



WAGONY TYPU A #43 i C #257

Przyjechali do Ciebie znajomi? Chcesz im sprawić niecodzienną frajdę? Zabierz ich na przejażdżkę zabytkowym lub współczesnym tramwajem! Dział Marketingu Tramwajów Warszawskich wynajmuje tramwaje na przejażdżki, wesela, zaręczyny, wieczory kawalerskie oraz na każdą okazję, jaką sobie wymyślisz. Sam ustalasz trasę, dzień i godzinę.

| | | |
|----------------------|----------------|---------|
| Producent: | MAN/Falkenried | Lilpop |
| Typ wagonu: | A | C |
| Rok produkcji: | 1908 | 1925 |
| Długość: | 9130 mm | 9130 mm |
| Szerokość: | 2200 mm | 2200 mm |
| Wysokość: | 3410 mm | 3425 mm |
| Miejsca siedzące: | 24 | 24 |
| Miejsca stojące: | 40 | 39 |
| Prędkość maksymalna: | 25 km/h | 25 km/h |

Tramwaje Warszawskie sp. z o.o.



01-232 Warszawa
ul. Siedmiogrodzka 20

DZIAŁ MARKETingu
22 632-20-34, 22 534-43-11
marketing@tw.waw.pl
www.tw.waw.pl



Kolekcja zabytkowych tramwajów powstaje wspólnie z Klubem Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie.

www.kmkm.waw.pl





Wagon typu A #43 to najstarszy zabytek z kolekcji Tramwajów Warszawskich. Pamięta otwarcie zelektryfikowanej sieci tramwajowej, które nastąpiło 26 marca 1908 roku.

Został on wyprodukowany w ramach dostawy 180 wagonów dla nowo powstałej sieci przez konglomerat niemieckich firm: MAN, Falkenried, Siemens oraz Van der Zyper & Charlier.

Tramwaj był dwukierunkowy, a jego konstrukcja w całości drewniana. Przedział pasażerski podzielono na dwie klasy - różnicę stanowiły miękkie siedzenia w pierwszej. Pomosty były odkryte, co w zimie wiązało się z utrudnieniami dla motorowych. Rozruch odbywał się poprzez ręczny zadajnik jazdy. Tramwaje te posiadały charakterystyczny odbierak lirowy (w kształcie łyżki), który dało się obrócić o 180 stopni, co wymagane było podczas zmiany kierunku jazdy.

Falkenriedy przeżyły dwie wojny. Już pierwsza obeszła się z nimi bardzo srogo, jednak to w czasie

drugiej kończyły żywot na barykadach bądź ulegały zniszczeniom podczas nalotów. Po 1945 roku pozostało jedynie 39 wozów. Jednak stopniowo postępowała ich kasacja - ostatnia w 1959 roku.

Jedynym wagonem, który ocalał, był odbudowany na historyczny w 1958 roku wóz o numerze #43. W latach 70. miał jeździć na linii turystycznej jednak dopiero w latach 90. nastąpiła dla niego lepsza przyszłość: został odświeżony i przywrócono mu historyczny numer #43. Wygrana w konkursie Gazety Wyborczej „Moje magiczne miejsca” w 2000 r. przyniosła duży zastrzyk gotówki, czego owocem jest wierne odtworzenie wagonu do stanu z 1908 roku.

Doświadczenia zebrane w czasie eksploatacji tramwajów typu A i B w Warszawie zaowocowały projektem tramwaju opartego na polskich podzespołach. Wagony typu C, w tym nasz #257, wyprodukowało w 1925 roku stoteczne Towarzystwo Akcyjne Lilpop, Rau i Löwenstein.

Wagony te posiadały zmieniony układ przedziału pasażerskiego, a pomosty wyposażono w oszklone wiatrochro-

ny. Zwiększono również rozstaw osi podwozia.

Dwudziestolecie międzywojenne wagon #257 spędził obsługując linie z wolskiej remizy. Po wojnie poznańskie Zakłady Cegielskiego brały udział w akcji remontowania wagonów dla Warszawy, dzięki czemu #257 wrócił na „Wolę”. W 1956 roku wóz wycofano ze służby, przerabiając na roboczy. Wraz z rokiem 1973 Przedsiębiorstwo turystyczne „Syrena” zaproponowało organizację linii turystycznej. Ta jakże szczytna idea spowodowała zniszczenie wagonów #43 i #257. W Lilpopie zlikwidowano wówczas fabryczne oszklwienie oraz zamontowano daszki nad pomostem. Tak przerobiony wagon, niepasujący do niczego, stał się jednokierunkowy i z nowym numerem taborowym #5 powrócił na służbę.

W 1996 roku rozpoczął kursowanie na linii turystycznej T. Za sprawą działań miłośników trafił do warsztatów, gdzie przywrócono mu historyczny wygląd i numer taborowy.