

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego

Sprawozdanie merytoryczne za 2018 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, Mateusz Niedziela (w 2018 r., od 5.02.2019 r.
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 2018 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. Udało się w szczególności zakończyć prace restauratorskie przy wpisanym do rejestru zabytków wagonie Konstal 102Na z 1972 r.

W okresie 20.02.–14.05.2018 r. miał miejsce ostatni, ósmy etap prac konserwatorskich przy niniejszym tramwaju, współfinansowany z dotacji uzyskanej w ramach otwartego konkursu ofert na realizację zadań publicznych nr 2104 pn. *Działania w zakresie ochrony dóbr kultury i dziedzictwa narodowego we Wrocławiu*. Prace objęły połączenie wszystkich członów wagonu, posadowienie pudła na właściwych wózkach jezdnych, odtworzenie piasecznic, prace wykończeniowe, uruchomienie elektryczne tramwaju oraz jego odbiór techniczny. Etap obejmował finalne prace mające na celu pełne uruchomienie pojazdu i zakończenie restauracji.

Dzięki przeprowadzonym dotychczas pracom remontowym do stanu fabrycznego i pełnej sprawności przywrócono wszystkie wózki wagonu (dwa silnikowe i jeden toczny), wyremontowano konstrukcję nadwozia, a także poszycie, które polakierowano zgodnie ze wzorem fabrycznym, zregenerowano wszystkie podzespoły elektryczne, odtworzono okablowanie i wnętrze pojazdu (restauracja drzwi i okien, podłoga, poręcze, siedzenia, oświetlenie wewnętrzne, grzejniki klasy, wyłożenia ścian i sufitu, przepierzenie za motorniczym, szafa elektryczna i in.). Wagon w toku restauracji został rozdzielony na dwa człony i przegub, co było niezbędne w celu przeprowadzenia remontu konstrukcji i wymiany instalacji elektrycznej. Na czas realizacji prac został też ustawiony na wózkach technologicznych (m.in. by uchronić właściwe wózki jezdne, wcześniej zregenerowane, przed uszkodzeniem). By pojazd zyskał sprawność, niezbędne było połączenie wszystkich członów i przegubu wraz z ostatecznym osadzeniem ich na właściwych wózkach jezdnych.

Tramwaj przed restauracją reprezentował stan z końca eksploatacji, z licznymi przeróbkami, uproszczeniami i nieoryginalnymi elementami. Wtórna była kolorystyka zewnętrzna (reklama całopojazdowa), jak i wewnętrzna (brązowo-kremowo-szara). Kabina motorniczego była całkowicie wydzielona poprzez wprowadzenie ścianki wykonanej ze stalowego stelażu, płyt pilśniowych i drzwi pochodzących z autobusu marki Jelcz. Wyłożenia ścian – poza tym, że posiadały niewłaściwą kolorystykę – były zniszczone (pogięte, podziurawione). Poręcze zostały pomalowane metodą proszkową na kolor żółty, przy czym z większości elementów łączeniowych lakier się łuszczył, brakowało jednej poręczy (pionowa przy trzecich drzwiach). Uszkodzenia lakieru dotyczyły też plafonier (opraw oświetlenia wewnętrznego), ramki na tablicę z trasą, obudów maszyn drzwiowych i osłon grzejników. Płyty wiórowe na podłodze były miejscami zbutwiałe, zaś pokrywająca je wykładzina gumowa – podarta lub w inny sposób uszkodzona. Ze względu na założone przywrócenie tramwaju do stanu pierwotnego (początek lat 70. XX w.) niezbędne było kompleksowe odtworzenie wyglądu zewnętrznego i wewnętrznego, co sukcesywnie czyniono w kolejnych etapach, by ostatecznie zakończyć w obecnym etapie.

Prawie wszystkie prace przy elektryce zostały przeprowadzone już w poprzednich etapach restauracji (regeneracja podzespołów w etapie trzecim, wykonanie instalacji elektrycznej w etapie czwartym, kontynuacja regeneracji oraz odtwarzanie lub zakup brakujących elementów w etapach szóstym i siódmym). Wieloetapowość prac wynikała przede wszystkim z różnego standardu realizacji regeneracji przez wcześniejszego wykonawcę i obecnego (np. konieczność okablowania niektórych tablic łączeniowych), bądź z dążenia do przywrócenia wagonowi stanu fabrycznego, podczas gdy wcześniejsza regeneracja nie w pełni to uwzględniała. Niektóre podzespoły (np. przetwornice) w wyniku nieużywania przez okres ponad roku uległy zawilgoceniu i zaśniedzeniu, stąd potrzebne było odświeżenie pewnych ich części. W momencie rozpoczęcia etapy ósmego wszystkie podzespoły i elementy układu elektrycznego były już zregenerowane i w przeważającej części zainstalowane w wagonie wraz z przyłączeniem do okablowania. Niezbędne było jednak uruchomienie elektryczne tramwaju poprzez podłączenie do napięcia niskiego

(pokładowego) i wysokiego z sieci trakcyjnej, a następnie sprawdzenie pracy i współdziałania wszystkich komponentów.

Prace realizowane w ramach etapu ósmego obejmowały przede wszystkim połączenie wszystkich członów wagonu oraz jego uruchomienie elektryczne. W pierwszym przypadku prace polegały na trwałym połączeniu obu członów tramwaju i przegubu, składającego się z baldachimu posadowionego na wózku biernym i obrotnicy (obrotnica – przygotowana we wcześniejszym etapie – została zamontowana we wnętrzu pojazdu). Niezbędne do przeprowadzenia tych zadań było oczywiście ostateczne posadowienie obu członów na wózkach jezdnych. Następnie połączono okablowanie obu członów i wykończono wnętrze w okolicach przegubu (cztery przesłony z samozamykaczami, listwy maskujące, prowadnice, uchwyty).

Ważnym zadaniem było też odtworzenie piasecznic w oparciu o zachowaną dokumentację. Tramwaje typu 102Na fabrycznie były wyposażane w piasecznice, które jednak w toku eksploatacji usuwano. Były montowane na pierwszym wózku, tak żeby piasek zsypujący się z nich spadał na główkę szyny bezpośrednio przed kołami pojazdu. Urządzenia te pomagają wyprowadzić tramwaj z poślizgu (poprzez zwiększenie tarcia między kołem a główką szyny) i są szczególnie przydatne jesienią, kiedy na torach tworzy się maź z liści zmiażdżonych przez koła tramwaju. Ponieważ restaurowany wagon – zgodnie z założeniami restauracji – miał reprezentować stan z początku eksploatacji, niezbędne było ich przywrócenie. Problemem w ich użytkowaniu było m.in. to, że urywały się podczas przejazdu po zbyt wąskich łukach. W trakcie odtwarzania niezbędne okazało się więc, by tak zaprojektować zbiornik na piasek, by do minimum ograniczyć ryzyko zniszczenia jego lub innych elementów tramwaju w otoczeniu wózków. Poza tym piasecznice odpowiadają jednak stanowi z początku eksploatacji (posadowienie, mechanizm uruchamiający zsypywanie piasku, konstrukcja wylotu piasku).

Równolegle prowadzone były prace wykończeniowe, polegające na instalacji drobnych elementów wyposażenia (np. zamki regulujące wentylację przetwornic, maskownice w przegubie), montażu listew ozdobnych (maskujących) i osłon oraz poprawkach lakierniczych, zwłaszcza we wnętrzu (ewentualne zarysowania powstałe podczas wcześniejszych prac, m.in. montażu plafonier, poręczy i listew ozdobnych).

Po połączeniu wszystkich członów wagonu nastąpiło jego uruchomienie elektryczne, tzn. sprawdzenie sprawności i współdziałania wszystkich instalacji elektrycznych i podłączenie wagonu do sieci trakcyjnej, co pozwoliło na wykonanie prób jazdy, hamowania, pracy wszystkich podzespołów. Próby odbyły się w hali remontowej oraz na specjalnym torze na terenie zajezdni tramwajowej, który z jednej strony umożliwia odtworzenie warunków rzeczywistych, ale z drugiej – zapewnia bezpieczeństwo. Po zakończeniu restauracji wagon został poddany badaniom technicznym zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 28 stycznia 2011 roku w sprawie zakresu, warunków, terminów i sposobu przeprowadzenia badań technicznych tramwajów i trolejbusów oraz jednostek wykonujących te badania (Dz. U. z 2011 r., nr 65, poz. 343). Zostały one przeprowadzone w Krakowie, na terenie zajezdni MPK Kraków „Podgórze”, przez Krajowy Instytut Polityki Przestrzennej i Mieszkalnictwa (dawniej Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa) z Warszawy. Badania te pozwoliły na eksploatację wagonu w ruchu ulicznym. Po tym odbyła się kilkugodzinna jazda próbna po mieście, podczas której pokonano przynajmniej 40 km. Jej celem było sprawdzenie pracy wagonu w rzeczywistych warunkach i podczas dłuższej eksploatacji.

Wagon po zakończeniu prac przetransportowano z siedziby wykonawcy (Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Krakowie S.A.) do Wrocławia. W tym celu konieczne było użycie specjalistycznego transportu ponadgabarytowego dostosowanego do przewozu pojazdów szynowych. Przejazd taki wymaga specjalnych pozwoleń.

Wszystkie prace zrealizowano, mając na celu przywrócenie stanu fabrycznego tramwaju, bazując na zachowanej dokumentacji i archiwalnych zdjęciach. Pozwoliły one na zakończenie restauracji tego pojazdu, dzięki czemu będzie mógł znów wyjechać na wrocławskie tory i cieszyć wrocławian i turystów przy okazji różnych uroczystości, imprez promujących komunikację zbiorową i przejazdów o charakterze turystycznym. Efektem jest więc w pełni odrestaurowany i w pełni sprawny zabytkowy tramwaj, reprezentujący stan z początku eksploatacji liniowej, to jest z początku lat 70. XX w.

Drugim pojazdem, przy którym Klub prowadził prace restauratorskie, a w zasadzie odbudowę, był wpisany do rejestru zabytków tramwaj typu Maximum z 1901 r. Zadanie było realizowane na zlecenie Gminy Wrocław, a wagon został Klubowi na ten okres użyczony. Tramwaj typu Maximum niestety wymagał i nadal wymaga dużego nakładu pracy, co jest konsekwencją jego historii. Po zakończeniu regularnej eksploatacji (już po II wojnie światowej zapewne w połowie lat 60. XX w.) jego nadwozie zostało wykorzystane jako altanka na działce w podwrocławskim Smolcu, co jednak – jak się później okazało – przyczyniło się do uratowania jedynego dziś w Polsce egzemplarza. Podwozie oraz całe wyposażenie niestety wcześniej usunięto, stąd niezbędne stało się ich odtworzenie. W latach 2014–2015 dokonano renowacji nadwozia tramwaju. W ramach tych prac przywrócono jego pierwotny wygląd z około 1901 r. Konserwacji poddano drewniane elementy wagonu, takie jak ściany działowe, drzwi czy ramy okienek świetlika. Usunięto wtórne słupki dzielące okna na mniejsze. Zrekonstruowano oba otwarte pomosty do stanu pierwotnego. Renowacji poddano także stalowe elementy wzmacniające. Po realizacji pierwszego etapu restauracji nadwozie znajduje się (do dziś) w stanie surowym z możliwością dalszych prac renowacyjno-rekonstrukcyjnych. Przykładowo boazeria, którą wyłożone było wnętrze, jest w dużym stopniu zniszczona, co powoduje konieczność jej odtworzenia w przyszłości. Zachowane fragmentarycznie podwozie składające się z dwóch wózków skrętnych typu Maximum-Minimum wymagało natomiast gruntownej renowacji, co zrealizowano właśnie w etapie drugim. Rama jednego z wózków była rozmontowana. Należało dokonać rekonstrukcji układu zawieszenia, w tym sprężyn i resorów oraz stóp (ślizgów), na których opierało się pudło wagonu. Układ hamulca ręcznego (mechanicznego) wymagał całkowitego odtworzenia. Zachowało się jednak wiele elementów, które należało poddać renowacji.

W 2018 r. wagon typu Maximum został wyposażony w podwozie zgodnie ze swoim stanem pierwotnym. W efekcie zrealizowanych prac tramwaj jest więc już sprawny mechanicznie (może być ciągnany), ale nie elektrycznie. Nadwozie spoczywa na obu wózkach jezdnych, które są zregenerowane, zabezpieczone, pomalowane, wyposażone w zregenerowane silniki i odtworzone elementy układu hamowania ręcznego (mechanicznego). Brakuje jednak instalacji elektrycznej, która powinna być przedmiotem prac na najbliższym etapie restauracji.

Zrealizowane następujące prace:

1. Komplektacja, oczyszczenie, restauracja i zabezpieczenie przeciwkorozyjne elementów konstrukcji podwozia:

- a. kompletacja części wózków, odtworzenie brakujących elementów,
- b. kompletacja elementów łączących wózek z pudłem wagonu, w tym mosiężnych ślizgów, odtworzenie brakujących elementów,

- c. oczyszczenie wszystkich elementów konstrukcji metodą strumieniowo cierną (piaskowanie),
 - d. wzmocnienie skorodowanych elementów, w tym wymiana odpowiednich fragmentów,
 - e. toczenie (reprofilacja) kół, wykonanie nowych osi,
 - f. odtworzenie panewek,
 - g. odtworzenie maźnic i układu smarowania, aplikacja smaru w panewkach maźnic,
 - h. odtworzenie wszystkich rodzajów sprężyn oraz resorów,
 - i. połączenie wszystkich elementów podwozia.
2. Kompletacja i regeneracja dwóch silników trakcyjnych (udało się pozyskać pasujące silniki na terenie Niemiec, nie są to oryginalne silniki z początku XX w., ale typ, który był wykorzystywany od okresu międzywojennego po pierwsze lata po II wojnie światowej; co najważniejsze, pasują one do ram wózków i były wyposażone w przekładnie):
- a. oczyszczenie z zabrudzeń i wcześniejszych warstw farby,
 - b. wymiana uszkodzonego wirnika w jednym z silników oraz innych uszkodzonych lub zużytych elementów,
 - c. sprawdzenie zamocowania szczotkotrzymaczy,
 - d. oczyszczenie i regeneracja porcelanowych izolatorów szczotkotrzymaczy,
 - e. wymienienie zużytych lub uszkodzonych szczotek na nowe; sprawdzenie nacisku szczotek na komutator,
 - f. oczyszczenie komutatora,
 - g. uzupełnienie smaru w łożyskach tocznych,
 - h. przeprowadzenie pomiaru oporności izolacji,
 - i. regeneracja elementów przekładni i jej montaż,
 - j. zakonserwowanie poszczególnych części silnika oraz pomalowanie całego silnika farbą odporną na wysoką temperaturę,
 - k. sprawdzenie stanu amortyzatorów belki silnikowej.
3. Odtworzenie mechanizmu hamulca ręcznego (korba hamulca, łańcuch, przekładnie, cięgna, mocowanie, tarcze, nakładki cierne, regulacja).
4. Zabezpieczenie przeciwkorozyjne i malowanie wierzchnie wszystkich elementów podwozia.
5. Montaż wózków wraz z silnikami oraz opuszczenie wagonu na wózki.

Układ podwozia tramwaju typu Maximum w zasadniczy sposób różni się od stosowanego w dawnych i dzisiejszych wagonach tramwajowych z wózkami skrętnymi. Oś napędowa (zewnątrzna, w każdym wózku bliższa czołu pojazdu) wyposażona jest w koła o większej średnicy (w wozie wrocławskim – 810 mm), natomiast oś toczna (wewnętrzna, bliższa środkowi pojazdu) służy tylko do prowadzenia wózka na zakrętach i posiada koła o średnicy wynoszącej 620 mm. O wyjątkowości rozwiązania stanowi brak typowego czopa skrótu. Teoretyczny punkt obrotu wózka względem pudła pojazdu nie znajduje się na środku wózka, lecz przy osi napędowej, która to głównie przenosi ciężar wagonu. Oś toczna jest obciążona jedynie w stopniu pozwalającym zachować jej pewne prowadzenie w torze. Taka konstrukcja charakterystyczna była właśnie dla wózków skrętnych typu Maximum-Minimum (ang. *Maximum-Minimum Truck*, niem. *Maximum-Minimum-Drehgestell*). Celem przesunięcia środka ciężkości jest możliwie znaczne zwiększenie obciążenia osi napędnych dla poprawy charakterystyki trakcyjnej tramwaju, w proporcji około 2/3 do 1/3. Rozwiązanie to stanowiło znaczny postęp w stosunku do wcześniejszych konstrukcji wagonów na wózkach skrętnych, gdzie z powodu dużych rozmiarów silników napędzana mogła być tylko jedna oś w każdym wózku, więc ciężar adhezyjny wagonu nie przekraczał 50% całkowitej masy pojazdu. Wózki typu Maximum umożliwiły wprowadzenie wagonów niskopodłogowych typu Hedley-Doyle już w 1912 r. Rozwiązanie to – w zasadzie jego działania – zostało wykorzystane również w konstrukcji nowoczesnego tramwaju

niskopodłogowego Tram 2000 (wózek BAS-2000), budowanego dla Brukseli w latach 1993–1995, można więc śmiało uznać, że jest innowacyjne, nowatorskie i oryginalne.

Układ przekazywania sił między nadwoziem a podwoziem wagonu jest skomplikowany konstrukcyjnie i podzielony na trzy zasadnicze komponenty:

1. Nadwozie spoczywa na wózkach za pomocą mosiężnych ślizgów, współpracujących z płytami ślizgowymi umieszczonymi pod podłużnicami ramy. Elementy te odpowiadają za przenoszenie sił pionowych.
2. Zamocowany sztywno pod podwoziem wagonu w jego osi podłużnej pionowy czop współpracuje z jarzmem umieszczonym w wózku, pozwalającym na swobodny przesuw podczas pokonywania łuków toru. Ten układ odpowiada za przenoszenie sił podłużnych, od przyspieszania i hamowania.
3. Zawieszony sprężysto na wózku pionowy czop współpracuje z łukowato wygiętą ku górze płozą pod podwoziem wagonu. Układ ten odpowiada za przenoszenie sił poprzecznych oraz stabilizuje wózek w położeniu środkowym podczas jazdy na wprost (niem. *Seitendrückverteiler*).

Pewne części wykorzystane podczas prac udało się sprowadzić z Niemiec, jak miało to miejsce w przypadku fragmentów podwozia i silników wraz z przekładniami. Ich stan był dość dobry, nie znaczyło to jednak, że nie była konieczna ich regeneracja. W trakcie realizacji prac prowadzono konsultacje z zakładami komunikacyjnymi w Woltersdorfie pod Berlinem, które eksploatują zabytkowe tramwaje typu Maximum. Zwrócono wtedy uwagę na potrzebę wyposażenia wagonu w hamulce szynowe. Nie są one oryginalnym (pierwotnym) elementem wyposażenia wagonu z początku XX w. Wprowadzano je w latach dwudziestych i trzydziestych XX w., mając na uwadze względy bezpieczeństwa. Pierwotnie bowiem wagon był wyposażony tylko w dwa rodzaje hamulców: zasadnicze hamowanie silnikami oraz hamulce klockowe (ręczne), służące dohamowaniu pojazdu przy małej prędkości lub w przypadku wystąpienia pochyłości. Hamowanie silnikami oddziałuje tylko na dwie z czterech osi. Hamulce szynowe pozwalają z kolei na hamowanie nagłe, co stało się ważne wraz ze wzrostem intensywności ruchu kołowego w miastach. Z tego względu sugerujemy, by wagon wrocławski w kolejnych etapach prac wyposażać w hamulce szynowe, choć nie stanowią one wyposażenia pierwotnego, a taki stan uznano za docelowy podczas całej restauracji. Bezpieczeństwo przewożonych osób, a także konieczność ograniczenia szkód w przypadku ewentualnej kolizji, uzasadniają jednak taką zmianę.

Kolejnym pojazdem, przy którym w 2018 r. trwały prace remontowe, był autobus Ikarus 280.70E z 1995 r. Planuje się przywrócenie mu stanu fabrycznego, czyli m.in. oryginalnego malowania (ciemnoczerwone burty, kremowy pas okienny). Podczas szczegółowej inspekcji bardzo skorodowane okazały się fragmenty poszycia i konstrukcji, które trzeba było przeznaczyć do wymiany. Prace w 2018 r. były kontynuacją działań z poprzedniego roku i polegały na wymianie skorodowanych elementów konstrukcji. Większość prac realizowana jest w zakładzie naprawczym w Bralinie, który ma także wykonać remont poszycia. Wcześniejsze prace wykonywali w całości członkowie stowarzyszenia w oparciu o własne doświadczenie i konsultacje ze specjalistami, m.in. z dziedziny lakiernictwa.

Na początku grudnia 2018 r. Klub użyczył od Gminy Wrocław wpisany do rejestru zabytków wagon Konstal N o numerze taborowym 1332. Do końca roku pojazd uruchomiono, przeglądając i naprawiając ramy oporowe, nastawnik, silniki i inne podzespoły elektryczne. Na początku 2019 r. tramwaj uzyskał dopuszczenie do ruchu, po czym kontynuowano naprawy i zadbano także o jego wygląd. W grudniu 2018 r. Klub nabył też od Zakładu Sieci i Zasilania wrak tramwaju Konstal N o numerze taborowym 1412 z przeznaczeniem

na odbudowę jako doczepa. Wagon został przetransportowany z placu na terenie Zajezdni Popowice do jednej z hal, dzięki czemu zatrzymano jego degradację.

W oparciu o tramwaje Konstal 4N1 i Konstal 102Na Klub w okresie od 16.06.2018 do 09.09.2018 r. obsługiwał Zabytkową Linie Tramwajową. W ramach zadania, które było realizowane wspólnie z Towarzystwem Miłośników Wrocławia, wykonano 286 kursów zabytkowymi wagonami tramwajowymi (11 dziennie, 26 dni kursowania). W oparciu o liczbę sprzedanych biletów można pokusić się o ocenę nappełnień w tramwajach. Zakłada się, że najbardziej optymalną formą jest oczywiście podróż na miejscu siedzącym, choć jazda na stojąco jest oczywiście dopuszczona. Z oferty korzystało średnio od około 119 do 143 osób dziennie. Przedział wartości wynika z założenia, że na bilecie rodzinnym mogło podróżować od trzech do pięciu osób. W przypadku biletów powrotnych liczba pasażerów to podwojona liczba sprzedanych biletów, gdyż każda osoba korzystała z dwóch kursów. W skali całego sezonu kursowania Zabytkowa Linia Tramwajowa przewiozła od 3 090 do 3 704 pasażerów, przy czym w przypadku Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego było to od 2 018 do 2 506 osób, zaś w przypadku Towarzystwa Miłośników Wrocławia – od 1 072 do 1 198 osób. Celem realizacji zadania polegającego na prowadzeniu Zabytkowej Linii Tramwajowej było wzbogacenie oferty turystycznej Wrocławia poprzez zapewnienie turystom atrakcyjnej formy przemieszczania się pomiędzy zabytkami, jak również umożliwienie im szybkiego poznania oraz uzyskania podstawowych i ciekawych informacji o najważniejszych zabytkach miasta. Cel ten został osiągnięty, a przyczyniły się do tego odpowiednio dobrane trasy przejazdu linii z przystankami zlokalizowanymi w pobliżu znaczących zabytków czy ich skupisk, walory historyczne wagonów kursujących na linii oraz oferta przewodnicka na wybranych kursach. Zabytkowa Linia Tramwajowa pozwoliła również na popularyzację wiedzy o tramwajarskich tradycjach Wrocławia, o historii i szczegółach technicznych zachowanych zabytkowych wagonów. Nastąpiło to poprzez informacje o wagonach wywieszone w ich wnętrzach, wiedzę przekazywaną przez obsługę tramwajów zainteresowanym pasażerom oraz sam fakt obecności wiekowych pojazdów w przestrzeni miasta. Realizacja zadania pozwoliła też na odpowiednią dbałość o zabytkowy tabor komunikacji miejskiej – utrzymanie oraz naprawę zabytkowych tramwajów w oparciu o sprawdzoną wiedzę techniczną i historyczną, zwłaszcza utrzymanie wagonów w stanie oryginalnym (w miarę możliwości finansowych i prawnych, wynikających z wpisu pojazdów do rejestru lub ewidencji zabytków). W ten sposób linia pozwoliła na powtórne wpisanie się historycznych wagonów w krajobraz kulturowy współczesnego Wrocławia, jednocześnie wzbogacając infrastrukturę techniczną (turystyczną/paraturystyczną) miasta.

Zabytkowe tramwaje kursowały według przewidzianego w ofercie rozkładu jazdy. Podstawowym wagonem na trasach A i B (KSTM) w soboty i niedziele był tramwaj Konstal 102Na o numerze taborowym 2069. Jako wagon rezerwowy kursował kilkakrotnie tramwaj Konstal 4N1 o numerze taborowym 1444. Z kolei na trasach C i D (TMW) pojawiały się w soboty tramwaj Linke-Hofmann Standard „Juliusz” o numerze taborowym 1217 z 1929 r., a w niedziele – wagon Konstal 102N „Strachotek” o numerze taborowym 2002 z 1969 r. Zabytkowa Linia Tramwajowa w 2018 r. kursowała od 16 czerwca do 9 września w soboty i niedziele w godz. 12:00–21:00 na czterech trasach, których punktem wspólnym był stylizowany przystanek na pl. Teatralnym, sąsiadujący z gmachem Opery i odległy około 400 m od Rynku. Trasa A wiodła z Opery do wpisanej na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO Hali Stulecia oraz Ogrodu Zoologicznego, zaś trasa B w przeciwną stronę, ale innymi ulicami, co pozwalało na ujrzenie po drodze różnych zabytków i atrakcji (m.in. Dzielnica Czterech Wyznań, Pałac Królewski, kościoły św. Krzysztofa i św. Wojciecha, Muzeum Narodowe, Ostrów Tumski, Park Szczytnicki, Most Zwierzyniecki, kościół pw. NPM na Piasku, Hala Targowa, Ossolineum, Gmach Główny Uniwersytetu Wrocławskiego, Arsenał). Cała podróż tam i z powrotem zajmowała nieco ponad 1,5 godziny (1:40) z ponad

półgodzinnym (0:35) postojem koło Hali Stulecia, pozwalającym na szybkie obejrzenie obiektu i jego otoczenia (była też oczywiście możliwość powrotu kolejnym, późniejszym kursem). Każda z tras C i D miała natomiast charakter okólny i – w przeciwieństwie do uprzednio wymienionych – nie było na nich przystanków pośrednich. Pierwsza z nich prowadziła przez Stare Miasto oraz rewitalizowaną ostatnio dzielnicę Nadodrze, a przejazd nią zajmował około 50 minut, zaś druga – przewidziana jako trasa nocna – miała za zadanie w nieco ponad pół godziny pokazać najciekawiej podświetlone zabytki (m.in. Dom Handlowy Renoma, Dworzec Główny, kościoły Ostrowa Tumskiego, Gmach Główny Uniwersytetu Wrocławskiego). W tym przypadku odbywał się tylko jeden kurs o godz. 20:00, co przez większość okresu, kiedy linia funkcjonowała, było niestety zbyt wczesną godziną, by dostrzec podświetlenie budynków.

Informacje o Zabytkowej Linii Tramwajowej przez cały okres jej funkcjonowania były zamieszczane w internecie jako podstrona witryny Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego (<http://kstm.pl/pl/zabytkowa-liniatramwajowa.html>). Rozkład był też dostępny na stronie Towarzystwa Miłośników Wrocławia (www.tmw.com.pl). Ponadto rozkład linii zamieszczony został na stronie miasta (<https://www.wroclaw.pl/rozklady-jazdy>, w dziale "tramwaje okresowe"). Prowadzony był też profil linii na Facebooku, gdzie podawane były na bieżąco informacje o zmianach trasy spowodowanych remontami, wypadkami, wykolejeniami i innymi wydarzeniami (np. maraton 9.09.2018 r.), opóźnieniach (np. ze względu na wypadki w ruchu drogowym), wagonie kursującym na linii. Przez cały okres prowadzenia linii wagony były na bieżąco serwisowane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje. Ze względu na ścisłą współpracę z przedsiębiorstwem Polmat wszelkie usterki były dość szybko usuwane. Pozwalała na to też gwarancja na wykonane niedawno prace remontowe przy wagon Konstal 102Na udzielona przez wykonawcę – MPK Kraków S.A. Przedstawiciele tej firmy kilkakrotnie dokonywali przeglądu wagonu i usuwali zauważone drobne usterki.

Poza Zabytkową Linią Tramwajową oba tramwaje kursowały też w ramach projektu Jazz Tramwaj. Było to działanie cykliczne, odbywające się przez około dwa miesiące (czerwiec, lipiec) z częstotliwością co jeden tydzień. Dzięki współpracy Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego z różnymi zespołami jazzowymi i swingowymi wrocławianie mieli okazję przejechać się zabytkowym tramwajem (wagon Konstal 102Na z 1972 r. w rejestrze zabytków; wagon Konstal 4N1 z 1960 r. w ewidencji zabytków był wagonem rezerwowym, na wypadek awarii tego pierwszego) w towarzystwie muzyków grających na żywo zarówno standardy jazzowe, jak i własne kompozycje. W ten sposób muzyka w dosłownym znaczeniu tego słowa zagościła na ulicach Wrocławia. Tramwaj kursował w wybrane soboty (09.06.2018, 16.06.2018, 23.06.2018, 30.06.2018, 07.07.2018, 14.07.2018, 21.07.2018) i wtorki (03 i 31.07.2018) w godzinach około 16:00–18:00 lub 18:00–20:00 po centrum miasta, po wcześniej ogłoszonej trasie, zatrzymując się na wszystkich mijanych przystankach (rozkłady w załączeniu). Każdy mógł do niego wsiąść i odbyć podróż zabytkowym pojazdem w unikalnej atmosferze muzyki na żywo. Łącznie odbyło się dziewięć kursów w ciągu dwóch miesięcy (czerwiec – lipiec). Wewnątrz zawsze występował zespół jazzowy lub swingowy. Organizacja zespołów była realizowana we współpracy z Vertigo Jazz Club & Restaurant. Grupy, które wystąpiły w ramach akcji Jazz Tramwaj, to:

- Vertigo band (trio złożone z muzyków Vertigo Big Bandu),
- Kuba Lechki Trio,
- Dominik Gawroński Trio,
- Piotr Zarecki Quartet,
- Jan Kantner Trio.

Ponadto kursy z muzykami odbywały się m.in. podczas Europejskiego Tygodnia Zrównoważonej Mobilności we wrześniu 2018 r., z okazji wyścigów konnych w lipcu 2018 r.

czy z okazji Mikołajek w grudniu 2018 r. Wówczas obsługiwał go tramwaj Konstal 102Na. Materiał muzyczny prezentowany podczas przejazdów często przygotowany jest pod konkretne okazje, kiedy tramwaj wyrusza w kurs, np. w okresie świątecznym w tramwaju można usłyszeć najważniejsze utwory świąteczne w jazzowych aranżacjach.

Inny z posiadanych przez Klub tramwajów – wagon Konstal 4N1 z 1960 r. (wpisany do ewidencji zabytków) – przez cały 2018 r. był udostępniany wrocławianom i turystom do przejazdów krajoznawczych i okolicznościowych po Wrocławiu. Klub współpracuje w tym zakresie z grupą przewodników miejskich. Wagon w pierwszej kolejności był jednak wykorzystywany w ramach uroczystości i imprez o charakterze niekomercyjnym, które promują komunikację miejską i jej historię. Spośród takich przejazdów trzeba wymienić m.in.: Walentynki z MPK Wrocław, Europejskie Dni Dziedzictwa i Europejski Tydzień Mobilności (w tym Dzień Otwarty MPK Wrocław). Każdorazowo odbywały się bezpłatne kursy wagonu dla wszystkich zainteresowanych lub osób zaproszonych. Przejazdy realizowane wspólnie z MPK Wrocław opierają się na porozumieniu o współpracy, na podstawie którego stowarzyszenie ma zapewnione przeglądy obu wagonów raz na pół roku. Od maja 2018 r. obsługa imprez i wynajęć była realizowana także przez tramwaj Konstal 102Na (m.in. Dzień Otwarty MPK, Mikołajki).

Klub w 2018 r. zrealizował dwa duże wydarzenia plenerowe – Dzień Dziecka na Zajeźdźni Dąbie i Dzień Otwarty Zajeźdźni Popowice.

Dzień Dziecka na Zajeźdźni „Dąbie” odbył się w dniu 2 czerwca 2018 r. w zabytkowym obiekcie technicznym, jakim jest dawna zajeźdźnia tramwajowa „Dąbie” przy ul. Wróblewskiego/Tramwajowej. Wydarzenie miało charakter imprezy plenerowej, której celem było ukazanie ogromnego potencjału dawnej zajeźdźni, obecnie przekształcanej w Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych, zgromadzonych wokół niej artystów i aktywistów, a jednocześnie dziedzictwa komunikacji zbiorowej.

Jednym aspektem wydarzenia była prezentacja historycznych, z reguły formalnie zabytkowych, pojazdów:

- tramwaj Konstal N, numer taborowy 1332, w rejestrze zabytków,
- autobus Ikarus 260.04, rok produkcji 1983,
- autobus Ikarus 260.32, rok produkcji 1986, w ewidencji zabytków,
- autobus Jelcz PR110M, rok produkcji 1987, w ewidencji zabytków,
- autobus Jelcz M11, rok produkcji 1990, w ewidencji zabytków,
- autobus Jelcz M121MB, rok produkcji 1996, w ewidencji zabytków.

Ze względu na brak możliwości wjazdu tramwajami na teren zajeźdźni (brak zasilania sieci trakcyjnej, uszkodzona zwrotnica) dwa kolejne tramwaje były eksponowane w jej otoczeniu, na trzecim torze przy Hali Stulecia (wspomniany wyżej tramwaj Konstal N #1332 stacjonował na zajeźdźni „Dąbie”, więc został tylko wyciągnięty przed halę). Były to: tramwaj Konstal 4N1 (numer taborowy 1444, rok produkcji 1960, w ewidencji zabytków) i tramwaj gospodarczy – pług odśnieżny, wybudowany w latach 80. XX w. na bazie wagonu pasażerskiego Konstal 4N1 z około 1960 r. Tramwaje te stanowiły punkt informacyjny zachęcający osoby zwiedzające okolicę Hali Stulecia i ZOO do odwiedzenia imprezy na zajeźdźni „Dąbie”. Zostały na nich umieszczone plakaty promujące imprezę i były rozdawane ulotki z opisami pojazdów, które można było zobaczyć na zajeźdźni. Ze względu na duży ruch w rejonie Hali Stulecia wydaje się nam, że udało się w ten sposób zwiększyć liczbę zwiedzających zabytkową zajeźdźnię. Jak wspomniano wyżej, poza plakatami promującymi imprezę przygotowano ulotki, w których w przystępny sposób została scharakteryzowana większość z eksponowanych pojazdów. Każdy tramwaj i autobus został

ponadto wyposażony w szerszą charakterystykę wraz ze szczegółami technicznymi (były umieszczone w pobliżu drzwi i we wnętrzu).

Na terenie zajezdni odbył się szereg działań o charakterze artystycznym: przedstawienie teatru cieni (o godz. 12:00), gry i zabawy animacyjne, zabawy językowe (przez cały dzień). Ponadto przygotowano strefę sportową. Zostały one zorganizowane we współpracy ze stowarzyszeniem Tratwa, które prowadzi Centrum Kultury Akademickiej i Inicjatyw Lokalnych oraz Fundacją Przemian Społecznych – ZMIANA. Równolegle na terenie zajezdni (w hali północnej) odbywała się odrębna impreza, ale częściowo tematycznie powiązana z naszym wydarzeniem. Były to targi mody, w tym ubiorów i gadżetów przeznaczonych dla dzieci. Ponadto na placu przed halą północną znajdowała się oferta gastronomiczna, a nieco dalej swoje prace wystawiali artyści związani z Dąbiem, Biskupinem i Sępolnem, przede wszystkim mający swoje pracownie na zajezdni „Dąbie”. Ponieważ wspomniane wyżej targi odbywały się także w niedzielę 3 czerwca 2018 r., wystawa zabytkowych pojazdów była dostępna także tego dnia (wszystkie wyżej wymienione pojazdy z wyjątkiem dwóch stojących pod Halą Stulecia).

Zabytkowe pojazdy zapewniły dojazd do obiektu z centrum miasta i wybranych osiedli Wrocławia. Przez cały dzień kursował wcześniej odremontowany tramwaj Konstal 102Na z 1972 r. (numer taborowy 2069, w rejestrze zabytków), łącząc zajezdnię „Dąbie” z centrum miasta i Biskupinem (łączny czas kursowania tramwaju to ponad sześć godzin plus niecała jedna godzina na dojazd/zjazd do zajezdni). Trzy autobusy z wyżej wymienionych (Ikarus 260.32, Jelcz PR110M, Jelcz M121MB) zrealizowały łącznie cztery kursy na liniach dowozowych G, J, P i R z różnych osiedli Wrocławia (łączny czas kursowania to sześć godzin wraz z dojazdem z zajezdni na miejsce startu linii), a podczas trwania imprezy trzy kursy na linii wycieczkowej H (czas kursowania – trzy godziny). Ponieważ różne wydarzenia miały miejsce na zajezdni „Dąbie” także 3 czerwca 2018 r., linia wycieczkowa H była realizowana także tego dnia.

Szacujemy, że w Dniu Dziecka na Zajezdni „Dąbie” w dniu 2 czerwca 2018 r. wzięło udział około 1 000 osób, zaś kolejne około 400 osób podczas dodatkowego dnia 3 czerwca 2018 r. Część z tych osób poza obejrzeniem wystawy pojazdów i przedstawienia teatru cieni, wzięciem udziału w animacjach czy zwiedzeniem przygotowanych targów skorzystała też z przejazdów zabytkowym tabor, o których pisano wyżej. Dodatkowo na kursach tramwaju na linii Z6 pojawiły się także osoby, które nie brały udziału w wydarzeniach bezpośrednio na zajezdni (tylko przejechały się zabytkowym tramwajem bez wysiadania na zajezdni). W jednym kursie zabytkowego tramwaju wzięło udział średnio około 80–100 osób, stąd przez cały dzień tramwaj mógł przewieźć około 480–600 osób. Autobusowe linie dowozowe (G, J, P, R) wyjątkowo cieszyły się relatywnie małym zainteresowaniem. Trochę nas to dziwi, bo w ubiegłym roku, kiedy organizowaliśmy Dzień Otwarty Zajezdni „Popowice”, podobnie zorganizowane linie były dość popularne. Szacujemy łączną liczbę pasażerów wszystkich linii dowozowych na 130 osób. Zdecydowanie większą popularnością cieszyła się linia wycieczkowa H, gdyż w każdym kursie uczestniczył w zasadzie komplet pasażerów (po ponad 50 osób), co przy trzech kursach daje ponad 150 osób. Liczbę pasażerów podczas dodatkowych kursów linii wycieczkowej H w dniu 3 czerwca 2018 r. szacujemy na 80 osób.

Dzień Otwarty Zajezdni Popowice miał miejsce w sobotę 8 września 2018 r. Zabytkowy obiekt przy ul. Legnickiej 65 we Wrocławiu został udostępniony w godz. 10:00–15:00. Na terenie dawnej zajezdni tramwajowej zostały wystawione pojazdy z różnych okresów – od niemieckiego wagonu z dwudziestolecia międzywojennego przez pierwszy tramwaj polskiej produkcji powstały po II wojnie światowej i pierwszy polski tramwaj szybkiej jazdy.

po jeden z pierwszych niskopodłogowych autobusów, które były produkowane w naszym kraju. Podczas Dnia Otwartego Zajezdni Popowice można było zobaczyć m.in. tramwaje Linke-Hofmann Standard z 1929 r., Konstal 4N1 z 1960 r. czy Konstal 102Na z 1972 r. oraz autobusy Jelcz 080 z 1980 r., Ikarus 260.32 z 1986 r., Jelcz PR110M z 1987 r., Jelcz L11 z 1989 r., Jelcz M11 z 1990 r. czy Jelcz M121MB z 1996 r. Większość prezentowanego taboru należy do Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego. Kluczowym elementem była jednak prezentacja wagonu Maximum podczas prac restauratorskich, w jednej z hal na terenie zajezdni. Zwiedzający mogli na własne oczy zobaczyć, jak wygląda odtworzone nadwozie tramwaju i jak przebiega proces odbudowywania podwozia. Po wystawie taboru i terenie zajezdni oprowadzał przewodnik. Rok 2018 z perspektywy transportu miejskiego we Wrocławiu był szczególny, ponieważ mijała 125. rocznica uruchomienia w mieście tramwajów elektrycznych (1893 r.), które do 1906 r. wyparły ostatecznie wagony ciągnięte przez konie. Podczas wydarzenia odbył się więc wykład Tomasza Sielickiego, badacza dziejów komunikacji zbiorowej w stolicy Dolnego Śląska, który poświęcony był m.in. temu zagadnieniu. Tomasz Sielicki opowiadał też o tramwaju typu Maximum. 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, 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. Niepozorna, choć wartościowa i wiekowa, jest lora transportowa z 1907 r. Odbyły się prezentacje pracy wirnikowego pługa odśnieżnego, wybudowanego w latach 80. XX w. na bazie wagonu Konstal 4N z lat 50. XX w. Zabytkowe tramwaje Konstal 4N1 i Konstal 102Na zapewniły także dojazd na zajezdnę z centrum miasta. Odbyły się też kursy zabytkowych autobusów, dowożące na teren zajezdni lub odbywające przejazdy wycieczkowe. Była to już druga edycja Dnia Otwartego Zajezdni Popowice, który w 2018 r. odbywał się przy wsparciu Gminy Wrocław. Wydarzenie zgromadziło jeszcze więcej zwiedzających niż w 2017 r. (około czterech tysięcy), a zestaw atrakcji został rozbudowany (m.in. szkolenie w pierwszej pomocy, wykłady o historii transportu Tomasza Sielickiego i przedstawiciele Muzeum Powozów w Galowicach).

Dzięki współpracy z firmą A-BUS Krzysztofa Wasilewskiego, która posiada licencję na przewóz osób, Klub oferował – poza przejazdami zabytkowymi tramwajami Konstal 4N1 i Konstal 102Na – także przewozy okolicznościowe historycznymi autobusami marki Jelcz i Ikarus. Podczas Nocy Muzeów w 2018 r. Klub obsługiwał dwie linie: tramwajową M1 wokół centrum (trasa identyczna jak w 2017 r.) i autobusową M2, przy czym ta druga kursowała na nieco dłuższej trasie niż rok wcześniej (Muzeum Militarne – Muzeum Narodowe – oddział IPN na ul. Sołtysowickiej – Muzeum Militarne). W 2018 r. Klub realizował także zadanie zlecone Mobilnego Punktu Głosowań w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego – kursował w ramach niego jeden z zabytkowych autobusów. Autobus kursował przez czternaście dni, każdego dnia odwiedzając inny rejon głosowania w ramach WBO. W każdym rejonie zaprojektowano jedno lub dwa miejsca postoju (w pierwszym przypadku autobus w danym miejscu stał cztery godziny, w drugim - w każdej z lokalizacji po dwie godziny). Łącznie pojazd pojawił się w 25 miejscach, z reguły zlokalizowanych przy pętlach autobusowych lub tramwajowych, bądź w pobliżu innych ważniejszych przystanków. Dobór miejsc miał na celu uzyskanie jak największej frekwencji. Liczba osób oddających głosy zależała bardzo silnie od miejsca postoju, zaangażowania lokalnych działaczy (liczba zgłoszonych projektów w ramach WBO, zachęcanie mieszkańców), ale też od pogody. Podczas niektórych postojów zainteresowanie mobilnym punktem głosowania było duże, podczas innych pojawiały się tylko pojedyncze osoby. Szacujemy, że średnio każdego dnia kursowania swoje głosy oddało około 50 osób, co łącznie daje około 700 odbiorców zadania

(osób oddających głosy). Efektem realizacji zadania publicznego w naszej opinii stała się większa liczba oddanych głosów w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego 2018, tak papierowo – dzięki zbliżeniu miejsc oddawania głosów do wrocławian, ale także elektronicznych – poprzez nagłośnienie tematu głosowania w ramach WBO (autobus obklejony plakatami dotyczącymi WBO pojawiał się w przestrzeni miasta, w różnych miejscach, propagując akcję). Zadanie przyczyniło się też do zwiększenia świadomości i aktywności lokalnej mieszkańców Wrocławia, co może zaowocować w przyszłości podczas kolejnych edycji WBO lub realizacji innych projektów.

Utrzymywano w dotychczasowym stanie autobusy Jelcz L11 z 1989 r., Jelcz 080 z 1980 r. i drugi egzemplarz marki Ikarus 280.70E z 1995 r. (wszystkie stacjonowały cały rok pod dachem). Pojazdy te są czasowo wycofane z ruchu, co zwalnia z podatku od środków transportowych i pozwala na obniżenie składki na obowiązkowe ubezpieczenie OC. Co jakiś czas są uruchamiane, co ma na celu zachowanie sprawności technicznej.

Klub kontynuował umowę z Zarządem Zasobu Komunalnego na wypożyczanie części hali nr 1026 dawnej zajezdni tramwajowej przy ul. Legnickiej 65. Zgromadzono tam zabytkowy tabor należący do stowarzyszenia. Na wypożyczonej 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 hali nr 1026. 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. W 2018 r. skupiono się zwłaszcza na ratowaniu i restaurowaniu zabytków komunikacji miejskiej, a także ich użytkowaniu w celach turystycznych i promocji Wrocławia. Promocję publicznego transportu zbiorowego stowarzyszenie prowadziło we współpracy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym sp. z o.o. we Wrocławiu oraz Biurem Partycypacji Społecznej i Wydziałem Transportu Urzędu Miejskiego Wrocławia.

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

Dane o liczbie osób zatrudnionych w organizacji i wysokości wypłaconych wynagrodzeń: Klub Sympatyków Transportu Miejskiego nie zatrudnia pracowników etatowych. W 2018 r. Klub zatrudniał czterech zleceniobiorców w ramach dziewięciu umów-zleceń (prowadzenie tramwajów zabytkowych podczas Dnia Dziecka na Zajezdni Dąbie, w ramach Zabytkowej Linii Tramwajowej i Jazz Tramwaju).

Udzielone przez organizację pożyczki pieniężne: brak

Kwoty ulokowane na rachunkach bankowych:

Bank Zachodni WBK S.A. Oddział 25 we Wrocławiu: 2 865,16 zł

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

Nabyte nieruchomości: brak

Nabyte pozostałe środki trwałe:

1. autobus Jelcz L11 (numer ramy 1264, numer inwentarzowy 001),
2. autobus Jelcz 080 (numer ramy 23891, numer inwentarzowy 002),
3. tramwaj Konstal 4N1 (numer taborowy 1444, numer inwentarzowy 003),
4. tramwaj Konstal 102 Na (numer taborowy 2069, numer inwentarzowy 004),
5. autobus Ikarus 280.70E (numer identyfikacyjny VIN TRA280V4MS5PL0325, numer inwentarzowy 005),
6. autobus Ikarus 280.70E (numer identyfikacyjny VIN TRA280V4MS5PL0333, numer inwentarzowy 006),
7. przyczepa pasażerska Jelcz P-080 przeznaczona do ciągnięcia przez autobus Jelcz 080 (numer inwentarzowy 007),
8. tramwaj-pług (numer taborowy ZT-K 126, numer inwentarzowy 008),
9. lora transportowa (numer inwentarzowy 009),
10. tramwaj Konstal N (numer taborowy 1412, numer inwentarzowy 010).

Ponadto, Klub posiada w swojej dyspozycji tramwaj Linke-Hofmann Standard (numer taborowy 1192), użyczony w dniu 25.06.2015 r. od Gminy Wrocław oraz wagon Konstal N (numer taborowy 1332), użyczony w dniu 07.12.2018 r. od Gminy Wrocław.

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