

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego

Sprawozdanie merytoryczne za 2020 rok

Nazwa organizacji: Klub Sympatyków Transportu Miejskiego

Adres: ul. Kozanowska 30/23, 54–152 Wrocław

Data wpisu w Krajowym Rejestrze Sądowym: 11.01.2011 r.

Numer KRS: 0000375400

Numer REGON: 021437611

Dane dotyczące członków zarządu organizacji:

Krzysztof Kołodziejczyk, Tomasz Paszko, Krzysztof Wasilewski

Cele statutowe organizacji:

1. promocja publicznej komunikacji zbiorowej,
2. pielęgnowanie i upowszechnianie dziedzictwa publicznej komunikacji zbiorowej w Polsce, a zwłaszcza komunikacji miejskiej we Wrocławiu,
3. kolekcjonowanie i ochrona pamiątek, zabytków związanych z publiczną komunikacją zbiorową, taboru historycznego oraz infrastruktury komunikacji jako elementu krajobrazu kulturowego Wrocławia,
4. dokumentowanie faktów związanych z publiczną komunikacją zbiorową,
5. organizowanie i udział w imprezach okolicznościowych,
6. działania na rzecz utworzenia Muzeum Komunikacji Miejskiej we Wrocławiu,
7. współdziałanie z instytucjami, towarzystwami oraz klubami zajmującymi się publiczną komunikacją zbiorową w kraju i zagranicą,
8. współpraca z władzami samorządowymi i państwowymi, instytucjami, stowarzyszeniami oraz innymi podmiotami zajmującymi się komunikacją zbiorową w kraju i za granicą oraz ze środkami masowego przekazu,
9. upowszechnianie wiedzy o publicznej komunikacji zbiorowej, w tym popularyzacja aktualnych nowości w dziedzinie komunikacji i dobrych wzorców organizacji komunikacji; wydawanie publikacji na temat komunikacji zbiorowej.

Zasady, formy i zakres działalności statutowej z podaniem realizacji celów statutowych, a także opis głównych zdarzeń prawnych w działalności organizacji o skutkach finansowych:

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego opiera swoją działalność na pracy społecznej członków.

W 2020 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. Najważniejszymi projektami były: kontynuacja odbudowy unikatowego wagonu Maximum z 1901 r., jedyne zachowanego w Polsce i jednego z nielicznych na świecie oraz rozpoczęcie restauracji autobusu-kabrioletu na bazie Jelcza 272 MEX, zwanego „Fredrusiem”. Oba zadania dotyczyły pojazdów należących do Gminy Wrocław i były realizowane dzięki przyznanym przez nią dotacjom w ramach realizacji zadań publicznych.

W 2020 r. przeprowadzono czwarty etap odbudowy tramwaju Maximum. W momencie rozpoczęcia tego etapu wagon był więc sprawny mechanicznie i elektrycznie, jego podwozie było w pełni odtworzone (poza deskami otaczającymi wózki), ale nadwozie pozostawało nadal w stanie surowym, to znaczy z odtworzoną instalacją elektryczną, lecz bez wyposażenia wnętrza i innego osprzętu niezbędnego do jazdy (zwłaszcza dzwonki i zamknięcia drzwi wejściowych), było niepolakierowane, bez oznaczeń. Do zakończenia restauracji niezbędne było więc odtworzenie wnętrza, malowanie ścian zewnętrznych i prace wykończeniowe. Etap czwarty objął pierwszy z wymienionych aspektów.

Wyposażenie wnętrza odbudowywanego tramwaju typu Maximum zachowało się tylko szczątkowo, w związku z czym konieczne było jego w zasadzie pełne odtworzenie. Przykładowo oryginalna boazeria, którą wyłożone było wnętrze, była w dużym stopniu zniszczona, co skutkowało brakiem możliwości jej powtórnego wykorzystania, nawet po restauracji i konserwacji. Oryginalne ławki, lampy i zwieńczenia słupków międzyokiennych nie zachowały się, podobnie jak wszystkie elementy mosiężne. Te ostatnie zostały w większości odtworzone na pierwszym etapie odbudowy na bazie części z tramwajów Neue Berolina, które powstały w tym samym czasie (1900–1901) na zlecenie tego samego przewoźnika (Breslauer Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft), więc w zakresie wyposażenia wnętrza były pod wieloma względami podobne. Elementy te obecnie należało tylko zamontować w odtwarzanym wnętrzu (choć część nadal trzeba było wykonać).

Odtworzenie wyposażenia wnętrza wagonu objęło następujące czynności:

1. Wykonanie podłogi drewnianej, boazerii, podsufitki, mocowań (prace w drewnie jesion i mahoń).
2. Odtworzenie siedzeń pasażerskich (prace w drewnie jesion i mahoń; dwie ławki umieszczone wzdłuż dłuższych boków klasy; kształt siedziska i oparcia nawiązujący do obrysu widocznego w ściankach działowych).
3. Montaż galanterii mosiężnej przekazanej przez Gminę Wrocław w klasie i na pomostach.
4. Wykonanie i montaż brakujących elementów mosiężnych:
 - a. sześć kinkietów (wraz z kloszami), umieszczonych w klasie na słupkach międzyokiennych pod sufitem,
 - b. dwie lampy (wraz z kloszami), umieszczone w centralnym punkcie sufitu każdego z pomostów,
 - c. dwie klapki konduktorskie, zamontowane w drzwiach przesuwnych między klasą i pomostami.
5. Odtworzenie mechanizmu przesuwania drzwi wewnętrznych wraz z klamkami i zatrzaskami.
6. Odtworzenie i oszklenie okien przedziału pasażerskiego z zastosowaniem szkła bezpiecznego, a także okien świetlika z zastosowaniem szkła odpowiadającego wyglądem stanowi pierwotnemu.

Ze względu na częściowo tylko zachowaną dokumentację w zakresie wyglądu wnętrza (w zasadzie tylko zdjęcia, i to raczej z okresu dwudziestolecia międzywojennego i odbudowy wozów po 1945 r.) niezbędne stało się zaprojektowanie wyglądu ławek, wyłożeń ścian, parapetów podokiennych, kapiteli słupków międzyokiennych itp. Jako wzór – poza archiwalnymi zdjęciami – posłużyły inne wagony z początku XX w., np. Neue Berolina lub Maximum, które znajdują się we Wrocławiu i Berlinie. W zakresie dokumentacji fotograficznej szczególnie pomocne były dobrej jakości zdjęcia z początku lat 20. XX w., przedstawiające tramwaj typu Maximum, w tym jego wnętrze, po wypadku, który polegał na wybuchu zbiornika na sprężone powietrze (zbiornik ten jest wtórny, dodano go

wraz z modyfikacją systemu hamowania). W miarę możliwości wygląd wnętrza i wyposażenie wozu po zakończeniu czwartego etapu restauracji odpowiadają stanowi pierwotnemu z 1901 r. Jednocześnie renowacja była prowadzona w sposób zapewniający bezpieczeństwo potencjalnych pasażerów, kierujących oraz innych uczestników ruchu (np. poprzez użycie szkła bezpiecznego).

Do wyposażenia wnętrza wykorzystano szlachetne gatunki drewna, przede wszystkim jesion, zaś mahoni był przeznaczony na elementy wykończeniowe, głównie ćwierćwałki otaczające płyciny w ścianach działowych i szyby. Wystrój opiera się na kontraście ciemnych i jasnych powierzchni drewnianych, co odzwierciedla sytuację widoczną na zdjęciach z początku lat 20. XX w. Szeroko pojęte tło stanowią powierzchnie jasne, które są obramowane przez bardziej subtelne ciemne elementy, które wykonano bądź z mahoni (ćwierćwałki, centralne części płycin) lub z bejcowanego jesionu (parapety, elementy ławek). Szczeliny ławek są naprzemiennie ciemne i jasne. Wzorowano się tu na archiwalnym zdjęciu, gdzie przez drzwi widoczny jest fragment wnętrza i oparcie ławki posiada właśnie takie „cieniowanie” (podobnie wyglądają ławki w tramwaju Neue Berolina). Ławki, ciągnące się wzdłuż bocznych ścian wagonu, są dzielone na dwie części. Linia podziału, podkreślona poprzecznym do szczelin elementem wykonanym z barwionego na ciemno jesionu, znajduje się pośrodku klasy, poniżej środkowego słupka międzyokiennego. Analogiczne, choć węższe, elementy znalazły się na krawędziach ławek, przy ścianach oddzielających klasę od pomostów. Skrajne części ławek są otwierane, by zapewnić dostęp do piasecznic, a dokładniej umożliwić dosypywanie piasku do umieszczonych pod ławkami zbiorników. Pod ławkami znajdują się też cztery grzejniki oraz panel z bezpiecznikami. Całość jest zasłonięta jasnymi płytami drewnianymi, ciągnącymi się pod siedziskami ławek, w których znajdują się ozdobne kratki umożliwiające cyrkulację ciepłego powietrza oraz drzwiczki inspekcyjne pozwalające na ewentualną wymianę bezpieczników.

Lampy w klasie zostały odtworzone na podstawie zdjęć z początku lat 20. XX w. Korpusy lamp wykonano przy użyciu techniki zwanej repusowaniem. Repusowanie (zwane niekiedy cyzelowaniem, trybowaniem lub toreutyką) jest dawną techniką formowania blachy, polegającą na ręcznym wybijaniu wgłębień, którymi kształtuje się kuty metal. Biegłe opanowanie tej techniki stwarza ogromne możliwości w wykonywaniu indywidualnych wyrobów i ozdób z blachy miedzianej oraz cynkowej. W przypadku tramwaju Maximum lampy w klasie zostały wykonane z blachy miedzianej, by odpowiadały pozostałym elementom odlanym podczas pierwszego etapu odbudowy. Klosze zostały z kolei przygotowane przez pracownika Akademii Sztuk Pięknych we Wrocławiu. Lampy odznaczają się motywami roślinnymi, wykazując pewne cechy secesji. Przy ich odtwarzaniu problemem było uchwycenie odpowiednich rozmiarów i proporcji, tak by odpowiadały możliwie wiernie stanowi pierwotnemu, a jednocześnie były bezpieczne i nie wystawały za bardzo na przejście między ławkami. Drugim problemem był sposób montażu na kapitelach, które zwieńczyły słupki międzyokienne. Pierwotny kształt tych kapiteli nie był jasny, tym bardziej, że w wyniku przebudowy wagonów typu Maximum w latach 20. XX w. okna były dzielone na mniejsze, stąd wprowadzano duże modyfikacje. Na archiwalnych zdjęciach elementy te były słabo widoczne. Projekt kapiteli, przygotowany przez artystę-plastyka, obejmował dwa typy: z miejscem montażu lampy (na sześciu słupkach międzyokiennych) i bez lampy (w narożach klasy, przy ścianach działowych oddzielających klasę od pomostów). Z kolei lampy na pomostach zostały pozyskane z Niemiec i są identyczne z tymi, jakie były zamontowane w tramwajach Maximum. Do ich montażu niezbędne było wykonanie stożkowatego pierścienia drewnianego, umieszczonego między sufitem i podstawą lampy.

W wyniku wykonanych prac tramwaj posiada drewnianą podłogę w całym wnętrzu, przy czym na litej podstawie o funkcji nośnej znajdują się jeszcze deski o przekroju trapezu, ułożone równolegle do siebie (w klasie równolegle do kierunku jazdy, zaś na pomostach w poprzek; deski w pobliżu wejść obniżono). Deski te, które były montowane we wszystkich tramwajach do lat 20. XX w., mają przeciwdziałać poślizgnięciu się, zaś ich układ ułatwia wymiatanie piasku i innych nieczystości. W całym wagonie odtworzono wyłożenia ścian i sufitu, przy czym w ścianach między klasą i pomostami (od wewnątrz) przewidziano otwory inspekcyjne do mechanizmu przesuwania drzwi. W centralnej części drzwi umieszczono tzw. kłapkę konduktorską (niem. Zahlklappe). Została ona wprowadzona, by konduktor, który przebywał w klasie, nie musiał otwierać całych drzwi, sprzedając bilety osobom stojącym na pomostach. Dzięki temu w klasie nie było przeciągu.

Oszklone zostały wszystkie okna wagonu. W ścianach bocznych zamontowano duże szyby ze szkła bezpiecznego, które zostały osadzone (wklejone) w przygotowanych już wcześniej otworach i odpowiednio zabezpieczone (ramka drewniana, zaokrąglone naroża). Ze szkła bezpiecznego wykonano także wszystkie szyby w ścianach między pomostami i klasą, przy czym tu pojawiły się ćwierćwałki z mahoniu, które ramują każdą szybę. Ostatecznie pojawiły się też szybki w okienkach świetlika, przy czym tu zastosowano szkło odpowiadające wyglądem stanowi pierwotnemu (na podstawie archiwalnych zdjęć z początku lat 20. XX w.). Odpowiednie szkło zostało zakupione w Niemczech, opierając się na informacjach uzyskanych w Woltersdorfie pod Berlinem, gdzie analogiczny tramwaj został wyremontowany. Szybki świetlika także otoczone są ćwierćwałkami z mahoniu.

Jeśli chodzi o autobus „Fredruś”, to przed rozpoczęciem remontu jego stan techniczny był zły, co wynikało z kilkuletniego postoju poza halą, bez uruchamiania silnika i bez przemieszczania się. We wnętrzu pojazdu stała wówczas woda i leżał śnieg, co przyspieszyło korozję części metalowych i butwienie części drewnianych. Woda dostała się też do różnych podzespołów. Pojazd nie posiadał (i póki co nadal nie posiada) ważnych badań technicznych, a co za tym idzie dopuszczenia do ruchu po drogach publicznych. Autobus posiadał pewne nieoryginalne części, ale wciąż zachowało się wiele oryginalnych, pierwotnych (m.in. siedzenia, silnik wraz z układem przeniesienia napędu). Autobus wymagał więc gruntownego remontu nie tylko wizualnego (rama, kratownica, poszycie zewnętrzne i wewnętrzne, obicia foteli), ale także mechanicznego. Silnik wymagał dokładnego przeglądu, by móc jednoznacznie określić jego stan techniczny wraz ze stopniem zużycia części, a następnie zaplanować odpowiednie naprawy. To samo dotyczyło pozostałych elementów.

Prace restauratorskie i konserwatorskie przeprowadzone w 2020 r. były formalnie realizowane w dwóch etapach, wynikających z dotacji przyznanych przez Gminę Wrocław na początku września i pod koniec października. Etap pierwszy objął rozdzielnie nadwozia od podwozia oraz remont ramy, zaś etap drugi – kompleksowy remont podwozia uwzględniający wszystkie jego elementy składowe. W pierwszym przypadku rozdzielnie nadwozia i podwozia pozwoliło na ocenę stanu poszczególnych podzespołów autobusu i szczegółowe zaplanowanie dalszych prac remontowych, które nastąpiły w drugim etapie. Trzeba podkreślić, że autobus „Fredruś” po odcięciu w latach 70. XX w. górnej części nadwozia wraz z dachem ma konstrukcję otwartą pontonową, znacznie odsztywnioną w stosunku do klasycznego 272 MEX o nadwoziu zamkniętym. Ten fakt spowodował, że nadwozie na czas remontu i zdjęcie z podwozia trzeba było umieścić na tymczasowej ramie, która spoczywa na prostych wózkach tramwajowych (tzw. prowizorkach), dzięki czemu całość można przemieszczać. Na czas prac wszystkie podzespoły umieszczone na właściwej ramie autobusu zostały zdemontowane i następnie –

już w drugim etapie restauracji – poddane naprawie, regeneracji lub ewentualnie wymianie (w zależności od stanu).

Prace remontowe, konserwatorskie i restauratorskie objęły wykazane poniżej działania. W podanych punktach odnoszono się do zapisów programu prac konserwatorskich. W przypadku prac alternatywnych (np. remont lub wymiana) lub uwarunkowanych stanem elementu w nawiasie uszczegółowiono zakres podjętych działań.

A. Remont kapitalny nadwozia

1. Rama i kratownica (prace objęły tylko ramę, bez kratownicy, która jest w nadwoziu i będzie remontowana w kolejnym etapie):

- a. demontaż podwozia i nadwozia autobusu,
- b. posadowienie nadwozia autobusu na tymczasowej ramie zapewniającej jego bezpieczne przechowanie,
- c. piaskowanie właściwej ramy autobusu,
- d. wymiana (przespawanie) uszkodzonych elementów ramy autobusu,
- e. zabezpieczenie antykorozyjne ramy autobusu.

B. Remont kapitalny podzespołów mechanicznych:

1. Przegląd, naprawa i usprawnienie silnika:

- a. demontaż zespołu napędowego,
- b. rozbiórka silnika w celu weryfikacji jego stanu,
- c. ocena podzespołów, ich stanu technicznego i stopnia zużycia poszczególnych części – w przypadku możliwości realizacji remontu postępowanie według punktów poniżej, zaś w przypadku braku możliwości remontu musi nastąpić wymiana silnika na analogiczną jednostkę napędową marki Skoda 706, która też musi zostać przeglądnięta i wyremontowana zgodnie z poniższymi punktami (silnik zamontowany w autobusie „Fredrus” był w dość dobrym stanie, w związku z tym podjęto się jego remontu),
- d. wymiana tulei cylindrowych (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan działanie nie było realizowane),
- e. regeneracja głowic cylindrów – zaworów, sprężyn zaworowych, sprawdzenie szczelności gniazd zaworowych, docieranie zaworów w gniazdach w przypadku konieczności ich wymiany,
- f. regeneracja lub wymiana wtryskiwaczy (miała miejsce wymiana),
- g. regeneracja lub wymiana pompy wtryskowej (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – przeprowadzono regenerację),
- h. szlif lub wymiana wału korbowego (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan działanie nie było realizowane),
- i. dobór panewek korbowych i głównych odpowiednio do wymiarów wału po ewentualnym szlifowaniu (ze względu na brak prac przy wale korbowym działanie nie było realizowane),
- j. regeneracja lub wymiana korbowodów (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan działanie nie było realizowane),
- k. wymiana tłoków (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan działanie nie było realizowane),
- l. wymiana pierścieni tłokowych,
- m. malowanie bloku silnika,
- n. wymiana lub regeneracja pompy olejowej (miała miejsce regeneracja),
- o. regeneracja lub wymiana wałka rozrządu (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan działanie nie było realizowane),
- p. wymiana wszystkich pasków klinowych,

- q. wymiana uszczelnień silnika,
 - r. wymiana oleju.
2. Regeneracja skrzyni biegów:
- a. rozbiórka skrzyni i ocena podzespołów, ich stanu technicznego i stopnia zużycia poszczególnych części,
 - b. oczyszczenie obudowy ze śladów po wyciekach,
 - c. wymiana łożysk wałka głównego i atakującego (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan działanie nie było realizowane),
 - d. wymiana kół zębatach (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan działanie nie było realizowane),
 - e. wymiana lub regeneracja wybieraka skrzyni biegów oraz wodzików prowadzących tryby przekładni (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – przeprowadzono regenerację),
 - f. wymiana uszczelnień skrzyni biegów,
 - g. wymiana oleju przekładniowego.
3. Wymiana sprzęgła:
- a. regeneracja lub wymiana docisku tarczy (przeprowadzono regenerację),
 - b. wymiana łożyska oporowego,
 - c. wymiana lub regeneracja tarczy sprzęgła wraz ze sprężynami tłumika drgań (miała miejsce wymiana),
 - d. sprawdzenie i regeneracja (jeśli konieczne) dźwigni sterowania sprzęgła (regeneracja nie była potrzebna).
4. Regeneracja tylnego mostu:
- a. rozbiórka i ocena podzespołów, ich stanu technicznego i stopnia zużycia poszczególnych części,
 - b. wymiana nadmiernie zużytych części (nie było potrzeby),
 - c. regulacja luzu roboczego mechanizmu różnicowego,
 - d. wymiana uszczelnień,
 - e. wymiana oleju.
5. Regeneracja wału napędowego:
- a. wymiana obu łożysk podporowych wału,
 - b. wymiana śrub mocujących,
 - c. wyważanie wału na wyważarce,
 - d. smarowanie wielowypustu na wale.
6. Regeneracja zawieszenia i układu kierowniczego:
- a. demontaż i ocena stanu technicznego i stopnia zużycia poszczególnych części,
 - b. wymiana tulei metalowo-gumowych,
 - c. wymiana tzw. przekładek resoru (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan działanie nie było realizowane),
 - d. regeneracja lub ewentualna wymiana uszkodzonych piór resorów (przeprowadzono regenerację plus wymianę uszkodzonych piór),
 - e. wymiana sworzni mocujących resory do nadwozia (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na zły stan działanie zostało zrealizowane),
 - f. wymiana wszystkich 6 opon + uzupełnienie koła zapasowego (ogumienie dętkowe),
 - g. regeneracja lub wymiana zwrotnic kół osi przedniej (przeprowadzono regenerację),
 - h. wymiana łożysk kół (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na zły stan działanie zostało zrealizowane),
 - i. ustawienie właściwych wartości kątów zbieżności dla kół osi przedniej oraz geometrii obu osi jako całości,

- j. regeneracja lub wymiana przekładni kierowniczej (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – miała miejsce wymiana),
 - k. regulacja luzu przekładniowego,
 - l. wymiana końcówek w układzie kierowniczym (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – zamiast wymiany przeprowadzono regenerację),
 - m. regeneracja siłownika wspomagania układu kierowniczego (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – regeneracja została przeprowadzona).
7. Regeneracja układu hamulca zasadniczego:
- a. wymiana lub regeneracja bębnow hamulcowych (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – przeprowadzono regenerację),
 - b. wymiana okładzin szczęk hamulcowych (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan działanie nie było realizowane),
 - c. wymiana sprężyn ściągających (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan działanie nie było realizowane),
 - d. wymiana zabezpieczeń szczęk (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – działanie zostało zrealizowane),
 - e. wymiana przewodów hamulcowych elastycznych i sztywnych.
8. Regeneracja układu pneumatycznego:
- a. regeneracja lub wymiana na nową sprężarki powietrza (przeprowadzono regenerację),
 - b. wymiana zaworów sterujących (zamiast wymiany przeprowadzono regenerację, ponieważ stan zaworów na to pozwalał),
 - c. wymiana przewodów elastycznych oraz sztywnych,
 - d. sprawdzenie i regeneracja lub wymiana butli ciśnieniowych (przeprowadzono regenerację).
9. Regeneracja układu chłodzenia silnika:
- a. regeneracja lub wymiana chłodnicy (przeprowadzono regenerację),
 - b. wymiana wszystkich węży w układzie chłodzenia i wyprowadzenie instalacji pod ogrzewanie przedniej szyby,
 - c. wymiana pompy wody (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – pierwotna pompa rozpadła się podczas demontażu, stąd działanie zostało zrealizowane),
 - d. wymiana płynu chłodzącego,
 - e. odpowietrzenie układu.

C. Przegląd i naprawa instalacji elektrycznej w zakresie podwozia, obejmujące w szczególności:

1. Alternator:

- a. wymiana szczotek (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – działanie zostało zrealizowane),
- b. sprawdzenia stanu uzwojeń wirnika oraz stojana,
- c. wymiana łożysk wirnika (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – działanie zostało zrealizowane),
- d. czyszczenie wnętrza oraz obudowy,
- e. wymiana regulatora napięcia (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – działanie zostało zrealizowane),
- f. sprawdzenie napięcia i prądu ładowania.

2. Rozrusznik:

- a. wymienienie szczotek (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – działanie zostało zrealizowane),
- b. sprawdzenie stanu uzwojeń wirnika oraz stojana,

- c. wymiana łożysk wirnika (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – działanie zostało zrealizowane),
- d. czyszczenie wnętrza oraz obudowy,
- e. wymiana bendiksu (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – działanie zostało zrealizowane).

3. Akumulatory (zakup nowych, pojazd nie był wyposażony w akumulatory).

Rama autobusu po piaskowaniu okazała się być w bardzo dobrym stanie, dzięki czemu w szybkim czasie możliwe było wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego, lakierowanie i montaż wszystkich podzespołów po remoncie lub regeneracji. W efekcie wykonanych prac podwozie stało się samojezdne, to znaczy jest w stanie poruszać się w oparciu o pracę silnika. Największym problemem w restauracji autobusu był brak wiedzy, co stało się przyczyną zaprzestania jego eksploatacji w 2009 roku przez poprzedniego użytkownika, czyli Towarzystwo Miłośników Wrocławia. Wszystkie podzespoły – poza tym, że były zużyte i wymagały regeneracji – były w miarę sprawne. Jedynie pompa wody była uszkodzona, a podczas demontażu w ogóle się rozpadła. Być może z tego powodu silnik się grzał i postanowiono pojazd dalej nie użytkować. Poza tym pojawiły się m.in. trudności ze znalezieniem odpowiednich części do silnika czy ogumienia. „Fredruś” posiada bowiem ogumienie dętkowe, które obecnie nie jest już w zasadzie wytwarzane. Ostatecznie udało się zakupić właściwe, nowe opony, ale zapewne za kilka lat będzie to już niemożliwe. Niektóre podzespoły udało się jeszcze znaleźć nowe (np. wtryskiwacze, tarczę sprzęgła czy zabezpieczenia szczęk hamulcowych), najczęściej jednak regenerowano elementy zdjęte z pojazdu (dotyczyło to m.in. pompy wtryskowej, wybieraka skrzyni biegów, docisku tarczy sprzęgła, chłodnicy czy alternatora). Chłodnica była na tyle uszkodzona (liczne dziury powstałe w wyniku korozji), że jej lutowanie zajęło kilka godzin.

Wszystkie prace prowadzone były w oparciu o archiwalną dokumentację techniczną i zdjęciową pozyskaną przez członków Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego. Podczas prac w jak największym stopniu wykorzystywano oryginalne części, bądź pochodzące z remontowanego pojazdu i poddane regeneracji, bądź pochodzące z innych źródeł, odpowiadające stanowi z lat 80. XX w. (zasoby Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego, niektóre części można jeszcze kupić w magazynach w Jelczu-Laskowicach i na rynku wtórnym, głównie w Republice Czeskiej). W przypadku, jeśli stan zachowanych elementów nie pozwalał na ponowne użycie z przyczyn technicznych lub względów bezpieczeństwa (zużycie, zniszczenie, korozja, zmęczenie materiału), stosowano kopie, w miarę możliwości wykonane zgodnie z dawnymi technologiami.

Podsumowując, w wyniku przeprowadzonych prac podwozie autobusu „Fredruś” stało się w pełni sprawne, zaś na restaurację nadal oczekiwało nadwozie. Chociaż teoretycznie możliwe jest przywrócenie pierwotnego kształtu autobusu pasażerskiego z zadaszonym przedziałem pasażerskim zgodnie z projektem podstawowym autobusu Jelcz 272 MEX z 1963 r., biorąc pod uwagę historię autobusu „Fredruś” i jego wpisanie w krajobraz kulturowy Wrocławia, zdecydowano o przeprowadzeniu remontu, który utrzyma stan autobusu-kabrioletu z lat 80. XX w. Pomimo utrzymania stanu po przebudowie na autobus-kabriolet podczas wyposażania pojazdu, zwłaszcza w zakresie wyglądu zewnętrznego i wewnętrznego, powinny zostać wykorzystane rozwiązania zgodne z dokumentacją fabryczną Jelcza 272 MEX, z zastrzeżeniem, że zachowany zostanie układ wnętrza typowy dla modelu 043.

W 2020 r. przeprowadzono także dwa etapy restauracji autobusu Jelcz 080 z 1980 r., tym razem dzięki dotacjom przyznawanym w ramach konkursów przez Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu. Oba etapy pozwoliły na zakończenie całego

procesu restauracji pojazdu. W 2019 r. zrealizowano pierwszy etap remontu tego pojazdu – remont kapitalny nadwozia, w którym zawarte były prace przy ramie i kratownicy oraz całości poszycia. Efektem prac stała się 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. Działania prowadzone w ramach pierwszego etapu prac wiązały się m.in. z rozbiórką elementów instalacji hamulcowej i elektrycznej. Wszystkie podzespoły mechaniczne zostały zdeponowane i oczekiwały regeneracji, remontu lub wymiany w drugim etapie restauracji. Pojazd cały czas pozostawał więc niesprawny mechanicznie, mógł być tylko ciągnięty, ale nie był w stanie poruszać się samodzielnie.

Prace przy autobusie zrealizowane w ramach drugiego etapu restauracji w 2020 r. polegały przede wszystkim na usprawnieniu układu napędowego i odtworzeniu relatywnie nieskomplikowanej instalacji elektrycznej w zakresie niezbędnym do uruchomienia pojazdu. Ze względu na ograniczone fundusze wykonane zostały tylko niezbędne prace, które objęły wyłącznie podzespoły wymagające napraw, regeneracji lub uzupełnienia, natomiast zrezygnowano z remontu kapitalnego wszystkich podzespołów i elementów wyposażenia. W efekcie przywrócono pojazdowi sprawność mechaniczną.

W zakresie remontu podzespołów mechanicznych zrealizowano następujące prace:

1. Prace przy silniku:

- a. sprawdzenie ciśnienia sprężania w cylindrach,
- b. wymiana filtra oleju,
- c. wymiana filtra paliwa,
- d. wymiana oleju,
- e. wymiana pasków klinowych,
- f. sprawdzenie i regeneracja wtryskiwaczy,
- g. uruchomienie silnika i badanie poprawności pracy,
- h. likwidacja wycieków, wymiana uszkodzonych uszczelnień silnika.

2. Uruchomienie skrzyni biegów:

- a. oczyszczenie obudowy ze śladów po wyciekach,
- b. wymiana oleju przekładniowego,
- c. sprawdzenie poprawności pracy,
- d. likwidacja wycieków, wymiana uszkodzonych uszczelnień skrzyni biegów,
- e. wymiana płynu sterowania sprzęgła,
- f. wymiana na nowy siłownika sprzęgła (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan ograniczono się do przeglądu),
- g. wymiana na nową lub regeneracja pompy zasilającej (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan ograniczono się do przeglądu),
- h. odpowietrzenie układu.

3. Uruchomienie tylnego mostu:

- a. regulacja luzu roboczego mechanizmu różnicowego,
- b. wymiana oleju,
- c. wymiana uszczelnień.

4. Przednia oś:

- a. sprawdzenie poprawności pracy.

5. Regeneracja zawieszenia i układu kierowniczego:

- a. ocena stanu technicznego i stopnia zużycia poszczególnych części,
- b. wymiana oleju wspomagania,
- c. sprawdzenie poprawności pracy,
- d. sprawdzenie i wymiana końcówek drążków w układzie kierowniczym,

- e. sprawdzenie luzu na przekładni kierowniczej,
 - f. regulacja luzu przekładniowego,
 - g. likwidacja wycieków,
 - h. smarowanie,
 - i. wymiana wszystkich 6 opon + koło zapasowe (ogumienie dętkowe),
 - j. ustawienie właściwych wartości kątów zbieżności dla kół osi przedniej oraz geometrii obu osi jako całości (w zakresie niezbędnym do przejścia przez pojazd badań technicznych).
6. Regeneracja układu hamulca zasadniczego:
- a. regeneracja lub wymiana cylinderków hamulcowych (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – cylinderki zostały wymienione),
 - b. sprawdzenie stanu bębnow hamulcowych i ewentualna wymiana (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan ograniczono się do przeglądu),
 - c. sprawdzenie stanu szczęk i okładzin hamulcowych i ewentualna regeneracja (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – zostały nabite nowe okładziny),
 - d. wymiana przewodów hamulcowych elastycznych i sztywnych (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – przewody elastyczne wymieniono, sztywnych – nie),
 - e. wymiana pompy hamulcowej (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan ograniczono się do przeglądu),
 - f. wymiana płynu hamulcowego i odpowietrzenie układu,
 - g. sprawdzenie poprawności działania,
 - h. regulacja skoku jałowego pedału hamulca.
7. Regeneracja układu chłodzenia silnika i ogrzewania wnętrza:
- a. wymiana płynu chłodniczego,
 - b. wymiana gumowych elementów łącznikowych,
 - c. odpowietrzenie układu,
 - d. sprawdzenie szczelności i poprawności działania.
8. Regeneracja układu pneumatycznego:
- a. sprawdzenie, regeneracja lub wymiana na nową sprężarki powietrza (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan ograniczono się do przeglądu),
 - b. wymiana zaworów sterujących (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – ze względu na dobry stan ograniczono się do przeglądu, dodany został zawór do sterowania układem pneumatycznym przyczepy),
 - c. wymiana przewodów elastycznych oraz sztywnych (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – uszkodzone lub zniszczone przewody wymieniono),
 - d. wyprowadzenie instalacji pneumatycznej i gniazd do sterowania przyczepy.
9. Montaż zaczepu do ciągnięcia przyczepy.

Natomiast w zakresie instalacji elektrycznej przeprowadzono prace przy następujących podzespołach:

1. Alternator:

- a. sprawdzenie prądu ładowania akumulatorów przez alternator.

2. Wiązka elektryczna:

- a. sprawdzenie stanu kabli oraz izolacji i połączeń, uszkodzone należy wymienić w całości,
- b. doposażenie wiązki w brakujące obwody sterujące do przyczepy (m.in. obwód oświetlenia i kontrolki otwarcia drzwi przyczepy),

- c. wyprowadzenie instalacji i gniazd do sterowania przyczepy.
- 3. Oświetlenie zewnętrzne pojazdu:
 - a. wymiana lamp tylnych na oryginalne,
 - b. wymiana lamp przednich na nowe,
 - c. wymiana kompletnych kloszy kierunkowskazów przednich oraz bocznych na nowe,
 - d. wymiana kompletnych kloszy świateł pozycyjnych przednich oraz lamp obrysowych na nowe.
- 4. Akumulatory (wymiana na nowe).
- 5. Wyposażenie elektryczne:
 - a. sprawdzenie i ewentualna regeneracja lub wymiana odbiorników prądu (realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu – uszkodzone wymieniono),
 - b. sprawdzenie poprawności działania przyrządów kontrolno-pomiarowych.

W toku realizacji prac okazało się, że nie było konieczności realizacji pewnej części z prac alternatywnych (oznaczone adnotacją „realizacja działania była uwarunkowana stanem podzespołu” powyżej), ponieważ stan podzespołów był dobry i nie wymagały one napraw, wymiany lub regeneracji. Zamontowany zaczep do ciągnięcia przyczepy jest typowym wyposażeniem ciężarówek marki Star z tamtego okresu (autobus zbudowany jest na bazie podwozia tego typu) i umożliwi bezpieczne łączenie autobusu z przyczepą Jelcz P-080. W końcowym etapie prac autobus uruchomiono i przeprowadzono sprawdzenie pracy w normalnych warunkach drogowych. Zauważone usterki usunięto. O sprawności pojazdu świadczy fakt, że bez problemów pokonał drogę z siedziby wykonawcy prac specjalistycznych w Bralinie do Wrocławia, gdzie był eksponowany podczas dwóch wydarzeń plenerowych (Dzień Otwarty Zajeźdźni Popowice w dniu 5 września 2020 r. i Dzień Otwarty MPK Wrocław w dniu 19 września 2020 r.), a następnie wrócił do Bralina w celu rozpoczęcia prac w ramach trzeciego etapu.

Trzeci etap, realizowany od września do grudnia 2020 r., stanowił kontynuację i jednocześnie ukończenie remontu przedmiotowego autobusu typu Jelcz 080. Prace polegały na odbudowie wnętrza i objęły następujące czynności:

- a. odnowienie ram foteli (piaskowanie i malowanie),
- b. wykonanie nowych obić tapicerskich,
- c. wymiana fotela kierowcy na nowy,
- d. uszycie nowych zasłon,
- e. odnowienie plastików deski rozdzielczej,
- f. wymiana mat wygłuszeniowych pod klapą silnika w kabinie wraz z naprawą tej klapy,
- g. wymiana poszycia podsufitki oraz poszycia wewnętrznego ścian bocznych,
- h. oczyszczenie i montaż poręczy i innych elementów obsługi pasażerskiej.

Podczas prac w jak największym stopniu wykorzystywano oryginalne części, bądź pochodzące z remontowanego pojazdu i poddane regeneracji, bądź pochodzące z innych źródeł, odpowiadające stanowi z lat 80. XX w. (zasoby Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego, niektóre części można jeszcze zakupić na rynku wtórnym lub w dawnych magazynach w Jelczu-Laskowicach). Ramy foteli zostały pomalowane farbą chemoutwardzalną. Zastosowanie tej techniki wynikało z potrzeby zachowania chromowanych rączek (uchwytów) od strony przejścia. Derma wykorzystana do wykonania obić foteli oraz poszycia osłony silnika i pulpitu jest identyczna z tą, którą wykorzystywano w Jelczańskich Zakładach Samochodowych. Fabryka, która ją dostarczała, jeszcze istnieje, i na specjalne zamówienie wytwarza odpowiedni materiał. Fotele zgodnie ze stanem fabrycznym zostały obite czerwoną dermą, zaś osłona silnika i pulpit – czarną. Po montażu siedzeń szyny, w których się je osadza, zostały wypełnione maskującymi profilami

gumowymi, zakupionymi w magazynach w Jelczu-Laskowicach, zgodnie z technologią typową dla lat 80. Osłona silnika od środka została wyłożona matą azbestową i blachą aluminiową, zgodnie z techniką stosowaną w momencie postania autobusu. Celem zastosowania tych materiałów jest wygłuszenie (by silnik był mniej słyszalny dla pasażerów) oraz zabezpieczenie termiczne. Materiał na zasłony dobrano na podstawie zachowanych skrawków oryginalnej tkaniny. W przypadku poręczy starano się dobrać szare elementy łączeniowe (a nie czarne), gdyż takie były stosowane w 1980 r. Niestety nie udało się uzyskać pełnego kompletu i wybrane elementy są czarne (niestety, nie są one już wytwarzane i nie są dostępne na rynku wtórnym).

Wykorzystano te oryginalne wyścielenia ścian i sufitu, które się do tego nadawały (po oczyszczeniu). W pozostałych przypadkach (płyty zniszczone lub zbyt wypłowiałe) zastosowano replikę, którą uzyskano w wyniku wyklejenia płyty z tworzywa sztucznego (laminatu) folią samoprzylepną z właściwym wzorem. Niestety laminaty z wzorem odpowiednim dla roku powstania autobusu nie są dostępne. By uzyskać stosowny wzór, sfotografowano fragment oryginalnej płyty, uzyskany motyw (który się powtarza) obrobiono graficznie i zwielokrotniono, a następnie wydrukowano na folii, która została dodatkowo wykończona tak, by wzór był trwały (nie ścierał się i nie zmywał pod wpływem detergentów). Aluminiowe listwy łączeniowe między płytami zasłonięto listwami maskującymi z białego tworzywa sztucznego, zgodnie z technologią z lat 80. Listwy te pochodzą z zapasów magazynowych dostępnych jeszcze w Jelczu-Laskowicach.

Podczas realizacji prac przeglądowych i naprawczych w ramach drugiego etapu restauracji autobusu Jelcz 080 okazało się, że niezbędny jest większy – niż zakładano – zakres prac przy dwóch elementach. Konieczny był remont pompy paliwa przy silniku ze względu na jej nierównomierną pracę, a także regeneracja osi przedniej. Potrzeba realizacji tych prac wynikała z przeglądu podzespołów i jazd próbnych przeprowadzonych w ramach drugiego etapu remontu pod koniec sierpnia. Pompa została przekazana do specjalistycznego zakładu, gdzie została przeglądnięta i wyregulowana. Dzięki temu praca silnika stała się bardziej równomierna. Natomiast oś przednia została jeszcze raz przeglądnięta, dokonano wymiany tulei, które się do tego kwalifikowały, następnie całość wyregulowano i nasmarowano. W efekcie kierowanie pojazdem stało się pewniejsze, nie wymaga już takiej siły, jak przed wykonaniem tych prac.

W wyniku zrealizowanych prac autobus wygląda obecnie identycznie jak jeden z prototypów z 1980 r., który jeździł wraz z przyczepą osobową typu Jelcz P-080, dzięki czemu w przyszłości (po przeprowadzeniu remontu przyczepy) będzie możliwe odtworzenie w całości tego unikatowego zestawu, jedyne takiego zachowanego w Polsce. Pojazd jest w pełni sprawny i dopuszczony do ruchu ulicznego, choć jego użytkowanie musi być ograniczone (ze względu na jego wartość historyczną). Będzie wykorzystywany podczas imprez okolicznościowych, do obsługi linii specjalnych i przejazdów o charakterze turystycznym.

Poza przeprowadzanymi remontami pojazdów utrzymywano w dotychczasowym stanie tramwaje Konstal N #1332, Konstal N #1412, Konstal 4N1 #1444, Konstal 102Na #2069, wagon-pług odśnieżny oraz autobus Jelcz L11 z 1989 r. i przyczepę pasażerską Jelcz P-080 z 1980 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.

Pod koniec roku kolekcja zabytkowych pojazdów Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego powiększyła się. Chodzi o dwa wagony typu Konstal 105Na, które zostały zakupione przez członka stowarzyszenia i nad którymi Klub będzie sprawować opiekę. Wozy pochodzą z MPK Częstochowa, które przeprowadza obecnie wymianę taboru. Dzięki temu udało się zachować kawałek historii Częstochowy, o czym pisała nawet prasa (<https://czestochowa.wyborcza.pl/czestochowa/7,84749,26641011,motorniczy-z-lodzi-uratowal-stary-czestochowski-tramwaj.html>). Na początek wagony musiały zostać przystosowane do wrocławskiej sieci tramwajowej (konieczne było przebiegunowanie), a w przyszłości być może zostaną pomalowane we wrocławskie barwy. Ich niewątpliwą zaletą jest bardzo dobry stan techniczny i w miarę oryginalny wygląd (m.in. zachowane są wszystkie gniazda w ścianach czołowych, cztery pary drzwi wejściowych i oryginalne fotele we wnętrzu). Wagony dostaną kolejne numery taborowe po ostatnich wrocławskich stopiátkach, czyli 2566 i 2567.

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. Od początku sierpnia do końca września dwa autobusy kursowały w Poznaniu na linii turystycznej 100 w ramach umowy między KSTM a MPK Poznań. W 2020 r. ze względu na sytuację epidemiologiczną i uwarunkowania finansowe wrocławska Zabytkowa Linia Tramwajowa nie kursowała.

Dnia 12 stycznia 2020 roku, z okazji Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, wagon tramwajowy Konstal N #1332 kursował na bezpłatnej linii 28. Podczas przejazdu zbierano datki na Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy. Oprócz naszego wagonu kursował MPK-owski Gustaw i wagon Towarzystwa Miłośników Wrocławia #1336. Była to okazja do przejechania się trzema wagonami typu N, z których żaden nie prezentował wyglądu fabrycznego (a raczej stan z końca eksploatacji). 15 lutego z okazji piątych urodzin Klubu Vertigo odbył się specjalny kurs Jazz Tramwaju, który pięciokrotnie okrąży centrum miasta. W tramwaju Konstal 102Na z 1972 r. wystąpił wrocławski perkusista Paweł Nienadowski wraz z innymi muzykami jazzowymi.

W sobotę 29 lutego 2020 r. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego we współpracy z Wydziałem Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia zaprosił na kolejne wydarzenie z cyklu „Photoday w Zajezdni Popowice”. Choć tym razem udostępnione było nieco mniej samej zajezdni, przygotowano szczególną atrakcję – możliwość zobaczenia tramwaju Maximum z 1901 r. w ruchu. Pod koniec 2019 r. zakończył się bowiem kolejny etap restauracji tego unikatowego wagonu – rekonstrukcja instalacji elektrycznej, dzięki czemu może się poruszać dzięki pracy silników. Podczas imprezy tramwaj wyjechał przed halę firmy Polmat, gdzie prowadzone są przy nim prace, i wykonał kilka jazd po placu manewrowym. Był to doskonały moment, by zobaczyć postępy w pracach konserwatorskich kolejnym etapem, który obejmował odbudowę wnętrza wagonu. Co prawda główną atrakcją był wagon Maximum z 1901 r., udostępniona była też jedna z hal zajezdni, ta zajmowana przez Klub Sympatyków Transportu Miejskiego. Jest to ceglany obiekt z początku XX w., który pierwotnie służył jako hala postojowa, a następnie był częścią Warsztatów Głównych. Poza pojazdami stowarzyszenia (część wyjedzie na plac) była możliwość ujrzenia i sfotografowania wozów technicznych należących do Gminy Wrocław, m.in. dwie lory na piasek, dwie szlifierki, wieżówka sieciowa. Spośród pojazdów Klubu dostępny był m.in. wagon Konstal N i Konstal 102Na czy autobusy Jelcz i Ikarus. Na lorze z początku XX w. można było zobaczyć wyjęty silnik wraz ze skrzynią biegów z autobusu Ikarus 280.70E. W imprezie uczestniczyło około 200 osób.

W sierpniu i wrześniu 2020 r. Klub uczestniczył w serii wydarzeń pod hasłem „WroTram – przez wrocławskich ulic sto”. W tę serię wpisał się coroczny Dzień Otwarty Zajezdni Popowice, który odbył się 5 września 2020 r. Na terenie dawnej zajezdni tramwajowej przy ul. Legnickiej zostały wystawione pojazdy z różnych okresów – od niemieckich wagonów i początku XX w. i dwudziestolecia międzywojennego przez pierwszy tramwaj polskiej produkcji powstały po II wojnie światowej i pierwszy polski tramwaj szybkobieżny po jeden z pierwszych niskopodłogowych autobusów, które były produkowane w naszym kraju. Ważnym elementem była prezentacja wagonu Maximum podczas prac konserwatorskich. Zwiedzający mogli na własne oczy zobaczyć, jak wygląda ciągle restaurowany, unikatowy tramwaj z 1901 r. i jak przebiega proces odtwarzania wyposażenia jego wnętrza i oszkleń. Podczas imprezy można było zobaczyć premierowo nasze nowe pojazdy, czyli Ikarus 280.70E oraz replikę autobusowego pogotowia technicznego na bazie samochodu Lublin II. Do tego zaprezentowano autobus Jelcz 080 po remoncie blacharskim i naprawie mechanicznej.

Na terenie zajezdni można było zobaczyć m.in. następujące pojazdy komunikacji miejskiej:

Tramwaje:

1. Maximum z 1901 r.
2. Nowa Berolina z 1901 r.
3. lory transportowe z 1907 r.
4. Linke-Hofmann Standard #1190, #1209 „Baba Jaga” i #1217 „Juliusz” z 1929 r.
5. Konstal N #1332 z 1949 r.
7. Konstal 4N1 #1444 „Enusia” z 1960 r.
8. Konstal 102N #2002 „Strachotek” z 1969 r.
9. Konstal 102Na #2069 z 1972 r.
10. Konstal 105Na #2424+2432 z 1988 r.
11. Konstal 4N1 - pług odśnieżny #ZK-T 126 z 1961/1988 r.
12. rekonstrukcja wagonu konnego

Autobusy:

1. Jelcz 272 MEX „Fredruś” z 1972 r. (w trakcie właśnie rozpoczynanych prac remontowych)
2. Jelcz 272 MEX z 1977 r. (pożyczony z Warszawy)
3. Ikarus 260.32 z 1986 r.
4. Ikarus 260.43 z 1987 r.
5. Jelcz PR110M z 1987 r.
2. Jelcz M121MB z 1996 r.
3. Ikarus 280.70E z 1997 r.

Poza taborem pasażerskim zaprezentowane zostaną 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 przewożenia 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.

Pojazdy specjalne:

1. radiowóz Komisji Wypadkowej
2. Pogotowie Techniczne na bazie samochodu Lublin II,

3. lora wieżowa z 1892 r.
4. lora kablowa
5. lora-cysterna
6. lora kontenerowa
7. wagon-szlifierka
8. lora z pługiem odśnieżnym

Po wystawie taboru i terenie zajezdni oprowadzał przewodnik. Odbyły się też prelekcje Tomasz Sielickiego, badacza dziejów transportu miejskiego we Wrocławiu, na temat tramwajów Maximum. Było można też zobaczyć pług wirnikowy w akcji. Zabytkowy tramwaj zapewnił dojazd na zajezdnię z centrum miasta. Odbyły też kursy zabytkowych autobusów, dowożące na teren zajezdni lub odbywające przejazdy wycieczkowe. O godzinie 16:00 kilka autobusów ruszyło jako mini-parada w kierunku pl. Jana Pawła II, skąd o godz. 16:15 rozjechały się w różnych kierunkach. Na czele parady było można zobaczyć autobus Jelcz 272 MEX, zaś zamykał ją najnowszy Mercedes z MPK Wrocław. Poza tym uczestniczyły w niej m.in. autobusy Ikarus 260 i 280 oraz Jelcz M121MB.

Poza Dniem Otwartym Zajezdni Popowice w serię „WroTram – przez wrocławskich ulic sto” wpisały się cztery inne wydarzenia. W nocy 21/22 sierpnia 2020 r. odbył się specjalny, nocny przejazd tramwajowy upamiętniający 75. rocznicę uruchomienia pierwszej powojennej linii tramwajowej we Wrocławiu. Wspólnie z Miejskim Przedsiębiorstwem Komunikacyjnym Sp. z o.o. we Wrocławiu, Centrum Historii Zajezdni, Halą Stulecia i Towarzystwem Miłośników Wrocławia przejechaliśmy trzema tramwajami trasą, jaką wykonał 22 sierpnia 1945 roku tramwaj linii 1. W przejeździe uczestniczyły: tramwaj Linke-Hofmann Standard „Juliusz” z 1929 r., tramwaj Konstal N „Gustaw” z 1950 r. i klubowy Konstal 102Na #2069. W nocy 12/13 września 2020 r. Klub Sympatyków Transportu Miejskiego razem z Sekcją Transport Zbiorowy w ramach Towarzystwa Miłośników Wrocławia oraz MPK Wrocław Sp. z o.o. zaprosił na nocny tramwajami, w tym Konstalem 102Na #2069. Tramwaj Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego zawitał m.in. na Poświętne, Zajezdnię Dąbie, Leśnicę, Pilczycę, Grabiszyn, ul. Powstańców Śląskich czy ul. Szewską. W 2020 roku Dzień Otwarty MPK Wrocław odbył się 19 września na zajezdni nr II „Ołbin” przy ul. Słowiańskiej. Wśród atrakcji znajdowała się wystawa zabytkowego i współczesnego taboru tramwajowego i autobusowego, nauka jazdy tramwajem Skoda 19T czy pokaz wkolejania tramwaju. Nie zabrakło oczywiście pojazdów Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego – na „Ołbinie” pojawiły się Konstal N #1332 z 1949 r., Konstal 4N1 #1444 z 1960 r., Konstal 102Na #2069 z 1972 r., Jelcz 080 z 1980 r. i Jelcz M121MB z 1996 r., a także nieco mniejsze pojazdy: Komisja Wypadkowa (Polonez) i Pogotowie Techniczne (Lublin II). Z kolei w niedzielę 20 września 2020 r. odbyła się uroczysta parada tramwajów, która zakończyła cykl imprez związanych z obchodami 75. rocznicy odbudowy komunikacji zbiorowej w powojennym Wrocławiu. Parada zabytkowych i współczesnych tramwajów wyruszyła o godz. 12:00 z Zajezdni nr II „Ołbin” i pojechała do Hali Stulecia. Uczestniczyły w niej dwa tramwaje KSTM-u: Konstal 4N1 #1444 i Konstal 102Na #2069.

W sobotę 19 grudnia 2020 r. zaprosiliśmy na Dzień Jelcza na Zajezdni Popowice, który odbył się w formie zdalnej (transmisja w Internecie). Wydarzenie zorganizowane zostało w związku z remontem autobusu „Fredrus” i zakończeniem restauracji klubowego autobusu Jelcz 080. Podczas transmisji można było zobaczyć wszystkie autobusy marki Jelcz, które są własnością lub znajdują się w gestii Klubu Sympatyków Transportu Miejskiego. Była to okazja, żeby zobaczyć postępy remontu słynnego „Fredrusia”.

Klub na podstawie umowy z Wydziałem Partycypacji Społecznej Urzędu Miejskiego Wrocławia przez cały 2020 r. użytkował część 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, sprząając 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 aktywnie uczestniczył w pierwszym wrocławskim panelu obywatelskim dotyczącym transportu. Jego temat brzmiał „Jak usprawnić przemieszczanie się po Wrocławiu, mając na względzie poprawę jakości życia i ochronę klimatu?”. Klub był stroną panelu, a także jego przedstawiciel, Krzysztof Kołodziejczyk, został członkiem Zespołu Monitorującego, którego rolą jest dbanie o prawidłowy przebieg panelu.

Klub Sympatyków Transportu Miejskiego efektywnie, proporcjonalnie do posiadanych zasobów osobowych i finansowych, realizuje swoje cele statutowe. Podobnie jak w poprzednich latach w 2020 r. skupiono się zwłaszcza na ratowaniu i restaurowaniu zabytków komunikacji miejskiej. Zakres użytkowania pojazdów w celach turystycznych i promocji Wrocławia był ograniczony ze względu na pandemię koronawirusa. 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 2020 r. Klub zatrudniał jedną osobę w ramach umowy o dzieło (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: 5969,83 zł (kwota na 31.12.2020 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