWDR, bo wtedy go nie było. Opóźnienia będą nam zgłaszać sąsiednie posterunki.
7. Z braku dostępu do numeracji zdawczych z Tarnowa Filii do Bochni i zbiorczych z tamtego okresu wymyśliłem własną numerację: 3900/9301.
8. W tej wersji brak luzakujących, utrzymaniowych, itp. Będzie w przyszłości
9. Układ torowy nie jest odzwierciedlony dla stacji Bochnia. Tam wszystko jest zupełnie inaczej.
10. Skłay z przekroczoną skrajnią to u nas składy, które posiadają powyżej 84 osi obliczeniowych, czyli ponad 420 m. długości. Najczęściej będą to wahałka węglowe do Medyki. Należy z nimi uważać i najlepiej jadące od Strony S1 trzymać pod semaforem i dopiero po otrzymaniu poz od Ls brać na przelocie. W przeciwną stronę też na przelot.
11. Składy bocznicowe (CPN i Walcownia) u nas będą wysyłane jako szlakowe na semafor do

Bk. W rzeczywistości były wyprawiane na tarcze manewrowe.

12. Składy kursujące codziennie, ich ładunki i długości z masami zostały wpisane w wyciąg.
13. Kierunki jazdy: Sl: Podłężę i dalej na Kraków, Ls: Tarnów Fabryczny i dalej Tarnów,  
Bk: Bocznicę CPN i Walcownię zimnej blachy.
14. Wytyczne dla manewrów:

Pociągi do CPN, Walcowni i powrotne nie miały swoich numerów. Na potrzeby symulatora dostały TKS/LTS, oraz numeru 1,2,3 itp.

Kolejność wykonywanych zadań:

Po przyjeździe składu zdawczego TKS3900 z Tarnowa Filii, który jest rozwiązywany w Bochni robimy manewry przy pomocy SM42. Cysterny do CPN numerujemy zgodnie z tym co na wagonach przyjeżdżających pisze (odpowiednio 1,5), oraz skład blach na walcownię jako 5.

Jako pociąg 2 od Bk (tak naprawdę to z bocznicy CPN przyjmowany na Ms2) przyjeżdża 409Da luzem. Ją podpinamy pod partię cystern i wysyłamy jako poc 1 do CPN (Bk). Następnie jako pociąg numer 3 zwoje blachy z PKP-owską SM42. Następnie czekamy na przyjazd luzem 409Da (jako poc. 4. Podpinamy pod drugą partię cystern, numerujemy jako 5 i wysyłamy do Bk (CPN).

Owa lokomotywka jest zobiegowana w CPN ze składami cystern. Czas na manewry taki jaki był potrzebny w rzeczywistości dla CPN-owej kaczki. Z tego powodu możemy ale nie musimy, puszczać tego do Bk przed czasem. I tak powrotne przyjdą zgodnie z planem (brak opóźnień). Ona nie robiła manewrów na stacji PKP. Od tego była SM42/SM31 od zdawczego. Owa 409Da przyprowadzała (pchała je) beczki z CPN, urywała się, manewrowała na sąsiedni tor po kolejnej lub luzem zjeżdżała do „garażu” przy przepompowni paliw.

Następnie przyjeżdża nam skład 6 z Walcowni w postaci SM42 luzakiem. Przyjmujemy go na Sz prosto na tor 7 lub 9 by nie przeszkadzał nam w ruchu. Jakies dwie godziny po nim przyjeżdża 409Da z pierwszą partią pustych cystern jako poc. 8 z CPN. Urywamy ją i po przenumerowaniu na 7 puszcza luzem z powrotem do CPN. Owa lok wróci za jakiś czas z drugą i ostatnią partią cystern jako poc. 10. Urywamy ją od składu i jako pociąg 9 puszcza luzem do CPN (Bk).

Następnie odpalamy naszą SM42 i zestawiamy z dwóch partii cystern oraz węglarek ze składu 3902. Zestawiamy to razem i wysyłamy jako zbiorczy TKS9301 o 19:40 do Tarnowa Filii (Ls).

Drugi skład TKS3902 (dwa razy w rozkładzie, bo ma różne zestawienie. Jest ono autentyczne, bo w 1990 zdarzało się, że jak lok. Tarnów miała na wolnym ST43 to ją na zdawczym puszczały do Bochni. Mnie osobiście tylko raz – w roku 1990 udało się ujrzeć taki widok).

Po przyjeździe składu, GAGS-y odstawiamy pod rampę (w rzeczywistości rampy były przy Proszowskiej i tam z ulicy było widać, jak wyciągali jakieś worki z gagsów do magazynów), węglarki na plac wyładowczy i o 0:26 SM31/ST43 luzem wyprawiamy jako LMS111 na Walcownię po simms-y z przewalcowanymi zwojami blachy. Po powrocie próżne GAGS-y łączymy z

wagonami z Walcowni i o 8:26 jako TKS9303 wypawiamy do Tarnowa Filii (Ls).

Składy zbiorcze obsługiwały oprócz Bochni także (w miarę potrzeb) inne stacje i bocznice, jak Brzesko-Okocim, Bogumiłowice. Jednak największa praca manewrowa dla nich była zawsze w Bochni.