



## Tabor

Linia z *gwiazdą* była obsługiwana jednym rodzajem wagonów silnikowych, które w przedsiębiorstwie były oznaczone jako typ A. Były to pojazdy pochodzące z lat 1906–07, ich budową zajmowały się dwie niemieckie wytwórnie:

- Falkenried w Hamburgu, która zbudowała serię wozów o numerach: 1-12, 14-112, 114-132;
- MAN w Norymberdze, która zbudowała serię wozów o numerach 133-202.

Nadwozia to typowe konstrukcje dla tramwajów budowanych na przełomie wieków XIX i XX: dwa otwarte pomosty oraz część pasażerska z dachem świetlikowym. W ścianach bocznych znajdowało się po osiem pełnych okien, w drewnianych ramach, które w razie potrzeby dawało się zsuwać (chowały się między ściany poszycia). Początkowo pomosty były niezabudowane — od słońca, czy kaprysów pogody motorniczego osłaniał jedynie półokrągły okap. Wagony nie posiadały drzwi — w wejściach po lewej stronie nadwozia (nieczynnych w czasie jazdy) stały barierki zagradzające, które na krańcu wekslowym należało przenieść na stronę przeciwną. Z pomostów do wnętrza prowadziły pojedyncze, przesuwne drzwi, umieszczone niesymetrycznie. Na drewnianych ławkach, ustawionych w poprzek, mogło usiąść do 24 osób (miejsc stojących było 26). Początkowo wnętrze podzielone było na trzy czę-

## Rolling stock

The line with the star was served by one type of power cars which was marked as type A by the Warsaw tram company. The vehicles dated back to 1906–07; they were delivered by two German manufacturing companies:

- Falkenried in Hamburg responsible for cars numbered: 1-12, 14-112, 114-132;
- MAN in Nuremberg which built trams numbered 133-202.

The bodywork was a standard tram design typical of the turn of the 20th century: two open balconies and the passenger part with clerestory roof. The side walls had eight full windows each, that were placed in wooden frames, if necessary it was possible to slide them down (the windows slid in between the bodywork panels). At first the balconies were open — only a small, semi-circular roof would protect the tram driver from sun or bad weather. The cars had no doors — the entrances on the left hand side (out of use when a tram was in motion) were blocked with railing, which were moved to the other side of the tram once it reached its terminus. Single, sliding, asymmetrically placed doors led from the balconies into the tram interior. Wooden, crosswise placed benches, could seat up to 24 persons (there were 26 standing places). Initially the interior was divided into three sections — the first two and the last two windows formed

Sylwetka wagonu silnikowego typu A — pojazdy te stanowiły podstawowy i jedyny rodzaj tramwaju na linii wewnętrznej w Getcie.

A drawing of an A-type power car, these trams constituted the basic and only tram type on the internal line in the Ghetto.

rys./Fig.: D. Walczak

