Klub Sympatyków Transportu Miejskiego

Sprawozdanie merytoryczne za 2017 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

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 2017 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 znacznie zaawansować prace restauratorskie przy wpisanym do rejestru zabytków wagonie Konstal 102Na z 1972 r.

Miały miejsce aż dwa etapy restauracji wyżej wymienionego wagonu (wpisany do rejestru zabytków w dniu 02.06.2014 r. – numer rejestru zabytków B/2393). Oba były wspierane

przez Gminę Wrocław w ramach otwartych konkursów ofert na realizację zadań publicznych pn. *Działania w zakresie ochrony dóbr kultury i dziedzictwa narodowego we Wrocławiu* (pierwsza i druga edycja), ale swój wkład finansowy i w postaci pracy wolontariuszy miał także Klub. Jeden etap realizowano w okresie 24.03.–31.12.2017 r. (dotacja w wysokości 250 000 zł), zaś drugi – częściowo pokrywający się terminami, ale o odmiennym zakresie – w dniach 12.07.–28.12.2017 r. (dotacja w wysokości 78 000 zł).

By wykazać potrzebę przeprowadzenia obu wyżej wymienionych faz restauracji, warto krótko opisać stan wagonu na początku 2017 r. Dzięki przeprowadzonym dotychczas pięciu etapom prac remontowych 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 większość podzespołów elektrycznych, odtworzono okablowanie i przeprowadzono pierwsze prace związane z wyposażeniem i odtworzeniem wnętrza pojazdu (m.in. restauracja drzwi i okien, podłoga drewniana). Wagon był jak dotąd rozłożony na poszczególne części (dwa człony wagonu, przegub, drzwi, okna, wyposażenie wnętrza, podzespoły elektryczne) i – by zyskał sprawność – niezbędne było ich połączenie, co w dużym stopniu zrealizowano podczas etapów szóstego i siódmego przypadających na 2017 r.

Duża część prac przy elektryce została już przeprowadzona w poprzednich etapach restauracji (regeneracja podzespołów w etapie trzecim, wykonanie instalacji elektrycznej w etapie czwartym). W wyniku przeprowadzonej weryfikacji stanu części elektrycznych ujawniono jednak konieczność dalszej naprawy lub uzupełnień wyposażenia pewnych z nich. Głównie wynikało to 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 w wyniku nieużywania przez okres ponad roku uległy zawilgoceniu i zaśniedzeniu, stąd potrzebne było odświeżenie pewnych ich części. W wyniku weryfikacji ustalono także listę części niezbędnych do uzupełnienia (zakupu lub – częściej – odtworzenia, gdyż nie są już dostępne na rynku). Były to z jednej strony elementy, których wagon w toku eksploatacji został pozbawiony (uproszczenia, rozwiązania racjonalizatorskie, przebudowy – a celem restauracji było przywrócenie stanu pierwotnego), zaś z drugiej – elementy, które znajdowały się w przedmiotowym wagonie przed rozpoczęciem remontu, ale ich stan nie pozwalał na ich powtórne wykorzystanie (np. osłony pewnych podzespołów, bezpieczniki, główki bezpieczników).

Wnętrze tramwaju przed restauracją reprezentowało stan z końca eksploatacji, z licznymi przeróbkami, uproszeniami i nieoryginalnymi elementami. Wtórna była kolorystyka wnętrza (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 wnętrza, co zrealizowano właśnie w trakcie 2017 r.

Trzeba podkreślić, że za nadzór nad pracami i dokumentację powykonawczą (w tym zdjęciową porównawczą) odpowiadali członkowie Klubu. Zajmowali się oni też ustalaniem pewnych rozwiązań technicznych w oparciu o materiały archiwalne. Wykonawcą prac było Miejski Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie. Wszystkie prace zrealizowano zgodnie z harmonogramem zawartym w programie planowanych prac konserwatorskich, stanowiącym załącznik do pozwolenia konserwatorskiego nr 549/2014. Zostały odebrane w obecności przedstawicieli Miejskiego Konserwatora Zabytków. Oba etapy prac zostały zrealizowane i rozliczone w terminie i bez uwag.

Prace realizowane w ramach etapu szóstego obejmowały przede wszystkim kontynuację działań związanych z elektryką (wynikających z przeglądu podzespołów przeprowadzonego przez nowego wykonawcę) oraz odtwarzanie wnętrza wagonu. W pierwszym przypadku części były naprawiane (regenerowane, uzupełniane), a w przypadku braków – odtwarzane lub – rzadziej – nabywane (gdyż często nie są już dostępne na rynku).

Wykaz naprawionych części:
1. tablica TSJ (1 szt.) – uzupełnienie instalacji elektrycznej;
2. tablica TR (1 szt.) – uzupełnienie elementów tablicy, w tym instalacji elektrycznej;
3. tablica TZR (1 szt.) – uzupełnienie elementów tablicy, w tym instalacji elektrycznej;
4. tablica TRD1 (1 szt.) – uzupełnienie elementów tablicy, w tym instalacji elektrycznej;
5. tablica TSR1 (1 szt.) – wymiana uszkodzonych elementów tablicy;
6. ramy oporowe (1 kpl.) – przegląd i naprawa; ustalono, że przekrój około 40% spirali jest niewłaściwy (źle dobrany), co kwalifikowało je do wymiany – zastąpienia właściwymi spiralami; następnie ramy skompletowano i zamontowano w skrzyniach oporowych;
7. lampy sufitowe (1 kpl.) – regeneracja polegała na oczyszczeniu lub wymianie kloszy szklanych, oczyszczeniu i lakierowaniu opraw oraz wymianie instalacji elektrycznej (kable, łączenia, gniazda wymieniane lub regenerowane, jeśli było to technicznie możliwe).

Wykaz zakupionych części:
1. grzejniki OT 100 (18 szt.) – dotychczasowe grzejniki ze względu na korozję i zużycie grzałek nie nadawały się do dalszej eksploatacji; zakupiono nowe, wykonane na zamówienie, pod względem konstrukcji i kształtu identyczne z oryginalnymi, wykonane jednak z materiału bardziej odpornego na korozję;
2. przekaźniki R-15 24V (2 szt.) – element podlegający szybkiemu zużyciu, często wymieniany;
3. wkładka zamka nastawnika (1 szt.) – zamek zabezpiecza nastawnik przed użyciem przez niepowołane osoby; w toku eksploatacji z niego rezygnowano, co ze względów bezpieczeństwa nie wydaje się właściwe.

Zregenerowane podzespoły elektryczne zostały zamontowane w wagonie poprzez przyłączenie do wykonanej już instalacji elektrycznej. Niezbędne było wcześniejsze przeprowadzenie powtórnego przeglądu stanu wszystkich podzespołów, które były naprawiane w 2015 r. (trzeci etap restauracji), by uniknąć ewentualnych zwarć, mogących uszkodzić pewne elementy. Montaż objął tylko część podzespołów, reszta została zamontowana w kolejnym, siódmym etapie (częściowo wykonywanym równolegle z szóstym).

Wnętrze wagonu po odtworzeniu zgodnie ze stanem pierwotnym utrzymane jest w pastelowej tonacji: sufit, drzwi od zewnątrz oraz okładzina przegubu barwy kremowej –

RAL 9001, ściany wewnętrzne do dolnej linii okien, drzwi od wewnątrz, stanowisko motorniczego – seledynowej – RAL 6019, poręcze metalowe)

Szczegółowy wykaz zrealizowanych prac we wnętrzu:

1. położenie wykładziny gumowej na podłodze drewnianej wraz z odtworzeniem metalowych okuć i uchwytów klap inspekcyjnych;
2. regeneracja (wymiana) i montaż okładzin na ścianach i suficie (płyty pilśniowe, na suficie gięte na mokro), montaż listew maskujących z wypełnieniem białą kedrą;
3. usunięcie żółtej farby z poręczy (wymiana pewnych elementów oporęczowania), ich oczyszczenie, konserwacja, malowanie (kolor szary młotkowy) i montaż;
4. uzupełnienie brakującej poręczy pionowej przy trzecich drzwiach;
5. wymiana zniszczonych pokryć siedzeń i ich wypełnienia;
6. restauracja metalowych stelaży siedzeń, malowanie konstrukcji siedzeń (kolor szary młotkowy);
7. montaż siedzeń, okien, drzwi, grzejników, obudów grzejników, grzałek szyb (przy stanowisku motorniczego), plafonier;
8. odtworzenie oryginalnego przepierzenia kabiny motorniczego z rurek metalowych;
9. przygotowanie stanowiska motorniczego (kontynuacja);
10. malowanie elementów wnętrza.

Poręcze w restaurowanym tramwaju, wykonane z aluminium, zostały w końcowych latach eksploatacji pomalowane metodą proszkową na kolor żółty. Po usunięciu farby ich powierzchnia nie byłaby równa, błyszcząca, co spowodowało konieczność ich powtórnego pomalowania, tym razem na kolor szary, co upodabnia je do pierwotnego wyglądu. Planowano wymianę poręczy, ale nie do zdobycia są obecnie rurki aluminiowe o średnicy pasującej do otworów w elementach mocujących, a one z kolei są unikalne (ich odlewanie wiązałoby się ze znacznymi kosztami). Zdecydowano więc o wykorzystaniu dotychczasowych elementów po ich wyprostowaniu (rurki), wyczyszczeniu i pomalowaniu.

Ściankę wygrodzeniową za motorniczym przywrócono do oryginalnej formy i zainstalowano we właściwym położeniu. Składa się ona – jak pierwotnie – z czterech rurek z elementami łączącymi oraz prostokątnej płyty pilśniowej (polakierowanej na kremowo) i jest zamontowana do podłogi, sufitu i ściany po lewej stronie wagonu (biorąc pod uwagę kierunek jazdy). Spowodowało to jednak konieczność przebudowy sposobu zamknięcia szafy bezpiecznikowej przy motorniczym. Obecna ścianka wygrodzeniowa uniemożliwiała jej pełne otwarcie – w układzie zastanym otwierała się ona poprzez wysunięcie przedniej ścianki (w prowadnicach) do góry. Wskazywało to, że sposób zmykania szafki nie jest oryginalny, ale na podstawie rozmów z pracownikami pamiętającymi początki eksploatacji wagonów Konstal 102Na nie udało się jednoznacznie ustalić stanu oryginalnego. Niestety, odpowiedzi nie udało się znaleźć także w dokumentacji archiwalnej, ponieważ zarówno w MPK Kraków, jak i w MPK Wrocław, sposób wygrodzenia kabiny dość szybko ulegał zmianom. Postanowiono wykorzystać jedną z sugestii i stworzono drzwi harmonijkowe, co wydaje się zgodne z archiwalnymi zdjęciami wnętrza tramwaju.

Zarówno w odtwarzanym wnętrzu, jak i na zewnątrz wagonu, zainstalowano listwy maskujące i ozdobne (z reguły zasłaniają one łączenia płyt wyłożenia ścian wewnątrz lub arkuszy blachy na zewnątrz). W osi listew znajduje się zagłębienie, w którym „chowają” się łby śrub montażowych, zasłaniane następnie przez tzw. kedrę (pasek z tworzywa sztucznego). Wszędzie zastosowano białą kedrę, co jest zasadniczo zgodne ze stanem fabrycznym, choć czasem twierdzi się, że kedra w listwie ozdobnej na zewnątrz, pod linią okien, powinna być czerwona. Kiedy nie budzi to zastrzeżeń przy standardowym, czerwono-kremowym malowaniu wagonu, wątpliwości pojawiają się przy zastosowanym

w niniejszym wagonie malowaniu niebiesko-kremowym, przeznaczonym dla Wrocławia. Dla lepszego efektu wizualnego postanowiono więc wykorzystać kedrę białą. Na tym etapie możliwe było także wykonanie podłogi obrotnicy i montaż baldachimu. Połączenie członów wagonu stało się możliwe dopiero po zakończeniu regeneracji wszystkich podzespołów elektrycznych i ich montażu w pojeździe (odbyło się w ostatnim, ósmym etapie prac restauratorskich).

W ramach siódmego etapu restauracji tramwaju Konstal 102Na prace obejmowały kontynuację działań związanych z elektryką (wynikających z przeglądu podzespołów dokonanego przez nowego wykonawcę). Podobnie jak w przypadku etapu szóstego części były naprawiane (regenerowane, uzupełniane), a w przypadku braków – odtwarzane lub – rzadziej – nabywane (gdy nie są już dostępne na rynku).

Wykaz naprawionych części:

1. nastawnik jazdy (1 szt.) – przegląd, wymiana niezbędnych elementów, chromowanie karby, wskaźnika i tarczy, malowanie pokrywy i obudowy (kolor szary młotkowy);
2. pulpit motorniczego (1 szt.) – wykonanie pulpitu, który możliwie blisko odpowiada stanowi fabrycznemu; niestety, nie wszystkie elementy pulpitu są obecnie do pozyskania (m.in. oryginalny przełącznik kierunkowskazów czy prędkościomierz), stąd w niektórych miejscach wykorzystano elementy nowsze (pochodzące z lat 80. i 90. XX w.), co wpłynęło na jego ostateczny wygląd; starano się jednak, by rozmieszczenie przełączników i kontrolek odpowiadało stanowi z początku eksploatacji;
3. tablica TSP (1 szt.) – uzupełnienie instalacji elektrycznej;
4. komory stycznikowe STT-150 (21 szt.) – czyszczenie i regeneracja.

Wykaz odtworzonych części:

1. tabliczki drzwiowe (4 szt.) – zły stan zachowania dotychczasowych;
2. tabliczki silnikowe (4 szt.) – zły stan zachowania dotychczasowych;
3. nagłośnienie (1 kpl.) – wykonanie instalacji, montaż wzmacniacza, głośników, maskownic głośników i mikrofonu w ramach odtwarzania nagłośnienia wnętrza wagonu;
4. przełącznik PGS (1 szt.) – wykonanie w wersji z dostosowaniem przełączników ŁK15 ze względu na brak możliwości pozyskania oryginalnego;
5. przełącznik PGT (1 szt.) – wykonanie w wersji z dostosowaniem przełączników ŁK15 ze względu na brak możliwości pozyskania oryginalnego;
6. izolatory boczników (8 szt.);
7. osłony metalowe boczników (2 szt.);
8. przerywnik CUM (12 szt.);
9. opory AWN 110 (2 szt.);
10. diody 10A z radiatorem (5 szt.);
11. odgarniacz (1 szt.) – wykonanie zgodnie z fabryczną dokumentacją.

Wykaz zakupionych części:

1. wyłącznik WDT-454 (3 szt.);
2. bezpieczniki topikowe, główki bezpieczników, bezpieczniki baterii (1 kpl.);
3. żarówki: kierunkowskazów, lamp tylnych, reflektora (1 kpl.);
4. przekształtnik 40V/24V (1 szt.) – niezbędny do systemu nagłośnienia;
5. komory stycznikowe STT-300 (3 szt.).

Nie jest jasne, czy tramwaje Konstal 102Na posiadały fabrycznie nagłośnienie. Najprawdopodobniej było to wyposażenie opcjonalne, chociaż maskownice głośników znajdowały się zawsze na obudowach maszyn drzwiowych drugich i czwartych drzwi (ewentualnie nie było za nimi głośników). Na zdjęciu wrocławskiego tramwaju z 1974 r. (tylko dwa lata po rozpoczęciu eksploatacji konkretnego wozu) widać jednak mikrofon po prawej stronie pulpitu. Postanowiono więc restaurowany tramwaj wyposażyć w nagłośnienie, montując mikrofon właśnie przy pulpicie (w obudowie po prawej stronie) i głośniki w dwóch z czterech obudów maszyn drzwiowych (drugiej i czwartej, w ukośnej ściance skierowanej ku przodowi wagonu). Wobec braku informacji o miejscu instalacji wzmacniacza wybrano lokalizację przy stanowisku motorniczego, pod pulpitem (po prawej stronie), co zapewnia dość dobry dostęp dla obsługi tramwaju przy jednoczesnym ograniczeniu widoczności urządzeń z przedziału pasażerskiego.

W efekcie prac odbywających się w ramach etapów szóstego i siódmego wszystkie podzespoły elektryczne zostały zamontowane w pojeździe i podłączone do instalacji elektrycznej. Po tym do wykonania pozostało już tylko połączenie instalacji obu członów tramwaju w ramach prac przy przegubie. Instalacja każdego członu została doprowadzona do tablic łączeniowych, zaś połączenie nastąpiło w etapie ósmym (w 2018 r.) poprzez wiązki kabli w osłonach skórzanych, które zostały przygotowane podczas czwartego etapu restauracji.

W trakcie poszukiwania dokumentacji technicznej dotyczącej przedmiotowego typu pojazdu udało się pozyskać rysunek pokazujący pierwotny (fabryczny) wygląd zgarniacza, co umożliwiło jego przywrócenie w restaurowanym zabytku (pod koniec eksploatacji liniowej wagonu zgarniacz posiadał bardzo uproszczoną formę i składał się praktycznie z deski osadzonej na dwóch kątownikach). Wagon po restauracji ma reprezentować stan z początku eksploatacji, stąd zamontowanie w nim oryginalnego zgarniacza jest jak najbardziej uzasadnione. Element ten nie został uwzględniony w programie prac konserwatorskich, ponieważ na tamtym etapie nie było jeszcze wiadome, że zgarniacz miał inną formę niż zastana w pojeździe i że istnieje rysunek obrazujący jego wygląd fabryczny. Z tego względu na początku 2018 r. do Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków przekazano dokumentację uzupełniającą dotyczącą zgarniacza.

Wszystkie prace przy wagonie Konstal 102Na o numerze taborowym 2069 zrealizowano, mając na celu przywrócenie stanu fabrycznego tramwaju, bazując na zachowanej dokumentacji i archiwalnych zdjęciach.

Drugim pojazdem, przy którym w 2017 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 2017 r. były kontynuacją działań z poprzedniego roku i polegały na dalszym demontażu wyposażenia wnętrza i wyłożeń ścian, a następnie na wymianie skorodowanych elementów konstrukcji. Ostatnie z wymienionych prac realizowane są 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.

Drugi z posiadanych przez Klub tramwajów – wagon Konstal 4N1 z 1960 r. (wpisany do ewidencji zabytków) – przez cały 2017 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, Europejski Tydzień Mobilności (w tym Dzień Otwarty MPK Wrocław) i Mikołajki z MPK Wrocław. Każdorazowo odbywały się bezpłatne kursy wagonu dla wszystkich zainteresowanych. Przejazdy realizowane wspólnie z MPK Wrocław opierają się na porozumieniu o współpracy, na podstawie którego stowarzyszenie ma zapewnione przeglądy wagonu Konstal 4N1 raz na kwartał. W ramach Nocy Muzeów w 2017 r. (20.05.2017 r.) w/w tramwaj kursował na bezpłatnej linii M1 (wokół centrum), a ponadto trzy autobusy zabytkowe na bezpłatnej linii M2 (w relacji Browar Mieszczański – Społeczne Muzeum Militarne). Podczas Dnia Otwartego MPK w 2017 r. (16.09.2017 r.) Klub obsługiwał linię specjalną, zapewniając kursowanie tramwaju Konstal 4N1 wraz z obsługą motorniczego i konduktora na linii okólnej z zajezdni „Borek" przez ul. Grabiszyńską. Podczas akcji udostępnione do zwiedzania była też zajezdnia „Popowice", gdzie członkowie Klubu sprawowali opiekę nad wystawionym taborem i udzielali informacji. Następnego dnia w/w tramwaj kursował wokół centrum miasta w ramach imprezy odbywającej się na ul. Krupniczej (zamknięcie dla ruchu samochodowego i piknik). Zorganizowano też kilkanaście kursów Jazz Tramwaju (w okresie wrzesień – grudzień 2017 r.), które cieszyły się dużym zainteresowaniem. Podczas przejazdu po ulicach miasta na pokładzie wagonu na żywo gra zespół jazzowy (zarówno standardy jazzowe, jak i własne kompozycje). Tramwaj zatrzymuje się na wszystkich mijanych przystankach, jest dostępny dla wszystkich zainteresowanych, a przejazd jest darmowy. Szczegółowe informacje o tramwaju Konstal 4N1 znajdują się na stronie www.enusia.pl (w trzech wersjach językowych: polskiej, angielskiej i niemieckiej).

Największym wydarzeniem w 2017 r. zorganizowanym przez Klub była pierwsza edycja Dnia Otwartego Zajezdni „Popowice" w dniu 09.09.2017 r. Impreza obywająca się w ramach Europejskich Dni Dziedzictwa zgromadziła około trzech tysięcy osób. Przed halami zajezdni zostały wystawione historyczne wozy będące w użytkowaniu Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego, zarówno wagony tramwajowe (m.in. tramwaj Linke-Hofmann Standard z 1925 r.), jak i autobusy (m.in. Jelcz 080 z 1980 r., Jelcz PR110M z 1987 r., Jelcz M121MB z 1996 r., Ikarus 260.32 z 1986 r.). Tramwaj Konstal 4N1 zapewnił z kolei dojazd na zajezdnię z centrum miasta. Ponadto, była możliwość zwiedzenia wybranych części zajezdni z przewodnikiem, a zwłaszcza ujrzenia zgromadzonej w niej unikatowej kolekcji tramwajów gospodarczych – szlifierek do torów, wagonu-opryskiwacza, wagonów służących do przewozu piasku czy biernego pługu wirnikowego. 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. Z oferty zwiedzania z przewodnikiem skorzystało około 500 osób. Impreza Dzień Otwarty Zajezdni „Popowice" została nagrodzona wyróżnieniem przez Narodowy Instytut Dziedzictwa podczas gali, która odbyła w Opolu 17.11.2017 r. Z Dolnego Śląska wyróżnienie zdobyło kilka wydarzeń, zaś z całej Polski – kilkadziesiąt, a trzeba pamiętać, że w całym kraju podczas dwóch wrześniowych weekendów odbyło się ponad 2300 imprez. Znaleźliśmy się w doborowym towarzystwie m.in. Muzeum Żup Krakowskich w Wieliczce, skansenu archeologicznego Karpacka Troja czy Muzeum Ziemi Kłodzkiej.

Dzięki współpracy z firmą A-BUS Krzysztofa Wasilewskiego, która posiada licencję na przewóz osób, Klub oferuje – poza przejazdami zabytkowym tramwajem Konstal 4N1 – także przewozy okolicznościowe historycznymi autobusami marki Jelcz i Ikarus. W 2017 r. z okazji Dnia Dziecka odbył się np. przejazd zabytkowym autobusem połączony ze zwiedzaniem zajezdni „Dąbie". Gmina Wrocław dofinansowała kursowanie autobusów

zabytkowych podczas dwóch imprez odbywających się we wrześniu: Dnia Otwartego Zajezdni „Popowice” i Dnia Otwartego MPK Wrocław. Był to projekt: Promocja Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego poprzez udział zabytkowych autobusów w imprezach kulturalnych odbywających się w ramach Europejskich Dni Dziedzictwa i Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu, realizowany na podstawie art. 19a ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie. Celem zadania było rozpowszechnienie informacji wśród wrocławian o możliwości głosowania na projekty zgłoszone do Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego. Terminy w/w imprez zbiegły się bowiem w czasie z momentem początku głosowania (15.09.2017 r.). Na autobusach były eksponowane plakaty reklamujące WBO, zaś w środku podczas części z akcji odbywających się w ramach w/w wydarzeń można było uzyskać informacje o terminie i zasadach głosowania oraz dotychczas zrealizowanych projektach. Obecność zabytkowych autobusów pozwoliła przyciągnąć większą liczbę zwiedzających, tym bardziej, że oferowały one coś więcej niż tylko statyczną ekspozycję. Kursowały one bowiem po mieście, po pierwsze – zapewniając dojazd na wydarzenia, po drugie – w ramach przejazdów okazjonalnych, w których mogli wziąć udział uczestnicy wydarzeń. Wszystkie kursy były bezpłatne i dostępne dla wszystkich zainteresowanych. Autobusy zatrzymywały się na wszystkich przystankach na trasie celem zabrania pasażerów. Trasy autobusów poprowadzono tak, żeby minąć możliwie blisko przynajmniej kilka z dotąd zrealizowanych projektów w ramach Wrocławskiego Budżetu Obywatelskiego.

W wyniku negocjacji z Zakładem Torowym Sp. z o.o. Klub zakupił unikatowy wagon-pług, zbudowany w latach 80. XX w. na bazie wagonu Konstal 4N1 z około 1960 r. Z kolei z MPK Wrocław zakupiono lorę transportową z 1907 r. Obie transakcje były możliwe dzięki darowiznom osób interesujących się zabytkami techniki. Stowarzyszenie pozyskało też dużą liczbę różnych części do tramwajów i autobusów, w tym m.in. nastawniki do różnych typów tramwajów, oprawy lamp, drzwi czy siłowniki hamulców i elementy wnętrza do autobusów.

Od września do końca roku Klub sprawował opiekę nad tramwajem Konstal 102Na o numerze taborowym G-087 (2061), który został zakupiony od MPK Wrocław przez prywatną osobę z Gdańska. Na podstawie umowy Klub eksploatował ten wagon podczas Dnia Otwartego MPK Wrocław (linia specjalna między zajezdniami „Popowice” i „Borek”) i w ramach projektu Jazz Tramwaj od koniec września.

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.

W 2017 r. Klub opracował na zlecenie Gminy Wrocław programy prac konserwatorskich dla sześciu zabytkowych wagonów tramwajowych – pięciu znajdujących się w kolekcji wpisanej do rejestru zabytków pod numerem 952/696/1-40 oraz wagonu typu Maximum, wpisywanego niedawno jednostkowo do rejestru zabytków pod numerem B/2563. Każdy z przygotowanych programów prac składał się z krótkiej charakterystyki pojazdu wraz z zarysem jego historii, a zwłaszcza opisem stanu aktualnego, a następnie ze wskazania sugerowanego charakteru konserwacji (przeznaczenie na pojazd w pełni sprawny lub tylko na tzw. zimny eksponat). Zasadniczą część opracowania stanowił harmonogram prac wraz z wykazaniem i opisem poszczególnych działań (np. wskazanie przebiegu konserwacji podwozia, przeglądu maźnic, konserwacji poszycia itp.). Uzupełnieniem była dokumentacja graficzna. Przygotowanie programów prac umożliwiło

właścicielowi wagonów tramwajowych, to jest Gminie Wrocław, złożenie wniosków o wydanie odpowiednich pozwoleń na prowadzenie prac konserwatorskich. Ze względów formalnych tego typu dokumenty są niezbędne do prowadzenia jakichkolwiek prac konserwatorskich, restauratorskich czy remontowych w obiektach wpisanych do rejestru zabytków.

Klub kontynuował umowę z Zarządem Zasobu Komunalnego na wydzierżawienie części hali nr 1026 dawnej zajezdni tramwajowej przy ul. Legnickiej 65. Zgromadzono tam zabytkowy tabor należący do stowarzyszenia. Na dzierżawionej powierzchni stacjonują także wagony wpisane do rejestru zabytków jako część kolekcji, należące do Gminy Wrocław. Klub sprawuje opiekę nad tymi pojazdami, sprzątając je co jakichś 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 2017 r. skupiono się zwłaszcza na ratowaniu i restaurowaniu zabytków komunikacji miejskiej. Promocję publicznego transportu zbiorowego stowarzyszenie prowadziło we współpracy z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym sp. z o.o. we Wrocławiu, Biurem Komisji Europejskiej (które było koordynatorem Europejskiego Tygodnia Mobilności) 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 ani zleceniobiorców.

Udzielone przez organizację pożyczki pieniężne: brak

Kwoty ulokowane na rachunkach bankowych:
Bank Zachodni WBK S.A. Oddział 23 we Wrocławiu: 3 107,74 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 indentyfikacyjny VIN TRA280V4MS5PL0325, numer inwentarzowy 005),
6. autobus Ikarus 280.70E (numer indentyfikacyjny 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).

Ponadto, Klub posiada w swojej dyspozycji tramwaj Linke-Hofmann Standard (numer taborowy 1192), użyczony w dniu 25.06.2015 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	Wiceprezes Zarządu	Wiceprezes Zarządu
Krzysztof Kołodziejczyk	Mateusz Niedziela	Tomasz Paszko