

Tramwajowy wagon silnikowy typu C, nr 260

AUTHOR

TIME AND PLACE OF CREATION

Time:

ok. 1925

Place:

Warszawa, Polska



TECHNICAL DATA

Dimensions:

wys.: 3425 mm, sze.: 2200 mm, dł.: 9970 mm

Materials:

Technique:

Laws

Właściciel obiektu: Muzeum Inżynierii i

Techniki. Wizerunki cyfrowe i metadane

obektu: domena publiczna. Opis

kontekstowy: licencja CC BY-NC-SA 3.0 PL

(Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne -

Na tych samych warunkach 3.0 Polska).

OTHER

MIM 1640/I-33

KEYWORDS

ulica, transport zbiorowy, tramwaj, przemysł,
prąd, międzywojnie, komunikacja miejska

DESCRIPTION

Nie ma przesady w stwierdzeniu, że tuż po I wojnie światowej, na skutek rabunkowo-dewastacyjnej polityki zaborców (Niemiec i Rosji), warszawska komunikacja publiczna była w opłakanym stanie. Stale rozbudowywano linie tramwajowe, pilnie potrzebowano więc nowego taboru. Tymczasem, w 1915 roku władze carskiej Rosji wywiozły na wschód w okolice Charkowa, mienie (328 wagonów wartych 1 475 000 rubli) warszawskiego przedsiębiorstwa Lilpop, Rau i Loewenstein. Po wybuchu Rewolucji Październikowej fabrykę znacjonalizowano i dopiero w 1921 roku, na mocy ustaleń traktatu ryskiego, kończącego wojnę polsko-bolszewicką, udało się przywrócić część maszyn i urządzeń do próbującego się odtworzyć warszawskiego przedsiębiorstwa. Losy warszawskiej komunikacji publicznej i przedsiębiorstwa Lilpop, Rau i Loewenstein splótł się w 1925 roku. Warszawskie przedsiębiorstwo Tramwaje Miejskie złożyło w firmie Lilpop, Rau i Loewenstein zamówienie na wykonanie trzydziestu silnikowych wagonów tramwajowych. Tramwaj typu C był pierwszym wagonem tramwajowym samodzielnie zaprojektowanym i wykonanym przez polskie przedsiębiorstwo, przy czym zastosowano w nim importowane silniki i osprzęt elektryczny. Ich konstrukcja wzorowana była na wagonach A i B produkcji niemieckiej, dostarczanych do Warszawy w latach 1906-1907 oraz w roku 1914. Pudło wagonu typu C jest w całości drewniane oprócz ram okiennych wykonanych z metalu. Dach wagonu posiada konstrukcję latarniową – ze świetlikiem w centralnej części. Pobór prądu następował za pomocą odbieraka pałkowego, przestawianego ręcznie w razie zmiany kierunku jazdy. Po raz pierwszy zastosowano czołowe ostonięcie pomostów obudowując je drewnianą konstrukcją z szybami. Wymiary pomostów zmieniono na szersze i dłuższe niż w poprzednich typach. Ściany działowe uzupełniono o dwuskrzydłowe, rozsuwane drzwi, z mechanizmem umożliwiającym jednoczesne rozsuwanie obu skrzydeł. Wagon wyposażony został w hamulce elektrodynamiczne oraz ręczny hamulec postojowy systemu Claya, uruchamiany korbą ze stanowiska motorniczego. Zasobniki piasku znajdowały się pod podłogą przedziału pasażerskiego, w narożnikach pod osiami. Do oświetlenia przedziału pasażerskiego wykorzystano pięć opraw oświetleniowych na dwie żarówki każda. Trzy oprawy znajdowały się na suficie przedziału, pozostałe umieszczono po jednej na każdym z pomostów wejściowych. Podwozie było wykonane z prasowanej blachy stalowej o grubości 13 mm i rozstawie osi 2500 mm. Wagon mieścił sześćdziesięciu pasażerów, którzy mogli zająć jedno z dwudziestu czterech miejsc siedzących lub trzydziestu sześciu stojących. Wagony tramwajowe typu C eksploatowano na liniach warszawskich do 1956 roku. Do dnia dzisiejszego przetrwały dwa wagony tego typu. Jeden z nich (o numerze 260) znajduje się w Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, gdzie, dzięki pozyskanym przez MIM środkom finansowym, w latach 2020-2021 przejdzie gruntowną renowację. Opracował: Szymon Czyżyk