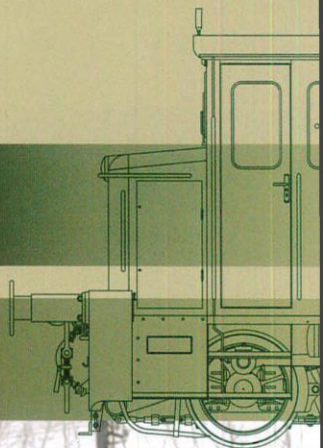


ISSN 1234-2696

cena 14,90 zł

w tym 8% VAT

# STALOWE SZLAKI



pismo o kolei

nr 1/2011 (111)



**Lokomotywa Ls75**  
**Wschodniokarpackie kolejki leśne**  
**Bilety Mareckiej KD**





Posiadamy w sprzedaży archiwalne numery **STALOWYCH SZLAKÓW**. Poniżej prezentujemy wykaz dostępnych numerów wraz z aktualną ceną sprzedaży. W przypadku zamówienia do 3 zeszytów należy doliczyć 3 zł na koszty przesyłki, przy zamówieniu powyżej 3 zeszytów należy doliczyć 6 zł na koszty przesyłki. Wyliczoną kwotę proszę wpłacić na konto wydawcy z podaniem listy zamówionych numerów oraz adresu na jaki mają one zostać wysłane.



Nr 2/1999

**Z KRAJU:** MD Skierniewice, Krośniewicka KD, Cegielnia Krzanowice, Ostróda – Morąg, KWK „Sosnowiec”, Jęzor Centralny, Opalenicka KD  
**DZIEJE KOLEI:** Kolej Leśna w Kośmierzach, Cukrownia „Józefów” w Płochocinie  
**TABOR WĄSKOTOROWY:** Zasady oznaczania wagonów wąskotorowych, Wagony węglarki zakładów im. J. Brody

10 zł



Nr 3/1999

**Z KRAJU:** MD Skierniewice, Koszalin Wąsk., Połczyn Zdrój, Krośniewice, Dobre Kujawskie, Cukrownia „Dobre”, Sompolno, Krośniewice – Stróżewo, Rafineria „Czechowice”, Elk, Olecko  
**TABOR NORMALNOTOROWY:** Lokomotywy spalinowe Ls40

10 zł



Nr 4/1999

**Z KRAJU:** KWK „Silesia”, KWK „Brzeszcze”, KWK „Czeczot”, KWK „Thorez”, Lokomotywnia Wałbrzych, Parowóz Borsig na Maltance, Gryfice, „Eks-pasz”, Fabryka Cukru „Tuczno”, Częstochowa – Warszawa Wsch., Bocznicze Wałbrzycha Szczawienka, Bocznicze Radomska, Gniezno, Kuluszki – Regny  
**STATYSTYKA:** Lokomotywy przemysłowe  
**TABOR NORMALNOTOROWY:** Lokomotywy spalinowe Ls60, Seria 0I49

10 zł



Nr 1/2000

**Z KRAJU:** Tczew – Skarszewy, Głucholazy, Rawicz – Miejska Górka, Bojanowo – Niechlów, Kolej Cukrowni „Kruszwica”, Kolej Cukrowni „Dobre”, Pleszewska KD, KWB „Konin”  
**STATYSTYKA:** Bydgosko-Wyrzyskie Koleje Dojazdowe  
**DZIEJE KOLEI:** Elbląski kolejowy punkt zdawczy  
**TABOR WĄSKOTOROWY:** Lokomotywa spalinowa WLs150 oraz 803D

12 zł



Nr 2/2000

**Z KRAJU:** WS Rogów, „Energia Żyrardów”, ZNTK Bydgoszcz, Elbląg  
**STATYSTYKA:** KWK Sośnica  
**DZIEJE KOLEI:** Kolej Cukrowni „Guzów”  
**ZAPISKI Z PODROŻY:** Święta z „wibratorkiem”  
**OPINIE:** Kolejowy marketing, czyli spław klienta niech się nie pęta  
**TABOR WĄSKOTOROWY:** Lokomotywa spalinowa WLs150 oraz 803D

12 zł



Nr 3,4/2000

**Z KRAJU:** EM10 w Zakopanem, Pomorze, Opalenicka KD, Elcka KD, Wrocław, Jędrzejowska KD, Lokomotywnia Kielce, Przeworska KD, Szklarska Poręba – Jelenia Góra, Lokomotywnia Poznań Główny, „Maltanka”  
**TABOR WĄSKOTOROWY:** Lokomotywa V10C, Wagon cukrowni „Kruszwica”  
**STATYSTYKA:** Koleje użytku niepublicznego nadzorowane przez ZKD Poznań

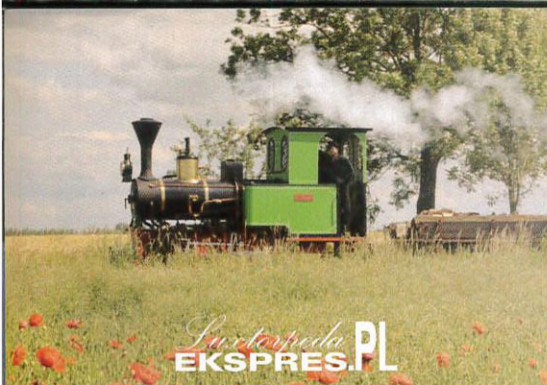
12 zł



Nr 1,2/2001

**DZIEJE KOLEI:** Kolej Cukrowni „Michałów”

14 zł



Luxtorpeda  
**EKSPRES.PL**

# STALOWE SZLAKI

pismo o kolei

nr 1/2011 (111)

Przyjmujemy prenumeratę na 4 kolejne numery **STALOWYCH SZLAKÓW** w cenie 14,90 zł w sumie 59,60 zł. Wymienioną kwotę proszę wpłacić na konto wydawcy z podaniem od którego numeru rozpoczyna się prenumerata i na jaki adres mają zostać wysłane zamówione egzemplarze.

W chwili obecnej **STALOWE SZLAKI** są przedsięwzięciem non-profit, dlatego też autor zamieszczanego na naszych łamach artykułu otrzymuje jedynie egzemplarz autorski. Redakcja nie zwraca materiałów nie zamówionych i zastrzega sobie prawo skracania, adiacji tekstów i zmiany ich tytułów.

W **Stalowych Szlakach** można zamieścić ogłoszenie ramkowe w formie od 1/4 szpalty do całej strony. Przy zakupie min. 10 egzemplarzy jednego numeru udzielamy 25% bonifikaty.

## STALOWE SZLAKI

### Adres redakcji:

ul. Pruszkowska 4B/27  
02-118 Warszawa  
e-mail: ambarszcz@interia.pl  
tel. 504 132 408

### Redaktor naczelny: Marek Barszcz

Członkowie kolegium redakcyjnego:  
**dr Zbigniew Tucholski**  
**Jacek Wardecki**

Skład: Przedsiębiorstwo Usługowe **KOLMARK**

**Wydawca:** Luxtorpeda Ekspres.pl  
ul. Pruszkowska 4B/27  
02-118 Warszawa  
NIP: 126 528 30 63  
REGON: 143190165

Nr konta: Alior Bank  
60 2490 0005 0000 4000 7334 1825

Druk: Labcreations s.c. Olsztyn

Nr rejestru: Pr 1479

Numer zamknięto: 25.10.2011 r.

## spis treści

### Z KRAJU



Białośliwie ..... 3

### TABOR NORMALNOTOROWY



Lokomotywy spalinowe Ls75 oraz 2Ls75 ..... 5

### KOLEJOWE ARCHIWUM



Wschodniokarpackie kolejki leśne ..... 26

Maniewice – Głębokie ..... 41

### BILETY KOLEJOWE



Radzymińska Kolej Dojazdowa ..... 42

## na okładce

### I strona

Lokomotywa typu 2Ls75 na terenie FABLOK-u w Chrzanowie.

Fotografia fabryczna ze zbiorów Tadeusza Suchorolskiego.

### IV strona

Cukrownia „Leśmierz” w Leśmierzu. Od lewej: fragment Tk1-58, Ls75, SM03-520. 30.06.1972 r. Fot. **Tadeusz Suchorolski**



## Reaktywacja roku!

# STALOWE SZLAKI wracają na tory!

### Od wydawcy

Po dziesięcioletniej przerwie STALOWE SZLAKI wracają na rynek wydawniczy. W celu dalszego wydawania czasopisma powstała firma Luxtorpeda Ekspres.pl. Ponieważ byłem jednym ze współzałożycieli STALOWYCH SZLAKÓW, niepokoiła mnie przedłużająca się przerwa w ukazywaniu się magazynu. Dlatego też postanowiłem wznowić wydawanie STALOWYCH SZLAKÓW. W przygotowanie czasopisma zaangażowana jest również firma Kolmark, która nadal zajmuje się składem komputerowym magazynu. Plan wydawniczy zakłada, że czasopismo będzie się ukazywać co 2-3 miesiące.

Na początkowym etapie wydawania czasopisma nie przewiduję wygenerowania znaczących dochodów, całość przedsięwzięcia będzie miała charakter non-profit. Stąd nie przewiduję wypłaty honorariów autorskich, natomiast każdy autor, nawet najmniejszego materiału, otrzyma egzemplarz autorski.

Magazyn nie zmieni swojego charakteru, formatu i szaty graficznej, będzie drukowany w kolorze. STALOWE SZLAKI będą skupiać się na publikacji materiałów historycznych i archiwalnych. Wprowadziłem nowy dział bilety kolejowe, który na stałe zagości na łamach czasopisma. Chcę również powrócić do druku materiałów statystycznych. Wskazane jest, aby w czasopiśmie znalazły się informacje aktualne, notatki dotyczące imprez, zmian taborowych, rozkładów jazdy. Dlatego zachęcam wszystkich autorów do publikowania w STALOWYCH SZLAKACH. Nasze łamy otwarte są na różne inicjatywy.

O powodzeniu czasopisma zdecydują czytelnicy, dla których STALOWE SZLAKI będą na tyle interesujące, że zdecydują się oni zakupić kolejne numery. Uprzejmie proszę o kontakt z wydawcą dawnych prenumeratorów w celu wyjaśnienia nowych zasad realizacji prenumeraty.

*Marek Barszcz*



Parowóz Px38-805 prowadzący ogólnodostępny pociąg turystyczny wraca z Kocik Młyna do Białosliwia. 25.06.2011 r.

Fot. Marek Barszcz





Parowóz Bn2t produkcji O&K 7697/1920 r. z grupą niemieckich miłośników kolei na ładowni w Niezychowie. 25.06.2011 r.

Fot. Marek Barszcz

## Z KRAJU

### BIALOŚLIWIE

23 i 25.06.2011 r.

W dniach 20–26 czerwca 2011 r. w Białosławiu odbyła się impreza zatytułowana I Zlot Miłośników Kolei Wąskotorowych 600 mm. Organizatorem spotkania były Towarzystwo Wyrzyska Kolej Powiatowa i niemieccy miłośnicy kolei zgromadzeni wokół forum internetowego [www.kipplore.de](http://www.kipplore.de), przy szczególnym udziale Petera Erka. W zasadzie impreza składała się z dwóch zazębiających się części: niemieckiej – zlotu lokomotyw 600 mm (III kipploretreffen), polskiej – festynu ludowego na stacji Białosław Wąsk. oraz regularnych ogólnodostępnych kursów pociągów parowych na trasie Białosław – Kocił Młyn – Białosław. Na zlot przybyły z Niemiec następujące pojazdy:

- dwuosioowy parowóz wąskotorowy Bn2t, O&K nr 7697/1920 r.,
- lokomotywa spalinowa typu RL3, O&K nr 20787/1936 r.,

- lokomotywa spalinowa typu MD1, O&K nr 7551/1937 r.,
- lokomotywa spalinowa typu Rh1c, O&K nr 10528/1938 r.,
- lokomotywa spalinowa, prod. Gmeinder&Co. nr 3225/1940 r.,
- lokomotywa spalinowa typu DS12, prod. DIEMA nr 1341/1949 r.,
- lokomotywa spalinowa typu Ns2f, nr 248653/1955 r.,
- lokomotywa spalinowa typu Ns1, nr 260015/1958 r.,
- lokomotywa spalinowa typu DL6, DIEMA nr 2650/1963 r.,
- drezyna rowerowa prod. Scharf Bochum z 1964 r.,
- drezyna ręczna (bud. 1991 r.),
- drezyna spalinowa (bud. 2008 r.) zbudowana na podwoziu lorki typu LMD Guldentel,
- replika elektrowozu (bud. 2009 r.) firmy Artur Koppel z 1899 r.,
- drezyna spalinowa (bud. 2010 r.) zbudowana na podwoziu lorki z kolebą typu Sfk1WFB/LF Guldentel



Ze strony polskiej uczestniczyły:

- parowóz Px38-805, Chrzanów nr 727/1938 r.,
- lokomotywa spalinowa WLS50, Ld1-1, ZNTK Poznań nr 2143/1971 r.,



Stacja Białosławie Wąsk. od lewej: lokomotywa spalinowa Gmeinder & Co. 3225/1940 r. z Niemiec i Ld1-3 WLS50 ZNTK Poznań 337/1955 r. z kolei wyrzyskiej. 23.06.2011 r.

Fot. Marek Barszcz

- lokomotywa spalinowa WLS50, Ld1-3, ZNTK Poznań nr 337/1955 r.

Sproawdzono również wagon pasażerski z odkrytymi pomostami serii Bxhi 00 30 00 14 254-1 pochodzący z kolei witaszyckiej stanowiący własność Poznańskiego Klubu Modelarzy Kolejowych.

Jak się okazało, przygotowanie trasy było nie lada wyzwaniem. Członkowie Towarzystwa oczyścili szlak z roślinności, dokonali napraw i uzupełnień toru. Oczyszczony tor przyciągnął jednak złoźmiarzy, którzy przed samą imprezą zdążyli ukraść część złączek. Mimo wysiłków kolegów, fotografowanie pociągu na szlaku do Kocik Młyna było utrudnione, ponieważ wzdłuż trasy pozostało wiele zasłaniających tor krzaków a na łąkach rosła pokrzywa o wysokości 2 m! Dokładniejsze oczyszczenie trasy wymagałoby dalszych prac a koleździ mieli z pewnością ważniejsze problemy.

W dniu 23 czerwca odbywały się jazdy pociągu „turystycznego” do Kocik Młyna. Pierwszy skład zestawiony był z dwóch wagonów osobowych – „witaszyckiego” i przebudowanego niegdyś w Koronowie wagonu Bxh 00 40 00 14 251-5.

Kolejne pociągi zestawione były już z wagonów letnich. Cena przejazdu była zaporowa, 20 zł od osoby za 6 km, co przy 4 osobowej rodzinie dało 80 zł. Niemiecycy koleździ realizowali własny program jazd do Niezychowa.

W dniu 25 czerwca odbyła się oficjalna uroczystość z udziałem władz samorządowych. Po przemówieniach odbyła się para-

rada taboru wąskotorowego na torach stacji Białosławie Wąsk. Następnie odjechał pociąg specjalny z samorządowcami z parowozem Px38-805 i dwoma wagonami: Bxh, Bxhi. Po nim do Niezychowa wyruszyły pojazdy z Niemiec. A tego dnia kolejkę prześladowały wykolejenia. Jedna z niemieckich lokomotywek wykoleiła się, odcinając

drogę powrotną dla pociągu specjalnego. Większość niemieckiego taboru udała się jednak do Niezychowa. W godzinach popołudniowych na stacji Białosławie Wąsk. wykoileł się wagon Bxh.

Jego wstawienie wymagało użycia dźwigu. Należy mieć nadzieję, że kolegom starczy

zapalu i na kolejnych imprezach zobaczymy jeszcze więcej taboru na coraz dłuższych trasach. W tekście wykorzystano dane z artykułu Pawła Korcza, I Zlot Miłośników Kolei Wąskotorowych 600 mm – Białosławie 2011, *Świat kolei* 7/2011.

Marek Barszcz





# TABOR NORMALNOTOROWY

## LOKOMOTYWY SPALINOWE TYPU Ls75 oraz 2Ls75

### Rys historyczny lokomotyw typu Ls75/2Ls75

W połowie lat pięćdziesiątych normalnotorowe lokomotywy spalinowe w Polsce produkowano w Fabloku w Chrzanowie. Budowano dwa typy maszyn – od 1952 roku Ls40 o niewielkiej mocy i już wówczas przestarzałej konstrukcji oraz od 1956 roku Ls300. Ze względu na zapotrzebowanie ze strony PKP i przemysłu oraz rosnące zainteresowanie trakcją spalinową, konieczne stało się opracowanie nowej konstrukcji lokomotywy spalinowej przeznaczonej do lekkiej pracy manewrowej. Konstrukcję lokomotywy Ls75 (lokomotywa spalinowa o mocy 75 KM) opracowano z myślą o zastąpieniu posiadających zbyt wiele wad maszyn Ls40. Ważną rolę odgrywała również ogólna tendencja zastępowania trakcji parowej spalinową, wobec perspektywicznego planu likwidacji trakcji parowej i zakończenia produkcji parowozów w Polsce na początku lat sześćdziesiątych.

Niewielka, bo licząca zaledwie 20 egzemplarzy seria lokomotyw typu Ls75/2Ls75 miała znaczenie marginalne. Jednakże umożliwiła ona załodze Fabloku zdobyć doświadczenia w projektowaniu i produkcji manewrowych lokomotyw spalinowych z bardziej zaawansowanymi technologicznie przekładniami mechanicznymi sterowanymi hydraulicznie. Wobec niezadowalających parametrów trakcyjno-eksploatacyjnych lokomotyw Ls75/2Ls75 – produkcję ich zakończono, zdecydowano się bowiem na dalszą budowę maszyn typu Ls150 o większej mocy.

### Prace projektowe i produkcja lokomotyw Ls75/2Ls75

Pierwsza powojenna lokomotywa spalinowa polskiej konstrukcji typu Ls40 posiadała szereg wad konstrukcyjnych i już w trakcie produkcji była technicznie przestarzała. Nie istniała moż-

liwość uwolnienia tej konstrukcji przez zastosowanie silnika o większej mocy przy równoczesnym zachowaniu dotychczasowej skrzyni biegów. Z tego względu jeszcze w trakcie produkcji maszyn typu Ls40 zdecydowano się na opracowanie konstrukcji nowego typu manewrowej lokomotywy spalinowej. Przy jej projektowaniu kierowano się następującymi założeniami, eliminującymi wady konstrukcji lokomotywy Ls40:

1. Lokomotywa powinna osiągać szybkość jazdy w granicach 20 km/h.
2. Urządzenie do zmiany biegów i urządzenie do zmiany kierunku jazdy powinny być tak usytuowane, by maszynista obsługując je mógł jednocześnie swobodnie obserwować manewrowego.
3. Obsługa urządzeń sterujących nie powinna zmuszać maszynisty do zbyt dużego wysiłku, co miało niestety miejsce w wypadku zastosowania mechanicznego sterowania skrzyni biegów, sama zaś zmiana biegów musiała odbywać się możliwie szybko.
4. Budka maszynisty powinna być zaopatrzona w pełne drzwi i posiadać instalację ogrzewczą.

Równoległe z budową prototypu czterocylindrowego silnika spalinowego typu S-324HL o mocy 75 KM w Wytwórni Silników Wysokoprężnych w Andrychowie w 1957 roku, Zakładowe Biuro Konstrukcyjne Fabloku w Chrzanowie przystąpiło do opracowywania dokumentacji technicznej lokomotywy Ls75<sup>1)</sup> (lokomotywa spalinowa o mocy 75 KM). Przy jej projektowaniu konstruktorzy wzorowali się w pewnym stopniu na przedwojennych normalnotorowych lokomotywach spalinowych produkcji Fabloku. Już w trakcie opracowywania wstępnego projektu lokomotywy typu Ls75 wzięto pod uwagę możliwość przystosowania tej konstrukcji do napędu silnikiem o mocy 150 KM. Z tego względu równoległe z konstrukcją lokomotywy Ls75 opracowywano także konstrukcję maszyny Ls150 (lokomotywa spalinowa o mocy 150 KM). Budowa prototypów obu lokomotyw również prowadzona była równoległe. Szereg podzespołów lokomotywy Ls150 wykonywano na podstawie rysunków maszyny Ls75, co wynikało z konieczności uproszczenia opracowania technologicznego tej konstrukcji. Poprzez produkcję lokomotyw obu typów planowano wprowadzić pewnego ro-



dzaju typizację w budowie rodzimych lokomotyw manewrowych o małej mocy. Zdecydowano się na produkcję dwóch typów lokomotyw – Ls75 oraz Ls150, ze względu na możliwość zaoferowania odbiorcom lokomotyw o odpowiedniej mocy w zależności od warunków techniczno-eksploatacyjnych oraz natężenia ruchu manewrowego.

W 1958 roku Zakładowe Biuro Konstrukcyjne Fabloku w Chrzanowie opracowało konstrukcję lokomotywy typu Ls75. Wstępnie planowano konstrukcję tę przystosować także do pracy na torze wąskim, z zamiaru tego jednak szybko zrezygnowano. W celu uproszczenia konstrukcji i efektywniejszego wykonania technologicznego lokomotywy, zestawy kołowe<sup>2)</sup>, maźnice, panewki, poduszki smarne, klocki hamulcowe oraz resory wykonywano według rysunków podzespołów loko-

motyw Ls40. Konstrukcję przekładni mechanicznej lokomotywy opracowano na podstawie zachowanej w archiwum Fabloku przedwojennej dokumentacji<sup>3)</sup> 4-biegowej przekładni mechanicznej lokomotywy o mocy 150 KM. Maszyny Ls75 wyposażono – zgodnie z założeniami konstrukcyjnymi – w instalację hamulca zespolonego, pełne drzwi, wykładzinę izolacyjną budki, ogrzewanie (grzejnik ogrzewany gorącymi spalinami) oraz wygodne stopnie dla manewrowych. Ze względu na brak krajowych producentów, zastosowano importowaną z NRD sprężarkę powietrzną typu VV-100/100 firmy Knorr Bremse – Berlin<sup>4)</sup> wraz z osprzętem oraz częścią armatury. Pozostałe elementy armatury hamulcowej wykonano w Fabloku, częściowo adaptowano znormalizowaną parowozową armaturę hamulcową.



Lokomotywa typu 2Ls75 na terenie FABLOK-u w Chrzanowie. Fotografia fabryczna ze zbiorów Tadeusza Suchorolskiego.



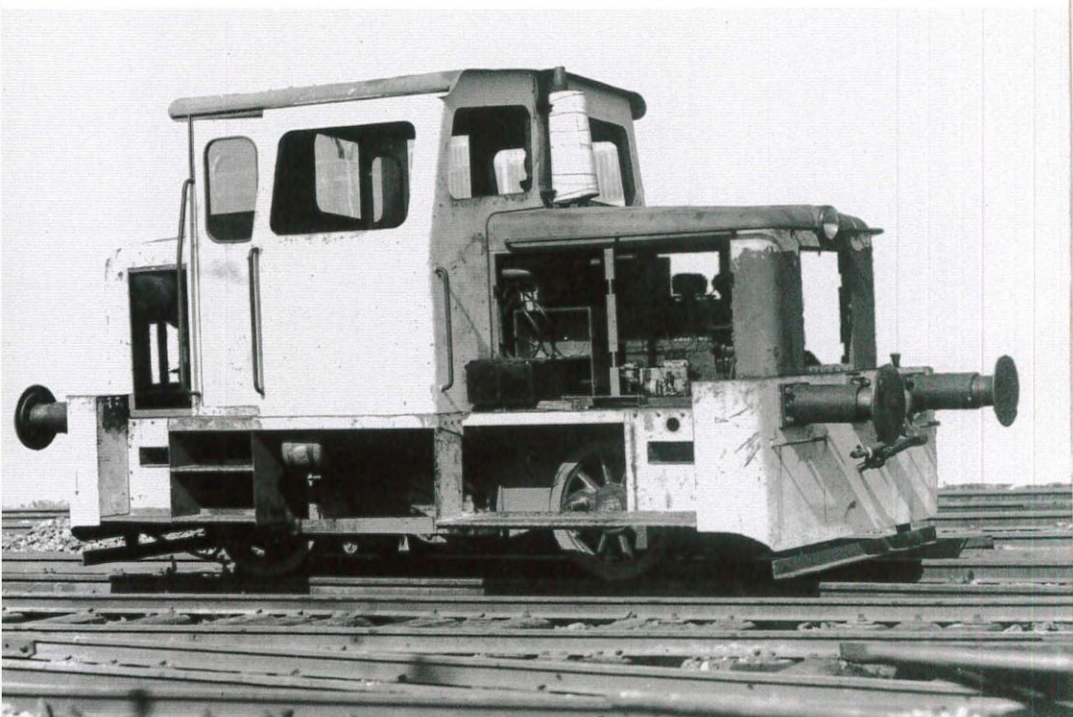
Ze względu na równoczesną budowę prototypu lokomotywy spalinowej Ls150 o mocy 150 KM, prototyp lokomotywy Ls75 wyposażono w czterobiegową mechaniczną skrzynię przekładniową typu 1P-154, sterowaną hydraulicznie<sup>5)</sup>, przeznaczoną do lokomotyw Ls150, a więc dla typu Ls75 była ona przewymiarowana. Było to jednak konieczne dla uniknięcia jednoczesnej budowy dwóch różnych prototypowych skrzyń biegów w trudnych warunkach, związanych z rozpoczęciem produkcji przekładni mechanicznych sterowanych hydraulicznie w Fabloku. W przekładnię czterobiegową typu 1P-154 wyposażono również drugi prototyp Ls75.

W 1958 roku<sup>6)</sup> zbudowano prototypową lokomotywę Ls75-3886; wykonano ją na zamówienie CPN Wrocław, gdzie rozpoczęła pracę w lutym 1959 roku. W październiku 1959 roku zbudowano drugą prototypową lokomotywę Ls75-3887 na zamówienie Cukrowni „Leśmierz”.

W 1960 roku zbudowano serię 18 lokomotyw; maszyny te ze względu na wprowadzone zmiany konstrukcyjne oznaczono typem 2Ls75. Pierwszą lokomotywę tego typu zbudowano w lutym 1960 roku na zamówienie „Centrostatu”, Rejonowego Oddziału Stali Zwykłej w Katowicach. Do najważniejszych innowacji należało zastosowanie nowej 3-biegowej przekładni mechanicznej typu 1P-103, sterowanej hydraulicznie – projektu i produkcji Fabloku.

Przekładnia ta była konstrukcyjnie przystosowana do przenoszenia mocy 100 KM, co wiązało się z planowanym użyciem do napędu lokomotyw 2Ls75 sześciocyndrowych silników typu S-326H o mocy 112 KM produkcji WSW Andrychów<sup>7)</sup>. Lokomotywy wyposażone w silniki S-326H planowano oznaczyć symbolem Ls100.

Dzięki zastosowaniu 3-biegowych, lżejszych przekładni, ciężar próżnej lokomotywy 2Ls75 zmniejszył się o 200 kg w stosunku do prototypu Ls75. W odniesieniu do lokomotyw prototypowych



Lokomotywa typu Ls75 w trakcie montażu na terenie FABLOK-u w Chrzanowie. Fotografia fabryczna ze zbiorów Tadeusza Suchorolskiego.



Ls75 zmieniono także najmniejszy promień łuku, przez który przechodzić mogła lokomotywa – z 80 m na 50 m.

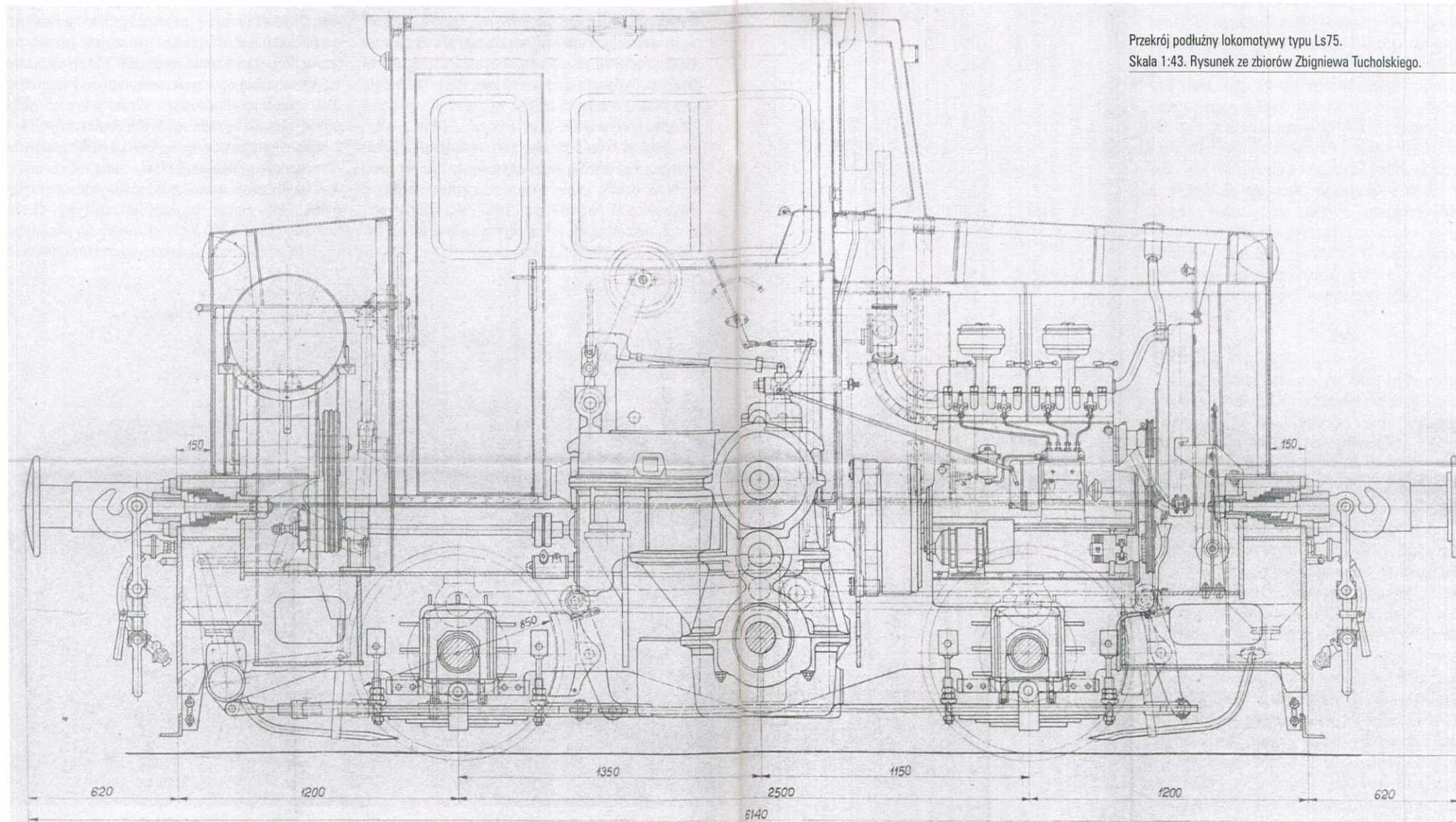
Ostatnią zbudowaną maszyną tego typu była 2Ls75-5098; w sierpniu 1960 roku zbudowano ją na zamówienie CPN Gdańsk, do obsługi Składu Dystrybucyjnego Gdańsk Nowy Port. Dalszą pro-

dukcję lokomotyw 2Ls75 wstrzymano wobec niezadawalających wyników eksploatacji oraz złych parametrów trakcyjno-eksploatacyjnych w zestawieniu z produkowanymi równocześnie lokomotywami typu Ls150.

Lokomotywy typu Ls75 oraz 2Ls75 oznaczono numerami fabrycznymi Fabloku. Zaświadczenia

odbiorcze lokomotyw ponumerowano od 01 do 20. Otrzymały one następujące zakresy numerów fabrycznych Fabloku: prototypy Ls75 – 3886–3887; 2Ls75 – 5081–5098. Żadna lokomotywa Ls75/2Ls75 nie pracowała na PKP, jedynie lokomotywa 2Ls75-5089 pracowała w PKP Nasycalni Podkładów w Czeremsze, oznaczona jak pozosta-

łe lokomotywy przemysłowe. Zasadniczo cała seria lokomotyw przeznaczona była do lekkiej pracy manewrowej na bocznicach przemysłowych. Jedynie maszyna 2Ls75-5087 (rok budowy 1960) zakupiona została przez Wojsko Polskie i początkowo pracowała w jednostce wojskowej 4824 Stawy k/Dębina, jeszcze w 1960 roku przekazano ją do



Przekrój podłużny lokomotywy typu Ls75.

Skala 1:43. Rysunek ze zbiorów Zbigniewa Tucholskiego.



Typ	2Ls75
Projektant konstrukcji	Zakładowe Biuro Konstrukcyjne „Fablok”
Rok budowy prototypu	1960
Wytwórnia	Fabryka Lokomotyw im. F. Dzierżyńskiego Chrzanów
Przeznaczenie lokomotywy	lekka praca manewrowa
Szerokość toru	1435 mm
Układ osi	B
Ciężar próżnej lokomotywy	15,3 t
Ciężar służbowy lokomotywy	16 t
Nacisk na tor jednej osi lokomotywy w stanie służbowym (maksymalny)	8 t
Rozstęp osi	2500 mm
Średnica kół napędnych (przy grubości obręczy 70 mm)	850 mm
Długość wraz ze zderzakami	6140 mm
Największa wysokość	3200 mm
Największa szerokość	2970 mm
Wysięg przedni (od przedniej osi do czoła zderzaka)	1818 mm
Wysięg przedni (od tylnej osi do tylnego czoła zderzaka)	1822 mm
Wysokość od główki szyny do górnej krawędzi budki	3200 mm
Wysokość od główki szyny do osi zderzaków	1055 mm
Najmniejszy promień łuku toru	50 m
Typ przekładni	1P-103
Producent przekładni	Fabryka Lokomotyw w Chrzanowie
Rodzaj przekładni	mechaniczna 3-biegowa ze stałe zazębianymi kołami zębatymi
Sterowanie przekładni	hydrauliczne sterowanie zmiany biegów, mechaniczne sterowanie zmiany kierunku jazdy
Ilość biegów	3
Szybkość jazdy na poszczególnych biegach	I – 5 km/h, II – 10 km/h, III – 18 km/h
Rodzaj sprzęgła	niewyłączalne elastyczne sprzęgło główne
Szybkość maksymalna w poziomie	18 km/h
Największy ciężar przyczepny na torze prostym poziomym	420 t
Rodzaj sprzęgu	tulejowy, nienawskrośny
Maksymalna siłarociągająca sprzęgu	850 kN
Usprężynowanie	pojedyncze, za pomocą resorów piórowych
Zapas paliwa	150 kg
Zapas oleju	24 kg
Zapas wody	15 kg
Zapas piasku	200 kg
Rodzaj silnika	Diesla bez doładowania, wysokoprężny, stojący, czterosuwowy, 4-cylindrowy

Typ silnika	S-324HL
Producent silnika	Wytwórnia Silników Wysokoprężnych Andrychów
Moc nominalna	75 KM
Ilość obrotów	1500 obr./min.
Zużycie paliwa z 10% tolerancją	195 g/KM godz.
Zużycie oleju	5 g/KM godz.
Smarowanie	obiegowe pod ciśnieniem
Chłodzenie	obiegowe przymusowe
Rozruch	elektryczny, za pomocą rozrusznika
Typ akumulatorów	6E7 - 12V, 105 Ah, kwasowe
Hamulec	powietrzny – dodatkowy i zespolony systemu Knorra oraz ręczny – postojowy
Pięsecznica	powietrzna, działająca w obu kierunkach jazdy
Oświetlenie	elektryczne 12 V
Sygnaly	gwizdanka powietrzna, dwa reflektory, świetlna sygnalizacja końca pociągu
Urządzenia kontrolno-pomiarowe	obrotomierz silnika, termometr odległościowy (wody chłodzącej), termometr odległościowy (oleju silnika), manometr (ciśnienia oleju w silniku), manometr (ciśnienia oleju w skrzyni biegów), manometr (ciśnienia oleju w układzie sterowania hydraulicznego), woltamperomierz prądnic, manometr podwójny (ciśnienia powietrza – przewód główny/ zbiornik główny), manometr (ciśnienia powietrza – cylinder hamulcowy)

JW 2451 Wrocław Popowice<sup>9)</sup>. Około 1975 roku oznaczono ją serią wojskową WP-14 oraz pięciocyfrowym numerem wojskowym.

Odbiór techniczny podwozi lokomotyw dokonany był przez Komisarza Odbiorczego MK przy Fabloku, odbioru przekładni lokomotyw dokonywała kontrola techniczna Fabloku, natomiast silniki odbierane były przez kontrolę techniczną WSW Andrychów. Jazdy próbne lokomotyw Ls75/2Ls75 luźno odbywały się na torach fabrycznych Fabloku w Chrzanowie. Cała seria dwudziestu lokomotyw została dopuszczona przez Komisarza Odbiorczego MK do wjazdu na tory PKP. Na podstawie decyzji komisarza transport lokomotyw mógł się odbywać w składzie pociągu (na końcu skład) z szybkością nie przekraczającą 60 km/godz. Zwykle jednak lokomotywy transportowano na platformie jako przesyłkę z przekroczoną skrajnią. Maszyny Ls75/2Ls75 wyposażane były fabrycznie w narzędzia podręczne, drobne części zamienne oraz w przepisy i instrukcje eksploatacji.

#### Eksploatacja

Eksploatacja lokomotyw Ls75 była utrudniona ze względu na nietypowość niewielkiej, bo liczącej 20 sztuk maszyn serii. Duże problemy występowały z wykonywaniem napraw okresowych, a w szczególności z naprawami nieznormalizowanych przekładni typu 1P-103 (2Ls75). Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego niechętnie wykonywały naprawy tych nietypowych lokomotyw, tym bardziej, że były to maszyny spoza PKP. W połowie lat sześćdziesiątych naprawy lokomotyw typu Ls75/2Ls75 wykonywane były w ZNTK Nowy Sącz. W trakcie napraw okresowych lokomotyw wymieniano sprężarki typu VV-100/100 produkowane w NRD na znormalizowane typu S2P-75/100 produkcji krajowej. Pierwsze lokomotywy Ls75 zmontowano już w latach siedemdziesiątych w ZNTK, na skutek odmowy wykonania naprawy. Wraz z wprowadzaniem do eksploatacji lokomotyw typów: Ls150, 409Da oraz Ls300, maszyny Ls75/2Ls75 były wycofywane z ruchu. W latach osiemdziesiątych ZNTK Wrocław wy-

**Tabela 3. Własności trakcyjne prototypów lokomotywy Ls75**

Własności trakcyjne lokomotywy przy założonym oporze jednostkowym:

Ww = 8 kg/t dla I biegu

Ww = 6 kg/t dla II, III i IV biegu

Lokomotywa ciągnie zespoły załadowanych wagonów o następujących ciężarach:

‰	Ciężar zespołu załadowanych wagonów Q w tonach			
	I bieg	II bieg	III bieg	IV bieg
	V = 4,43 km/h	V = 7,3 km/h	V = 12 km/h	V = 20 km/h
0	411	330	197,1	115,3
1	364	280	166,7	96,9
2	326	243,3	143,8	82,7
3	295	214,7	126,1	71,7
5	247	180	100,2	55,8
8	198	132,3	75	40,4
10	174	113,8	63,9	—
14	140	87,8	47,9	—
18	115	70,5	37,2	—
25	88	51,5	25,2	—

**Tabela 2.**

**Własności trakcyjne lokomotywy 2Ls75**

Własności trakcyjne lokomotywy przy założonym oporze jednostkowym:

Ww = 7 kg/t dla I biegu

Ww = 6 kg/t dla II i III biegu

Lokomotywa ciągnie zespoły załadowanych wagonów o następujących ciężarach:

‰	Ciężar zespołu załadowanych wagonów Q w tonach		
	I bieg	II bieg	III bieg
	V = 5 km/h	V = 10 km/h	V = 18 km/h
0	420	242	127
1	368	205	107
2	326	175	91
3	295	154	79
5	247	123	62
8	198	93	45
10	164	79	37
14	130	60	27
18	105	48	20
25	80	33	—

konały ostatnią naprawę lokomotywy 2Ls75. Do połowy lat osiemdziesiątych złomowano w zasadzie całą serię lokomotyw Ls75/2Ls75; możliwe, że pojedyncze egzemplarze pracowały kilka lat dłużej. Prawdopodobnie ostatnią lokomotywą tego typu była 2Ls75-5059<sup>9)</sup>, pracująca w PZZ Elewatorze w Czerwonaku, którą pocięto na złom kilka lat temu. Niestety, najprawdopodobniej nie zachował się żaden egzemplarz lokomotywy Ls75/2Ls75. Tym samym jest to jedyny typ polskiej lokomotywy spalinowej powojennej produkcji (oprócz maszyn typu 410D produkcji zielonogórskiego Zastalu), z którego nie zachowano do celów muzealnych żadnego egzemplarza.

## Opis techniczny lokomotywy typu 2Ls75<sup>10)</sup>

Wewnętrzna ostoja lokomotywy o konstrukcji spawanej składa się z dwóch czołownic oraz dwóch podłużnych blach ostojnicowych, połączonych poprzecznkami w jedną sztywną całość. W ostojnicach umieszczone są wykroje dla łożnic z przyspawanymi ślizgami. Wykroje są zamknięte od dołu przykręconymi do ostojnicy zwojami. W środkowej części ostojnicy wykonane są okrągłe otwory, służące do mocowania ułożyskowanego w rurowych elementach nośnych ślepego wału skrzyni biegów. W ostoi lokomotywy, na obu jej końcach, umiejscowione są między ostojnicami skrzynie, w których ułożony jest balast w postaci odlanych z żeliwa klocków. Stanowi on dodatkowe obciążenie, które zwiększa masę przyczepną lokomotywy oraz powoduje równomierne rozłożenie masy przenoszonej przez ostoję na obydwa zestawy kołowe. Urządzenia ciągłowe lokomotywy stanowią prowadzone w prostokątnych prowadnicach, przymocowanych do obu czołownic, dwa znormalizowane haki ciągłowe z zawieszonymi na ich łbach sprzęgami śrubowymi o wy-



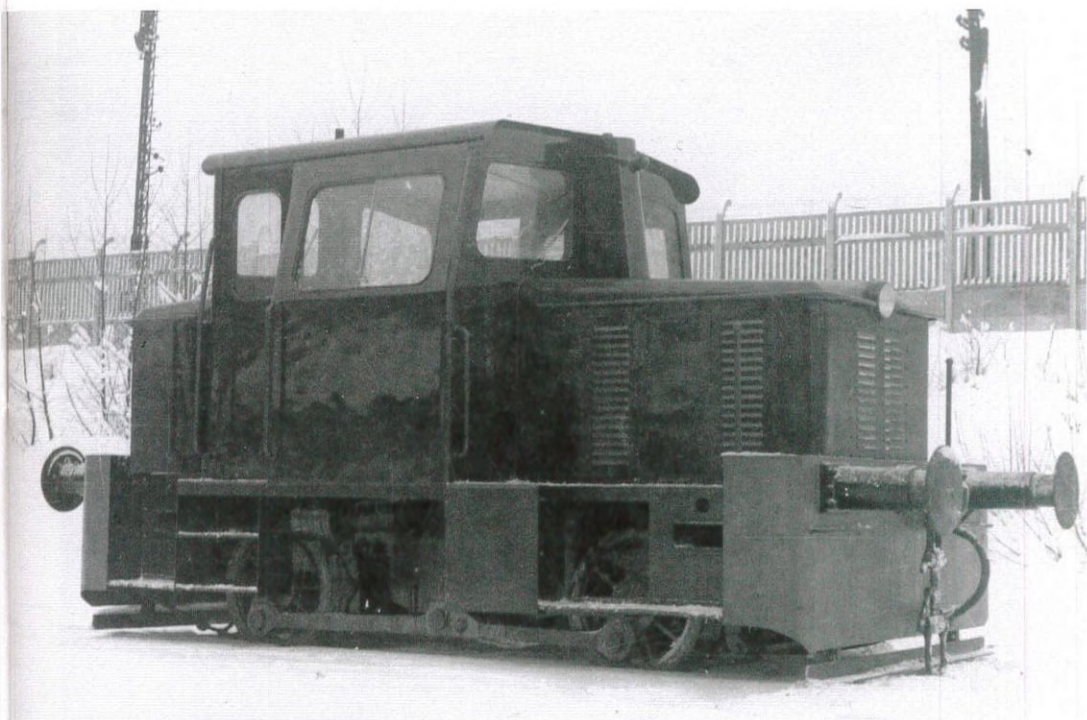
**Tabela 4.**  
**Charakterystyka sprężarki typu VV-100/100**

Dwustopniowa sprężarka powietrzna	
Wytwórnia sprężarki	Knorr Bremse Berlin
Zapotrzebowanie mocy	7,2 KM
Ilość cylindrów I/II stopnia	2/1
Średnica cylindrów I/II stopnia	100/88 mm
Skok tłoka	65 mm
Obroty nominalne	1000 obr./min.
Maksymalne dopuszczalne obroty	1100 obr./min.
Wydajność +/- 10% przy obrotach nominalnych	750 l/min.
Ciśnienie sprężania	8 at
Ciężar	83 kg
Sposób napędu	pasami klinowymi

trzymałości 850 kN. Do obu czołownic przymocowane są ponadto: znormalizowane tulejowe zderzaki, uchwyty ułatwiające wchodzenie pomiędzy tabor w celu jego sprzęgnięcia lub rozprzęgnięcia (pod zderzakami), oraz znormalizowane pojedyncze sprzęgi hamulca powietrznego. Zestawy kołowe składają się ze stalowych, szprychowych kół

bosych z nasadzonymi na gorąco obręczami. Są one ułożyskowane w kadłubach maźnic prowadzonych w widłach maźniczych lokomotywy. Łożyska osiowe stanowią kadłuby maźnic z osadzonymi w nich ślizgowymi panewkami (wylanymi białym metalem) z dolną klinową regulacją. Smarowanie czopów osi i panewek odbywa się za pomocą aparatów smarnych. Ostoja lokomotywy wspiera się za pomocą wieszaków na czterech resorach piórowych (złożonych z pięciu piór), które są podwieszone pod kadłubami maźnic. W narożach czołownic umieszczono zbiorniki piasku, zamykane od góry okrągłymi pokrywami. Ze zbiorników tych po uruchomieniu piasecznicy, piasek doprowadzany jest rurami piaskowymi pod koła lokomotywy. Do ostoi z przodu i z tyłu przymocowane są na wspornikach wykonane z kątowników zgarniacze szyn.

Do napędu lokomotywy zastosowano stojący 4-cylindrowy, czterosurowy, bezsprężarkowy, wysokopiętny silnik spalinowy typu S-324HL,



Lokomotywa typu Ls75 na terenie FABLOK-u w Chrzanowie. Fotografia fabryczna ze zbiorów Tadeusza Suchorolskiego.

FABRYKA LOKOMOTYW  
Im. FELIKSA DZIERŻYŃSKIEGO  
CHRZANÓW, ul. FABRYCZNA  
Telefony nr 231 - 237

Adres telegraf »FABLOK« Chrzanów

Nr bieżący zaświadczenia 14

## Zaświadczenie odbioru lokomotywy spalinowej u dostawcy

Dnia 4. 7. 1960 r.

odebrano w Fabryce Lokomotyw im. Feliksa Dzierżyńskiego w Chrzanowie

Przedmiot odbioru

Lokomotywa spalinowa typu LS - 75

Nr kolejowy ..... Nr fabryczny 5092

Dostarczona na zamówienie Cukrownia Lublin w Lublinie.

Nr TJ/J9/TK/60 z dnia 4. 5. 1959 r.

przez Fabrykę Lokomotyw im. Feliksa Dzierżyńskiego w Chrzanowie i przeznaczona dla  
Cukrownia "Lublin" w Lublinie.

### Opis lokomotywy

Prześwit toru	1435 mm	Silnik typu	S 324
Cieężar w stanie służbowym	16600 kg	Moc silnika	75 MK
..... próżnym	kg	Ilość obr. na min.	1500
Ilość osi napędnych	2	Pojemność zbiornika na paliwo	
Srednica kół			150 L
(przy grub. obreczy	70 mm)	Chłodzenie wodnoobiegowe	z pompą
Napędnych	850 mm	Hamulec	powietrzny
Szerokość	2970 mm	Piaszcznica	powietrzna
Największy promień krzywizny	50		działająca w obu kierunkach jazdy.
Ilość biegów	3	Oświetlenie	elektryczne
		Sygnały	syrena powietrzna
		Smarowanie obiegowe	pod ciśnieniem

Str. 16 i 17: Zaświadczenie odbiorcze lokomotywy 2Ls75-5092, ze zbiorów Macieja Trębickiego.



Wysięg przedni  
(od przedniej osi do czoła zderzaka) ..... 1818 ..... mm  
Rozstęp osi ..... 2500 ..... mm  
Wysięg tylny  
(od tylnej osi do tylnego czoła zderzaka) ..... 1822 ..... mm  
Długość lokomotywy wraz ze zderzakami ..... 6140 ..... mm  
Wysokość od główki szyny do górnej krawędzi budki ..... 3200 ..... mm  
Wysokość od główki szyny do osi zderzaków ..... 1055 ..... mm  
Silnik: Nr fabryczny 791 ..... zbudowany przez .....

Wytwórnię Silników Wysokoprężnych w Andrychowie.

Jazdy próbne 4.7.60r. m. torach fabrycznych.

Uwaga: Skrzynia biegów wykonana w Fabloku i odebrana przez KT Fabloku.

Podwozie odebrane przez Kom.Odb.MK.Silnik wykonany przez Wytwórnię  
Silników Wysokoprężnych w Andrychowie i odebrany przez KT Wytwórni.

Niniejszym poświadczamy, że lokomotywa powyższa odpowiada warunkom wskazanym w umowie i zamówieniu.

Dostawca

**FABRYKA LOKOMOTYW**  
Im. F. Dzierżyńskiego  
4 CHRZANÓW 4

Komisarz Odbiorczy M.K.  
/-/ inż. Spirydowicz.-

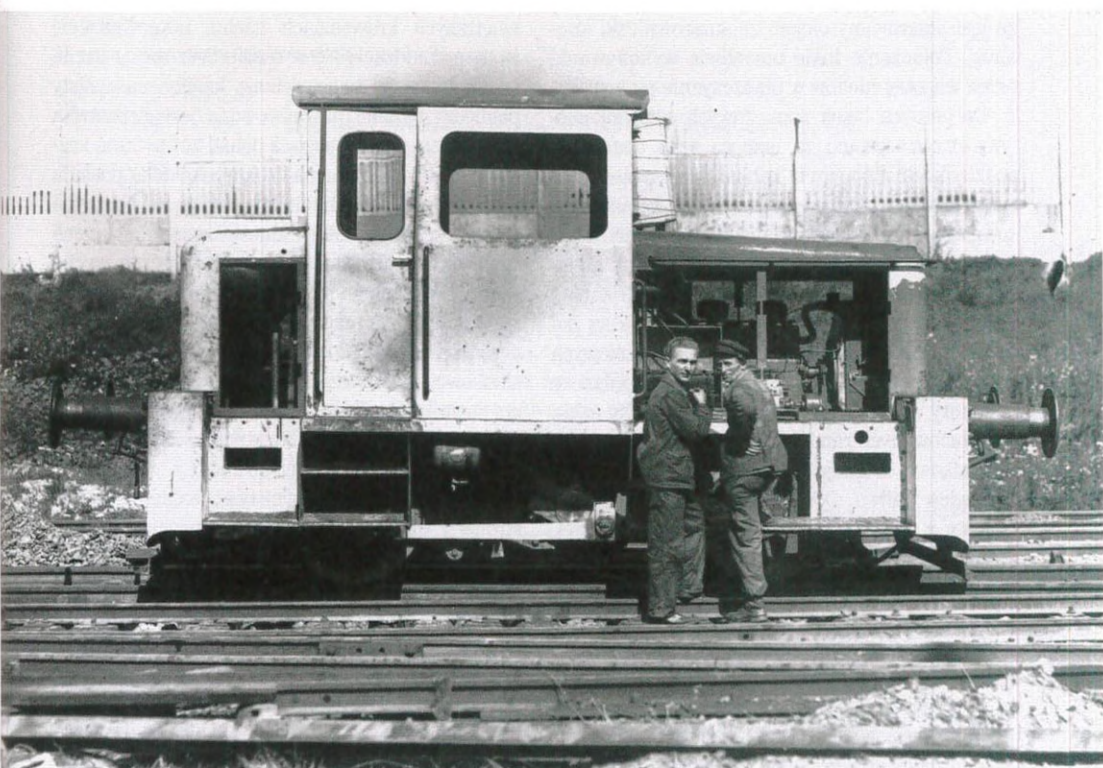
Komisarz Odbiorczy M. K.  
przy Fabryce Lokomotyw  
im. F. Dzierżyńskiego  
Chrzanów

o mocy 75 KM przy 1500 obr/min (produkcji Wytwórni Silników Wysokoprężnych w Andrychowie). Smarowanie silnika jest obiegowe wymuszone przy pomocy pompy zębatej. Chłodzenie oleju odbywa się w chłodnicy olejowej umieszczonej przed chłodnicą wody. Kontrolę ciśnienia oleju umożliwia manometr umieszczony na pulpicie w budce maszynisty. Zanieczyszczenia oleju usuwa szczelinowy oraz bocznikowy filtr olejowy. Regulacja dawkovania paliwa jest mechaniczna, za pomocą układu cięgieł z obu stanowisk sterowniczych, za pomocą jednej z dźwigni regulatora obrotów. Silnik wyposażony jest w sześciosekcyjną pompę wtryskową systemu Boscha z wielozaworowym regulatorem prędkości obrotowej, pompę podającą paliwo oraz podwójny filtr paliwa. Zbiornik paliwa o pojemności 150 l umieszczony jest z przodu budki maszynisty po lewej stronie w kabinnie silnikowej. Posiada on trzy wskaźniki poziomu paliwa, zawór odcinający oraz wlew paliwa, który znajduje się w zewnętrznej, górnej części kabiny silnikowej. Układ ssawny silnika składa się z dwóch suchych filtrów powietrza. Zaś układ wydechowy złożony jest ze wspólnego dla czterech cylindrów żeliwnego kolektora wydechowego połączonego z układem przewodów rurowych, jak również z tłumika. Chłodzenie silnika jest wodne o obiegu wymuszonym. Silnik napędza za pomocą przedłużenia wału korbowego oraz paska klinowego prądnice 1300 W, 12 V (wyposażoną w regulator napięcia) oraz pompę wodną z osadzonym na wspólnym wale wentylatorem chłodnicy, która utrzymuje wodę chłodzącą w ciągłym przepływie przez silnik i chłodnicę. Przed silnikiem, w przedniej części kabiny silnikowej, umieszczona jest chłodnica wodna, do której w jej przedniej części przymocowana jest rurkowa chłodnica olejowa. Przed chłodnicą wody oraz oleju wbudowane są żaluzje, zamykane w okresie niskich temperatur przy pomocy linki stalowej na rolkach i pasa skórzanego z budki maszynisty. Wlew wody do chłodnicy wyprowadzony jest ponad górną część przedziału silnikowego. Pod zaworkiem odwadniającym chłodnicy wody, umieszczony jest lejek z rurką odprowadzającą wodę na międzylatorze podczas odwadniania chłodnicy. Rozruch silnika odbywa się przy pomocy rozrusznika elektrycznego

typu „Bosch” BPD6/24ARS102 (6KM, 24 V). W kabinnie silnikowej umieszczony jest także przełącznik elektromagnetyczny akumulatorów 12/24 V.

Moment obrotowy przenoszony jest za pośrednictwem niewyłączalnego elastycznego sprzęgła głównego z silnika na trzybiegową przekładnię mechaniczną typu 1P-103, sterowaną hydraulicznie. Jest ona zabudowana wewnątrz ostoi lokomotywy. Przekładnia pozwala na uzyskanie trzech stopni szybkości, posiada ona hydrauliczne sterowanie biegów oraz kierunek jazdy włączany mechanicznie. Przekładnia stanowi zespół trzech par kół zębatach stale zazębionych, oraz zespół trzech mokrych sprzęgieł ciernych wielopłytkowych umieszczonych we wspólnym korpusie żeliwnym. Zmiany biegów dokonuje się przez hydrauliczne włączenie odpowiedniego sprzęgła. Do tylnej środkowej części przekładni przymocowana jest dwusekcyjna pompa olejowa, napędzana z wału napędowego od kół zębatach. Działanie układu sterowania hydraulicznego jest następujące: sekcja wysokociśnieniowa dwusekcyjnej pompy zębatej zasysa olej ze zbiornika umieszczonego na skrzyni biegów (zbiornik ten połączony jest rurą przelewową z wnętrzem skrzyni biegów) i tłoczy olej pod ciśnieniem 20 kg/cm<sup>2</sup> do obrotowego suwaka sterującego, który zależnie od ustawienia kieruje olej przewodami do odpowiednich sprzęgieł, które łączą pary kół zębatach, w wyniku czego uzyskuje się jeden z trzech biegów. Suwak ustawia się na odpowiednią pozycję przy pomocy koła zębatego, umieszczonego w budce maszynisty na wale sterowniczym oraz łańcucha Galla – jednym z kół sterowniczych znajdujących się po obu stronach osłony przekładni. Ustawienie suwaka na odpowiedni bieg (lub zero główne bądź międzybiegowe) wskazują tarcze umieszczone na wrzecionach kół sterujących. Zmiany kierunku jazdy dokonuje się mechanicznie przez przełączenie dźwigni nawrotczej w drugie skrajne położenie. Wał nawrotczy posiada dwie dźwignie sterujące umieszczone po obu stronach osłony przekładni. Przez przełożenie dźwigni nawrotczej koło zębate sprzęgłowe znajdujące się na wielokrotnie wału nawrotczym zostaje przesunięte i łączy ten wał z przeciwnym a posiadającym przeciwnie obroty talerzowym kołem zębatym. Wte-





Lokomotywa typu Ls75 w trakcie montażu na terenie FABLOK-u w Chrzanowie. Fotografia fabryczna ze zbiorów Tadeusza Suchorolskiego.

dy może nastąpić włączenie sprzęgieł odpowiadających I biegowi i rozruch lokomotywy w przeciwnym kierunku jazdy. Elementy robocze skrzyni biegów smarowane są olejem czerpanym z dolnej części skrzyni biegów. Sekcja niskociśnieniowa dwusekcyjnej pompy zębatej tłoczy olej, poprzez układ instalacji dla potrzeb smarowania przekładni pod ciśnieniem  $5 \text{ kg/cm}^2$ .

W kabinie sprzężarkowej lokomotywy zabudowana jest sprzężarka dwustopniowa typu VV-100/100 produkcji NRD otrzymująca napęd od wału napędowego skrzyni biegów przez elastyczne sprzęgło z wkładkami gumowymi i dalej przez wałek napędu sprzężarki i przekładnię pasową z trzema paskami klinowymi. Wał napędowy skrzyni biegów od strony przeciwnej w stosunku do umieszczenia sprzężarki jest połączony z silnikiem spalinowym niewyłączalnym sprzęgłem elastycznym. Przy takim połączeniu sprzężarka po-

wietrza tłoczy powietrze zawsze, gdy pracuje silnik spalinowy. Naciąg pasków klinowych sprzężarki można regulować za pomocą napinacza umocowanego przesuwnie na wsporniku głównego zbiornika powietrza.

Moment obrotowy przenoszony jest z przekładni na ślepy wał, na jego końcach nasadzone są za pomocą połączeń wpustowych dwudzielne korby, przestawione względem siebie o  $90^\circ$ . Czopy korb są połączone za pośrednictwem wiązarów z czopami korbowymi zestawów kołowych. Wiązary posiadają wprasowane tuleje brązowe stanowiące panewki czopów zestawów kołowych i korb wału ślepego. Tuleje zabezpieczone są śrubami przed ewentualnym obrotem. Łby wiązarów posiadają smarowniczki igielkowe zamykane gwintowanymi korkami. Wiązar tylny z wiązarem przednim połączony jest przegubowo poziomym sworznem. Sworzeń połączenia przegubowe-



go jest smarowany olejem ze smarowniczki knotowej. Połączenie takie umożliwia wykonywanie przez wiazary ruchów w płaszczyźnie pionowej.

Do górnych blach pomostowych ostoi lokomotywy przymocowano za pomocą śrub opartą na podkładkach gumowych kabinę silnikową, budkę maszynisty oraz kabinę sprężarkową. Kabinę silnikową oraz sprężarkową wykonano jako konstrukcję spawaną – szkieletową z kątowników, pokrytą blachą. Na bocznych oraz czołowych ścianach kabiny silnikowej oraz sprężarkowej umieszczone są poziome poręcze. Natomiast w ścianach czołowych kabin umieszczono w ich górnej części, pojedyncze reflektory sygnałowe (typu samochodowego, szkła w chromowanych ramkach). W górnej części kabiny silnikowej znajduje się wlew wody do chłodnicy oraz wlew paliwa. Do ściany czołowej budki maszynisty a także górnej części kabiny silnikowej, przymocowany jest izolowany azbestem i osłonięty zewnętrzną osłoną blaszaną tłumik. W ścianach bocznych obu kabin, a także w ścianie czołowej kabiny sprężarkowej, umieszczono tłoczone, zamknięte na klucz konduktorskie klapy. Klapy umieszczone w ścianie czołowej kabiny sprężarkowej oraz w bocznych ścianach kabiny silnikowej wyposażone są w szczeliny do chłodzenia i wentylacji podzespołów silnika oraz sprężarki. W przedniej ścianie kabiny silnikowej umieszczona jest siatka osłaniająca przed zanieczyszczeniami żaluzję chłodnicy wody oraz oleju. Zaś po obu jej stronach znajdują się szczeliny do chłodzenia i wentylacji.

Budka maszynisty o konstrukcji spawanej jest wykonana z blach stalowych, wzmocnień oraz profili giętych i tłoczonych. Opiera się ona na podkładkach gumowych i jest przymocowana za pomocą śrub do górnych blach pomostowych ostoi lokomotywy oraz do obu kabin. Wnętrze budki jest wyłożone wykładziną z płyt pilśniowych (płyty te łączone są listewkami drewnianymi), dla ocieplenia na okres zimowy. Budka posiada z boku dwoje pełnych drzwi, otwieranych do środka, posiadających stałe okna. Zamki drzwi posiadają zamknięcie na klucz konduktorski oraz dodatkowy zamek. Po obu stronach drzwi umieszczono zewnętrzne rurowe poręcze. Poręcze umieszczone z lewej strony drzwi (patrząc od strony kabiny silnikowej) stanowią również wraz z rurkami łączącymi oraz rynienkami umieszczonymi na ze-

wnętrznych krawędziach dachu, odprowadzenie wody gromadzącej się w czasie deszczu na dachu lokomotywy. Na tylnej ścianie kabiny maszynisty pomiędzy oknami przymocowana jest gwizdanka powietrzna, wyprowadzona ponad zewnętrzną krawędź dachu. W ścianach czołowych budka posiada po dwa stałe okna, natomiast w ścianach bocznych okna przesuwne. Okna umieszczone w ścianach czołowych budki wyposażone są w ręczne wycieraczki. Wszystkie okna osadzone są w ramach drewnianych, za pomocą uszczelek gumowych. Na przedniej ścianie czołowej budki (od strony kabiny silnikowej) umieszczono poręcze dla manewrowego. Po stronie kabiny sprężarkowej tę samą funkcję spełniają zewnętrzne pionowe poręcze umieszczone przy drzwiach wejściowych do budki.

Wewnątrz budki maszynisty umieszczono po obu stronach osłony przekładni dwa stanowiska sterownicze. Osłona przekładni posiada zewnętrzną podnoszoną do góry klapę rewizyjną, umożliwiającą kontrolę pracy przekładni oraz uzupełnianie oleju. Wewnątrz budki znajdują się następujące urządzenia przeznaczone do sterowania i obsługi lokomotywy oraz kontroli jej pracy: obszyte skórą koło sterownicze wału zmiany biegów (po obu stronach), dźwignie wału nawrotczego (po obu stronach), dodatkowy zawór hamulca powietrznego (po obu stronach), dźwignia regulatora obrotów silnika (po obu stronach), główny zawór hamulca powietrznego (tylko po prawej stronie), podwójny nożny zawór piasecznicy (tylko po prawej stronie), zawór gwizdanki (po obu stronach) oraz wyprowadzenie pasa napędu żaluzji. W środku budki na tablicy wskaźników i przełączników umieszczono: wskaźnik termometru odległościowego wody chłodzącej, wskaźnik termometru odległościowego oleju silnika, manometr ciśnienia oleju w układzie sterowania hydraulicznego, manometr ciśnienia oleju w układzie smarowania silnika, manometr ciśnienia oleju w układzie smarowania przekładni, woltoamperomierz do kontroli działania układu elektrycznego, obrotomierz silnika, przycisk rozrusznika elektrycznego, świetlna sygnalizacja kierunku jazdy, dwie kontrolki: zielona – jazda do przodu, czerwona – jazda do tyłu, stacyjka samochodowa z kluczykiem, przełącznik oświetlenia. Ponadto w kabinie umieszczono hermetyczne gniazdo przenośnej lampy sznurowej oraz 12-krotną skrzyn-



Tabela 5.

Wykaz lokomotyw spalinowych typu Ls75 oraz 2Ls75.

Lp.	Typ	Nr fabr.	Przebieg służby
1	Ls75	3886	28.02.1958 r. Wrocławskie Przedsiębiorstwo Obrotu Produktami Naftowymi CPN, Magazyn Techniczny Wrocław
2	Ls75	3887	20.10.1959 r. Cukrownia „Leśmierz” w Leśmierzu
3	2Ls75	5081	27.02.1960 r. „Centrostal”, Rejonowy Oddział Stali Zwykłej w Katowicach
4	2Ls75	5082	07.03.1960 r. Sochaczewskie Zakłady Ceramiki Budowlanej w Boryszewie
5	2Ls75	5083	10.03.1960 r. Zakłady Wyrobów Sanitarnych w budowie w Kole
6	2Ls75	5084	14.03.1960 r. Wrocławska Fabryka Urządzeń Mechanicznych we Wrocławiu
7	2Ls75	5085	17.03.1960 r. Zakłady Elektrod Węglowych „1 Maja” w Raciborzu
8	2Ls75	5086	29.03.1960 r. Rudnickie Zakłady Przemysłu Wapienniczego w Rudnikach k/Częstochowy —> Zakłady Urządzeń Technicznych „Zgoda” Świętochłowice +1970 r. *
9	2Ls75	5087	02.04.1960 r. Wojsko Polskie, JW 4824 Stawy k/Dębina Składnica Amunicji ok. 1960 r. —> JW 2451 Wrocław Popowice, 4-Okręgowa Składnica Intendencka
10	2Ls75	5088	09.04.1960 r. Bydgoska Żegluga na Wiśle, Port Handlowy w Poznaniu
11	2Ls75	5089	13.05.1960 r. Radomska Wytwórnia Papierosów w Radomiu 24.12.63 r. —> PKP Nasycalnia Podkładów Czeremcha +31.12.75 r. w ZNTK Wrocław
12	2Ls75	5090	25.06.1960 r. lokomotywa eksponowana na Targach Poznańskich, po zakończeniu targów zakupiona przez Zakłady Przemysłu Ziemniaczanego „Luboń” k/Poznań
13	2Ls75	5091	22.06.1960 r. Fabryka Drutu i Wyrobów z Drutu w Gliwicach
14	2Ls75	5092	04.07.1960 r. Cukrownia „Lublin” w Lublinie +28.04.84 r. złomowana w 1990 r.
15	2Ls75	5093	04.07.1960 r. Zakłady Płyt Piłśniowych „Nida” w Nidzie
16	2Ls75	5094	11.07.1960 r. Cukrownia „Łagiewniki”, Łagiewniki Dzierżoniowskie
17	2Ls75	5095	27.07.1960 r. Elewator Zbożowy w Czerwonaku, złomowana na początku lat 90.
18	2Ls75	5096	17.11.1960 r. Kępieckie Zakłady Garbarskie w Kępicach
19	2Ls75	5097	09.08.1960 r. Przedsiębiorstwo Robót Inżynierskich Przemysłu Węglowego, Sosnowiec-Jęzor.
20	2Ls75	5098	26.08.1960 r. Gdańskie Przedsiębiorstwo Obrotu Produktami Naftowymi CPN, Skład Dystrybucyjny Gdańsk Nowy Port

\* Data wyrejestrowania zbiorników hamulcowych z ewidencji Kolejowego Dozoru Technicznego

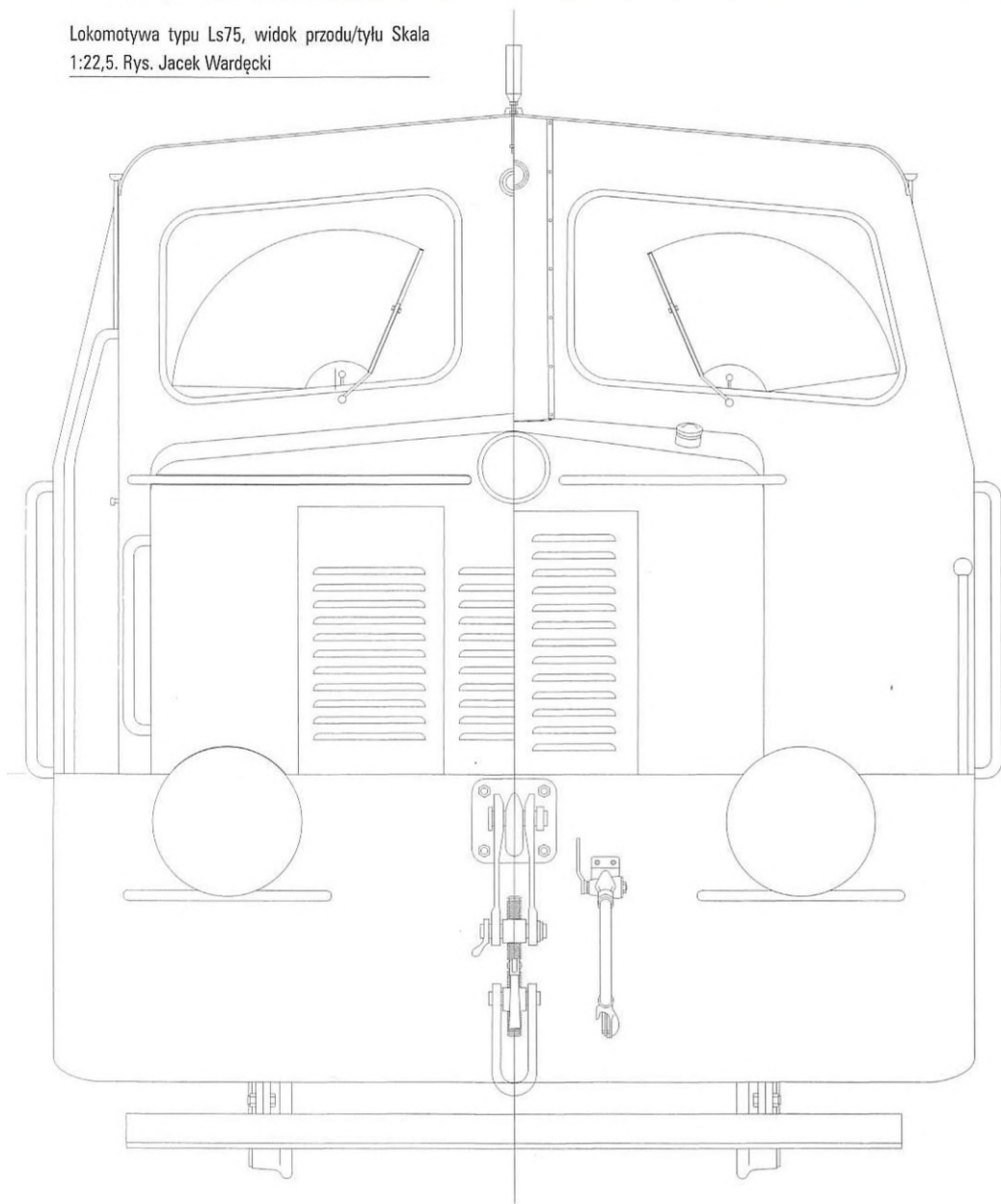


Lokomotywa typu Ls75, schemat malowania. Skala 1:87. Rys. Jacek Wardęcki

kę bezpieczników. Nad tablicą wskaźników i przełączników, umieszczona jest lampka oświetlająca przyrządy kontrolno-pomiarowe. Na czołowej ścianie budki maszynisty między oknami umieszczono dwa manometry układu hamulcowego: podwójny – przewód główny/zbiornik główny oraz pojedyn-

czy cylinder hamulcowy. Pomędzy oknami ściany czołowej budki umieszczona jest również tabliczka znamionowa z podstawowymi danymi technicznymi lokomotywy. W tylnej ścianie budki znajdują się w dolnej części: szafki na narzędzia i osobiste przybory maszynisty oraz koło pokrętne hamulca

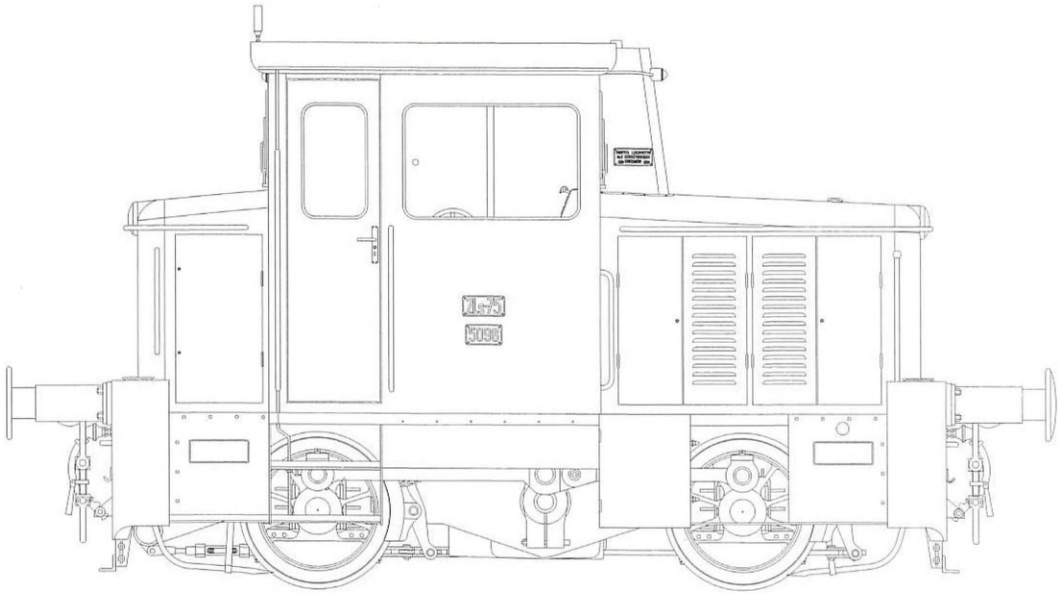
Lokomotywa typu Ls75, widok przodu/tyłu Skala  
1:22,5. Rys. Jacek Wardęcki



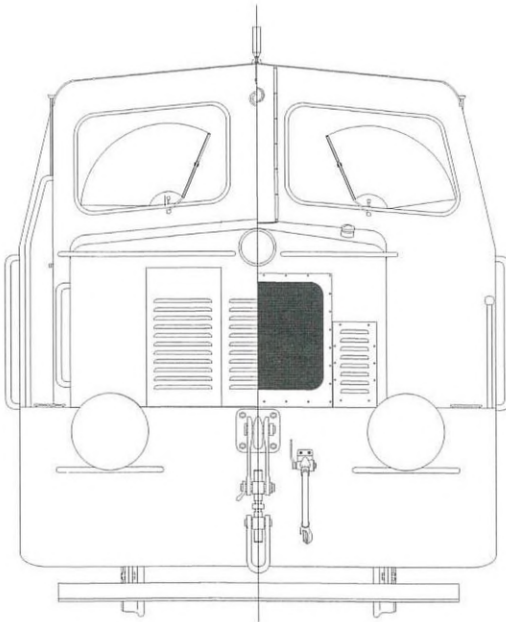
ręcznego – zabudowane wraz z przekładnią zębatą w ścianie budki z prawej strony. Przekładnia stożkowa oraz śruba hamulca ręcznego połączone są z dźwignią reakcyjną zamocowaną na wale hamulcowym. Do prawej ścianie bocznej przymocowane

jest wyłożone dermą siedzenie odchylne dla maszynisty. Z lewej strony, umieszczona jest gaśnica. Na suficie budki maszynisty zamocowano półokrągłą plafonierę oświetleniową typu wagonowego. Wewnątrz budki z prawej strony zainstalowany jest





Lokomotywa typu 2Ls75, widok z boku oraz przodu/tyłu  
Skala 1:45. Rys. Jacek Wardecki



grzejnik do ogrzewania za pomocą gorących spalin. Na rurze wydechowej odprowadzającej spaliny do tłumika znajduje się wyprowadzenie przewodu który przechodzi przez kabinę maszynisty i ponownie włącza się do układu wydechowego. Na rurze wy-

dechowej znajduje się zawór przeznaczony do uruchamiania tego grzejnika. Po przestawieniu zaworu spaliny przechodzą przez grzejnik i są odprowadzane do atmosfery przez rurę wydechową i tłumik, po ponownym przestawieniu zaworu spaliny kierowane są bezpośrednio do atmosfery przez rurę wydechową i tłumik. Podłoga w budce maszynisty wykonana jest z desek pokrytych linoleum, posiada ona klapę rewizyjną umożliwiającą wgląd oraz kontrolę pracy napędu sprężarki.

Po obu stronach lokomotywy znajdują się umieszczone poniżej pomostów stopnie, które służą do obsługi silnika i sprężarki, a podczas pracy przetokowej – dla manewrowego. Na wysokości stopni dla manewrowych, poniżej kabiny silnikowej, od strony ściany czołowej kabiny maszynisty, umieszczono po obu stronach lokomotywy skrzynie akumulatorów. Posiadają one otwierane na zewnątrz na zawiasach klapy, zamykane na dwa zapiecia zatrzaskowe. Po obu stronach kabiny silnikowej umieszczono pomosty, które z jednej strony przylegają do czołow-



nicy (na przedniej czołownicy z obu stron, umieszczone są wsporniki dla manewrowych), z drugiej zaś strony przymocowane są do skrzyń akumulatorów. Po obu stronach kabiny sprężarkowej umieszczono natomiast pomosty z jednej strony przylegające do czołownicy lokomotywy, z drugiej zaś strony do podwójnych stopni umieszczonych

pod drzwiami budki maszynisty. Poniżej górnych pomostów umieszczono w wykrojach pojedyncze stopnie. Obsługi bieżącej podzespołów w kabinach silnikowej oraz sprężarkowej dokonuje się z pomostów dla manewrowych. Zaś uzupełniania paliwa oraz wody dokonuje w górnej części kabiny silnikowej, stojąc na poziomym pomostu umiesz-

czanego po obu stronach silnika. Wszystkie pomosty oraz stopnie wykonane są z blachy żebrowanej.

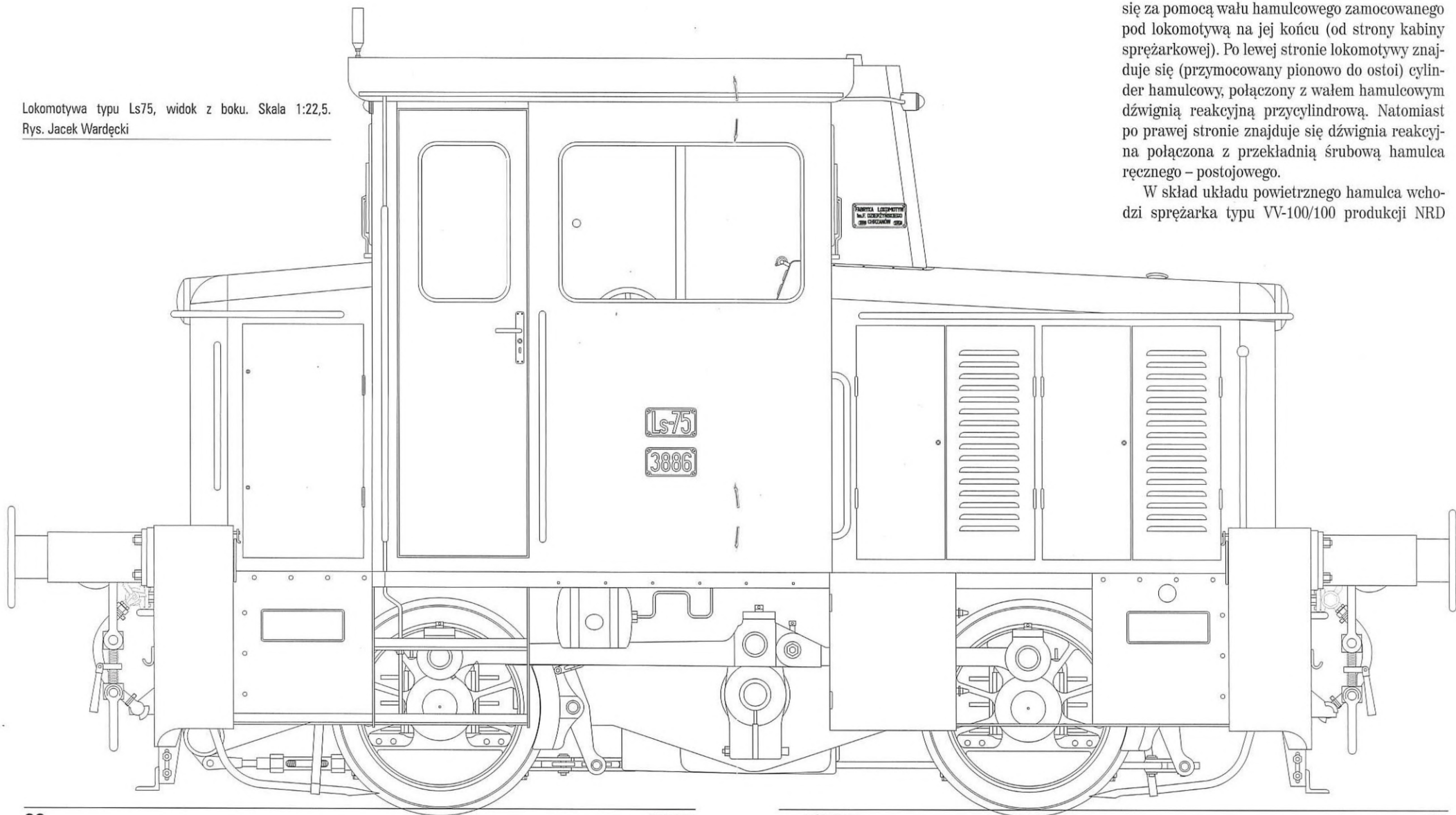
Lokomotywa wyposażona jest w hamulec systemu Knorra powietrzny – dodatkowy i zespolony oraz ręczny śrubowy – postojowy. Mechaniczna część hamulca składa się z układu: cięgieł hamulcowych, poprzecznych belek hamulcowych,

dźwigni wyrównawczych, śrub rzymskich przeznaczonych do regulacji odstępu pomiędzy klockami hamulcowymi a obręczami kół, wieszaków klocków hamulcowych, klocków hamulcowych, ułożyskowanego i przymocowanego do ostoi lokomotywy wału hamulcowego oraz z przekładni hamulca ręcznego – postojowego.

Uruchomienie hamulca lokomotywy odbywa się za pomocą wału hamulcowego zamocowanego pod lokomotywą na jej końcu (od strony kabiny sprężarkowej). Po lewej stronie lokomotywy znajduje się (przymocowany pionowo do ostoi) cylinder hamulcowy, połączony z wałem hamulcowym dźwignią reakcyjną przycylindrową. Natomiast po prawej stronie znajduje się dźwignia reakcyjna połączona z przekładnią śrubową hamulca ręcznego – postojowego.

W skład układu powietrznego hamulca wchodzi sprężarka typu VV-100/100 produkcji NRD

Lokomotywa typu Ls75, widok z boku. Skala 1:22,5.  
Rys. Jacek Wardecki





(o wydajności 750 l/min), wyposażona w: chłodnicę powietrza wraz z automatycznym zaworem odwadniającym, filtr ssący, zawór biegu luzem, odolliwacz, regulator ciśnienia, filtr, kurek odcinający oraz zawór zwrotny. Następne elementy układu powietrznego hamulca to zbiornik główny (zainstalowany w przedziale sprężarkowym) o pojemności 300 l (ciśnienie robocze 8 kg/cm<sup>2</sup>), zbiornik pomocniczy o pojemności 40 l (ciśnienie robocze 5 kg/cm<sup>2</sup>) oraz wyrównawczy (oba zabudowane pod budką maszynisty z obu stron lokomotywy), cylinder hamulcowy, główny zawór maszynisty wraz z regulatorem ciśnienia, dwa dodatkowe zawory hamulca, dwa zawory gwizdawki, gwizdawkę powietrzną (typu Ls300) podwójny nożny zawór piasecznicy, odluzniacz, zawór nagłego hamowania, manometr podwójny, manometr pojedynczy, kurki odcinające, podwójny zawór zwrotny, dwa sprzęgi hamulcowe oraz zawór rozrządczy prosty systemu Knorra typu H1K5. W skład instalacji powietrznej lokomotywy wchodzi także cztery piasecznice<sup>11)</sup> wraz z dyszami i rurami piaskowymi, podające piasek pod wszystkie koła lokomotywy oraz gwizdawka powietrzna.

Instalacja elektryczna lokomotywy jest typu samochodowego o napięciu 12 V i zasila ona dwie lampy sygnałowe wbudowane w przednie ściany kabin silnikowej oraz sprężarkowej, dwie czerwone lampki sygnału końca pociągu – przymocowane do tłumika oraz ściany czołowej budki maszynisty<sup>12)</sup>, plafonierę oświetleniową budki maszynisty, lampkę oświetlającą pulpity, dwie lampki sygnalizujące załączony kierunek jazdy oraz hermetyczne gniazdo przenośnej lampy sznurowej<sup>13)</sup>. W momencie rozruchu silnika instalacja zasila także rozrusznik elektryczny typu „Bosch” BPD6/24ARS102. W skład instalacji wchodzi także: przycisk rozrusznika, woltoamperomierz, przełączniki krańcowe do świetlnej sygnalizacji załączonego kierunku jazdy, stacyjka samochodowa z kluczykiem, przełącznik oświetlenia oraz 12-krotna skrzynka bezpieczników. Prądu do zasilania instalacji dostarczają dwa akumulatory 12 V ładowane przez prądnicę wyposażoną w regulator napięcia, napędzaną paskiem klinowym od silnika lokomotywy. Akumulatory są łączone szeregowo przez przełącznik elektromagnetyczny

w momencie rozruchu silnika i w tym momencie dają napięcie rozruchowe 24 V.

Malowanie lokomotyw typu 2Ls75 jest następujące:

- zewnętrzne powierzchnie kabiny maszynisty oraz obu kabin maszynowych – ciemnozielone,
- wewnętrzne powierzchnie kabin maszynowych – jasnoszare,
- czołownice, obramowanie pomostów i kabiny maszynisty, koła bosa, wiązary, ślepy wał, rączki zaworów, kurków i cięgieł – ciemnoczerwone,
- podwozie, pomosty, stopnie, poręcze, zderzaki, sprzęgi, układ hamulca – czarne,
- wewnętrzne ściany kabiny maszynisty oraz osłony skrzyni biegów w kabinie maszynisty od podłogi do poziomu okien – ciemnoseledynowe,
- ściany od dolnej krawędzi okien do sufitu – jasnoseledynowe,
- sufit – biały,
- listwy drewniane – orzech ciemny,
- zewnętrzne powierzchnie korpusu skrzyni biegów (wraz ze zbiornikiem oleju) – jasnoszare,
- przewody i urządzenia układu smarowania silnika i skrzyni biegów – orzech ciemny,
- przewody i urządzenia układu chłodzenia (ogrzewania) – zieleń soczysta,
- przewody i urządzenia układu paliwowego – jasnożółte,
- przewody i urządzenia sterowania hydraulicznego – ciemnoczerwone,
- przewody i urządzenia układu powietrznego – błękitne,
- napisy, obręcze kół – białe,
- poręcze, wsporniki, uchwyty – fabrycznie malowano na kolor czarny, po naprawach malowano na kolor biały,
- ramki reflektorów – chromowane,
- wiązary fabrycznie nie były malowane – poleowano je uzyskując naturalny połysk metalu, po naprawach malowano na kolor czerwony.

Lokomotywy typu 2Ls75 posiadały dwie tabliczki fabryczne o treści Fabryka Lokomotyw im. F. Dzierżyńskiego Chrzanów, nr fabryczny, rok budowy (umieszczone z obu stron osłony tłumika) z wybitym numerem fabrycznym i rokiem produk-



cji. Natomiast na obu ścianach bocznych budki maszynisty umieszczone były jedna nad drugą po dwie tabliczki – z każdej strony lokomotywy. Pierwsza umieszczona wyżej z oznaczeniem typu 2Ls75 oraz druga umieszczona poniżej z numerem fabrycznym lokomotywy. Wszystkie tabliczki wykonane były z lekkiego metalu, tło malowano czarnym lakierem, natomiast napisy oraz obwódki były polerowane. Na dole budki maszynisty z obu stron umieszczone były napisy wykonane białą farbą: „Ciężar 16 t” oraz data ostatniej naprawy wraz z nazwą ZNTK wykonujących naprawę. Malowanie lokomotywy wojskowej 2Ls75-5087 w niczym nie odbiegało od malowania lokomotyw przemysłowych, jedynie dodatkowo namalowano cechę WP. Od około 1975 r. na lokomotywie tej (na budce maszynisty) umieszczono dodatkowo serię (01) oraz numer wojskowy.

*Zbigniew Tucholski*

#### Przypisy

- 1) Lokomotywę Ls75 zaprojektowano zgodnie z Uchwałą Prezydium Rządu Nr 623 z dnia 6.10.56 r. w sprawie sporządzania i zatwierdzania dokumentacji techniczno-ruchowej dla nowo budowanych maszyn.
- 2) Jeden zestaw kołowy był pozbawiony koła zębatego, przeznaczonego w lokomotywach Ls40 do przekazywania napędu bezpośrednio ze skrzyni biegów na oś napędową.
- 3) Dokumentację tą uratowała przed zniszczeniem przez Niemców w okresie okupacji konspiracyjna grupa pracowników Fabloku kierowana przez inż. Klemensa Sieleckiego.
- 4) Sprężarki tego typu były stosowane także w lokomotywach typu Ls300 (SM30) pierwszego wykonania.
- 5) Początkowo zamierzano zastosować sterowanie pneumatyczne przekładni lokomotyw Ls75. Planowano jednak że lokomotywy budowane dla przemysłu posiadać będą jedynie hamulec ręczny, z tego względu zrezygnowano ze sterowania pneumatycznego i zastosowano sterowanie hydrauliczne. Wszystkie lokomotywy Ls75 wyposażono w hamulec powietrzny dodatkowy oraz zespolony.
- 6) W 1958 wykonano także prototyp lokomotywy typu Ls150.
- 7) Zamiarów tych nie zrealizowano, do napędu lokomotyw 2Ls75 zastosowano silniki typu S-324HL o mocy 75 KM.
- 8) Wojsko Polskie, 4-Okręgowa Składnica Intendencka - J.W. 2451 Wrocław Popowice.

- 9) Lokomotywę tą odnalazł swego czasu p. Marek Torzewski z Gniezna.
- 10) Uwaga !, opis techniczny dotyczy tylko lokomotywy typu 2Ls75
- 11) W lokomotywach Ls75/2Ls75 stosowano dysze piaszczynic tego samego typu jak stosowane w lokomotywach Ls300.
- 12) Umieszczenie pojedynczych reflektorów oraz świetlnych sygnałów końca pociągu, było w rażącej sprzeczności z obowiązującą wówczas Instrukcją o sygnalizacji na P.K.P. E1, zatwierdzonej zarządzeniem Ministra Kolei z dnia 16 grudnia 1954 roku.
- 13) W lokomotywach 2Ls75 stosowano lampę przenośną tego samego typu jak wykorzystywane w lokomotywach typu Ls300.

#### Bibliografia

1. Dokumentacja odbiorcza lokomotywy Ls75-5092, (ze zbiorów p. Macieja Trębickiego),
2. Projekt lokomotywy spalinowej Ls75, Fablok-Chrzanów 1956 r.,
3. Projekt wstępny lokomotywy spalinowej serii Ls150 o mocy 150 KM, Fablok-Chrzanów. (rysunki zestawieniowe części mechanicznej i powietrznej hamulca lokomotywy typu Ls75)
4. Charakterystyki, opisy techniczne, spisy rysunków, Fablok-Chrzanów,
5. CBK PTK Poznań, Wykaz aktualnych charakterystyk taboru kolejowego,
6. Rysunek przekrojowy lokomotywy Ls75, Fablok-Chrzanów,
7. Przegląd mechaniczny 1959 r., Zeszyt 24,
8. WSW Andrychów, Silniki spalinowe S-322, S-323, S-324, S-326 (instrukcja obsługi),
9. Rysunki projektowe i wykresy trakcyjne lokomotyw spalinowych i spalinowo-elektrycznych, Fablok-Chrzanów,
10. Wykaz lokomotyw spalinowych Ls75/2Ls75, Fablok-Chrzanów, ze zb. p. Tomasza Roszaka.
11. Notatki własne dotyczące lokomotyw Ls75/2Ls75 z przemysłu oraz ewidencja taboru wojskowego Śląskiego Okręgu Wojskowego.
12. Ministerstwo Komunikacji, RN-59 Tabor kolejowy, Słownictwo części parowozowych i tendrowych, Warszawa 1960 r.
13. E1 Instrukcja o sygnalizacji na Polskich Kolejach Państwowych, zatwierdzona zarządzeniem Ministra Kolei z dnia 16 grudnia 1954 r., wydanie 1958 r.
14. MON, Szef. Kom. 40/66, Instrukcja budowy i eksploatacji lokomotywy spalinowej Ls150 (SM03), Warszawa 1967 r.
15. J. Obremski, Lokomotywy spalinowe serii SM03, Warszawa 1973 r.

# KOLEJOWE ARCHIWUM

## WSCHODNIOKARPACKIE KOLEJKI LEŚNE

Poniżej prezentujemy 3 notatki i 3 artykuły źródłowe poświęcone kolejom leśnym w Karpatach Wschodnich, zaczerpnięte z przedwojennej prasy, oraz 3 taryfy opublikowane w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych. W tekstach zachowano oryginalną pisownię.

Pierwszy artykuł wydrukowano w 1935 r. w „Gazecie Polskiej”, nr 165 z 16 czerwca, s. 10.

### Kolejki leśne w Karpatach Wschodnich

Niezwykłe walory turystyczne Karpat Wschodnich są powszechnie znane i uznane. Pokryte gęstą puszczą i zamieszkałe przez ludność o bardzo archaicznych obyczajach, kryją w sobie nieskończoną moc najwymyślniejszych atrakcyj turystycznych. Mieszkańcy jej – zwłaszcza bajecznie kolorowy lud Huculów – to żywe eksponaty muzeum etnograficznego. Gdzieś na świecie ludzie latają na samolotach, słuchają radja, chodzą do kina; w zapadłych kątach karpaccich obywają się nawet bez pieca. Jak za króla Ćwieczka, rodzina Hucuła grzeje pięty przy ognisku rozpalonem po Jaremczu, w kiepsko zabudowującej się Worochcie oraz kilku mniej renomowanych miejscowościach. Przytem letnicy nadpruciańscy siedzą przeważnie kamieniem w swojej dusznej dolinie, mało co wiedząc o czarownym świecie gór.

Ostatnio wiele się mówi i pisze o Huculszczyźnie, o konieczności skierowania masowego ruchu turystycznego na teren Karpat Wschodnich. Wszelkie te jednak projekty przebrzmiały bez echa, jeśli nie rozwiążemy problemu dogodnej komunikacji między końcowymi stacjami kolejowymi na Podkarpaciu a właściwymi Karpatami. Ostatnio wydział turystyki Ministerstwa Komunikacji zainteresował się tą kwestją i wysuwa ciekawą koncepcję użytkowania dla ruchu turystycznego karpaccich kolejek leśnych.

Kolejki karpaccie, których długość przekracza 400 kilometrów, łączą szereg końcowych szerokotorowych stacyj podgórskich z wnętrzem Karpat

Wschodnich. Biegają one dosyć ostro pod górę. Różnica poziomów stacji początkowej i końcowej dochodzi niekiedy do 700 metrów. W drodze powrotnej pociągi kolejki są popychane niejednokrotnie samą tylko siłą bezwładności.

Kolejki budowano tylko dla transportowania drzewa ściętego w górach do tartaków w dolinach. O przewożeniu pasażerów nie myślano. Surowe regulaminy zakazują na wszystkich niemal kolejkach wożenia podróży. Jedynie w drodze łaski zgadzają się poszczególne dyrekcje na przewiezienie jakiejś wycieczki. Naturalnie i w tym wypadku turysta, podróżujący kolejką, stanowi dodatek do transportów drzewa.

Wydział turystyki Ministerstwa Komunikacji nawiązał kontakt z dyrekcjami kolejek podkarpaccich i omówił z nimi sprawę uruchomienia już w najbliższych tygodniach ruchu pasażerskiego, opartego na regularnych rozkładach jazdy. Dyrekcje odniosły się do inicjatywy przychylnie i prawdopodobnie już w niedługim czasie podkarpaccie kolejki leśne staną użytkowane do ruchu turystycznego.

Następujące kolejki wchodzi w rachubę:

- Biegająca doliną Prutu kolejka Worochta – Foraszczanka (długość 14 km), udostępniająca dla turystyki pasmo Czarnohory z najwyższym szczytem Howerlą (2058).
- Linja Mikuliczyn – Polanica Czemegowska (około 18 km) udostępniająca grupę Beskidów Huculskich z najwyższym szczytem Hordie (1478) i Łysiną Kosmacką (1464).
- Linja Nadwórna – Rafajłowa (około 33 km) biegająca doliną Czarnej Bystrzycy w głąb Gorganów Wschodnich, udostępniająca Doboszanek, pasmo Czarnej Połoniny oraz najwyższy szczyt Gorganów – Sywulę (1836 m). Linja ta ma rozgałęzienia wiodące do malowniczych dolin Zielenicy oraz Dowżyńca. Kolejka udostępnia m. innemu, słynną przełęcz Patyrską, tak dobrze znaną z historii Legionów Polskich.
- Linja Brosznów – Osmołada (ponad 50 km) biegająca doliną Łomnicy w głąb Gorganów Centralnych, udostępniająca, oprócz ciekawych partij górskich, również i źródła mineralne w Podlutem.
- Linja Wygoda – Świca (30 km) biegająca doliną Świcy w głąb Gorganów Zachodnich.



Uruchomienie tych kolejek umożliwi szerokim rzeszom turystów i letników polskich rozkoszowanie się cudami przyrody karpackiej i zbliży do reszty Polski tę tak jeszcze dziką a zarazem czarnie równie piękną krainę.

*Bohdan Teofil Lepecki*

Drugi artykuł pochodzi z wydawnictwa „Turystyka w Karpatach Polskich”, Warszawa 1935 r.

## **Wschodnio-Karpackie wąskotorowe kolejki leśne**

Na Zjeździe w sprawie rozwoju turystyki, uzdrowisk i letnisk w Karpatach Polskich w Jaremczu w 1934 r. uchwalono w dziedzinie ruchu osobowego na wąskotorowych kolejach leśnych w Karpatach, następujące postulaty:

- 1) Zjazd uważa za konieczne wyzyskanie kolejek leśnych dla celów turystycznych przez:
    - a) stopniowe przystosowanie tych linii do normalnego ruchu osobowego,
    - b) ogłaszanie rozkładu jazdy i włączenia go do rozkładu jazdy ogólnego PKP.
  - 2) Zjazd uważa za pożądane, ażeby tory kolejek wąskotorowych były doprowadzone do stacji kolei normalnych, jak np. w Worochocie,
  - 3) Zjazd uważa za pożądane uruchomienie ruchu osobowego na kolejach leśnych w pierwszym rzędzie:
    - a) Worochoć – Foreszczenka,
    - b) Nadwórna – Rafajłowa,
    - c) Broszniów – Osmoła – Jala,
    - d) Wygoda – Ludwikówka – Świca,
 oraz zaopatrzenie tych kolejek w wagony osobowe.
- Ponadto uważa Zjazd za celowe zaprowadzenie ruchu osobowego na innych leśnych kolejkach na terenie Karpat Wschodnich, a mianowicie:
- e) Mikuliczyn – Polanica,
  - f) Broszniów – Perehińsko – Porohy,
  - g) Krechowice – Suchodół z odgałęzieniem do Ilemni,
  - h) Bolechów – Polanica,
  - i) Skole – Korostów – Butywała,

- j) Synowódzko – Mallmanstal,
- k) Sokoliki – Ustrzyki Górne.

Na wszystkich tych kolejkach winien być zaprowadzony regularny ruch pasażerski także i w dnie świąteczne, za opłatą z dostosowaniem go do rozkładu jazdy PKP.

- 4) Zjazd wyraża przekonanie, że w planie rozbudowy sieci kolejek wąskotorowych powinny być uwzględnione ze względów turystycznych i letniskowych w pierwszym rzędzie następujące linie:

- a) Kuty – Uścieryki – Żabie – Burkut z odgałęzieniem Uścieryki – Hrynawa (doliny Czarnego i Białego Czeremoszu).
- b) Doliną Stryja od Rybnika w kierunku południowo-zachodnim do stacji kolejowej normalnotorowej Jawora (linja Sambor – Sianki),
- c) Połączenie Ustrzyk Górnych przez Wetlinę z Cisną. Dzięki tej ostatniej powstałaby długa linja kolejki wąskotorowej pierwszorzędnej wartości turystycznej, łącząca Łupków z Sokolikami przy linii kolejowej Sambor – Sianki, co miałoby również donieść znaczenie dla tej okolicy.

Równocześnie na zjeździe w Jaremczu uchwalono pod adresem Ministerstwa Komunikacji postulat, by wdrożyło akcję celem realizacji dezyderatów Zjazdu, mając na uwadze w pierwszym rzędzie sprawę wyzyskania kolejek leśnych dla celów turystycznych.

Wydział Turystyki zebrał potrzebne materiały informacyjne, dotyczące poszczególnych punktów Zjazdu w Jaremczu, podtrzymując jako najbardziej realne i celowe następujące postulaty.

Wprowadzenie normalnego ruchu osobowego w pierwszym rzędzie na kolejach leśnych:

- a) Worochoć – Foreszczenka,
- b) Mikuliczyn – Polanica,
- c) Nadwórna – Rafajłowa,
- d) Broszniów – Osmoła,
- e) Broszniów – Porohy,
- f) Wygoda – Świca,
- g) Synowódzko – Mallmanstal.

Z wyżej wymienionych wąskotorowych kolejek leśnych pod zarządem Naczelnej Dyrekcji Lasów Państwowych pozostają koleje Worochoć – Foresz-



[illegible]

**Uwagi:**

a) **Poc. bezpór.** Warszawa Gl.—Worochna kursuje z Warszawy od 26.VI.

b) **Kursuje 25.VIII — 2.IX.**

c) " w dnle **współczesne 27.VI — 22.VIII.**

d) " do 25.VI.

e) " 26.VI — 5.IX.

f) " 26.VI — 4.IX.

g) " w dnle nauki szkolnej oraz 22, 23, 24, 1 25.VI.

h) **Pociąg kolekt. jedyn. Worochta—Foreszczanka kursują tylko w dnle współczesne i w czwartki.**

**Wagony bezpośrednie:**  
Lwów — Worochta kl. 2. 3. poc. 3115.  
Warszawa — Worochta kl. 2.3. poc. 3121 lub 3121a.

[illegible]

uwagi:

a) Otwarty do 30.IX.  
b) Poc. bezpór. Worochta – Warszawa Gdańska kurs. z Worochty 27.VI–5.IX.  
c) Kursje 25.VIII–2.IX.  
d) " w dnie świąteczne 27.VI–22.VIII.  
e) " do 25.VI.  
f) " 26.VI–5.IX.  
g) " w dnie nauki szkolnej oraz 22, 23, 24 i 25.VI.  
h) 27.VI–5.IX.

Wagony bezpośrednio:

37	Nadwórna	♀	..... p	5 31	—	8 32	—	11 51	—	20 04	—
33	Nadwórna	kojalka	o	6 15*	—	9 00*	—	—	—	—	—
0	Rafajłowa	leśna	p	8 45*	—	12 30*	—	—	—	—	—
37	Nadwórna	♀	..... o	5 31	—	8 33	—	11 52	—	20 05	—
58	Nadwórna	♀	..... p	6 40	—	9 04	—	16 09	—	19 33	—
0	Rafajłowa	kojalka	o	—	—	—	—	—	—	15 30	16 20
53	Nadwórna	leśna	p	—	—	—	—	—	—	17 00	18 50
58	Nadwórna	♀	..... o	6 41	—	9 07	—	16 10	—	19 34	—



**STALOWE  
SZLAKI**

## Koleje wąskotorowe w Karpatach Wschodnich.

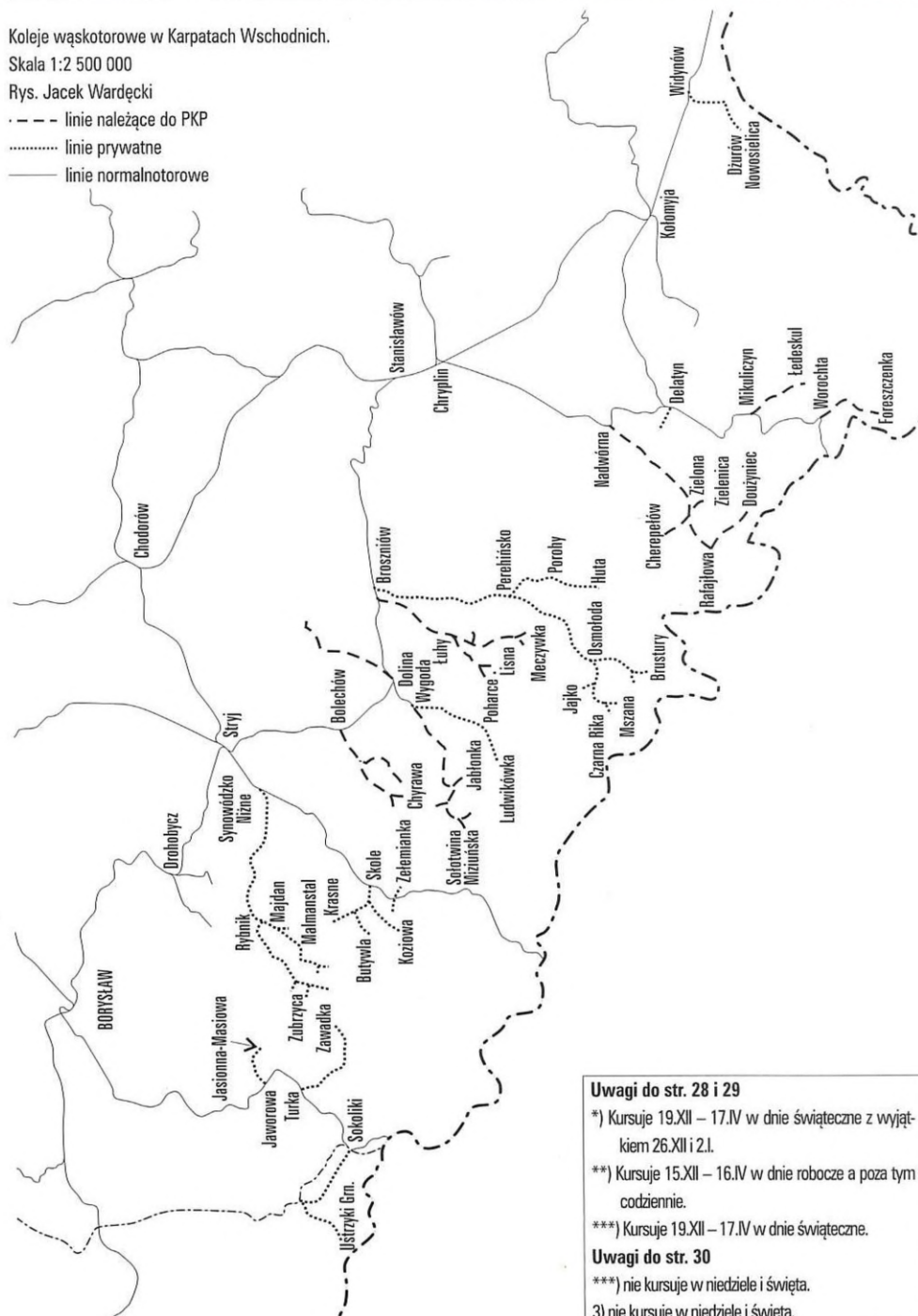
Skala 1:2 500 000

Rys. Jacek Wardęcki

- - - linie należące do PKP

..... linie prywatne

— linie normalnotorowe

**Uwagi do str. 28 i 29**

\*) Kursuje 19.XII – 17.IV w dniu świąteczne z wyjątkiem 26.XII i 2.I.

\*\*) Kursuje 15.XII – 16.IV w dniu robocze a poza tym codziennie.

\*\*\*) Kursuje 19.XII – 17.IV w dniu świąteczne.

**Uwagi do str. 30**

\*\*\*\*) nie kursuje w niedziele i święta.

3) nie kursuje w niedziele i święta.



czenska, Mikuliczyn – Polanica, Nadwórna – Rafajłowa i Bolechów – Polanica, wszystkie zaś inne są pod zarządem firm prywatnych.

Ruch osobowy posiada na razie nieoficjalnie tylko kolej leśna Worochta – Foreszczenka, na której wskutek usilnych zabiegów towarzystw turystycznych Ministerstwo Rolnictwa zgodziło się na tymczasowe prowadzenie ruchu osobowego dla celów turystycznych.

Wprowadzenie ruchu osobowego także i na innych wyżej wymienionych liniach kolejek leśnych winno być jak najszybciej przeprowadzone a to z uwagi na potrzeby turystyki letniej i zimowej, jako też w celu zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych miejscowej ludności, oraz umożliwienia letnikom dojazdów do miejscowości, położonych wzdłuż linii kolejek leśnych.

Sprawa jest obecnie o tyle łatwiejsza do przeprowadzenia, że w międzyczasie wyszła ustawa, z dnia 18 marca 1935 r., która dozwala na wykonywanie przewozu osób kolejami użytku prywatnego na podstawie pozwolenia Ministra Komunikacji jeżeli tego wymagają potrzeby komunikacyjne ludności okolicznej lub względy turystyczne. (Dziennik Ustaw nr 42, z dnia 06.IV.1935, poz. 164).

Kwestje używania kolejek leśnych w obrębie Karpat Wschodnich dla ruchu osobowego jest sprawą nie cierpiącą zwłoki, nie tylko z uwagi na wzmagający się obecnie ruch turystyczny w tamtejszą część gór, ale przede wszystkim ze względu na brak innych arterij komunikacyjnych, które by umożliwiły dotarcie do tych gór przy użyciu aut względnie autobusów. W obecnej chwili wskutek braku odpowiednich dróg, możność przedostania się w niektóre zakątki Karpat Wschodnich bez użycia kolejek leśnych jest dla szerokich rzesz turystów utrudniona, a to pociąga za sobą osłabienie ruchu turystycznego w schroniskach i schronach, które budowane są przez towarzystwa turystyczne wielkim nakładem pracy i poświęcenia. Dla orjentacji podaje się, że na odcinku od doliny Świcy czynnych jest obecnie 10 zagospodarowanych schronisk o 600 miejscach. W stadium zaś budowy znajduje się tam cały szereg nowych schronisk, o których dzisiaj szeroko mówiono.

Nadmienić w końcu należy i to, że w interesie obronności Państwa stan kolejek leśnych w Kar-

patach Wschodnich oraz zdolność do przewozu osób powinna być pieczołowicie utrzymywana.

W uwzględnieniu stanu faktycznego możliwości prawnych i finansowych w tej dziedzinie proponuję przyjęcie następujących wniosków:

Nr 48. „Zjazd stwierdza z radością fakt wydania ustawy z dnia 18 marca 1935 r. o wykonywaniu przewozu osób kolejami użytku prywatnego na podstawie pozwolenia Ministra Komunikacji, jeżeli tego wymagają potrzeby komunikacyjne ludności okolicznej, lub względy turystyczne.”

Nr 49. „W myśl wspomnianej ustawy Zjazd uprasza Pana Ministra Komunikacji, aby w udzielonych pozwoleniach unormował warunki wykonywania przewozu osób w sposób jak najbardziej odpowiadający potrzebom turystów, narciarzy, letników i ludności okolicznej.”

Nr 50. „Zjazd uprasza Ministerstwo rolnictwa (Naczelną Dyрекję Lasów Państwowych), oraz firmy Glesinger, Sylwinia i Godulla by na terenie Karpat zarządziły udostępnienie ich kolejek leśnych dla przewozu osób, przystosowując je do potrzeb i postulatów turystyki.”

Nr 51. „Zjazd uważa za najpilniejsze wprowadzenie ruchu osobowego na wąskotorowych liniach leśnych:

- a) Worochta – Foreszczenka,
- b) Mikuliczyn – Polanica Czemegowska,
- c) Nadwórna – Rafajłowa,
- d) Brosznów – Osmołoda,
- e) Brosznów – Porohy,
- n) Wygoda – Świca,
- g) Bolechów – Polanica,
- h) Synowódzko – Mallmansthal”.

Nr 52. „Zjazd uprasza o dostosowanie rozkładów jazdy na wąskotorowych kolejach leśnych, na których wprowadzony będzie ruch osobowy, do połączeń kolejowych PKP”.

Nr 53. „Zjazd uważa za pożądane, by rozkłady jazdy na kolejach wąskotorowych ogłaszano w Urzędowym Rozkładzie Jazdy PKP”.

Nr 54. „Zjazd, mając na uwadze bezpieczeństwo i regularność ruchu, prosi, by Naczelną Dyрекję Lasów Państwowych i zainteresowane firmy prywatne zajęły się prowadzeniem ruchu osobowego na wąskotorowych kolejach leśnych we własnym zarządzie”.

Nr 55. „Zjazd prosi Naczelną Dyрекję Lasów Państwowych i zainteresowane firmy prywatne, by jak najrychlej wniosły do Ministerstwa Komunikacji prośby o udzielenie im pozwolenia na przewóz osób ich wąskotorowymi kolejami leśnymi, oraz by poczyniły kroki w Ministerstwie Komunikacji o wydzierżawienie im odpowiednich wagonów osobowych. Porą zimową winny one być zaopatrzone w piecyki, względnie w odpowiednie przewody do ogrzewania”.

Dr Szatkowski stwierdził, że Min. Komunikacji uznaje zagadnienie otwarcia ruchu osobowego na kolejach wąskotorowych w Karpatach za jeden z ważniejszych postulatów, w dziedzinie ożywienia ruchu turystycznego i letniskowego w Karpatach Wschodnich. Otrzymała się w tej sprawie konferencja z zainteresowanymi czynnikami w dniu 8 maja następna ma się odbyć jeszcze w ciągu maja, a omówione będą na niej w sposób definitywny rozmaite zagadnienia i postulaty, od realizacji których zależy otwarcie ruchu osobowego. Ma nadzieję, że możliwie jeszcze w lecie r. b. a najpóźniej w sezonie zimowym będzie się na kolejach wąskotorowych odbywał regularny ruch osobowy. Istnieje zamiar dodawania wagonów osobowych do pociągów gospodarczych z drzewem. Ruch tych pociągów ma się odbywać na podstawie stałego rozkładu jazdy. Na najważniejszej z tych linii z Nadwórnej do Rafajłowej mają kursować wozy motorowe. Być może, że tego rodzaju wozy będą kursować też na liniach do Osmoły i w dolinie Świcy. Zarówno dyrekcja lasów państwowych jak i właściciele kolejek prywatnych odnoszą się przychylnie do tej sprawy.

P. Kulman wyraził życzenie, aby pociągi z Foreszczanki do Worochty odchodziły w pewnych oznaczonych porach, gdyż obecnie turyści czekają w Foreszczance po kilka godzin na pociąg, nie wiedząc kiedy odejdzie. Pożądane byłoby też zaprowadzenie telefonów szczególnie ze schronisk do stacji końcowych, aby się było można zapytać o porę odjazdu pociągu.

Insp. Buchta zwraca uwagę, że od ustawy z 18 marca do uruchomienia ruchu osobowego na kolejach wschodniokarpackich pozostaje jeszcze bardzo daleka droga. Komisje, które badają sprawę z ramienia Min. Komunikacji stawiają warunki

techniczne, których realizacja byłaby bardzo kosztowna dla właścicieli kolejek, stwierdzając, że warunki te wynikają z konwencji międzynarodowej. Poza tym pozostaje kwestia ubezpieczeń, która też może narazić właścicieli kolejek na wielkie wydatki. Wobec tych trudności przypuszcza, że regularny ruch osobowy na kolejkach jeszcze nie będzie szybko otwarty.

P. Gryczuk zaznaczył na podstawie badania tej sprawy i konferencji z właścicielami, że na kolejce Broszniów – Osmoły należącej do firmy Glesingera godzą się wprowadzić na przewóz, ale nie na podstawie oficjalnego rozkładu jazdy i podania do Min. Komunikacji. Warunki bowiem postawione odnośnie do poprawy i przebudowy toru o ile miałyby być wypełnione naraziłyby firmę na wydatek około 1 miliona złotych. Turyści zatem na tej linii będą przewożeni zwykłymi pociągami gospodarczymi względnie wozem motorowym lub drewną z zwrotem kosztów uruchomienia wozów lub drewny.

Plk. Srokowski zaproponował, żeby codzienny ruch osobowy uruchomić również na kolejce Łupków – Cisna.

Dr Orłowicz uwzględniając znaczne trudności na jakie natrafia uruchomienie ruchu osobowego na kolejach wąskotorowych ze względu na ich nieodpowiednią budowę, uważa za pożądane aby nowe kolejki wąskotorowe w Karpatach, budowane dla celów gospodarczych, budowano w ten sposób, aby przewidywano uruchomienie na nich także ruchu osobowego. Dotyczy to zatem także budowy zapowiadzianej kolei Nowy Targ – Czorsztyn Kluczkowce, która będzie mieć duże znaczenie dla przewozu turystów w Pieniny. Stawia wobec tego następujący wniosek:

Nr 56. „Wobec zapowiedzi budowy kolei wąskotorowej z Nowego Targu do Kluczkowca dla eksploatacji kamieniołomów andezytu Zjazd uważa za pożądane, aby ze względu na znaczenie jakie kolej ta może mieć dla przewozu turystów jadących w Pieniny, letników i gości kąpielowych, zbudowano ją w ten sposób, aby można na niej uruchomić regularny ruch osobowy.”

Przewodniczący uznał wnioski zgłoszone przez referenta oraz w czasie dyskusji za przyjęte przez Zjazd.

referat *Igora Czajkowskiego*



Diennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych nr 33 z 1935 r., poz. 455

## **Taryfa na przewóz osób koleją leśną Brosznów – Perehińsko – Osmołoda**

Z ważnością od dnia 1 września 1935 r. wchodzi w życie taryfa na przewóz osób koleją leśną Brosznów – Perehińsko – Osmołoda, o brzmieniu następującem:

### **§1. Obszar ważności taryfy.**

Taryfa niniejsza obowiązuje przy przewozie osób na kolei leśnej Brosznów – Perehińsko – Osmołoda

### **§2. Zasady obliczania opłat.**

Opłatę za przejazd osób oblicza się na zasadzie przepisów o przewozie osób kolejami użytku prywatnego (Dz. T. i Z. K. z r. 1935 Nr 32, poz. 433) oraz niniejszych postanowień taryfowych, przy zastosowaniu tabel opłat podanych poniżej.

### **§3. Opłaty za przejazd.**

1. Opłaty normalne za przejazd osób podane są w tabeli pierwszej. Opłaty za przejazd dzieci (§6 Przepisów Przewozowych) wynoszą połowę opłat, podanych w tej tabeli.
2. Opłaty za przejazd osób, które korzystają z ulg taryfowych, podane są w tabelach drugiej, trzeciej i czwartej taryfy. Postanowienia o ulgach taryfowych ustalają w poszczególnych przypadkach, które tabele opłat mają zastosowanie.
3. Opłaty za przewóz psów wynoszą połowę opłat podanych w tabeli pierwszej.

### **§4. Zasady ogólne stosowania ulg przejazdowych.**

1. Ulgi taryfowe stosuje się na podstawie ustalonych legitymacyj, zaświadczeń lub zgłoszeń z zachowaniem przepisów obowiązujących dla poszczególnych ulg, objętych niniejszą taryfą.
2. Legitymacje i zaświadczenia stanowią nieodłączną część biletu ulgowego na przejazd i służą jako dowód usprawiedliwiający ulgę.
3. Przejazdy większych grup podróżnych powinny być zgłoszone w Zarządzie kolei leśnej co najmniej na 12 godzin przed zamierzonym wyjazdem. Zgłoszenie późniejsze może być uwzględnione, jeżeli nie zajdą trudności ruchowo-techniczne.

4. Na przejazd grupowy wydaje się bilet zbiorowy, poatem można wymagać ażeby każda osoba, należąca do grupy, posiadała wydany bezpłatnie bilet kontrolny, który łącznie z biletem zbiorowym stanowi dowód, uprawniający do przejazdu.

### **§5. Przejazdy grupowe członków towarzystw turystycznych.**

#### **1. Uprawnieni:**

Członkowie następujących towarzystw turystycznych, odbywający wspólne podróże w celach turystycznych i sportowych:

- a) Polskie Towarzystwo Tatrzańskie
- b) Polskie Towarzystwo Turystyczno Krajoznawcze
- c) Towarzystwo Turystyczne „Beskidenern”
- d) Polski Związek Narciarski
- e) Polski Związek Kajakowy

#### **2. Warunki stosowania:**

Ulgę stosuje się po okazaniu ważnych legitymacyj członkowskich wymienionego w p. 1 Towarzystwa, jeżeli dana grupa składa się co najmniej z 5 osób.

#### **3. Opłaty:**

Opłata pobierana jest za przejazd według tabeli drugiej za rzeczywistą ilość osób jadących, najmniej jednak za 5 osób.

### **§6. Przejazdy grupowe członków innych towarzystw turystycznych, krajoznawczych, sportowych i t. p.**

#### **1. Uprawnieni:**

Członkowie legalizowanych towarzystw, przy wspólnych podróżach w celach turystycznych, krajoznawczych i sportowych.

#### **2. Warunki stosowania:**

Ulgę stosuje się na podstawie pisemnego zgłoszenia Zarządu Towarzystwa po przedstawieniu legitymacyj członkowskich, jeżeli dana grupa składa się co najmniej z 10 osób.

#### **3. Opłaty:**

Opłaty za przejazd pobiera się według tabeli drugiej za rzeczywistą ilość jadących, najmniej jednak za 10 osób.

### **§7. Przejazdy zbiorowe wycieczek szkolnych pod nadzorem personelu wychowawczego.**

#### **1. Uprawnieni:**

- a) wychowawcy (wychowawice) wszelkich zakładów naukowych,
  - b) wychowawcy (wychowawice) ochronek, burs i t. p. instytucji o charakterze zakładów wychowawczych,
  - c) członkowie czynni związków harcerskich w wieku do lat 21.
2. Warunki stosowania:  
Ulgę stosuje się na podstawie, pisemnego zgłoszenia kierownictwa zakładu naukowego względnie danej instytucji. Zgłoszenie ma być zaopatrzone w pieczęć i podpis kierownictwa (komendy harcerskiej). Grupa powinna składać się conajmniej z 10 osób.
3. Opłaty:  
Opłaty za przejazd pobiera się wedle tabeli trzeciej, za rzeczywistą ilość jadących, najmniej jednak za 10 osób.
4. Ograniczenia:  
Na każdych dziesięciu wychowawców (harcery) korzysta z ulgowej opłaty (p. 3) tylko jedna osoba, jadąca w charakterze nadzorcym.
- §8. Przejazdy ulgowe funkcjonariuszy państwowych oraz oficerów i szeregowych Wojsk Polskich w służbie czynnej tudzież oficerów i szeregowych Policji Państwowej, Korpusu Ochrony Pogranicza i Straży Granicznej oraz pracowników P. K. P.
1. Uprawnieni:  
Osoby wskazane w tytule, posiadające ustalonego typu legitymacje urzędowe, uprawniające do korzystania z ulg przejazdowych na Polskich Kolejach Państwowych.
2. Opłaty:  
Opłaty pobiera się za przejazd każdej osoby według tabeli trzeciej.
- §9. Przejazdy ulgowe robotników.
1. Uprawnieni:  
Robotnicy zatrudnieni:  
a-1) w firmie koncesjonariusza kolei leśnej,  
a-2) w metropolii,  
b) w zarządzie lasów państwowych,  
c) w obcych firmach przemysłu drzewnego.
2. Warunki stosowania:  
Ulgę stosuje się po przedstawieniu zaświadczenia pracodawcy, stwierdzającego zatrud-

nienie robotnika w danym przedsiębiorstwie (firmie). Zaświadczenie ma być zaopatrzone w pieczęć firmową i jest ważne tylko na jeden miesiąc kalendarzowy.

Ulgę stosuje się przy przejazdach pojedynczych i grupowych.

### 3. Opłaty:

Opłaty za przejazd każdej osoby pobiera się ad a-1) i a-2) punktu 1 według tabeli czwartej, ad b) punktu 1 według tabeli trzeciej, ad c) punktu 1 według tabeli drugiej,

## §10. Wagony osobowe

1. Za dostarczone na żądanie oddzielne wagony osobowe do wyłącznego użytku zamawiających, pobiera się opłaty normalne według tabeli pierwszej za rzeczywistą ilość jadących, najmniej jednak 12 biletów normalnych.
2. Szczegółowe warunki dostarczania oddzielnych wagonów osobowych ustala Zarząd kolei leśnej z zamawiającym.

## §11. Drezyny motorowe.

1. Z dostarczonej na żądanie zamawiającego drezyny motorowej może korzystać przy wspólnym przejeździe najwyżej 5 (pięć) osób.
2. Za przejazd drezyną motorową pobiera się opłatę 40 groszy za każdy kilometr taryfowy, najmniej jednak za cały przejazd 40 złotych. Po uiszczeniu należności obliczonych według norm powyżej wskazanych, przejazd powrotny odbywa się bezpłatnie.
3. Wykaz odległości taryfowych jest podany w załączniku Nr. 1 niniejszej taryfy.
4. Szczegółowe warunki dostarczenia drezyny motorowej ustala Zarząd kolei leśnej z zamawiającym.

## §12. Pociągi nadzwyczajne na zamówienie.

1. Za pociągi nadzwyczajne pobiera się za każdy kilometr taryfowy opłaty następujące:
  - a) za lokomotywę – 2 zł,
  - b) za każdą oś wagonu osobowego, dostarczonego na żądanie – 0.30 zł,
  - c) za każdą oś wagonu służbowego – 0.20 zł.
 Opłata najniższa wynosi 3 zł za kilometr taryfowy, a najmniej 80 zł za pociąg.
2. Wykaz odległości taryfowych jest podany w załączniku Nr. 1 niniejszej taryfy.



- Należności za przebieg pociągu nadzwyczajnego pobiera się zgóry przy zamawianiu pociągu.
- Jeżeli wyznaczony do odjazdu czas minął, to za każde rozpoczęte pół godziny oczekiwania odjazdu dolicza się opłatę w wysokości 10 złotych.

Trzymanie pociągu w pogotowiu trwa tak długo, dopóki wpłacona zgóry należność przewozowa pokrywa przypadającą za oczekiwanie opłatę.

- Szczegółowe warunki dostarczania pociągu nadzwyczajnego oraz wysokość kaucji ustala Zarząd kolei leśnej z zamawiającym.

Tabela pierwsza. Cena biletu normalnego w złotych.

	Rozniatów	Duba	Perehińsko	Czuta	Angielów	Ostodor	Podlute	Osmołoda
Brosznów	0,70	1,40	1,90	2,40	2,60	3,00	3,20	3,40
Rozniatów	-	0,70	1,20	1,70	1,90	2,30	2,50	2,70
Duba	-	-	0,50	1,10	1,30	1,70	1,90	2,10
Perehińsko	-	-	-	0,60	0,80	1,20	1,40	1,60
Czuta	-	-	-	-	0,30	0,60	0,80	1,00
Angielów	-	-	-	-	-	0,40	0,60	0,80
Ostodor	-	-	-	-	-	-	0,30	0,50
Podlute	-	-	-	-	-	-	-	0,30

Tabela druga. Cena biletu ulgowego w złotych (33% ulgi).

	Rozniatów	Duba	Perehińsko	Czuta	Angielów	Ostodor	Podlute	Osmołoda
Brosznów	0,50	0,90	1,30	1,60	1,80	2,00	2,10	2,30
Rozniatów	-	0,50	0,80	1,20	1,30	1,50	1,70	1,80
Duba	-	-	0,40	0,70	0,90	1,10	1,30	1,40
Perehińsko	-	-	-	0,40	0,60	0,80	0,90	1,10
Czuta	-	-	-	-	0,20	0,40	0,60	0,70
Angielów	-	-	-	-	-	0,30	0,40	0,60
Ostodor	-	-	-	-	-	-	0,20	0,30
Podlute	-	-	-	-	-	-	-	0,20

Tabela trzecia. Cena biletu ulgowego w złotych (50% ulgi).

	Rozniatów	Duba	Perehińsko	Czuta	Angielów	Ostodor	Podlute	Osmołoda
Brosznów	0,35	0,70	0,95	1,20	1,30	1,50	1,60	1,70
Rozniatów	-	0,35	0,60	0,85	0,95	1,15	1,25	1,35
Duba	-	-	0,25	0,55	0,65	0,85	0,95	1,05
Perehińsko	-	-	-	0,30	0,40	0,60	0,70	0,80
Czuta	-	-	-	-	0,15	0,30	0,40	0,50
Angielów	-	-	-	-	-	0,20	0,30	0,40
Ostodor	-	-	-	-	-	-	0,15	0,25
Podlute	-	-	-	-	-	-	-	0,15

Tabela czwarta. Cena biletu ulgowego w złotych (90% ulgi).

	Rozniatów	Duba	Perehińsko	Czuta	Angielów	Ostodor	Podlute	Osmołoda
Brosznów	0,10	0,10	0,20	0,20	0,30	0,30	0,30	0,30
Rozniatów	-	0,10	0,10	0,20	0,20	0,20	0,30	0,30
Duba	-	-	0,10	0,10	0,10	0,20	0,20	0,20
Perehińsko	-	-	-	0,10	0,10	0,10	0,10	0,20
Czuta	-	-	-	-	0,10	0,10	0,10	0,10
Angielów	-	-	-	-	-	0,10	0,10	0,10
Ostodor	-	-	-	-	-	-	0,10	0,10
Podlute	-	-	-	-	-	-	-	0,10

Załącznik Nr 1 – Wykaz odległości taryfowych.

	Rozniatów	Duba	Perehińsko	Czuta	Angielów	Ostodor	Podlute	Osmołoda
	k i l o m e t r ó w							
Brosznów	10	19	26	34	37	42	45	48
Rozniatów	-	9	16	24	27	32	35	38
Duba	-	-	7	15	18	23	26	29
Perehińsko	-	-	-	8	11	16	19	22
Czuta	-	-	-	-	3	8	11	14
Angielów	-	-	-	-	-	5	8	11
Ostodor	-	-	-	-	-	-	3	6
Podlute	-	-	-	-	-	-	-	3

Nr. H. O. II. 30/22

Minister Komunikacji: M. Butkiewicz

Notatka z miesięcznika: Turysta w Polsce, nr 3 z 1936 r., s. 14

## Przewóz turystów na kolejkach leśnych

Ministerstwo Komunikacji powiadomiło, że firmie Glesinger zostało udzielone pozwolenie przez dyrekcję Lasów Państwowych na wykonywanie ubocznego przewozu osób leśną kolejką wąskotorową Brosznów – Perehińsko – Osmołoda oraz że została ustalona taryfa przewozu tą kolejką. Również zezwolenia podobnego udzielono już firmie „Sylwinja” dla kolejki Wygoda – Świca, przyczem taryfa dla przewozu osób niebawem zostanie ogłoszona. W czasie najbliższym pozwolenie takie i odpowiednia regulacja taryfy zostaną zastosowane do kolejki Worochta – Foreszczenka.

Turyści górcy i narciarze powitają powyższą wiadomość z prawdziwą radością. Oczekują oni również zamieszczenia rozkładu jazdy na najważniejszych liniach leśnych kolejek wąskotorowych,

mających tak olbrzymie znaczenie dla rozwoju turystyki w Karpatach Wschodnich, w letnim rozkładzie jazdy kolejowej, - a to zgodnie z postulatami karpackich zjazdów turystycznych.

w. mil.

Diennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr 14 z 1936 r., poz. 218

### **Taryfa na przewóz osób wąskotorową koleją leśną Wygoda – Ludwikówka – Świca.**

Z ważnością od dnia 1 maja 1936 r. wchodzi w życie taryfa na przewóz osób wąskotorową koleją leśną Wygoda – Ludwikówka – Świca, o brzmieniu następującem:

Taryfa na przewóz osób wąskotorową koleją leśną Wygoda – Ludwikówka – Świca.

§1. Przewóz osób na wąskotorowej kolei leśnej Wygoda – Ludwikówka – Świca odbywa się na zasadzie przepisów o przewozie osób kolejami żelaznymi użytku prywatnego (Dz. T. i Z. K. Z z r. 1935 Nr 32, poz. 433) i niniejszych postanowień. Przewóz ten dokonywany jest drezyną motorową lub pociągami parowymi.

§2. Opłaty za przejazd drezyną motorową oblicza się w zależności od odległości taryfowej przewozu według stawek kilometrycznych, wynoszących po:

- 1) 0,07 zł od osoby i kilometra w jedną stronę, przy wykupieniu pełnej ilości miejsc w dreźnie (6 miejsc).
- 2) 0,10 zł od osoby i kilometra w jedną stronę, przy wykupieniu niepełnej ilości miejsc w dreźnie

§3. Opłaty za przejazd dzieci do lat 10 (§6 Przepisów Przewozowych) wynoszą połowę opłat, podanych wyżej w §2, przyczem dwoje dzieci zająć może miejsce, przeznaczone dla jednej dorosłej osoby.

§4. Najniższa jednak opłata za uruchomienie dreżyny wynosi co najmniej 0,30 zł za każdy kilometr taryfowy jej uruchomienia.

§5. Kursy dreżyn ustalone są jako stałe w rozkładzie jazdy. Ponadto w miarę potrzeby mogą być wprowadzone dodatkowo kursy dreżyn i pociągów parowych.

§6. Dla przewozu większych grup wycieczkowych mogą być uruchomione na kolei leśnej Wygoda – Ludwikówka – Świca osobne pociągi, złożone z wagonów osobowych za opłatą po 0,07 zł. (Za dzieci 0,035 zł.) od osoby i kilometra przewozu w jedną stronę, jednak tylko w soboty i dni przedświąteczne po południu oraz w niedziele i dni świąteczne.

Szczegółowe warunki uruchomienia pociągu oraz wysokość kaucji ustala się każdorazowo osobno.

§7. Wykaz odległości taryfowych podany jest w załączniku Nr 1 do niniejszej taryfy.

Załącznik Nr 1 – Wykaz Odległości Taryfowych

	Weldzisz	Teresówka	Szandra	Ludwikówka	Świca-Ujście
	k i l o m e t r ó w				
Wygoda	4	8	12	22	34
Weldzisz	-	5	8	19	30
Teresówka	-	-	4	14	26
Szandra	-	-	-	11	23
Ludwikówka	-	-	-	-	12
Świca-Ujście	-	-	-	-	-

Nr. H. O. II. 30/19

Minister Komunikacji: J. Ulrych

Notatka z miesięcznika: Turysta w Polsce, nr 11 z 1936 r., s. 14

### **Nowa kolejka leśna udostępniona turystom**

Na podstawie zezwolenia Ministerstwa Komunikacji od dnia 1 września 1936 r. podjęty został przewóz osób na wąskotorowej kolei leśnej Wygoda – Świca w Gorganach. Na linii tej będą turystycznemu ruchowi pasażerskiemu służyły po dwie pary pociągów w każdą stronę: odjeżdżające z Wygody o godz. 9.37 i 18.42 oraz ze Świcy o 16.33 i 19.33. Przejazd kolejką trwa ok. 1 godziny 40 minut. Kolejka nie kursuje w niedziele i święta; w te dni mogą być jednak uruchomione za uprzednim porozumieniem (co najmniej na dwa dni naprzód) z zarządkiem kolejki w Wygodzie, pociągi nadzwyczajne. Ujęcie ruchu na powyższej kolejce w ramy zatwierdzonych przepisów taryfowych i rozkładowych przyczyni się niewątpliwie do wzmocnienia ruchu turystycznego w tych okolicach Karpat Wschodnich.

w. mil.



Trzeci artykuł pochodzi z miesięcznika „Turysta w Polsce”, nr 10-11 z 1937 r.

## Wschodnio-karpackie kolejki leśne

Nadchodzi zima. Jeszcze parę tygodni, a czuby Czarnohory i najwyższe szczyty i granie gorgańskie, przypruszy siwizna, która rychło zamieni się najpierw w czapę śnieżną, a wreszcie w połowie grudnia cała ta górська kraina, stanie się jak co roku znowu najmiłszym Eldoradem każdego narciarza.

Już teraz w pogwarkach z towarzyszami niezapomnianych wpraw i raidów narciarskich, układa się plany zimowych wędrówek, w których na pierwszym miejscu są, jak zwykle Karpaty Wschodnie, a przede wszystkim Czarnohora i Gorgany.

W wyprawach tych ważnym problemem były zawsze trudności komunikacyjne, które zmniejszając się z roku na rok, obecnie będą niemal zupełnie usunięte. Tak ważny bowiem czynnik

turystyki w Karpatach Wschodnich – kolejki wąskotorowe, doczekały się świeżo uregulowania dla potrzeb turystyki.

Jak wiadomo w Karpatach Wschodnich czynne są następujące kolejki:

Las Państwowe są właścicielami jednych z najważniejszych linii kolejek leśnych a mianowicie: Worochta – Foreszczenka (około 14 km), Mikuliczyn – Łedeskuł (około 19 km), Nadwórna – Rafajłowa (około 34 km), (z odgałęzieniami z Zielonej do Zieleniczki i z Rafajłowej do Doużyńca), z Broszniowa do Meczywki (około 36 km), z Wygody do Sołotwiny Mizuńskiej (około 35 km) i z Bolechowa do Chyrawy (około 33 km). Z wymienionych tu linii, Administracja Lasów Państwowych, otrzymała właśnie niedawno zezwolenie na prowadzenie normalnego ruchu osobowego na dwu najważniejszych, a to: z Worochty do Foreszczenki, oraz z Nadwórnej do Rafajłowej. Na pozostałych liniach kolejek leśnych nie ma dotychczas normalnego ruchu pasażerskiego, gdyż służą one niemal wyłącznie dla eksploatacji drzewa.



Wycieczka jubileuszowa byłych członków Akademickiego Klubu Turystycznego we Lwowie (1906 – 1936). Przyjazd „Strzałą Czarnohorską” pod Kostrzycę. Kolejka Worochta – Foreszczenka.

Fot. J. Jaroszyński

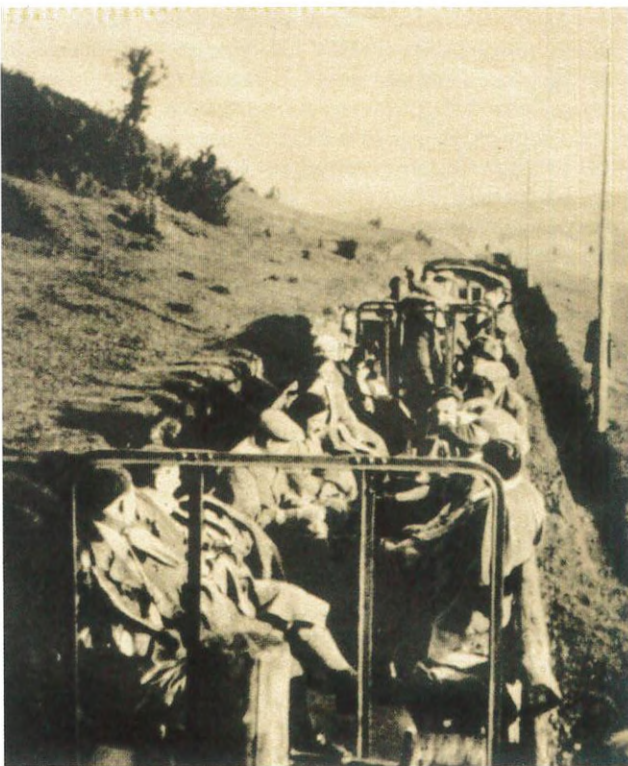


Prócz tego istnieje kilka ważnych linii, których właścicielami są firmy prywatne. Należą tu: linia Broszniów – Osmołada – Brusztury (około 60 km) z odgałęzieniami z Osmołady do przystanku Jajko i z Mszany do Czornej Riki (około 30 km). Jest to najważniejsza bodaj linia, prowadząca w głąb Gorganów do samego rdzennego grzbietu karpackiego u źródeł Łomnicy. Linia ta posiada odgałęzienie od Perehińska przez Porohy do Huty (około 20 km), które pozostaje obecnie pod zarządem Polsko-Szwajcarskiej Spółki Leśnej z siedzibą w Sołotwinie. Dalej na zachód mamy linię, biegnącą z Wygody do źródeł Świcy (około 36 km), własność firmy Silwinia w Wygodzie.

Wreszcie już na terenie Bieszczadów w Skolszczyźnie, znajduje się kolejka Skole – Koziowa, z odgałęzieniem do Butywni (około 25 km), własność firmy Br. Groedel w Skolem. Dalej na zachód znajduje się jeszcze linia kolejki, prowadzącej ze Synowódzka Wyżnego do Majdanu, z odgałęzieniem do Rybnika (około 60 km), własność firmy Godulla w Synowódzku Wyżnym i z Turki n/Stryjem do Zawadki (około 20 km).

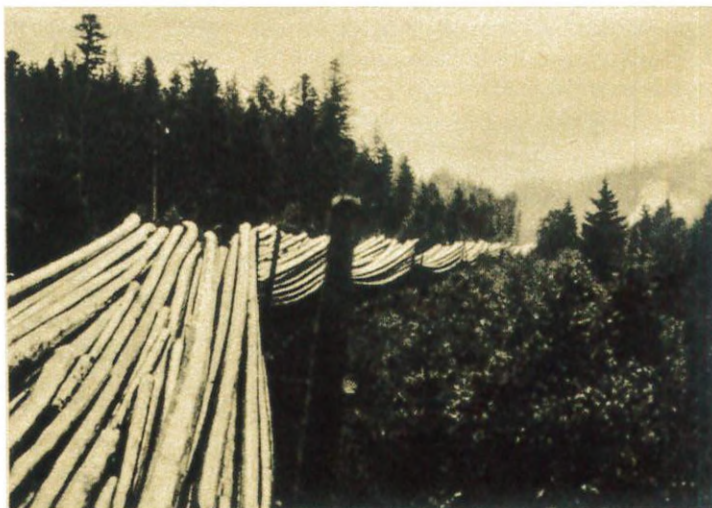
Chcąc na wycieczkach korzystać z tych kolejek trzeba pamiętać o pewnych ogólnych zasadach.

Każda z tych kolejek odjeżdża zwykle tylko w dni robocze z tartaku, znajdującego się w stacji początkowej, w go-



Kolejka w dolinie Świcy.

Fot. A. Zieliński



Kolejka leśna. Karpaty Wschodnie.

Fot. J. Jaroszyński



dzinach porannych między 6-tą a 7.30, prowadząc zwykle puste platformy, rzadziej po jednym krytym wagoniku, zdatnym do przewozu podróżnych i powraca z gór w godzinach popołudniowych z ładunkiem drzewa. Do tego trzeba więc dostosować plan wycieczki. Poza tym zarządy tych kolejek posiadają również kilku-osobowe drezyny motorowe, będące najodpowiedniejszym środkiem komunikacji. Korzystać z nich można po zgłoszeniu się i zamówieniu uprzednim w zarządzie danej kolejki, przy czym koszt przejazdu wynosi przeważnie równowartość zużytej benzyny i nieznaczną opłatę dla szofera. W razie potrzeby przewiezienia większej wycieczki, należy zarząd kolejki uprzedzić na kilka dni naprzód, zamawiając odpowiednią ilość wagonów na przejazd i podając z góry ilość uczestników wycieczki.

Korzystanie przez turystów z kolejek leśnych odbywało się dotąd zwyczajowo na zasadzie każdorazowego zezwolenia zarządu, którego nigdy nie odmawiano. Formalnie jednak kolejki te nie miały prawa przewozu pasażerów, i dopiero w ostatnich czasach unormowano tę sprawę. I tak na linii Brosznów – Osmołoda i Wygoda – Świca wprowadzono ruch uregulowany przepisami i oparty o odpowiednie uprawnienia. Obecnie finalizuje się w Ministerstwie Komunikacji, długo odwlekana i oczekiwana przez turystów sprawa uregulowania ruchu pasażerskiego na dwu dalszych, najważniejszych dla turystyki, liniach kolejek leśnych w Karpatach Wschodnich, a to na linii Worochta – Foreszczenka i Nadwórna – Rafajłowa.

Przed nastaniem sezonu zimowego, linie Worochta – Foreszczenka i Nadwórna – Rafajłowa, pozostające pod zarządem Administracji Lasów Państwowych, otrzymają rozkład jazdy, dostosowany do potrzeb turystyki i odpowiednią komunikację, dostosowaną do rozkładu jazdy normalnych pociągów pasażerskich. Możliwym jest również, że jeszcze tej zimy, ukaza się na tych liniach prymitywne może, ale w każdym razie wygodniejsze od otwartych platform dotychczasowych kolejek leśnych – kryte kilkunastoosobowe autobusy szynowe.

W razie wprowadzenia ruchu pasażerskiego na tych kolejka drezynami motorowymi, lub autobusami szynowymi, eksploatacja ruchu pasażer-

skiego będzie bardziej ekonomiczna, gdyż dotychczas zarządom kolejek nie zawsze opłacało się przewożenie małej nieraz ilości podróżnych, do czego potrzeba było uruchamiania osobnego pociągu.

Podając tych parę szczegółów, dotyczących kolejek leśnych, chcieliśmy wskazać nie znającym Karpat Wschodnich turystom, nieznane im zapewne jeszcze możliwości skorzystania z udogodnień komunikacyjnych w tych pozbawionych kolei i dróg okolicach, i mamy nadzieję, że przyczynią się one do ułatwienia turystyki w te strony.

„Włóczęga”

Notatka z miesięcznika: Turysta w Polsce, nr 1 z 1938 r., s. 14

## Kolejki leśne dla turystów

Na podstawie specjalnych zezwoleń Ministerstwa Komunikacji, otwarto dla publicznego ruchu turystycznego kilka leśnych kolejek w Karpatach Wschodnich. Kursują one regularnie, według ustalonych rozkładów jazdy nawiązanych do połączeń na P.K.P. Uruchomienie tych kolejek ma wielkie znaczenie dla turystyki w Karpatach Wschodnich, udostępnia bowiem odległe tereny, pozbawione na ogół możliwości komunikacyjnych. Z kolejek tych szczególne znaczenie dla turystyki mają kolejki z Nadwórnej do Rafajłowej i z Worochty do Foreszczenki.

Na linii Nadwórna – Rafajłowa, kursuje jedna para pociągów, przy czym odjazd z Nadwórnej następuje o godz. 9.00, przyjazd do Rafajłowej o 12.30. Powrót z Rafajłowej wyznaczony został na godzinę 13.30 a przyjazd do Nadwórnej o godzinie 17.00. Pociągi te kursują codziennie z wyjątkiem świąt obu obrządków. W dnie świąteczne połączenia są wygodniejsze, a mianowicie odjazd z Nadwórnej o 6.15, przyjazd do Rafajłowej o 8.45, powrót o 16.20 z przyjazdem do Nadwórnej o 19.00. Wobec częściowego uruchomienia schroniska W.K.N. w Rafajłowej kolejki te będą niewątpliwie coraz liczniej wykorzystywane przez turystów.

Na linii Worochta – Foreszczenka kursuje również tylko jedna para pociągów, przy czym odjazd z Worochty (z pobliska tartaku państwowego) na-

stępuje o godzinie 7.00, Przyjazd do Foreszczenki o 8.00. Powrót z Foreszczenki o godzinie 16.00, przyjazd do Worochty o godzinie 17.00. W święta rozkład jest zmieniony, a mianowicie wyjazd z Worochty o godzinie 8.00 rano, przyjazd do Foreszczenki o 9.00, powrót o 16.00, z przyjazdem do Worochty o 17.00.

Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr 31 z 1938 r.

### **Taryfa na przewóz osób kolejami leśnymi użytku prywatnego Lasów Państwowych**

Z dniem 1.08.1938 r. wchodzi w życie taryfa na przewóz osób kolejami leśnymi użytku prywatnego Lasów Państwowych

Spis Taryf nr 663

Nr. H. O. II. 30/6

wybrał: *Marek Barszcz*

### **MANIEWICZE – GŁĘBOKIE (woj. wołyńskie)**

(...) Dziwna to droga, którą wypadło mi jechać. Wśród lasu ciągnie się coś w rodzaju szerokiego, a nierównego gościńca. Chwilami jest to przestrzeń piaszczysta jak fragment pustyni, to znowu zmienia się w rzekę, czy w jakieś wąskie jezioro. W innym znów miejscu droga jest austriackim sposobem ułożona z bali drewnianych, lub najniespodziewaniej pojawia się maleńki kawałeczek jakgdyby kamiennego bruku. Jechać taką drogą niepodobna, to też wciągu mojej dwugodzinnej podróży nie spotkałem nikogo jadącego wozem. Obok tej dziwnej drogi wiedzie stary mocno podniszczony tor konnej wąskotorowej kolejki, ułożony na dość wysokim ale równieź tu i ówdzie zniszczonym nasypie. Tor ten właśnie stanowi główną arterję komunikacyjną.

Jeździ się po nim dziwaczniemi drezynami, po nim też transportują w lichych wagonikach drzewo, siano i gałęzie. Minać się na tej drodze niepodobna, to też przy spotkaniu trzeba drezynkę zdejmować z szyn, co jest może dobrem ćwiczeniem fizycznym i wielkim urozmaicheniem podróży, ale ją znacznie przedłuża.

Po tym torze wyruszyłem drezynką, ciągniącą przez żywego, nie motorowego konia, którego poganiłi dwaj mali chłopcy, siedzący na przednim siedzeniu dziwnego ekwipażu. Ponieważ szybkość nie była zawrotna, przeto miałem dość czasu na dokładne obejrzenie okolicy, przez którą przejeżdżałem.

Po obu stronach drogi widać było fantastyczne krzaki, wyrastające wprost z wody. Tu i ówdzie widne były gąbczaste kępy, na których leżały umarłe, wilgotne liście i powędle łodygi jakichś smutnych roślin. Woda, błoto i smutne karłowate sosenki. Gdzieniegdzie chyliło się beznadziejnie jakieś bezlistne, mchem obrosłe większe drzewo. Dalej drzewa nikły, ale woda pozostawała. Za tą wodą widna była łoża tak gęsta, że o przejściu przez nią mowy być nie mogło. Tam podobno mają swe legowiska wilki.

Podróż moja dobiegła kresu. Przy końcu mojej trasy kolejowej czekała na mnie bryczka, zaprzęgnięta w jednego doskonałego konia i tą bryczką dojechałem do siedziby pana leśniczego. Stamtąd już tylko piechotą można było dostać się na stanowisko. (...)

*Paweł Szumilas* „Krekucha”, „Echa leśne” 1936 r., nr 25, s. 4-5.

wybrał: *Maciej Kucharski*



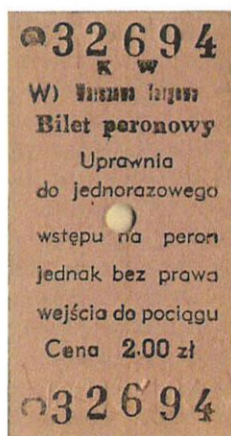


## BILETY KOLEJOWE

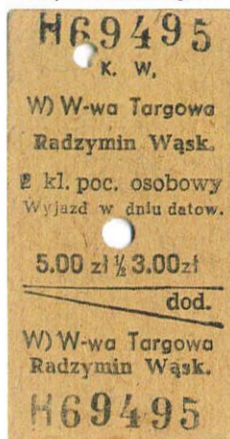
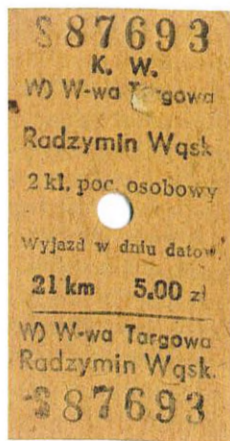
## Radzyńska Kolej Dojazdowa

W książce p. Bogdana Pokropińskiego poświęconej kolei mareckiej nie zamieszczono fotografii biletów kolejowych używanych na tej linii. Chcąc uzupełnić wydaną przed ćwierć wiekiem książkę prezentujemy reprodukcje biletów kolei radzyńskiej (w skali 1:1) pochodzących z ostatnich lat funkcjonowania kolei.

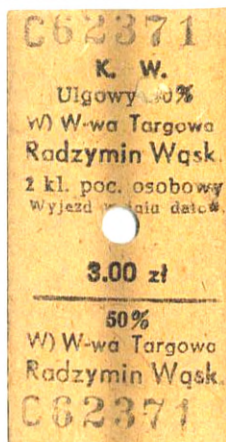
Bilety z kolekcji pp. Marka Barszcza, Wojciecha Dembińskiego, Sławomira Fedorowicza, Krzysztofa Kielczewskiego i Tadeusza Suchorolskiego.



Stacja Warszawa Targowa



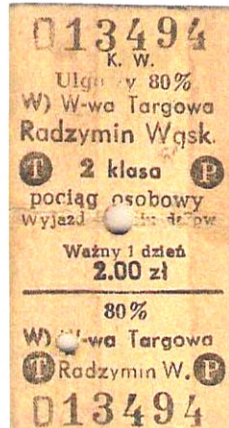
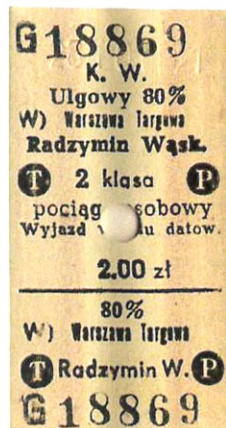
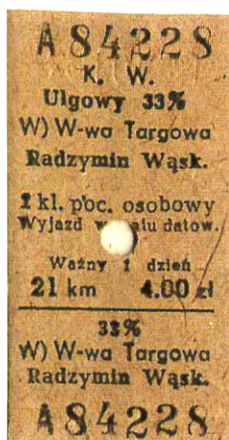
Stacja Warszawa Targowa



Bilet 50% „imienny” dla psa Muszki



Stacja Warszawa Targowa



Bilety powrotne W-wa Targowa – Radzymin



**S18284**  
K. W.  
W) W-wa Targowa  
Marki Pustelnik II  
albo Marki Pustelnik I  
2 kl. poc. osobowy  
Wyjazd w dniu datow  
12 km 3.00 zł

---

W) W-wa Targowa  
Marki Pustelnik II  
**S18284**

Stacja Warszawa Targowa

**B87505**  
K. W.  
Ulgowy 33%  
W) Warszawa Targowa  
Struga Warsz.  
2 kl. poc. osobowy  
Wyjazd w dniu datow  
2.00 zł

---

33%  
W) Warszawa Targowa  
Struga Warsz.  
**B87505**

**B45498**  
K. W.  
Ulgowy 33%  
W) Struga Warsz.  
W-wa Targowa  
2 kl. poc. osobowy  
Wyjazd w dniu datow  
Ważny 1 dzień  
2.00 zł

---

33%  
W) Struga Warsz.  
W-wa Targowa  
**B45498**

Stacja Struga Warszawska

albo  
W-wa Targówek  
albo  
Warszawa Zachód

**B48520**  
K. W.  
W) Radzymin Wąsk.  
W-wa Targowa  
2 kl. poc. osobowy  
Wyjazd w dniu datow  
5.00 zł

---

W) Radzymin Wąsk.  
W-wa Targowa  
**B48520**

Stacja Radzymin Wąsk.

**H30926**  
K. W.  
W) Radzymin Wąsk.  
W-wa Targowa  
2 kl. poc. osobowy  
Wyjazd w dniu datow.  
5.00 zł

---

dod.  
W) Radzymin Wąsk.  
W-wa Targowa  
**H30926**

**H97451**  
K. W.  
Ulgowy 50%  
W) Radzymin Wąsk.  
W-wa Targowa  
2 kl. poc. osobowy  
Wyjazd w dniu datow.  
Ważny 1 dzień  
3.00 zł

---

50%  
W) Radzymin Wąsk.  
W-wa Targowa  
**H97451**

Stacja Radzymin Wąsk.

**C59699**  
K. W.  
Ulgowy 33%  
W) Radzymin Wąsk.  
W-wa Targowa  
2 kl. poc. osobowy  
Wyjazd w dniu datow.  
Ważny 1 dzień  
4.00 zł

---

33%  
W) Radzymin Wąsk.  
W-wa Targowa  
**C59699**

**E35447**  
K. W.  
Ulgowy 50%  
W) W-wa Targówek  
Radzymin Wąsk.  
2 kl. poc. osobowy  
Wyjazd w dniu datow.  
Ważny 1 dzień  
2.00 zł

---

dod.  
W) W-wa Targówek  
Radzymin Wąsk.  
**E35447**

albo  
Slupno  
albo  
Struga Warsz.

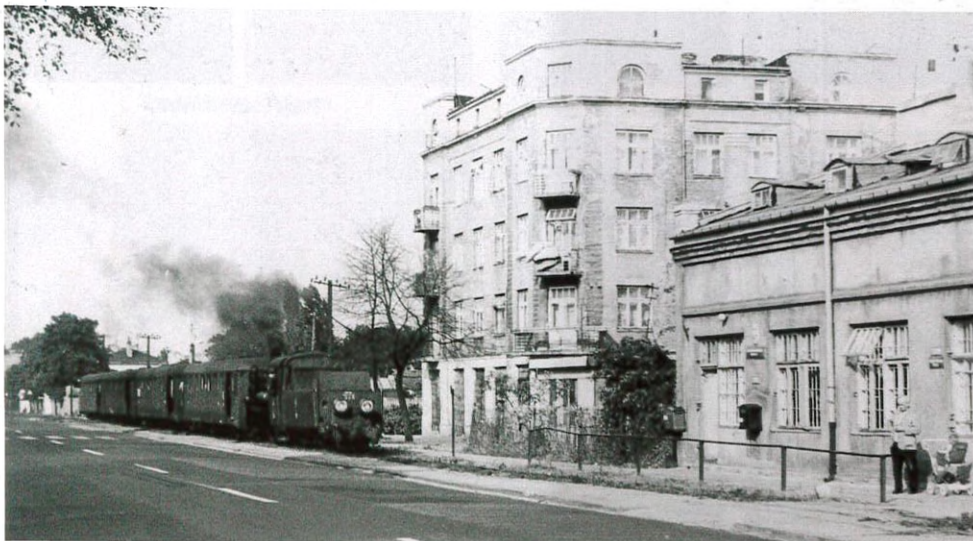
Stacja Warszawa Targówek



	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
1	<b>P. K. P.</b> <b>Bilet strefowy</b> Seria G 20963 ważny na poc. osob. kl. 2 Nr poc. <i>W3M</i>												17
2													18
3													19
4													20
5													21
6	W-wa Targowa      Pustelnik II W-wa Targówek      Struga Warszaw. W-wa Zacisze      Słupno Dębnica      Cmentarz Polegl. Marki      Radzymin Wąsk. Pustelnik												22
7													23
8													24
9													25
10													26
11	Opłata za przejazd w zł Norm. 33% 50% 80% 1.— 1.— 1.— 2.— 2.— 2.—												27
12													28
13													29
14													30
15													31
16	<b>Kontrola</b>     1.— 1.— 1.—												

Bilet strefowy wystawiony ostatniego dnia funkcjonowania Radzywińskiej Kolei Dojazdowej 31 sierpnia 1974 r. mimo, że przejazdy tego dnia miały odbywać się bezpłatnie.

*Marek Barszcz*



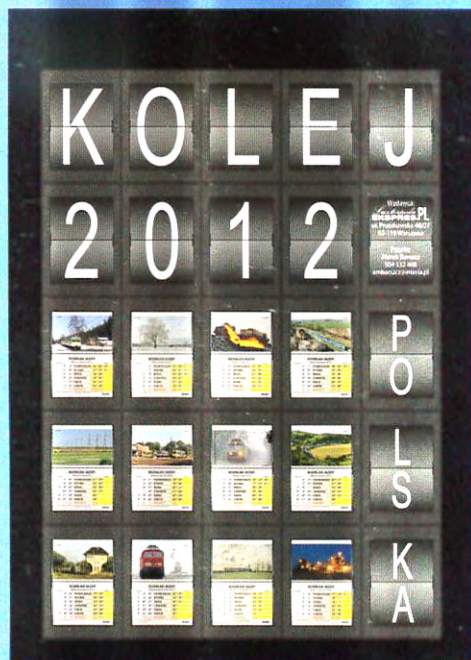
Jeden z ostatnich kursów Radzywińskiej Kolei Dojazdowej na ulicach Warszawy – Px48-1764. 27.08.1974 r.

Fot. Tadeusz Suchorolski



# Kalendarze 2012

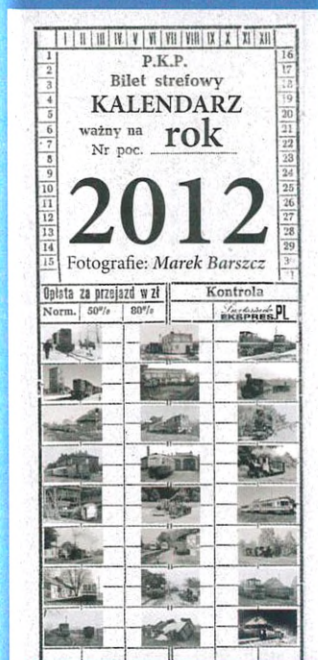
## KOLEJE NORMALNOTOROWE



Format A4, 12 kart i okładka, druk kolorowy, łączenie spiralą z zawieszka. Na fotografiach współczesna polska kolej.

**Cena: 23 zł**  
obejmuje koszt przesyłki

## KOLEJE WĄSKOTOROWE



Wysokość A4, 24 karty i okładka, druk czarno-biały, szyty. Na fotografiach polskie koleje wąskotorowe.

**Cena: 12 zł**  
obejmuje koszt przesyłki

W celu nabycia kalendarzy prosimy o wysłanie zamówienia (z adresem do wysyłki) na adres e-mail: [ambarszcz@interia.pl](mailto:ambarszcz@interia.pl) i wpłatę odpowiedniej kwoty na konto wydawcy: Luxtorpeda Ekspres.pl Marek Barszcz  
ul. Pruszkowska 4B/27, 02-118 Warszawa  
Alior Bank, nr 60 2490 0005 0000 4000 7334 1825  
Do nabycia również w serwisie **Allegro**, Wydawnictwie **EUROSPRINTER** i za pośrednictwem **Wars-ika**.

*Luxtorpeda*  
**EKSPRES.PL**

Do nabycia w wybranych sklepach i księgarniach:  
**Bydgoszcz:** Modelarz, ul. Gdańska 37, Modelarz II, ul. Wąska 3; **Bytom:** Księgarnia, pl. Kościuszki 10; **Gdynia:** Techno-Hobby, ul. Gniewska 21, Dom Towarowy Chylonia; **Gliwice:** Księgarnia Mercurius, ul. Wyszyńskiego 14B; **Kraków:** Hobbyland, ul. Stradomska 13; **Łódź:** Księgarnia NIKE, ul. Struga 3, DA-TA, al. Kościuszki 29; **Poznań:** Kolekcjoner, ul. Piekary 25, Pantera, ul. Dziadoszańska 10, Księgarnia Techniczna, ul. Półwiejska 28; **Rzeszów:** W&W, ul. Bernardyńska 5; **Warszawa:** Pelta, ul. Świętokrzyska 16, Parowozik, Stacja Metra Świętokrzyska, Loko-Model, ul. Wilcza 25.



