

Pakiet lokomotyw wąskotorowych typu WLS150- serii PKP Lyd1
[ver. 1.2 - 2014-03-25]



Wls150-7618 w trakcie manewrów. Kolej Cukrowni Brześć Kujawski, 10 listopad 2002 fot. Marcin Wojda.

W 1960 roku w Fabryce Lokomotyw im. F. Dzierżyńskiego w Chrzanowie zbudowano pierwszy prototypowy egzemplarz lokomotywy typu WLS 150 na tor 750 mm. W 1962 roku rozpoczęto seryjną produkcję tych lokomotyw, ogółem w latach 1960-69 zbudowano 144 egzemplarze na szerokości torów 750,785 i 900 mm, z których 34 sztuki wykonano na zamówienie PKP. Lokomotywy pracujące w przemyśle pozostawały przy fabrycznym oznaczeniu WLS 150, natomiast pracujące na PKP otrzymały serię Lyd1, oznaczającą lokomotywę 3-osiową z silnikiem wysokoprężnym i mechaniczną przekładnią.

W 2-giej poł. lat 60tych produkcję lokomotyw tego typu przekazano do Zaodrzańskich Zakładów Przemysłu Metalowego "Zastal" im. Marcelego Nowotki w Zielonej Górze.

Lokomotywa posiada ostoję blachownicową spawaną. Na 3 osiach napędnych pracujących w małnicach ślizgowych osadzone są koła szprychowe z przeciwcieżarami. Obwód środkowego zestawu kołowego pozbawione są obrzeży, co ułatwia przechodzenie przez łuki o małym promieniu. Lokomotywa wyposażona jest w silnik spalinowy wysokoprężny o mocy 150KM i przekładnię mechaniczną sterowaną hydraulicznie. Moment napędowy z przekładni przekazywany jest na tzw. ślepy wał, a z niego za pośrednictwem wiażara na I oś, oraz powiązane z nią pozostałe. Lokomotywy produkowane w „Zastalu” były wyposażane w inny, mocniejszy silnik o mocy 180KM, skutkiem tego zmieniło się też oznaczenie ich typu, na WLS180.

Budka maszynisty oraz kabiny maszynowe są spawane z blachy stalowej. W ścianach bocznych budki maszynisty umieszczone są otwierane do wewnątrz drzwi posiadające okna ruchome otwierane w dół, opuszczane na pasach. Umieszczenie przedziałów maszynowych poniżej okien zapewnia bardzo dobrą widoczność z lokomotywy.

Wewnątrz kabiny od przodu znajduje się osłona skrzyni przekładniowej stanowiąca pulpit sterowniczy z wyprowadzonym po bokach wałem nawrotnika oraz wałem sterującym skrzyni biegów. W przedniej części pulpitu umieszczona jest podwójna dźwignia regulatora obrotów silnika. Ponadto przy obu stanowiskach maszynisty znajdują się dodatkowe zawory maszynisty oraz zawory gwizdawk. Po obu stronach budki umieszczone są przedziały maszynowe: silnikowy i sprężarkowy. Na ścianach czołowych na wspornikach zamocowane są reflektory sygnałowe. Lokomotywa fabrycznie wyposażona jest w hamulec powietrzny dodatkowy (hamowanie samej lokomotywy) oraz ręczny pomocniczy. Podczas napraw w ZNTK Nowy Sącz na początku lat 70. zabudowano dodatkowo hamulec zespolony pozwalający na hamowanie całym składem pociągu.

Wls150 w MSTs, wersja 1.2

Z uwagi na mechaniczną skrzynię biegów montowaną w tych lokomotywach, w modelu także zaimplementowano możliwość manualnego sterowania przełoženiami za pomocą klawiszy [E] i [Shift-E]. W nowej wersji modelu inaczej zdefiniowano nastawy przepustnicy silnika (poprzednie ustawienie 0%-50%-100%, zastąpiono ustawieniem 0%-10%-30%-50%-100%) umożliwiając sterowanie lokomotywą z większą precyzją przy małych prędkościach, np. przy dojeżdżaniu do składu przy manewrach, a także swobodną jazdę przy pracy na szlaku z prędkością ok. 26km/h (IV bieg, przepustnica 50%). Zmniejszono przyczepność do toru, w rzeczywistości lokomotywy tej serii bardzo łatwo ulegają poślizgowi i rolowaniu zestawów kołowych podczas rozruchu. Ponadto zmianie uległy dźwięki sygnałów, zarówno trąbki [spacja], jak i gwizdawk powietrznej (klawisz [b]), gdzie wprowadzono uzależnienie czasu trwania dźwięku od czasu naciskania klawisza oraz prędkości lokomotywy.

Skrócone dane techniczne:

[W nawiasach kwadratowych dane lokomotyw produkcji „Zastalu”]

Szerokość toru: **750,785,900mm**
Oznaczenie fabryczne: **WLS150, [803D (Wls180)]**
Masa w stanie próżnym: **17,3 t**
Masa służbowa: **18 t**
Nacisk osi na tor: **6 t**
Moc: **150KM (110,25 kW) [180KM i 132,2 kW]**
Największa siła pociągowa: **4150 kg**
Typ silnika: **Diesel, Wola 5DSR-150, [Henschel-Wola 15H6]**
Ilość cylindrów: **6**
Rozstaw osi: **1000-1000mm**
Rozstaw osi skrajnych: **2000mm**
Średnica kół: **850mm**
Długość ze zderzakami: **5720mm**
Wysokość: **3050mm**
Szerokość: **2000mm**
Ilość biegów: **4 (przekładnia mechaniczna)**
Prędkość maksymalna: **31,4 km/h**
Najmniejszy promień łuku: **35m**
Zapasy paliwa: **250 l**
Hamulec: **powietrzny Knorr i ręczny**



FOTO: Michał Izydorczak

Lyd1-255 z wagonem Eaos na transporterze, Gniezno Wąsk. 25.06.1993, fot. M Izydorczak

Prezentowane egzemplarze lokomotyw:

WLS150 - 7216: rok budowy: 1966 nr fabr. 7216, od 1966 do 1982 roku stacjonowała w KRŻ Grodzisko, od 1982 do 1983 roku w ZGH w Kłobucku, od 1983 w ZBM Osiny Poraj, dalsza historia lokomotywy jest nieznana, została zezłomowana prawdopodobnie jeszcze w latach 90-tych.

WLS150 - 7629: Lokomotywa o tym oznaczeniu nigdy nie istniała, natomiast WLS150 o nr.fabr.7629 pracowała na PKP jako Lyd1-207 kolejno stacjonując w lokomotywniach w Karczmiskach (1967-73) Jędrzejowie (1973-76) w Cukrowni Włostów (1976-1977, w tym okresie teoretycznie mogłaby mieć oznaczenie WLS150-7629), ponownie w Jędrzejowie i Karczmiskach (1977), oraz ostatecznie od 1977 do 1986 w Starachowicach, gdzie została złomowana w 1986 roku.

Lyd1 - 204: ...czyli WLS150-7626 wyprodukowana w 1967 na zamówienie PKP, była pierwszą lokomotywą spalinową na Kwidzińskiej Kolei Wąskotorowej i stacjonowała w lokomotywni Mareza od 1967 do 1978, później prawdopodobnie od 1978 do 1983 stacjonowała w Nowym Dworze Gdańskim na kolejach żuławskich, w latach 83-85 ponownie w Marezie, i od 1985 ponownie w Nowym Dworze Gdańskim. W 1988 r. została sprzedana do Cukrowni Tuczo, gdzie otrzymała numer zakładowy 5. Warto dodać, że w okresie swej pracy w tej cukrowni została błędnie oznaczona jako WLS150-6027. Po likwidacji w 2003 r. tamtejszej kolei cukrowniczej lokomotywa ta, wraz z dwoma wagonami towarowymi, została ustawiona w charakterze pomnika na terenie zakładu. W związku z prowadzoną w 2009 r. likwidacją samej cukrowni została ona wystawiona na sprzedaż. Dzięki środkom uzyskanym przez Fundację Polskich Kolei Wąskotorowych z 1% dla Organizacji Pożytku Publicznego została ona odkupiona i w marcu 2010 r. przetransportowana do Rogowa. Obecnie trwa jej przegląd i naprawa, która powinna już wkrótce umożliwić uruchomienie tej lokomotywy.



WLS150-6843 podczas pożegnalnego przejazdu na sieci kolei cukrowni Kruszwica, organizowanego przez Fundację Kolei Wąskotorowych. Kruszwica, 29 III 2003 – fot. Marcin Wojda.