

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego

Sprawozdanie merytoryczne za 2022 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 2022 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: dwa kolejne etapy remontu tramwaju-opryskiwacza z 1927 r., zaawansowanie prac przy Ikarusie 280.70E #5320 z 1995 r. oraz uruchomienie po około 25 latach postoju tramwaju Linke-Hofmann Standard #1192 z 1929 r. Prace te były realizowane dzięki dotacji przyznanej przez Gminę Wrocław w ramach realizacji zadań publicznych (pierwszy z wymienionych pojazdów) oraz dzięki własnym środkom Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego pochodzącym z wpłat sponsorów, darowizn i dochodów

z wynajmów pojazdów (pozostałe remonty). Ponadto do ważnych zadań Klubu należy naliczyć obsługę tramwajowej linii turystycznej, której oferta w 2022 r. została – wzorem pilotażu w 2021 r. – wzbogacona o kursy zabytkowej linii autobusowej. Łącznie oferta określana jest jako Wrocławskie Linie Turystyczne.

W 2022 r. zrealizowano dwa etapy remontu tramwaju-opryskiwacza. Prace w ramach pierwszego etapu trwały od maja do czerwca 2022 r. i objęły remont nadwozia do stanu surowego, remont zbiornika na wodę wraz z jego przedłużeniem do oryginalnej długości (został skrócony w połowie lat 70. XX w. podczas przebudowy na opryskiwacz; wtedy w miejsce uzyskane ze skrócenia stalowego zbiornika głównego wstawiono plastikowy zbiornik na chemikalia oraz pompę z silnikiem), odbudowę kratownicy ściany bocznej (jej demontaż nastąpił w pierwszym etapie ze względu na potrzebę usunięcia w/w zbiornika na chemikalia, który uniemożliwiał dostęp do jednego z silników) oraz naprawę koryt kablowych i podstaw lamp wewnętrznych.

1. Remont nadwozia obejmował:

- a) pomost A – kompletna odbudowa drewnianych ścian i dachu,
- b) pomost B – oczyszczenie i flekowanie ścian, oczyszczenie i naprawa deskowania dachu,
- c) podłoga obu pomostów – kompletna odbudowa,
- d) konstrukcja stalowa nadwozia – usunięcie poszycia zewnętrznego i wyłożeń ścian we wnętrzu wagonu; demontaż drzwi, okien i resztek instalacji elektrycznej; oczyszczenie konstrukcji ze starych warstw farby i korozji metodą strumieniowo ścierną (śrutowanie), usunięcie ubytków; wymienienie lub wzmocnienie skorodowanych elementów, w tym przywrócenie właściwej geometrii konstrukcji; zabezpieczenie antykorozyjne,
- e) dach nad przedziałem technicznym – oczyszczenie i łatanie części środkowej, wymiana zniszczonych desek, odbudowa części bocznych,
- f) drzwi i ościeżnice – oczyszczenie i regeneracja (oczyszczenie, konserwacja i malowanie otworów drzwiowych i skrzydeł drzwiowych, montaż skrzydeł drzwiowych jako otwieranych i zamykanych ręcznie, regulacja mechaniczna).

Konstrukcja jednego z pomostów okazała się tak zbutwiała, że nie spełniała funkcji nośnych, stąd postanowiono o jej kompletnej odbudowie z wykorzystaniem zdrowego drewna. Nie było to jednak drewno nowe, lecz pochodzące z początku XX w. z rozbiórki wrocławskich kamienic po powodzi w 1997 r. Taki zabieg miał na celu zachowanie w jak największym stopniu zabytkowego charakteru pojazdu. Wymiany wymagała też podłoga obu pomostów, dach nad jednym z pomostów oraz boczne części (wzdłuż burt tramwaju) dachu nad przedziałem technicznym. W tym przypadku wykorzystano już nowe drewno. Pozostałe elementy były czyszczone (usunięcie warstw farby) i naprawiane. Następnie cała konstrukcja nadwozia została zabezpieczona farbą podkładową.

2. Remont zbiornika na wodę obejmował:

- a) demontaż,
- b) oczyszczenie zbiornika na wodę metodą strumieniowo ścierną,
- c) przedłużenie (spawanie wraz z imitacją nitów),
- d) zabezpieczenie antykorozyjne od wewnątrz,
- e) malowanie z zewnątrz,
- f) odtworzenie brakującej podstawy,
- g) ponowny montaż.

Pierwotny, stalowy zbiornik został w latach 70. XX w. skrócony o 1/3, by w przedziale technicznym zmieścić drugi zbiornik (plastikowy) na chemikalia, służące zwalczaniu chwastów, oraz pompę wraz z silnikiem. Ponieważ teraz wagon ma być przeznaczony tylko

do podlewania zielonych torowisk, istnienie drugiego zbiornika straciło sens. Postanowiono więc przywrócić przedziałowi technicznemu jego pierwotną formę, odtwarzając stalowy zbiornik w jego pełnej długości. W tym celu wydłużono sam zbiornik poprzez dospawanie brakującego fragmentu, a także odtworzono brakującą, skrajną podporę zbiornika, wzorując się na pozostałych podporach (skrajne wsporniki są nieco pochylone). Pierwotny zbiornik był nitowany. Niestety obecnie obowiązujące warunki pracy nie pozwoliły na to. Łączenie elementów zbiornika jest w tej technice technicznie możliwe, ale wymaga obecności osób zakuwających nit z obu stron, czyli także wewnątrz zbiornika. Uznano, że ze względu na potrzebę zapewnienia odpowiednich warunków pracy nie jest to współcześnie możliwe, stąd elementy zbiornika były spawane, zaś w odpowiednich miejscach wykonano imitacje nitów. Zbiornik zarówno wewnątrz, jak i od zewnątrz, pokryto farbą podkładową.

3. Odbudowa kratownicy ściany bocznej.

Ze względu na specyficzną konstrukcję podwozia w remontowanym wagonie już w pierwszym etapie prac 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. Podczas drugiego etapu prac odtworzono wycięte elementy konstrukcyjne ściany bocznej. Natomiast poszycia ścian nie restaurowano i nie montowano ze względu na potrzebę odpowiedniego dostępu do różnych części wagonu na etapie odtwarzania instalacji elektrycznej. Te prace zostały przewidziane na kolejne etapy restauracji pojazdu.

4. Naprawa koryt kablowych, w tym wymiana podstaw, na których koryta jest zamontowane.

5. Naprawa drewnianych podstaw lamp wewnętrznych.

Drugi etap prac przy tramwaju-opryskiwaczu realizowany od listopada do grudnia 2022 r. objął instalację elektryczną, która została w pełni odtworzona, a wszystkie podzespoły zostały zregenerowane. Tramwaj odzyskał sprawność mechaniczną, to znaczy jest w stanie poruszać samodzielnie, w oparciu o pracę silników trakcyjnych. Zrealizowane prace:

1. Kompleksowe odtworzenie instalacji elektrycznej, w tym:

- a) wykonanie instalacji elektrycznej łączącej odbierak prądu, nastawnik i silniki,
- b) pozyskanie lub odtworzenie nastawnika jazdy wraz z dostosowaniem do zastosowanego schematu instalacji. Nastawnik jest po pełnej regeneracji - w tym: rozebranie na części pierwsze (a na koniec złożenie), oczyszczenie całego nastawnika, sprawdzenie, uzupełnienie i ewentualna wymiana zużytych przerywników, wymiana krzywek, wymiana okablowania, posmarowanie smarem stałym wszystkich trących się miejsc (bez styków przerywników), dokładne oczyszczenie styków przerywników z użyciem benzyny chemicznie czystej, sprawdzenie docisku śrub zaciskowych przerywników,
- c) odtworzenie ram oporowych (6 sztuk) wraz z dostosowaniem do zastosowanego schematu instalacji. Ramy są po regeneracji – w tym: rozebranie na części pierwsze, wymiana uszkodzonych lub zużytych spiral oporowych, strzemiączek, izolatorów, śrub mocujących, sprawdzenie pewności dokręcenia śrub,
- d) montaż zregenerowanego lub nowego odgromnika,
- e) montaż zregenerowanego lub nowego wyłącznika głównego (nadmiarowego),

- f) odtworzenie obwodów pomocniczych,
 - g) odtworzenie układu ogrzewania elektrycznego – montaż dwóch piecyków na przednim pomoście,
 - h) odtworzenie układu oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego.
2. Wykonanie pokrycia dachu wagonu z płótna żeglarskiego wraz z jego impregnacją oraz pokrycie dachu wagonu elektroizolacyjnymi i docelowymi powłokami malarskimi dostosowanymi do materiałów użytych podczas drugiego etapu prac renowacyjnych.
 3. Regeneracja i montaż odbieraka prądu OTK-1.
 4. Wykonanie rynienki do odpływu wody z dachu wagonu.
 5. Odtworzenie piasecznicy wraz z mechanizmem uruchamiającym zsyp piasku.

Ponieważ wagon miał rozkradzioną instalację elektryczną i nie zachowała się żadna dokumentacja w tym zakresie, zdecydowano się, by odtworzyć ją na podstawie układu stosowanego w tramwajach typu Linke-Hofmann Standard według stanu powojennego, czyli z czasów eksploatacji tych przedwojennych, niemieckich wagonów przez Polaków. Wynika to przede wszystkim z dostępności schematów elektrycznych i podzespołów. Wpisuje się też w założenia remontu przedmiotowego wagonu, gdyż w momencie przebudowy w latach 70. z dużym prawdopodobieństwem posiadał właśnie taką instalację elektryczną (wskazywały na to zachowane silniki i pokrywa nastawnika). Odpowiada to też sylwetce wagonu, który w momencie budowy w 1927 r. został upodobniony do tramwajów typu Standard. Ze względu na brak lub trudności w pozyskaniu części do nastawników zdecydowano, by wagon był w praktyce jednokierunkowy. Oznacza to, że sprawny jest tylko jeden nastawnik, zaś drugi stanowi tylko atrapę (obudowa bez wnętrza), przy czym ze sprawnego nastawnika można jechać zarówno do przodu, jak i do tyłu.

Wszystkie prace zostały przeprowadzone zgodnie z programem prac konserwatorskich. Ponieważ pojazd będzie w przyszłości eksploatowany w ruchu ulicznym, musi spełniać warunki bezpieczeństwa, a więc posiadać wytrzymałą i dobrze zabezpieczoną konstrukcję oraz w pełni sprawną instalację elektryczną. Renowacja została więc przeprowadzona w sposób zapewniający bezpieczeństwo kierujących i innych osób ewentualnie znajdujących się w środku (obsługa) oraz innych uczestników ruchu. Był to też warunek konieczny prawidłowego przebiegu dalszych planowanych prac konserwatorskich i ostatecznego uruchomienia tramwaju. Podczas prac w jak największym stopniu starano się wykorzystywać oryginalne części, bądź pochodzące 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 wykonano kopie.

W 2022 r. tempa nabrały prace przy Ikarusie 280.70E #5320. Ostatecznie zakończył się remont kratownicy autobusu wraz z położeniem nowego oblachowania i lakierowaniem zgodnie z oryginalnym wzorem. Prace zajęły znacznie dłużej niż się spodziewaliśmy, ponieważ korozja konstrukcji okazała się bardzo zaawansowana. W praktyce, by zapewnić odpowiednią trwałość i bezpieczeństwo, prawie wszystkie elementy konstrukcyjne poniżej linii okien musiały zostać wymienione. Przy okazji wymieniono na nowe także niektóre podzespoły, jak również podłogę z wykładziną. Po przeglądzie podwozia i uruchomieniu elektryki pojazd może poruszać się o własnych siłach. Po dłuższym pobycie w Bralinie, gdzie przebiegał remont nadwozia, autobus bez problemów dotarł do Wrocławia, gdzie członkowie klubu realizowali dalsze prace przy elektryce i wyposażeniu wnętrza. Remont pojazdu jest realizowany bez dotacji, w całości ze środków Klubu oraz darowizn i wpłat sponsorów. W Bralinie prace wykonywali wspólnie tamtejsi pracownicy i nasi członkowie. Ostatni etap, obejmujący wnętrze, był realizowany już w pełni siłami osób zaangażowanych w działalność KSTM.

Pod koniec roku udało się usprawnić tramwaj Linke-Hofmann Standard #1192 z 1929 r. Wagon ten jechał o własnych siłach po raz pierwszy od ćwierćwiecza. Co ważne – odbyło się to w całości ze środków stowarzyszenia. W ciągu 2022 r. odtworzono ramy oporowe, wyposażono tramwaj w nastawnik, odłącznik nadmiarowy, wymieniono sanki w pantografie, skompletowano podwozie. Pozyskano także okna, których mosiężne ramki skrupulatnie oczyszczono, podobnie jak inne elementy galanterii. Wagon bowiem od lat 90. XX w. służył jako dawca części, m.in. dla tramwaju „Juliusz”, stąd był znacznie zdekompletowany. Dalsze prace – realizowane już w 2023 r. – objęły instalację oświetlenia i remont wnętrza.

Kluczowym zadaniem publicznym realizowanym przez Klub w 2022 r. były Wrocławskie Linie Turystyczne, które obejmowały kursy tramwajów i autobusów. Najpierw w sobotę 28 maja 2022 r. w godz. 11:00-13:30 odbył się pokaz zabytkowego taboru, który w sezonie letnim miały obsługiwać Wrocławskie Linie Turystyczne. Linia tramwajowa kursowała w niedziele od 29 maja do 26 czerwca oraz soboty, niedziele i święta od 2 lipca do 4 września zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy. Linia posiadała oznaczenie T wzorowane na dawnym znaku przystankowym. Była obsługiwana zarówno przez Klub Sympatyków Transportu Miejskiego, jak i Towarzystwo Miłośników Wrocławia (oferta wspólna realizacji zadania publicznego) oraz MPK Wrocław (odrębne źródło finansowania). Trasa linii oraz częściowo rozkład jazdy zmieniały się aż siedmiokrotnie ze względu na wymianę nawierzchni na pl. Grunwaldzkim i ul. Piastowskiej oraz kolejne etapy remontu rozjazdów tramwajowych przy Moście Zwirzyńskim. Podstawowymi wagonami obsługującymi linię ze strony KSTM były tramwaje Konstal 4N1 „Enusia” o numerze taborowym 1444 z 1960 r. i Konstal 102Na o numerze taborowym 2069 z 1972 r., który w latach 2014-2018 przeszedł kompleksowy remont. W drugiej części sezonu ze względu na zły stan torowiska na ul. Mickiewicza kursował głównie ten drugi oraz tramwaj Konstal 105Na o numerze taborowym 2568 z 1985 r. (mają wózki jezdne zbliżone do współczesnych tramwajów, co ogranicza ryzyko wykolejenia). Jako rezerwowo przewidziano wagony Konstal 105Na o numerach 2566 i 2567 z 1985/86 r. Wagon Konstal 4N1 wpisany jest do rejestru zabytków, pozostałe do ewidencji zabytków. W związku z propozycją oferty „hop on – hop off” (wsiadania i wysiadania) oraz wyznaczeniem na planowanej trasie kilkunastu przystanków wprowadzono funkcję konduktora, którego głównym zadaniem była sprzedaż i kontrola biletów. Ponadto konduktor w miarę potrzeby opowiadał o historii i szczegółach technicznych tramwaju, który wykonywał dany kurs. Do obowiązków konduktora należało też zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów i porządku w pojeździe. Poza kursami regularnymi linii tramwajowej odbyły się także kursy nocne po trasach, które łączą szczególnie widowiskowo podświetlone zabytki. Odbyło się łącznie osiem takich godzinnych kursów w ciągu czterech dni kursowania Wrocławskich Linii Turystycznych. Kursy te odbywały się w godz. 21:00-23:00.

Linia autobusowa kursowała w niedziele od 29 maja do 26 czerwca oraz soboty, niedziele i święta od 2 lipca do 4 września zgodnie z zaprojektowanym rozkładem jazdy (stałym przez cały okres realizacji zadania). Była obsługiwana przez Klub Sympatyków Transportu Miejskiego. Autobusy, które pojawiły się na linii, to: Jelcz 272MEX z 1977 r., Jelcz 080 z 1980 r., Ikarus 260.32 z 1986 r., Jelcz 043 „Jacuś” z 1986 r., Ikarus 260.43 z 1988 r., Jelcz M11 z 1990 r., Ikarus 280.17 z 1990 r., Jelcz M121MB z 1996 r. Linia posiadała oznaczenie A wzorowane na dawnym znaku przystankowym. Podczas weekendu 16-17 lipca 2022 r. na linii A w ramach Wrocławskich Linii Turystycznych kursował Ikarus 260 z Poznania. Był to efekt współpracy między naszym stowarzyszeniem a MPK Poznań i Klubem Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu. Doskonale zadbane pojazdy przyciągnął wielu wrocławian i turystów – łącznie w sobotę i niedzielę z przejazdów skorzystało prawie 300 pasażerów. W zamian Ikarus 260 z kolekcji KSTM kursował w Poznaniu w dniach 13-14

sierpnia (w sobotę na linii 102, zaś w niedzielę na linii 100). W czasie kursowania linii autobusowych zapewniony był zawsze kierowca rezerwowy, który oczekiwał w zajezdni. W przypadku awarii któregoś z autobusów kursujących na linii wyjeżdżał on możliwie szybko autobusem rezerwowym. Poza tym – w związku z zamknięciem dojazdu na Hali Stulecia w dniach 6-7.08. i 27.08.-4.09.2022 r. – kursował on na linii „za tramwaj” za linię turystyczną T na trasie Stadion Olimpijski – Hala Stulecia – Piastowska (6-7.08.) lub Sępolno – Hala Stulecia – Sępolno (27.08.-4.09.). Bieżąca lokalizacja pojazdów kursujących w ramach Wrocławskich Linii Turystycznych była pokazywana w serwisie kiedyprzyjedzie.pl, gdzie zostały także opublikowane rozkłady Wrocławskich Linii Turystycznych.

Na linii tramwajowej T Klub Sympatyków Transportu Miejskiego przewiózł 5919 pasażerów, w tym 3432 osoby na podstawie biletów miejskich, 1820 osób na podstawie biletów normalnych Wrocławskich Linii Turystycznych oraz 667 osób na podstawie biletów ulgowych Wrocławskich Linii Turystycznych. Towarzystwo Miłośników Wrocławia, które także realizowało to samo zadanie w ramach oferty wspólnej, na linii tramwajowej przewiozło 2054 pasażerów, w tym 798 osób na podstawie biletów miejskich, 863 osoby na podstawie biletów normalnych Wrocławskich Linii Turystycznych oraz 393 osoby na podstawie biletów ulgowych Wrocławskich Linii Turystycznych. Z kolei z oferty linii autobusowej A (obsługa wyłącznie przez KSTM) skorzystało 2416 pasażerów, z czego 1465 na podstawie biletów miejskich oraz odpowiednio 777 i 174 osoby na podstawie biletów normalnych i ulgowych Wrocławskich Linii Turystycznych. Łącznie daje to 10 389 pasażerów, w tym 4 694 osób na podstawie biletów WLT (3460 na podstawie biletów normalnych i 1234 na podstawie biletów ulgowych) i 5695 osób na podstawie biletów miejskich.

W 2022 r. stowarzyszenie zorganizowało kilka eventów. Miały one m.in. na celu zwrócenie uwagi wrocławian i ewentualnie turystów na prowadzone przez Klub remonty zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej. Ich motywem przewodnim była historia i ratowanie historycznych pojazdów wrocławskiej komunikacji zbiorowej, ze szczególnym uwzględnieniem wozów gospodarczych, na co jak dotąd rzadko zwracano uwagę.

14 maja 2022 r. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego na zlecenie Gminy Wrocław i Centrum Historii Zajezdnie zapewnił obsługę komunikacyjną Nocy Muzeów. U uruchomiliśmy trzy linie specjalne (jedną tramwajową i dwie autobusowe), które łącznie odjeżdżały z Opery w takcie co 7,5 minuty. W wydarzeniu uczestniczyły: Konstal 4N1 #1444, Konstal 102Na #2069, Konstal 105Na #2568, Jelcz 272 MEX, Jelcz M11, Jelcz M121MB, Ikarus 260.32 i Ikarus 260.43. Wszystkie kursy zostały wykonane planowo, jedynie w jednym przypadku musiał wyjechać autobus rezerwowy, czyli Ikarus 280.17.

4 czerwca 2022 r. nasze stowarzyszenie wzięło udział w Zlocie Jelcza, prezentując cztery pojazdy: unikatowy, jedyny taki w Polsce (a zatem i na świecie) zestaw pojazdów składający się z autobusu socjalnego Jelcz 080 i przyczepy pasażerskiej Jelcz P-080 (oba z 1980 r.) oraz autobusy Jelcz 272 MEX – w wersji klasycznej z 1977 r. oraz w wersji cabrio z 1972/74 r. (czyli słynnego „Fredrusia”). Nasze pojazdy przypadły do gustu, ponieważ zdobyły wyróżnienia: druga nagroda przypadła zestawowi pojazdów, zaś trzecia – „Fredrusiowi”. Pierwsze miejsce zajął oławski „jelczyk” z Muzeum Motoryzacji Wena. 18 czerwca Klub Sympatyków Transportu Miejskiego był także obecny na Zlocie Zabytkowych Autobusów w Bydgoszczy. Nasze stowarzyszenie zaprezentowało autobus Jelcz 080 z 1980 r.

W sobotę 25 czerwca 2022 r. odbył się Dzień Otwarty MPK Wrocław, podczas którego zarówno prezentowaliśmy pojazdy na zajezdni „Borek” przy ul. Powstańców Śląskich, jak i obsługiwaliśmy trzy linie dowozowe na tę imprezę. Na zajezdni na wystawie znalazł się Jelcz

272MEX „Fredruś”, Konstal 4N1 „Enusia”, potrójniak, czyli trzy wagony Konstal 105Na (Kultowe Stopiątki) oraz Polonez – replika Komisji Wypadkowej MPK. Na linii M4 kursował Konstal 102Na #2069, na linii M7 – Jelcz M11 i Jelcz M121MB, zaś na linii M9, którą można było dojechać na zwiedzanie zajezdni „Obornicka” – pojawiły się Jelcz 272MEX, Jelcz 080 i Ikarus 260.32. Największym zainteresowaniem cieszyła się ostatnia z wymienionych linii, zaś na „Borku” szczególnie oblegany był „Fredruś”.

10 lipca 2022 r. przypadała 145. rocznica uruchomienia tramwajów konnych we Wrocławiu. Pierwsze wagony pojechały wówczas z okolic dzisiejszego gmachu Poczty Głównej w kierunku Szczytnik. By uczcić ten ważny dla miasta moment, Klub Sympatyków Transportu Miejskiego zaplanował w tym dniu dwa wydarzenia: opowieść o tramwajach konnych prowadzoną przez Tomasz Sielickiego, historyka transportu (podczas ostatniego kursu tramwajowej linii turystycznej T w ramach Wrocławskich Linii Turystycznych), oraz prelekcję Tomasz Sielickiego i Krzysztofa Kołodziejczyka, prezesa KSTM, o tramwaju-opryskiwaczu i innych tramwajach gospodarczych, która odbyła się wieczorem na Zajezdni Popowice. Opowieść o tramwajach konnych rozpoczęła się o godz. 18:00 na przystanku „Opera” na pl. Teatralnym. Tomasz Sielicki opowiadał o początkach tramwajów konnych podczas kursu linii turystycznej T do Hali Stulecia, zajezdni „Dąbie” i z powrotem do centrum. Tramwaj następnie zjechał na zajezdnię „Popowice”, gdzie o godz. 19:30 odbyła się prelekcja o tramwaju-opryskiwaczu i innych tramwajach gospodarczych. Była to pierwsza okazja, by zobaczyć aktualny stan remontowanego zabytkowego wagonu G-061 – po realizacji drugiego etapu restauracji. Była to więc okazja, by nie tylko dowiedzieć się czegoś o historii tego tramwaju, ale także zobaczyć go od podszewki. Wagon był wystawiony przed zabytkowe hale zajezdni „Popowice” i to bezpośrednio przy nim odbyła się prelekcja. Frekwencja podczas wykładów T. Sielickiego i K. Kołodziejczyka 10 lipca 2022 r. to około 40 osób.

W ostatni weekend lipca odbył się przejazd dwoma tramwajami 102Na – klubowym o numerze #2069 i należącym do MPK Wrocław o numerze G-089 (wagon przebudowany na dwukierunkowy). Oba pojazdy powstały w 1972 r., czyli w tym roku obchodzą swoje 50. urodziny. Impreza odbyła się dzięki wsparciu Prezesa MPK Wrocław, pana Krzysztofa Balawejdera i dzięki zaangażowaniu pracowników zajezdni nr IV „Borek”. Wyruszyliśmy o 23:00 z pl. Teatralnego i udaliśmy się m.in. pod Stadion Miejski, do Leśnicy i na Gaj, czyli w miejsca, gdzie można było zademonstrować dwukierunkowość wagonu G-089.

Tradycyjnie na początku września odbył się Dzień Otwarty Zajezdni Popowice (10 września 2022 r.). Podczas eventu Klub udostępnił na wystawę zabytkowe tramwaje i autobusy. Zostały one wystawione na placu manewrowym przed halami oraz w halach. Do większości można było wejść, zasiąść za kierownicą lub pulpitem i poczuć się jak kierowca lub motorniczy. Na terenie zajezdni zostały wystawione pojazdy z różnych okresów – od niemieckich wagonów z początku XX w. i z dwudziestolecia międzywojennego przez pierwszy tramwaj polskiej produkcji powstały po II wojnie światowej i pierwszy polski tramwaj szybkobieżny po jeden z pierwszych niskopodłogowych autobusów, które były produkowane w naszym kraju. Były także kultowe autobusy-ogórki. Poza taborem pasażerskim zaprezentowano także wagony techniczne, służące utrzymaniu torowisk i sieci trakcyjnej. Wrocław może bowiem poszczycić się niezwykle bogatą, unikatową kolekcją tramwajów gospodarczych, na którą składają się szlifierki do torów, wagony służące do przewozu piasku czy pługi wirnikowe. Tego dnia wśród wagonów gospodarczych szczególna uwaga była zwrócona na tramwaj-opryskiwacz, który wtedy był już po zakończeniu prac restauratorskich przewidzianych na drugi etap (a pierwszy w 2022 r.). Przygotowaliśmy szereg atrakcji, które spotkały się z bardzo dużym zainteresowaniem wrocławian i turystów (kilka tysięcy odwiedzających). Było zwiedzanie zajezdni z

przewodnikiem, wykłady (dra Tomasza Sielickiego o ratowaniu zabytków techniki i dra Krzysztofa Kołodziejczyka o tramwaju-opryskiwaczu – jego historii i remoncie), pokazy pracy pługa wirnikowego, ale przede wszystkim nasze zabytkowe tramwaje i autobusy – zarówno na wystawie, jak i obsługujące linie specjalne. Tramwaje 102Na i 105Na kursowały do Opery jako linia M5, zaś Ikarus 260.43 do Centrum Historii Zajezdni i Dworca Autobusowego jako linia M10. Autobusy-ogórki odbywały kursy wycieczkowe do Stadion Wrocław. Dla zwiedzających udostępnione były dwie zabytkowe hale Zajezdni Popowice, dawna kuźnia, w której zgromadzono wagony czekające na remont, oraz łaźnia. Istniała możliwość wejścia pod tramwaj 105Na, by ujrzeć jego podzespoły elektryczne, m.in. rozrusznik i styczniki (klapy rewizyjne były otwarte). Całość o 17:00 zakończyła się paradą autobusową, która przebiegała przez ul. Legnicką, pl. Jana Pawła II, ul. Ruską, Kazimierza Wielkiego do ul. Szewskiej. Tam, po krótkim postoju, autobusy rozjechały się w różne części miasta, odwożąc uczestników wydarzenia. Dla uczestników wydarzeń przygotowano pamiątki w formie pocztówek i magnesów z zabytkowymi pojazdami komunikacji, w tym z remontowanym tramwajem-opryskiwaczem, które były rozdawane wszystkim zainteresowanym podczas obu wydarzeń do wyczerpania zasobów.

Szacunkowa frekwencja w Dniu Otwartym Zajezdni Popowice w dniu 10 września 2022 r.:

- ogólna frekwencja – kilka tysięcy osób,
- zwiedzanie zajezdni z przewodnikiem (5 grup) – łącznie 200 osób,
- wykłady dra T. Sielickiego o ratowaniu zabytków techniki – 60 osób,
- wykłady dra K. Kołodziejczyka o tramwaju-opryskiwaczu – 40 osób,
- możliwość wejścia pod tramwaj Konstal 105Na, by zobaczyć jego podzespoły – 200 osób,
- pasażerowie specjalnej linii tramwajowej – 600 osób,
- pasażerowie specjalnej linii autobusowej – 300 osób,
- pasażerowie podczas kursów autobusami-ogórkami – 400 osób,
- uczestnicy parady autobusowej – 200 osób.

W nocy z 24 na 25 września 2022 r. odbyła się kolejna edycja tzw. nocki tramwajowej. W tegorocznym wydarzeniu wzięło udział aż sześć składów, w tym wagon Konstal 105Na #2347 oraz trójskład Kultowych Stopiątek (#2568+2566+2567) z kolekcji Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego. Poza tym pojawiły się wagony Linke-Hofmann Standard 1209 wraz z doczepą konną i Konstal N #1336 z Towarzystwa Miłośników Wrocławia oraz Konstal 102Na #G-089 i Konstal 105NaWr #2352+2351 z MPK Wrocław.

Podczas Święta Niepodległości odbyła się Radosna Parada, w której mieliśmy przyjemność uczestniczyć. Wystawiliśmy dwa ogórki (Jelcz 043 „Jacuś” i Jelcz 272MEX), Jelcza 080 oraz dużego fiata jako Nadzór Ruchu MPK. Razem z licznymi uczestnikami o 10:00 ruszyliśmy z pl. Wolności pod Centrum Historii Zajezdni, gdzie następnie nasze pojazdy można było oglądać aż do wieczora (jako element zlotu zabytkowych samochodów). Głównym organizatorem wydarzenia było Centrum Historii Zajezdni.

Wydarzenie pod nazwą Mikołajki na Zajezdni Popowice odbyło się 3 grudnia 2022 r. w godz. 11:00-15:00. Podczas eventu zaprezentowane zostały postępy prac przy tramwaju-opryskiwaczu. Celem wydarzenia było bowiem rozpowszechnianie informacji o historycznej wartości remontowanego wagonu. Ponadto podczas wydarzenia miały miejsce:

- pokaz jeżdżącego tramwaju Linke-Hofmann Standard #1192,
- zwiedzanie zajezdni z przewodnikiem (4 razy),
- wykład mgra Tomasza Szymczyszyna o nadwoziach Jelcz PR na różnych podwoziach (czyli o autobusach Jelcz PR110U, 080, 081, M11, L11, P-080 i PR110R),

- wykład dra Tomasza Sielickiego i dra Krzysztofa Kołodziejczyka o pojazdach gospodarczych i technicznych, które były użytkowane przez przewoźników obsługujących komunikację zbiorową we Wrocławiu,
- przejazdy po terenie zajezdni unikatowym zestawem pojazdów składającym się z autobusu socjalnego Jelcz 080 i przyczepy pasażerskiej Jelcz P-080 (oba pojazdy pochodzą z 1980 r. – podczas gdy zachowało się kilka autobusów tego rodzaju, to przyczepa przetrwała tylko jedna, co czyni ten zestaw szczególnie atrakcyjnym).

Kluczowym elementem imprezy była też wystawa taboru, na której znalazły się następujące pojazdy: potrójniak, czyli skład trzech tramwajów Konstal 105Na z połowy lat 80. XX w., Konstal 105Na #2347 z początku lat 80. XX w., Konstal 4N1 #1444 z 1960 r., Maximum „Max Berg” z 1901 r., opryskiwacz z 1927 r. (pokazany w trakcie prowadzonego remontu), Jelcz 272 MEX z lat 80. XX w., Jelcz 043 „Jacuś” z 1986 r., Star 266 z lat 80. XX w., Polonez jako Komisja Wypadkowa MPK Wrocław i Fiat jako Nadzór Ruchu MPK Wrocław. W wydarzeniu uczestniczyło około 500 osób, w tym około 50 wzięło udział w wykładach, około 300 w przejazdach zabytkowym zestawem pojazdów Jelcz 080+P-080, około 60 w zwiedzaniu Zajezdni Popowice z przewodnikiem i 10 osób w pokazie tramwaju Linke-Hofmann Standard #1192 po uruchomieniu.

Klub realizował też zadanie pn. „Upowszechnianie wśród wrocławian wiedzy w zakresie dziedzictwa komunikacji zbiorowej”. Celem zadania było zwrócenie uwagi wrocławian na potencjał dziedzictwa komunikacji zbiorowej we Wrocławiu oraz zwiększenie atrakcyjności imprezy „Mikołajki na Zajezdni Popowice” poprzez zapewnienie większej liczby pamiątek dla jej uczestników oraz przeprowadzenie kolejnego wykładu (względem wcześniej zaplanowanych) – dotyczącego marki „WRO-TA” i roli zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej w funkcjonowaniu oferty turystycznej Wrocławia. Zadanie obejmowało:

- przeprowadzenie wspomnianego wykładu dotyczącego marki „WRO-TA” i roli zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej w funkcjonowaniu oferty turystycznej Wrocławia,
- wydruk publikacji o elektryfikacji linii tramwajów konnych i o odbudowanym w 2021 r. tramwaju typu Maximum z 1901 r., który z tym procesem jest nierozdzielnie związany,
- opracowanie i wydruk publikacji prezentującej wybrane aspekty historii komunikacji autobusowej we Wrocławiu,
- przygotowanie pocztówek z wizerunkami wrocławskich zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej,
- przygotowanie magnesów z wizerunkami wrocławskich zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej,
- przygotowanie kubków z wizerunkami wrocławskich zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej.

Materiały graficzne zostały opracowane w taki sposób, by pokazać rozwój transportu zbiorowego we Wrocławiu na przestrzeni XX w. Przygotowaniem wszystkich materiałów zajmowali się członkowie stowarzyszenia, wykorzystując m.in. zbiory archiwalne i wcześniej opracowane rysunki oraz posiadaną wiedzę historyczną. Wszystkie materiały były rozdawane podczas wydarzenia Mikołajki na Zajezdni Popowice w dniu 3 grudnia 2022 r. oraz podczas innych wydarzeń, w których uczestniczył Klub Sympatyków Transportu Miejskiego (głównie przejazdy zabytkowymi tramwajami organizowane w dniach 6, 7, 8, 10, 15 i 31 grudnia 2022 r.). Część materiałów została rozdana jako nagrody w konkursie fotograficznym na najładniejsze zdjęcie pojazdu znajdującego się w kolekcji stowarzyszenia.

W ramach współpracy z innymi stowarzyszeniami w weekend 2-3 kwietnia 2022 r. reprezentacja Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego wizytowała Liberec i okolice w

ramach rewizyty w Boveraclubie, którego członków gościliśmy w 2019 r. Celem spotkania była wymiana doświadczeń i zacieśnianie więzi pomiędzy stowarzyszeniami opiekującymi się zabytkami techniki w regionie. Na rewizytę z powodu problemów związanych z pandemią przyszło nam czekać aż 3 lata. Do Liberca udaliśmy się naszym Jelczem 080, który pokonał trasę w 4,5 godziny. Sobota była dniem tramwajowym – po wizycie w Muzeum Techniki w Libercu zwiedzaliśmy zajezdnię tramwajową, a następnie mieliśmy okazję przejechać się dwoma tramwajami z kolekcji Boveraclubu: wąskotorowym tramwajem „Bovera” o numerze 78 z 1929 r. i normalnotorowym wozem T2R #17 z 1961 r. Z kolei w niedzielę podróżowaliśmy Jelczem 041, dojeżdżając m.in. do Jablonca nad Nisou. Pomimo przemieszczania się autobusem, dzień też posiadał motywy tramwajowe, ponieważ dotarliśmy do kilku pozostałości dawnej sieci tramwajowej w Jabloncu (m.in. dawna zajezdnia tramwaju towarowego, relikty i pomniki w miejscach dawnych tras). W spotkaniu uczestniczyła też grupa sympatyków z Straßenbahnmuseum Chemnitz, był to więc trójstronny zjazd. Wracając do Wrocławia, zajechaliśmy do kilku widokowych miejsc na Pogórzu Izerskim, a także do Świebodzic i Świdnicy.

Klub złożył dwa projekty w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego 2022: projekt osiedlowy numer 151, czyli renowacja zabytkowych bram na Zajezdnia Popowice, oraz projekt ponadosiedlowy 145 – remont przyczepy do autobusu-ogórka. Pierwszy projekt zakładał renowację wszystkich bram wjazdowych w zabytkowych halach Zajezdni Popowice. Nie były one naprawiane od kilkadziesiąt lat. Doszło do deformacji ich konstrukcji, łuszczenia się lakieru, wskutek czego niektórych z nich nie da się nawet skutecznie domknąć. A trzeba pamiętać, że zajezdnia to niezwykle cenny obiekt z 1901 r., powstały w związku z elektryfikacją linii tramwajów konnych. Drugi projekt obejmował z kolei remont przyczepy P-01, czyli charakterystycznej w kształcie przyczepy do autobusów-ogórków. Niestety oba projekty nie uzyskały finansowania.

Klub na podstawie umowy z Wydziałem Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia przez większość 2022 r. użytkował części dwóch hal dawnej zajezdni tramwajowej przy ul. Legnickiej 65 (potem większą część jednej hali). 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, sprzątając 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 2022 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 znów uruchomić Wrocławskie Linie Turystyczne, które objęły także kursy zabytkowych autobusów. 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, z Centrum Historii Zajezdni 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: Od marca 2022 r. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego zatrudniał jednego pracownika etatowego. Ponadto w 2022 r. Klub zatrudniał osoby w ramach umowy zlecenia (16 osób pracujących jako motorniczowie, kierowcy i konduktorzy). Łączny koszt wynagrodzeń to 64 997,70 zł.

Udzielone przez organizację pożyczki pieniężne: brak

Kwoty ulokowane na rachunkach bankowych:

Santander Bank Polska S.A. Oddział 25 we Wrocławiu: 1 717,23 zł (kwota na 31.12.2022 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. przyczepa pasażerska Jelcz P-080 przeznaczona do ciągnięcia przez autobus Jelcz 080 (numer inwentarzowy 007),
7. tramwaj-pług (numer taborowy ZT-K 126, numer inwentarzowy 008),
8. lora transportowa (numer inwentarzowy 009),
9. tramwaj Konstal N (numer taborowy 1412, numer inwentarzowy 010),
10. tramwaj Konstal 105Na (numer taborowy 2347, numer inwentarzowy 011),
11. żuraw wypadkowy na bazie samochodu Star 266 (numer inwentarzowy 012).

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