

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego

Sprawozdanie merytoryczne za 2021 rok

Nazwa organizacji: Klub Sympatyków Transportu Miejskiego

Adres: ul. Kozanowska 30/23, 54–152 Wrocław

Data wpisu w Krajowym Rejestrze Sądowym: 11.01.2011 r.

Numer KRS: 0000375400

Numer REGON: 021437611

Dane dotyczące członków zarządu organizacji:

Krzysztof Kołodziejczyk, Tomasz Paszko, Krzysztof Wasilewski

Cele statutowe organizacji:

1. promocja publicznej komunikacji zbiorowej,
2. pielęgnowanie i upowszechnianie dziedzictwa publicznej komunikacji zbiorowej w Polsce, a zwłaszcza komunikacji miejskiej we Wrocławiu,
3. kolekcjonowanie i ochrona pamiątek, zabytków związanych z publiczną komunikacją zbiorową, taboru historycznego oraz infrastruktury komunikacji jako elementu krajobrazu kulturowego Wrocławia,
4. dokumentowanie faktów związanych z publiczną komunikacją zbiorową,
5. organizowanie i udział w imprezach okolicznościowych,
6. działania na rzecz utworzenia Muzeum Komunikacji Miejskiej we Wrocławiu,
7. współdziałanie z instytucjami, towarzystwami oraz klubami zajmującymi się publiczną komunikacją zbiorową w kraju i zagranicą,
8. współpraca z władzami samorządowymi i państwowymi, instytucjami, stowarzyszeniami oraz innymi podmiotami zajmującymi się komunikacją zbiorową w kraju i za granicą oraz ze środkami masowego przekazu,
9. upowszechnianie wiedzy o publicznej komunikacji zbiorowej, w tym popularyzacja aktualnych nowości w dziedzinie komunikacji i dobrych wzorców organizacji komunikacji; wydawanie publikacji na temat komunikacji zbiorowej.

Zasady, formy i zakres działalności statutowej z podaniem realizacji celów statutowych, a także opis głównych zdarzeń prawnych w działalności organizacji o skutkach finansowych:

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego opiera swoją działalność na pracy społecznej członków.

W 2021 r. – podobnie jak w roku poprzednim – działalność stowarzyszenia skupiła się na remoncie zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej, co było możliwe zarówno dzięki dotacjom uzyskanym od Gminy Wrocław, jak i wpłatom od sponsorów oraz darowiznom. Za główne sukcesy należy uznać: zakończenie odbudowy unikatowego wagonu Maximum z 1901 r., jedyne zachowanego w Polsce i jednego z nielicznych na świecie, zakończenie remontu autobusu-kabrioletu na bazie Jelcza 272 MEX, zwanego „Fredrusiem”, z 1972/74 r. oraz zakończenie restauracji zabytkowego zestawu pojazdów składającego się z autobusu socjalnego Jelcz 080 i przyczepy pasażerskiej Jelcz P-080. Prace te były realizowane dzięki dotacjom przyznanych przez Gminę Wrocław w ramach realizacji zadań

publicznych, przy czym dwa pierwsze pojazdy należą do Gminy Wrocław, zaś zestaw pojazdów do Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego. Ponadto po rocznej przerwie związanej z pandemią koronawirusa przywrócono funkcjonowanie Zabytkowej Linii Tramwajowej, której oferta w 2021 r. została dodatkowo wzbogacona o kursy Zabytkowej Linii Autobusowej.

Rok 2021 to przede wszystkim zakończenie odbudowy tramwaju Maximum. Po realizacji wcześniejszych etapów prac wagon był sprawny mechanicznie i elektrycznie, jego podwozie było w pełni odtworzone (poza deskami otaczającymi wózki), wnętrze było w pełni wyposażone, ale nadwozie było niepolakierowane, bez oznaczeń. Do zakończenia restauracji niezbędne było więc malowanie ścian zewnętrznych i szereg prac wykończeniowych, co zrealizowano w piątym, ostatnim etapie prac.

Prace przy tramwaju Maximum zrealizowane w 2021 r. objęły następujące czynności:

1. Lakierowanie wraz z przygotowaniem podłoża (szpachlowanie, szlifowanie, podkład, lakier wierzchni) oraz wykonanie ornamentów i oznaczeń (numery taborowe, nazwa przewoźnika na burtach, komunikaty porządkowe). Prace wykonano zgodnie z projektem lakierowania załączonym do oferty. Odpowiada on dokumentacji zdjęciowej i innym przekazom historycznym w zakresie malowania tramwajów należących do prywatnej spółki akcyjnej Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft, która eksploatowała tramwaje Maximum. Wagony miały kolor miodowo-ciemnozielony z akcentami ciemnoczerwonymi. Oznaczenia, wykonane w języku niemieckim, bazują m.in. na przekazach prasy z początku XX w. i tramwaju typu Maximum, który znajduje się w Woltersdorfie pod Berlinem.
2. Wykonanie tablic kierunkowych (2 szt., obracane) i boczne (6 szt., stałe).
3. Odtworzenie falbanki świetlika.
4. Ostateczne wykończenie wnętrza wagonu.
5. Inne prace wykończeniowe.

Wygląd i wyposażenie tramwaju odpowiadają stanowi pierwotnemu z 1901 r. Prace były jednak wykonywane z założeniem, że pojazd będzie eksploatowany, choć jego użycie oczywiście będzie ograniczone ze względu na unikalność i zabytkowy charakter. Wagon musi zatem spełniać warunki bezpieczeństwa, a więc posiadać wytrzymałą konstrukcję, odpowiednie zabezpieczenie instalacji elektrycznej, zamykane furki wejściowe. Odpowiedni charakter musiały posiadać także materiały występujące we wnętrzu wagonu, uwzględniając bezpieczeństwo przeciwpożarowe materiałów. Jest to tym istotniejsze, że materiały i surowce użyte do budowy nadwozia (np. drewno, płótno żaglowe) same w sobie nie gwarantują bezpiecznej eksploatacji. Renowacja została wykonana w sposób zapewniający bezpieczeństwo pasażerów, kierujących oraz innych uczestników ruchu.

Prace związane z wykończeniem wagonu były niezwykle trudne ze względu na dbałość o każdy detal. O wartości wrocławskiego wagonu Maximum decydują właśnie szczegóły. Niełatwym zadaniem okazało się odtworzenie falbany (lambrekinu), czyli ozdobnej listwy okalającej krawędź dachu świetlika. Dzięki zachowanym fotografiom udało się dotrzeć do jednego z zabytkowych tramwajów w Berlinie, gdzie listwa ta dotrwała do naszych czasów i posłużyła jako wzór. Najpierw artyści z wrocławskiej pracowni Rextorn Metalwork stworzyli kopyto, które tłoczyło odpowiedni wzór trójliscia. Następnie należało wycisnąć element kilkaset razy na pasku blachy, a później wyciąć go w odpowiednim kształcie. Tak przygotowane elementy zostały przytwierdzone do dachu za pomocą gwoździ tapicerskich.

Lakierowanie tramwaju Maximum to oddzielne zagadnienie. Do naszych czasów nie zachował się żaden wagon, który nosiłby na sobie oryginalną malaturę z początku XX w. Nie dotrwały także żadne wzorniki. Do dyspozycji były jednak notki prasowe z epoki, wspomnienia oraz wcześniejsze opracowania, a także kilka czarno-białych fotografii. Wrocławską spółkę tramwajową Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft została założona przez berlińczyków i wiele tamtejszych rozwiązań stosowano również i we Wrocławiu. Stąd też kolorystyka tramwajów BSEG w pewnej mierze była podobna do berlińskich. Zarówno czarno-białe zdjęcia, jak i opinie Rudolfa Klitschera, który opisywał wrocławski tabor, wskazują, że wagony Maximum były beżowo-zielone, ale utrzymane w dość ciemnej tonacji. Na burtach znalazły się subtelne ornamenty o secesyjnej stylistyce, zawierające motywy roślinne. Dekorację pól zielonych stanowią ornamenty beżowe, a na beżowych znalazły się wzory bordowe. Taką kolorystykę udało się odtworzyć z pomocą Karl-Heinza Gewandta, który towarzyszył nam od początku projektu, a który zmarł nagle pod koniec 2020 r. Karl-Heinz Gewandt był nie tylko przedwojennym mieszkańcem Wrocławia, miłośnikiem i badaczem dziejów komunikacji miejskiej i autorem wielu artykułów na ten temat, ale również z zawodu konserwatorem zabytków. Zajmował się przede wszystkim odtwarzaniem kolorystyki fasad. Stąd jego sugestie i ustalenia stanowiły nieocenioną pomoc przy prowadzonych badaniach.

Kolejną zagadką był wygląd ornamentów, nie zachowały się bowiem żadne rysunki z tamtych czasów. Fotografie sugerowały obecność jakichś kształtów, ale były one nieczytelne. Na szczęście udało się zakupić jedną pocztówkę przedstawiającą tramwaj dwuosiowy spółki BSEG z początku XX w. Mikroskop filatelistyczny pozwolił na odczytanie wyglądu dekoracji. Przy rozczytywaniu ornamentyki nie małą pomoc okazali Marcin Papka oraz Tomasz Kmita-Skarsgård. Wszystkie wzory, numery i napisy na burtach tramwaju zostały namalowane ręcznie przy użyciu przygotowanych szablonów. Samo ich naklejanie zajęło kilka dni. Cały proces przeprowadzili Beata Bugajska i Krzysztof Kłowyty, którzy na co dzień zajmują się restaurowaniem zabytkowych pojazdów, szczególnie motocykli, działając w stowarzyszeniu Vehiculum Vitae. Oni także przygotowali na podstawie zdjęć tablice kierunkowe wagonu.

Wszystkie prace były prowadzone zgodnie z programem prac konserwatorskich, w oparciu o archiwalną dokumentację techniczną i zdjęciową (która niestety jest dość ograniczona), a także dokumentację przygotowaną przez członków Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego na wcześniejszych etapach odbudowy. Brakujące elementy wyposażenia były odtwarzane na podstawie zachowanych fragmentów zgodnie z dawnymi technologiami. Biorąc pod uwagę, że wagon docelowo miał być dopuszczony do ruchu na drogach publicznych, w niektórych sprawach konieczne było wykorzystanie współczesnych technologii, z tym zastrzeżeniem, że pojazd wizualnie wygląda na oryginalny. Na finalnym etapie restauracji wagon został poddany badaniom technicznym zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 stycznia 2011 roku w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzenia badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania (Dz. U. z 2011 r., nr 65, poz. 343). Zostały one przeprowadzone przez Krajowy Instytut Polityki Przestrzennej i Mieszkalnictwa z Warszawy w dniu 8.09.2021 r. na terenie Zajezdni Popowice. Badania te pozwoliły na eksploatację wagonu w ruchu ulicznym.

W wyniku realizacji wyżej opisanych prac zakończona została odbudowa unikalnego wagonu czteroosowego typu Maximum z 1901 r. Zaczęła się ona w 2014 r. (pierwszy etap realizowany w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego z pomocą członków KSTM), zaś bezpośrednio pod kierunkiem naszego stowarzyszenia przebiegała – w czterech etapach – od 2018 r. (po przerwie w latach 2015–2017). Odbudowa tramwaju

Maximum to projekt w Polsce nowatorski, to pierwsza tak kompleksowa odbudowa czteroosiowego wagonu o konstrukcji drewnianej. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego jako głównego wykonawcę zaprosił do współpracy firmę Polmat, znajdującą się w dawnej zajezdni przy ul. Legnickiej. Oto jak historia zatoczyła koło. Gdy przed 120 laty wrocławskie tramwaje konne przechodziły elektryfikację, nowy tabor składany był właśnie w tej zajezdni. Wagon Maximum wrócił zatem do tego miejsca, by narodzić się powtórnie. Dbano o szczegóły oraz wierność historyczna stanowiły główną oś projektu. Stąd duży nacisk położyliśmy na kwerendy archiwalne, które okazały się bardzo owocne. Zebrany materiał ikonograficzny pozwolił na wierne odtworzenie wcześniej nieznanych detali. Największe wrażenie z pewnością wywołają elementy dekoracyjne, jak choćby subtelna ornamentyka roślinna czy też liternictwo. Również odtworzone wnętrze przedziału pasażerskiego – boazeria z elementami mahoniu, zasłonki w oknach, kinkiety w formie kwiatów – pokazuje niezwykłą elegancję dawnych wrocławskich tramwajów.

Dodatkowo dla dopełnienia całego projektu odtwarzania wagonu w oparciu o archiwalną dokumentację zdjęciową uszyto jeden mundur motorniczego. Odpowiada on wyglądowni mundurów pracowników spółki Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft, eksploatującej tramwaje typu Maximum.

Jeśli chodzi o drugi z remontowanych pojazdów, czyli autobus „Fredruś”, to w 2020 r. w dwóch etapach przeprowadzono remont podwozia, dzięki czemu stało się ono samojezdne (było w stanie poruszać się w oparciu o pracę silnika). Na restaurację nadal oczekiwało jednak nadwozie autobusu. Wymagało ono gruntownego remontu – kratownica była silnie skorodowana (na tyle, że w większości miejsc nie spełniała funkcji nośnych), oblachowanie także było skorodowane i pogiete (wymagało wymiany na większości powierzchni; do odzyskania przeznaczono jednak gięte blachy narożne, które są unikalne i nie ma możliwości ich zakupu, ewentualnie dopuszczano możliwość wykonania ich repliki, jeśli ich stan okazałby się bardzo zły), całkowicie zniszczone były wyściełania ścian, należało wymienić drewnianą podłogę wraz z wykładziną (drewno całkowicie zbutwiało), remontu wymagały fotele pasażerskie i całe stanowisko kierowcy wraz z pulpitem. Prace w 2021 r. objęły więc całociowy remont nadwozia.

Odnowienie nadwozia pojazdu miało charakter kompleksowy, to znaczy polegało na rozebraniu go do szkieletu, obróbce strumieniowo ścierną (poprzez piaskowanie) konstrukcji celem usunięcia ognisk korozji oraz uzupełnieniu brakujących lub zniszczonych (skorodowanych) elementów. Oblachowanie ze względu na zaawansowaną korozję i odkształcenia należało wykonać ponownie. Udało się jedynie odzyskać charakterystyczne, obłe narożniki. Po remoncie szkieletu i odbudowie oblachowania całość zabezpieczono podkładami antykorozyjnymi, a nadwozie pomalowano lakierem według schematu malowania fabrycznego w barwach miasta Wrocławia (żółty – RAL 1021 i czerwony – RAL 3001). Następnie nadwozie posadowiono na podwoziu, zaś ostatnim krokiem było wyposażenie wnętrza pojazdu.

Wyjaśnienia wymaga przyjęta koncepcja remontu nadwozia. Chociaż teoretycznie możliwe było przywrócenie pierwotnego kształtu autobusu pasażerskiego z zadaszonym przedziałem pasażerskim zgodnie z projektem podstawowym autobusu Jelcz 272 MEX z 1963 r., biorąc pod uwagę historię autobusu „Fredruś” i jego wpisanie w krajobraz kulturowy Wrocławia, zdecydowano, że wskazane jest przeprowadzenie remontu, który utrzyma stan autobusu-kabrioletu z lat 80. XX w. Pomimo utrzymania stanu po przebudowie na autobus-kabriolet podczas wyposażania pojazdu, zwłaszcza w zakresie wyglądu zewnętrznego i wewnętrznego, podczas prac wykorzystano rozwiązania zgodne

z dokumentacją fabryczną Jelcza 272 MEX, z zastrzeżeniem, że zachowany został układ wnętrza typowy dla modelu 043.

Prace remontowe, konserwatorskie i restauratorskie objęły wykazane poniżej działania. W podanych punktach odnoszono się do zapisów programu prac konserwatorskich.

1. Kratownica:

- a. piaskowanie kratownicy,
- b. wymiana (przespawanie) uszkodzonych elementów,
- c. zabezpieczenie antykorozyjne.

2. Poszycie:

- a. demontaż poszycia zewnętrznego,
- b. wymiana blach poszycia,
- c. wymiana gumowych elementów łączących nadwozie z ramą,
- d. wymiana poszycia podłogi,
- e. wymiana poszycia wewnętrznego ścian bocznych wraz z listwami aluminiowymi,
- f. odtworzenie drzwi kierowcy,
- g. wymiana uszczelek szyb,
- h. naprawa poszycia ściany przedniej,
- i. naprawa poszycia ściany tylnej,
- j. naprawa przedniego zderzaka,
- k. naprawa tylnego zderzaka,
- l. naprawa poszycia przedniej części dachu,
- m. wymiana aluminiowych listew zewnętrznych,
- n. lakierowanie nadwozia według wzoru,
- o. wymiana osłon nadkoli na oryginalne.

3. Wnętrze:

- a. odnowienie ram foteli (piaskowanie i malowanie),
- b. domontowanie rozkładanych siedzeń w przejściu (strapontenów),
- c. wykonanie nowych drewnianych stelaży siedzisk i oparć, a następnie wykonanie nowych obić tapicerskich,
- d. wymiana fotela kierowcy,
- e. odnowienie deski rozdzielczej i stanowiska pracy kierowcy,
- f. wymiana mat wygłuszeniowych i obicia klapy silnika w kabinie,
- g. odtworzenie planeki osłaniającej kabinę kierowcy i przedział pasażerski.

4. Montaż zaczepu do ciągnięcia przyczepy.

5. Wiązka elektryczna:

- a. sprawdzenie stanu kabli oraz izolacji, uszkodzone zostały wymienione w całości,
- b. doposażenie wiązki w brakujące obwody sterujące do przyczepy (m.in. obwód oświetlenia czy kontrolki otwarcia drzwi przyczepy).

6. Oświetlenie zewnętrzne pojazdu:

- a. wymiana lamp tylnych na oryginalne,
- b. wymiana lamp przednich na nowe,
- c. wymiana kompletnych kloszy kierunkowskazów przednich oraz bocznych na nowe,
- d. wymiana lamp obrysowych na nowe.

7. Oświetlenie wewnętrzne pojazdu:

- a. naprawa oświetlenia sufitowego kierowcy,
- b. naprawa oświetlenia stopni wejściowych.

8. Wyposażenie elektryczne:

- a. pozyskanie i regeneracja silników wentylatorów dmuchawy nawiewu przedniej szyby.

Wszystkie prace prowadzone były w oparciu o archiwalną dokumentację techniczną i zdjęciową pozyskaną przez członków Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego. Podczas prac w jak największym stopniu wykorzystywano oryginalne części, bądź pochodzące z remontowanego pojazdu i poddane regeneracji, bądź pochodzące z innych źródeł, odpowiadające stanowi z lat 70. i 80. XX w. (zasoby Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego, niektóre części można jeszcze zakupić w magazynach w Jelczu-Laskowicach i na rynku wtórnym, głównie w Republice Czeskiej). W przypadku, jeśli stan zachowanych elementów nie pozwalał na ponowne użycie z przyczyn technicznych lub względów bezpieczeństwa (zużycie, zniszczenie, korozja, zmęczenie materiału), stosowano kopie, w miarę możliwości wykonane zgodnie z dawnymi technologiami.

Efektom realizacji całego projektu jest w pełni odrestaurowany i w pełni sprawny autobus turystyczny typu kabriolet „Fredruś”. Może być wykorzystywany w celach turystycznych, podczas przejazdów okazjonalnych (wynajmy dla osób prywatnych i instytucji) i jako narzędzie promocji miasta. Będzie mógł uświetniać różne wydarzenia we Wrocławiu i innych dolnośląskich miejscowościach. Miasto uzyskało kolejny interesujący i sprawny zabytek techniki transportowej, który mogą wykorzystywać różne grupy odbiorców i który stanie się atrakcją podczas imprez związanych z techniką, transportem, zrównoważonym rozwojem lub historią najnowszą.

W 2021 r. prowadzono także restaurację przyczepy pasażerskiej Jelcz P-080 z 1980 r., co stanowiło kontynuację remontu dedykowanego jej autobusu Jelcz 080, który zrealizowano w latach 2019–2020. Stan techniczny przyczepy przed rozpoczęciem prac był zły. Rama pojazdu wymagała oczyszczenia z rdzy i starej farby oraz pomalowania, zaś wiele elementów nadwozia (duże fragmenty kratownicy, większość blach poszycia, poszycie drzwi, kłapa bagażnika) należało wymienić. Mechanizmy podwozia (układ hamulcowy, zawieszenie czy elektryka) – mimo iż były niemal kompletne – też nie nadawały się do dalszego użytku. Ważne było jednak to, iż w ogóle się zachowały, bowiem w sytuacji braku fabrycznej dokumentacji zdecydowanie ułatwiło to ich odbudowę w oparciu o zregenerowane lub nowe części. Konieczna była także wymiana wszystkich opon (przyczepa w momencie przejęcia przez Klub Sympatyków Transportu Miejskiego posiadała tylko cztery, a powinno być sześć) oraz przynajmniej jednej felgi osi przedniej (była nieoryginalna i różniła się od tej z drugiej strony). Podstawowa konstrukcja przyczepy była jednak oryginalna. W latach 90. XX w. po zakupie pojazdu przez firmę budowaną jego wnętrze zostało przebudowane tak, by mogło spełniać rolę zaplecza socjalnego dla pracowników budowy. Przyczepa wciąż posiadała jednak wiele oryginalnych elementów w dobrym stanie, jak na przykład część wyposażenia wnętrza (m.in. część poręczy, wentylatory, oświetlenie wnętrza) czy absolutnie unikatowy detal, jakim jest znaczek z oznaczeniem modelu (P-080). Ogólnie stan zachowania wnętrza przyczepy był relatywnie dobry względem reszty pojazdu. Dzięki temu większość wspomnianych części powróciło do pojazdu bez konieczności ich znaczniejszej renowacji. Konieczne było jednak uzupełnienie brakujących siedzeń pasażerskich.

Odnowienie przyczepy P-080 miało charakter kompleksowy. Prace polegały na rozebraniu przyczepy do samego szkieletu nadwozia, profesjonalnym zregenerowaniu wszystkich podzespołów (w niektórych przypadkach wymienieniu na nowe), remoncie konstrukcji (usunięcie ognisk korozji, zabezpieczenie antykorozyjne) i następnie obudowie. Oprócz wymiany skorodowanych elementów kratownicy i blach poszycia należało dodatkowo usunąć wtórną nadbudówkę po aparacie RTG na dachu przyczepy (przez jakiś czas pojazd był wykorzystywany jako mobilny ambulans RTG). Po wykonaniu tych prac oraz po lakierowaniu nastąpiło odtworzenie relatywnie nieskomplikowanej instalacji elektrycznej oraz wnętrza. Przeprowadzenie zaplanowanych prac umożliwiło przywrócenie

przyczepie pełnej sprawności, a zwłaszcza wyglądu z początku eksploatacji, czyli z początku lat 80. XX w.

Wykaz prac remontowych realizowanych przy przyczepie pasażerskiej Jelcz P-080:

I. Przegląd i naprawa instalacji elektrycznej:

1. Wiązka elektryczna:

- a. sprawdzenie stanu kabli oraz izolacji, uszkodzone elementy zostały wymienione w całości,
- b. doposażenie wiązki w brakujące obwody sterujące (m.in. obwód oświetlenia czy kontrolki otwarcia drzwi przyczepy),
- c. odtworzenie wiązek służących do połączenia z autobusem.

2. Oświetlenie zewnętrzne pojazdu:

- a. wymiana lamp tylnych,
- b. wymiana kompletnych kloszy światła pozycyjnych przednich oraz lamp obrysowych na nowe.

3. Oświetlenie wewnętrzne pojazdu:

- a. uzupełnienie brakujących plafonów oświetlenia sufitowego,
- b. naprawa oświetlenia stopni wejściowych.

4. Akumulatory (wymiana na nowe).

5. Inne wyposażenie elektryczne:

- a. regeneracja silników wentylatorów dachowych.

II. Remont kapitalny nadwozia:

1. Poszycie:

- a. demontaż poszycia zewnętrznego,
- b. wymiana blach poszycia,
- c. wymiana gumowych elementów łączących nadwozie z ramą,
- d. wymiana poszycia podłogi,
- e. wymiana poszycia podsufitki oraz poszycia wewnętrznego ścian bocznych,
- f. wymiana jednego okna, odnowienie reszty,
- g. wymiana uszczelek szyb (wymianie podlegały uszczelnie zniszczone lub uszkodzone),
- h. wymiana poszycia ściany przedniej i tylnej,
- i. wyrównanie linii dachu (usunięcie nadbudówki po aparacie RTG),
- j. regeneracja przedniego zderzaka i osłony dyszla,
- k. naprawa poszycia dachu,
- l. wymiana aluminiowych listew zewnętrznych,
- m. lakierowanie nadwozia według przyjętego wzoru.

2. Wnętrze:

- a. odnowienie ram foteli (piaskowanie i malowanie),
- b. wykonanie nowych obić tapicerskich,
- c. uszycie nowych zasłon,
- d. wymiana mat izolacyjno-wygluszenionych w ścianach nadwozia oraz pod sufitem.

3. Rama i kratownica:

- a. piaskowanie ramy i kratownicy,
- b. wymiana (przespawanie) uszkodzonych elementów,
- c. zabezpieczenie antykorozyjne.

III. Remont kapitalny podzespołów mechanicznych:

1. Regeneracja zawieszenia i układu kierowniczego:

- a. demontaż i ocena stanu technicznego i stopnia zużycia poszczególnych części,

- b. wymiana tulei metalowo-gumowych,
 - c. sprawdzenie tzw. przekładek resoru,
 - d. przegląd i regeneracja piór resorów,
 - e. przegląd sworzni mocujących resory do nadwozia,
 - f. wymiana wszystkich 6 opon + koło zapasowe,
 - g. wymiana nieoryginalnej felgi,
 - h. regeneracja zwrotnic kół osi przedniej,
 - i. wymiana łożysk kół,
 - j. ustawienie właściwych wartości kątów zbieżności dla kół osi przedniej oraz geometrii obu osi jako całości,
 - k. regeneracja dyszla (pełniącego jednocześnie rolę kierownicy kół przednich),
 - l. wymiana końcówek w układzie kierowniczym.
2. Regeneracja układu hamulca zasadniczego:
- a. przegląd bębnow hamulcowych,
 - b. przegląd szczęk hamulcowych,
 - c. przegląd siłowników,
 - d. przegląd sprężyn ściąających,
 - e. przegląd zabezpieczeń szczęk,
 - f. wymiana przewodów hamulcowych elastycznych i sztywnych,
 - g. wymiana łącz,
 - h. wymiana linki ręcznego hamulca postojowego.
3. Regeneracja układu pneumatycznego:
- a. wymiana przewodów elastycznych oraz sztywnych,
 - b. przegląd i regeneracja butli ciśnieniowych.
4. Regeneracja układu ogrzewania wnętrza:
- a. pozyskanie, przegląd i regeneracja pieca ogrzewania wnętrza,
 - b. przegląd i naprawa przewodów.

Ramy foteli zostały pomalowane farbą chemoutwardzalną. Zastosowanie tej techniki wynikało z potrzeby zachowania chromowanych ręczek (uchwytów) od strony przejścia. Derma wykorzystana do wykonania obić foteli jest identyczna z tą, którą wykorzystywano w Jelczańskich Zakładach Samochodowych. Fabryka, która ją dostarczała, jeszcze istnieje, i na specjalne zamówienie wytwarza odpowiedni materiał. Fotele zgodnie ze stanem fabrycznym zostały obite czerwoną dermą. Po montażu siedzeń szyny, w których się je osadza, zostały wypełnione maskującymi profilami gumowymi, zakupionymi w magazynach w Jelczu-Laskowicach, zgodnie z technologią typową dla lat 80. Materiał na zasłony dobrano na podstawie zachowanych fragmentów oryginalnej tkaniny.

Wykorzystano te oryginalne wyścielenia ścian i sufitu, które się do tego nadawały (po oczyszczeniu). W pozostałych przypadkach (płyty zniszczone, zbyt wypłowiałe lub wypaczone) zastosowano replikę, którą uzyskano w wyniku wyklejenia płyty z tworzywa sztucznego (laminatu) folią samoprzylepną z właściwym wzorem. Niestety laminaty z wzorem odpowiednim dla roku powstania przyczepy nie są dostępne. By uzyskać stosowny wzór, sfotografowano fragment oryginalnej płyty, uzyskany motyw (który się powtarza) obrobiono graficznie i zwielokrotniono, a następnie wydrukowano na folii, która została dodatkowo wykończona tak, by wzór był trwały (nie ścierał się i nie zmywał pod wpływem detergentów). Aluminiowe listwy łączeniowe między płytami zasłonięto listwami maskującymi z białego tworzywa sztucznego, zgodnie z technologią z lat 80. Listwy te pochodzą z zapasów magazynowych dostępnych jeszcze w Jelczu-Laskowicach.

W wyniku zrealizowanych prac przyczepa wygląda obecnie identycznie jak w 1980 r. W efekcie wraz z autobusem Jelcz 080 możliwe jest odtworzenie w całości unikatowego

zestawu, jedyne takiego zachowanego w Polsce. Pojazd jest w pełni sprawny i dopuszczony do ruchu ulicznego, choć jego użytkowanie musi być ograniczone (ze względu na jego wartość historyczną).

Pod koniec roku zrealizowano jeszcze remonty dwóch podwozi tramwajowych – wagonu doczepnego Konstal ND (numer inwentarzowy 3560, numer rejestru zabytków 952/696/27) i tramwaju-opryskiwacza (numer inwentarzowy: G-061, wcześniej LV, numer rejestru zabytków 952/696/5).

W przypadku doczepy ND stalowe podwozie było kompletne, posiadało dwa hamulce elektromagnetyczne (szynowe). Poszycie zewnętrzne dachu i nadwozia, wykonane z blachy, wymagało odświeżenia, a częściowo remontu ze względu na ogniska korozji i wgniecenia po kolizjach. Na każdym z pomostów zachował się jeden odbój oraz dwa gniazda sterowania ukrotnionego. Podłoga wewnątrz wagonu była kompletna, pokryta gumową okładziną. Zachowały się wszystkie aluminiowe oprawy okienne wraz z zatrzaskami wykonanymi z tego samego materiału. Mechanizmy otwierające okna wymagały jednak naprawy. Niektóre szyby zostały stłuczone. Wszystkie ławki w przedziale pasażerskim były zachowane, ale brakowało aluminiowych uchwytów (przetrwały tylko na dwóch skrajnych siedzeniach). Brakowało ponadto poziomych aluminiowych poręczy oraz jednej miskowej oprawy oświetlenia wewnętrznego ze szkła mlecznego. Pomimo dość dobrego stanu wagon wymagał kompleksowego odnowienia, obejmującego zarówno podwozie, jak i nadwozie, w tym kratownicę, instalację elektryczną i wyposażenie wnętrza. Pierwszy etap prac – zrealizowany w 2021 r. – objął podwozie, w którego przypadku przeprowadzono całościowy remont, natomiast nadwozie nadal oczekuje na rozpoczęcie restauracji.

Prace przeprowadzone w 2021 r. przy wagonie doczepnym Konstal ND #3560:

1. Remont podwozia:

- a. po rozkablowaniu podniesienie nadwozia i demontaż podwozia oraz jego usunięcie spod wagonu,
- b. oczyszczenie podwozia z zabrudzeń i wcześniejszych warstw farby metodą strumieniowo ścierną (poprzez śrutowanie),
- c. wymiana (przespawanie) uszkodzonych elementów podwozia,
- d. usunięcie luzów na osiach i maźnicach,
- e. toczenie (reprofilacja) kół,
- f. wymiana panewek i łożysk,
- g. przegląd i oczyszczenie maźnic, regeneracja układu smarowania, aplikacja smaru w maźnicach,
- h. regeneracja i naprawa resorów,
- i. zabezpieczenie antykorozyjne i malowanie (kolor czarny – RAL 9017),
- j. montaż wszystkich elementów podwozia.

2. Naprawa hamulców ręcznych (klockowych) w zakresie obejmującym podwozie:

- a. sprawdzenie stanu klocków, wymiana klocków zużytych.

3. Przegląd i ewentualna naprawa solenoidu:

- a. sprawdzenie zamocowania solenoidu, cięgien i przekładni,
- b. odtworzenie przewodów zasilających,
- c. przegląd solenoidu,
- d. zabezpieczenie antykorozyjne i malowanie obudowy solenoidu (kolor czarny – RAL 9017),
- e. regulacja całego mechanizmu,
- f. napełnienie smarownic solenoidu smarem ciekłym,
- g. zmierzenie rezystancji cewki solenoidu.

4. Przegląd hamulców szynowych:

- a. sprawdzenie stanu połączeń śrubowych i przewodów elektrycznych,
- b. ocenienie stanu i wyeliminowanie usterek wpływających na pewność zawieszenia hamulca do konstrukcji ostojnicy - konieczne było przespawanie fragmentów ostojnicy,
- c. wyregulowanie wysokości zawieszenia hamulca nad główką szyny (10–12 mm),
- d. wyregulowanie pozycji roboczej hamulca tak, by oś symetrii szczeliny wzdłużnej hamulca pokrywała się z osią symetrii główki szyny.

Efektem realizacji w/w prac jest odrestaurowane i w pełni sprawne podwozie, które rozłożono na części pierwsze, wszystko zostało wyczyszczone (wyśrutowane – jeśli było to wskazane), zregenerowane, pomalowane i złożone. Po zakończeniu całego procesu remontu, czyli realizacji kolejnych etapów prac, które obejmą nadwozie, wagon będzie mógł poruszać się po wrocławskich torowiskach. Podczas prac w jak największym stopniu starano się wykorzystywać oryginalne części, bądź zdemontowane z remontowanego pojazdu i poddane regeneracji, bądź pochodzące z innych źródeł. W pierwszej kolejności poddawano poszczególne części regeneracji, a dopiero jeśli z przyczyn technicznych lub względów bezpieczeństwa nie było to możliwe, dokonywano zakupu nowych lub wykonywano kopie (panewki, łożyska). Prace przeprowadzono z założeniem, że – zgodnie z programem prac konserwatorskich – zachować należy dotychczasowy wygląd doczepy, a więc stan z lat 70. XX w., po modernizacji. Wagon ma być w pełni sprawny i dopuszczony do ruchu ulicznego, choć jego użytkowanie musi być ograniczone, nie jak tramwajów liniowych.

Z kolei stan tramwaju-opryskiwacza przed rozpoczęciem prac konserwatorskich można było ocenić jako umiarkowany, ale w związku z kilkuletnim postojem poza halą uległ on znacznemu pogorszeniu na skutek grabieży, dewastacji oraz działania warunków atmosferycznych. Podwozie było kompletne, nie licząc brakującej jednej pokrywki maźnicy (kamienie szlifierskie wraz z pneumatycznym mechanizmem dociskającym zostały zdemontowane jeszcze w trakcie eksploatacji). Silniki były zachowane (choć ich stan nie był znany), podobnie oba dzwonki zewnętrzne wraz z mechanizmem. Na dachu, którego zewnętrzne poszycie było uszkodzone, znajdował się pantograf OTK-1 i cztery reflektory (po dwa nad każdym pomostem), nie stanowiące wyposażenia pierwotnego. Niestety brakowało ram oporowych. Zachowane były za to oba bezpieczniki nadmiarowe wraz z odłącznikami wewnątrz obu pomostów (rączka na suficie) oraz opornik służący do redukcji napięcia 660 V do 220V (pochodzący z wagonów typu N, więc także nie stanowiący wyposażenia pierwotnego). Poszycie burt barwy pomarańczowej łuszczyło się i było skorodowane. Zachowane były oba reflektory czołowe z osłonami, dwie lampy pozycyjne (ale jedna zasłonięta przez mocowanie układu opryskującego w momencie, kiedy jest złożony), a także po dwa odboje i sprzęgi typu Alberta, stanowiące wyposażenie wtórne. Brakowało klosza jednego z czterech zamontowanych później kierunkowskazów. Oświetlenie wewnętrzne składało się z pięciu lamp miskowych z mlecznego szkła w przedziale technicznym (wyposażenie nieoryginalne z lat 60. XX w.; szósta lampa bez klosza – jedynie oprawka – zamontowana były prowizorycznie) oraz dwóch takich samych lamp na obu pomostach (po jednej na każdym). Wagon posiadał dwie pary wychyłnych jednoskrzydłowych drzwi wewnętrznych oraz czworo także wychyłnych (otwieranych do środka) jednoskrzydłowych drzwi wejściowych. Zachowane były łącznie dwie korby piasecznic i dwie korby hamulca ręcznego (z drewnianymi uchwytami), ale brakowało obu nastawników (przetrwiała tylko jedna osłona). Instalacja elektryczna została w większości rozkradziona. Tramwaj więc był całkowicie niesprawny technicznie. Podobnie instalacja do oprysków była uszkodzona i niezdatna do użycia.

Prace przeprowadzone w 2021 r. przy tramwaju-opryskiwaczu objęły podwozie:

1. Remont podwozia:

- a. po rozkablowaniu podniesienie nadwozia i demontaż podwozia oraz jego usunięcie spod wagonu,
- b. demontaż silników i układu hamulców klockowych,
- c. oczyszczenie podwozia z zabrudzeń i wcześniejszych warstw farby metodą strumieniowo ścierną (poprzez śrutowanie),
- d. wymiana (przespawanie) uszkodzonych elementów podwozia, wyprostowanie elementów konstrukcyjnych,
- e. usunięcie luzów na osiach i maźnicach,
- f. sprawdzenie profilu kół – toczenie okazało się zbędne,
- g. wymiana panewek,
- h. przegląd i oczyszczenie maźnic, wymiana wtórnych części maźnic wykonanych z blachy, regeneracja układu smarowania, aplikacja smaru w panewkach maźnic,
- i. regeneracja resorów,
- j. zabezpieczenie antykorozyjne i malowanie (kolor czarny – RAL 9017, wykończenie młotkowe),
- k. montaż wszystkich elementów podwozia.

2. Regeneracja dwóch silników:

- a. oczyszczenie obudowy z zabrudzeń i wcześniejszych warstw farby,
- b. po zdjęciu pokryw komutatora sprawdzenie zamocowania szczotkotrzymaczy i regulacja,
- c. oczyszczenie porcelanowych izolatorów szczotkotrzymaczy,
- d. wymiana zużytych lub uszkodzonych szczotek na nowe,
- e. oczyszczenie komutatora,
- f. czyszczenie łożysk, uzupełnienie smaru w łożyskach tocznych,
- g. przeprowadzenie pomiaru oporności izolacji induktorem o napięciu 500V lub 1000V i sprawdzenie pracy silnika,
- h. zakonserwowanie poszczególnych części silnika oraz pomalowanie całego silnika farbą odporną na wysoką temperaturę (kolor czarny – RAL 9017),
- i. regeneracja elementów przekładni,
- j. sprawdzenie stanu amortyzatorów belki silnikowej (wymiana nie było potrzebna).

3. Naprawa hamulców ręcznych (klockowych) w zakresie obejmującym podwozie:

- a. sprawdzenie stanu klocków, wymiana klocków zużytych.

Efektem realizacji wyżej wymienionych prac jest odrestaurowane i w pełni sprawne podwozie, które zostało rozłożone na części pierwsze, wszystko zostało wyczyszczone (wyśrutowane – jeśli było to wskazane), zregenerowane, pomalowane i złożone. Wymieniono m.in. panewki, odlano części maźnic (bo zastane były wtórne, wykonane prowizorycznie z blachy). Silniki okazały się sprawne, choć wymagały przeglądu i konserwacji, zwłaszcza jeden, w którym przez jakiś czas musiała gromadzić się woda.

Ze względu na specyficzną konstrukcję podwozia w remontowanym wagonie niezbędny był demontaż pewnych elementów nadwozia. By rozkablować jeden z silników konieczne było usunięcie wtórnego zbiornika na chemikalia, a w tym celu z kolei należało wyciąć fragment jednej ze ścian. W taki sam sposób w latach 70. XX w. zbiornik ten umieszczono wewnątrz tramwaju – widoczne były spawy w elementach konstrukcyjnych ściany. Obecnie cięcia dokonano w tych samych miejscach. Dodatkowo zdemontowano poszycie ścian, które było jedynie przykręcone śrubami. Po pierwsze było to konieczne do wyjęcia zbiornika na środek chemiczny, po drugie – zapewniło więcej światła wewnątrz wagonu, który pozbawiony jest szyb w ścianach bocznych poza pomostami. Pozwoliło to na sprawniejszy demontaż silników.

Zgodnie z programem prac konserwatorskich postuluje się przywrócenie wagonowi pełnej sprawności technicznej zgodnie z jego wcześniejszą funkcją tramwaju-opryskiwacza do torowisk z tą zmianą, że zamiast do usuwania chwastów na międzytorzu służyłby on podlewaniam trawiastych odcinków tras (tzw. zielonych torowisk). Z tego względu musi być sprawny pod względem układu jezdni i elektrycznego, jak również w pełni funkcjonalny musi być układ opryskiwacza, z tym zastrzeżeniem, że rozpraszanie wody musi być intensywniejsze niż wcześniej. Pojazd zachował w większości wygląd i wyposażenie z okresu przebudowy na wagon-opryskiwacz w połowie lat 70. XX w. i do takiego stanu planuje się jego przywrócenie. Zgodnie z tymi założeniami zrealizowano remont podwozia.

Na początku 2021 r. zintensyfikowały się prace remontowe przy Ikarusie 280.70E. W pierwszym członie wymieniono skorodowane fragmenty konstrukcji i poszycie, wyremontowano futryny i odtworzono schody zgodnie ze stanem pierwotnym. Następnie całość zakonserwowano. W drugiej połowie roku analogiczny zakres prac objął drugi człon i ostatecznie cały pojazd polakierowano. W przeciwieństwie do wyżej opisanych prac konserwatorskich kompleksowy remont autobusu finansowany jest ze środków własnych Klubu, wpłat sponsorów i darowizn.

Poza przeprowadzanymi remontami pojazdów utrzymywano w dotychczasowym stanie tramwaje Konstal N #1332, Konstal N #1412, Konstal 4N1 #1444, Konstal 102Na #2069, wagon-pług odśnieżny oraz autobusy Jelcz 080 z 1980 r. i L11 z 1989 r. Klubowe autobusy, które nie są eksploatowane (Jelcz L11, Ikarus 280.70E), są czasowo wycofane z ruchu, co zwalnia z podatku od środków transportowych i pozwala na obniżenie składki na obowiązkowe ubezpieczenie OC. W miarę możliwości co jakiś czas są uruchamiane, co ma na celu zachowanie sprawności technicznej.

W 2021 r. po rocznej przerwie kursowała Zabytkowa Linia Tramwajowa, której oferta została wzbogacona o Zabytkową Linie Autobusową. Łącznie ofertę nazwano Wrocławskimi Liniami Turystycznymi.

Zabytkowa Linia Tramwajowa kursowała w soboty i niedziele zgodnie z załączonym rozkładem jazdy. Była obsługiwana zarówno przez Klub Sympatyków Transportu Miejskiego, jak i Towarzystwo Miłośników Wrocławia. Podstawowymi wagonami ze strony KSTM były tramwaje Konstal 4N1 „Enusia” o numerze taborowym 1444 z 1960 r., Konstal 102Na o numerze taborowym 2069 z 1972 r., który w latach 2014–2018 przeszedł kompleksowy remont, oraz Konstal 105Na o numerze taborowym 2566 z 1985 r. Jako wagony rezerwowe przewidziano tramwaje Konstal N o numerze taborowym 1332 z 1949 r. i Konstal 105Na o numerze taborowym 2567 z 1985 r. Drugi i czwarty są wpisane do rejestru zabytków, pierwszy do ewidencji zabytków. Ze strony TMW na linii pojawiał się tramwaj Linke-Hofmann Standard o numerze taborowym 1209 z 1929 r. („Baba Jaga”), Linke-Hofmann Standard o numerze taborowym 1217 z 1929 r. („Juliusz”), Konstal N o numerze taborowym 1336 z 1956 r. („Mikołaj”) oraz Konstal 105Na o numerze taborowym 2424 z 1988 r. Wszystkie wpisane są do rejestru zabytków.

Turyści mogli pokonać całą trasę linii, co pozwoliło im w szybki i wygodny sposób zapoznać się z większością najważniejszych atrakcji turystycznych miasta, lub też mogli wysiadać i wsiadać na przystankach zlokalizowanych w pobliżu zabytków celem ich bardziej szczegółowego zwiedzenia. Realizowana oferta „hop on – hop off” (wsiadania i wysiadania) jest często i z powodzeniem stosowana na liniach turystycznych w wielu miastach zachodnich, a ostatnio coraz częściej również na polskich liniach turystycznych. Na wybranych kursach, wszystkich obsługiwanych przez TMW, podczas przejazdu licencjonowany przewodnik opowiadał o mijanych zabytkach i innych atrakcjach. W związku

z propozycją oferty „hop on – hop off” (wsiadania i wysiadania) oraz wyznaczeniem na planowanej trasie kilkunastu przystanków wprowadzona została funkcja konduktora, którego głównym zadaniem była sprzedaż i kontrola biletów. Ponadto konduktor w miarę potrzeby opowiadał o historii i szczegółach technicznych tramwaju, który akurat wykonywał dany kurs. Do obowiązków konduktora należało też zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów i porządku w pojeździe.

W ramach Zabytkowej Linii Tramwajowej oba stowarzyszenia przewiozły 5981 osób, przy czym KSTM 3952 osoby (8 kursów dziennie), zaś TMW 2029 osób (6 kursów). Stanowi to odpowiednio 249, 165 i 84 osoby dziennie. Średnio na jeden kurs przypadało 17,8 osoby (20,6 na kursach obsługiwanych przez KSTM i 14,1 na kursach TMW). Wartość ta pozornie wydaje się niewielka, ale należy sobie uświadomić, że pojemność dawnych tramwajów była znacznie niższa niż współczesnych. Niektóre z wagonów obsługujących linię mają tylko 12 lub 16 miejsc siedzących, zaś najbardziej pojemny posiada 32 miejsca siedzące. Choć oczywiście można podróżować na stojąco, ze względu na zapewnienie odpowiednich doświadczeń z jazdy, a także jej czas (podróż do Hali Stulecia i z powrotem zajmuje około godzinę), wskazane jest, by pasażerowie siedzieli. Większa frekwencja na kursach obsługiwanych przez KSTM może wynikać z bardziej pojemnych pojazdów. Wynik TMW, mówiący o mniejszej liczbie pasażerów, wynikał z mniejszej pojemności wozów. Dużą rolę odgrywało bezpieczeństwo pasażerów, bowiem linia funkcjonowała w warunkach pandemii. Soboty cieszyły się nieco większym zainteresowaniem niż niedziele – KSTM w soboty przewiózł przez cały sezon 2002 osoby, zaś w niedziele – 1950, z kolei TMW odpowiednio 1026 i 1003 osoby. Aż 56,11% pasażerów (3356 osób) posiadało bilety miejskie, co można w dużym stopniu utożsamiać z wrocławianami lub turystami spędzającymi w mieście nieco więcej czasu, którym opłacało się np. nabyć bilet tygodniowy lub dobowy. Tak wysoki odsetek wskazuje, że powiązanie taryfy Zabytkowej Linii Tramwajowej ze zwykłą taryfą miejską zostało docenione przez użytkowników. Z kolei wśród biletów dedykowanych Zabytkowej Linii Tramwajowej, sprzedawanych w zabytkowych tramwajach (2625 osób), 27,58% to bilety ulgowe, nabywane przede wszystkim przez emerytów oraz studentów polskich, jak i zagranicznych (dzieci i młodzież ucząca się do 26. roku życia mają we Wrocławiu zapewnione bezpłatne przejazdy).

W 2021 r. pilotażowo uruchomiono także Zabytkową Linię Autobusową, którą obsługiwał wyłącznie Klub Sympatyków Transportu Miejskiego. Linia ta kursowała od 27.06. do 29.08. w piątkowe wieczory, zapewniając atrakcyjną formę dojazdu do kina plenerowego organizowanego przez Centrum Historii Zajezdni, oraz z niedziele, łącząc wybrane atrakcje turystyczne (kursy były czasowo powiązane z ofertą Zabytkowej Linii Tramwajowej). Autobusy, które kursowały na linii, to: Jelcz 080 z 1980 r., Ikarus 260.32 z 1986 r., Jelcz 043 z 1986 r., Jelcz M11 z 1990 r., Ikarusy 280.17 i 280.70 z 1990 i 1997 r. Przejazd linią był bezpłatny. Na prawie wszystkich kursach zapewniono obsługę konduktora, który zajmował się dbaniem o bezpieczeństwo w pojeździe, informacją pasażerską, pomocą w obsłudze przystanków. Wszystkie przystanki poza początkiem i końcem trasy oraz przystankami w okolicach Opery były przystankami na żądanie. Łącznie z oferty tej skorzystały 1494 osoby, przy czym kursy piątkowe przyciągnęły tylko 413 osób, zaś niedzielne – 1081. W piątki średnio przewożono więc 45,89 osób dziennie, zaś w niedziele – 108,1 osoby. Co prawda w piątki wykonywano tylko sześć kursów, zaś w niedziele osiem, widać jednak wyraźnie, że letnie kino okazało się słabym generatorem pasażerów. Potwierdza to także średnia liczba pasażerów w przeliczeniu na jeden kurs – w niedziele była prawie dwa razy wyższa (13,5) niż w piątki (7,6).

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego oferował – poza wynajmami zabytkowych tramwajów Konstal N, Konstal 4N1 i Konstal 102Na – także przewozy okolicznościowe

historycznymi autobusami marki Jelcz i Ikarus. W połowie roku Klub Sympatyków Transportu Miejskiego uzyskał licencję na krajowy przewóz osób.

W pierwszy weekend września nasi członkowie uczestniczyli w 10. Ogólnopolskim Zjeździe Stowarzyszeń Miłośników Komunikacji Miejskiej, który został zorganizowany przez Klub Miłośników Starych Tramwajów w Łodzi. Przez trzy dni delegaci z wielu miast (m.in. Chorzowa, Gdańsk, Gorzów Wielkopolski, Kraków, Lublin, oczywiście Łódź, Poznań, Szczecin, Toruń, Warszawy i Wrocław) dyskutowali i wymieniali doświadczenia związane z prowadzeniem stowarzyszeń oraz współpracą z przewoźnikami, organami samorządowymi, urzędami konserwatorskimi, a także dzielili się pomysłami, jak pozyskiwać fundusze na renowację i utrzymanie zabytkowego taboru. Rozwiązań i pomysłów jest co najmniej tyle ile stowarzyszeń. Program zjazdu był bardzo bogaty, gdyż Klub Miłośników Starych Tramwajów pokazał nam nie tylko swoją zajezdnię „Brus”, ale także szereg obiektów MPK Łódź (zajezdnię Telefoniczną – jedną z największych w Polsce oraz Zakład Techniki). Największą atrakcją była chyba wizyta na budowie kolejowego tunelu średnicowego pod Łodzią. Po Łodzi przemierzaliśmy się zabytkowymi tramwajami i autobusami (jednym z nich był klubowy Jelcz M121MB, który na sezon letni został wynajęty do Łodzi). Prezes Zarządu KSTM, Krzysztof Kołodziejczyk, drugiego dnia zlotu wystąpił z prezentacją na temat źródeł finansowania remontów zabytków komunikacji zbiorowej we Wrocławiu i tego, jak wrocławskie doświadczenia można by wykorzystać w innych miastach. Była mowa m.in. o wpisie do rejestru zabytków (i wynikających z tego konsekwencjach) oraz o dotacjach konserwatorskich. Zlot był okazją do porównania naszej działalności z tym, co dzieje się w innych miastach. Ostatnie lata to rzeczywiście znaczne środki na remonty zabytkowych pojazdów – zarówno klubowych, jak i gminnych. Z drugiej strony Zajezdnia Popowice jest udostępniana tylko okazjonalnie, gdyż jej stan poważnie utrudnia przygotowanie atrakcyjnej i bezpiecznej dla zwiedzających wystawy pojazdów. KSTM też musi w większym stopniu zająć się zadaniami „miękkimi”, m.in. wydawnictwami.

W 2021 r. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego zorganizował kilkanaście wydarzeń, podczas których promował dziedzictwo komunikacji zbiorowej.

29 maja miał miejsce pierwszy ogólnodostępny przejazd kultową, czerwoną stopiątką po Wrocławiu. W ciągu niespełna sześciu godzin pokonano ok. 100 km. Na trasie odbyły się fotostopy, ale przejazd nie był dedykowany wyłącznie fotografom.

W okresie wakacyjnym w wybrane niedziele (27.06., 25.07., 1.08.) do zwiedzania zostały udostępnione różne części Zajezdni Popowice. Wszyscy, którzy dojechali na zajezdnię autobusami kursującymi regularnie na Zabytkowej Linii Autobusowej oraz kursami zjazdowymi Zabytkowej Linii Tramwajowej, mogli liczyć na spacer po historycznej zajezdni z 1901 r. Z oferty zwiedzania skorzystało około 150 osób.

W nocy 28/29 sierpnia odbyła się impreza „Czerwoną solówką śladami linii nocnych”. Przejazd trwał około 5 godzin i w tym czasie czerwona solówka zapozowała w kultowych i najciekawszych wrocławskich lokalizacjach.

Wydarzeniem o największej skali były Dni Otwarte Zajezdni Popowice, które odbyły się w dniach 18–19 września 2021 r. Zestaw atrakcji był większy niż w poprzednich latach, ponieważ wydarzenie objęło cały weekend. Atrakcje zaplanowane na sobotę były zbliżone do dotychczasowych edycji Dnia Otwartego Zajezdni Popowice. Wśród tradycyjnych atrakcji znalazły się wystawa zabytkowego taboru komunikacji zbiorowej (kilkadziesiąt tramwajów, autobusów oraz pojazdów gospodarczych i specjalnych, przekrój czasowy od końca XIX do końca XX w.), możliwość wejścia do zabytkowych hal postojowych, zwiedzanie zajezdni

z przewodnikiem (w tym unikatowej łaźni) i linie dowozowe obsługiwane zabytkowymi pojazdami. Najważniejszymi atrakcjami były tramwaj Maximum z 1901 r., także sprawny autobus-kabriolet Jelcz 272 MEX „Fredruś” z 1972/74 r., jak również ukończona przyczepa Jelcz P-080 z 1980 r. Sobotnią część imprezy zakończyła o godz. 16:00 parada historycznych autobusów, przy czym tramwaje pozostały na placu przed zajezdnią aż do 17:00. W niedzielę zaplanowano z kolei szerszą prezentację tramwaju Maximum oraz koncert na terenie zajezdni.

Zarówno w sobotę, jak i w niedzielę tramwaj Maximum był prezentowany na placu przed halami zajezdni, a dodatkowo w niedzielę wziął udział w paradzie tramwajów z Zajezdni Popowice do centrum miasta (pl. Teatralny), po czym kursował przez około 4 godziny na trasach: Opera – Krzyki, Krzyki – Nadodrże, Nadodrże – Opera, Opera – Nadodrże. W przejazdach mogli uczestniczyć wszyscy wrocławianie, którzy wzięli udział w ankiecie podczas pierwszego dnia wydarzenia na Zajezdni Popowice (18.09.). Po wypełnieniu ankiety otrzymywało się zaproszenie na konkretny kurs. Podczas całych Dni Otwartych Zajezdni Popowice przy lub w tramwaju Maximum czuwał przynajmniej jeden członek Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego, który opowiadał o pojeździe i przebiegu remontu. Ponadto odbyły się trzy wykłady Tomasza Sielickiego o tramwajach typu Maximum i elektryfikacji linii tramwajów konnych, na potrzeby której tego typu wagony zakupiono (dwa wykłady w sobotę i jeden w niedzielę). W Dniach Otwartych Zajezdni Popowice wzięło udział około 4000 osób.

25 września miał miejsce nocny przejazd tramwajami po Wrocławiu. W tym roku w wydarzeniu wzięło udział aż siedem tramwajów, w tym słynny tramwaj Maximum, którego premiera miała miejsce zaledwie przed kilkoma dniami. Poza tym tej nocy będą kursowały dwa tramwaje Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego: Konstal 4N1 z 1960 r. i Konstal 102Na z 1972 r., wagony Linke-Hofmann Standard z 1929 r. i Konstal 105Na z 1985 r. należące do Towarzystwa Miłośników Wrocławia oraz stopiątki z MPK Wrocław. Wszystko zaczęło się o godz. 21:00 na Zajezdni Popowice, a zakończyło po 3 w nocy.

W 2021 r. Dzień Otwarty MPK Wrocław odbywał się 2 października na zajezdni nr I „Gaj” przy ul. Kamiennej. Obecne były tam także tramwaje Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego oraz pojazdy przez nas właśnie wyremontowane. Na zajezdni można więc było zobaczyć tramwaje Konstal 4N1 z 1960 r. i Konstal 102Na z 1972 r. Główną gwiazdą stał się wagon Maximum z 1901 r., którego premiera po remoncie miała miejsce zaledwie dwa tygodnie wcześniej. Tramwaj ten uczestniczył w otwarciu wydarzenia, a później witał wszystkich zainteresowanych, stojąc przed halami postojowymi. W środku można było z kolei zobaczyć „Fredrusia”, także już sprawnego i wyremontowanego. Nasi członkowie byli obecni przy pojazdach, odpowiadając na pytania zwiedzających. Dla najmłodszych największą atrakcją była możliwość znalezienia się na fotelu motorniczego i przełączanie różnych przycisków. Z okazji Dnia Otwartego uruchomiono także linię dowozową Z1 w relacji Park Południowy – Hala Stulecia/ZOO, na której kursował m.in. tramwaj Konstal 105Na z 1985 r., czyli jedna z „Kultowych stopiątek”.

W siódmą rocznicę ostatniego kursu Ikarusa w służbie MPK Wrocław Klub Sympatyków Transportu Miejskiego zorganizował przejazd Ikarusem 280.70E z kolekcji stowarzyszenia. Wydarzenie miało miejsce w sobotę 23 października, a trasa przejazdu nawiązywała do linii specjalnej I, na której kursował ostatni MPK-owski Ikarus. Tym razem linia była oznaczona IK7.

W niedzielę 7 listopada odbyło się wydarzenie, w którym uczestniczył z kolei tramwaj Maximum, a które tematycznie odnosiło się do czasów elektryfikacji linii tramwajów konnych

należących do Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft. Tramwaj Maximum najpierw był prezentowany przed ceglanyimi halami Zajeżdźni Popowice, a następnie wykonał trzy kursy na trasie Zajeżdźnia Popowice – Pilczyce. Atrakcją wydarzenia byli rekonstruktorzy w strojach ustylizowanych na początek XX w., więc uczestnicy mogli się przenieść w czasie do początku XX w. Celem było pokazanie, jak wyglądała komunikacji zbiorowa (tramwajowa) ponad wiek temu, kiedy tramwaje elektryczne zastępowały tramwaje konne. Zgodnie z ogłoszeniami uczestnicy wydarzenia, którzy przyszli przebrani adekwatnie do epoki, mieli pierwszeństwo w przejeździe tramwajem Maximum. Pozostałe osoby pojechały ostatnim kursem lub dodatkowo podstawionym tramwajem Konstal 4N1 z 1960 r. Wydarzenie połączone było z sesją fotograficzną dla wszystkich zainteresowanych.

11 listopada obsługiwaliśmy linię specjalną M11 w relacji Centrum Historii Zajeżdźnia – Opera. Do obsługi zadysponowaliśmy Jelcza M121MB i Jelcza M11 jako najbardziej kolorystycznie odpowiadające fladze Polski. Oprócz tego na rezerwie stał Ikarus 260.32. Natomiast „Fredruś” wzbudzał zainteresowanie uczestników zlotu zabytkowych pojazdów na terenie dawnej zajeżdźni VII „Grabiszyńska”, czyli obecnego Centrum Historii Zajeżdźnia.

W sobotę 4 grudnia na dawnej zajeżdźni tramwajowej przy ul. Legnickiej 65 odbyły się Mikołajki na Zajeżdźni Popowice. W zabytkowym obiekcie technicznym przeprowadzono imprezę, która – w naszej opinii – ukazała ogromny potencjał dawnej zajeżdźni, a jednocześnie dziedzictwo komunikacji zbiorowej. Event częściowo odbywał się w zabytkowych halach (wykłady, oprowadzanie po zajeżdźni), a częściowo miał charakter plenerowy (zabytkowe pojazdy przed halami, przejazdy autobusami, również oprowadzanie po zajeżdźni). Na terenie zajeżdźni miał miejsce szereg działań:

- oprowadzenie po zajeżdźni, które obejmowało dwie dawne hale postojowe (w jednej obecnie stacjonują zabytkowe tramwaje i autobusy, w drugiej dodatkowo remontuje się pojazdy), suwnicę, dawną kuźnię (gdzie obecnie zgromadzone są zniszczone stare wagony czekające na remont), unikalną łaźnię i dawne miejsce mycia wagonów; podczas zwiedzania można było poznać historię obiektu, dawną organizację pracy, historię i szczegóły techniczne wybranych zabytkowych pojazdów zgromadzonych w halach, a także dowiedzieć się o pracach remontowych realizowanych na zlecenie Gminy Wrocław przy tramwaju-opryskiwaczu i wagonie doczepnym Konstal ND; przeprowadzono cztery rundy zwiedzania po około 45-60 minut każda (czas zależał od liczby uczestników i ewentualnych pytań);
- wykład o historii tramwajów gospodarczych we Wrocławiu przygotowany i wygłoszony przez Tomasza Sielickiego, badacza dziejów wrocławskiej komunikacji zbiorowej – w jednej z dawnych hal postojowych, wykład trwał około 60 minut;
- wykład o wybranych aspektach historii komunikacji autobusowej we Wrocławiu przygotowany i wygłoszony przez Tomasza Szymczyszyna, znawcę autobusów marki Ikarus - w jednej z dawnych hal postojowych, wykład trwał około 70 minut;
- przejażdżki zabytkowymi autobusami (Jelczem 043 z 1986 r., czyli tzw. ogórkiem, który dla wielu ludzi stanowi synonim autobusu zabytkowego, oraz Ikarusem 260.43 z 1988 r.) - wykonano 8 kursów trwających 20-30 minut każdy.

Dla uczestników wydarzenia zostały przygotowane pamiątki (dwie publikacje w zakresie historii komunikacji zbiorowej we Wrocławiu, magnesy z zabytkowymi pojazdami, kolorowanki) i drobne upominki (słodczyce). Wykłady miały charakter prezentacji multimedialnych. Mikołajki na Zajeżdźni Popowice były atrakcją zarówno dla dzieci jak i dla dorosłych.

Rok zakończył sylwester z Kultowymi stopiawkami.

Klub na podstawie umowy z Wydziałem Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia przez cały 2021 r. użytkował części dwóch hal dawnej zajezdni tramwajowej przy ul. Legnickiej 65. Zgromadzono tam zabytkowy tabor należący do stowarzyszenia. Na dzierżawionej powierzchni stacjonują także wagony wpisane do rejestru zabytków jako część kolekcji, należące do Gminy Wrocław. Klub sprawuje opiekę nad tymi pojazdami, sprząając je co jakiś czas i informując właściciela o ewentualnych problemach. Dotyczy to także tramwajów gminnych zlokalizowanych w innych częściach zajezdni. Ponadto członkowie stowarzyszenia zajmują się utrzymaniem infrastruktury torowej umożliwiającej wyjazd z w/w budynku na miasto (zwłaszcza czyszczenie zwrotnic). Sieć trakcyjna w hali jest udostępniana celem wykonania przeglądów przez Zakład Sieci i Zasilania.

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego efektywnie, proporcjonalnie do posiadanych zasobów osobowych i finansowych, realizuje swoje cele statutowe. Podobnie jak w poprzednich latach w 2021 r. skupiono się zwłaszcza na ratowaniu i restaurowaniu zabytków komunikacji miejskiej. Zakres użytkowania pojazdów w celach turystycznych i promocji Wrocławia był nadal nieco ograniczony ze względu na pandemię koronawirusa, niemniej korzystne jest to, że udało się uruchomić Wrocławskie Linie Turystyczne, które po raz pierwszy uwzględniały zabytkowe autobusy. Promocję publicznego transportu zbiorowego stowarzyszenie prowadziło we współpracy z Wydziałem Partycypacji Społecznej i Wydziałem Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia, z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym Sp. z o.o. we Wrocławiu oraz z innymi stowarzyszeniami.

Informacja o prowadzonej działalności gospodarczej: Klub Sympatyków Transportu Miejskiego nie prowadzi działalności gospodarczej.

Dane o liczbie osób zatrudnionych w organizacji i wysokości wypłaconych wynagrodzeń: Klub Sympatyków Transportu Miejskiego nie zatrudnia pracowników etatowych. W 2021 r. Klub zatrudniał osoby w ramach umowy o dzieło (3 osoby w celu przeprowadzenia wykładów, prelekcji lub oprowadzania po zajezdni) lub umowy zlecenia (12 osób pracujących jako motorniczowie, kierowcy i konduktorzy).

Udzielone przez organizację pożyczki pieniężne: brak

Kwoty ulokowane na rachunkach bankowych:

Santander Bank Polska S.A. Oddział 25 we Wrocławiu: 17 508,81 zł (kwota na 31.12.2021 r.)

Wartość nabytych obligacji oraz wielkości objętych udziałów lub nabytych akcji w spółkach prawa handlowego: brak

Nabyte nieruchomości: brak

Nabyte pozostałe środki trwałe:

1. autobus Jelcz L11 (numer ramy 1264, numer inwentarzowy 001),
2. autobus Jelcz 080 (numer ramy 23891, numer inwentarzowy 002),
3. tramwaj Konstal 4N1 (numer taborowy 1444, numer inwentarzowy 003),
4. tramwaj Konstal 102 Na (numer taborowy 2069, numer inwentarzowy 004),
5. autobus Ikarus 280.70E (numer identyfikacyjny VIN TRA280V4MS5PL0325, numer inwentarzowy 005),
6. autobus Ikarus 280.70E (numer identyfikacyjny VIN TRA280V4MS5PL0333, numer inwentarzowy 006),

7. przyczepa pasażerska Jelcz P-080 przeznaczona do ciągnięcia przez autobus Jelcz 080 (numer inwentarzowy 007),
8. tramwaj-pług (numer taborowy ZT-K 126, numer inwentarzowy 008),
9. lora transportowa (numer inwentarzowy 009),
10. tramwaj Konstal N (numer taborowy 1412, numer inwentarzowy 010).

Ponadto, Klub posiada w swojej dyspozycji tramwaj Linke-Hofmann Standard (numer taborowy 1192), użyczony w dniu 25.06.2015 r. od Gminy Wrocław oraz wagon Konstal N (numer taborowy 1332), użyczony w dniu 07.12.2018 r. od Gminy Wrocław, oraz pojazdy będące własnością członków stowarzyszenia (także na podstawie umów użyczenia).

Informacja o rozliczeniach organizacji z tytułu ciążących zobowiązań podatkowych, a także informacja w sprawie składanych deklaracji podatkowych:

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego składa deklarację CIT-8 i załącznik CIT8/O oraz korzysta ze zwolnień z podatku dochodowego na podstawie art. 17 ust. 1 pkt 4 ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych, gdyż całość dochodu przeznacza na działalność statutową.

Prezes Zarządu
Krzysztof Kołodziejczyk

Wiceprezes Zarządu
Krzysztof Wasilewski

Wiceprezes Zarządu
Tomasz Paszko