

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego

Sprawozdanie merytoryczne za 2019 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:

od 5.02.2019 r. Krzysztof Kołodziejczyk, Tomasz Paszko, Krzysztof Wasilewski,
wcześniej 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 2019 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. Najważniejszym projektem była kontynuacja odbudowy unikatowego wagonu Maximum z 1901 r., jedyne zachowane w Polsce i jednego z nielicznych na świecie.

Prace przy wagonie finansowane z przyznanej dotacji objęły odtworzenie instalacji elektrycznej, w tym regenerację, konserwację i montaż nastawników wraz z dostosowaniem ich do przywróconego kształtu pomostów, a także odtworzenie odbieraka prądu i kilka innych ważnych działań opisanych poniżej. W wyniku realizacji tych prac wagon stał się elektrycznie sprawny, to znaczy jest w stanie poruszać się „o własnych siłach” (dzięki pracy silników elektrycznych i innych podzespołów).

By wagon odzyskał sprawność elektryczną, niezbędne było zaprojektowanie i następnie stworzenie całej instalacji elektrycznej (okablowanie, nastawniki, ramy oporowe, odbierak prądu, odgromnik, odłączniki nadmiarowe itd.). Były to zadania unikalne – prowadzone jednostkowo na potrzeby niniejszego zadania. Niestety nie zachowała się bowiem żadna szczegółowa dokumentacja techniczna instalacji elektrycznej w tramwajach typu Maximum, co zmusiło do wykorzystania, a dokładniej adaptacji, rozwiązań z innych wagonów pochodzących z podobnego okresu. Spośród dwóch możliwości: wagonu berlińskiego TW218 albo pierwszych polskich tramwajów powojennych typu Konstal N, wykorzystano tę drugą. Wynikało to z dostępności różnych części właśnie do tego typu wagonów (m.in. nastawniki, elementy ram oporowych, odgromnik). Trzeba tu jednocześnie podkreślić, że wagony Konstal N stanowią uproszczoną wersję niemieckich tramwajów z czasów II wojny światowej, stąd pod względem ogólnej idei funkcjonowania były bardzo zbliżone do konstrukcji tworzonych w dwudziestoleciu międzywojennym w Niemczech. Odtworzenie instalacji elektrycznej wymagało zaprojektowania całego układu okablowania i podzespołów, biorąc pod uwagę cechy (m.in. oporność) silników i nastawników oraz kształt wagonu, odmienny od tramwajów Konstal N. Ze względu na potrzebę wykorzystania szlachetnych materiałów i specjalistycznego sprzętu koszty planowanych prac były dość wysokie. Trudne do pozyskania są np. sprężyny z drutu oporowego i elementy porcelanowe do ram oporowych, a także krzywki i wałki do nastawników, które stanowią podstawowy element związany ze sterowaniem rozruchem i hamowaniem wagonu.

W zakresie odtworzenia podstawowej instalacji elektrycznej w wagonie wykonano następujące prace:

1. Dostosowanie nastawników bębnowych do zastosowanego schematu instalacji wraz z ich regeneracją (w tym sprawdzenie, uzupełnienie i ewentualna wymiana zużytych przerywników, oczyszczenie całego nastawnika, posmarowanie smarem stałym wszystkich trących się miejsc (bez styków przerywników), dokładne oczyszczenie styków przerywników z użyciem benzyny chemicznie czystej, sprawdzenie docisku śrub zaciskowych przerywników, wykonanie osłon nastawników, montaż nastawników wraz z osłonami na pomostach).
2. Odtworzenie ram oporowych (w tym sprawdzenie stanu izolatorów, wyprasek i spiral oporowych z pozyskanych ram, wymienienie uszkodzonych, oczyszczenie ram i oporników z kurzu i zanieczyszczeń, sprawdzenie dokręcenia śrub mocujących zestyki spiral oporowych, zmierzenie oporności izolacji, wykonanie osłon ram oporowych, montaż wszystkich elementów na dachu).
3. Wykonanie instalacji łączącej odbierak prądu, nastawniki i silniki wraz z kanałami kablowymi.
4. Montaż zregenerowanego odgromnika wraz z podstawą.
5. Odtworzenie obwodów pomocniczych.
6. Odtworzenie układu ogrzewania elektrycznego (wraz z zakupem piecyków).
7. Odtworzenie układu oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego.
8. Wykonanie i montaż odbieraka lirowego.
9. Pozyskanie, regeneracja i montaż odłączników liniowych.

W trakcie realizacji drugiego etapu prac w 2018 r. prowadzono konsultacje z zakładami komunikacyjnymi w Woltersdorfie pod Berlinem, które eksploatują zabytkowe tramwaje typu Maximum. Zwrócono wtedy uwagę na słabe właściwości trakcyjne tramwaju reprezentującego stan pierwotny podczas hamowania. Pierwotnie wagon był wyposażony tylko w dwa rodzaje hamulców: zasadnicze hamowanie silnikami oraz hamulce klockowe (ręczne), służące do dohamowania pojazdu przy małej prędkości lub w przypadku wystąpienia pochyłości do utrzymania w bezruchu. Podczas hamowania zasadniczego (silnikami) hamuje tylko oś napędna każdego z dwóch wózków, na której spoczywa tylko 2/3 masy wagonu (a być może nawet mniej). Natomiast oś toczna nie bierze udziału zarówno w napędzaniu, jak i hamowaniu tramwaju. Pracownicy zakładów w Woltersdorfie sugerowali więc wyposażenie wagonu w hamulce szynowe. Wprowadzano je w przedmiotowych tramwajach w latach dwudziestych i trzydziestych XX w., mając na uwadze właśnie złe charakterystyki hamowania i względy bezpieczeństwa związane ze wzrostem intensywności ruchu kołowego w miastach. We wrocławskim wagonie byłoby to zatem rozwiązanie nieoryginalne, dodatkowe, wprowadzone wyłącznie ze względów poprawy eksploatacji pojazdu, oparte na stosowanych przed II wojną światową w Berlinie elementach. Na początkowym etapie prac w 2019 r. planowano wyposażyć wagon Maximum właśnie w hamulce szynowe. Okazało się to jednak niemożliwe. W toku prac projektowych wyszło na jaw, że montaż hamulców szynowych w wózkach zrekonstruowanych w etapie drugim nie jest możliwy z przyczyn technicznych. Z powyższych względów zdecydowano się na wprowadzenie w odrestaurowywanym wagonie typu Maximum solenoidu, który uruchamia w trakcie hamowania zasadniczego (silnikami) także hamulce klockowe, działające na wszystkie koła. Solenoid został zamontowany pod nadwoziem, na ramie stalowej domontowanej do ramy dolnej części nadwozia. Ramię solenoidu zostało połączone z obrotnicą znajdującą się także pod nadwoziem, która jest częścią układu hamulców klockowych (ręcznych). Solenoid zasilany jest prądem hamowania (z silników elektrycznych), w związku z czym działa równolegle z hamowaniem zasadniczym (silnikami). W momencie zadania przez motorniczego hamowania na nastawniku, solenoid zaciska hamulce klockowe na wszystkich kołach. Solenoid uzupełnia więc działanie hamowania elektrodynamicznego (silnikami) na osiach napędnych. Działa zawsze podczas zasadniczego hamowania, zwiększając jego siłę. Uznano, że bezpieczeństwo przewożonych osób, jak również konieczność ograniczenia szkód w przypadku ewentualnej kolizji, uzasadniają taką zmianę. Dzięki temu, że solenoid jest zasilany prądem hamowania, w ogólnym wyglądzie tramwaju nie pojawiły się żadne dodatkowe elementy. Niewielkiej modyfikacji wymagała tylko instalacja elektryczna, ale układ związany z solenoidem jest dość prosty.

Na wykonanie i montaż solenoidu zasilanego prądem hamowania wraz z mechanizmem łączącym go z układem hamulców klockowych złożyły się następujące prace:

1. pozyskanie solenoidu i innych podzespołów, ich montaż pod nadwoziem,
2. wykonanie połączenia ramiona solenoidu z ramieniem obrotnicy hamulców klockowych,
3. wykonanie instalacji elektrycznej,
4. połączenie elementów, sprawdzenie pewności zawieszenia do konstrukcji nadwozia,
5. regulacja tak, by siła hamulca klockowego uruchamianego przez solenoid odpowiadała pracy hamulca zasadniczego (hamowanie elektrodynamiczne silnikami),
6. uzupełnienie smarownic solenoidu smarem ciekłym,
7. pomiar rezystancji cewki solenoidu.

Wagony Maximum pierwotnie wyposażone były w piasecznice, które w restaurowanym egzemplarzu należało przywrócić. Są to cztery zbiorniki z piaskiem umieszczone pod siedzeniami przy ścianie oddzielającej klasę od pomostów. Motorniczy, pociągając za jedną z rączek (także odtworzoną), może powodować zsypywanie się piasku na główkę szyny bezpośrednio przed kołem pojazdu, co zwiększa przyczepność wozu. Jest to urządzenie szczególnie przydatne jesienią, kiedy przyczepność pojazdów szynowych jest najgorsza, gdyż na torach powstaje maź ze zmiażdżonych przez koła liści (tzw. mada). Piasecznice wykonano, jednak ich nie montowano, ponieważ wcześniej konieczne było odtworzenie wnętrza, które realizowane jest w 2020 r. Ponadto, w 2019 r. pokryto dach wagonu elektroizolacyjnymi docelowymi powłokami malarskimi, które były dostosowane do materiałów użytych podczas I etapu prac renowacyjno-rekonstrukcyjnych – odtworzenia nadwozia.

Podczas restauracji zorganizowano także ogólnodostępną prezentację wagonu, mającą na celu pokazanie przebiegu prac finansowanych przez Gminę Wrocław. W wyniku realizacji zadania rozpropagowano i rozpowszechniono wiedzę o znajdującym się we Wrocławiu historycznym taborze komunikacji zbiorowej, w szczególności o wartości zabytkowego wagonu typu Maximum, a także rozpowszechniono wiedzę generalnie o historii i dziedzictwie transportu publicznego. Efektem projektu jest również poprawa wizerunku Wrocławia poprzez zachowanie oraz przywrócenie do stanu świetności substancji zabytkowej Miasta, w tym konkretnym przypadku poprzez kontynuację odbudowy i kontynuację procesu przywracania do stanu pierwotnego z czasów powstania wagonu tramwajowego typu Maximum.

W 2019 r. restauracji została poddana również część zabytkowego zestawu pojazdów składającego się z autobusu Jelcz 0-080 i przyczepy Jelcz P-080, jedyne takiego zachowanego w Polsce. Prace wspierane przez Gminę Wrocław objęły pierwszy z wymienionych pojazdów. Efektem jest odrestaurowana – zgodnie z wymogami obiektu wpisanego do rejestru zabytków – konstrukcja autobusu (rama i kratownica) oraz poszycie zewnętrzne. Reprezentują one obecnie stan z początku eksploatacji autobusów Jelcz 080, to jest z początku lat 80. XX w. Poszczególne działania zostały rozpisane w punktach:

1. Poszycie:
 - a. demontaż całego poszycia zewnętrznego,
 - b. wymiana blach poszycia,
 - c. wymiana gumowych elementów łączących nadwozie z ramą,
 - d. wymiana poszycia podłogi,
 - e. wymiana okna kierowcy oraz dwóch okien w części pasażerskiej (były nieoryginalne, zastąpiono je właściwymi, bazując na pozyskanych elementach do tego typu autobusów),
 - f. regeneracja uszczelek szyb (czyszczenie, uzupełnienie, kompletacja w oparciu o pozyskane elementy),
 - g. wymiana poszycia ściany przedniej (w tym kompletacja w oparciu o pozyskane elementy),
 - h. wymiana poszycia ściany tylnej (w tym kompletacja w oparciu o pozyskane elementy),
 - i. wymiana przedniego zderzaka,
 - j. naprawa poszycia dachu,
 - k. wymiana aluminiowych listew zewnętrznych (w tym kompletacja w oparciu o pozyskane elementy),
 - l. lakierowanie nadwozia według wzoru z programu prac konserwatorskich,
 - m. wymiana osłon nadkoli na oryginalne.
2. Rama i kratownica:

- a. piaskowanie ramy i kratownicy,
- b. wymiana (przespawanie) uszkodzonych elementów,
- c. odtworzenie konstrukcji łączenia autobusu z przyczepą (w oparciu o zachowaną dokumentację),
- d. zabezpieczenie antykorozyjne.

Odnowienie autobusu w ramach pierwszego etapu polegało więc przede wszystkim na rozebraniu go do samego szkieletu nadwozia, remoncie konstrukcji (usunięcie ognisk korozji, zabezpieczenie antykorozyjne) i następnie wykonaniu poszycia wraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym i lakierowaniem. Były to niezbędne kroki w celu realizacji docelowej pełnej odbudowy pojazdu. Podczas prac w jak największym stopniu starano się wykorzystywać oryginalne części, bądź pochodzące z remontowanego pojazdu i poddane regeneracji, bądź pochodzące z innych źródeł (zasoby Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego, niektóre części można jeszcze zakupić na rynku wtórnym). Jedną z blach poszycia ze specjalną kratką wentylacyjną, brakującą w remontowanym pojeździe i niedostępna, została wykonana przez członków Klubu z wykorzystaniem starej maszyny.

Rozpoczęcie prac przy autobusie Jelcz 080 pozwoliło Wrocławowi wyróżnić się na tle innych miast poprzez wsparcie restauracji dziedzictwa techniki przełomu lat 70. i 80. XX w. (a na pewno pozwoli po zakończeniu restauracji całego zestawu pojazdów). Jednocześnie został zrewitalizowany zabytek ruchomy ściśle związany z Dolnym Śląskiem, bowiem przedmiotowy pojazd powstał w Jelczańskich Zakładach Samochodowych, z którymi wielu Dolnoślązaków i wrocławian wiąże wspomnienia lub kariera zawodowa. Ponadto, dzięki zrealizowanym pracom dalszym pozytywnym zmianom uległa sytuacja wrocławskiej kolekcji historycznych pojazdów komunikacji zbiorowej, wpisanych w zdecydowanej większości do rejestru zabytków. Miasto w przyszłości – po kolejnych etapach – uzyska kolejny interesujący i sprawny zabytek techniki transportowej, który będą mogły wykorzystywać różne grupy odbiorców i który będzie mógł uświetniać imprezy związane z techniką, transportem, zrównoważonym rozwojem lub historią najnowszą.

Z własnych środków Klub Sympatyków Transportu Miejskiego realizował prace przy wagonach Konstal N #1332 i Konstal 4N1 #1444. W pierwszym przypadku (Klub użyczył tramwaj od Gminy Wrocław w grudniu 2018 r.) przeprowadzono naprawę i remont ram oporowych, pantografu, nastawnika, przetwornicy, silnika drzwi tylnych, wyregulowano zawieszenie wszystkich drzwi, przeglądnięto instalację elektryczną oraz uzupełniono uchwyty i poręcze. W efekcie po prawie dekadzie odstawienia wagon w dniu 18 stycznia 2019 r. uzyskał dopuszczenie do ruchu i potem kursował m.in. na Zabytkowej Linii Tramwajowej razem z wagonem Konstal 102Na #2069. Z kolei w przypadku tramwaju Konstal 4N1 #1444 prace objęły wymianę wybranych podzespołów podwozia (obie osie, panewki silnikowe, łożyska). Pod koniec roku wagon uzyskał dopuszczenie do ruchu, podobnie jak należąca do Klubu lora transportowa z 1907 r.

Kolejnym pojazdem, przy którym w 2019 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 2019 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.

Utrzymywano w dotychczasowym stanie tramwaje Konstal 102Na #2069, wagon-pług odśnieżny i Konstal N #1412 oraz autobus Jelcz L11 z 1989 r., przyczepę Jelcz P-080 z 1980 r. i drugi egzemplarz marki Ikarus 280.70E z 1995 r. (wszystkie stacjonowały cały rok pod dachem). Autobusy są czasowo wycofane z ruchu, co zwalnia z podatku od środków transportowych i pozwala na obniżenie składki na obowiązkowe ubezpieczenie OC. W miarę możliwości co jakiś czas są uruchamiane, co ma na celu zachowanie sprawności technicznej.

W okresie od połowy czerwca do połowy września 2019 r. w oparciu o tramwaje Konstal N #1332, Konstal 4N1 #1444 i Konstal 102Na #2069 Klub obsługiwał Zabytkową Linie Tramwajową. Celem realizacji zadania, wykonywanego wspólnie z Towarzystwem Miłośników Wrocławia, 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. Zabytkowa Linia Tramwajowa kursowała w soboty, niedziele i święta (zgodnie z ustalonym rozkładem jazdy). Klub Sympatyków Transportu Miejskiego obsługiwał trasy A i B łączące pl. Teatralny (stylizowany przystanek tramwajowy Opera) i Halę Stulecia (w przypadku TMW była to trasa C, klucząca po Starym Mieście i Nadodrze). W przypadku tras A i B na pojedynczych kursach (o godz. 16:00 z Opery i o godz. 17:00 z Hali Stulecia każdego dnia kursowania) podczas przejazdu licencjonowany przewodnik opowiadał o mijanych zabytkach i innych atrakcjach, a dodatkowo podczas postoju tramwaju pod Halą Stulecia oprowadzał chętnych pasażerów po okolicy. W związku z propozycją oferty „hop on – hop off” (wsiadania i wysiadania) oraz wyznaczeniem na trasach A i B kilkunastu przystanków na tych dwóch trasach wprowadzona została funkcja konduktora, którego głównym zadaniem była sprzedaż i kontrola biletów. Ponadto konduktor w miarę potrzeby opowiadał o historii i szczegółach technicznych tramwaju, który wykonywał dany kurs. Do obowiązków konduktora należało też zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów i porządku w pojeździe. Oferta Zabytkowej Linii Tramwajowej w 2019 r. stanowiła uzupełnienie propozycji Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego sp. z o.o. we Wrocławiu, które uruchomiło z początkiem maja 2019 r. przewozy turystyczne tramwajem typu Gustaw. Rozkłady dla wszystkich przewoźników były skomunikowane.

W całym sezonie kursowania Zabytkowej Linii Tramwajowej w 2019 r. KSTM i TMW przewiozły łącznie 4493 pasażerów, natomiast wartości dzienne zawierały się w przedziale od 73 (w pierwszym dniu sezonu) do 221 osób (w przedostatnią niedzielę sezonu). Spośród ogółu pasażerów większość zakupiła bilety sprzedawane wyłącznie na przejazdy pojazdami Zabytkowej Linii Tramwajowej, ale przewaga była nieznaczna (51,19%), co świadczy o tym, że wprowadzona w 2019 r. możliwość jazdy na podstawie biletów miejskich została doceniona zarówno przez wrocławian, jak i przez turystów. Z kursów zapewnianych przez KSTM przez cały sezon skorzystało 3048 pasażerów, z czego 61,75% miało bilet miejski, a 38,25% zakupiło bilety w tramwaju. Z kolei z oferty TMW skorzystało 1445 pasażerów, w tym tylko 21,52% wykorzystało posiadane bilety miejskie, 78,48% zaś nabyło bilety sprzedawane wyłącznie na przejazd Zabytkową Linie Tramwajową. W przypadku tras obsługiwanych przez KSTM zwraca uwagę ponad dwukrotnie większa frekwencja (2,11), przy czym wykonywano na nich tylko jeden kurs więcej niż na trasie C, i prawie trzykrotnie wyższy udział pasażerów korzystających z biletów miejskich (2,87).

Zabytkowa Linia Tramwajowa pozwoliła 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.

W okresie letnim 2019 r. Klub realizował także kursy w ramach Jazz Tramwaju. Dzięki współpracy Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego z Vertigo Jazz Club & Restaurant i z różnymi zespołami jazzowymi wrocławianie mieli okazję przejechania się zabytkowym tramwajem 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. Każdy mógł wsiąść do tramwaju i odbyć niezapomnianą podróż zabytkowym pojazdem w unikalnej atmosferze muzyki na żywo. Jazz Tramwaj był działaniem cyklicznym, odbywającym się w okresie letnim (od połowy czerwca do końca sierpnia) w wybrane soboty, w godzinach 18:00-20:00. W ramach dotacji Gminy Wrocław wykonanych zostało pięć kursów (w dniach: 15.06.2019, 29.06.2019, 3.08.2019, 17.08.2019, 31.08.2019). Celowo pominięto lipiec, ponieważ w tym miesiącu odbywał się Vertigo Summer Jazz Festival z licznymi koncertami plenerowymi, a także dwoma kolejnymi kursami Jazz Tramwaju. Każdy kurs z występem muzyków trwał około dwie godziny i zaczynał się i kończył na pl. Teatralnym. Ze względu na dość duże zainteresowanie podczas wszystkich kursów Jazz Tramwaju wystawiano największy z wagonów zabytkowych znajdujących się w posiadaniu Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego, czyli wagon przegubowy Konstal 102Na z 1972 r. Jako wagony rezerwowe oczekiwały: wagon Konstal N z około 1949 r. i wagon Konstal 4N1 z 1960 r. Na pokładzie tramwajów oprócz motorniczego znajdował się konduktor, którego rolą było utrzymywanie porządku w pojeździe, udzielanie informacji i promocja wydarzenia na przystankach podczas przejazdu i postojów, a także informowanie o pojeździe obsługującym danego dnia Jazz Tramwaj. Tramwaj kursował po wcześniej ogłoszonej trasie, zatrzymując się na wszystkich mijanych przystankach. Przejazd był bezpłatny. W ramach projektu w imprezach mogło wziąć udział około 500 osób. Rezultatem była popularyzacja sztuki w wymiarze lokalnym oraz integracja społeczności lokalnych poprzez realizację wydarzeń interdyscyplinarnych – łączących elementy związane z typową kulturą (muzyka jazzowa) z kulturą techniczną, w tym przypadku związaną z komunikacją miejską.

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego oferował – poza przejazdami zabytkowymi tramwajami Konstal N, Konstal 4N1 i Konstal 102Na – także przewozy okolicznościowe historycznymi autobusami marki Jelcz i Ikarus.

Z okazji początku wiosny w sobotę 23 marca 2019 r. odbył się otwarty przejazd dwoma autobusami: Jelczem M11 i Ikarusem 260.32, przy czym najpierw podróżowaliśmy pierwszym pojazdem, a potem – po wizycie na zajezdni – drugim. Jelcz M11 odwiedził m.in. Dworzec Świebodzki, pl. Pereca, Centrum Historii Zajezdni, Bieńkowice, Blizanowice, Jeszkowice i Wojnowice. Po zamianie autobusów pojechaliśmy na Kozanów, ul. Rędzińską, ul. Kozią, Pracze Odrzańskie, Janówek, następnie do Wilkszyna, Brzezinki Średzkiej (fotostop z pociągami), Prężyc i Wojnowic (innych niż te wcześniej wymienione). Dzień po przejeździe autobusami, czyli w niedzielę 24 marca, odbyła się impreza tramwajem Konstal N #1332, który Klub użyczył od Gminy Wrocław w grudniu 2018 r. i usprawnił. Była to pierwsza od wielu lat możliwość przejechania się tym wagonem dla wszystkich zainteresowanych. Tramwaj zawitał m.in. na Kozanów, ul. Robotniczą, Stare Mosty Mieszczańskie, ul. Widok, pod Operę, na Tarnogaj, ul. Wierzbową czy ul. Szewską.

Podczas Nocy Muzeów 18 maja 2019 r. Klub obsługiwał dwie linie: tramwajową M1 wokół centrum (trasa identyczna jak w 2017 i 2018 r.) i autobusową M2, przy czym ta druga kursowała na nieco innej, dłuższej trasie niż rok wcześniej (Muzeum Militarne – Muzeum Narodowe – Centrum Historii „Zajezdnia” – Muzeum Militarne). Na linię M1 wysłano wagony Konstal N #1332 i Konstal 102Na #2069, a na linię M2 pojechały autobusy marki Ikarus (#3932, #3935) i Jelcz (#003, #110).

Podobnie jak w ubiegłym roku na zaproszenie Biura Prezydenta Wrocławia Klub Sympatyków Transportu Miejskiego uczestniczył w paradzie z okazji Dnia Wolności. Tym razem jednak przejazd nie zaczął się na pl. Solnym, ale przy Centrum Historii „Zajezdnia” przy ul. Grabiszyńskiej, gdzie odbywał się z tej okazji piknik. Trasa parady wiodła przez ul. Klecińską, Strzegomską, a jej celem było rondo, które nosi nazwę 4 Czerwca 1989 roku. Oprócz dwóch klubowych autobusów (Jelcz M11 i Jelcz M121MB) w paradzie uczestniczył Jelcz 043 z Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie oraz honda, którą po Waszyngtonie jeździł prof. Zbigniew Brzeziński.

W niedzielę 11 sierpnia 2019 r. Klub zaprosił wrocławian i turystów na wieczorne zwiedzanie Zajezdni Popowice. Tramwaj zjeżdżający z Zabytkowej Linii Tramwajowej przywiózł ponad sto osób, a kolejne czekały przed zajezdnią. Było można oglądnąć halę, w której na co dzień stacjonują pojazdy stowarzyszenia, oraz dawną kuźnię, gdzie poza starym sprzętem zgromadzono obecnie zabytkowe wagony czekające na restaurację, przede wszystkim wagony Konstal N i Linke-Hofmann Standard. W miejscach udostępnionych członkowie Klubu odpowiadali, jak dawniej funkcjonowała zajezdnia czy jak utrzymuje się i prowadzi zabytkowe pojazdy.

Dzień Otwarty Zajezdni Popowice miał miejsce 7 września 2019 r. w godz. 10:00-16:00. Na terenie dawnej zajezdni tramwajowej przy ul. Legnickiej 65, w jednej z hal, odbyła się prezentacja wagonu Maximum podczas prac restauratorskich. Zwiedzający mogli na własne oczy zobaczyć, jak wygląda restaurowany tramwaj i jak przebiega proces odtwarzania instalacji elektrycznej i kilku innych podzespołów. Podczas imprezy zostały także zaprezentowane inne pojazdy komunikacji miejskiej z różnych okresów – od niemieckiego wagonu typu Nowa Berolina z początku XX w. przez wagon typu Standard z dwudziestolecia międzywojennego, pierwszy tramwaj polskiej produkcji powstały po II wojnie światowej czy pierwszy polski tramwaj szybkiej jazdy po jeden z pierwszych niskopodłogowych autobusów, które były produkowane w naszym kraju. 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. Poza taborzem 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. Sprowadzono też – obecny akurat na testach we Wrocławiu – najnowszy tramwaj Modertrans Gamma. Można więc było porównać wagony zabytkowe z nowoczesnym. Łącznie do oglądania było około 30 zabytkowych pojazdów komunikacji miejskiej. Ponadto wystawiono historyczne motocykle i auta osobowe, w tym replikę Komisji Wypadkowej MPK z połowy lat 90. XX w. (premiera tego pojazdu). Po wystawie taboru i terenie zajezdni oprowadzał przewodnik. Podczas wydarzenia odbyły się trzy wykłady Tomasza Sielickiego, badacza dziejów komunikacji zbiorowej w stolicy Dolnego Śląska,

poświęcone wagonom typu Maximum oraz historii komunikacji miejskiej we Wrocławiu. Zabytkowe tramwaje zapewniły dojazd na zajezdnię z centrum miasta. Odbyły się także kursy zabytkowych autobusów, dowożące na teren zajezdni lub odbywające przejazdy wycieczkowe. Podczas wydarzenia były obecne foodtrunki, punkt informacyjny z pamiątkami (model autobusu Ikarus, pocztówki itp.), stanowisko Wrocławskiej Komunikacji, stanowisko udzielenia pierwszej pomocy i inne atrakcje.

Dzień Otwarty Zajezdni Popowice w dniu 7 września 2019 r. spotkał się z bardzo dużym zainteresowaniem:

- ze zwiedzania zajezdni z przewodnikiem skorzystało około 200 osób (6 grup po około 35 osób). Zwiedzanie obejmowało wstęp historyczny o zajezdni, plac przed zajezdnią, budynek administracyjny, jedną z hal ceglanych z wagonami gospodarczymi, przejazd między halami postojowymi i warsztatami, kuźnię, łaźnię i nową halę blaszaną, w której odbudowywany jest wagon Maximum.
- z przejazdów zabytkowymi tramwajami skorzystało około 800 osób (łącznie 15 kursów po około 50 osób). Tramwaje kursowały między zajezdnią Popowice i Operą.
- z przejazdów zabytkowymi autobusami skorzystało około 200 osób (9 kursów po około 30 osób). Autobusy kursowały m.in. do Centrum Historii Zajezdni (pasażerowie otrzymali bezpłatne wejściówki do CH Zajezdni, część wejściówek uprawniała do zwiedzania z przewodnikiem) i na Partynice, gdzie odbywały się zawody biegowe (promocja zrównoważonej mobilności).
- w wykładach Tomasza Sielickiego (jeden dłuższy o historii tramwajów we Wrocławiu, dwa krótsze o tramwaju Maximum z 1901 r.) uczestniczyło około 50 osób.
- z wejścia w kasku pod tramwaj skorzystało około 200 osób.

Łącznie liczbę uczestników całej imprezy Dzień Otwarty Zajezdni Popowice w dniu 7 września 2019 r. szacujemy na 2000-2500 osób.

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego uczestniczył w wydarzeniach odbywających się w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu. W sobotę 21 września prezes KSTM, Krzysztof Kołodziejczyk, wygłosił prelekcję w ramach Festiwalu Nauki pt. Maximum, czyli jak ze zgliszcz odtworzyć sprawny tramwaj. Była to część tzw. Dnia Transportowego na Politechnice Wrocławskiej. Wykład wywołał dość liczne pytania, widać więc, że wagon Maximum i proces jego odbudowy przyciąga uwagę opinii publicznej. Natomiast w niedzielę 22 września dwa zabytkowe tramwaje (Konstal N #1332 i Konstal 102Na #2069) kursowały po centrum miasta jako część pikniku, który w ramach Dnia bez Samochodu odbywał się na pl. Kościuszki i części ul. Świdnickiej. Tramwaje przejeżdżały przez miejsce imprezy, a na ich pokładzie można było dostać pamiątkowe gadżety.

Początek października był dla Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego bardzo pracowity. W pierwszych dniach miesiąca odbyły się dwie sesje filmowe z naszymi pojazdami, dwa nocne przejazdy tramwajami, a następnie uczestniczyliśmy w Dniu Otwartym MPK Wrocław. Jedna z sesji odbyła się na zlecenie MPK Wrocław – chodziło o pokazanie, jak zmieniała się komunikacja miejska we Wrocławiu w ostatnich dziesięcioleciach. Nagrywano zarówno nasze tramwaje jak i autobusy, na terenie zajezdni oraz na mieście. Druga z sesji związana była akcją charytatywną. W nocy 4/5 października odbyła się 11. nocka tramwajowa, w której uczestniczył wagon Konstal N #1332, a także wagon Konstal 102N #2002 z Towarzystwa Miłośników Wrocławia i stopiatka solo z MPK Wrocław. Nasz wagon zawitał m.in. na pl. Orłąt Lwowskich, Kowale, Nadodrże, Stare Mosty Mieszczańskie, ul. Habską i Klecinę. Kolejnej nocy wóz Konstal 102Na #2069 brał z kolei udział w prywatnym nocnym przejeździe, podczas którego dojechał m.in. do krańcówki Gaj. Niedziela 6 października to Dzień Otwarty MPK. Na terenie zajezdni „Borek” można było zobaczyć dwa zabytkowe

autobusy (Jelcza M11 i Ikarusa 280.17) oraz Komisję Wypadkową z połowy lat 90. XX w. Natomiast tramwaje Konstal N i Konstal 102Na kursowały na linii dowozowej na trasie Zajezdni „Borek” – Uniwersytet.

W sobotę 26 października Klub zakończył sezon 2019, urządzając przejazd przegubowym Ikarusem na trasie: Wrocław – Świdnica – Wałbrzych – Mezimesti – Broumov – Bozanov – Sonov – Mezimesti – Tłumaczów – Radków – Karłów – Duszniki-Zdrój – Lewin Kłodzki – Kudowa-Zdrój – Nachod – Wałbrzych – Wrocław. Impreza spotkała się z dużym zainteresowaniem (ponad 50 osób), a doskonała pogoda pozwoliła na wykonanie wielu ciekawych zdjęć. Ikarus wzbudzał dość duże zainteresowanie w wioskach okolic Broumova, a także w Górach Stołowych.

Do końca listopada Klub kontynuował umowę z Zarządem Zasobu Komunalnego na wydierżawienie części hali nr 1026 dawnej zajezdni tramwajowej przy ul. Legnickiej 65 (od grudnia zasady korzystania z hali reguluje nowa umowa z Wydziałem Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia). 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. Podobnie jak w poprzednich latach w 2019 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 Wydziałem Partycypacji Społecznej, Wydziałem Transportu i Wydziałem Zrównoważonego Rozwoju Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym sp. z o.o. we Wrocławiu.

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 2019 r. Klub zatrudniał pięciu zleceniobiorców w ramach ośmiu umów-zleceń (prowadzenie tramwajów zabytkowych w ramach Zabytkowej Linii Tramwajowej i Jazz Tramwaju) i jednej umowy-zlecenia (wykonanie dokumentacji zdjęciowej prac restauratorskich i konserwatorskich przy wagonie Maximum).

Udzielone przez organizację pożyczki pieniężne: brak

Kwoty ulokowane na rachunkach bankowych:

Bank Zachodni WBK S.A. Oddział 25 we Wrocławiu: 6 869,77 zł (kwota na 31.12.2019 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. 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