

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego

Sprawozdanie merytoryczne za 2023 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 2023 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 remontu tramwaju-opryskiwacza z 1927 r., zaawansowanie remontu doczepy typu ND z 1956 r., zakończenie prac przy Ikarusie 280.70E #5320 z 1995 r. oraz znaczne zaawansowanie remontu tramwaju Linke-Hofmann Standard #1192 z 1929 r. Prace te były realizowane dzięki dotacjom przyznanych przez Gminę Wrocław w ramach realizacji zadań publicznych (dwa pierwsze 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 Wrocławskich Linii Turystycznych.

W 2023 r. zakończył się proces remontu i adaptacji tramwaju-opryskiwacza do nowej funkcji podlewania zielonych torowisk. Ostatni etap objął prace przy poszyciu (przygotowanie do lakierowania i lakierowanie), zostały wstawione szyby, wyposażone wnętrza oraz naprawiony i przebudowany układ opryskiwacza. Koniec remontu to także szereg prac wykończeniowych (m.in. montaż galanterii mosiężnej i wykonanie oznaczeń).

Prace przeprowadzone przy tramwaju-opryskiwaczu (numer rejestru zabytków 952/696/5) w ramach ostatniego etapu restauracji:

1. Restauracja poszycia:

- a) wymiana i uzupełnienie blach poszycia ścian,
- b) wyrównanie nierówności poszycia przy użyciu specjalistycznej masy szpachlowej,
- c) wykonanie jednej ściany bocznej (prawej, patrząc w kierunku jazdy) jako szklanej na wysokości przedziału technicznego (między ścianami oddzielającymi pomosty od przedziału technicznego) – w tym celu: przygotowano kratownicę nadwozia do osadzenia szyb; zamontowano szyby w otworach kratownicy; zabezpieczono krawędzie szyb listwami,
- d) wykonanie nakładki zabezpieczającej na szklaną ścianę (przesłonięcie składa się z czterech części o układzie pionowym przykręcanych do kratownicy nadwozia),
- e) lakierowanie nadwozia: górna część nadwozia kremowa (RAL 1015), burtę poniżej linii okien zielone (RAL 6010).

2. Odtworzenie elementów oznaczenia wagonu:

- a) numery taborowe (G-061, zastosowano tradycyjny krój cyfr stosowany w MPK Wrocław),
- b) herb miasta (dwupolowy z okresu 1948–1990),
- c) napisy ostrzegawcze na burtach odwołujące się do formy i stylistyki oznaczeń, które były umieszczone na wagonie w połowie lat 70. XX w.

3. Remont układu opryskiwacza:

- a) sprawdzenie stanu instalacji opryskiwacza, w tym pompy – okazało się, że pompa jest zdekompletowana i nie nadaje się do użytku, podobnie niekompletna okazała się większość układu rozpraszania wody,
- b) konstrukcja układu opryskiwacza dostosowanego do nowej funkcji (podlewanie zielonych torowisk).

4. Wykonanie atrapy nastawnika na pomostie B (pomost B znajduje się od strony dysz rozpryskujących wodę) – forma nastawnika odpowiada nastawnikowi umieszczonemu na pomostie A w poprzednim etapie remontu.

5. Restauracja okien na pomostach:

- a) wymiana szyb i uszczeliek,

- b) montaż okien w odrestaurowanej konstrukcji nadwozia.
6. Restauracja wnętrza:
- a) wykonanie nowej podłogi drewnianej na pomostach oraz naprawa i malowanie podłogi stalowej w przedziale technicznym,
 - b) regeneracja lub odtworzenie okuć w podłodze i stopni wejściowych,
 - c) malowanie wnętrza (ściany szare, sufit biały, rączka piasecznicy i korba hamulca ręcznego czarne),
 - d) odtworzenie galanterii mosiężnej (zamknięcia drzwi, uchwyty, szyldy).

Pojazd zachował w większości wygląd i wyposażenie z okresu przebudowy na wagon-opryskiwacz w połowie lat 70. XX w. i do takiego stanu go odrestaurowano. Zatem malatura jest dwubarwna: część górna (okienna) nadwozia – kremowa, a burty poniżej linii okien – ciemnozielone (analogicznie do lokomotywy tramwajowej BT-1, pierwotnie wrocławskiej, obecnie po renowacji stanowiącej eksponat Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie). Podwozie jest czarne, zaś dach – szary. Na ścianach czołowych i burtach umieszczono numery taborowe G-061 (cyfry tradycyjne: żółte z czarnym cieniowaniem) i herb dwupolowy z okresu 1948–1990, na który będzie zakładana metalowa nakładka magnetyczna ze współczesnym herbem (tramwaj na co dzień będzie jeździł z obecnym herbem, ale przy szczególnych okazjach, np. imprezy, parady itp. będzie odstawiany herb dwupolowy). Podstawą do renowacji stała się fotografia z 1979 r., szczególnie w kontekście przywrócenia napisów na burtach. W miejsce napisu na pomoście „Uwaga środki trujące” umieszczono napis „Uwaga strumień wody”, zaś napis „Wagon opryskiwacz” pozostawiono bez zmian.

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 (np. uchwyty korby hamulca ręcznego, poręcze przy drzwiach), a dopiero jeśli elementów brakowało lub z przyczyn technicznych lub względów bezpieczeństwa nie było możliwe wykorzystanie elementów oryginalnych, dokonywano zakupu nowych lub wykonywano kopie (m.in. galanteria mosiężna – zamknięcia drzwi i szyldy, a także wycieraczki lub uchwyty odłącznika nadmiarowego). Zgodnie z programem prac konserwatorskich zakładało się przywrócenie wagonowi pełnej sprawności technicznej zgodnie z jego wcześniejszą funkcją tramwaju-opryskiwacza do torowisk z tą różnicą, że zamiast do usuwania chwastów na międzytorzu będzie służył podlewaniam trawiastych odcinków tras (tzw. zielonych torowisk). Dzięki torowiskom pokrytym murawą zmniejsza się ilość pyłu zawieszonego w powietrzu, poprawia się mikroklimat i bilans wodny. Obniża się też poziom hałasu wynikającego ze współpracy zestawów kołowych tramwajów z szynami. Z tego względu tramwaj musi być sprawny pod względem układu jezdnego i elektrycznego, jak również w pełni funkcjonalny musi być układ opryskiwacza, z tym zastrzeżeniem, że rozpraszanie wody musi być intensywniejsze niż wcześniej. Zgodnie z tymi założeniami zrealizowano remont nadwozia.

Wszystkie prace zostały przeprowadzone zgodnie z programem prac konserwatorskich. Ponieważ pojazd będzie 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 ostatecznego uruchomienia tramwaju, co zostało potwierdzone badaniami technicznymi tramwaju przeprowadzonymi w dniu 30 listopada 2023 r. przez Zakład Komunikacji Miejskiej Instytutu Rozwoju Miast i Regionów, które dopuściły go do ruchu po drogach publicznych. Kolejnym potwierdzeniem stały jazdy próbne. Wrocław uzyskał kolejny sprawny zabytkowy tramwaj, nie tylko przyciągający wzrok wrocławian (lub turystów), ale także użyteczny.

W 2023 r. miały miejsce dwa etapy prac konserwatorskich przy wagonie doczepnym Konstal ND #3560. Etap drugi objął kompleksowy remont nadwozia (konstrukcja, poszycie zewnętrzne, lakierowanie), ale bez odtworzenia wnętrza. Wykaz przeprowadzonych prac:

1. Restauracja konstrukcji nadwozia:

- a) usunięcie poszycia zewnętrznego oraz wyposażenia, płyt pilśniowych i elementów drewnianych we wnętrzu wagonu, demontaż drzwi, okien i instalacji elektrycznej,
- b) oczyszczenie konstrukcji ze starych warstw farby i korozji metodą strumieniowo ścierną (poprzez piaskowanie),
- c) wymienienie lub wzmocnienie skorodowanych elementów, w tym przywrócenie właściwej geometrii konstrukcji,
- d) zabezpieczenie antykorozyjne,
- e) posadowienie nadwozia na podwoziu wraz z montażem.

2. Restauracja poszycia:

- a) wymiana blach poszycia ścian,
- b) wyrównanie nierówności poszycia ścian przy użyciu specjalistycznej masy szpachlowej,
- c) naprawa poszycia dachu,
- d) lakierowanie nadwozia: dach szary – RAL 9023, górna część (okienna) nadwozia kremowa – RAL 9001, burtę poniżej linii okien niebieskie – RAL 5015.

3. Remont drzwi:

- a) demontaż skrzydeł drzwiowych oraz relikwów maszyn drzwiowych i układu sterowania,
- b) oczyszczenie, konserwacja i malowanie otworu drzwiowego i skrzydeł drzwiowych,
- c) montaż skrzydeł drzwiowych.

4. Remont okien:

- a) konserwacja aluminiowych ram okiennych poprzez polerowanie bez pokrywania warstwami malarskimi,
- b) wymiana szyb i uszczelek,
- c) naprawa mechanizmów otwierania okien,
- d) sprawdzenie osadzenia szyb w ramach.

Trzeci etap restauracji objął:

- a) wykonanie nowej podłogi drewnianej na klasie i na pomostach wagonu,
- b) zabezpieczenie desek nowej podłogi lakierem impregnującym od góry i farbą konserwującą od dołu.

Podczas renowacji utrzymano dotychczasowy wygląd doczepy, a więc stan z lat 70. XX w., po modernizacji. W związku z tym zachowano schemat malowania burt: kolor kremowy w części górnej (okieiennej) oraz niebieski w części dolnej. Ze względów technicznych w otwory okienne nie zostały wstawione szyby. Wynika to z tego, że

konieczne są do tego drewniane elementy zabudowy wnętrza, które w niniejszym etapie nie były przywracane. Zakupiono wszystkie nowe szyby. Te, które umieszczone są w ramach aluminiowych, zostały w te ramy wstawione, ale już tych ram nie umieszczono w nadwoziu. Oczekują one montażu, podobnie jak szyby, które są osadzane bezpośrednio w konstrukcji nadwozia.

Po zakończeniu całego procesu remontu, czyli realizacji kolejnych etapów prac, które obejmą odtworzenie wyposażenia wnętrza i instalacji elektrycznej, wagon będzie mógł poruszać się po wrocławskich torowiskach. W efekcie poprawiła się sytuacja wrocławskiej kolekcji zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej – Wrocław docelowo uzyska kolejny sprawny zabytkowy tramwaj, przyciągający wzrok wrocławian i turystów, ale mogący być też przez nich wykorzystywany przy różnych okazjach. Po zakończeniu prac doczepa Konstal ND będzie mogła być eksploatowana w celach turystycznych i na potrzeby promocji miasta.

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 (naroża ścian i dachu, płyty drzwi, osłony wywietrzników, osłona opornicy na dachu, odboje, ramy okienne), a dopiero jeśli z przyczyn technicznych lub względów bezpieczeństwa nie było to możliwe, dokonywano zakupu nowych lub wykonywano kopie (listwy na ścianach, uszczelki w oknach, szyby, podłoga drewniana). 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.

W ramach Wrocławskich Linii Turystycznych w 2023 r. funkcjonowały dwie linie: tramwajowa T i autobusowa B. Linia tramwajowa kursowała co pół godziny w soboty, niedziele i święta od 27 maja do 3 września zgodnie z rozkładem jazdy. Linia posiadała oznaczenie T wzorowane na dawnym znaku przystankowym. Każdego dnia funkcjonowania linii zapewniliśmy 11,5 godz. kursowania tramwajów (jeden przez około 7 godzin, drugi przez 4,5 godziny), w tym minimum 4 godziny z przewodnikiem. Podstawowymi wagonami przewidzianymi do obsługi linii były tramwaje: Konstal N o numerze taborowym 1332 z 1949 r., 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. Jako wagony rezerwowe przewidziano tramwaje Konstal 105Na o numerach taborowych 2347, 2566, 2567 i 2568 z lat 80. XX w. Pierwszy i trzeci są wpisane do rejestru zabytków, pozostałe do ewidencji zabytków. Ze względu na przedłużający się remont (realizowany ze środków własnych Klubu) nie było możliwe wykorzystanie tramwaju Linke-Hofmann Standard z 1929 r. Na wybranych kursach (trzy pary, czyli trzy odjazdy z Opery i trzy odjazdy z Hali Stulecia) podczas przejazdu licencjonowany przewodnik opowiadał o mijanych zabytkach i innych atrakcjach.

Trasa stała linii tramwajowej T:

pl. Teatralny (Opera) – Świdnicka – Arkady – Piłsudskiego – Dworzec Główny – Kołłątaja – Skargi – Galeria Dominikańska – Oławska – Traugutta – pl. Powstańców Warszawy – Most Grunwaldzki – pl. Grunwaldzki – Curie-Skłodowskiej – Most Zwierzyniecki – Wajdy – Wróblewskiego – **Hala Stulecia (ZOO)**

Hala Stulecia (ZOO) – Wróblewskiego – Wajdy – Most Zwierzyniecki – Curie-Skłodowskiej – pl. Grunwaldzki – Curie-Skłodowskiej – Szczytnicka – Wyszyńskiego – Most Pokoju – pl. Powstańców Warszawy – Traugutta – Oławska – Galeria Dominikańska – Kazimierza Wielkiego – Szewska – Grodzka – Nowy Świat – Kazimierza Wielkiego – Widok – **pl. Teatralny (Opera)**

Ze względu na awarię krzyżownicy przy dawnej zajezdni „Dąbie” tramwaje zamiast do Zajezdni „Dąbie” (Czasoprzestrzeń) kursowały na skróconej trasie po pętli ZOO przy ul. Kopernika.

W trzy ostatnie soboty sezonu Wrocławskich Linii Turystycznych (19.08., 26.08. i 02.09.2023 r.) na pokładzie tramwaju kursującego na linii T gościli muzycy jazzowi. Pojawiali się na czwartym kursie z Opery, umilając pasażerom przejazd. Poza kursami regularnymi linii tramwajowej zapewnione zostały dodatkowe darmowe kursy na zamówienie Gminy Wrocław: tramwaju Konstal 102Na dla grupy dzieci z Ukrainy (2 godz.) i tramwaju Konstal 4N1 w ramach Festiwalu Krasnoludków (5 godz.). Odbyły się także dwa kursy nocne po trasie, która połączyła szczególnie widowiskowo podświetlone zabytki (m.in. Dworzec Główny, Muzeum Narodowe, Katedrę i inne świątynie Ostrowa Tumskiego i wyspy Piasek czy Ossolineum). Trasa prowadziła też przez niedawno wyremontowane Mosty Pomorskie, a także Most Piaskowy, Most Pokoju, Mosty Mieszczańskie i Most Sikorskiego. Kursy te, trwające około godziny, odbyły się 5.08.2023 r. w godz. 21:00-23:00. Obsługiwał je tramwaj Konstal 4N1.

Linia autobusowa kursowała co 1,5 godz. w soboty, niedziele i święta od 27 maja do 3 września 2023 r. zgodnie z rozkładem jazdy. Linia posiadała oznaczenie B. Każdego dnia funkcjonowania linii zapewniliśmy około 6 godzin kursowania autobusu. Autobusy, które realizowały zadanie, to: Jelcz 080 z 1980 r., Ikarus 280.26 z 1983 r., Ikarus 260.32 z 1986 r., Jelcz 043 z 1986 r., Jelcz PR110M z 1987 r., Jelcz M11 z 1990 r., Ikarus 280.17 z 1990 r., Ikarus 280.70E z 1995 r. i Jelcz M121MB z 1996 r. Pierwszy autobus znajduje się w rejestrze zabytków, pozostałe w ewidencji zabytków. Podczas jednego weekendu (12-13.08.2023 r.) gościnnie pojawił się Ikarus 280.26 z MPK Poznań (zaś w zamian ten sam typ autobusu z kolekcji Klubu kursował na linii turystycznej w Poznaniu). Z kolei 15.08.2023 r. na linii autobusowej B zagościł Autosan przeznaczony do komunikacji miejskiej. Pojazd do niedawna jeździł u oficjalnego operatora komunikacji miejskiej w Jaśle z numerem taborowym 146. Jest reprezentantem modelu H9-35, który był produkowany w latach 1975–2000.

Trasa linii autobusowej B:

Centrum Historii „Zajezdnia” – Grabiszyńska – pl. Legionów – Piłsudskiego – Arkady – Świdnicka – Opera – Widok – Szewska – Grodzka – Most Uniwersytecki – Drobnera – pl. Bema – Sienkiewicza – Wyszyńskiego – Most Pokoju – pl. Powstańców Warszawy – pl. Wróblewskiego – Walońska – Na Grobli – **Hydropolis**

Hydropolis – Okólna – Na Niskich Łąkach – Traugutta – pl. Wróblewskiego – Traugutta – Oławska – Galeria Dominikańska – Skargi – Teatralna – Opera – Świdnicka – Arkady – Powstańców Śląskich – Wielka – Krucza – Inżynierska – Aleja Pracy – Grabiszyńska – **Centrum Historii „Zajezdnia”**

W czasie kursowania linii autobusowych zapewniony był kierowca rezerwowy, który oczekiwał w zajezdni. W przypadku awarii któregoś z autobusów kursujących na linii

wyjeżdżał on możliwie szybko autobusem rezerwowym. Poza tym – w zależności od sytuacji – wykonywał on kursy w przypadku awarii tramwaju lub braku możliwości wykonania jakiegoś kursu ze względu na zatrzymanie w ruchu tramwajowym.

Poza kursami regularnymi linii autobusowej zapewnione zostały dodatkowe darmowe kursy na zamówienie Gminy Wrocław. Był to 2-godzinny przejazd autobusu Jelcz 272MEX z 1972 r. dla grupy dzieci, zrealizowany we wrześniu. Odbyły się także dwa kursy nocne po trasie, która połączyła szczególnie widowiskowo podświetlone zabytki i inne budowle (m.in. Opera, Renoma, Dworzec Świebodzki, Most Milenijny, Mosty Jagiellońskie, Hala Stulecia, Most Grunwaldzki). Kursy te, trwające około godziny, odbyły się 24.06.2023 r. w godz. 21:00-23:00. Była to okazja, by przejechać się Ikarusem 280.26 z manualną skrzynią biegów. Pojazdy tego typu nie kursują po ulicach Wrocławia już od kilkunastu lat. Autobus w ubiegłym i bieżącym roku przeszedł remont, który obejmował konserwację kratownicy, blacharkę, lakierowanie zgodnie ze wzorem z lat 80. XX w. oraz odświeżenie wybranych elementów wnętrza. Była to druga okazja, by przejechać się nim we Wrocławiu. Wcześniej kursował tylko podczas Nocy Muzeów.

W związku z propozycją oferty „hop on – hop off” (wsiadania i wysiadania) oraz wyznaczeniem na trasie obu linii 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 lub autobusu, który wykonywał dany kurs. Do obowiązków konduktora należało też zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów i porządku w pojeździe. Bieżąca lokalizacja pojazdów były pokazywana w serwisie dostępnym dla pasażerów Wrocławskich Linii Turystycznych (kiedyPrzyjedzie.pl).

W 2023 r. na linii tramwajowej T Klub Sympatyków Transportu Miejskiego przewiózł 10743 pasażerów, w tym:

- 5750 osoby na podstawie biletów miejskich,
- 3690 osób na podstawie biletów normalnych Wrocławskich Linii Turystycznych,
- 1303 osoby na podstawie biletów ulgowych Wrocławskich Linii Turystycznych.

Z oferty linii autobusowej B skorzystało 3596 pasażerów, z czego:

- 2250 na podstawie biletów miejskich,
- odpowiednio 1014 i 332 osoby na podstawie biletów normalnych i ulgowych Wrocławskich Linii Turystycznych.

Łącznie daje to 14 339 pasażerów, w tym 6339 osób na podstawie biletów WLT (4704 na podstawie biletów normalnych i 1635 na podstawie biletów ulgowych) i 8000 osób na podstawie biletów miejskich.

Zauważalny jest wzrost frekwencji na Wrocławskich Linii Turystycznych. W 2022 r. 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,
- 667 osób na podstawie biletów ulgowych Wrocławskich Linii Turystycznych.

Towarzystwo Miłośników Wrocławia na tej samej linii przewiozło 2054 pasażerów, w tym:

- 798 osób na podstawie biletów miejskich,
- 863 osoby na podstawie biletów normalnych Wrocławskich Linii Turystycznych,

- 393 osoby na podstawie biletów ulgowych Wrocławskich Linii Turystycznych. Czyli łącznie dla linii T daje to 7973 pasażerów, w tym:
 - 4230 osób na podstawie biletów miejskich,
 - 2683 osoby na podstawie biletów ulgowych Wrocławskich Linii Turystycznych,
 - 1060 osób na podstawie biletów ulgowych Wrocławskich Linii Turystycznych.
- Z oferty linii autobusowej A (obsługa wyłącznie przez KSTM) w 2022 r. skorzystało 2416 pasażerów, z czego:
- 1465 na podstawie biletów miejskich
 - odpowiednio 777 i 174 osoby na podstawie biletów normalnych i ulgowych Wrocławskich Linii Turystycznych.

Łącznie daje to w 2022 r. 10 389 pasażerów, w tym 4694 osób na podstawie biletów WLT (3460 na podstawie biletów normalnych i 1234 na podstawie biletów ulgowych) i 5695 osób na podstawie biletów miejskich. W 2021 r. w ramach Zabytkowej Linii Tramwajowej oba stowarzyszenia przewiozły 5981 osób, przy czym KSTM 3952 osoby, zaś TMW 2029 osób. Z oferty Zabytkowej Linii Autobusowej skorzystały 1494 osoby. Łącznie dla obu linii daje to 7475 osób.

W 2023 r. Klub zorganizował liczne wydarzenia lub uczestniczył w eventach organizowanych przez inne organizacje. Obsłużyliśmy po raz kolejny Noc Muzeów we Wrocławiu. Była to dla nas edycja rekordowa, bo wypuściliśmy na pięć linii (jedną tramwajową i cztery autobusowe) aż osiem autobusów i cztery tramwaje. Mimo tego w naszych pojazdach nie było pusto, a na linii tramwajowej musieliśmy nawet uruchomić kursy bisowe. W 2023 r. Dzień Otwarty MPK Wrocław odbył się w sobotę 13 maja na terenie Politechniki Wrocławskiej przy ul. Długiej. Miało to związek z zakończeniem inwestycji polegającej na budowie linii tramwajowej przez Popowice, łączącej ul. Dmowskiego z Pilczycką i Milenijną. W imprezie tej Klub Sympatyków Transportu Miejskiego uczestniczył na kilka sposobów: wystawa zabytkowego taboru autobusowego, mini-parada tramwajów oraz linia specjalna.

W dniach 8 czerwca – 10 czerwca 2023 r. uczestniczyliśmy w charytatywnym Rajdzie Koguta. Na tą okazję został oddelegowany Ikarus 280 w barwach z początku lat 80. XX wieku. Autobus budził ogromne zainteresowanie i przejechał całą trasę rajdu bezawaryjnie. Na powrocie obsłużyliśmy jeszcze weekend w ramach Poznańskich Linii Turystycznych w dniach 16 i 17 czerwca 2023 roku. Z kolei 16 czerwca 2023 r. byliśmy na zlocie z okazji 50. rocznicy wprowadzenia do ruchu Ikarusów serii 200 w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym. Takich nieprzebranych tłumów odwiedzających to wydarzenie dawno nie widzieliśmy.

W okresie letnim zrealizowaliśmy trzy wydarzenia edukacyjne, w tym duży event w postaci Dnia Otwartego Zajezdni Popowice. Pierwszym wydarzeniem była prelekcja dra Tomasz Sielickiego, badacza dziejów wrocławskiej komunikacji zbiorowej, połączona z przejazdem dwoma zabytkowymi tramwajami, która odbyła się w ramach Święta Archiwów w środę 7 czerwca 2023 r. Było można obejrzeć oryginalne plany budowy tramwajów z przełomu XIX i XX w., rozkłady jazdy oraz inne dokumenty ze zbiorów Archiwum Państwowego, m.in. plany przebiegu linii tramwajowych czy instrukcje służbowe spółki ESB oraz stare fotografie. Następnie uczestnicy przejechali dwoma zabytkowymi tramwajami do Zajezdni Popowice, gdzie obejrzeli tabor historyczny naszego stowarzyszenia. Całość eventu trwała 3 godziny, w tym 1 godzina prelekcji oraz 2 godz. przejazdu tramwajami i zwiedzania zajezdni. Tematem przewodnim wydarzenia była rocznica 130 lat od uruchomienia pierwszej linii

tramwajów elektrycznych we Wrocławiu. W chwili uruchomienia wrocławska sieć tramwajowa była największa w Europie. Stanowiła poligon doświadczalny dla przedsiębiorstw komunikacyjnych w Niemczech. Na terenie obecnej Polski to najstarszy przykład tego środka transportu.

21 lipca nasze autobusy uczestniczyły w otwarciu dla ruchu autobusowego wiaduktu na trasie tramwajowo-autobusowej na Nowy Dwór. Nasze autobusy cieszyły się ogromnym zainteresowaniem i wykonały kurs na trasie Plac Wolności – Nowy Dwór – Opera.

Drugim wydarzeniem był coroczny Dzień Otwarty Zajezdni Popowice, który odbył się w sobotę 9 września 2023 r. w godz. 10-17. Przy czym realizacja niniejszego zadania przyczyniła się do zapewnienia dodatkowych atrakcji względem elementów przewidzianych w ramach zadania "Historia kołem się toczy, czyli Dzień Otwarty Zajezdni Popowice i Noc z Tramwajami". Na terenie zajezdni wystawiono 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. Najstarszy prezentowany pojazd zbudowano około 1892 r., zaś najnowsze w połowie lat 90. XX w. Eksponowane także kultowe autobusy-ogórki. Poza taborzem pasażerskim zaprezentowane zostały 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, wagon-opryskiwacz, wagony służące do przewozu piasku czy pługi wirnikowe. Najcenniejszy jest tu najstarszy wagon tramwajowy zachowany we Wrocławiu – lora wieżowa z 1892 r. przeznaczona do prowadzenia napraw i konserwacji wprowadzanej wówczas we Wrocławiu sieci trakcyjnej. W tym roku szczególną uwagę zwrócono jednak na tramwaj-opryskiwacz z 1927 r. w trakcie prac remontowych. Było można też zobaczyć pług wirnikowy podczas pracy. Wiekowe tramwaje zapewniły dojazd na zajezdnę z centrum miasta (częstotliwość co pół godziny). Odbywały się też kursy zabytkowych autobusów (częstotliwość co 15 minut).

Podczas Dnia Otwartego Zajezdni Popowice odbyły się prelekcje: 1) dra Tomasza Sielickiego pt. 130 lat tramwajów elektrycznych we Wrocławiu, 2) dra Tomasza Sielickiego i dra Mariusza Kotkowskiego pt. Tramwajem przez Wrocław oraz 3) dra Krzysztofa Kołodziejczyka, prezesa Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego, o tramwajach gospodarczych i technicznych, w szczególności o tramwaju-opryskiwaczu, w tym jego remoncie. Po wystawie taboru i terenie Zajezdni Popowice oprowadzali przewodnicy.

Podczas Dnia Otwartego Zajezdni Popowice zaprezentowano następujący tabor tramwajowy: Maximum #325, Linke-Hofmann Standard #1192, Konstal 4N1 #1444, Konstal 4N G-048, tramwaj-pług silnikowy, tramwaj-pług bierny, Konstal 105Na #2347 oraz #2568+2567+2566. Z kolei tabor autobusowy reprezentowały m.in. Jelcz 272 MEX "Fredruś", Jelcz 043, Jelcz 080 wraz z przyczepą P-080, Jelcz T120, Autosany H9 oraz współczesne pojazdy MPK Wrocław. Poza tym wystawione były pojazdy Nadzoru Ruchu, Komisji Wypadkowej i Pogotowia Technicznego oraz żuraw wypadkowy Star 266. Impreza zakończyła się o godzinie 17 paradą zabytkowych autobusów, która rozwiozła uczestników imprezy po całym mieście.

Od 5 do 11 października nasz Ikarus 280.70E stał się punktem informacyjnym kampanii profrekwencyjnej. W czwartek 5 października w południe odbyła się w tej sprawie konferencja prasowa. Jako jej miejsce wybrano Centrum Historii Zajezdni, czyli dawną zajezdnię autobusową nr VII, gdzie zaczęły się strajki w 1980 r. i gdzie narodziła się dolnośląska Solidarność. Autobus w kolejnych dniach pojawiał się w innych miejscach (Centrum Handlowe „Borek”, Hala Stulecia, Aquapark, a także wrocławskie uczelnie: Politechnika Wrocławska, Uniwersytet Wrocłowski – Kampus Grunwaldzki, Uniwersytet Przyrodniczy, Uniwersytet Ekonomiczny, Wyższa Szkoła Bankowa, Dolnośląska Szkoła Wyższa). Wewnątrz oczekiwali urzędnicy, u których można było dopisać się do listy wyborców.

W dziewiątą rocznicę ostatniego kursu Ikarusa w służbie MPK Wrocław Klub Sympatyków Transportu Miejskiego zorganizował przejazd Ikarusem 280.70E z kolekcji stowarzyszenia. Wydarzenie miało miejsce w niedzielę 22 października 2023 r., a trasa przejazdu nawiązywała do linii specjalnej I, na której kursował ostatni MPK-owski Ikarus. Tym razem linia była oznaczona IK9. Jednocześnie w 2023 r. minęła 42. rocznica wprowadzenia Ikarusów do eksploatacji we Wrocławiu.

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego wziął udział w Radosnej Paradzie Niepodległości, która odbyła się z okazji święta niepodległości 11 listopada z inicjatywy Centrum Historii Zajezdni. W wydarzeniu wziął udział Jelcz 272MEX „Fredruś” z 1972/74 r., Jelcz 043 „Jacuś” z 1986 r. i Jelcz M11 z 1990 r.

W dniach 17–19 listopada 2023 r. dwa autobusy z naszej kolekcji uczestniczyły w dziesiątej rocznicy wycofania Ikarusów z ruchu liniowego w Warszawie. Początkowo mieliśmy jechać tylko autobusem Ikarus 280.70E, ale po rezygnacji z udziału przez ekipę z Jaworzna wzięliśmy również Ikarusa 280.17. Podczas całego wyjazdu przejechaliśmy 800 km. W tym po 350 km na dojazd i powrót oraz około 100 km jazdy na specjalnej linii 410 w Warszawie. Autobusy spisały się bardzo dobrze i pomimo złej aury bardzo mile wspominamy ten wyjazd.

Jednym z ostatnich wydarzeń w 2023 r. były Mikołajki na Zajezdni Popowice, które odbyły się w sobotę 9 grudnia 2023 r. w godz. 11-15. W programie znalazły się: wystawa taboru, przejazdy przyczepą autobusową, zwiedzanie zajezdni z przewodnikiem i wykłady (w tym prelekcja dra Tomasza Sielickiego pt. „Wrocławskie eNki”, w którym omówił on historię i szczegóły techniczne tramwajów typu N, 4N, ND i 4ND). Podczas wydarzenia zaprezentowano doczepę ND #3560 po zakończeniu remontu konstrukcji nadwozia i blacharki wraz z lakierowaniem (oraz z wykonaną już drewnianą podłogą) oraz przyczepę Jelcz PO-1 podczas początkowych prac renowacyjnych, a także tramwaj Linke-Hofmann Standard #1192 z 1929 r. na kolejnym etapie remontu i prawie odrestaurowany tramwaj-opryskiwacz z 1927 r. (prace były wówczas finalizowane). Poza w/w wagonami na wystawie pojazdów zaprezentowano m.in. następujące pojazdy: tramwaj Maximum #325 z 1901 r., lorę transportową G-5478 z początku XX w., tramwaj Linke-Hofmann Standard #1192 z 1929 r., tramwaj Konstal 4N1 #1444 z 1960 r., tramwaj Konstal 4N1 ZTK126 (pług odśnieżny), tramwaj Konstal 102Na #2069 z 1972 r., autobus Jelcz 272MEX „Fredruś” z 1972/74 r., przyczepę pasażerską Jelcz PO-1, autobus Ikarus 280.26 z 1987 r., autobus Ikarus 280.70E z 1995 r. oraz autobus Ikarus 280.17 z 1990 r. Po terenie zajezdni odbywały się przejazdy unikatowym zestawem pojazdów składającym się z samochodu

specjalnego Star 266 i przyczepy pasażerskiej Jelcz P-080. Rozdawano także pamiątki dla uczestników wydarzenia, m.in. pocztówki z zabytkowymi pojazdami komunikacji miejskiej. Dodatkowymi elementami były:

- wykład Mikołaja Cendry pt. „Gdzie nie dojeżdżali pasażerowie - tramwajowe torowiska techniczne we Wrocławiu”,
- oprowadzanie po wystawie pojazdów przez dra Krzysztofa Kołodziejczyka, prezesa KSTM (podczas oprowadzania zwrócono szczególną uwagę na wagony N i 4N, w tym doczepę ND #3560),
- pokazy pracy pługu wirnikowego na bazie wagonu Konstal 4N1,
- przejazd zabytkowym tramwajem Konstal 4N1 z 1960 r. wraz z lorą transportową, na której umieszczono iluminowane ozdoby świąteczne. Tramwaj wykonał trzy kursy, łącznie realizując przejazdy w godz. 15:35-20:35. Podczas Mikołajek na Zajeźdźni Popowice uczestnicy mogli przygotować ozdoby świąteczne, które następnie umieszczono w zabytkowym tramwaju, którym mogli udać się na wycieczkę.

W piątek 15 grudnia 2023 r. nasze stowarzyszenie wzięło udział w akcji rozdawania wrocławianom choinek. Było je można odebrać na pl. Teatralnym w godz. 16:00-18:00, a przyjechały tam na pokładzie dwóch zabytkowych tramwajów: solówki 105Na (Kultowe Stopytki) i tramwaju-opryskiwacza.

Z okazji świąt Bożego Narodzenia jeździliśmy po Wrocławiu z przystrojonymi choinkami, spotykając się życzliwym odbiorem przechodniów. Choinki zostały umieszczone zabytkowej lorze z początku XX w., a całość ciągnęła najczęściej nasza poczwiwa Enusia (choć raz był to tramwaj-opryskiwacz z 1927 r.). W przyszłym roku planujemy rozwiniecie i kontynuację akcji.

W 2023 r. Klub zgłosił dwa projektu do Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego: projekt 83: Restauracja zabytkowych bram Zajeźdźni Popowice i projekt 84: Wyremontujmy przyczepę do autobusu-ogórka. Niestety nie zostały wybrane do realizacji.

Klub na podstawie umowy z Wydziałem Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia użytkował jedną halę dawnej zajeźdźni 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 zajeźdźni. 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 2023 r. skupiono się zwłaszcza na ratowaniu i restaurowaniu zabytków komunikacji miejskiej. Za sukces należy uznać obsługę Wrocławskich Linii Turystycznych, 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: Przez cały 2023 r. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego zatrudniał jednego pracownika etatowego. Ponadto w 2023 r. Klub zatrudniał osoby w ramach umowy zlecenia (motorniczowie, kierowcy i konduktorzy, 27 umów w całym roku). Łączny koszt wynagrodzeń to 82 305,06 zł.

Udzielone przez organizację pożyczki pieniężne: brak

Kwoty ulokowane na rachunkach bankowych:

Santander Bank Polska S.A. Oddział 25 we Wrocławiu: 566,03 zł (kwota na 31.12.2023 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), użyty w dniu 25.06.2015 r. od Gminy Wrocław oraz wagon Konstal N (numer taborowy 1332), użyty 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