

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego

Sprawozdanie merytoryczne za 2024 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 2024 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 Linke-Hofmann Standard #1192 z 1929 r., zakończenie remontu doczepy typu ND #3560 z

1952 r., kolejny etap remontu przyczepy Jelcz P-01 oraz postęp prac przy autobusach Jelcz PR110 i Ikarus 260.43. Prace te były realizowane dzięki dotacjom przyznany przez Gminę Wrocław w ramach realizacji zadań publicznych (drugi i trzeci z wymienionych wyżej pojazdów) oraz dzięki własnym środkom Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego pochodzącym z wpłat sponsorów, darowizn i dochodów z wynajmów pojazdów (pozostałe remonty) oraz pracy członków Klubu. Ponadto do ważnych zadań Klubu należy naliczyć obsługę Wrocławskich Linii Turystycznych.

W 2024 r. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego przywrócił do ruchu kolejny zabytkowy wrocławski tramwaj. Zakończył się główny etap remontu zabytkowego wagonu Linke-Hofmann Standard. Po I wojnie światowej miejskie przedsiębiorstwo komunikacyjne – firma Städtische Straßenbahn Breslau – zamówiła we wrocławskiej fabryce Linke-Hofmann-Werke (powojenny PaFaWag) nowy typ tramwaju. Miał być to pojazd uniwersalny dla Wrocławia: na każdą pogodę oraz każdą trasę. Jak na ówczesne czasy był to bardzo nowoczesny wagon, jeden z pierwszych w Niemczech, w którym zastosowano stalową konstrukcję nadwozia. Pojazd był dwukierunkowy (posiadał dwa stanowiska motorniczego) i miał drzwi po obu stronach.

Od 2018 r. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego przeprowadzał remont tego wyjątkowego tramwaju. Warto podkreślić, że wszystkie prace były realizowane z własnych środków stowarzyszenia, z wpłat sponsorów i darczyńców oraz w oparciu o pracę członków KSTM. Została skompletowana aparatura elektryczna, silniki oraz nastawniki. Najpierw dokonaliśmy remontu podwozia i układu jezdnego. Po około ćwierćwieczu postoju tramwaj odzyskał sprawność techniczną. Następnie wyremontowaliśmy jego wnętrze, a na końcu wagon trafił do lakierowania. Zamontowano okna i mosiężne elementy wykończeniowe. W środku znów znajdują się charakterystyczne drewniane ławeczki z przekładanymi oparciami. Musieliśmy je skompletować i poddać fachowej renowacji. Remont można było wesprzeć za pośrednictwem zbiórki „Remont tramwaju Linke-Hofmann Standard” (zrzutka.pl).

Obecnie wagon prezentuje stan na połowę lat 70., czyli przypadający na końcowy okres eksploatacji tych wagonów w ramach przewozów pasażerskich. Przywróciliśmy mu charakterystyczną dla Wrocławia tamtej epoki kremowo-niebieską barwę. Na burtach pojawił się historyczny herb. Tramwaje tego typu przewiozły kilka pokoleń mieszkańców naszego miasta – zarówno przedwojennych, jak i powojennych. Na liniach kursowały prawie pół wieku – do 1977 r. Tramwaj wykorzystywany jest do okolicznościowych przejazdów po Wrocławiu. Pierwsza okazja, by się nim przejechać, przypadła w sobotę 18 maja z okazji Nocy Muzeów, kiedy obsłużył okólną linię M1.

Założeniem prac realizowanych w 2024 r. przy wagonie doczepny typu Konstal ND #3560 było przywrócenie funkcjonalności wagonu i wyglądu wnętrza z lat 70. XX w., a zatem elementów drewnianych naturalnej barwy, okładzin ścian z płyt koloru beżowego oraz poręczy i uchwytów chromowanych. Przy odtwarzaniu instalacji elektrycznej należało wziąć pod uwagę, że wagon ma być jednokierunkowy, przystosowany do ciągnięcia przez tramwaj silnikowy wyposażony w układ napięcia niskiego. Taki stan odpowiada wyglądowi zewnętrznemu wagonu, zarówno sprzed remontu, jak i obecnemu. W ramach restauracji nadwozia utrzymano bowiem dotychczasowy schemat malowania burt: kolor kremowy w części górnej (okiennej) oraz niebieski w części dolnej, co odpowiada stanowi właśnie z lat 70. Prace rozpoczęły się od przeglądu zachowanej instalacji elektrycznej w obrębie nadwozia.

Wykaz prac zrealizowanych przy wagonie doczepnym Konstal ND #3560:

I. Naprawa i odtworzenie instalacji elektrycznej:

- a. kompletacja i regeneracja podzespołów elektrycznych (tablice elektryczne, przełączniki, gniazda i oprawy bezpieczników),
- b. odtworzenie obwodów pomocniczych i sterowania napięciem pokładowym (niskim) zgodnie ze stanem dla wagonu doczepnego typu ND po modernizacji,
- c. odtworzenie układu ogrzewania elektrycznego (pozyskanie i regeneracja piecyków, odtworzenie instalacji elektrycznej),
- d. odtworzenie układu oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego oraz systemu dzwonków (pozyskanie dzwonka i oprawek lamp wraz z regeneracją, odtworzenie instalacji elektrycznej),
- e. odtworzenie instalacji elektrycznej do solenoidu.

II. Remont drzwi:

- a. pozyskanie silników do sterowania drzwiami i ich regeneracja (stare silniki od wiertarek stołowych, zgodnie z projektem, który wprowadzano na etapie modernizacji wagonów typu N i ND w latach 60. i 70.),
- b. regeneracja odłączników krańcowych i styczników (w tym pozyskanie brakującego odłącznika krańcowego),
- c. odtworzenie instalacji elektrycznej sterowania drzwiami,
- d. montaż skrzydeł drzwiowych w nadwoziu (wcześniej kompletacja i naprawa cięgien, zębatek i łańcuchów oraz wykonanie dwóch przekładni),
- e. regulacja mechaniczna drzwi wraz z elektrycznym uruchomieniem otwierania i zamykania.

III. Restauracja wnętrza:

- a. regeneracja lub odtworzenie okuć w podłodze (kolor czarny – RAL 9017),
- b. wykonanie listew drewnianych na podłodze przeciwdziałających poślizgnięciu się przez pasażerów (ułożone równolegle do kierunku jazdy w klasie i prostopadle na pomostach),
- c. malowanie podłogi (kolor grafitowy – RAL 9011),
- d. malowanie elementów stalowych konstrukcji nadwozia we wnętrzu wagonu (kolor beżowy – RAL 1011),
- e. restauracja tunelów kablowych przy podłodze (z blachy niklowanej, bez malowania),
- f. wymiana i malowanie okładzin na ścianach i suficie (na suficie płyty gięte odpowiednio do krzywizny barwy kremowej – RAL 9001, ściany wewnętrzne – płyty barwy beżowej, RAL 1011),
- g. konserwacja lub wymiana drewnianych listew maskujących, słupków międzyokiennych, podstaw lamp i ram okien (elementy te zostały wykonane z naturalnego drewna bez malowania; z elementów, które nadawały się do powtórnego wykorzystania, usunięto dotychczasowe warstwy farby, zaś w innych przypadkach zastosowano nowe drewno),
- h. odtworzenie poręczy,
- i. wymiana zniszczonych szczelków siedzeń,
- j. restauracja i malowanie konstrukcji siedzeń (brązowe – RAL 8017),
- k. lakierowanie drewnianych szczelków siedzeń (elementy te zostały wykonane z naturalnego drewna bez malowania; z elementów, które nadawały się do powtórnego wykorzystania, usunięto dotychczasowe warstwy farby, zaś w innych przypadkach zastosowano nowe drewno),

- l. odtworzenie galanterii (uchwyty, łączniki, zatrzaski – aluminiowe, bez malowania),
- m. odtworzenie śmietniczek (aluminiowe, bez malowania),
- n. restauracja plafonier (chromowane, bez malowania),
- o. restauracja ramki na tablicę z trasą i wywietrzników.

IV. Odtworzenie elementów oznaczenia wagonu:

- a. numery taborowe,
- b. herb miasta (dwupolowy, obowiązujący w latach 1948–1990),
- c. wykonanie okrągłej, białej tablic z numerem linii wraz z mocowaniem na dachu,
- d. wykonanie tabliczek z treściami porządkowymi.

W zakresie odtwarzania wyglądu wnętrza bazowano na licznych elementach zachowanych w wagonie, które poddano restauracji, a wyjątkowo – jeśli się do tego nie nadawały – wykonano kopie, a także na archiwalnych zdjęciach i filmach pokazujących wrocławskie wagony generacji N w latach 70. XX w., zwłaszcza w pierwszej połowie. W tym okresie sukcesywnie wprowadzano wykładzinę gumową na podłogę zamiast drewnianych deszczulek, by podkreślić jednak zabytkowy charakter restaurowanego wagonu zdecydowano się na wcześniejsze, pierwotne rozwiązanie z deszczułkami. Film z początku lat 70. potwierdza, że wagony w takiej kompletacji nadal znajdowały się wówczas w eksploatacji.

Dzięki wyszczególnionym powyżej pracom w tramwaju ND o numerze 3560 została odtworzona instalacja elektryczna i całe wyposażenie wnętrza. Właściwą realizację prac potwierdził odbiór konserwatorski w obecności przedstawicieli Wydziału Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia i Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w dniu 18 grudnia 2024 r., a wcześniej badania techniczne doczepy, dopuszczające ją do ruchu z pasażerami, które zostały zrealizowane 29 listopada 2024 r. przez Instytut Rozwoju Miast i Regionów, czyli instytucję uprawnioną do badań wagonów tramwajowych w Polsce. Dzięki temu prowadzony od 2021 r. remont wagonu został zakończony, w efekcie czego miasto uzyskało kolejny interesujący i sprawny zabytek techniki transportowej, który będzie mógł uświetniać imprezy związane z techniką, transportem, zrównoważonym rozwojem lub historią najnowszą, a przede wszystkim przewozić wrocławian i turystów. Doczepa może być eksploatowana w celach turystycznych i na potrzeby promocji miasta, co już wykorzystano w końcowej części prowadzonego remontu, kiedy to wagon uczestniczył w kilku imprezach (5.10.2024 r. – nocne przejazdy tramwajami zabytkowymi dla wszystkich zainteresowanych, 19.10.2024 r. – Dzień Otwarty Zajezdni Popowice, 20.10.2024 r. – jazdy próbne połączone z wykonaniem zdjęć, 7.12.2024 r. – ogólnodostępny przejazd z wykładem o tramwajach serii N, 18.12.2024 r. – przejazd świąteczny).

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 (zachowane uchwyty, podstawy siedzeń, wiele elementów drewnianych, np. skrzynie nad pomostami, osłony mechanizmów drzwi czy okien, ciągną drzwi), a dopiero jeśli z przyczyn technicznych lub względów bezpieczeństwa nie było to możliwe, dokonywano zakupu nowych lub wykonywano kopie (brakujące elementy poręczy i uchwyty, detale z drewna, przekładnie mechanizmu drzwi, silniki wiertarek

do mechanizmów drzwi – przy czym zakupiono dawne silniki, takie, jakie stosowano w tych wagonach, i poddano je naprawie). 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 jest w pełni sprawny i dopuszczony do ruchu ulicznego, choć jego użytkowanie musi być ograniczone, nie jak tramwajów liniowych.

Efektem realizacji zadania publicznego zleconego przez Gminę Wrocław jest także częściowo odrestaurowana przyczepa pasażerska Jelcz PO-1. Zostało wykonane poszycie nadwozia wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym oraz podłoga, stanowiąc podstawę do dalszych prac. W efekcie poprawiła się sytuacja wrocławskiej kolekcji zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej. Przyczepa docelowo (po realizacji prac w ramach kolejnych etapów) będzie mogła uczestniczyć w wydarzeniach promujących komunikację zbiorową i jej dziedzictwo. Poprawność wykonanych prac potwierdził odbiór w obecności przedstawicieli Wydziału Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia i Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w dniu 18 grudnia 2024 r. Przyczepa nie jest formalnie wpisana do rejestru zabytków, stąd brak potrzeby przygotowania sprawozdania z prac konserwatorskich.

Wykaz prac zrealizowanych przy przyczepie pasażerskiej Jelcz PO-1:

- a. montaż blach poszycia zewnętrznego zgodnie ze stanem fabrycznym,
- b. wyrównanie nierówności poszycia zewnętrznego przy użyciu specjalnej masy szpachlowej,
- c. przygotowanie poszycia do malowania, malowanie podkładem,
- d. regeneracja drzwi wejściowych do przyczepy (remont konstrukcji i poszycia – także od wewnątrz, wyrównanie nierówności poszycia przy użyciu specjalnej masy szpachlowej, przygotowanie do malowania, pokrycie podkładem, naprawa i restauracja klamki oraz zamka i rygla),
- e. kompleksowa naprawa podłogi.

Ponieważ pojazd będzie w przyszłości eksploatowany w ruchu ulicznym, musi spełniać warunki bezpieczeństwa, a więc posiadać wytrzymałą i dobrze zabezpieczoną konstrukcję oraz w pełni sprawne podzespoły. Renowacja została wykonana w sposób zapewniający bezpieczeństwo wszystkim uczestników ruchu, w tym ewentualnym pasażerom i obsłudze.

Wrocławskie Linie Turystyczne, obsługiwane przez Klub, kursowały przez 30 dni od 30 maja do 1 września 2024 r. w soboty, niedziele i święta. Pierwszy pojazd wykonywał kurs z Opery już o 9:45 (kurs linii autobusowej H do Centrum Historii Zajezdnia – dowóz na godzinę otwarcia instytucji), zaś ostatni odjeżdżał o 18:00 w sobotę lub 17:00 w niedzielę (linia tramwajowa T, później odbywały się jeszcze zjazdy do zajezdni – ostatni o 19:00 w soboty lub 17:45 w niedziele). Każdego dnia funkcjonowania linii zapewniliśmy około 12 godz. kursowania tramwajów (jeden wagon przez około 8 godzin w soboty i 7 godzin w niedziele, drugi przez 4,5 godziny), w tym minimum 4 godziny z przewodnikiem, oraz ponad 7 godzin kursowania autobusu. Łącznie w sezonie 2024 r. z oferty Wrocławskich Linii Turystycznych skorzystało 15 126 osób. Na linii tramwajowej T przewieziono 12 092 osoby, a na liniach autobusowych B i H było to 3 037 osób. Uzyskano więc wartość ponad dwukrotnie wyższą niż planowany poziom osiągnięcia rezultatów (7 500 osób) i wyższą niż w 2023 r. (14 339 osób).

Linia tramwajowa w ramach Wrocławskich Linii turystycznych posiadała oznaczenie T wzorowane na dawnym znaku przystankowym. Podstawowymi wagonami wykorzystywanymi do obsługi linii były tramwaje: Linke-Hofmann Standard o numerze taborowym 1192 z 1929 r., 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, drugi i czwarty są wpisane do rejestru zabytków, pozostałe do ewidencji zabytków. 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:

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 – Zajeżdźnia „Dąbie” (Czasoprzestrzeń)
Zajeżdźnia „Dąbie” (Czasoprzestrzeń) – Wróblewskiego – Wajdy – Most Zwierzyniecki – Curie-Skłodowskiej – pl. Grunwaldzki – Piastowska – Sienkiewicza – pl. Bema – Mosty Młyńskie – św. Jadwigi – Most Piaskowy – Piaskowa – św. Katarzyny – Galeria Dominikańska – Skargi – Teatralna – Opera

W 2024 r. zaplanowano dwie linie autobusowe, które kursowały w soboty, niedziele i święta od 30 maja do 1 września 2024 r. zgodnie z ustalonymi wcześniej rozkładami jazdy. Linie posiadały oznaczenie B i H. Autobusy z kolekcji Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego uczestniczące w realizacji zadania 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. Pierwszy autobus znajduje się w rejestrze zabytków, pozostałe w ewidencji zabytków. Ponadto gościnnie wystąpiły zabytkowe autobusy z Wielkopolski: DAF MB200 z 1982 r. z MPK Poznań oraz Autosan H9-35 prywatnego właściciela.

Trasa stała linii autobusowej B:

Opera – Świdnicka – pl. Kościuszki (nawrót) – Świdnicka – Bożego Ciała – Widok – Szewska – Grodzka – Most Uniwersytecki – Drobnera – pl. Bema – Sienkiewicza – Piastowska – pl. Grunwaldzki – Curie-Skłodowskiej – Most Zwierzyniecki – Wajdy – **Hala Stulecia**
Hala Stulecia – Wróblewskiego – Olszewskiego – Aleja Wielkiej Wyspy – Traugutta – Na Niskich Łąkach – Okólna – Na Grobli – pl. Wróblewskiego – Traugutta – Oławska – Galeria Dominikańska – Skargi – Teatralna – **Opera**

Trasa stała linii autobusowej H:

Centrum Historii „Zajeżdźnia” – Grabiszyńska – pl. Legionów – Piłsudskiego – Arkady – Świdnicka – **Opera**
Opera – Świdnicka – Arkady – Piłsudskiego – pl. Legionów – Grabiszyńska – **Centrum Historii „Zajeżdźnia”**

W ramach realizacji zadania Klub przygotował także dodatkowe atrakcje związane z taborem autobusowym:

1. W sobotę 15 czerwca 2024 r. zrealizowaliśmy wieczorne kursy Wrocławskich Linii Turystycznych. O godzinie 19:00 i 20:00 spod Opery Wrocławskiej wyruszyliśmy wyjątkowym, zabytkowym Jelczem 043 z Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej z Warszawy. Była to okazja, by zobaczyć Wrocław o zmierzchu z okien zabytkowego autobusu serii Jelcz-RTO.
2. W czwartek 15 sierpnia 2024 r., w Święto Wojska Polskiego, odbyły się przejażdżki kultowym ogórkiem-kabrioletem „Fredruś” (Jelcz 272 MEX), który zaczynał swoje kursy na ul. Szewskiej, z przystanku „Oławska” (koła domu towarowego „Kameleon”). Autobus odjeżdżał co godzinę, o 12:00, 13:00, 14:00 i 15:00. Każdym kursem udawał się w inną część miasta, m.in. do ZOO przez ulicę Szewską, Galerię Dominikańską, Hydropolis, Na Niskich Łąkach, Krakowską i Aleję Wielkiej Wypsy.
3. W sobotę 31 sierpnia 2024 r. odbył się kurs z okazji 60. rocznicy uruchomienia linii 120, który był obsługiwany przez Jelcza M11. Autobus ruszył o 16:45 z przystanku muzealnego przy Operze i przez ul. Na Niskich Łąkach, Rakowiec, Bierdzany, Opatowice i Trestno dotarł aż do Blizanowic (w 1964 r. linia kursowała tylko do Opatowic). W Blizanowicach była okazja na krótki spacer z przewodnikiem, który opowiedział o historii XIII-wiecznej wsi i znajdujących się w niej ruinach pałacu. Trasa powrotna również była zgodna z przebiegiem linii 120, uwzględniając jej warianty historyczne – przejazd przez Hydropolis.

Z kolei 31 sierpnia zrealizowano nocne kursy tramwajem.

W związku z propozycją oferty „hop on – hop off” (wsiadania i wysiadania) oraz wyznaczeniem na obu trasach turystycznych 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.

Poza kursami regularnymi linii tramwajowej i autobusowej zapewnione zostały dodatkowe darmowe kursy na zamówienie Gminy Wrocław (łącznie kursów tramwajów i autobusów wyniósł 9 godzin). W czasie kursowania Wrocławskich Linii Turystycznych bieżąca lokalizacja pojazdów była pokazywana w serwisie dostępnym dla pasażerów.

W czasie kursowania linii autobusowych zapewniono kierowcę rezerwowego, który oczekiwał w zajezdni. W przypadku awarii któregoś z autobusów kursujących na linii jego zadaniem było możliwie szybkie wyjechanie autobusem rezerwowym. Poza tym – w zależności od sytuacji – mógł on wykonać kursy w przypadku awarii tramwaju lub braku możliwości wykonania jakiegoś kursu ze względu na zatrzymania w ruchu tramwajowym. Pierwsza sytuacja wystąpiła jednokrotnie (podmiana autobusów bez straty kursów), zaś druga w tym sezonie nie miała miejsca.

Przez cały okres prowadzenia Wrocławskich Linii Turystycznych wagony tramwajowe i autobusy były na bieżąco serwisowane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje. Ze względu na ścisłą współpracę z przedsiębiorstwem Polmat wszelkie poważniejsze usterki i awarie mogły być szybko usuwane. Duża praca przewozowa spowodowała zużycie elementów podwozia tramwajów kursujących na linii. W trakcie sezonu zauważono nadmierne zużycie różnych części (obrzeża kół, klocki hamulcowe,

uszczelnienia, elementy montażowe). Prace naprawcze były konieczne do przeprowadzenia w celu utrzymania ciągłości kursowania linii, a ich koszty okazały się dość wysokie. Konieczny był też zakup części zamiennych, zwłaszcza do autobusów.

Klub w trakcie całego roku zorganizował kilkanaście wydarzeń.

13 lipca 2024 r. istniała możliwość zwiedzania Zajezdni Popowice z przewodnikiem. W planie przewidziano wejście do dwóch hal postojowych pojazdów, zwiedzanie wybranych pojazdów garażowanych na zajezdni (m.in. tramwaju Maximum z 1901 r. czy Jelcza 043 1986 r., a także remontowanych doczepy ND i przyczepy PO-1), wejście do dawnej łaźni i kilku innych pomieszczeń oraz omówienie roli suwnicy czy wieży ciśnień.

W sobotę 19 października odbył się coroczny Dzień Otwarty Zajezdni Popowice. Podczas eventu zaprezentowane zostały zabytkowe tramwaje i autobusy, które na co dzień stacjonują w zajezdni, a teraz wystawione były na placu manewrowym przed halami. 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. Najstarszy prezentowany pojazd zbudowano około 1892 r., zaś najnowsze w końcu XX w. Poza taborem pasażerskim zaprezentowane zostały 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. 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 trakcji elektrycznej. Tego dnia wśród wagonów gospodarczych szczególna uwaga została zwrócona na tramwaj-opryskiwacz, którego remont zakończył się w grudniu 2023 r. i nie był dotąd szerzej prezentowany.

Podczas wydarzenia odbyły się:

- cztery wykłady (dr inż. Igor Gisterek, Nietościgniony: metody przyspieszania tramwajów; dr inż. Jacek Makuch, Co mogą mieć wspólnego torowiska tramwajowe z pewnym kremem do pielęgnacji skóry?; dr hab. inż. Maciej Kruszyna, Remaszrutyzacja: trudno wymówić i trudniej zrobić (we Wrocławiu); dr Tomasz Sielicki (Klub Sympatyków Transportu Miejskiego), Wygodne, nowoczesne, eleganckie – jak zmieniały się wrocławskie tramwaje,
- pięć pokazów pługu wirnikowego,
- oprowadzanie po zajezdni z przewodnikiem (sześć grup),
- oprowadzania kuratorskie po zabytkowych pojazdach ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów remontowanych w bieżącym roku (dwie grupy),
- uruchomione zostały specjalne linie (tramwajowa i autobusowa), dowożące uczestników imprezy i o charakterze wycieczkowym.

Trasy linii specjalnych uruchomionych podczas wydarzenia:

- specjalna linia tramwajowa M5, kursująca co 40 minut w godzinach około 10:00–17:00 na trasie: ZAJEZDNIA DĄBIE (ZASOPRZESTRZEŃ) –

Wróblewskiego – Wajdy – Most Zwierzyniecki – Curie-Skłodowskiej – pl. Grunwaldzki – Most Grunwaldzki – pl. Powstańców Warszawy – Traugutta – Oławska – Galeria Dominikańska – Kazimierza Wielkiego – św. Mikołaja – pl. Jana Pawła II – Legnicka – KWISKA (ZAJEZDNIA POPOWICE) – Milenijna – Popowicka – Starogroblowa – Długa – Dmowskiego – Kępa Mieszczańska – Mosty Mieszczańskie – Dubois – Drobniera – pl. Bema – Sienkiewicza – Wyszyńskiego – Szczytnicka – Curie-Skłodowskiej – pl. Grunwaldzki – Curie Skłodowskiej – Most Zwierzyniecki – Wajdy – Wróblewskiego – ZAJEZDNIA DĄBIE (CZASOPRZESTRZEŃ).

- specjalna linia autobusowa 135, kursująca do 10–15 minut w godzinach około 12:00–16:30 na trasie: DWORZEC AUTOBUSOWY – Sucha – Swobodna – Zielińskiego – Piłsudskiego – pl. Legionów – Piłsudskiego – pl. Orłąt Lwowskich – Podwale – pl. Jana Pawła II – Legnicka – pl. Solidarności – Rybacka – Zachodnia – Poznańska – Długa – Starogroblowa – Popowicka – Wejherowska – KWISKA (ZAJEZDNIA POPOWICE) – Legnicka – Milenijna – Pilczycka – Hutnicza – Lotnicza – PILCZYCE – Lotnicza – Górnicza – Pilczycka – Milenijna – Legnicka – KWISKA (ZAJEZDNIA POPOWICE) – Wejherowska – Popowicka – Starogroblowa – Długa – Poznańska – Zachodnia – Rybacka – pl. Solidarności – Legnicka – pl. Jana Pawła II – Podwale – pl. Orłąt Lwowskich – Piłsudskiego – pl. Legionów – Piłsudskiego – Zielińskiego – Swobodna – Sucha – DWORZEC AUTOBUSOWY.

Dodatkowo uruchomiono specjalne kursy wyremontowanego wagonu Maximum na trasie ZAJEZDNIA POPOWICE – Milenijna – Pilczycka – TARCZYŃSKI ARENA (KRÓLEWIECKA) i z powrotem oraz kursy wycieczkowe autobusów-ogórków.

Dla uczestników wydarzeń zostały przygotowane pamiątki w formie pocztówek i magnesów z zabytkowymi pojazdami komunikacji, w tym z remontowanymi pojazdami, które były rozdawane wszystkim zainteresowanym do wyczerpania zasobów. Dzień Otwarty Zajeźdni Popowice pierwotnie planowany był na 14 września 2024 r., ale ze względu na sytuację meteorologiczną i decyzję Prezydenta Wrocławia o odwołaniu wszystkich imprez został przeniesiony na 19 października 2024 r.

Dzień Otwarty Zajeźdni Popowice był połączony z wydarzeniem upamiętniającym 10. rocznicę wycofania Ikarusów z ruchu liniowego we Wrocławiu. W 2014 r. pożegnaliśmy bowiem na Dolnym Śląsku Ikarusy 280, a tym samym Ikarusy całej serii 200. Autobusy marki Ikarus były eksploatowane w naszym regionie w takich miastach jak Wrocław, Wałbrzych, Jelenia Góra, Legnica, Głogów, Dzierżoniów, Lubin, Bielawa, Kamienna Góra czy Świdnica. Pierwsze Ikarusy 280 pojawiły się na Dolnym Śląsku w 1981 r., kiedy do Wrocławia dostarczono 35 sztuk fabrycznie nowych przegubowców. Łącznie przez Dolny Śląsk przewinęło się około 500 przegubowych autobusów marki Ikarus. Najwięcej było ich we Wrocławiu (335 sztuk), później kolejno pod względem liczby znajdują się Wałbrzych, Legnica, Jelenia Góra i pomniejsze ośrodki komunikacyjne. Ostatni autobus tego typu zjechał z regularnej trasy dokładnie 26 października 2014 roku i dzięki staraniom Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego został zachowany i wyremontowany, by budować świadomość historyczną przyszłych pokoleń Dolnoślązaków (autobus o numerze taborowym 5320).

Ponieważ z Wrocławia jako ostatniego miasta na Dolnym Śląsku wycofano te autobusy, to właśnie w tym mieście postanowiliśmy przeprowadzić obchody dziesiątej rocznicy wycofania ich z ruchu liniowego w naszym regionie. Wydarzenie było

wzorowane na analogicznym evencie, który w poprzednim roku odbył się w Warszawie i w którym uczestniczyły dwa przegubowe Ikarusy z kolekcji Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego. Wrocławskie wydarzenie podzielone było na dwie części:

- wystawa autobusów Ikarus na zajezdni „Popowice” w dniu 19.10.2024 r.,
- specjalna linia autobusowa o numerze 135 obsługiwana autobusami marki Ikarus w dniu 19.10.2024 r.

Do współuczestniczenia w wydarzeniu zaprosiliśmy firmy, jak i entuzjastów posiadających w swojej flocie autobusy marki Ikarus. W efekcie do Wrocławia przyjechało pięć autobusów zabytkowych marki Ikarus z terenu Polski z następujących podmiotów: MPK w Krakowie S.A., MPK Poznań, Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej z Warszawy, Simkol Katowice i Wynajem Pojazdów Klasycznych Świerklaniec. W wydarzeniu uczestniczyło też pięć autobusów marki Ikarus znajdujących się w kolekcji Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego. W dniu 19 października 2024 r. od godz. 10:00 do około godz. 12:00 odbyła się wystawa autobusów marki Ikarus na terenie dawnej zajezdni tramwajowej „Popowice”, a następnie od około godziny 12:00 do około godziny 16:30 kursowała linia specjalna 135 obsługiwana w całości autobusami marki Ikarus. Trasa linii nawiązywała do prawdziwej linii łączącej Dworzec Główny z Kozanowem, na której autobusy Ikarus kursowały przez ponad 30 lat do czasu wybudowania linii tramwajowej na Kozanów (ze względu na remont na pętli Kozanów krańcowy przystanek przeniesiono na pętlę Pilczyce). Była to linia o wysokiej częstotliwości kursowania (co 10-15 minut), co pozwoliło odwiedzającym na przejazd wieloma różnymi rodzajami autobusów i wykonanie różnorodnych zdjęć, które będzie można później wykorzystywać do promocji Wrocławia i zabytków techniki, w tym zabytkowych pojazdów.

Podczas obsługi linii została wykonana obszerna dokumentacja zdjęciowa, która będzie wykorzystywana w przyszłych działaniach Klubu oraz promocji Wrocławia w kraju jak i zagranicą. Pozyskane doświadczenie i wymiana kontaktów będzie wykorzystana w realizacji przyszłych zadań publicznych przez Klub jak i inne podmioty uczestniczące w wydarzeniu (zaproszonych gości z innych miast). Przykładowo bardzo zacieśniła się współpraca naszego stowarzyszenia z MPK Kraków, co zaowocowało w 2025 r. wymianą zabytkowych tramwajów na sezon turystyczny. Jest to o tyle wartościowe, że MPK Kraków dysponuje wyremontowanym tramwajem typu Linke-Hofmann Standard z 1929 r. Wagony tego typu były produkowane we Wrocławiu z przeznaczeniem do kursowania właśnie w tym mieście (dopiero po II wojnie trafiły do innych miast, w tym do Krakowa).

Kolejne wydarzenie odbyło się 7 grudnia 2024 r., kiedy zaprosiliśmy na mikołajkowy tramwaj, którym był skład zestawiony z wagonu silnikowego typu N o numerze 1332 z 1949 r. i doczepy ND o numerze 3560 z 1952 r. Skład udał się spod Opery przez Nadodrże na zajezdnię "Popowice", gdzie odbyły się: prelekcja Mikołaja Cendry o tramwajach serii N i zwiedzanie zajezdni z przewodnikiem. Ze względu na duże zainteresowanie uczestników podzielono na dwie grupy, z których pierwsza najpierw uczestniczyła w prelekcji, a później w zwiedzaniu zajezdni, zaś druga na odwrót.

Dodatkowo w środę 18 grudnia 2024 r. była kolejna możliwość przejechania się składem N + ND, a to za sprawą specjalnego, świątecznego tramwaju. Skład wyruszył także spod Opery i zatrzymywał się na wszystkich mijanych przystankach (m.in. Arkady, Dworzec Główny, Galeria Dominikańska, pl. Grunwaldzki, pl. Bema,

Uniwersytet Wrocławski, Zamkowa). Wewnątrz chór śpiewał najpiękniejsze świąteczne przeboje, a na gości będą czekały drobne prezenty.

W 2024 r. przypadły dwie rocznice: 40 lat wagonu #2568 i 4 lata Kultowych Stopiątek we Wrocławiu. W niedzielę 22 grudnia 2024 r. czerwony skład stopiątek wyjechał więc na wrocławskie ulice, zabierając na swój pokład wszystkich chętnych.

Klub na podstawie umowy z Wydziałem Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia użytkował dwie hale dawnej zajezdni tramwajowej przy ul. Legnickiej 65. Zgromadzono tam zabytkowy tabor znajdujący się w kolekcji 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 2024 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, Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym Sp. z o.o. we Wrocławiu, Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym w Poznaniu, Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym S.A. w Krakowie, 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 2024 r. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego zatrudniał jednego pracownika etatowego. Ponadto w 2024 r. Klub zatrudniał osoby w ramach umowy zlecenia (motorniczowie, kierowcy i konduktorzy, 30 umów w całym roku). Łączny koszt wynagrodzeń to 90 724,08 zł.

Udzielone przez organizację pożyczki pieniężne: brak

Kwoty ulokowane na rachunkach bankowych:

Santander Bank Polska S.A. Oddział 25 we Wrocławiu: 2 620,86 zł (kwota na dzień 31.12.2024 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