

## KOMUNIKACJA - 1951

**2.01:** przed południem dnia 2 stycznia 1951 roku (wtorek) odbędzie się uroczyste otwarcie pierwszego odcinka podmiejskiej elektrycznej kolei Gdańsk – Nowy Port. Uroczystość ta będzie pięknym zakończeniem pierwszego roku Planu 6-letniego, w którym największą inwestycją na Wybrzeżu jest właśnie elektryfikacja naszej kolei. Wtorkowa uroczystość będzie wielkim świętem świata pracy trójmiasta, a w szczególności budowniczych odcinka – kolejarzy gdańskich, budowniczych wagonów – kolejarzy z Lubania, będzie świętem robotników z Nowego Portu, którzy z tej inwestycji będą w największym stopniu korzystali.

**2.01:** dzień dzisiejszy jest wielkim świętem kolejarzy gdańskich i robotników warsztatów kolejowych na Śląsku. W dniu dzisiejszym przed południem z peronu IV gdańskiego dworca głównego ruszy w kierunku Nowego Portu pierwszy pociąg elektryczny, stanowiący największą inwestycję pierwszego roku Planu 6-letniego na Wybrzeżu. Wykonanie i remont pociągu przez robotników warsztatów kolejowych, podbudowa torów, wykonanie sieci elektrycznej – zawdzięczamy ofiarności naszych robotników i ich świadomości, że wykonywane dzieło będzie wspólnym darem dla ludzi pracy trójmiasta. W latach następnych dokonana zostanie z tą samą sprawnością i z tą samą ofiarnością dalsza znacznie większa inwestycja – zelektryfikowana kolej z Pruszcza poprzez Gdańsk – Gdynię do Wejherowa.

**5.01:** w związku z budową wiaduktu kolejowego na ul. Czołgistów w Gdyni na przeciąg dwóch miesięcy ogranicza się ruch kołowy dla samochodów ciężarowych, które mogą przejeżdżać z ładunkiem do wysokości 3,50 m. Kierowcy winni zwracać baczną uwagę na sygnały ostrzegawcze, ustawione z obu stron wiaduktu kolejowego oraz obniżoną sieć trolleybusową o wysokim napięciu elektrycznym.

**5.01:** na ul. Łąkowej w Gdańsku znajdują się przy zajezdni warsztaty i biura MZK GG. Jak pisze nasz korespondent, na skutek niedbalstwa kierownictwa MZK GG, budynek administracyjny, w którym mieściły się biura został w ubiegłych latach tak zniszczony, że ostatecznie trzeba było go całkowicie rozebrać. Po zniesieniu budynku dyrekcja MZK GG idąc po najmniejszej linii oporu urządziła poczekalnie i biura w końcu hali warsztatowej. W chwili obecnej do poczekalni i do biura przechodzi codziennie przez warsztaty około 600 osób, potykając się o rozmaite narzędzia i przyrządy. Powoduje to częste wypadki, kończące się nieraz dłuższym czy krótszym leżeniem w szpitalu. Należy zaznaczyć, że przez halę warsztatową przechodzi codziennie duża ilość osób postronnych niezatrudnionych w MZK GG. W tej sytuacji gospodarka materiałowa warsztatów może być narażona na poważne straty. Referat bezpieczeństwa przy dyrekcji MZK GG winien częściowo tego niedbalstwa, jak zaznacza nasz korespondent, wykazuje jeszcze wiele innych niedociągnięć w swej pracy. Tak np. przy końcowym przystanku na ul. Libermana we Wrzeszczu znajduje się w podziemiach ubikacja dla pracowników. W jej pomieszczeniach brak jest jednak od dłuższego czasu żarówki. Na skutek panujących tam ciemności było już kilka nieszczęśliwych wypadków. Pracownicy, spadając, w ciemności nie raz ze schodów odnieśli lżejsze i cięższe obrażenia. MZK GG zatrudniając znaczną ilość ludzi, powinny wykazać się większą troską o warunki pracy załogi. Istniejące niedociągnięcia muszą być jak najrychlej usunięte. (GW4)

**10/11.01:** w nocy nad trójmiastem przeszła gwałtowna wichura, która szalała przez kilka godzin, wyrządzając wiele szkód zrywając dachy w niektórych domach. Na skutek wichury powstały też pewne szkody w taborze tramwajowym oraz przerwy w ruchu. Na skutek poślizgu tramwajowy wóz silnikowy Nr 301 przy przystanku u zbiegu ul. Grunwaldzkiej i Słowackiego we Wrzeszczu najechał na inny wóz tramwajowy, zahaczając o przyczepkę. Wskutek wypadku powstała 20-minutowa przerwa w ruchu tramwajowym do godz. 8:10 rano. Na linii tramwajowej Nr 5 Wrzeszcz – Brzeźno – Nowy Port i na linii Nr 3 Nowy Port – Gdańsk wyrwane przez wichurę drzewa spadły na przewody elektryczne, które zostały uszkodzone. Ekipy techniczne MZK GG szybko usunęły uszkodzenie, tak, że przerwa w ruchu na tych liniach trwała zaledwie 5 minut. Na linii Nr 4 Jelitkowo – Oliwa wichura zerwała wierzchołek starego drzewa, rzucając go na wóz tramwajowy. Przerwy w ruchu komunikacyjnym na tej linii nie było.

**11.01:** w celu usprawnienia komunikacji miejskiej w Gdańsku załoga MZK GG postanowiła we wrześniu ub.r. wykonać do końca 1950 r. cztery przyczepy tramwajowe. Jednocześnie Warsztaty Mechaniczne PKP na Zawiaślu podjęły się wykonać w tym samym czasie cztery wozy silnikowe. Dzięki energicznej pracy załogi MZK GG przyczepy tramwajowe były gotowe na 15 dni przed oznaczonym terminem. Inaczej jest z warsztatami kolejowymi. Mimo pomocy dyrekcji MZK załoga warsztatów kolejowych na Zawiaślu do dnia dzisiejszego nie wykonała swego zadania. Niedotrzymanie terminu oddania wozów silnikowych przez Warsztaty Mechaniczne na Zawiaślu jest

godne napiętnowania, szczególnie dlatego, że brak tych wozów poważnie utrudnia usprawnienie komunikacji tramwajowej, m.in. ze szkodą tychże robotników z Zawiała. (GW10)

**18.01:** w roku ubiegłym MZK GG zrównoważyły budżet mimo znacznych inwestycji, wynoszących 800 mil. złotych w starej walucie – odbudowały, przebudowały i rozbudowały sieć drogową, tabor, warsztaty i zajezdnie, przeszkoliły i doszkoliły personel, zapewniły sobie dopływ narybku dzięki założeniu pierwszej i bodaj jedynej w Polsce publicznej średniej szkoły tramwajowej. W ubiegłym roku MZK GG ostatecznie usunęły „budy” i niektóre inne najdotkliwsze bolączki. W roku bieżącym MZK GG przystępuje do ulepszenia, wzmocnienia i usprawnienia komunikacji miejskiej zarówno pomiędzy poszczególnymi osiedlami trójmiasta, jak i komunikacji wewnętrznej Gdańska i Gdyni. Nowych linii planuje się stosunkowo mniej, niż dotąd, główny natomiast nacisk położony jest na poprawę istniejących połączeń, wzmocnienie torowisk i przystosowanie ich do szybszego i wzmożonego ruchu. Dokona się tego głównie przez wymianę zniszczonych szyn, często niezmienianych od 50 lat oraz przez budowę nowych torowisk (przede wszystkim na odcinku od ul. Lendziona do Al. Rokossowskiego). Przy dworcu kolejowym w Gdańsku będą się zbiegały wszystkie linie tramwajowe, urbanieści wysuwają jednak zastrzeżenia przeciwko umieszczeniu pętli na przeciw dworca przy „Orbisie”. W Oliwie wybuduje się drugą pętlę, aby przez to zwiększyć częstotliwość ruchu, przy czym w sezonie wiosennym, ze względu na słabszy ruch na odcinku Oliwa – Sopot, siódemki i dwójki będą miały składy trzywagonowe między Gdańskiem a Oliwą, zaś między Oliwą a Sopotem kursować będą pociągi dwuwagonowe. Przy wzmożonej szybkości zespoły dwuwagonowe są praktyczniejsze niż trzywagonowe, zajmują mniej miejsca na jezdni. W taborze tramwajowym zajądą duże zmiany na lepsze, gdyż fabryka silników tramwajowych wypuściła nowe – silne motory. Zakupi się ich kilkadziesiąt i będzie się kolejno wstawiać do starych wozów, pozwoli to na znaczne zwiększenie szybkości handlowej i częstotliwości ruchu tramwajów. Przyniesiono ponadto w najbliższym czasie dostawę 15 nowych, silnych wozów tramwajowych, znacznie ulepszonych. Sytuacja w dziedzinie zaopatrzenia w nowe wozy tramwajowe ulegnie wkrótce zasadniczej poprawie, gdyż opracowano już rysunki jednolitego, polskiego wozu silnikowego o liniach opływowych, silnych motorach, mocnym zrywem i dużej szybkości, poruszającego się zasadniczo tylko wprzód. Wagon taki będzie miał 41 miejsc, automatycznie zamykające się i otwierające drzwi, silne amortyzatory gumowe i gumowe „kołyski” dla silników, potrójne hamulce, oświetlenie neonów i dobre ogrzewanie. W roku 1951 przewiduje się budowę linii trolleybusowej na Orunię, co wiąże się z zagadnieniem budowy nowej drogi. Zdecydowano już ostatecznie przebudowę węzła komunikacyjnego przy dworcu gdyńskim i ulepszenie całej nawierzchni drogi na Oksywie, co zapobiegnie częstemu psuciu się wozów na tej trasie. Tabor trolleybusowy, który w ub. roku pomnożył się o 6 wozów, wyremontowanych z wraków, wzbogaci się niebawem o kilkanaście nowych wozów, które otrzymamy ze Związku Radzieckiego. Po ukończeniu drugiej jezdni pod Wiaaduktem Pokoju w Gdyni, skieruje się tędy trolleybusowa „linia okrężna” dla wewnętrznej komunikacji gdyńskiej. Nadto przewiduje się budowę linii trolleybusowej w porcie gdyńskim oraz przedłużenie istniejącej linii do Małego Kacka, aż do dworca lub nawet do poczty w Wielkim Kacku. Linia tramwajowa z Sopotu do Oliwy będzie z czasem zastąpiona linią trolleybusową. Rozbudowa obejmie również linie autobusowe. Uruchomi się 2 nowe linie w Gdańsku. Jedną z przedłużenia ul. Słowackiego do Brentowa, drugą zaś z Pohulanki przez ul. Sobieskiego do Wrzeszcza. W Gdyni dzielnica robotnicza Demptowo, dotychczas upośledzona w dziedzinie komunikacji, połączona będzie z centrum miasta nową linią autobusową.

**18.01:** jak już pisaliśmy Zakłady Oczyszczania Miasta w Gdańsku, Gdyni i Sopocie nie przygotowały się należycie do zimy i nie potrafiły zapobiec skutecznie ślizgawicy na szlakach komunikacyjnych. Przyniosło to poważne straty, szczególnie dla Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. Np. podczas ostatniej ślizgawicy wydarzyło się 5 awarii autobusów i trolleybusów, a ich wyniku kilka wozów zostało czasowo unieruchomionych. Obecnie przeprowadza się ich remont w warsztatach MZK GG. Przykre doświadczenia powinny zmobilizować kierownictwo ZOM-ów do lepszej pracy. (GW17)

**20.01:** u progu roku 1951 z dumą spoglądamy na wielkie osiągnięcia murarzy, cieśli, robotników i pracowników umysłowych trójmiasta. Widzimy jasno, że swą pracą zapewniają sobie nowe, piękniejsze życie i trwałe pokój. Jednym z licznych dowodów pracy pokojowej na Wybrzeżu jest budowa wielkiej, nowoczesnej arterii komunikacyjnej Gdańsk – Gdynia. O przebiegu robót tej ważnej inwestycji Planu 6-letniego Informuje nas zastępca kierownika biura budowy trasy Gdańsk-Gdynia, inż. Olgierd Góralski. Budowę trasy rozpoczęto w 1949 r. Ograniczono się wówczas do robót ziemnych. W roku 1950 – w I roku realizacji Planu 6-letniego – kontynuowano roboty we Wrzeszczu na odcinku od Alei Rokossowskiego do ulicy Kościuszki – długości 1,9 km. Odcinek ten oddano już całkowicie do ruchu, z tym, że obecny, prowizoryczny zjazd przy ul. Miedzianej przełożony zostanie

na dogodniejsze miejsce ok. 100 metrów dalej w stronę Gdyni. W ubiegłym roku zakończono również budowę 2 dalszych fragmentów trasy, a mianowicie odcinka od mostu sopockiego do granicy Orłowa i od Kolibek do ul. Kasztanowej w Orłowie, o łącznej długości 3 km. Czwartym odcinkiem trasy był most w Sopocie, który mimo trudności technicznych wykończono w terminie. Połączenie mostu z nową trasą nie mogło dotąd nastąpić z powodu braku sprzętu górnego, potrzebnego do zakładania sieci trolleybusowej. ~ Panie inżynierze, czy w ub. roku dał się zauważyć postęp w wykonaniu planu robót? Czy postęp ten w drugim roku planu 6-letniego będzie jeszcze lepszy? ~ W porównaniu z 1949 rokiem osiągnęliśmy już właściwe tempo budownictwa socjalistycznego. Z entuzjazmem pracy, który ogarnął robotników PPB, rozwinęło się współzawodnictwo pracy, racjonalizatorstwo i nowatorstwo. Do przyśpieszenia robót przyczynia się także dobra organizacja pracy, dyscyplina pracy, zobowiązania brygad dla uczczenia wielkich rocznic. Dobrymi wynikami mogą w szczególności poszczycić się brygady zatrudnione przy budowie mostu w Sopocie. Wciągnięcie kilku dźwigarów wielotonowych na rusztowanie wymaganej wysokości w ciągu 12 godzin i w nadzwyczaj niesprzyjających warunkach atmosferycznych możliwe było tylko u robotników zdyscyplinowanych, równoważonych i trzeźwych. Aczkolwiek brak nam jeszcze ostatecznych cyfr wykonania planu za rok 1950, to jednak przykładem socjalistycznego stosunku do pracy była przy robotach ziemnych brygada Władysława Babiarza, która osiągnęła przeciętnie 250 procent normy i brygada transportowa Cybuli, wykonująca 300 procent normy. Średnia norma brygady zbrojarzy Szymichowskiego wynosiła 348 procent, kowali brygady Kitowskiego 277 procent, robotników brygady Świerczyńskiego 198 procent i cieśli Bańczyka 183 procent normy. Na wyróżnienie zasługują robotnicy W. Witkowski, A. Dudzik, F. Richert oraz P. Karkowski. Na specjalne uznanie zasługuje wydajność i zapał junaków 18 brygady SP w Orłowie. Nie było junaka, który by nie przekroczył normy. ~ Czemu należy przypisać usprawnienie pracy i zwiększenie jej wydajności? ~ Zwycięskie wykonanie I roku Planu 6-letniego wiedzieliśmy sobie – będzie wtedy dopiero możliwe, jeśli pracę naszą zmechanizujemy. Toteż wzorem ludzi radzieckich zastosowaliśmy spychacze, heblarkę, lokomobile i samochody-wywrotki. Również idąc za ich przykładem nie przystąpiliśmy prędkiej do zasadniczych prac, dopóki nie przygotowaliśmy sobie dokładnego planu robót. ~ Jakie roboty przewidziane są na rok bieżący? ~ Obecnie przystąpiliśmy do rozszalowania mostu w Sopocie i usunięcia rusztowania, po czym nastąpi wykończenie go – ułożenie bruku, płyt chodnikowych, poręczy, słupów dla trakcji elektrycznej i oświetlenia. Z kolei – jak tylko na to zezwolą warunki atmosferyczne, projektuje się całkowite wykończenie odcinka Sopot-most – Orłowo, tzn. przeniesienie linii trolleybusowej, wybudowanie chodników, wytyczenie ścieżek rowerowych, założenie zieleńców i oświetlenia. Plan nasz przewiduje również całkowite oddanie do ruchu odcinka od ul. Kościuszki do Alei Wojska Polskiego we Wrzeszczu z całkowitym uzbrojeniem podziemnym tj. kanałem deszczowym, sanitarnym. Na tym odcinku zajdzie znowu potrzeba zburzenia około 12 domków. Władze miejskie, licząc się z tą koniecznością, przystąpiły już do odbudowania zniszczonych domów względnie budowy nowych dla umieszczenia tam lokatorów domów, które mają być zburzone. I tak w Oliwie ZOR kończy budowę domu z 64 izbami, a w Gdańsku i Wrzeszczu ze 110 izbami. Ważnym przedsięwzięciem będzie również przełożenie linii tramwajowej na własne torowisko na odcinku od Alei Rokossowskiego do ul. Lendziona. ~ Jak przedstawia się budowa trasy w Sopocie i w Oliwie? ~ Rozwiązanie tego problemu jest przedmiotem szczególnego zainteresowania społeczeństwa trójmiasta. Prawdę powiedziawszy, nad tym zagadnieniem zastanawiają się jeszcze sami projektodawcy trasy. Istnieją dwie koncepcje: jedna zmierza do budowy nowej „drogi czerwonej” od strony morza, druga do poszerzenia ul. Stalina i połączenia jej z ul. Armii Czerwonej. Nasza nowa, wielka arteria komunikacyjna przejmie nie tylko cały ruch tranzytowy, międzyportowy i krajowy, lecz również ruch pojazdów mechanicznych i konnych, całą komunikację tramwajową, autobusową i trolleybusową. Przez rozbudowę zwiększy się znacznie przelotowość trasy, która w tej chwili jest minimalna i niejednakowa na poszczególnych odcinkach.

**27.01:** w dniu 27 bm. w świetlicy MZK GG we Wrzeszczu odbyło się plenarne posiedzenie Zarządu Okręgu Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej, z udziałem przewodniczącego i sekretarzy rad zakładowych, przodowników pracy i racjonalizatorów przedsiębiorstw komunalnych z całego województwa gdańskiego. Głównym tematem obrad była sprawa rozwoju współzawodnictwa pracy w komunikacji miejskiej trójmiasta. Ze sprawozdania, złożonego przez przewodniczącego rady zakładowej MZK GG tow. Fr. Kowalewskiego, wynika, że w roku ubiegłym robotnicy i pracownicy MZK GG, osiągnęli poważne sukcesy we współzawodnictwie. Zaoszczędzono około 200 000 zł i przedterminowo zostały oddane do użytku linie trolleybusowe Chylonia – Cisowa i Dworzec – Oksywie w Gdyni, oraz nowa pętla tramwajowa w Gdańsku-Orunii itd. Sukcesy byłyby niewątpliwie większe, gdyby organizacja związkowa doceniła znaczenie systematycznego rozwoju

współzawodnictwa pracy we wszystkich warsztatach i służbach MZK GG. Na skutek braku odpowiedzialnej akcji uświadamiającej o znaczeniu współzawodnictwa, w pierwszym kwartale ub. roku współzawodniczyło ze sobą tylko 44 proc. pracujących. W drugim kwartale liczba uczestników współzawodnictwa spadła nawet do 37 proc., a w trzecim – utrzymała się na tym poziomie. W tej sytuacji sprawą dalszego rozwoju współzawodnictwa w MZK GG zajęła się w drugiej połowie ub. roku Okręgowa Rada Związków Zawodowych. Z inicjatywy OPZZ rada zakładowa zaczęła m.in. zwoływać narady wytwórcze, poświęcone problemom współzawodnictwa i jego popularyzacji. Rezultaty większego zainteresowania ze strony rady nie dały na siebie długo czekać. Liczba uczestników współzawodnictwa w ostatnim kwartale ub. roku wzrosła podwójnie i osiągnęła ok. 79 proc. załogi. Podniosła się ogólna wydajność pracy, zwiększył się procent czynnych wozów tramwajowych, trolleybusowych i autobusów. Przewodniczący rady w sprawozdaniu poświęconym zagadnieniu współzawodnictwa, podkreślał przede wszystkim osiągnięcia, mówił poza tym o sprawach mieszkaniowych, Wszechnicy Radiowej, o życiu świetlicowym i we współpracy ze wsią, pominął jednak całkowicie braki w organizacji samego współzawodnictwa pracy. Krytykując ten styl sprawozdawczości przedstawiciel OPZZ tow. Bajurski stwierdził, m.in., że w MZK GG istnieje jeszcze w tej dziedzinie wiele niedociągnięć. Klub racjonalizatorów nie ma dostatecznego kontaktu z inżynierami i technikami a rada zakładowa nie sprawuje należytej opieki nad racjonalizatorami. We współzawodnictwie pracy słabo uczestniczy służba ruchu w wyniku czego spóźnienia konduktorów do pracy są jeszcze na porządku dziennym. O niedostatecznej jeszcze popularyzacji zagadnień współzawodnictwa pracy w MZK GG świadczy m.in. także przebieg dyskusji. Przewodniczący pracy i racjonalizatorzy, zabierając głos w dyskusji, poruszali sprawy współzawodnictwa jedynie marginesowo. Organizacja związkowa MZK GG powinna wyciągnąć z narady odpowiednie wnioski. Sprawom współzawodnictwa i racjonalizacji pracy oraz popularyzacji tego ruchu należy poświęcić znacznie więcej uwagi. (GW29)

**2.02:** na skrzyżowaniu pl. 1 Maja z ul. Kredytową w Gdańsku został uruchomiony sygnał ostrzegawczy dla pojazdów mechanicznych i konnych przed nadjeżdżającym tramwajem. Gdy zapali się czerwone światło – będzie to znak, że tramwaj nr 6 skręca w ul. Kredytową i należy zachować jak najdalej idącą ostrożność.

**3.02:** dzięki uprzejmości Dyrekcji MZK GG, komitet balowy Balu Prasy zdołał zorganizować nocną komunikację powrotną z Balu Prasy do Gdańska i Gdyni. Autobusy MZK GG będą odchodziły sprzed Grand Hotelu w Sopocie co godzina, a więc o godz. 2, 3, 4 i 5 rano. Obowiązuje opłata nocna (podwójna). (GW32)

**3.02:** W pierwszych dniach każdego miesiąca tysiące mieszkańców trójmiasta nabywają na dworcach w Gdańsku i w Gdyni zamówienia na bilety miesięczne. Niewłaściwa organizacja sprzedaży tych zamówień powoduje poważną stratę czasu każdego z pasażerów. Zamówienia te sprzedawane są zazwyczaj tylko w jednym okienku, przy którym codziennie tworzą się olbrzymie kolejki. Trzeba zlikwidować niepotrzebne marnotrawstwo czasu, drogą zorganizowania sprzedaży zamówień, szczególnie w pierwszych dniach miesiąca, również w innych okienkach. Władze kolejowe powinny wydać odpowiednie zarządzenie.

**4.02:** Maria Kolska – pierwsza kobieta kierowca autobusu w Warszawie prowadzi autobus 102 Miejskich Zakładów Komunikacyjnych. (GW34)

**4.02:** Dyrekcja MZKGG uruchomiła na skrzyżowaniu ulicy Pl. 1 Maja z ul. Kredytową w Gdańsku sygnał ostrzegawczy dla pojazdów mechanicznych i konnych przed nadjeżdżającym tramwajem. Gdy na sygnale zapali się czerwone światło, będzie to znakiem, że tramwaj linii 6 skręca w ul. Kredytową i należy zachować jak najdalej idącą ostrożność. (GW34)

**6.02:** W związku z budową kolei elektrycznej na trasie Gdańsk – Gdynia, Okręgowa Dyrekcja Kolei Państwowych rozpoczęła prace, mające na celu przebudowę dworca gdyńskiego. Zmierzają one do poszerzenia terenów, zajmowanych dotychczas przez gdyńską stację kolejową. W ciągu realizacji planu 6-letniego zbudowane zostaną nowe gmachy dworcowe, przeznaczone dla obsługi ruchu dalekobieżnego i podmiejskiego. W gmachu, który powstanie przy ul. Czerwonych Kosynierów mieścić się będzie m.in. wzorcowa izba dworcowa dla matek z dziećmi. Poza tym powstaną nowe budynki przeznaczone do obsługi przesyłek pocztowych i towarowych. (GW36)

**10.02:** jednym z warunków sprawnego przewożenia pasażerów tramwajami jest dostosowanie rozkładu jazdy wozów na poszczególnych liniach do rzeczywistych potrzeb ludności. Wiele dzielnic Gdańska ciągle rozbudowuje się, zwiększa się ilość domów mieszkalnych, a tym samym i liczba ludności. Powstają również nowe zakłady pracy i instytucje, które zatrudniają setki i tysiące osób. Dlatego też rozkłady kursowania tramwajów miejskich powinny być corocznie poddawane korekcji. W Gdańsku jednak tak nie jest. Rozkłady jazdy tramwajów, opracowane przez MZK GG w latach ubiegłych są ważne w dalszym ciągu. Kierownictwo MZK GG nie zadaje

sobie trudu skontaktowania się z terenem i poznania potrzeb poszczególnych dzielnic. Jednym z przykładów takiego niewłaściwego podejścia do tych spraw jest przestarzały rozkład jazdy wozów na linii Nr 8. Tramwaje na tej linii od paru lat kursują bez zmian co 9 minut, mimo iż na trasie zaszły bardzo wielkie zmiany. We Wrzeszczu Północnym, przy ul. Kościuszki i Kilińskiego, skąd linia bierze początek, na miejscu wypalonych murów powstało wielkie osiedle robotnicze. W nowych domach zamieszkały tysiące ludzi, którzy pracują w różnych dzielnicach miasta. Na drugim krańcu linii, na przystanku przy ul. Łąkowej, powstał oddział szpitala Akademii Medycznej, wraz z licznymi laboratoriami i pracowniami. Wzdłuż trasy znajduje się wiele zakładów produkcyjnych, jak Fabryka Wyrobów Metalowych, ZOB „Daimon”, fabryka futrzarska i inne, w których liczba pracujących znacznie powiększyła się. Nowopowstała sytuacja stworzyła już od dawna konieczność zwiększenia ilości kursów tramwajowych. Przy obecnym rozkładzie tramwaje są stale przepełnione, a w godzinach rannych, w takich punktach trasy, jak ul. Rokossowskiego we Wrzeszczu i Brama Wyżynna w Gdańsku, mię można w ogóle wsiąść do wozu. Na dziesiątki listów nadsyłanych przez mieszkańców Wrzeszcza i Dolnego Gdańska, za pośrednictwem Komitetu Miejskiego PZPR i Prezydium MRN, dyrekcja MZK GG stale odpowiada, że ilość tramwajów zostanie zwiększona po uzupełnieniu taboru. Tłumaczenie się brakiem taboru nie jest w tym wypadku uzasadnione. Na niektórych przecież liniach wozy kursują często niewykorzystane w pełni. Utrzymywanie dotychczasowego rozkładu jazdy na linii Nr 8 jest nie tylko uciążliwe dla ludzi pracy, lecz również przynosi poważne straty MZK GG. Tramwaje, na skutek ich przeciążenia, ulegają ciągłym awariom. Niejednokrotnie przy tym zdarza się, że zahamowanie ruchu na tej linii wstrzymuje komunikację między Wrzeszczem a Śródmieściem Gdańska już w godzinach rannych. Poza tym „ósemki” kursują nieraz, szczególnie w godzinach rannych „stadami”. Mieszkańcy ul. Kościuszki i przyległych przyzwyczaili się już do tego, że między godz. 7.30 a 8.30 na końcowym przystanku przy lotnisku trzeba czekać na przybycie tramwaju do pół godziny. Wówczas zjawiają się często naraz trzy lub cztery wozy. Winę za to ponosi personel tramwajów, który nie przestrzega ściśle rozkładu jazdy. Dyrekcja MZK GG powinna poważnie zastanowić się nad sposobami usprawnienia komunikacji na linii tramwajowej Lotnisko – Łąkowa. (GW40)

**10.02:** w dniu wczorajszym w Warsztatach MZK GG we Wrzeszczu otworzyło ósmą z kolei w trójmieście zakładową PKO. Otwarcie nowej placówki odbyło się przy licznej udziale załogi robotniczej. Przewodniczący Rady Zakładowej MZK GG tow. Fr. Kowalewski podkreślił wielkie znaczenie systematycznej akcji oszczędnościowej dla budżetów rodzinnych i gospodarki krajowej, po czym kierownik gdańskiej ekspozytury PKO ob. Roman Jakubowicz omówił cele i zadania fabrycznych placówek PKO. Przemawiający następnie przewodnik pracy Franciszek Stobba zwrócił się do robotników i pracowników MZK GG z wezwaniem systematycznego oszczędzania. Agencja czynna jest codziennie bez przerwy od godz. 8 do 12. Funkcję kasjera pełni kierownik placówki inkasowej Roman Kierzkowski. (GW40)

**11.02:** w Prezydium WRN odbyła w tych dniach narada w sprawie zmiany godzin rozpoczęcia pracy i nauki w trójmieście. W naradzie wzięli udział przedstawiciele większych przedsiębiorstw i instytucji oraz zakładów naukowych i szkół. Potrzebę zróżniczkowania godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy i nauki uzasadnił przedstawiciel MZK GG dyr. Bratkowski. MZK GG zdolne są przewieźć posiadany obecnie tabor, w czasie największego nasilenia ruchu ok. 4 200 osób, podczas gdy ilość pasażerów wynosi około 7 000. Na skutek powstającego w związku z tym przeciążenia wozów ulegają one częstym awariom. Tak np. z ogólnej liczby 207 wozów tramwajowych, które załoga MZK GG odbudowała z wraków ponemieckich jest w tej chwili zdolnych do użytku 116, reszta zaś bądź została wycofana z ruchu, bądź też znajduje się w remoncie. Jeśli chodzi o autobusy, to z posiadanych poprzednio 50 wozów i 10 przyczep zdolnych do ruchu jest obecnie tylko 25. Z trolleybusów, których było 49 motorowych i 7 przyczep, w ruchu znajduje się w tej chwili tylko 23. Odpowiednie rozplanowanie i rozłożenie nasilenia ruchu w godzinach rannych i popołudniowych przyczyni się zdaniem kierownictwa MZK GG do znacznego odciążenia wozów zapobiegnie dalszemu niszczeniu taboru i usprawni komunikację. W dyskusji zebrani podzielili ten pogląd i ustalili w ogólnych zarysach o jakiej porze mają się rozpoczynać zajęcia w poszczególnych instytucjach i szkołach. Opracowany plan zostanie przedstawiony do zatwierdzenia Prezydium WRN, a po zatwierdzeniu zostanie szybko wprowadzony w życie.

**15.02:** ze względu na bezpieczeństwo ruchu Dyrekcja MZK GG zmieniła we Wrzeszczu miejsce przystanku autobusowego linii A. Przystanek ten z rogu ul. Grunwaldzkiej i Jaśkowej Doliny przeniesiono na róg ul. Grunwaldzkiej i Partyzantów, naprzeciw biura inkasowego MZK GG.

**20.02:** z końcem grudnia 1950 roku zakończono budowę linii elektrycznej na odcinku Gdańsk – Nowy Port. W styczniu br. DOKP Gdańsk przystąpiła do nowej roboty, która jest pierwszym krokiem rozwiązania sprawy

szybkiej i wygodnej komunikacji trójmiasta: przystąpiono mianowicie do budowy nowego odcinka kolei elektrycznej Gdańsk – Wrzeszcz – Oliwa – Sopot. Robota – jak zaobserwować można – szybko posuwa się naprzód na odcinku Oliwa – Sopot. Budowa nowego odcinka kolei elektrycznej Gdańsk – Sopot wymaga zlikwidowania drobnych przeszkód, jakimi m. in. są przyległe do torów ogrody. Właściciele ich, przeważnie kolejarze, krzątają się obecnie przy wykopywaniu krzaków i drzew owocowych.

**20.02:** spod wysokiego czoła patrzą rozumne oczy. Energiczna i młoda twarz Macieja Gwiazdy – naczelnika wydziału trolleybusów i autobusów MZK GG budzi zaufanie i jedna mu od razu przyjaciół. Liczący zaledwie 32 lata kierownik tak odpowiedzialnej placówki pracuje w MZK GG już od 1946 roku – bez przerwy. Z mechanika w 1949 roku awansował na naczelnika trakcji pojazdów ogumionych i – według opinii czynników miarodajnych – dobrze wywiązuje się z powierzonego mu zadania. Tłumaczy się lekko zakłopotany naszą prośbą, aby opowiedział coś o swoim życiu i pracy. Wyjeżdżam teraz po autobusy dla Gdyni. Chociaż w kilku słowach postaram się odtworzyć znaczenie pracy, która pochłania mnie bez reszty i którą pragnę w dalszym ciągu doskonalić. Zapisuję się do szkoły inżynierskiej od nowego roku akademickiego, gdyż mam za sobą dwa lata studiów na Politechnice Gdańskiej. Czy potrafi pan pogodzić pracę ze studiami? – pytam, patrząc z rosnącym zainteresowaniem na energiczną twarz młodego naczelnika. Przyznaję, że jestem zaabsorbowany pracą zawodową od rana do wieczora – uśmiecha się ob. Gwiazda. Moja żona nie może przyzwyczaić się do tego, że byłem gościem w domu. Najpierw się złościła później martwiła, że nie ma mnie w domu – ale za to teraz wita mnie z radością, bo wie, że nie marnuję czasu. Kiedy zetknął się pan z mechaniką? – pytam. Od małego berbecia kręciłem się po garażach. U ojca rzemieślnika zapoznałem się z narzędziami. Matka – wieloletnia kasjerka w komunikacji miejskiej, zabierała mnie często ze sobą do pracy. Pełtałem się całymi godzinami w garażach wśród monterów i instruktorów, bo od dziecka coś mnie dziwnie ciągnęło do maszyn – zwierza się ob. Gwiazda. Instruktorzy techniczni, jak Kurowski czy Lotkowski, którzy dotychczas pracują w MZK GG, pamiętają te moje dziecięce pasje. No i został pan technikiem? Tak. Po skończeniu gimnazjum uczęszczałem na Politechnikę Gdańską i zacząłem pracować jako monter, a wreszcie jako instruktor. Moją ulubioną pracę przerwała wojna, w czasie której hitlerowcy zapędzili mnie do Stutthofu, skąd po wyzwoleniu wróciłem do Gdyni. Już od 1946 roku zacząłem pracować w MZK GG. Mocno związałem się ze swoim warsztatem pracy. Teraz myślę tylko o tym, jak pogłębić swą wiedzę, aby sprostać nałożonym na mnie obowiązkom i wykonać zaplanowaną robotę. Nie rozumiem takich pracowników – dorzuca porywczo ob. Gwiazda – którzy choć są nieraz zdolnymi fachowcami nie mogą nigdzie zagrześć dłużej miejsca i wędrują od fabryki do fabryki. Właściwie ludzie tacy nigdy nie potrafią dać ze siebie wszystkiego, co mogą. Nie związani ściśle z zakładem pracy, z konieczności darzą go mniejszym zainteresowaniem, gdyż nie biorą udziału w długofalowym planowaniu w rozwoju zakładu. Przecież dziś każdy pracownik w Polsce Ludowej jest współwłaścicielem zakładu pracy. Walczy nie tylko o swój dobrobyt, ale i o lepszą przyszłość dla swych dzieci, o prawo do pracy w pokoju. W jaki sposób należałoby takich „latających pracowników” związać ściśle z zakładem pracy? Co z nimi zrobić? Według mego zdania, dużo do powiedzenia w tej sprawie mają Rady Zakładowe, referenci socjalni i Związki Zawodowe. Pouczać, tłumaczyć, wychowywać i starać się o usunięcie drobnych nieraz braków i niedociągnięć w fabryce. Taka polityka doprowadzi do zahamowania płynności kadr, która bardzo przeszkadza w wykonaniu planów produkcyjnych. Podobno otrzymał pan za wydajną pracę książeczkę oszczędnościową przodownika pracy? – wtrącam. To prawda – stwierdza z zadowoleniem ob. Gwiazda. Przydała mi się ta premia: jadę na wczasy do Szklarskiej Poręby. A przecież wypada coś przywieźć z urlopu moim małym – Baśce i Krysi.



Maciej Gwiazda

**21.02:** w Sobotę Żegluga Przybrzeżna otwiera wodną linię komunikacyjną pomiędzy Dworcem Morskim, Oksywem i Pagedem. Na linii tej będzie kursować statek „Irena”, który przeszedł obecnie kapitalny remont. Czas kursowania statku przewidziany jest od godz. 6 do 21. Otwarcie linii skróci drogę robotnikom z Oksywia i Obłuża, zdążającym do roboty na ranną i południową zmianę.

**24.02:** dotychczasowe MZK GG na mocy decyzji Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku (Dz.U.WRN Nr 5 z dnia 01.03.1951 r.) zostało uznane za przedsiębiorstwo państwowe, otrzymując nazwę Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia (WPK GG) będące odąd nową nazwą zakładu. (MG)

**25.02:** w tych dniach Prezydium WRN przejęło pod swój zarząd Miejskie Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia, które otrzymały w związku z tym nazwę: „Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, Gdańsk-Gdynia”. Komunikacja autobusowa w trójmieście ulegnie w najbliższym czasie dalszemu polepszeniu. Przedsiębiorstwo otrzymało obecnie 8 nowych autobusów produkcji węgierskiej, które będą kursować na linii Gdańsk – Sopot oraz na liniach bocznych w Gdańsku i Gdyni. (GW55)

**25.02:** w przeciwieństwie do Łodzi, Krakowa i Bydgoszczy, gdzie po wypędzeniu okupantów miejscowe MZK niemal natychmiast mogły wznowić swą działalność – zarządy miejskie Gdańska, Sopotu i Gdyni stanęły wówczas wobec szeregu nierozwiązanych, zdawałoby się zadań. Przede wszystkim należało odbudować zniszczone tory tramwajowe i sieć elektryczną, która prawie zupełnie przestała istnieć. Zajezdnie były niemal w gruzach; wagony tramwajowe oraz trolleybusy pozornie nadawały się tylko na złom, gdyż „zapobiegliwi” szabrownicy zdążyli z unieruchomionych trolleybusów powymontować nawet silniki i zabrać ogumienie. W czerwcu i w lipcu 1945 roku jedynie kilka poniemieckich autobusów nieregularnie kursowało pomiędzy Gdańskiem a Gdynią. Ale już w maju tegoż roku, tj. zaledwie w miesiąc po Wyzwoleniu rozpoczęto pracę nad uruchamianiem pierwszej linii tramwajowej, na razie jednotorowej, od Bramy Oliwskiej w Gdańsku do wiaduktu między Wrzeszczem, a Oliwą. Ruch na tej linii rozpoczęto 28 czerwca 1945 roku. Po 5 i pół latach, 31 grudnia 1950 roku MZK GG utrzymują 10 linii tramwajowych o łącznej długości 72 km, 4 linie trolleybusowe długości 36 km i 8 linii autobusowych długości 62 km. W porównaniu ze stanem przedwojennym, utworzone w roku 1946 MZK GG prześcignęły zarówno pruski, jak i „wolnomiejski” Gdańsk wraz z Sopotem, gdyż władze kajzera, wolnego miasta i władze hitlerowskie w ciągu 40 lat istnienia Danziger Elektrische Strassenbahn (1905-45) nie potrafiły się zdobyć na budowę linii z Oliwy do Sopotu czego polskie przedsiębiorstwo komunikacyjne dokonało już 10 listopada 1946 roku (*29 października*), zaledwie w półtora roku po zakończeniu działań wojennych. Również na obszarze Gdyni uruchomiono szereg nowych linii, mianowicie 2 linie do Małego Kacka (najgęściej zaludnionej dzielnicy robotniczej) i do Cisowej. Linie te zelektryfikowano, wprowadzając trolleybusy zamiast autobusów, znacznie tańsze w eksploatacji i pokonujące z łatwością wzniesienia, dochodzące nawet do 20 stopni. Jak dobrze MZK GG spełniały w roku 1950 swe ciężkie obowiązki dowodzi fakt, że w roku ubiegłym tabor MZK GG przebył 14 mln. km, tj. wstęgę, mogącą opasać 350 razy kulę ziemską! Tabor ten przewiózł na tej przestrzeni 80 mln. osób. Tę olbrzymią ilość pasażerów należało nieraz przerzucać na dystans 52 km od Cisowej po Stoki za Orunią. Ze względu na wielkie odległości wprowadzono na Wybrzeżu taryfę strefową, a nie jednolitą (jak w wielu miastach Polski, m. in. w Warszawie), dzięki czemu, jak również dzięki obsadzeniu wozów dwoma konduktorami i energicznej kontroli, liczba „gapiarzy” spadła do minimum, a budżet po raz pierwszy po wojnie zrównoważono, uwzględniając również w szerokiej mierze amortyzację i duże inwestycje. Ostatnio zakupiono kilkanaście nowych autobusów włoskich i węgierskich, wymieniono stare, zniszczone szyny, gruntownie przebudowano i wzmocniono torowiska wraz ze skrzynkami odwadniającymi, których poprzedni właściciele – kapitaliści niemieccy – po prostu „zapominali” umieszczać. W miarę możliwości starano się tabor sprowadzić „do wspólnego mianownika”, gdyż wozy tramwajowe należą do 23 różnych „rodzin”. Wśród nich tylko 5 beniaminków liczy sobie po 15 wiosen, reszta zaś – to stateczni „panowie w średnim wieku” i dziadkowie w wieku 48 lub nawet 70 lat. Pokażną ich liczbę „ciągnęły ongiś po 2 lub 3... konie. Trolleybusy zalicza się „tylko” do 9 typów, a autobusy do 16. Otóż tramwaje poddano „kuracji Woronowa”, wymieniając im stopniowo silniki. Aby zwiększyć prędkość handlową, częstotliwość ruchu i zdolność przewozową, zaczęto stopniowo usuwać z „antycznych” wozów przedpotopowe motory o mocy zaledwie 29 KW, zaopatrując je w nowoczesne silniki o mocy np. 65-70 KW, co pozwala nawet owym antykom ciągnąć dwie przyczepki. Ze starych wraków wymontowano lub niemal całkowicie odbudowano 20 wozów tramwajowych, przy czym nie przerywano remontów kapitalnych, średnich i małych oraz napraw zapobiegających. Znakomicie powiodła się również odbudowa, przebudowa i rozbudowa warsztatów i zajezdni, co nie tylko umożliwiło remonty kapitalne, lecz pozwoliło na gruntowną odbudowę 2 wagonów silnikowych, ofiarowanych w styczniu 1950 roku Warszawie z okazji miesiąca odbudowy Stolicy. Wobec dobrych rezultatów osiągniętych przez kierownictwo i załogę przedsiębiorstwa nie dziwi fakt, że roczny plan gospodarczy wykonano w 116 procentach, przy czym nadwyżka pozwoliła na podwyższenie świadczeń socjalnych. Wszyscy pracownicy służby ruchu, którym to przysługiwało na mocy umowy zbiorowej, otrzymali kożuchy, ciepłe futrzane lub watowane spodnie, buty filcowe i ciepłe czapki.

**1.03:** z dniem 1 marca zlikwidowane zostaną przystanki tramwajowe we Wrzeszczu na ul. Grunwaldzkiej – róg Sobótki i Libermana (w obu kierunkach). Przystanki te umieszczone były w ten sposób, że pasażerowie wysiadający i wsiadający do tramwajów narażeni byli na niebezpieczeństwo. Z tego względu władze zdecydowały skasowanie przystanków.

**4.03:** uroczysta inauguracja połączenia koleją elektryczną na trasie Gdańsk Główny – Nowy Port, rozpoczęcie planowego ruchu pociągów elektrycznych na linii Gdańsk Gł. – Nowy Port.

**6.03:** na drugiej w tym roku sesji Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku, która odbyła się 6 bm. w Ratuszu Staromiejskim, rozpatrzono dwa szczególnie ważne zagadnienia: sprawę dróg i komunikacji Gdańska oraz zagadnienie walki z analfabetyzmem. Ulice, oraz tabor komunikacyjny w Gdańsku, bezpośrednio po wyzwoleniu, znajdowały się w opłakanym stanie. Przyczyną dewastacji urządzeń komunikacyjnych były nie tylko działania wojenne, lecz również rabunkowa gospodarka okupanta, który eksploatował do granic ostateczności tory i tabor tramwajowy, nie dbając o normalną konserwację nawierzchni ulic. Trudności te i zniszczenia pokonał w stosunkowo krótkim czasie robotnik polski, świadomy, iż odbudowuje własne państwo – Polskę Ludową, świadomy, że każdy wysiłek przyczynia się do podniesienia warunków bytu narodu polskiego, do wzbogacania Ojczyzny. W roku 1945 łączna długość linii tramwajowych wynosiła około 33 km, a tabor znajdował się w stanie prawie nieużytecznym. Obecnie kursuje już przeciętnie około 180 jednostek komunikacyjnych. Powstały również 3 nowe linie autobusowe, łączące śródmieście z Wisłoujściem, Chełmem i Suchaninem. Po oswobodzeniu Gdańska w 1945 r, zniszczonych było 75% mostów. Do roku 1949 odbudowano 68% ogólnej ich ilości. Powstały mosty: Błędnik, Zielony, Stągiewny i Siennicki, Nowoświecki i Zawodników. Zasypano 4000 m sześć. rowów przeciwpancernych, rozebrano 2000 m sześć. barykad, usunięto 38.860 m sześć. gruzu z jezdni i chodników, a w związku z poszerzaniem ul. Grunwaldzkiej dokonano 878.798 m sześć. wyburzeń zniszczonych domów. Zajęto się również odbudową i przebudową nawierzchni ulic. Na szczególną uwagę zasługuje obecnie dalsza budowa arterii komunikacyjnej Gdańsk – Gdynia, oraz odbudowa ulicy Gdańskiej i Chrobrego, będących najkrótszym połączeniem Wrzeszcza z Nowym Portem przez Brzeźno. Oświetlenie ulic w Gdańsku jest jeszcze niedostateczne. Do roku 1950 powstało 1299 punktów świetlnych elektrycznych i 1099 gazowych. Obecnie Gdańsk posiada ogółem około 2400 punktów świetlnych, powinno zaś ich być 6600. Jak widzimy z tego zestawienia zagadnienie oświetlenia miasta jest jednym z najbardziej palących zagadnień, stojących przed MRN. Plan 6-letni postawił przed Gdańskiem wiele poważnych zadań w dziedzinie dróg i komunikacji. Gdańsk, w zrozumieniu potrzeb ludzi pracy, rozpoczął z prawdziwym entuzjazmem realizację tych zadań. W dziedzinie komunikacji Plan 6-letni przewiduje: 1) wprowadzenie 45 nowych jednostek taboru tramwajowego i 26 jednostek taboru autobusowego, 2) wybudowanie i uruchomienie 11 nowych linii, 3) wybudowanie centralnej podstacji prostowniczej, 4) przerzucenie linii tramwajowej na trasie Gdańsk – Gdynia na osobne torowiska. Projektuje się następujące linie tramwajowe: 1) połączenie linii tramwajowej Nr 5 z linią Nr 7 we Wrzeszczu, 2) budowę linii tramwajowej wzdłuż ulicy Batalionów Chłopskich, 3) przesunięcie centralnej pętli tramwajowej z Placu Węglowego do Białej Wieży, 4) budowę linii Nr 8 od przyszłej pętli – przez ulicę Toruńską – do zajezdni na Łąkowej, 5) budowę pętli przy warsztatach Przeróbka (Trojan), 6) budowę drugiego toru do Nowego Portu przez Brzeźno, 7) budowę drugiego toru do Siedlec. Z linii autobusowych powstaną: 1) Brętowo – Wrzeszcz z połączeniem z linią tramwajową Nr 5, 2) Wrzeszcz ul. Sobieskiego – Dolinka z ewentualnym połączeniem z linią autobusową śródmieście – Suchanino. Uruchomienie podmiejskiej kolei elektrycznej śródmieście – Nowy Port (dnia 4.III br.) oraz Gdynia – Sopot w roku 1952, znacznie zaspokoi potrzeby komunikacyjne Gdańska i odciążą tabor miejski. Powstaną nowe drogi i mosty. W Planie 6-letnim projektuje się odbudowę zniszczonych nawierzchni smołowych i smołobetonowych, przebudowę istniejących nawierzchni tłuczniowych na nawierzchnie ulepszone, wzmocnienie dojazdowych dróg do portu i większych ośrodków przemysłowych oraz budowę nowych chodników w dzielnicach mieszkalnych i osiedlach robotniczych. A oto ważniejsze inwestycje: W roku 1951 – odbudowa zwodzonego przęsła mostu Siennickiego. W roku 1952 – urządzenie pl. Gen. Sikorskiego i odbudowa mostu przy ul. Toruńskiej. W roku 1953 – rozpoczęcie budowy mostu Nowoświeckiego, trasy W-Z, mostów na tej trasie i rozpoczęcie budowy mostu Białowieskiego. W roku 1954 – dalszy ciąg budowy trasy W-Z, ukończenie dwóch mostów na tej trasie, oraz mostów Nowoświeckiego i Białowieskiego. Odbudowa mostu Stągiewnego. W roku 1955 – dalszy ciąg trasy W-Z i odbudowa mostów Obrońców Poczty Polskiej i Śluzy Kamiennej. W Planie 6-letnim projektowane jest również całkowite ukończenie arterii komunikacyjnej Gdańsk-Gdynia. Na okres nadchodzący planuje się również założenie nowych punktów świetlnych w dzielnicach robotniczych oraz oświetlenie najważniejszych szlaków komunikacyjnych. W bieżącym roku powstanie około 500 nowych punktów świetlnych.



**7.03:** w dniu wczorajszym odbyła się w Gdańsku druga w br. sesja Miejskiej Rady Narodowej, na której zatwierdzono 6-letni plan rozbudowy komunikacji miejskiej. Z przyznaných funduszy wybuduje się 11 linii tramwajowych i uruchomi się 2 linie autobusowe. Tabor Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk-Gdynia powiększy się o 45 nowych wozów tramwajowych i 26 autobusów. Plan rozbudowy sieci komunikacyjnej przewiduje m.in. połączenie linii tramwajowej nr 5 z linią nr 7 we Wrzeszczu, budowę nowego torowiska wzdłuż ul. Batalionów Chłopskich w Dolnym Gdańsku oraz nowej pętli tramwajowej i nowego torowiska dla linii nr 8. Plac Węglowy zostanie połączony linią tramwajową z tzw. Białą Wieżą przy Prezydium WRN. Poza tym planuje się budowę pętli przy Warsztatach PKP na Przeróbce oraz drugiego toru tramwajowego do Nowego Portu, przez Brzeźno. Również na Siedlcach zostanie ułożony drugi tor. Nowe linie autobusowe połączą Wrzeszcz z Brentowem i śródmieście z Suchaninem. Wraz z rozbudową sieci linii tramwajowych i autobusowych prowadzona będzie budowa nowych ulic i mostów. W roku bież. WPK GG uruchomi dwie linie autobusowe, zbuduje torowisko w Brzeźnie i ułoży nowy tor na odcinku drogi państwowej nr 1 przy ul. Grunwaldzkiej. (GW65)

**8.03:** w dniu 6 bm. Odbyła się w Gdańsku druga w br. plenarna sesja MRN. Na porządku dziennym obrad stała, jako najważniejsze zagadnienie, sprawa rozbudowy komunikacji miejskiej. Zagadnienia usprawnienia komunikacji miejskiej wywołały ożywioną dyskusję, na skutek pominięcia w planie potrzeb niektórych dzielnic robotniczych. Plan rozbudowy sieci linii tramwajowych nie uwzględnia m.in. tempa rozwoju osiedla robotniczego we Wrzeszczu Północnym oraz potrzeb mieszkańców Górek Zachodnich. Do niedawna, martwe, wypalone mury przy ul. Kilińskiego i Kościuszki we Wrzeszczu zamieniły się ostatnio w jasne bloki mieszkalne. W osiedlu zamieszkały tysiące rodzin robotniczych, których członkowie pracują w różnych zakładach rozrzuconych po całym mieście. Usprawnienie dojazdu do pracy dla dorosłej ludności osiedla i młodzieży do szkół, jest sprawą palącą. Mimo to plan rozbudowy sieci komunikacyjnej nie przewiduje w najbliższym czasie ani budowy linii tramwajowej, ani uruchomienia autobusów, któreby połączyły ulicę Kilińskiego i Kościuszki z końcowym przystankiem nr 8. Pominięcie potrzeb tego osiedla stanowi wyraźną lukę w planie. Projekt uruchomienia w końcu Planu 6-letniego linii trolleybusowej jest zbyt odległy, gdy potrzeby narastają z dnia na dzień. Radny Zimny i inni słusznie więc domagali się rozwiązania sprawy w najbliższym czasie. Wielka dzielnica robotnicza powinna mieć dobre i szybkie połączenie komunikacyjne z zakładami pracy. Sprawę połączenia Górek Zachodnich ze śródmieściem omówił radny Szypułka. W osiedlu tym mieszkają rybacy i robotnicy różnych przedsiębiorstw. Setki dzieci uczęszczają do szkół w Dolnym Gdańsku. Tak dorośli, jak i młodzież muszą chodzić 5 kilometrów do najbliższego przystanku tramwajowego. Co prawda istnieje komunikacja wodna, która łączy Górki Zachodnie ze śródmieściem, nie rozwiązuje ona jednak sprawy. Wniosek radnego Szypułka by wprowadzić choćby po dwa kursy autobusowe rano i po południu jest niewątpliwie uzasadniony i powinien być uwzględniony przez Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia. Uruchomienie autobusu na trasie Górki Zachodnie – tramwaj nr 9 ułatwi mieszkańcom osiedla dojazd do pracy. Przedstawiony plan nie uwzględnia również potrzeby bezpośredniego połączenia Nowego Portu z Wisłoujściem. Co prawda w ub. r. została tutaj uruchomiona linia autobusowa, łącząca Dworzec Główny z Wisłoujściem, linia ta jednak jest okólna, a mieszkańcy Wisłoujścia, którzy pracują w Nowym Porcie, muszą jechać autobusem, a następnie tramwajem nr 3. Droga jest zbyt długa i uciążliwa. Radny dr. Rychard zgłosił wniosek połączenia Nowego Portu z Wisłoujściem drogą wodną kanałami. Wniosek ten powinien być rozpatrzony przez komisję komunikacyjną MRN. W Planie 6-letnim w Gdańsku zostanie zbudowanych ok. 32 km nowych ulic i kilka mostów. Z tego w roku bieżącym przewidziano budowę ok. 6 km ulic. Jak wynika z przedstawionego planu większość nowych ulic zostanie wybudowana w śródmieściu i dzielnicach położonych bliżej centrum Gdańska. Dlatego też radny Korwel zgłosił wniosek, aby przy realizacji planu wydział komunikacyjny MRN wziął pod uwagę konieczność budowy nawierzchni w takich dzielnicach jak kolonia Żeńce, Łęgi i Chełm. Obecnie w osiedlach tych stan dróg jest fatalny. W okresie wiosennym i jesiennym przebycie nawet najmniejszej odległości stanowi poważny problem. Przebieg dyskusji nad planem rozbudowy sieci komunikacyjnej i dróg w Gdańsku, dowodzi, że komisja komunikacyjna MRN opracowując plan, nie uwzględniła należycie potrzeb wszystkich dzielnic i nie wzięła pod uwagę tempa ich rozwoju. Ujawnione w dyskusji braki planu powinny być naprawione. W dalszej swej działalności komisja powinna nawiązać ściślejszą łączność z załogami robotniczymi i utworzyć wokół siebie aktyw społeczny. Dopomoże on poznać potrzeby miasta i prawidłowo rozwiązywać problemy komunikacyjne Gdańska. (GW66)

**15.03:** nowy rozkład jazdy pociągów na linii Gdańsk Główny – Nowy Port

**Rozkład jazdy pociągów elektrycznych na linii Gdańsk Główny - Gdańsk - Nowy Port**

Rozkład obowiązuje od dnia 15 bm.

PRZYJAZD		ODJAZD	
godz.	R	godz.	R
5,28	R	4,57	R
6,01	R	5,30	R
6,34		6,03	
7,07		6,36	
7,40		7,09	
8,13		7,42	
8,47		8,16	
10,59		10,28	
13,42 **		13,13 **	
14,19 R		13,48 R	
15,05 R		14,21 R	
15,45		15,14	
16,18 R		15,47 R	
16,49		16,29	
17,27 R		16,56 R	
18,34 R		18,03 R	
19,40		19,09	
21,52		21,21	
23,32		22,29	

UWAGI: R) kursuje w dni robocze.  
\*\*) Kursuje tylko w sobotę.

**19.03:** pasażerowie gdańskich tramwajów zauważyli w ostatnich dniach znaczne polepszenie ruchu tramwajowego. Do usprawnienia ruchu przyczyniła się przede wszystkim załoga Zakładów Budowy Maszyn. Socjalistyczna postawa tych robotników i zrozumienie potrzeb świata pracy na Wybrzeżu sprawiły, że robotnicy zakładu przyspieszyli wykonanie kół zębatach dla gdańskich wozów tramwajowych o całe 20 dni. Wykonanie tych kół w rekordowo krótkim czasie umożliwiło dyrekcji MZK GG włączenie do ruchu 8 nowych wozów tramwajowych. Nie mniejsze zrozumienie i wkład pracy wykazała również załoga warsztatów mechanicznych i zajezdni MZK GG w Gdańsku, która przez szybki montaż i przeprowadzenie prac renowacyjnych wozów powiększyła park tramwajowy. Nowe wozy silnikowe kursują na najbardziej obciążonej linii nr 8 w Gdańsku. Przewóz ludzi pracy w godzinach szczytowego nasilenia ruchu odbywa się nie jak dotychczas 9, lecz 13 wozami.

**21.03:** mieszkańcy osiedla robotniczego Siedlce dotkliwie odczuwają brak dostatecznej ilości wozów tramwajowych na linii Nr 10 w godzinach rannych i popołudniowych. Na trasie tej wciąż jeszcze kursują pojedyncze wozy. Robotnicy śpieszący do pracy często nie są w stanie dostać się do przepełnionych wagonów. Stan taki utrudnia również pracę konduktorom, którzy niejednokrotnie nie są w stanie zainkasować od pasażerów należności za przejazd co naraża na straty WPK GG. Uruchomienie wozów przyczepnych usunęłoby tę bolączkę. (GW79)

**24-26.03:** dziś w sobotę 24 bm. tramwaje, trolleybusy i autobusy zjeżdżać będą do zajezdni od godz. 20. Komunikacja autobusowa na linii Gdańsk – Gdynia będzie utrzymana normalnie. W niedzielę, 25 bm. wszystkie środki lokomocji będą kursowały ze zmniejszoną częstotliwością od godziny 7:30 do 14. Po godzinie 14 komunikacja normalna. Komunikacja nocna z dnia 24 na 25 bm. (z soboty na niedzielę) zostaje wstrzymana. W nocy z dnia 25 na 26 bm. wozy nocne będą kursowały normalnie. W poniedziałek 26 bm. wszystkie środki lokomocji kursują normalnie, jak w każdą niedzielę. (GW82)

**27.03:** jak informuje Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni, już w roku bieżącym zostaną przeprowadzone prace przy przebudowie ulicy Warszawskiej. Ulica ta na odcinku od ul. Nowogrodzkiej do ul. Czerwonych Kosynierów nie spełnia swego zadania i nie powoduje odciążenia dużego ruchu kołowego na ul. Czerwonych Kosynierów. Przeprowadzenie prac spowoduje likwidację „korka” komunikacyjnego w tej części Gdyni.

**1.04:** na odcinku Gdańsk – Sopot wre gorączkowa praca. Robotnicy rozładują wagony ze żwirem, kamieniami, cegłą, szynami kolejowymi i podkładami. Wśród robotników widać liczne kobiety, zatrudnione przy budowie nasypów i wyrównywaniu terenu. Szczególne zainteresowanie podróżnych, przyglądających się z okien wagonów, wzbudzają roboty betonowe przy budowie przejazdów kolejowych. Buduje się ich kila po to, by uniknąć krzyżowania się torów z drogami. Na odcinku Sopot – Orłowo postawiono już wzdłuż torów wielkie słupy do sieci wysokiego napięcia. Budowa nowej pary torów kolejowych na tym odcinku jest sprawą największej wagi, gdyż w ten sposób ruch pociągów elektrycznych będzie uniezależniony od ruchu osobowego dalekobieżnego i towarowego. Dzięki temu pociągi elektryczne będą mogły biec często, a nawet co 5 minut w zależności od potrzeby. Każdy pociąg elektryczny w czasie szczytowego nasilenia ruchu, a więc rano i popołudniu, przewiezie 1200-1600 pasażerów i to w warunkach o wiele wygodniejszych, aniżeli obecnie w pociągach parowych. Trakcja elektryczna, dzięki swym zaletom technicznym, t.j. dużej szybkości, szybkiemu rozruchowi i hamowaniu – umożliwi stworzenie większej ilości przystanków osobowych, niż to jest obecnie. Rozpoczęto przed kilku tygodniami roboty fundamentowe pod budowę nowego przystanku podmiejskiego we Wrzeszczu przy ul. Roosevelta (przy Teatrze Wielkim), a przed kilku dniami zaczęto prace wykopowe przy obecnym tunelu dworca we Wrzeszczu. Ponadto przewiduje się budowę przystanków na Redłowie za garażami WPK GG (dawne MZK GG), oraz w Gdyni przy św. Janie – mniej więcej u wylotu ul. Kopernika. Istniejący już dziś prowizoryczny przystanek Wrzeszcz Lotnisko zostanie przesunięty bardziej w kierunku Oliwy. Rozpatruje się także możliwość budowy

przystanku podmiejskiego przy Stoczni Gdańskiej. Ze względu na krótką odległość, dzielącą stocznię od dworca głównego w Gdańsku, przystanek ten nie jest istotnie potrzebny. Może nad tym zastanowią się poważnie władze kolejowe, by przez zbyt wielką ilość przystanków nie opóźnić przebiegów pociągów, które winny być przede wszystkim szybkie. Elektryfikacja ruchu podmiejskiego na linii Gdańsk – Gdynia szybko posuwa się naprzód. Za miesiąc do pracy staną również junacy Służby Polsce, by wspólnymi siłami, razem z kolejarzami realizować nowe pokojowe budownictwo na Wybrzeżu.

**2.04:** uruchamia się linię szczytową 0 Targ Węglowy – Jaśkowa Dolina. (P)

**2.04:** Dyrekcja Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk-Gdynia informuje, że pragnąc usprawnić komunikację między Śródmieściem Gdańska a Wrzeszczem uruchamia z dniem 2 kwietnia br. nową linię autobusową. Wozy tej linii będą kursować w godzinach największego nasilenia na trasie Targ Węglowy – przystanek przy ul. Jaśkowa Dolina. (GW86)

**3.04:** swego czasu w Prezydium MRN w Gdyni odbyło się zebranie komisji komunikacyjnej, a udziałem przedstawicieli WPK GG, na którym omówiono sprawę uruchomienia komunikacji autobusowej od dworca kolejowego w Chyloni do Pustek Cisowskich. Aby uruchomić połączenie autobusowe na tej trasie należy przed tym naprawić na przestrzeni kilometrów nawierzchnię ul. Kartuskiej. Obecny stan nawierzchni uniemożliwia kursowanie autobusów ze względu na olbrzymie wyboje. W wyniku obrad powzięto postanowienie według którego komunikacja autobusowa ma być uruchomiona dnia 1 maja br. Od powzięcia postanowienia upłynęło już parę tygodni. Na ul. Kartuskiej nadal jest pełno wyboi i nikt narazie nie myśli nawet o naprawie nawierzchni. Jeśli prace nie zostaną rozpoczęte w najbliższych dniach, to ustalony termin uruchomienia linii autobusowej nie będzie dotrzymany. (GW90)

**5.04:** jest godzina 7.45. Od strony ukazał się tramwaj Nr 7. Na przystanku przy Jaśkowej Dolinie we Wrzeszczu tłum otoczył wejście ze wszystkich stron. Konduktorka z trudem przedostaje się do wejścia i stwierdziwszy, że nikt nie wysiada oznajmia „wóz rusz, miejsc nie ma”. Nikt na to nie zwraca jednak uwagi. Z braku miejsca w wozie pasażerowie tłoczą się na stopniach, stają na buforach. Obwieszony wieńcem pasażerów tramwaj dojeżdża do ul. Morskiej. Motorowy hamuje i nagle coś trzaska. Mimo usiłowań obsługi wóz nie może ruszyć z miejsca. Trzeba czekać na pogotowie techniczne. Okazuje się, że wskutek przeciążenia pękły dwie osie w pierwszym wagonie. Wóz będzie wymagał poważnego remontu i zostanie wycofany z linii co najmniej na parę dni. Przy Bramie Wyżynnej w Gdańsku o godz. 16 powstał korek. Przeciążony tramwaj nr 8 zatarasował drogę „szóstce” zdążającej do Oruni i „dziewiątce” jadącej w kierunku dzielnicy Stogi. Na miejsce wypadku przybyło pogotowie techniczne. Majstrowie stwierdzają, że zespół „ósemki” składający się z dwóch wielkich wozów zostanie wycofany z linii na 3 dni. Wypadki takie zdarzają się w Gdańsku bardzo często. Wskutek przeciążenia wycofuje się z ruchu po kilka wozów. Sprawia to poważne trudności w komunikacji. Kto zawinił? Mógłby ktoś powiedzieć, że jeżeli pojazdy są przepełnione to znaczy, że jest ich mało, a poza tym są to stare wozy, które łatwo ulegają zepsuciu. Oczywiście. Wozów istotnie, mamy na razie za mało. A pasażerów przybywa z każdym rokiem, a nawet miesiącem. Większość taboru stanowią odremontowane, stare wagony, ulegające łatwo uszkodzeniu. Produkcja krajowa w pierwszych latach po wojnie, przy olbrzymich potrzebach wszystkich miast, przede wszystkim Warszawy nie może na razie w pełni zaspokoić zapotrzebowania. Chociaż WPK GG wprowadza do ruchu coraz więcej nowych wozów musimy jeszcze wykorzystywać i stare gdańskie I tramwaje. To znaczy, że musimy dbać o istniejący tabor, aby utrzymać go jak najdłużej w eksploatacji. Trzeba zaznaczyć, że robotnicy warsztatowi WPK GG i załogi konduktorskie wykazują wielką ofiarność swej pracy, w walce o zapewnienie regularnej komunikacji. Aby jednak posiadany tabor mógł jak najdłużej służyć społeczeństwu nie powinien on być przeciążany ponad dopuszczalne granice. Dbać o to muszą sami pasażerowie. Podobnie jak człowiek nie może bez szkody dla zdrowia dźwigać nadmiernych ciężarów, tak samo i pojazdy mechaniczne nie wytrzymują na dłuższy okres przeciążenia. Niszczą się resory i podwozia. Jak możemy dopomóc załodze WPK GG w jej walce o zapewnienie regularnej komunikacji? Bardzo prosto – zachowując spokój. Niewątpliwie każdy z pasażerów spieszy się, czy to do domy, czy też po sprawunki. Ale czy koniecznie musimy wychodzić do tramwaju z domu w ostatniej minucie, czy nie możemy wyjść nieco wcześniej by w razie przepełnienia jadącego tramwaju móc poczekać spokojnie kilka minut na następny? Leży to w naszym własnym interesie. Szanując tabor tramwajowy zapewnimy sami sobie regularną, wygodną komunikację. (GW92)

**10.04:** Prezydium MRN w Gdyni informuje, że z chwilą otrzymania taboru trolleybusowego, co jest przewidziane w roku bieżącym, wprowadzone będą do ruchu wozy dodatkowe, kursujące w godzinach jazdy do i z pracy.

Celem umożliwienia WPK GG uruchomienia linii do Obłuża, będzie dokonana w roku bieżącym naprawa ul. Bosmańskiej i ul. Płk. Dąbka, jak również skręt na ul. Bosmańską z ul. Nasypowej.

**10.04:** załoga Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk-Gdynia czyni usilne starania o dalsze usprawnienie komunikacji miejskiej. W ostatnich dwóch tygodniach WPK GG wprowadziło do ruchu kilkanaście odremontowanych wozów tramwajowych. Ponadto, przez skasowanie niektórych zbędnych przystanków, zwiększono częstotliwość wozów na poszczególnych trasach. Dalsze usprawnienie komunikacji jak pisze nasz korespondent, ob. Henryk Pietrzak mogą spowodować sami pasażerowie, zwiększając dyscyplinę przy wsiadaniu i wysiadaniu do wozów. Wchodzenie lub wychodzenie niewłaściwymi pomostami powoduje często skupienia pasażerów, które stają się przyczyną niepotrzebnych postojów wozów. Przynosi to szczególnie dużą stratę czasu na trasach, gdzie tramwaje kursują w krótkich odstępach czasu, jak np. na odcinku Plac 1 Maja – Teatr Wybrzeże. Obsługa wozów apeluje do wszystkich pasażerów, a szczególnie do młodzieży, aby nie blokowała wejść, szybko zajmowała miejsca wewnątrz wozów i nie przeciążała ich. Pomoc pasażerów umożliwi wygodny przejazd tramwajami wszystkim mieszkańcom Gdańska. (GW97)

**18.04:** Wydział drogowy Prezydium MBK w Sopocie przyspieszył z nastaniem wiosny naprawę zaniedbanych dotychczas ulic miasta. M.in. naprawiono już ulice Morską i Majakowskiego, które poprzednio pełne były wyrw. Obecnie ulice te otrzymały nowe nawierzchnie i chodniki. Wkrótce zostaną rozpoczęte roboty remontowe na ulicach Winieckiego, Chodowieckiego, Wybickiego i innych. Będą tam zakładane chodniki betonowe lub żuźlowe oraz trwałe nawierzchnie. (GW105)

**28.04:** w dniu 30 marca br. brygada tow. Olszewskiego z warsztatów WPK GG w Gdańsku zobowiązała się na cześć 1 Maja skrócić czas odbudowy 4 wozów tramwajowych. Pierwszomajowe zobowiązanie podpisali wszyscy członkowie brygady. Odbudowa zniszczonego zupełnie wozu wymaga dużo pracy. Zanim widoczny na zdjęciu wrak zamieni się w piękny wóz upływa zazwyczaj wiele tygodni. Tym razem szybciej stuknęły młotki Walentego Sarmaka, sprawniej pracował ślusarz Józef Stencel. Dzięki lepszej organizacji i właściwemu ustawieniu ludzi zwiększono znacznie wydajność pracy i przyspieszono wykonanie zobowiązania. Przy odbudowie wyróżnili się szczególnie tow. Kazimierz Pielach i Antoni Piasecki. W dniu 1 Maja na trasę ruszą nowoodbudowane wozy nr 118, 160, 163, 164. (GW115)

**7.05:** mieszkańcy Gdyni i Sopotu pracujący w Gdańsku, względnie mieszkańcy Gdańska zatrudnieni w Gdyni i Sopocie, tracą codziennie wiele czasu na przejazdy do pracy i powrót do domu. Dwukrotny przejazd np. z Gdyni do Gdańska i z powrotem pochłania codziennie wraz z czekaniem na pociąg i dojściem do dworców, od 3 do 4 godzin. Z chwilą uruchomienia pociągów elektrycznych na tej trasie, ludzie pracy uzyskają znaczną oszczędność czasu. Przejazd będzie trwał krócej, wzrośnie częstotliwość ruchu oraz zwiększy się ilość przystanków, co z kolei ułatwi i przyspieszy dojście do miejsca pracy. Prace przy elektryfikacji trasy Gdańsk – Gdynia prowadzone są od roku. Przebudowywane są tory, buduje się nowe wiadukty, ekipy kolejarzy instalują potrzebne dla linii elektrycznej urządzenia. Najwięcej trudności sprawia elektryfikacja odcinka Gdańsk – Wrzeszcz, na którym całkowicie zmieni się układ torów. Na odcinku tym pracuje obecnie kilka grup roboczych, zatrudnionych przy poszerzaniu, tunelu dworcowego we Wrzeszczu i budowie wiaduktu na skrzyżowaniu linii Gdańsk – Nowy Port z linią Gdańsk – Gdynia, Linia ta przebiegać będzie w tym miejscu po nasypie, budowanym obecnie przez junaków. Młodzież „SP” stanęła do pracy z zapalem. Kompanie i plutony współzawodniczą między sobą. Nic też dziwnego, że nasyp rośnie w oczach. Na poszczególnych odcinkach układane są już tory. - Chłopcy uwiną się szybko - mówi kierujący robotami brygadzista Wieczkowski. - Postaramy się ukończyć pracę przed terminem. Postanowiła to młodzież, a jak wiemy, junacy zwykli dotrzymywać, swych zobowiązań. Gdy zbliżamy się do nowobudowanego wiaduktu, już z daleka słyszymy warkot betoniarki. Grupa ludzi nieustannie dowozi do niej żwir i cement. - Będziemy gotowi na czas - informuje młody brygadier tej grupy Bronisław Bulczak. - Wiemy, że na kolej elektryczną czekają tysiące robotników i pracowników trójmiasta. Przy przedłużaniu tunelu na stacji Wrzeszcz pracuje grupa robotników z kierownictwa robót drogowych PKP. Budowa fundamentów pod tunel jest już na ukończeniu. Majster Ronowski, nieustannie kontrolujący betonowanie fundamentów opowiada o wysokiej wydajności pracy załogi. - W zeszłym miesiącu wykonaliśmy 150 proc. normy. W tym miesiącu postaramy się zrobić jeszcze więcej - mówi majster. Na odcinku Wrzeszcz – Oliwa, pracują junacy z brygady, stacjonującej w Oliwie. Od kilku dni budują oni nasyp pod nowe tory. Nadchodzące wagony z piaskiem wyładowywane są w rekordowym tempie. Junacy współzawodniczą ze sobą przy wyładunku piasku z wagonów, rozrzucaniu go po nasypie i w innych pracach. Na całej trasie, począwszy od Gdańska aż do Gdyni, wre ożywiona praca. Pasażerowie jadący pociągami z zainteresowaniem przyglądają się rosnącym nasypom, wydłużającym się z dnia na

dzień torom, nowym wiaduktom. Uruchomienie komunikacji elektrycznej będzie nowym, poważnym osiągnięciem Wybrzeża w Planie 6-letnim. (GW124)

**20.05:** w związku z przeszkodami natury technicznej, komunikacja tramwajowa na odcinku Gdańsk – Wrzeszcz będzie w dniu dzisiejszym ograniczona. Wobec tego uprasza się publiczność udającą się na Festyn Pokoju i inne imprezy masowe, odbywające się na tej trasie, o wcześniejsze przybycie, ewentualnie o korzystanie z innych środków lokomocji.

**22.05:** sprawne, szybkie terminowe dostarczenie surowców do fabryk, gotowych produktów do punktów rozdzielczych i zaopatrzeniowych, stały i punktualny przewóz pracowników z miejsc zamieszkania do zakładów pracy i z powrotem – stanowią niezbędny warunek normalnego funkcjonowania organizmu gospodarczego i ważny czynnik wykonania Planu 6-letniego. Obok funkcji gospodarczych, komunikacja spełnia niezmiernie doniosłe funkcje w zakresie ułatwienia normalnego codziennego życia mieszkańców wsi i miast. Sprawna komunikacja to codzienny przewóz dzieci z domów do szkół i z powrotem, to ogromne ułatwienie i skrócenie czasu załatwiania spraw bytowych mieszkańców miast i wsi, to możliwość łatwiejszego korzystania po pracy z bibliotek, kin, teatrów przez ludność miast i wiosek, to możliwość uzyskania szybkiej pomocy lekarskiej w mieście i na wsi, to olbrzymia oszczędność czasu ludzkiego. Zagadnienie komunikacji było szeroko omawiane na ostatniej sesji Wojewódzkiej Rady Narodowej, w związku z planem i budżetem naszego województwa na rok bieżący. Sprawa transportu na obszarze województwa gdańskiego jest z uwagi na jego morski charakter oraz wielką ilość rzek i kanałów, zwłaszcza w powiecie gdańskim i elbląskim, skomplikowana. Kolej, która w ramach planu ogólnopolskiego spełnia główną rolę zarówno w transporcie towarów, jak i przewozie ludzi, nie zaspakaja w pełni lokalnych potrzeb. Dlatego bardzo poważną część zadań transportowych w roku bieżącym musi wykonać PKS, żegluga przybrzeżna i śródlądowa oraz miejskie środki komunikacji. Dzięki powiększeniu parku samochodowego, należytej organizacji pracy, racjonalnej eksploatacji taboru, przewozy PKS w roku 1951 wzrosną przeszło dwukrotnie. Powiększy się również ilość linii autobusowych i częstotliwość ruchu na poszczególnych trasach. Niezmiernie ważną sprawą w komunikacji jest konserwacja nawierzchni dróg, oraz budowa nowych twardych nawierzchni i nowych połączeń drogowych. Zgodnie z planem wojewódzkim na rok bieżący przybędzie 18,3 km nowych dróg powiatowych i gminnych o nawierzchni twardej. Poza tym zostanie odnowiona nawierzchnia dróg powiatowych na długości 49 km i 115 km dróg gminnych. Remont częściowy dróg wyniesie ogółem ponad 110.000 m<sup>2</sup> nawierzchni. Na pierwszy plan wybija się w roku bieżącym budowa nowych dróg łączących ośrodki, nie posiadające dotąd dróg bitych. Już obecnie są prowadzone prace przy budowie drogi powiatowej Sztutowo – Krynica Morska, drogi powiatowej Straszyn – Lubiewo, drogi powiatowej Grzybowo – Wdzydze oraz przy odbudowie kilku mniejszych mostów i wiaduktów. Jak ważne dla tych ośrodków są projektowane połączenia drogowe z większymi miastami możemy przekonać się na przykładzie Krynicy Morskiej. Piękna ta osada, a jednocześnie miejsce letniskowe na Mierzei Wiślanej, zamieszkała przez kilkadziesiąt rodzin rybackich nie miała dotąd połączenia kołowego z innymi osadami. Jedyne połączenie wiodło przez Zalew Wiślany. Jesienią i zimą łączność z Elblągiem czy Gdańskiem ustawała niemal zupełnie. Mieszkańcy nie mieli możliwości korzystania z rozrywek kulturalnych, utrudnione było uzyskanie pomocy lekarskiej, a nawet zaopatrzenie w artykuły pierwszej potrzeby nie było dostateczne. Wybudowanie drogi od Sztutowa do Krynicy Morskiej i obsługa tej drogi przez autobusy usunie dotychczasowe trudności. Usługi przewozowe żeglugi śródlądowej, szczególnie w rejonie delty Wisły stanowią poważną pozycję w bilansie przewozowym naszego województwa. Posiadamy wystarczającą ilość taboru pływającego do obsługi masy towarowej w tym rejonie. Jednakże trzeba stwierdzić, że jak dotąd wykorzystanie wodnych środków przewozowych jest jeszcze stanowczo za małe. Za mało korzystają z taniego transportu wodnego majątki rolne w przerzutach towarów, cegielnie i lasy. W roku bieżącym nastąpi w tej dziedzinie znaczna poprawa i masa towarowa przewieziona drogą wodną wzrośnie o 127 proc. w porównaniu z rokiem 1950. Przyniesie to poważne oszczędności i odciążą koleje oraz komunikację samochodową. Flotylla żeglugi przybrzeżnej zostanie w roku bieżącym powiększona o kilka nowych jednostek. Na szlaku Gdynia – Hel została po raz pierwszy w roku bieżącym uruchomiona całoroczna regularna komunikacja wodna do przewozu zarówno pasażerów, jak i towarów. W okresie letnim żegluga przybrzeżna zaspokoi całkowicie potrzeby turystyczne miast Wybrzeża i miejscowości letniskowych. Najpoważniejsze zadanie ma do spełnienia w roku bieżącym komunikacja miejska, zwłaszcza w trójmieście i Elblągu. Jak wielkie są te zadania świadczy fakt, że blisko 100 milionów osób, w okresie rocznym będzie korzystać z jej usług. Już w roku ubiegłym nastąpiła znaczna poprawa warunków komunikacyjnych w trójmieście. Nowa linia trolleybusowa z Gdyni do Dębowej, trzy nowe linie autobusowe w Gdańsku – na Pohulanę, Cygańską Górę i Zawisłe. Zwiększenie ilości tramwajów,

trolleybusów i autobusów – w znacznym stopniu rozwiązało problem dojazdów robotników do miejsc pracy. W roku bieżącym tabor przewozowy w trójmieście i Elblągu wzrośnie o 44 nowe jednostki. W Elblągu powstanie nowa linia tramwajowa na odcinku 2 km. Długość linii autobusowych w Gdańsku wzrośnie o 18 km przez uruchomienie nowych linii na trasie Brentowo – Nowy Port i Wrzeszcz – Cygańska Góra. Już obecnie kursuje na linii Gdańsk – Nowy Port pociąg elektryczny, rozwiązując w dużym stopniu sprawę przewozu robotników portowych. Oddanie do użytku w roku bieżącym nowej trasy Gdańsk – Gdynia (za wyjątkiem odcinka Sopotu) zwiększy w ogromnej mierze przelotowość na tej arterii komunikacyjnej i przyczyni się do wydatnej poprawy w zakresie przewozu pasażerów i towarów. Poprawa i włączenie do użytku nowych odcinków dróg, zwiększenie ilości środków lokomocji, zwiększenie ilości przelotów samochodów, trolleybusów i tramwajów, zwiększenie ilości środków lokomocji – stanowi jeden z ważnych elementów naszego planu, planu, którego głównym celem jest wzrost gospodarki narodowej i poprawa warunków bytowych mas pracujących. (GW139)

**28.05: Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, chcąc umożliwić turystom z głębi kraju dokładne zwiedzanie Gdańska, Sopotu i Gdyni, uruchomi w dniu 15 czerwca specjalną „turystyczną” linię autobusową. (GW145)**

**28.05:** nie ma chyba mieszkańca w trójmieście, nie ma turysty przyjeżdżającego z głębi kraju do nas, który nie interesowałby się żywo postępami robót przy budowie autostrady Gdańsk – Gdynia. Nic dziwnego, że budowa trasy jest częstym tematem rozmów w autobusach i trolleybusach, jadących w kierunku Gdańska czy Gdyni. Każdy niemal dzień przynosi widoczne rezultaty tych prac. Co pewien czas pojazdy kierują się na coraz to świeżo wykończone odcinki. Z wiosną roboty przy budowie trasy przybrały na sile. Największe ożywienie panuje obecnie na odcinku Sopot – Orłowo. Szczególne zainteresowanie wzbudzały roboty przy budowie potężnego wiaduktu, który ma zlikwidować niebezpieczny „zakręt śmierci” istniejący do tej pory tuż za Sopotem. Jeszcze do niedawna wiadukt otaczały oszalowania i dźwigary. Obecnie po ich zdjęciu, potężny, żelbetonowy obiekt ukazał się w całej okazałości. Przy wiadukcie widać obecnie ożywioną pracę. Tu i tam uwijają się robotnicy, wśród nich zielenią się mundury junaków „SP1”. Tuż przy wiadukcie z dwóch wielkich kotłów bucha para. To robotnicy Władysław Świerczyński i Roman Banach gotują asfalt dla nawierzchni wiaduktu. Okładają przy tym starannie kotły piaskiem, aby asfalt nie tracił temperatury. Jak widać roboty przy wiadukcie dobiegają końca. Pozostała tylko budowa nawierzchni. „Musimy się spieszyć” mówi ob. Świerczyński. „Podjęliśmy zobowiązanie, że w dniu 22 lipca w Święto Wyzwolenia, oddamy do użytku 4-kilometrowy odcinek trasy między Sopotem a Orłowem. Oczywiście wraz z wiaduktem. Zobowiązanie wykonamy.” Tego samego zdania jest spawacz Feliks Zieliński, który w tej chwili tnie żelazo na poręcze wiaduktu. Spawacz Zieliński twierdzi, że „Ta nasza piękna trasa raduje serca nas wszystkich, wszystkich ludzi Wybrzeża. Robota wielka! Robota jedna z tych, które świadczą o wielkim rozmachu i wielkich planach naszego pokojowego budownictwa w Planie 6-letnim.” Z ogromnym entuzjazmem pracują przy budowie trasy junacy z „SP”. Młody junak Karol Paliga i Herbert Karcz przyjechali aż ze Śląska. Pracują pod kierunkiem brukarza Henryka Ciemnińskiego. Z dużą już wprawą asfaltują nawierzchnię. Majster jest z ich pracy zadowolony. „Jesteśmy szczęśliwi, że przyjechaliśmy do Gdańska” mówi junak Paliga. „Uczymy się tu rzetelnej i poważnej pracy. Po wykończeniu odcinka będziemy przeżywać radość na równi z mieszkańcami trójmiasta. Świadomość, że pracą swoją przyczyniamy się do realizacji wielkich planów, które przyniosą ludności Wybrzeża poważne udogodnienia komunikacyjne, pobudza nas do jeszcze wydajniejszej pracy. Na przyczółkach wiaduktu rosną nasypy ziemi. Buduje się tu odcinki połączeniowe z trasą. W najbliższym czasie miejsca te pokryją się równą nawierzchnią. Równocześnie z robotami drogowymi postępują roboty wykończeniowe przy zakładaniu sieci trolleybusowej na odcinku Sopot – Orłowo. Już w tej chwili wykończono linię na trasie między Sopotem a miejscem siedziby brygady „SP”. **Na dzień 22 Lipca cała linia trolleybusowa będzie gotowa i w dniu tym wozy trolleybusowe pojadą już po nowej trasie.** (GW145)

**1.06:** sprawne, szybkie i bezpieczne przewożenie ludzi z miejsca zamieszkania do miejsca pracy jest w trójmieście zagadnieniem, które w pełni zostanie rozwiązane dopiero przez budowę kolei elektrycznej oraz trasę kołową Gdańsk – Gdynia. Tymi ważnymi inwestycjami Planu 6-letniego żywo interesuje się całe nasze społeczeństwo. Obserwując przebieg robót trzeba stwierdzić, że o ile prace przy budowie kolei elektrycznej szybko posuwają się naprzód, o tyle znacznie wolniej postępują prace przy budowie trasy kołowej. Trudno sobie np. wytłumaczyć dlaczego odcinek Sopot – Orłowo nie został dotychczas oddany do ruchu, mimo, iż budowa nawierzchni jest niemal na całej trasie zakończona. Czyżby drobne poprawki, dokonywane na jezdni i stawianie słupów trakcyjnych nie mogły być przeprowadzone w szybszym tempie? Czy prace te w jakikolwiek sposób przeszkadzają oddaniu do ruchu odcinka nowej szosy w pobliżu Orłowa? Wolno posuwa się również praca przy budowie

nasypu oraz wiaduktu w Sopocie. Kierownictwo robót tłumaczy to tym, że robotnicy zobowiązali się oddać most do użytku publicznego w dniu Święta Niepodległości – 22 lipca. Naszym zdaniem termin ten nie stoi wcale na przeszkodzie szybkiemu oddaniu do ruchu innych odcinków trasy. Obecnie kończy się roboty ziemne przy nasypie, po czym betoniarze i robotnicy przystąpią do betonowania podłoża z jednej i drugiej strony mostu, do brukowania mostu, jezdni oraz do stawiania słupów trakcyjnych i oświetleniowych. Bardzo ciekawym odcinkiem trasy jest ul. Grunwaldzka we Wrzeszczu. Przystąpiono tam przed kilku tygodniami do burzenia dwóch domów Nr 23 i 35. Budowa tego odcinka o długości 60 m zostanie w bieżącym wykończona, przez co zlikwiduje się istniejące tu dotąd niebezpieczeństwo dla ruchu kołowego i pieszych. Rozbiórka tych domów umożliwi ponadto szybsze wybudowanie nowego torowiska tramwajowego na odcinku od Al. Rokossowskiego do ul. Lenziona. Tory – jak wynika z dotychczasowego przebiegu prac, będą biegly między obu jezdniami podobnie jak to jest w Al. Rokossowskiego. Poważne trudności stoją przed budowniczymi trasy na odcinku od ul. Lenziona do Al. Wojska Polskiego we Wrzeszczu. Oddanie tego odcinka do użytku w grudniu br. – jak planowano – uzależnione jest od właściwego podejścia do sprawy przez ZOR. Od tego, czy ZOR będzie zwlekał z budową zastępczych mieszkań dla lokatorów domów, przewidzianych na rozbiórkę, zależy wykonanie planu. Mamy nadzieję, że ZOR sprawę tę pomyślnie załatwi.

**10.06:** z początkiem br. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne uruchomiło nową próbną linię tramwajową nr „0”, łączącą Gdańsk z Wrzeszczem. Ponieważ próby dały wynik pozytywny dyrekcja WPK GG postanowiła przekształcić z dniem 10 czerwca wspomnianą linię na stałą. Oznaczono ją nr 11. Trasa linii pozostała bez zmian. (GW159)

**15.06:** pierwsza narada wytwórcza w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie, Komunikacyjnym w roku 1951, zorganizowana dla podsumowania wyników pracy w 1950 r. i omówienia zadań na br., położyła szczególny nacisk na sprawę obniżenia kosztów własnych. Na naradzie zwrócono przede wszystkim uwagę na obniżenie kosztów nakładowych, a więc na oszczędność dla celów gospodarczych, paliwa stałego, wody i światła, telefonów i innych kosztów administracyjnych. W wyniku wysiłków całej załogi obniżono te koszty w pierwszym półroczu, w skali całego przedsiębiorstwa o 27 proc. Największe oszczędności uzyskano w Warsztatach samochodowych, następnie trolleybusowych, w dziale drogowym, w lakierni, w warsztatach mechanicznych, elektrycznych i w jezdniach tramwajowych. Poważnym wkładem w obniżkę kosztów siałą się szczegółowa kontrola zużycia materiałów, zwłaszcza reglamentowanych oraz szerokie stosowanie materiałów zastępczych. Zrozumienie, że każdy procent obniżki nakładów materiałowych, przy ilościach, jakimi operuje przedsiębiorstwo, kryje w sobie poważne kwoty, pobudziło pomysłowość racjonalizatorów w stosowaniu materiałów zastępczych. Zamiast izolatorów porcelanowych zastosowano izolatory z drzewa impregnowanego, wyeliminowano wiele części, sporządzonych z metali kolorowych i zastąpiono je innymi. Kosztowne, trudne do nabycia wkładki węglowe do pantografów trolleybusowych zastąpiono bez uszczerbku dla eksploatacji metalowymi. Przyniosło to przedsiębiorstwu oszczędności, sięgające setek tysięcy zł. Do obniżki kosztów przyczynił się także poważnie stały wzrost wydajności pracy. Nowe normy są systematycznie przekraczane. Stałym tematem narad wytwórczych, ogólnych i oddziałowych, jest również walka o jakość produkcji. Ścisła kontrola wykonania robót, ustanowienie komisji odbiorczych pozwoliło znacznie zwiększyć okresy międzynaprawcze. Np. średnia naprawa wagonu tramwajowego, wykonywana przedtem co 8 miesięcy, obecnie odbywać się będzie co dwa lata. Racjonalniej gospodarować częściami zamiennymi. W tej dziedzinie nie wyczerpano jednak jeszcze wszystkich możliwości. Braki występujące w produkcji części zapasowych, wadliwe rozprowadzanie tych części, zbyt późne i niedokładne opisy robót powodują nieraz dodatkowe zapotrzebowanie na części, które winny być z góry przygotowane. Niejednokrotnie powstaje ponadto konieczność starania się o materiały. Sytuacja taka wywołuje przestój jednostek naprawianych na stanowiskach, załamanie harmonogramu itp. Niedociągnięcia te należy jak najszybciej usunąć. Ważne zadania stoją w tej dziedzinie przed drużynami konserwacyjnymi, zwłaszcza przy przeglądach nocnych. Zwiększenie okresu międzynaprawczego można osiągnąć przez sumienne zapobiegawcze przeglądy. Wykrywanie w porę i usuwanie różnych drobnych uszkodzeń, systematyczne i właściwe smarowanie wszystkich części trących itd. zapobiegnie poważnym stratom, przyczyni się do obniżenia kosztów eksploatacji, a tym samym i ogólnych kosztów własnych. O większą oszczędność energii elektrycznej i paliwa. Dominującą rolę w obniżce własnych kosztów eksploatacyjnych odgrywają oszczędności energii elektrycznej do napędu tramwajów, trolleybusów oraz paliwa do autobusów. Trzeba stwierdzić, że walka o oszczędności w tej dziedzinie wszędzie jest prowadzona z należyty uporem. Załogi niektórych baz stronią częściowo od tej walki, wykazują niechęć do eksploatacji wozów starego typu, zwłaszcza autobusów. Charakteryzuje to zwłaszcza bazę operacyjną Gdańsk, która

uzyskała procentowo większy przydział nowych autobusów. Przyczyną tego jest, częściowo niewłaściwy system jednakowego premiowania kierowców, wozów starych i nowych przy nierównych możliwościach. Nowy rozdział wozów i nowy system premiowania oraz zacieśnienie współpracy z drużynami konserwacyjnymi umożliwi poprawę i na tym odcinku. Może ona stać się źródłem poważnych oszczędności. Dowiódł tego rok ubiegły, w którym zaoszczędzono w dziale trolleybusów na prądzie 224.473 zł. Oszczędność na paliwie do autobusów za rok ubiegły wyniosła zł 167.322,45 gr. Oddzielne zagadnienie stanowi obniżka kosztów własnych przy świadczeniu usług. Jest ono przedmiotem specjalnej analizy i wysiłków celem zapewnienia ludności możliwie najlepszych warunków przewozowych i wyeliminowania, zarazem niepotrzebnych i nieproduktywnych przejazdów. Na tym odcinku służba ruchu zainicjowała skrócenie postojów na końcowych przystankach, zwłaszcza w godzinach nasilenia ruchu. Przyniosło to racjonalniejsze wykorzystanie taboru. Dotychczasowe osiągnięcia Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk-Gdynia, których wyrazem jest zajęcie długiego miejsca w skali krajowej, mobilizuje załogę WPK GG do dalszej wydajnej pracy, do usprawnienia obsługi pasażerów, do potania kosztów przewozu i utrzymania taboru. Załoga Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk-Gdynia, znając swoje niedociągnięcia i walcząc z nimi, rozumie, że walka o obniżkę kosztów własnych jest walką o realizację zadań Planu 6-letniego, walką o utrwalenie pokoju. Dlatego też dołoży starań, by stojące przed nią zadania zostały jak najlepiej wykonane. (GW163)

**16.06:** tysiące podróżnych codziennie z podziwem spogląda na roboty przy budowie kolei elektrycznej Gdańsk – Gdynia, nie szczędząc wyrazów uznania pod adresem realizatorów tej wspaniałej inwestycji. Budowa kolei elektrycznej w oparciu o nowoczesną technikę i doświadczenia robotników Związku Radzieckiego stanowi część naszego wielkiego Planu 6-letniego, w dzieło utrzymania pokoju i budowy socjalizmu w Polsce. W pierwszym etapie budowa ta, jak sobie przypominamy, posuwała się wolnym krokiem. Tu i tam wyrównano kawałek ziemi, nawieziono trochę piasku i na tym koniec. A skoro nastały pierwsze mroźne dni, życie przy budowie kolei całkowicie zamarło. Prace odżyły na nowo z chwilą, kiedy pierwsze promienie słońca zaczęły ogrzewać zmarzniętą ziemię. Odtąd zaludniła się trasa setkami młodych i starych robotników, kobiet oraz kompaniami junaków SP. Najdalej posuwały się roboty na odcinku Gdańsk Główny – Wrzeszcz. Obserwując prace z okna pociągu, jadącego z Gdańska w kierunku Gdyni, widzimy rosnący z każdym dniem wysoki nasyp, którym w niedalekiej przyszłości mknąć będą pociągi elektryczne. Tu co chwile podjeżdżają pociągi robocze z Gdańska i Redy, załadowane gruzem i piaskiem. Kobiety i mężczyźni szybko rozładowują wagony. Śpieszą się, gdyż czas szybko biegnie, a roboty dużo. Od czasu do czasu zjawiają się na miejsce budowy inżynierowie i technicy, którzy przy pomocy czułych przyrządów mierniczych czuwają nad właściwym poziomem nasypu i planowym wykonaniem robót. Dlaczego buduje się ten nasyp? – oto pytanie najczęściej stawiane przez podróżnych. Otóż cały ruch w kierunku Gdyni odbywać się będzie na nasypie. Nasyp ten po ułożeniu nowych torów złagodzi łuki, jakie istnieją na obecnej linii kolejowej oraz umożliwi budowę wiaduktów, przez co uniknie się krzyżowania kolei z drogami kołowymi. Mniej więcej na połowie drogi, widzimy ukośne potężne fundamenty tunelu nad którym przebiegać będą w przyszłości pociągi elektryczne. Tunelem tym będą przejeżdżać pociągi, tak, że nie będą się krzyżowały na jednym poziomie z koleją elektryczną Gdańsk – Gdynia. Nieco dalej ogromny postęp robót widać przy budowie nowego przystanku „Politechnika Gdańska”. Nowy ten przystanek kolei podmiejskiej zapewni dorosłym i młodzieży studiującej szybki i wygodny przejazd do pracy – do Akademii Medycznej, Politechniki Gdańskiej, do teatru „Wybrzeże” itd. Niedługo ściana betonowa, która jest na wykończeniu dzielić będzie przestrzeń między domem mieszkalnym i nasypem kolejowym. Poważną rolę przy robotach betoniarskich odgrywają tutaj 500-litrowej pojemności betoniarki, transportery, mechaniczne ubijarki i inne maszyny. Wystarczy popatrzeć jak beton, rzucony przez robotnika na transporter, szybko płynie na przeznaczone miejsce. Takimi maszynami, oczywiście o znacznie większych rozmiarach, lud nadwołżański buduje swoje wielkie elektrownie wodne pod Stalingradem i Kujbyszewem, kanał turkmeński i wiele innych budowli komunistycznych. Oczywiście jest, że maszyny te wielokrotnie przyspieszają tempo robót i zastępują setki rąk ludzkich, zatrudnionych dzięki temu przy innych ważnych budowlach. Dużym udogodnieniem dla robotników Stoczni Gdańskiej będzie drugi, nowy przystanek, zbudowany w pobliżu obecnego pomostu dla pieszych przy głównej bramie stoczniowej. Godziny szybko lecą. Robotnicy PPRK i PKP dotrzymują im kroku. Droga im jest każda minuta. Budowa kolei elektrycznej na trasie Gdańsk – Gdynia to czołowa inwestycja naszego budownictwa pokojowego na Wybrzeżu. Setki robotników wzorem stachanowców Związku Radzieckiego i robotników stalowni „Częstochowa” zagrzewa tysiące innych robotników do walki o lepsze jutro – o socjalizm.



**20.06:** zelektryfikowanie ruchu osobowego na linii Pruszcz Gdański – Wejherowo zostało objęte Planem 6-letnim – wielkim planem rozwoju gospodarczego Polski i budowy podstaw socjalizmu. Projekt elektryfikacji, który powstał dwa lata temu, wydawał się dla wielu ludzi, czymś fantastycznym i mało realnym. Plan budowy kolei elektrycznej na Wybrzeżu staje się dziś rzeczywistością. Świadczy to o tym, że inwestycje tej miary i prowadzone w takim tempie możliwe są tylko do wykonania w socjalistycznym państwie planowej gospodarki, rządzonej przez klasę robotniczą. Nie sposób jednym rzutem oka objąć ogromu robót, rozpoczętych w bieżącym roku na trasie Gdańsk – Gdynia. Tym niemniej fragment budowy kolei elektrycznej na odcinku Gdańsk Wrzeszcz – Oliwa daje już wyobrażenie o jego wielkich rozmiarach. Na dworcu we Wrzeszczu od strony śródmieścia robotnicy Państwowego Przedsiębiorstwa Robót Komunikacyjnych przygotowują grunt pod przyszły peron. Na ukończeniu jest przedłużenie starego tunelu z wejściem na peron kolei elektrycznej i z przejściem do ulicy Wajdeloty. Do użytku publicznego zostanie również oddany drugi tunel z wejściem na budujący się nowy peron dla pociągów dalekobieżnych. Tunel ten w przyszłości połączony będzie z nowocześnie zbudowanym dworcem. Na dworcu we Wrzeszczu istnieje jeszcze trzeci tunel, przewidziany do przewozu bagażu i poczty. Między Wrzeszczem a Oliwą jadąc z Wrzeszcza w kierunku Oliwy podziwiamy rosnący stopniowo nasyp. Tutaj na torach roboczych zwieziono około 70 tys. m sześć. gruzu i piasku. Pod nasypem przebiega wiadukt, tak zbudowany, by w każdej chwili można było tam uruchomić nową linię tramwajową. Niedaleko wiaduktu zostanie w najbliższych dniach rozpoczęta budowa tunelu z wejściem na nowy przystanek wysepkowy na który z niecierpliwością czekają mieszkańcy pobliskiego osiedla robotniczego, oddalonego o kilka kilometrów od dworca w Oliwie i przystanku tramwajowego przy działkach robotniczych. Częsty (co 5 minut) przelot pociągów elektrycznych i osobowych stanowić będzie niebezpieczną przeszkodę na przejeździe przy ul. Lubelskiej w Oliwie. Niebezpieczne to skrzyżowanie drogi i torów zostanie w przyszłości usunięte przez budowę tunelu na całej szerokości przejazdu. W którym miejscu on stanie – trudno w tej chwili powiedzieć. Odcinek Wrzeszcz – Oliwa wymaga wielkiego wkładu pracy kolejarzy, zatrudnionych przy budowie nowych torów, a przede wszystkim rozjazdów kolejowych. Dużo pracy wymaga zestawienie podwójnego rozjazdu – wyjaśnia inż. Cieszyński z wydziału drogowego DOKP Gdańsk. Chcąc go zestawić, trzeba być naprawdę dobrym i dokładnym fachowcem. Mamy ich na szczęście coraz więcej. Dumni jesteśmy np. z młodego zastępcy kierownika sekcji budowy ob. Janikowskiego oraz ze zdolnego i wiele obiecującego torowego działki roboczej nr 171, Stanisława Gilmeistera. Ob. Janikowski jest nie tylko dobrym pracownikiem, lecz i dobrym patriotą. Z doniosłej potrzeby rozpisania Narodowej Pożyczki zdają sobie doskonale sprawę – powiada. To jest dla mnie jasne, że chcąc przyspieszyć budowę naszej kolei elektrycznej, potrzebujemy więcej pieniędzy. Podpiszę chętnie pożyczkę, bo wiem, że z tego, co zbudujemy, korzyść będzie cały nasz naród, ja i moja rodzina. Dlatego też zadeklarowałem 10-dniowy zarobek. To samo zresztą zrobili pozostali kolejarze, którzy w liczbie 250 pracują na tym odcinku. Do kolejarzy, wyróżniających się na tej działce, należą także Kaczmarek, Czaja, Smentoch i wielu innych. Wszyscy oni zadeklarowali pożyczkę, chcąc w ten sposób przyspieszyć budowę socjalizmu w naszym kraju. Na dworcu oliwskim przykuwają nasz wzrok góry piasku i prowadzone roboty ziemne. Pracuje tu betoniarka o pojemności 250 litrów. Ten „liliput” potrafi przez półtorej godziny przerobić 1 metr sześć. betonu czyli tyle, ile przerabia się ręcznym sposobem w przeciągu pięciu godzin. Patrząc na mechanizację pracy na wszystkich odcinkach budowy kolei łatwo zrozumieć, dlaczego tak konieczna jest Pożyczka. Chcemy, ażeby przemysł nasz takich maszyn produkował znacznie więcej, one bowiem zaoszczędzą nam pracę wielu ludzi potrzebnych w innych tworzących się gałęziach przemysłu, tym samym więc przyspieszą realizację planu dobrobytu naszej Ojczyzny. Konieczne jest wzmożenie naszego wysiłku i konieczne jest przyspieszenie budownictwa socjalistycznego na Wybrzeżu i w całym kraju. Dlatego właśnie Rząd rozpiął Narodową Pożyczkę Rozwoju Sił Polski, którą kolejarze podpisali już następnego dnia po ogłoszeniu dekretu.

**21.06:** rzeczy powstających tuż obok nas, i to nawet nieraz rzeczy bardzo wielkich, jeśli tylko nie wyrosły nagle i niespodziewanie, a tworzą się planowo i powoli, przeważnie nie spostrzegamy. Tak jest i z naszymi osiągnięciami na Wybrzeżu, które chwile tylko żyją w naszych zainteresowaniach, zazwyczaj wtedy, gdy zaczęto je realizować, a potem rozpluwają się w zapomnieniu. Dlatego to właśnie chcemy pokazać tym dziesiątkom tysięcy mieszkańców trójmiasta, którzy codziennie na trasie swych wędrówek z Gdyni do Gdańska i z powrotem, z okien wagonu czy autobusu, patrząc na przesuwany się krajobraz – że obok trasy co dzień przez nich przemierzonej z pracy i po pracy do domu tworzą się rzeczy prawdziwie ogromne. Bo dodać tu trzeba, że przegląd tego co powstało i tworzy się stale tu przy torach i szosie Gdańsk – Gdynia, to tylko część całości prac na Wybrzeżu, to nawet tylko część całości prac w trójmieście. Nie będziemy tu bowiem nawet wspominać o tętniących życiem, a

sprawniejszych przecież niż przed wojną obu wielkich portach Gdańska i Gdyni, o naszych pracach na morzu, o nowych statkach budowanych w stoczniach, o wciąż wzrastających połowach dalekomorskich i przybrzeżnych, o ogromnych osiągnięciach przemysłu nadmorskiego, o coraz to nowych i coraz to bardziej krzepnących spółdzielniach produkcyjnych na wsiach, o sukcesach PGR-ów na Żuławach i nizinach nadwiślańskich, o twórczo ożywiających się miastach powiatowych, o coraz lepiej rozumianej roli handlu uspołecznionego w wielkich ośrodkach i małych miasteczkach, o szkołach, bibliotekach, życiu kulturalnym, o całym tym wspaniałym wysiłku miast i wsi województwa gdańskiego, który w codziennym trudzie tworzy naszą rzeczywistość nadmorską. A jakież ogrom rzeczy tworzy się w Polsce? Wróćmy jednak na szosę, wiodącą z Gdańska do Gdyni. Przemierzylem ją piechotą przed 6 laty, w końcu kwietnia 1945 roku. Gdziekolwiek płonęły jeszcze domy w Gdańsku, a wokół wiało pustką. Zniszczenia były fantastyczne. Martwe ruiny zabytkowego śródmieścia, gruz zawalający ulice Wrzeszcza – wszystko to zdawało się aż krzyżeć, że... Gdańsk przestał istnieć. A Gdynia? Tu każdy prawie dom w mieście był uszkodzony, a port był jedną wielką ruiną, o porwanych wyrwami wysadzeń nabrzeżach i krętaniu zdemolowanych dźwigów, sterczących nad basenami usianymi dziesiątkami wraków. Ruszamy sprzed długiego, czerwonego gmachu Prezydium Woj. Rady Narodowej. Wsiadamy do autobusu. Przypomnijmy sobie, cośmy zastali na Wybrzeżu w 1945 roku w dziedzinie komunikacji miejskiej. Dziś jedziemy wygodnym autokarem, w niczym nie przypominającym ciężarowego Dodge'a ze stromą drabinką i drewnianymi ławkami; dziś po ulicach Gdańska suną gęsto i szybko czerwone wozy tramwajowe; dziś z Sopotu do Gdyni i dalej na Chylonię i Oksywie jeździ się nowoczesnymi trolleybusami. Mijamy gmachy wojewódzkich oddziałów Narodowego Banku Polskiego i Banku Rolnego, po drugiej stronie, za ciągnącymi się od Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej pięknie uregulowanymi skwerami, pokrytymi klombami różnobarwnych kwiatów, na tle zieleni traw – stoi budynek PKO. W tyle, za bankami, gdzie niedawno jeszcze chwasty rosły na gruzach, powstały od nowa do nowego życia Ogarna, Tkacka, Garbary, Piwna, Długa – pełne staroświeckiego uroku uliczki, za renesansowymi murami odbudowanych, kamieniczek kryjące nowoczesne mieszkania. Ale mijamy stare śródmieście Gdańska. Dojeżdżamy do dworca. To symbol naszego kolejnictwa, punktualnego, coraz gęstszą siecią pokrywającego całą Polskę, coraz szybciej przewożącego ludzi i towary, na szlakach nad morza, w głąb kraju i z powrotem nad Bałtyk. Na dworcu stoją szaro-niebieskie wagony pociągu elektrycznego do Nowego Portu. Kilka metrów za peronami w stronę Gdyni, kompanie junaków i kolumny fachowych robotników pracują nad budową nowych torowisk, którymi niedługo, w tempie co 10-15 minut, a z szybkością do 100 km na godzinę przebiegać będą pociągi elektryczne z Pruszcza do Wejherowa. Gęsta sieć stacji i przystanków, szybkość, częstotliwość i właściwa kolejom taniość jeszcze lepiej rozładują problem komunikacyjny trójmiasta, którego specyficzną cechą jest jego długość, przy względnie niedużej szerokości. A zrobiono tu już tak dużo, że zelektryfikowana trasa Gdańsk – Sopot będzie oddana do użytku już w końcu tego roku. Naprzeciw dworca wybudowany przed dwoma laty hotel i restauracja „Orbis”, przez którą – zwłaszcza w porze obiadowej – przewija się dosłownie ponad tysiąc ludzi pracy, spożywających tu swe codzienne posiłki. Odbudowana siedziba Dyrekcji Kolejowej nawiązuje do dobrych tradycji kolejarzy polskich w Gdańsku, którzy tu przed rokiem 1939, otoczeni zewsząd przez hitlerowski terror, potrafili pracować z całą ofiarnością i, nie znajdując uznania u sanacyjnych mocodawców, z całym samozaparciem się siebie. Nowy potężny blok gmachu, ozdobiony przed frontem olbrzymimi kolumnami, to kilkuset pokojowy biurowiec, wykończony parę tygodni temu, a mieszczący od niedawna Zarząd Portu Gdańsk-Gdynia. Kryją się za nim stare gmachy Archiwum i Biblioteki Miejskiej. Masyw kościoła Mariackiego, wspaniały hełm wieży ratuszowej ze złożonym posążkiem króla Zygmunta Augusta, szczyty odbudowanych kościołów – górują nad panoramą miasta, którą oglądamy z placu zgromadzeń ludowych u wylotu ulicy Al. Rokossowskiego. Wjeżdżamy w Aleję Rokossowskiego. Za Akademią Medyczną i w pobliżu Politechniki – tymi akademickimi zakładami naukowymi Wybrzeża, które nie tylko kształcą nowe kadry lekarzy i inżynierów, ale prowadzą też poważne prace odkrywcze i badawczo-naukowe – powstaje nowa dzielnica uniwersytecka. Jej podstawą mają być właśnie te dwie odbudowane po wojnie uczelnie, z ich gmachami głównymi i dziesiątkami zakładów i instytutów naukowych. Wyburza się stare szpetne kamienice, korkujące trasę, ale obok powstaje już cała Grunwaldzka Dzielnica Mieszkaniowa, której wysokie gmachy będą pięknie harmonizowały z wybudowanymi już po drugiej stronie ulicy biurowcami i domami mieszkalnymi. Za Placem Świerczewskiego, bokiem do ulicy wznoszą się dwa będące już na ukończeniu nowe gmachy. Jeden, to budująca się nowa szkoła, drugi – Powszechny Dom Towarowy. Naprzeciwko – już dziś uzupełnia przyszłe PDT Spożywczy Dom Towarowy. Za nim stoi jeszcze kilka nowych biurowców. Aleja Wojska Polskiego, z niedawno odbudowanymi długimi, białymi blokami mieszkalnymi, jest jak gdyby granicą mieszkalnego Wrzeszcza i Wrzeszcza przemysłowego. Tu, gdzie

dzisiaj tętnią życiem fabryki – przed paru laty wiało pustką i zniszczeniem. Trzy nowe potężne gmachy buduje się trochę w tyle od szosy. Są to znów wykończone już bloki mieszkalne B.O.R-u. Wyjeżdżamy z Sopotu. Nowy, wspaniały wiadukt nad torami niebawem będzie gotowy. W dn. 23 lipca będzie już oddany do użytku. Prosto, jak strzełił, dwoma jednokierunkowymi jezdniami połączony będzie Sopot przez Orłowo z Gdynią. Trolleybusy kursują tu od 1947 roku, auta i ciężarówki płyną nieprzerwaną strugą. Nie ma już „granicy” pod Kolibkami, na zawsze zapomniano, że kiedyś sprawdzano dokumenty wjeżdżającym na teren „Wolnego Miasta”, tego nieudanego tworu traktatu wersalskiego. W Kolibkach, niegdyś rezydencji króla Jana Sobieskiego i jego Marysienki, kierownictwo Państwowego Gospodarstwa Rolnego wybudowało szereg zgrabnych domków dla swych pracowników. Te dwurodzinne wille zastąpiły typowo folwarczne czworaki, w których ówczesny „dziedzic” jeszcze przed wojną gnieździć się kazał pracującym wówczas na niego fernalom, ratajom i reszcie robotników rolnych. Kolonia dziesięciu bloków B.O.R-u, nadbudowa nowych pięter na kilkunastu starych blokach na Wzgórzu Focha, to więcej niż kilkaset nowych izb mieszkalnych, to potężna broń w walce z niedostatkiem mieszkaniowym, choć skutecznie zwalczanym, ale wciąż jeszcze trapiącym miasta Wybrzeża. Przy ulicy Harcerskiej wznosi się piękny, obszerny gmach Domu Dziecka. Długo jakoś nie wykańczano go. Od niedawna widać, że i tu ruszyły ostatnie chyba prace wewnętrzne. W okolicach Placu Kaszubskiego powstały aż cztery nowe piękne budynki: biurowiec po b. Izbie Przemysłowej, odbudowany od podstaw gmach Arbitrażu Bawełny, biurowiec koło portu rybackiego (dawny GIRM) i Młodzieżowy Dom Kultury, którego ostatni człon, wielka sala gimnastyczna gotowa będzie za kilka tygodni. Powszechny Dom Towarowy, choć mieści się w starym gmachu, wprowadził nowe formy do naszego życia handlowego. Za nim, za ulicą Portową, nad którą góruje wielki gmach, zajmowany przez Pol. Linie Ocean. leży port. Aby o nim napisać, jak i o porcie gdańskim, czy stoczniach, trzeba by było całych monografii. Wracamy więc do tematu i omijając pętlę trolleybusową na Placu Kaszubskim, poprzez ulicę Starowiejską udajmy się na plac przed dworcem gdyńskim. Wiadukt pod torami u wylotu ul. 10 Lutego sygnalizuje nam, że i tu wre praca nie tylko likwidacji zniszczeń wojennych, ale i rozbudowy. Dworzec przeistacza się powoli z ruin zniszczenia w gmach, który będzie obsługiwał już niedługo nie tylko kolejową trakcję parową, ale i elektryczną. Przejechaliśmy wzdłuż całej trasy. Zanotowaliśmy tylko ważniejsze obiekty, które odbudowano lub wybudowano na nowo. Zdajemy sobie teraz sprawę, jaki ogrom inwestycji już wykonanych i nadal pozostających wzdłuż tylko tej jednej trasy Gdańsk – Gdynia! A czy byłoby to możliwe, czy inwestycje te mogłyby powstać w innych warunkach, niż te, w których dzisiaj żyjemy? Pamiętajmy o tym, subskrybując Narodową Pożyczkę Rozwoju Sił Polski!

**22.06:** przywykamy już do naszego nowego socjalistycznego tempa. Terminy budowy liczone dawniej często na dziesiątki lat, przeliczamy na półrocza i miesiące. Przywykliśmy już też do tego, że terminy przez nas samych ustalone 3, 2 lata, a nawet rok temu i uznane wtedy za niezwykle krótkie – skracamy ciągle w toku pracy, która porywa, oszałamia swoim rozmachem. Twórczy, radosny pośpiech to nieodłączna cecha naszych czasów. W 1948 roku końcowy termin elektryfikacji linii Pruszcz – Wejherowo wydawał się bardzo odległy. Dziś wiemy, że w myśl planu zakończenie prac przyniesie rok 1954. Ale jeżeli pomówicie z którymkolwiek z budujących tą linię kolejarzy, tak prywatnie, powie wam na pewno: „Jakiś rok da się na pewno z planu „urwać””. Na pozór, wydawałoby się, że rzecz jest nietrudna. Ustawić słupy, naciągnąć sieć, puścić na tor błękitno-szaro wagony i... „Uwaga, uwaga! Pociąg elektryczny z Gdańska do Gdyni odchodzi z toru...”. A rzecz jest wcale niełatwa. Zbudowanie trakcji elektrycznej na linii Wybrzeża to miliony godzin roboczych. W Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych mogą wam, jeżeli zechcecie, pokazać zieloną, niepozorną książeczkę – taryfikator robót. I z tym taryfikatorem w rękę można np. wyliczyć, że ułożenie jednego tzw. angielskiego rozjazdu wymaga po uprzednim zmontowaniu go 660 roboczogodzin. A po to, by kolej elektryczna pomknęła z Pruszcza do Wejherowa, trzeba ułożyć dziesiątki takich rozjazdów, dziesiątki kilometrów nowych torów, usypać setki wagonów piasku, żwiru i tłucznia, wyryć dziesiątki tunelów. zbudować dziesiątki wiaduktów i mostów, ułożyć całe kilometry kwadratowe darni, aby stoki nowych nasypów zazieleniły się świeżą trawą. I trzeba zaopatrzyć linię w nowe podstacje elektryczne, przeciągnąć kilometry sieci elektrycznej, zbudować wielką elektrownię, a jednocześnie stworzyć, wykształcić kadry, które tę nową linię elektryczną zbudują i będą obsługiwać. Trzeba więc olbrzymiej pracy, godnej miana jednej z budowli socjalizmu, po to, by uruchomiwszy gdańską elektryczną kolej podmiejską – rozwiązać jeden z najtrudniejszych problemów Wybrzeża – problem komunikacji podmiejskiej, problem łatwego, wygodnego i szybkiego dojazdu do pracy i z pracy, do kin, teatrów i uczelni dziesiątków tysięcy robotników, urzędników i studentów. Skrócone terminy, twórczy pośpiech, to nieodzowna cecha naszego socjalistycznego wykonawstwa. Dalekowzroczność, wybieganie myślą w przyszłość, planowanie dzieła z rozmachem, tak, by służyło ono pokoleniom, to cecha naszego socjalistycznego planowania. Były dwie drogi. Jedna łatwiejsza: to –

zelektryfikowanie starej trakcji parowej, bez budowy nowych torów, bez gruntownej przeróbki całej linii. I była druga droga – trudniejsza. Nawet bardzo trudna: zbudowanie nowej oddzielnej linii kolei elektrycznej, obok trakcji parowej, stworzenie elektrycznej kolei podmiejskiej, takiej prawdziwej, takiej, jaką ma Moskwa. Pójść pierwszą drogą – oznaczałoby udogodnić w pewnym sensie i na krótki okres czasu warunki przejazdu. Oznaczałoby to – znów użyję tu określenia mego informatora – łatanie dziur. Pójść drugą drogą – znaczyło rozwiązać problem komunikacji podmiejskiej definitywnie, zrobić robotę nie na rok, dwa, lecz na lat dziesiątki, zapewnić dogodną komunikację ludziom pracy – także wtedy, gdy rozbudowujący się przemysł trójmiasta zatrudni o dziesiątki tysięcy więcej robotników niż dziś. Kolejarze węzła gdańskiego postanowili pójść tą drugą, trudniejszą drogą, wtedy jeszcze uginali się pod ciężarem bieżących kłopotów i trosk, związanych z odbudową węzła, kiedy prace o takim nawet zasięgu jak te, które dziś przeprowadza na odcinku Gdańsk – Sopot, mogły, wydawałoby się, pomieścić się jedynie w sferze marzeń. W końcu 1948 r. decyzja zapadła. Termin uruchomienia pierwszego odcinka ustalono na jesień 1951 r. Kolejarzy zapal i energia sprawiły jednak, że odcinek Gdańsk – Nowy Port uruchomiono no 30 grudnia 1950 roku. Takie były właśnie suche słowa oficjalnego komunikatu DOKP. Odcinek uruchomiony. A ile było w tym gorączkowej pracy, nieprzespanych nocy, pamiętają monterzy Króliński, Gralewski, Wieczorek, inżynierowie Łaszewski, Mioduszewski, Kasprowicz, Arszenik i dziesiątki, dziesiątki innych. Dziś po linii Gdańsk – Nowy Port mknie 66 pociągów dziennie. Na tej linii, stanowiącej jak gdyby odcinek doświadczalny, szkolą się młode kadry maszynistów pociągów elektrycznych. Jej budowa i funkcjonowanie, to źródło bogatych doświadczeń, niezbędnych dla budowy całej linii Pruszcz – Wejherowo. „Tu widzicie Towarzyszo, jest pierwszy przystanek na odcinku Gdańsk – Sopot. Przystanek Politechnika” – informuje inż. Soroko. „Tu widać dziś zwały piasku i ziemi, a wśród nich czerniejący wylot prawie już gotowego tunelu (zbudowany w ciągu 4 miesięcy!). Tunel będzie biegł pod torami i pasażerowie wydadzą się przezeń wprost z peronu kolei elektrycznej na ulicę biegnącą do Teatru „Wybrzeże””. Piękne, lśniące wagony tej kolej będą już w pierwszych miesiącach przyszłego roku przewozić setki tysięcy pasażerów, śpieszących na przedstawienia do teatru, na mecz na stadion, na wykład w Politechnice, czy w Akademii Medycznej. A ci, którzy będą zmierzać do Nowego Portu wysiądą tu by przesiąść się na odległym o kilkadziesiąt metrów i połączonym nowowubudowaną ulicą z przystankiem „Politechnika” – przystanku „Nowa Szkocja”. Następny przystanek- Wrzeszcz. I tu wykańcza się budowę tunelu – będzie gotów na 22 lipca. W górze, na nasypie, z wagonów pociągu roboczego strugą zsypuje się tłuczeń. Nad wagonami pobłyskują jedynie łopaty junaków z 18 brygady „SP”. Obok powstaną nowe perony dla trakcji parowej. Stare przejmie nowa trakcja elektryczna. I tak od przystanku do przystanku – na całej trasie idzie praca. Powstają tunele, perony i wiadukty – po to, by przełożyć linię nowych torów, potrzebnych trakcji elektrycznej. Po to, by już w przyszłym roku ruszył linią wzdłuż morza pociąg, wiozący szybko i wygodnie pasażerów z Gdańska do Sopotu. W Sopocie prace nie kończą się. Wiele bowiem zrobiono już i robi się na odcinku do Gdyni – który będzie następnym w kolejności. Według planu linia ma być gotowa w 1952 r. Lecz ostatnie słowo należy do kolejarzy. I można im zaufać, że i ten termin, jak wiele innych, potrafią mocno przyspieszyć. Stary Kaszub, Walerian Smętoch pracuje na odcinku oliwskim budowy kolei elektrycznej. Przyszedł tu do pracy z Łyszniewa w powiecie kartuskim. Potem do pracy na kolei sprowadził syna Franciszka, a niedawno następnego, młodszego. Jak tak dalej pójdzie – śmieje się zastępca kierownika sekcji budowy Janikowski – będziemy mieli aż pięciu Smętochów na odcinku, bo staremu Walerianowi dorastają w domu jeszcze dwaj synowie. Walerian i Franciszek Smętochowie są przodownikami pracy. Ojciec nie daje się wyprzedzić synowi i podobnie jak on, wyrabia przeciętnie 170 proc. normy. Smętochowie subskrybowali Pożyczkę Narodową już pierwszego dnia. Ofiarowali swoje, z trudem wyrobione dniówki, bo wiedzą, podobnie jak wie to ich towarzysz pracy, również przodownik, Kaczmarek, jak wiedzą dziesiątki i setki budowniczych nowej kolei – że złotówki przez nich pożyczone państwu, obrócą się w fabryki i szkoły, w domy mieszkalne i linie kolejowe, takie, jak ta ich własna, ta, która trudem ich rąk powstaje. Bo wiedzą, że z ich złotówek, pożyczonych państwu – podobnie jak z ich pracy – rośnie Polska silna, Polska przemysłowa, Polska wielkich hut, socjalistycznej wsi i elektrycznej kolei. (GW170)

**3.07:** przy budowie odcinka Orłowo – Gdynia na trasie kołowej Gdańsk – Gdynia ekipy robotnicze przystąpiły do prac końcowych. Drużyny montażowe WPK GG zakończyły ustawianie estetycznych, metalowych słupów, na których ostatnio zaczęto umocowywać sieć. W końcowe stadium wchodzi również prace przy wiadukcie w Sopocie. Doprowadzono już do wiaduktu nasyp i ułożono nawierzchnię, wbudowano estetyczne barierki, a w ub. tygodniu robotnicy rozpoczęli prace przy budowie nawierzchni wiaduktu. Wszystko wskazuje na to, że roboty mogłyby być bardzo wcześniej zakończone, gdyby tylko kierownictwo ustaliło jakiś konkretny termin. Kierowcy w dalszym ciągu ze smutkiem spoglądają przy obozie SP na barierki tarasujące wjazd na nową, wykończoną

już od kilkunastu tygodni szosę. W Orłowie odbywa się już od dawna ruch jednokierunkowy nawet bez przełożenia sieci trolleybusowej nad nową jezdnią – dlaczego więc to samo jest niemożliwe za Orłowem, gdzie ruch jest równie wielki, a wąska, asfaltowa szosa wymaga ogromnej uwagi od kierowców? A może by tak usunąć wreszcie bariery i oddać do ruchu szosę, której budowę już dawno zakończono?

**7.07:** z dniem 7 bm. od godz. 7 rano ruch kołowy na odcinku Sopot – most w kierunku Gdyni (po nowej trasie drogi państwowej nr 1), zostanie zamknięty do dnia 14 bm. Uruchomiona zostanie na ten okres dla ruchu dwustronnego lewa jezdnia drogi państwowej, patrząc w kierunku Gdyni, na tymże odcinku od punktu Sopot – most do wiaduktu.

**7.07:** Dyrekcja WPK GG powiadamia, że z dniem 7 lipca br. od godziny 7 rano, ruch kołowy na odcinku Sopot – Most w kierunku Gdyni, po nowej trasie drogi państwowej nr 1 zostanie zamknięty do dnia 14 lipca br. Jednocześnie zostanie uruchomiona dla ruchu dwustronnego, lewa (w kierunku Gdyni) jezdnia drogi państwowej na tym samym odcinku, od punktu Sopot – Most do wiaduktu SP. (GW184)

**7.07:** w wydziale mechanicznym WPK GG nie docenia się pracy młodzieżowych brygad produkcyjnych. Ostatnio nawet na wniosek dyrekcji została rozwiązana przodująca we współzawodnictwie brygada ZMP, pracująca na obrabiarkach. Członkowie tej brygady Tadeusz Starzyk, Stanisław Jakubiak, Szczepan Twardowski i Kazimierz Brodawczyński, osiągalni z każdym miesiącem coraz lepsze wyniki pracy. Początkowo wyrabiali oni przeciętnie 193 proc. Następnie podnieśli wydajność do 215 proc., a po przystąpieniu do pracy na nowych normach brygada osiągnęła 237 procent zajmując pierwsze miejsce we współzawodnictwie w zakładzie. Młodzi robotnicy stosując staranną konserwację maszyn zlikwidowali ich przestoje. Dyrekcja jednak nie wzięła pod uwagę osiągnięć brygady młodzieżowej. Decyzja rozwiązania brygady jest niezrozumiała i niesłuszna. Sprawą tą powinna się zająć organizacja partyjna. (GW185)

**10.07:** brygada młodzieżowa stacji obsługi PKS w Gdańsku, w składzie Władysław Andrzejewski i Alfons Szulc, wykonali w rekordowym czasie montaż silnika samochodowego dla uczczenia Święta Odrodzenia. Młodzi robotnicy wymontowali stary silnik i wbudowali nowy do autobusu w 18 zamiast w 72 roboczogodzinach. Autobus został o 54 godziny szybciej przekazany do eksploatacji. Robotnicy zaoszczędzili w ten sposób 7.300 zł. (GW187)

**11.07:** wśród załogi WPK GG nie ma ani jednego robotnika, czy pracownika, który by nie odpowiedział na apel załogi huty „Kościszko”, inicjatorce Czynu Lipcowego. W dniu 7 bm. załoga WPK GG podjęła szereg cennych zobowiązań zespołowych i indywidualnych, które przyniosą poważne oszczędności i usprawnią w dużej mierze komunikację trójmiasta. Od tego dnia na wszystkich odcinkach pracy przedsiębiorstwa rozpoczęła się walka o realizację tych zobowiązań. Czołowy odcinek frontu tej walki to budowa linii trolleybusowej na odcinku nowo wybudowanej trasy między Sopotem a Orłowem. Zobowiązano się linię tę oddać do użytku na dzień 22 lipca. W dniu wozy trolleybusowe rozpoczną pierwszy kurs na nowej magistrali od Sopotu do Orłowa. Przyspieszenie terminu wykończenia linii trolleybusowej ustalonego poprzednio na dzień rocznicy Wielkiej październikowej Rewolucji, o przeszło 3 miesiące, wymaga od załogi robotniczej dużego wysiłku. Ustawienie kilkuset słupów trakcyjnych lekkich i kilkunastu słupów dźwigających sieć, to duża praca. Obecnie większa jej część została już wykonana. Robota wre jeszcze tylko na końcowej części trasy. Pod Orłowem robotnicy ustalają właśnie ostatnie, na tym odcinku wysokie i ciężkie słupy. Betoniarze Smólski, Skrobański i Krampa zabetonowują ustawiony za pomocą dźwigu słup. Czy robotę wykonają w terminie? Brygadzysta Leon Janzen uśmiecha się tylko, a potem mówi stanowczo: „Wykonamy przed terminem, prawda chłopcy?” – Pozostali potwierdzają to skinieniem głowy, a Krampa dodaje: „Dziś wiemy już, że wykonamy, ale niedawno mieliśmy jeszcze poważne trudności. Najgorzej było z transportem słupów i uzyskaniem izolatorów zwieszakowych. Obecnie izolatory już są. Dostarczyła nam ich spółdzielnia pracy „Elektrotrakcja” która realizując swój Czyn Lipcowy dostawę wykonała przed terminem”. Na nieprzewidziane trudności napotkała brygada Augustyna Wydrowskiego, pracująca przy ustawianiu słupów przy wiadukcie. Robotnicy: Feliks Barzuk, Roman Dzieżawa i Zygmunt Radke przy robieniu wykopu natrafili w ziemi na stary fundament betonowy. Konieczność rozbijania fundamentu wymagała dużo czasu i opóźniła poważnie robotę. – Nie było się co namyślać – opowiada brygadzysta Wydrowski – zabraliśmy się do roboty. Powiedzieliśmy sobie, że musimy nadażyć, że terminu lipcowego nie złamiemy. Przyszła nam z pomocą pracująca obok brygada Kurkiewicza. Dziś wykończymy wykop, jutro już dźwig będzie mógł ustawiać słupy. Warsztaty główne we Wrzeszczu – to drugi odcinek, gdzie realizuje się poważne zobowiązanie na cześć święta Odrodzenia. Olbrzymia hala huczy warkotem maszyn. Ludzie uwijają się tu jak mrówki – praca nie ustaje ani na chwilę. Brygada Olszewskiego składująca się z 15 robotników podjęła śmiało zobowiązanie: dwa przyczepne wozy

tramwajowe przerobić na motorowe typu „torpeda” o silnikach 50 KW. Jeden wóz jest już wykończony i od kilku dni kursuje na trasie. Teraz przerabia się drugi. Ślusarz Antoni Piasecki i jego pomocnik Józef Sztencel umocowują wielkie koło zębate na osi tramwajowej. Brygada miała wiele kłopotu. Brak belki korytkowej groził „zawaleniem” całej roboty. – Na wszystko jednak znaleźliśmy radę – opowiada brygadzysta Olszewski – wspólny wysiłek i chęć wiele znaczy. Brakującą belkę zastąpiliśmy belką wymontowaną ze starych wraków, które już poszły na złom. W przyszłą sobotę wóz będzie gotów. Trzy brygady działu elektrycznego: Zaborowskiego, Tomaszkiwicza i Hedzaka, realizując swój Czyn Lipcowy, zaopatrzą jeszcze wóz w przerobione przez siebie automaty i nastawniki. Dzięki pracowitej załodze warsztatów głównych tabor tramwajowy wzbogaci się o 2 silnikowe wozy torpedy, o dużej zdolności pociągowej. 50-osobowa załoga zajezdni tramwajowej Wrzeszcz zobowiązała się do dnia 15 lipca doprowadzić do stanu używalności 7 wozów tramwajowych silnikowych i 5 przyczepnych. Prace te obejmowały zmianę zbieraczy prądu, naprawę zamków, wymianę głównych ram wózkowych i w niektórych wozach montaż silników. Zobowiązanie wykonano już prawie w całości. 6 wozów motorowych i przyczepki wyremontowane w ramach zobowiązania wozi już pasażerów. W zajezdni pozostał tylko jeden wóz, który również będzie gotów przed terminem. (GW188)

**12.07:** w bież. roku szkolnym w zasadniczej szkole zawodowej metalowo-elektrycznej przy WPK GG w Gdyni-Orłowie po raz pierwszy będą się uczyły dziewczęta. Dotychczas do szkoły zgłosiło się już kilkanaście dziewcząt. Ponieważ są jeszcze wolne miejsca koło ZMP przy szkole metalowo-elektrycznej apeluje do koleżanek pragnących nauczyć się zawodu monterskiego o składanie zgłoszeń. Zgłoszenia są przyjmowane do 20 lipca br. (GW189)

**14.07:** aby usprawnić sprzedaż biletów miesięcznych i abonamentów, zlikwidować kolejki i tłok przy punktach sprzedaży WPK GG prosi instytucje i zakłady pracy, w których pracownicy korzystają z ulg przejazdowych środkami lokomocji WPK GG, o ściśle przestrzeganie wyznaczonych dla nich terminów sprzedaży biletów. Poza tym aby usprawnić pracę personelu WPK GG należy ograniczyć do minimum listy dodatkowe i skierowania indywidualne i nie umieszczać na tych listach osób mieszkających w odległości mniejszej niż km od miejsca pracy. (GW191)

**14.07:** dotychczas na dworcach kolejowych nie było specjalnych kas, gdzie bilety nabyć kobiety ciężarne lub podróżujące z małymi dziećmi. Na dworcu głównym w Gdańsku 15 bm. Zostanie otwarte Biuro Obsługi Podróżujących, w którym będą mogły nabywać bilety kolejowe kobiety ciężarne i podróżujące z małymi dziećmi. Biuro to będzie udzielało wszelkich informacji dotyczących ruchu pociągów i taryfy przewozowej na PKP. Poza tym podróżujące kobiety w biurze tym będą mogły dowiedzieć się adresów instytucji, kin i teatrów, uzyskać informacje w sprawie miejsc w hotelach itp. Za informacje te będzie pobierana drobna opłata. (GW191)

**20.07:** w dniu 22 lipca br. złożymy meldunek o zakończeniu budowy odcinka wielkiej, nowoczesnej arterii komunikacyjnej Gdańsk – Gdynia – mówi kierownik techniczny budowy trasy inż. Gołębiowski. Z dniem 22 lipca br. Biuro Budowy Trasy w Gdańsku odda do ruchu czterokilometrowy odcinek trasy od Orłowa do Sopotu z wiaduktem i nowo wybudowaną linią trolleybusową. Przyjrzymy się wiaduktowi sopockiemu z daleka. Jest długi i piękny. Stanowi obiekt w Polsce rzadko spotykany i jest jednym z najśmielszych projektów budownictwa mostowego, wykonanych przez inż. Mielnika. Budowę nawierzchni na wiadukcie już zakończono. Estetyczne bariery mostowe są pomalowane na szaro. Po obu stronach wiaduktu stoją zgrabne, żelbetowe słupy oświetleniowe, do których będzie przymocowana sieć trakcyjna trolleybusów. Zostało jeszcze niewiele pracy przy wykończeniu chodników. Budowla trasy na tym odcinku nie była łatwa i prosta – mówi majster Leon Rompca. Przy budowie trasy pracują od samego początku, tj. od kwietnia ubiegłego roku. Trzeba przyznać, że w wyniku wspólnych narad i wysiłku brygad roboczych i junackich, zespołów technicznych Zarządu Budownictwa nr 1, WPK GG i Bura Budowy Trasy – 80 procent robót zostało przez nas wykonanych przed terminem, co umożliwi nam uruchomienie trasy nie jak zaplanowano 15 grudnia br., lecz w Święto Odrodzenia Polski. Słowom ob. Rompca przytakuje robotnicy Kazimierz Świerczyński i Roman Banach. Na trasie widać małe grupy junaków 18 brygady „SP”, którzy pod kierownictwem kwalifikowanych robotników porządkują przydrożne skarpy, obsadzając je darnią. Prace przy zakładaniu linii trolleybusowej dobiegają końca. Wykończenie jej o przeszło 3 miesiące przed terminem wymagało od robotników WPK GG ogromnego wysiłku. Musimy się spieszyć – mówią robotnicy WPK GG – gdyż w piątek a najpóźniej w sobotę odbędą się próbne jazdy trolleybusów na całej trasie, nie wyłączając wiaduktu. Będzie to nasz wielki dzień! Budowa trasy Gdańsk – Gdynia przewidziana jest na cały okres Planu 6-letniego. Wspólny wysiłek i cel – myśl o szczęśliwym życiu w atmosferze trwałego pokoju na całym świecie – oto elementy jakimi się kierują robotnicy przy budowie pięknej trasy nadmorskiej.

**20.07:** w związku ze zbliżającym się dniem 22 Lipca Gdańsk przybiera odświętną szatę. (...) Tramwaje gdańskie również przybrały wczoraj odświętną szatę. Na wszystkich wozach powiewają biało-czerwone i czerwone chorągiewki, a na niektórych wozach wywieszono transparenty, głoszące o przedterminowym wykonaniu przez tramwajarzy zobowiązań lipcowych. (GW196)

**20.07:** przy dworcu głównym w Gdańsku mieści się węzłowy przystanek autobusów. Wielu ludzi oczekuje tu stale, aż zjawi się „ich” autobus. Słońce praży, ludzie są znużeni, ale... muszą stać, bo ławek nie ma. Ale są też między pasażerami i ludzie „zaradni”. Ci po prostu przełazą przez niskie ogrodzenie i siadają na dobrze utrzymanych trawnikach. Stąd wniosek, że Miejska Rada Narodowa powinna pomyśleć o ławkach na przystankach. Bo trawników szkoda, a co dopiero ludzi. (GW196)

**21.07:** jutrzejsze Święto Odrodzenia będzie radosnym świętem osiągnięć robotników i pracowników budowy trasy Gdańsk – Gdynia i WPK GG oraz kolejarzy DOKP Gdańsk. Jutro o godzinie 9 nastąpi w Sopocie uroczyste otwarcie nowego, wspaniałego wiaduktu, nowo zbudowanej jezdni i linii trolleybusowej na odcinku Sopot – Orłowo. Budowę linii trolleybusowej na odcinku wiadukt w Sopotie – Orłowo zakończono 20 lipca br. o godz. 5:05. W dniu dzisiejszym o godz. 12 zostanie oddany do użytku dom administracyjny ze Stacją Opieki nad Matką i Dzieckiem na dworcu Gdańsk Główny oraz wybudowane w ramach zobowiązań lipcowych tory na odcinku Wrzeszcz – Oliwa, przeznaczone dla kolei elektrycznej.

**22.07:** szoferzy trójmiasta dobrze znają to miejsce. Ile razy, gdy czas naglił i każda minuta była droga, kiedy na ładunek czekał w porcie statek, lub dziesiątki ludzi w autobusie spieszących się do pracy z niecierpliwością spoglądały na zegarki – cisnęło się na ich usta przekleństwo: psiakrew! Znowu ten sopocki most, znowu ten piekielny odcinek koło Kolibek. Musieli zwalniać, wlec się krok za krokiem za jakimś ciężkim pojazdem, którego ani rusz nie dało się wyminąć, tracili cenny czas... Pół biedy jeszcze, gdy było sucho. Ale, gdy deszcz obmył asfaltową nawierzchnię, każda sekunda nieuwagi groziła zarzuceniem wozu... a drzewa były tak blisko. Pogadajcie z szoferami trójmiasta. Każdy z nich wymieni kilka nazwisk swoich kolegów lub znajomych, którzy stali się ofiarami tego przeklętego odcinka szosy koło Kolibek, ofiarami „zakrętu śmierci” na sopockim moście. Bo były na tej trasie także wypadki śmiertelne. Teraz szoferzy oddychać będą swobodnie, gdy wypadnie im jechać trasą Sopot – Gdynia. Dziś robotnicy i technicy, inżynierowie i młodzi chłopcy z junackiej brygady SP oddali do użytku swe wspaniałe dzieło. No miejscu dawnego „zakrętu śmierci” prosto jak strzała przecina tor kolejowy nowy, piękny wiadukt, a dalej równoległymi pasmami kostkowych nawierzchni ciągnie się od Sopotu do Gdyni wykończony na cześć Święta Odrodzenia nowy odcinek naszej trasy W-Z, autostrady Gdańsk – Gdynia. Może powie ktoś: „No, dobrze, ale czy ta robota się opłacała, czy rzeczywiście państwo, gospodarka narodowa będą miały z tego korzyści? Przecież koszty były wielkie”... Niech mu na to da odpowiedź kierownik budowy z ramienia Zjednoczenia Budownictwa Miejskiego inż. Czesław Gołębiowski. - Tak; koszt był duży – ale opłaci się stokrotnie. Same wydatki na konserwację starej jezdni wyniosłyby w ciągu 5 lat tyle, co 70 proc. ogólnego kosztu budowy nowej trasy i wiaduktu. A dodajmy do tego oszczędność czasu każdego samochodu – niechby to było tylko 5 minut na odcinku Gdynia – Sopot, dalej – zmniejszone zużycie paliwa (zakręty i pochyłości), i co najważniejsze dla nas bezpieczeństwo ruchu... przecież tu było najwięcej katastrof. A życie każdego obywatela Polski ma wartość nieocenioną. No cóż, chyba już teraz nie ma wątpliwości. Przykład nowej trasy, nowego wiaduktu, to przykład budownictwa, które łączy piękno, socjalistyczny rozmach z dokładnym ścisłym obliczeniem potrzeb. Kiedy na kilka dni przed 22 lipca pierwsze trolleybusy wyruszyły w próbną jazdę po nowej trasie, nie było chyba żadnego mieszkańca trójmiasta, który nie odczuwałby radości i dumy z nowego osiągnięcia budownictwa socjalistycznego na Wybrzeżu. A największą radość i dumę odczuwali oni, betoniarze i brukarze, monterzy sieci elektrycznej i junacy z 18 brygady SP – budowniczy nowej trasy, którzy wysiłkiem wielu miesięcy i wspaniałym zrywem ostatnich tygodni w Cynie Lipcowym sprawili, że 22 lipca samochody i trolejbusy, autobusy i ciężarówki szybko i bezpiecznie pomkną po nowej trasie, poprzez nowy piękny wiadukt. Swój wielki dzień przeżyli 17 lipca. Zobowiązali się, że wiadukt w tym dniu będzie gotów. Oto stoją gromadką na moście: inż. Gołębiowski – kierownik budowy i jego pomocnicy technicy: Stefan Nicki, absolwent GTZN i student 3 roku Politechniki, starzy fachowcy Tadeusz Trolimiuk i Anatol Baczyński, a obok nich majstrowie: towarzysze Gołębiowski i Szkułowski, Wojciechowski, Leśkow, Zdanowicz i Mładejowski. Specjalne przyrządy pomiarowe badają wiadukt na uginanie. Napięcie maluje się na twarzach wszystkich. Teraz sprawdza się wartość ich pracy. Rozstrzyga się, czy ich Czyn Lipcowy został naprawdę wykonany. Strzałki precyzyjnych przyrządów stoją nieruchomo na zerze. Z głuchym łoskotem motorów wtaczają się na wiadukt ciężkie „Ursusy”, wielkie, obciążone specjalnym wielotonowym balastem ciężarówki. Jedną, drugą, dziesiątą. Wytężone spojrzenie dziesiątek par oczu kieruje się i

na strzałki przyrządów, które bezstronnie i sprawiedliwie oceniają wartość ich pracy. Wąskie metalowe igły drgnęły zlekka i przegięły się w dół. Stojący dalej nie mogą dostrzec wyników. „Jakie wychylenie, jakie?” – wołają niecierpliwie. Głębokim wzruszeniem, ulgą i triumfem brzmi donośny głos inż. Gołębiowskiego: „Jeden milimetr ugięcia”. Gwar radosnych głosów zagłusza dalsze słowa. Jeden milimetr! To wielkie zwycięstwo! Przecież obciążenie dali kilkakrotnie większe niż wymagane, a ugięcie według normy mogło wynosić do 7 milimetrów. Śmieli się do siebie, ściskali dłonie. No! Robota zrobiona jak należy! A majster Gołębiowski, towarzysz partyjny, powiedział wzruszony: „I wykonaliśmy nasz Czyn Lipcowy, tak jak przystało na uczciwych robotników-patriotów”. Czyn Lipcowy wykonali... I choć jeszcze przez kilka dni następnych nie ustawała praca na wiadukcie, były to już tylko roboty wykończeniowe, ostatnia „tualeta” trasy. Stukają jeszcze ciężkie, metalowe „baby” ubijaczy Barzowskiego i Cieślarczyka, ostrym klinem wbija się w szpary między kamieniami starej nawierzchni łom robotnika Stefana Kina, dźwigają betonowe płyty chodnika, młode energiczne ręce junaków z Jeleniej Góry Karlickiego, Malnica, Benesza i Miazgi, ciężko dudni wielki wóz pogotowia technicznego WPK, z którego rozwijają z wprawą Isniący miedziany drut przewodów monterzy Kubacz i Kunikowski. Jeszcze pracują, jeszcze trwają ostatnie przygotowania do otwarcia ruchu na nowej trasie, ale myśli zajęte są już czym innym: świętem 22 Lipca, ich świętem, podczas którego przekażą do powszechnego użytku swoje wspaniałe dzieło. Inżynier Gołębiowski powiedział do majstra Mładejowskiego: „Wyślijcie auto do leśnictwa. Trzeba zieleni na uroczystość”. Pojechali... W dniu Święta Odrodzenia piękno nowej trasy wzbogacą girlandy jodły i dębu, czerwień sztandarów i proporców. Wyjdą radośnie na „swoją” wiadukt i swoją trasę ludzie z budowy – robotnicy i technicy, inżynierowie i junacy SP. Dzięki ich pracy, ich wysiłkowi, ich walce w Czynie Lipcowym idzie w niepamięć „zakręt śmierci” i zdradziecka szosa koło Kolibek. A na ustach tysięcy kierowców prowadzących swe wozy po nowej arterii zamiast ponurego przekleństwa zjawi się uśmiech wdzięczności dla towarzyszy z budowy, którzy na cześć Święta Odrodzenia dali polskiemu Wybrzeżu nową wspaniałą trasę... (GW197)

**22.07:** narzekania Gdynian na nieestetyczny, rażący wygląd gdyńskiego dworca kolejowego zbliżają się do końca. Prace przy budowie nowego budynku postępują systematycznie naprzód i już dziś wylaniają się zarysy nowego, monumentalnego gmachu, który stanie się ozdobą miasta. Zbudowano już całkowicie wielką, wysoką i jasną halę operacyjną z licznymi okienkami kasowymi oraz przylegającą do niej halę dla nadawania i odbioru towarowych przesyłek ekspresowych wraz z wejściem, podpartym filarami. Przed nowo odbudowaną częścią urządzono piękny kwietnik. Oto, jak będzie nowy dworzec gdyński w ostatecznej formie. Część prawa, złożona z kilku wysokich budynków, to dworzec pociągów dalekobieżnych. Wejście prawe (z filarami) oraz przyległe doń budynki są już gotowe. Po lewej znajduje się nowoczesnie urządzone dworzec podmiejskiej kolei elektrycznej, który będzie wyposażony we wszelkie udogodnienia dla podróżnych, łącznie z kinem aktualności, świetlicą, poczekalnią. Nowy dworzec zostanie oddany do użytku najpóźniej w 1953 roku, a więc równocześnie z uruchomieniem odcinka kolei elektrycznej Sopot – Gdynia. Projektodawcą dworca gdyńskiego jest inż. arch. Wacław Tomaszewski.

**23.07:** gdy na którymś z sopockich przystanków trolleybusowych pa15 lub 20 minut bezskutecznie czekali na wóz, od razu rozdziło się przeświadczenie: „Na pewno znów zerwała się lina na moście”. Gdy zamieszkała przy ul. Małopolskiej w Sopocie ob. Kinowa traciła sprzed oczu bawiące się przed domem dzieci, wybiegała co szybciej na trasę, a rozpaczliwemu biciu serca towarzyszyły zazwyczaj trwożne myśli: „Czyba nic się nie wydarzyło na moście?” Już więcej nic złego nie wydarzy się na sopockim moście. Teraz jest nowy most. Już nie tak łatwo o katastrofę samochodową, przejechanie lub inny nieszczęśliwy wypadek. Pewniej mogą prowadzić swoje trolleybusy kierowcy WPK GG Stanisław Nowak czy Zygfryd Maturski. Już nie musi drżeć o dzieci ob. Kinowa, bo mąż jej Stefan i wielu, wielu jego kolegów, robotników budowlanych. nie szczędziło wysiłku na zbudowanie nowego, bezpiecznego mostu. W 7 rocznicę Manifestu PKWN – most ten został uroczysto przekazany do użytku. Zebrali się na nowym moście i ci, którzy go budowali – cieśle i zbrojarze, betoniarze i spawacze, brukarze i robotnicy z ZE – oddział nr 1, monterzy, technicy i inżynierowie z WPK GG. Stała w karnych czwórkach pod SP-owskim sztandarem junacka kompania – uczniowie szkół średnich z Dolnego Śląska, którzy od kilku tygodni pracowali przy budowie wiaduktu. Przybyły przebywające na koloniach letnich w Sopocie dzieci polskie z Francji i Belgii. Przyszły popatrzeć na uroczystość, której nie zobaczyłyby nigdy w Paryżu czy w Brukseli pana Spaaka. Bo oto zebrani na trybunie przedstawiciele władz państwowych będą dziękować robotnikom nie tylko za zbudowanie mostu, ale za wysiłek, by zbudować go jak najprędzej w dowód miłości do ludowej ojczyzny, w dowód niezłomnej woli pokoju. O znaczeniu nowej arterii komunikacyjnej dla potrzeb trójmiasta i o jej doniosłości jako fragmentu wielkiego Planu 6-letniego, mówi przedstawiciel Woj. Rady Narodowej tow. Kawiak. Przebieg budowy



nowego mostu przedstawia pokrótce przedstawiciel dyrekcji budowy trasy. Tow. Koziński ze Zjednoczenia Budownictwa Mieszkaniowego charakteryzuje stosunek robotniczej załogi do wykonywanych przez nią obiektów. „Wiemy, że realizacją naszych zobowiązań, że wykonaniem Czynu Lipcowego przyspieszamy rozwój naszej ojczyzny, którego drogi nakreśliły wytyczne Manifestu Lipcowego. Przekazana dziś do użytku trasa nie kończy się na Gdańsku i Gdyni – to wycinek naszej wspólnej drogi do socjalizmu”. Dziękuję załodze wydziału elektrycznego przewodniczący rady zakładowej WPK GG tow. Świerczyński, przemawia do swych młodych kolegów zastępca dowódcy 18 brygady SP kol. Kędziński. „SP pracuje, buduje, broni” – oto hasło ludzkich szeregów, realizowane z entuzjazmem i ofiarnością przez młodzież polską, w oparciu o wzory bohaterskiego Komsomołu. Długie oklaski i niemilknące okrzyki zebranych tłumów towarzyszą przemówieniom. Okrzykami i oklaskami dziękują zgromadzeni budowniczym mostu, ale również tym wszystkim, którym zawdzięczamy wolne i radosne święto 22 Lipca – bohaterskiej, radzieckiej Armii Wyzwolicielce i Odrodzonemu Wojsku Polskiemu, awangardzie polskiej klasy robotniczej i polskiego narodu, Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i Prezydentowi Bolesławowi Bierutowi. A po tym myśli wszystkich zwracają się ku Temu, któremu zawdzięczamy wyzwolenie i wolność, możliwość socjalistycznego budownictwa i pokój; nowy sopocki most aż drży od entuzjastycznych okrzyków: „Stalin, Stalin, Stalin!”. Przewodniczący sopockiej Miejskiej Rady Narodowej tow. Miller, przy dźwiękach hymnu narodowego przecina biało-czerwoną wstęgę. Przez most maszerują teraz kolumny SP, kroczą nagrodzeni przodownicy pracy, toczą się wielkie, udekorowane zielenią trolleybusy. Majster Szytula i brukarz Głowacki, inżynier Majewski i monter Raszeja, technik Nieki i cieśla Wycichowski zbudowali nowy most, nową trasę – ale zarazem osiągnęli coś więcej. O nich to i wielu, wielu takich jak oni, o ich ofiarnej pracy powiedział Prezydent Bolesław Bierut na centralnej akademii w ubiegłą sobotę w Warszawie. „W rezultacie tych wysiłków Polska stała się zwartym, nowym państwem ludowym”. (GW198)

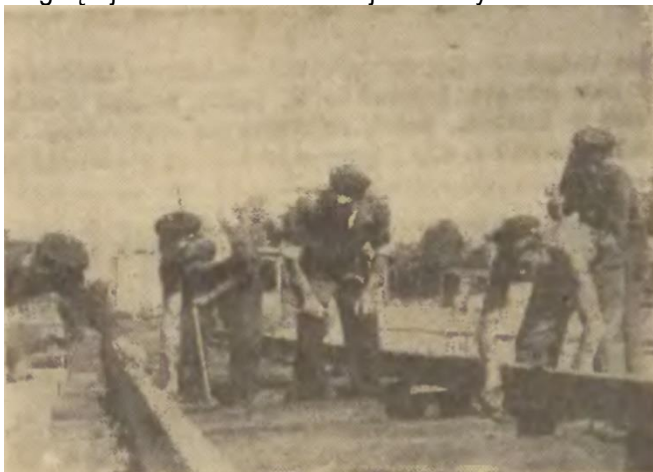
**24.07:** wiadukt sopocki i czterokilometrowy odcinek trasy Sopot – Orłowo są najwspanialszymi budowlami socjalistycznymi, jakie w dniu 22 lipca 1951 r. oddano do użytku społeczeństwu trójmiasta. Na długim moście, udekorowanym zielenią, trzepocą czerwone i biało-czerwone chorągwie. Widnieją napisy: „Zobowiązanie lipcowe wykonaliśmy przed terminem”. Wykonali je inżynierowie, technicy, brukarze, betoniarze, zbrojarze, cieśle i elektrycy z ZBM, WPK GG i PO „SP”, których poznajemy w tłumie ludzi, czekających na uroczyste otwarcie wiaduktu. Na trybunie zajęli miejsca przedstawiciele KW PZPR, Wojewódzkiej Rady Narodowej, Miejskiej Rady Narodowej, Biura Budowy Trasy Gdańsk-Gdynia, WPK GG, organizacji społecznych, PO „SP” oraz przodownicy pracy. W imieniu inwestora przemówił dyrektor Biura Budowy Trasy Gdańsk-Gdynia inż. Szklarzewicz. Dzięki wspólnemu wysiłkowi robotnika, inżyniera, technika i junaka – powiedział m. in. mówca – możemy dzisiaj oddać do użytku część wielkiej inwestycji drugiego roku Planu 6-letniego. Niech wiadukt ten i trasa, które przekazujemy władzom miejskim Sopotu w imieniu Ministerstwa Gospodarki Komunalnej, przyczynią się do zwiększenia piękna naszego kraju; niech służą pracy pokojowej i przyspieszeniu budowy podstaw socjalizmu w Polsce. W serdecznych słowach dziękował robotnikom ZBM, WPK GG i junakom „SP” przedstawiciel Woj. Rady Narodowej ob. Kawiak. Szybko mijają lata – mówił ob. Kawiak – ale jeszcze szybciej rozwija się nasza gospodarka narodowa, pod przewodnictwem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Wiadukt, który zbudowaliście, jest dziełem pokoju i zarazem twardą odpowiedzią podżegaczom wojennym. Przemówienia przerywano niemilkającymi oklaskami i okrzykami na cześć Prezydenta RP Bolesława Bieruta, wodza bohaterskiej Armii Wyzwolicielki – Generalissimusa Stalina, Odrozonego Wojska Polskiego i przewodniczki klasy robotniczej – PZPR. Rozbrzmiewają melodie hymnu narodowego i Międzynarodówki. O budowniczych trasy Gdańsk-Gdynia mówili także przedstawiciel ZBM nr 1 ob. Koziński, przew. Rady Miejskiej WPK GG ob. Świerczyński, przedst. 18 brygady „SP” ob. Kędziński i inni. I znowu zabrzmiały entuzjastyczne okrzyki: Stalin, Pokój, Bierut. Przodownik pracy ob. Babiarsz podał nożyce przewodniczącemu MRN Sopotu ob. Müllerowi, który przy dźwiękach hymnu narodowego przeciął biało-czerwoną wstęgę, dzielącą wiadukt. Wiadukt jest otwarty. Czworkami maszerują triumfalnie przodownicy pracy, junacy „SP”, młodzież szkolna, dzieci bawiące w Sopocie na koloniach letnich, zgromadzona ludność, jadą przez nowy wiadukt po raz pierwszy trolleybusy przystrojone zielenią. Otwarcie trasy na odcinku Sopot – Orłowo zakończono jeden z fragmentów budowy wielkiej arterii komunikacyjnej, łączącej Wybrzeże z resztą kraju. W niedalekiej przyszłości zostanie oddany do użytku drugi, najżywniejszy odcinek trasy we Wrzeszczu od Al. Marszałka Rokossowskiego do ul. Lendziona, który w 45 procentach zakończy budowę trasy, objętej Planem Sześcioletnim.

**1.08:** budowa kolei elektrycznej na trasie Gdańsk – Gdynia przybiera z każdym miesiącem na sile. Jadąc pociągiem z Gdyni do Gdańska widzimy, że w dziesiątkach miejsc pracują z zapalem grupy robocze kolejarzy,

robotników PPRK i junaków SP przy budowie nasypów, przejazdów kolejowych, wiaduktów itp. Odcinek Wrzeszcz – Gdańsk, który wymaga największego wkładu pracy, zmienił się nie do poznania. Poważnie postąpiły naprzód roboty na dworcu we Wrzeszczu. Na, wykończeniu jest już budowa peronu. Obecnie są na ukończeniu roboty przy budowie torów. Tory te zostaną w najbliższych dniach połączone z torami, których oddanie do ruchu towarowego nastąpiło w przeddzień Święta Odrodzenia. Od 12 sierpnia br. cały ruch pociągów osobowych i towarowych odbywać się będzie od stacji Wrzeszcz do ul. Roosevelta nowo zbudowanymi torami. Do czasu przystosowania obecnego peronu i urządzeń kolejowych na stacji Wrzeszcz dla pociągów elektrycznych, ruch pociągów zostanie przy tym peronie wstrzymany. W połowie drogi, zakończono budowę betonowego muru oporowego między nasypem kolejowym i domem mieszkalnym. Na ukończeniu jest połowa tunelu z wejściem na peron. Do połowy zbudowano również wiadukt. Tutaj wre intensywna praca przy budowie wysokiego nasypu, którym biec będą nowe tory. Przełożenie torów i ruchu pociągów na nowy nasyp, nastąpi przy jego równoczesnym poszerzeniu. Kolej elektryczna staje się rzeczywistością. Na jej uruchomienie czekają z zainteresowaniem masy pracujące trójmiasta. Będzie ona nowym osiągnięciem robotnika, technika i inżyniera Wybrzeża w Planie 6-letnim.

**4.08:** przy przedłużaniu tunelu na stacji w Oliwie pracują gorączkowo betoniarze i cieśle, którzy przystąpili do pierwszego betonowania półtora miesiąca temu. Dziś roboty betonowe przy tunelu, z wejściem na przyszły nowy peron dla pociągów elektrycznych, są już na ukończeniu. Dla uczczenia VII Rocznicy Manifestu PKWN załoga PPRK pod kierownictwem grupowego Jana Rózki wykonała budowę przyczółków tunelu nie jak zaplanowano, do dnia 20 sierpnia, lecz do 19 lipca br. W pobliżu oliwskiego dworca inna grupa robotników zajęta jest montażem konstrukcji stalowej dla wiaduktu przy ul. Pomorskiej. Przy przejeździe kolejowym obok ul. Lubelskiej junacy 19 brygady „SP” przygotowują teren pod nowe tory dla ruchu elektrycznego, rozrzucając w rekordowym czasie piasek. Leżące obok podkłady i lśniące szyny wskazują na to, że już w najbliższych dniach kolejarze przystąpią do układania nowych torów. Czworoboczne betonowe bryły, które wzdłuż nasypu wybudowano w pewnych odstępach, będą stanowić fundamenty pod przyszłe słupy trakcji elektrycznej.

**4.08:** robotnicy drogowi WPK GG przystąpili do układania trakcji tramwajowej przy nowej arterii komunikacyjnej biegnącej wzdłuż Grunwaldzkiej Dzielnicy Mieszkaniowej we Wrzeszczu. (GW209)



**6.08:** wczorajszy wieczorny gwałtowny deszcz spowodował zakłócenie komunikacji miejskiej w Sopocie. Na odcinku ulicy Stalina od ulicy Rokossowskiego do 23 Marca wezbrana woda spowodowała przerwę w komunikacji trolleybusowej. Zalane były również ulice niżej położone. Przejście pod wiaduktem kolejowym na ul. Rokossowskiego zostały całkowicie zalane. Komunikacja piesza odbywała się przez tory kolejowe. Około 30 mieszkań położonych w dolnej dzielnicy miasta zalała niespodziewanie wezbrana woda. Do akcji wezwano straż pożarną, która w ciągu nocy usunęła wodę przy pomocy motopomp. W akcji brała udział sekcja młodzieżowa Miejskiej Straży Pożarnej pod kierownictwem ob. ob. Mondzierowskiego i Lubańskiego. (GW210)

**7.08:** w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym Gdańsk-Gdynia Liga Kobiet zorganizowała stałe brygady kobiece, obsługujące dwa wozy tramwajowe. Na zdjęciu brygada im. Małgorzaty Fornalskiej składająca się z motorniczek Stanisławy Pazdro oraz konduktorek Janiny Jędrzejowskiej i Wandy Rzęcy. (GW211)



**14.08:** w ostatnich dniach brygady kolejowe na odcinku Wrzeszcz – Oliwa rozpoczęły ustawianie pierwszych słupów, na których będzie rozpięta sieć trakcyjna naszej kolei elektrycznej. Jak wiadomo, nowe tory na tym odcinku, biegnące na wysokim nasypie, zostały oddane do użytku w przeddzień Święta Odrodzenia, w dniu 21 lipca br. Intensywne prace ziemne prowadzone są również na odcinku Gdańsk Główny – Wrzeszcz, a w szczególności przy budującym się przystanku kolei elektrycznej Gdańsk Politechnika. Trwają tam prace przy budowie nasypu pod nowe tory. Postęp robót widoczny jest codziennie.

**14.08:** pociągi osobowe ruszyły po raz pierwszy po nowym nasypie pomiędzy Oliwą i Wrzeszczem. Na razie ruch po nowych torach odbywa się jedynie w kierunku z Oliwy do Wrzeszcza, gdzie pociągi, idące do Gdańska, zatrzymują się już przy nowo wybudowanym peronie. Na ukończeniu są prace przy poszerzaniu przejścia pod torami i peronem podmiejskim na dworcu oraz poszerzanie wiaduktów nad ul. Pomorską w Oliwie oraz nad ul. 3 Maja w Sopocie. Oba te wiadukty wymagają jedynie ułożenia metalowych konstrukcji nośnych. Rozpoczęta niedawno w Sopocie przebudowa wiaduktu przy ul. Jana z Kolna postępuje również szybko naprzód.

**27.08:** Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia w szybkim tempie przebudowuje linię tramwajową na centralnej arterii przyszłej Grunwaldzkiej Dzielnicy Mieszkaniowej. Brygady robotników torowych ob. ob. Kielara i Kurpeta pośpiesznie układają nowe tory na nowo ułożonej środkowej jezdni ulicy. Brygada ob. Kielara buduje obecnie skrzyżowanie torów przy ul. Wiązowej, a brygada ob. Kurpeta pracuje na torowisku przy ul. Jaśkowa Dolina. Obie brygady wykonują ponad 200 procent normy. Ruch tramwajowy przerzucony zostanie na nową środkową jezdnię pod koniec br. Poza tym w roku bież. zostanie wykończona zupełnie prawa jezdnia i chodnik przy niej. Po przeniesieniu ruchu pociągów między Gdańskiem a Oliwą na nowe tory, roboty przy budowie kolei elektrycznej przybrały jeszcze żywsze tempo. Kolejarze-drogowcy pracują niezwykle ofiarnie, wykańczając wiele prac przed terminem. Przy przenoszeniu ruchu pociągów na nowe tory szczególnie wyróżnili się robotnicy: Kaczmarek, Czaja i Smętoch z działu torowego, Glimajstra oraz Pałubicki, Schwitz i Mańkowski z działki torowego Patoka. (GW228)

**2.09:** w wyniku konferencji, zwołanej z inicjatywy Wydziału Gospodarki Komunalnej w Gdańsku, przedstawiciele Prezydium MRN, WPK GG i PKS uradzili, że na wielu przystankach tramwajowych i autobusowych naszego miasta, dla wygody pasażerów, zostaną ustawione ławki. I tak 9 ławek będzie ustawionych na przystankach autobusowych obok dworca głównego w Gdańsku. Dwie ławki na przystanku przy ul. Łąkowej (róg Siennickiej) i dwie przy Elbląskiej oraz przy Pasmanterii w Stogach, przy szkole na Przeróbce, na końcowym przystanku w Siedlcach i w wielu innych punktach miasta.

**7.09:** ulica Grunwaldzka we Wrzeszczu zamienia się w nowoczesną arterie komunikacyjną, która będzie stanowiła część równie nowoczesnej, szerokiej trasy kołowej Gdańsk-Gdynia. We Wrzeszczu trwają obecnie prace przy układaniu nowych szyn, które pozwolą na przesunięcie ruchu tramwajowego między obie jezdnie, gdzie tramwaje nie będą przeszkadzały ruchowi kołowemu.

**11.09:** brygada torowego Artura Krygiera jest jedną z najlepszych drużyn drogowych DOKP, pracujących przy elektryfikacji trasy Gdańsk – Gdynia. Obecnie układa ona nowy tor na odcinku Oliwa – Sopot. Postaramy się – mówią robotnicy Płotka i Lubawski, wchodzący w skład tego zespołu – jak najszybciej ukończyć budowę toru. Płotka i Lubawski, to chłopcy z gminy Sierakowice, w pow. kartuskim. Latem br. rozpoczęli obaj pracę na kolei, przy elektryfikacji węzła gdańskiego. Po parumiesięcznej praktyce nabyli doświadczenia, stali się fachowcami, - Gdy skończymy tu pracę – mówi Lubawski – pójdziemy budować nowe linie kolejowe. Za słowami Płotki i Lubawskiego Idzie czyn. Obaj codziennie przekraczają normy. O przyśpieszenie robót dba cały zespół torowego

Krygiera. Kwalifikowani robotnicy, jak Leon Ost, Paweł Kurowski i sam majster zapałem swym dają przykład innym, a dzieląc się wiadomościami fachowymi z niewykwalifikowanymi robotnikami, podnoszą ogólną wydajność pracy. Nic też dziwnego, że zespół potrafi wykonać od 180 do 200 proc. normy. Postanowienie ułożenia dziennie 150 metrów toru kolejowego jest, jak dotąd, w pełni realizowane. Z tą samą myślą o przyspieszeniu elektryfikacji kolei pracują robotnicy II odcinka robót na trasie Oliwa – Wrzeszcz, zajęci w czasie naszych odwiedzin przy ładowaniu na wagony szyn z rozebranego toru. Szyny są długie i ciężkie. By zmniejszyć wysiłek, by szybciej uporać się z robotą, ślusarz Martyniuk uruchomił specjalne podnośniki. Patrzy teraz uważnie, jak działają, czy nie trzeba ustawić ich inaczej? Ale wszystko jest w porządku. Ciężka, półtonowa szyna powoli unosi się w górę. Po zdjęciu szyn robotnicy przystąpią do nowego etapu pracy – poszerzania nasypu. Ożywione tempo robót panuje na każdym odcinku elektryfikacji trasy Gdańsk – Gdynia. Wszędzie robotnicy pracują z zapałem. Pociągi elektryczne usprawnią poważnie komunikację podmiejską, zaoszczędzą ludziom pracy tysiące godzin, które będą mogli zużyć na odpoczynek i rozrywkę. Kolejarze starają się więc jak najszybciej je uruchomić. (GW241)

**12.09:** Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia przeprowadza we Wrzeszczu na ul. Grunwaldzkiej budowę nowego torowiska tramwajowego, które stanowić będzie część rozbudowywanej nowoczesnej drogi państwowej Nr 1 na odcinku Gdańsk – Gdynia. Ułożono już we Wrzeszczu odcinek torów o długości 1.600 m od ul. Lendziona do Alei Marszałka Rokossowskiego i częściowo w okolicy ul. Uphagena. Przy budowie torowiska używane są szyny kolejowe nowego typu o długości 30 m. Sieć tramwajowa zawieszona będzie na nowoczesnych, praktycznych słupach betonowych, które będą równocześnie służyły, jako słupy oświetleniowe. Torowisko będzie pokryte trawnikami. Prace posuwają się szybko. Nowe tory zostaną oddane do użytku już w dniu 7 listopada br.

**12.09:** w trosce o wygodę pasażerów WPK GG zaopatrzy w najbliższym czasie wszystkie przystanki autobusowe i tramwajowe w ławki, a najruchliwsze – w poczekalnie. W Gdańsku poczekalnie zostaną wybudowane na przystankach tramwajowych: przy ul. Łąkowej, koło pętli w Oruni, koło Narwiku i na Przeróbce. (GW242)

**13.09:** niedawno został oddany do pełnego użytku publicznego na dworcu kolejowym we Wrzeszczu nowy peron, który przejściowo wykorzystywany jest zarówno dla ruchu podmiejskiego, jak i dalekobieżnego. Przy nowym peronie urządzono w tunelu prowizoryczną poczekalnię; obok budki kontrolerów ustawiono przy ścianach ławki z oparciami. Zainstalowano tam również tymczasowy bufet, w którym można otrzymać napoje chłodzące, słodkie i papierosy.

**14.09:** w tych dniach na linii tramwajowej Gdańsk – Oliwa wydarzył się tragiczny wypadek. Kursujący na tej trasie tramwaj prowadzony przez motorniczego R. Bujaka przejechał mieszkańca Sopotu Franciszka Grodzickiego, który w stanie nietrzeźwym położył się na torach. Tramwaj obciął mu obie nogi. Motorniczy Bujak jak wykazało śledztwo nie poniósł żadnej winy, gdyż wskutek ciemności (wypadek wydarzył się o godz. 23:45 w nocy), zauważył leżącego na torach dopiero z odległości około 5 metrów i nie zdążył zahamować wozu. Ten tragiczny wypadek jest nowym dowodem konieczności energicznej walki z alkoholizmem. (GW244)

**15.09:** najwyższa arteria komunikacyjna Wrzeszcza – ul. Grunwaldzka jest od kilku miesięcy terenem poważnych robót drogowych. Na całej trasie wykańczane są nowej jezdnie i chodniki, a pośrodku ulicy budowana jest nowa linia tramwajowa, na którą przerwany zostanie ruch tramwajów z dotychczasowych torów. Budowę linii rozpoczęto w kwietniu br. Prace prowadzi Miejskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych, a montaż toru wykonuje WPK GG. Od kilku tygodni na odcinku ul. Grunwaldzkiej od ul. Barlickiego do al. Rokossowskiego, uwijają się postacie junaków. To pracujący w 20 brygadzie „SP” chłopcy z białostockiego, nasypują tłuczeń na torowisko. Junacy pracują z zapałem, codziennie podwyższają normy swej wydajności. Ich kompania zdobyła w swej brygadzie drugie miejsce we współzawodnictwie. Pracujący tu Czesław Orłowski, Henryk Olender i Wacław Stachenek i inni junacy nie zadowolają się jednak tym sukcesem – walczą o palmę pierwszeństwa. Synowie chłopów z białostockiego cieszą się bardzo, że przyjechali na Wybrzeże. Mają obecnie możliwość poznać jego piękno. – Do czasu zakończenia III turnusu tj. do dnia 20 października junacy zorganizują niejedną atrakcyjną wycieczkę. Inna grupa junaków pracuje na ul. Twardej przy obsłudze maszyny, tzw. tłuczarki. Kierujący ich robotą majster Kozłowski z uznaniem mówi o junakach. Szczególnie wyróżnia Józefa Banca, Jana Brzozowskiego i Mariana Klimasara, wyrabiających przeciętnie 150 proc. normy miesięcznie. Dzięki pomocy junaków budowa nowej linii tramwajowej posuwa się szybko naprzód. Jak objaśnia przedstawiciel Miejskiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych inż. Latecki, już w przyszłym tygodniu rozpocznie się ustawianie słupów linii napowietrznej.

Według harmonogramu robót budowa linii zostanie ukończona w grudniu br. Ofiarność junaków i zatrudnionych tu brygad robotniczych przyspieszy jednak prawdopodobnie oddanie linii do użytku. (GW245)

**16.09:** w Jelitkowie, przy przystanku końcowym w pobliżu morza, przeprowadza się przebudowę torów tramwajowych i zakłada się nowe szyny. W związku z przebudową torów, Jelitkowo uzyska wkrótce pętlę tramwajową, która w znacznym stopniu przyczyni się do usprawnienia ruchu na trasie Oliwa – Jelitkowo. Na tym odcinku zostanie ułożonych 1.800 m nowych torów. Warto zaznaczyć, że z górą przez 30 lat na odcinku tym nie przeprowadzano żadnych napraw.

**16.09:** mieszkańcy Demptowa z wielką radością witają ostateczną decyzję Miejskiej Rady Narodowej (Komisji Komunikacyjnej), która po wielu staraniach „Dziennika Bałtyckiego” i długo robionych obietnicach ostatecznie zdecydowała się uruchomić komunikację autobusową na linii Gdynia - Demptowo. Już w niedzielę dnia 16 września br., o godz. 10 nastąpi uroczyste jej otwarcie. Wierzymy, że nie skończy się jak dotychczas tylko na obietnicy i że tym razem WPK GG naprawdę uruchomi linię. *(Linia nie została uruchomiona.)*

**17.09:** Prezydium MRN w Gdańsku donosi o decyzji wybudowania poczekalni i postawienia ławek w następujących punktach Gdańska: poczekalnie staną przy zajezdni na ul. Łąkowej, na końcowym przystanku na Siedlcach i na końcowym przystanku autobusowym w Wisłoujściu. Ławki służyć będą wygodzie pasażerów na następujących przystankach: przy zbiegu ul. Jedności Robotniczej i Sandomierskiej na Oruni, przy Bramie Wyżynnej, Bramie Oliwskiej, Akademii Medycznej, Teatrze Wielkim, placu Gen. Świerczewskiego, pętli tramwajowej w Oliwie, ul. Libermana we Wrzeszczu, ul. Elbląskiej, Siennickiej, na Stogach przy szkole i fabryce pasmanterii, przy szpitalu miejskim, u zbiegu ul. Klinicznej i Roosevelta, przy Prezydium Wojew. Rady Narodowej.

**17.09:** nowa linia tramwajowa na ul. Grunwaldzkiej wydłuży się z dnia na dzień. Pracujący przy jej budowie pracownicy WPK GG J. Derkowski, T. Prościński i Z. Iwanik wykonują przeciętnie po 180 proc. normy. (GW246)



**22.09:** z dniem 22 bm. dla ułatwienia powrotu pracownikom do domu uruchamia się w soboty robocze dodatkowy pociąg pasażerski do Tczewa z odjazdem z Gdańska o godz. 13:29, z postojami na wszystkich stacjach i przystankach. W drodze powrotnej pociąg ten będzie kursował z Tczewa również w każdą sobotę roboczą o godz. 15:06 z przyjazdem do Gdańska na godz. 15:59.

**22.09:** Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia zatrudnia coraz więcej kobiet na stanowiskach konduktorek autobusów, tramwajów i trolleybusów. Kandydatki na te stanowiska przechodzą przed rozpoczęciem pracy odpowiednie przeszkolenie. W chwili obecnej odbywa się kolejny kurs szkoleniowy, na który uczęszcza przeszło 20 kobiet. Na zdjęciu widzimy jak kontroler Wincenty Kłosiński objaśnia kursantkom przepisy ruchu. (GW251)



**25.09:** w dniu 25 bm. Miejska Rada Narodowa m. Gdańska obradowała nad gospodarką miasta w pierwszym półroczu br. i planem gospodarczym na rok przyszły. Przedłożony radzie do zatwierdzenia i akceptowany przez radnych budżet miasta na r. 1952 – trzeci rok Planu 6-letniego – jest wyrazem troski władzy ludowej o dalszą poprawę komunalnych warunków bytu mas pracujących. (...) Sumy przeznaczone na gospodarkę komunalną zostaną zużyte na przeprowadzenie nowych inwestycji. W dziedzinie komunikacji planuje się m.in. przeprowadzenie kapitalnego remontu 6.200 m.b. ulic i trzech mostów: mostu Siennickiego i dwóch tzw. mostów toruńskich uruchomienie nowej linii tramwajowej na ul. Grunwaldzkiej, przedłużenie linii tramwajowej nr 9 w kierunku Rudnik oraz uruchomienie trzech nowych linii autobusowych: śródmieście – Górki Zachodnie, Wrzeszcz – Brentowo i Wrzeszcz – Suchanino. (...) (GW255)

**28.09:** zepsuty wóz zjeżdża z trasy z powodu uszkodzenia chłodnicy, czy też instalacji elektrycznej. Drobiazg – wystarczy przecież wziąć z magazynu kawałek cyny lub przewodu, potrzebnego do naprawy, aby wóz mógł po krótkiej przerwie dalej pracować. Niestety tak nie jest w warsztatach naprawczych WPK GG, gdyż zarządzeniem z dn. 22.III 51, kwity materiałowe na cynę, miedź czy materiały elektrotechniczne muszą być akcentowane przez wicedyrektora technicznego. Ponieważ wicedyrektor nie pracuje na terenie warsztatów, przeto wypisany kwit odnosi do niego woźna. Często jednak zdarza się, że woźna jest w drodze do dyrekcji w innej sprawie – wtedy kwit zostaje w biurze do jej powrotu. Zdarza się i tak, że wicedyrektor jest w terenie i wówczas następuje dalsza zwłoka. Czy takie postępowanie jest słuszne? Oczywiście że nie, gdyż można znaleźć wyjście, tak aby ludzie nie czekali na materiał. Warsztaty mogłyby planować codzienne zużycie materiałów, które są pod bezpośrednią kontrolą wicedyrektora i przy końcu dnia rozliczać się z pobranych ilości. Uniknie się wówczas straty cennego czasu i przyspieszy się naprawę wozów, które potrzebne są na trasie. (GW256)

**29.09:** Rada Zakładowa Gdyńskich Zakładów Mięśnych interweniowała w DOKP w Gdańsku, która wyjaśnia, że wydano zarządzenie, zobowiązujące pracowników, dokonujących przetaczania i obsługujących rogatki na stacji Gdynia-Chylonia do bezzwłocznego przepuszczania autobusów z pracownikami śpieszącymi do pracy. (GW257)

**1.10:** Dyr. WPK GG informuje, że autobusy na trasie Dworzec – port w Gdyni od 1 października będą kursowały co 15 minut.

**3.10:** obecnie w Gdańsku prowadzone są roboty przy przebudowie nawierzchni niektórych ulic i chodników. Roboty te przeprowadza Wydział Drogowy Prezydium MRN. Na trasie ulic Siedleckiej, Sobieskiego, Szuberta i Beethovena została przebudowana jezdnia. Ulice Niedziałkowskiego i Kilińskiego we Wrzeszczu zostały również przebudowane. Jeszcze do końca bieżącego roku plan robót przewiduje naprawę i remont nawierzchni ulic i chodników. Plac rozciągający się przed „Orbisem” otrzyma twardą nawierzchnię. Przy ul. Skarpowej będą wybudowane schody, które połączą i usprawnią ruch pieszych z dzielnicą Cygańska Góra. W okresie jesiennym przeprowadza się również konserwację zieleńców, kwietników i klombów. Nad pracami tymi czuwa dział terenów zielonych przy Wydziale Drogowym Prezydium MRN w Gdańsku. Również załogi robotnicze WPK GG pracują przy zakładaniu nowych torów tramwajowych przy ul. Grunwaldzkiej. Jeszcze w tym roku kilka odcinków nowych torów zostanie oddanych do użytku publicznego.

**4.10:** robotnicy i pracownicy umysłowi Państwowego Przedsiębiorstwa Robót Komunikacyjnych Nr 10, na odbytej masówce – w odpowiedzi na apel Żerania – uchwalili przyspieszyć tempo budowy kolei elektrycznej

Gdańsk – Gdynia. Dzięki temu postanowieniu pierwszy odcinek tej trasy, mianowicie Gdańsk – Sopot, otwarty zostanie w dniu 1 stycznia 1952 r. i tego dnia ruszy pierwszy pociąg elektryczny. Planowe otwarcie tego odcinka miało nastąpić w dniu 1 maja 1952 r. Tak więc zobowiązanie robotników i pracowników PPRK Nr 10 przyspiesza o 4 miesiące oddanie do użytku szerokim rzeszom ludzi pracy tej wielkiej inwestycji na Wybrzeżu, mającej doniosłe znaczenie gospodarcze i społeczne.

**4.10:** racjonalizator Hieronim Połom, konduktor WPK z Gdyni (z prawej) omawia zastosowanie sprężyny na drążkach trolleybusowych z technikami Edwardem Roze, Witoldem Sałkiem i Mieczysławem Rogozińskim. (GW261)



**5.10:** w ślad za czołowymi zakładami pracy trójmiasta, za stoczniovcami, robotnikami portowymi, kolejarzami i budowlanymi, zobowiązania na cześć 34 Rewolucji Październikowej podejmują masowo pracownicy spółdzielczości, uczniowie szkół zawodowych itd. (...) Uczniowie I klasy zawodowej szkoły metalowej przy WPK GG postanowili odgruzować teren zniszczonej podczas działań wojennych podstacji prostownikowej przy ul. Bojowców w Gdańsku. (GW262)

**12.10:** społeczeństwo nasze z wielkim zainteresowaniem śledzi postępy prac przy budowie kolei elektrycznej na trasie Gdańsk – Gdynia, wielkiej inwestycji Planu 6-letniego. Uruchomienie tej trasy stworzy jeszcze dogodniejsze warunki komunikacyjne dla mieszkańców trójmiasta. Praca robotników, zatrudnionych przy budowie tej trasy, wymaga wiele poświęcenia i zapału. Ale robotnicy rozumieją dobrze, że wykonanie ich zadania w terminie, to ważna sprawa, że na realizację tego zadania czekają dziesiątki tysięcy ludzi, przejeżdżających codziennie trasę Gdańsk – Gdynia. Dlatego też, podejmując Czyn Październikowy, postanowili oni przyspieszyć termin o całe 4 miesiące. 1 stycznia 1952 r. kolej elektryczna będzie już kursowała na trasie Gdańsk – Sopot. Skrócić czas pracy o 4 miesiące nie jest rzeczą łatwą. Wymaga to jeszcze większego, niż dotychczas wysiłku, jeszcze większego poświęcenia. Tego jednak nie mogą, czy nie chcą niektórzy zrozumieć. Na odcinku trasy kolei elektrycznej Sopot – Gdynia zachodzi konieczność zburzenia kilku zabudowań, położonych na tyłach ul. Obrońców Westerplatte, a m.in. oficyny posesji szpitala, która jest zajęta przez siostry Elżbietanki. Przesiedlani mieszkańcy otrzymują od Prezydium MRN w Sopocie przydziały na równorzędne mieszkania w innych domach. Taki sam przydział otrzymały siostry Elżbietanki. Spotkano się tu jednak ze stanowczą odmową. Siostry Elżbietanki nie chcą się przeprowadzić ze swojej oficyny do proponowanego im gmachu, pragną natomiast zamieszkać w samym szpitalu. Oczywiście, na taką koncepcję nie może pójść Prezydium MRN w Sopocie, gdyż oznaczałoby to zlikwidowanie w szpitalu kilkudziesięciu łóżek dla położnych. Stanowisko sióstr Elżbietanek jest wybitnie aspołeczne. Jeżeli tysiące polskich robotników z pełnym zapałem dźwiga z gruzów powojennych naszą Ojczyznę, budując lepsze, szczęśliwsze jutro Polski socjalistycznej, społeczeństwo nasze ma prawo wymagać od sióstr Elżbietanek tak drobnego poświęcenia. Tym bardziej, że przecież nic na tym nie tracą, lecz zyskują, otrzymując odszkodowanie i większe pomieszczenie w domu, przeznaczonym wyłącznie dla zakonnic.

**13.10:** w tych dniach WPK GG w Gdańsku otrzymało nowe wozy tramwajowe polskiej produkcji, wykonane przez zakłady w Chrzanowie. W przyszłym miesiącu WPK GG otrzyma dalsze wozy motorowe i przyczepy. Nowe wozy, po zakończeniu przebudowy ul. Grunwaldzkiej, będą kursować na trasie Gdańsk – Sopot. Zwiększenie taboru tramwajowego przyczyni się do usprawnienia komunikacji miejskiej. (GW269)

**16.10:** w dalszym ciągu masy pracujące Wybrzeża podejmują zobowiązania ku czci 34 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej. (...) Zobowiązania załogi WPK GG jak pisze korespondent tow. W. Świerczyński przyniosą 171.170 zł oszczędności, M.in. brygady tow. tow. Olszewskiego i Franczaka zobowiązały się wykonać prace przy średnich remontach 11 wozów na 5 dni przed terminem. Tokarze Marian Koza, Marian Wiecheta,

Tadeusz Starzyk, Jan Wróblewski objęli socjalistyczną opiekę nad swymi maszynami. Pracownicy umysłowi Dyrekcji WPK GG – jak pisze tow. Z. Jeruszka, wykonują prace wartości ok. 400 roboczogodzin. (GW271)

**17.10:** Wydział Komunikacyjny Prezydium MRN zawiadamia, że od dnia 17 października do 10 listopada br. w związku z przebudową studzien kablowych, zostanie zamknięta dla ruchu kołowego prawa strona Alei Rokossowskiego w kierunku do Gdańska. Ruch kołowy będzie odbywał się jezdnią brukowaną, równoległą do Alei Rokossowskiego. (GW270)

**17.10:** brygady robotnicze zajezdni, warsztatów i baz WPK GG z zapałem realizują zobowiązania październikowe. Ogółem tramwajarze podjęli 39 zobowiązań zespołowych i 42 indywidualne. Ich Czyn Październikowy przysporzy państwu 175.000 zł oszczędności. Z podjętych zobowiązań zasługuje na wyróżnienie czyn brygady z warsztatów samochodowych bazy Nr 2. Brygada ta postanowiła odremontować własnymi siłami autobus nr 20, który niedawno został przeznaczony na złom. Odremontowany autobus będzie kursował na linii Dworzec Główny w Gdyni – Dębowo. Brygady Radczyka i Salomona, budujące nowe torowisko przy ul. Grunwaldzkiej, zobowiązały się skrócić czas wykonania wyciągów słupowych na nowym torze o ok. 30 dni, co przyniesie oszczędność przeszło 6 tys. zł. Monterzy z bazy nr 2 postanowili zaoszczędzić ok. 4,5 tys. zł przez wykończenie poza planem, stacji do prób kompresowych. Cieśle, kowale, ślusarze i szklarze WPK GG podjęli liczne zobowiązania indywidualne, wartości wielu tysięcy złotych. Kowal zajezdni tramwajowej przy ul. Łąkowej Leon Klecha postanowił przyspieszyć remont resorów czterech wozów tramwajowych. Robotnik warsztatów głównych we Wrzeszczu Marian Koza, podejmując jako pierwszy zobowiązania indywidualne, wezwał pozostałych towarzyszy pracy do współzawodnictwa na cześć 34 rocznicy Wielkiego Października. Na wezwanie Kozy odpowiedzieli ZMP-owcy z brygady Tadeusza Staszaka. Młodzi robotnicy postanowili opiekować się czterema frezarkami i przedłużyć czas ich pracy bez remontu. Realizacja tego zobowiązania przyniesie przeszło 2 tys. zł oszczędności. Wiele indywidualnych i zespołowych zobowiązań zostało już wykonanych. Meldunki o tym napływają do rady zakładowej codziennie. Szklarz zajezdni bazy nr 2 w Orłowie ob. Łoński oszklił kilka budynków przed terminem. Brygada Pokładeckiego z warsztatów głównych we Wrzeszczu i brygada Pochrockiego z bazy nr 2 wykonały już swe zobowiązania wartości ponad 1000 zł. (GW272)

**20.10:** Prezydium MRN w Gdańsku na konferencji z WPK GG ustaliło, że linia tramwajowa na ul. Łąkowej na odcinku od koszar do zajezdni zostanie przeniesiona na skwer i przebiegać będzie środkiem ulicy. Odciążenie w ten sposób jezdnii usprawni ruch i wzmoże bezpieczeństwo na tej ulicy.

**20.10:** Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że z dniem 26.X.br. placówki WPK GG sprzedawać będą bilety miesięczne i abonamenty wyłącznie na podstawie planu sprzedaży, rozesłanego instytucjom ubiegłego roku. Instytucje, które nie wykupią biletów w terminie podanym w obwieszczeniu, będą mogły nabyć je po 3-cim każdego miesiąca. Ponadto podaje się, że bilety miesięczne w ramach na okaziciela będą honorowane ściśle tylko w m-cu oznaczonym na bilecie, a nie jak dotychczas, do 5-tego następnego m-ca. (GW275)

**22.10:** brygada elektryków WPK GG, pracująca pod kierownictwem ob. Podgórskiego, przy budowie nowego torowiska we Wrzeszczu wykonała już swoje zobowiązania październikowe. Obecnie robotnicy podjęli dla uczczenia 34 rocznicy Wielkiej Rewolucji dodatkowe zobowiązanie. Brygada postanowiła ułożyć do dnia 30 bm. ponad plan 300 m kabla podziemnego. Zobowiązanie to, pod względem wartości, jest trzykrotnie większe od poprzedniego. (GW276)

**24.10:** Dyrekcja WPK GG informuje, że uwzględniła postulat pracowników Stoczni Północnej i z dniem 17 października zwiększyła ilość kursujących wozów na trasie Nowy Port – Gdańsk w godzinach od 15 do 17, a w soboty od 13 do 15. (GW278)

**26.10:** godzina 7.35. Przeladowany spieszącymi się do pracy ludźmi tramwaj nr 2 powoli rusza z przystanku przy Jaśkowej Dolinie, nabiera szybkości... i nagle staje. Motorowy zahamował wóz przed wzniesioną do góry ręką milicjanta. Pasażerowie, którzy jechali na stopniach muszą zapłacić mandaty karne i czekać na następny tramwaj. Takie obrazki powtarzają się na każdym prawie przystanku. Wynik jest ten, że tramwaj przybywa do śródmieścia Gdańska z kilkuminutowym opóźnieniem. Do pracy spóźniają się setki osób, traci się setki roboczogodzin. Milicjanci zatrzymują wozy z pasażerami na stopniach w trosce o ich życie. Wystarczy bowiem przejrzeć kronikę milicyjną w Gdańsku, by przekonać się, że wzniesiona ręka milicjanta, wstrzymująca tramwaj, chroni wielu ludzi przed kalectwem lub śmiercią. Oto niektóre tylko fakty z kroniki MO w Gdańsku. Ob. Jadwiga Jurkowska, zamieszkała w Ostrowie Świętokrzyskim, w woj. kieleckim, jadąc na stopniach tramwaju do Wrzeszcza w pewnej chwili zeskoczyła z wozu w biegu, wskutek upadku doznała pęknięcia czaszki i innych ciężkich obrażeń ciała. 17-letnia dziewczyna o nieustalonym nazwisku, przyplaciła życiem jazdę na stopniach tramwaju



zdążającego, w kierunku Nowego Portu, wpadając pod koła wozu przyczepnego. Aby uniknąć niebezpieczeństwa, aby chronić się od nieszczęśliwych wypadków, pasażerowie muszą bezwzględnie zerwać z jazdą na stopniach, z wyskakiwaniem i wskakiwaniem do wozu w biegu. Muszą sami chronić swoje życie i życie innych. Częstotliwość ruchu tramwajowego w Gdańsku jest dostateczna by przewieźć w terminie wszystkich do pracy lub z pracy. Trzeba tylko, by każdy dojeżdżający nie odkładał wyjazdu na ostatnią minutę, by nieco wcześniej wyszedł z domu i w razie potrzeby zaczekał na następny wóz. Omawiając zagadnienie bezpieczeństwa pasażerów należy także podkreślić, że motorowi i konduktorzy tramwajów zbyt mało troszczą się o pasażerów, szczególnie przy ruszaniu wozów. Obowiązkiem obsługi jest dokładne sprawdzanie, czy przed odjazdem tramwaju ktoś wsiada, czy wysiada. Niektórzy konduktorzy gdańscy nie przestrzegają jednak tego obowiązku. Tak np. niedawno na przystanku przy ul. Morskiej wysiadała z tramwaju matka z niemowlęciem w wózku. Konduktorka dała sygnał odjazdu i wóz ruszył, minio iż wysiadła tylko matka, a dwa tylne koła wózka były jeszcze w tramwaju. Gdyby nie przytomność pasażerów, matka i dziecko znalazłyby się pod kołami. Bez troska obsługi szczególnie rzuca się w oczy w godzinach popołudniowych, kiedy tramwajami jadą powracające ze szkół dzieci. W dniu 22 bm. grupa uczniów, ze szkoły muzycznej przy ul. Długiej jechała pełnym wozem nr 7 w kierunku Sopotu. Dzieci miały wysiąść na przystanku przy PCK na ul. Grunwaldzkiej. Obsługa wozu nie czekała jednak aż wszyscy uczniowie wysiądą i dała sygnał odjazdu, mimo że pasażerowie dopominali się o zatrzymanie tramwaju. W skutek tego niektóre dzieci wyskoczyły z ruszającego wozu. Wypadków na szczęście nie było, ale jakże łatwo mogły się zdarzyć. Takie postępowanie obsługi tramwajów jest niedopuszczalne. Pracownicy WPK GG, muszą na każdym kroku troszczyć się o bezpieczeństwo pasażerów. (GW280)

**29.10:** w ubiegłą sobotę odbyła się w dyrekcji WPK GG narada przedstawicieli większych zakładów pracy Wybrzeża, wyższych uczelni, szkół i organizacji społecznych w sprawie zimowego rozkładu jazdy w komunikacji miejskiej. Naradę zagał dyrektor WPK GG tow. Czachorowski, referując zebrany projekt nowego zimowego rozkładu jazdy tramwajów. Następnie omówiono problem rozładowania nadmiernego tłoku w tramwajach w określonych godzinach. Przedstawiciele zakładów pracy zobowiązali się celem odciążenia taboru komunikacyjnego we wczesnych godzinach rannych, zróżniczkować czas rozpoczynania pracy. Dzięki temu zmniejszy się jednorazowe nasilenie ruchu, co z kolei przyczyni się do usprawnienia komunikacji i polepszy stan bezpieczeństwa przejazdów. Zebrani stwierdzili, że zróżniczkowanie czasu pracy w różnych przedsiębiorstwach i instytucjach jest konieczne. Nie należy jednak tego czynić bez porozumienia się z Prezydium WRN. Dyrekcja WPK GG zobowiązała się, na żądanie zebranych, zwiększyć od 1 listopada ilość będącego w ruchu taboru o 8 procent. Celem zapewnienia większego bezpieczeństwa pasażerom uchwalono zmniejszyć szybkość przeciętną wozów, przez co przedłużą się czas postoju wozów na przystankach, przeznaczony na wsiadanie i wysiadanie. Wozy dzienne będą, począwszy od listopada schodzić z linii wcześniej aby mogły być poddane odpowiedniemu przeglądowi i przygotowaniu na następny dzień pracy, natomiast wcześniej wyjeżdżać będą wozy nocne. (GW282)

**1.11:** Dyrekcja WPK GG informuje, że z dniem dzisiejszym zostaje wprowadzony zimowy rozkład jazdy na linii autobusowej „A” na trasie Gdańsk – Gdynia. Według nowego rozkładu wozy autobusowe będą odjeżdżały: z Gdańska Prez. Woj. RN – o godz. 20:46, jak obecnie, następne o godz. 20:54, 21:10, 21:26, 21:50 i ostatni 22:15. Z Gdyni Dworzec Kolejowy – o godz. 21:36, jak obecnie, następne o godz. 21:44, 22:00.

**1.11:** z dniem dzisiejszym wchodzi w życie nowy rozkład jazdy autobusów i tramwajów. Zgodnie z rozkładem, w okresie zimowym zostanie skrócony czas kursowania wozów dziennych oraz na niektórych liniach wydłużony się czas przejazdu. Natomiast wozy nocne będą wyjeżdżały wcześniej. Autobusy między Gdańskiem a Gdynią będą kursowały bez zmian, z Gdańska do Gdyni do godz. 20:46, a z Gdyni do Gdańska do godz. 21:36. Po tych godzinach odjeżdżać będą z Gdańska – Prezydium WRN w godz. 20:54, 21:10, 21:26, 21:50 i ostatni o 22:15, z Gdyni – 21:44, 22:00, 22:16, 22:32 i ostatni (do Wrzeszcza) o 22:48. (GW285)

**1.11:** Dyrekcja WPK GG informuje, że z dniem dzisiejszym zostaje wprowadzony zimowy rozkład jazdy na liniach tramwajowych. Według nowego rozkładu jazdy ostatnie wozy tramwajowe będą odjeżdżały: z Sopotu do Gdańska o godz. 22:35, z Gdańska do Sopotu o godz. 22:34, z N. Portu do Gdańska o godz. 22:29, z Gdańska do N. Portu o godz. 23:01, z N. Portu do Libermana o godz. 22:30, z ul. Libermana do N. Portu o godz. 23:12, z Oliwy do Jelitkowa o godz. 22:20, z Jelitkowa do Oliwy o godz. 22:35, z Pl. 1 Maja do Oruni o godz. 22:32, z Oruni do Pl. 1 Maja o godz. 22:56, z Łąkowej do Lotniska o godz. 22:33, z Lotniska do Łąkowej o godz. 23:10, z T. Węglowego do Stogów o godz. 22:36, ze Stogów do T. Węglowego o godz. 23:10, od ul. Wały Jagiellońskie do Siedlec o godz. 22:25, z Siedlec do ul. W. Jagiellońskie o godz. 22:45. Wozy nocne, będą wyjeżdżały

wcześniej. Odjazd wozów nocnych: z Sopotu do Gdańska o godz. 23:15, 0:10, 1:10, 2:10, 3:10, 4:05, z Gdańska do Sopotu o godz. 23:10, 0:10, 1:10, 2:10, 3:10, 4:00, z N. Portu do Gdańska o godz. 22:40, 23:40, 0:40, 1:40, 3:30, 4:30, z Gdańska do N. Portu o godz. 23:10, 0:10, 1:10, 2:10, 4:00, 4:58, z N. Portu do ul. Libermiana o godz. 22:42, 23:40, 0:40, 1:40, 3:32, 4:22, od ul. Libermiana do N. Portu o godz. 23:12, 0:10, 1:10, 2:10, 3:57, 4:47, z Łąkowej do Pl. 1 Maja o godz. 22:30, 23:00, 23:30, 24:00, 1:00, 2:50, 3:00, 3:20, 4:10, z Pl. 1 Maja do Łąkowej o godz. 23:14, 23:35, 0:44, 1:44, 2:10, 4:00, 4:40, 5:10, 5:20, z Pl. 1 Maja do Oruni o godz. 22:40, 23:40, 0:10, 1:10, 3:30, 4:10, 4:40, z Oruni do Pl. 1 Maja o godz. 23:00, 23:54, 0:30, 1:30, 3:46, 4:25, 5:04, z T. Węglowego do Stogów o godz. 23:10, 0:10, 1:10, 3:10, 4:10, ze Stogów do T. Węglowego o godz. 23:40, 0:40, 1:40, 3:40, 4:40, od ul. Wały Jagiellońskie do Siedlic o godz. 23:15, 0:10, 1:10, 3:40, 4:20, z Siedlic do ul. Wały Jagiellońskie o godz. 23:25, 0:20, 1:20, 3:50, 4:30, od ul. W. Jagiellońskie do Lotniska o godz. 0:30, 1:30, 3:00, od Lotniska do ul. W. Jagiellońskie o godz. 0:50, 1:50, 3:20.

**2-3.11:** z powodu przebudowy torów na przystanku osobowym Gdynia Grabówek w czasie od godz. 8 dnia 2.11. br. do godz. 8:15 dnia 3.11 br. nie będą zatrzymywały się na tym przystanku pociągi, jadące z Gdyni do Chylonii. Natomiast pociągi jadące z Chylonii do Gdyni, zatrzymywać się będą normalnie. Po dokonaniu przebudowy, tj. od godz. 15:15 dnia 3.11 br. ruch pociągów na przystanku osobowym Gdynia Grabówek odbywać się będzie przy wysokich peronach, gdzie jazda na stopniach wagonu grozi śmiercią.

**3.11:** podczas ogólnokrajowej narady delegatów przedsiębiorstw komunikacyjnych, w świetlicy WPK GG we Wrzeszczu odbyła się uroczystość wręczenia sztandaru przechodniego załodze WPK GG, która zajęła pierwsze miejsce przed Katowicami i Wrocławiem w III etapie współzawodnictwa, obejmującym wszystkie zakłady komunikacyjne naszego kraju.

**6.11:** przed terminem z okazji 34 rocznicy Rewolucji Październikowej pracownicy wydziału torów WPK GG uruchomili jeden kierunek nowych torów tramwajowych na ul. Grunwaldzkiej we Wrzeszczu, które zostały położone obok nowo wybudowanej magistrali, będącej odcinkiem wielkiej drogi Warszawa – Gdynia. Uruchomienie tramwaju pomiędzy jednokierunkowymi jezdniami przyczyni się do usprawnienia ruchu pojazdów we Wrzeszczu, który pod względem komunikacyjnym był tzw. „wąskim gardłem”. Przedterminowe uruchomienie nowego toru jest wyrazem patriotycznej postawy pracowników WPK GG oraz dowodem miłości i wdzięczności, jaką żywimy dla wielkiego Kraju Rad.

**6.11:** załoga Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk-Gdynia od kilku już lat uczestniczy w międzyzakładowym współzawodnictwie. W pierwszym etapie współzawodnictwa zajęła ona IV miejsce, w następnym zaś – drugie, za przodującym przedsiębiorstwem w Katowicach. Zdobyte II miejsca zmobilizowało pracowników WPK GG do zwiększenia wysiłków. Podczas uroczystości wręczenia sztandaru przechodniego przodującemu przedsiębiorstwu komunikacyjnemu z Katowic, przedstawiciele WPK GG przyrzekli wówczas w imieniu załogi energicznie walczyć o zajęcie pierwszego miejsca w III etapie współzawodnictwa, obejmującym pierwsze półrocze br. Przyrzeczenia swego robotnicy i pracownicy WPK GG dotrzymali. W III etapie zakłady komunikacyjne w Gdańsku wysunęły się na czoło i zajęły pierwsze miejsce, przed Katowicami i Wrocławiem. Uroczyste wręczenie sztandaru przechodniego zwycięskiej załodze odbyło się w ubiegłą sobotę, w auli Szkoły Muzycznej przy ul. Partyzantów we Wrzeszczu. W Uroczystości udział wzięli: przedstawiciele partii, Ministerstwa Gospodarki Komunalnej, CRZZ, Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Komunalnej, Prezydium WRN i MRN w Gdańsku oraz reprezentanci zakładów komunikacyjnych ze wszystkich miast Polski. Zwycięstwo WPK GG nie jest przypadkowe. Jak wynika z referatu dyrektora WPK GG tow. Czachorowskiego, pracownicy przedsiębiorstwa osiągnęli je wydajną pracą na każdym odcinku. Liczba uczestników zakładowego współzawodnictwa pracy wzrosła w porównaniu z tym samym okresem r. ub. w bardzo znacznym stopniu. Dzięki częstym naradom wytwórczym, inicjowanym przez radę zakładową, usprawniono znacznie organizację pracy, opierając ją na ścisłym przestrzeganiu harmonogramów. Do znacznego podniesienia wydajności pracy przyczyniło się szkolenie ideologiczne i zawodowe pracujących, podniesienie dyscypliny pracy oraz poprawa stanu bezpieczeństwa i higieny w warsztatach. Duży sukces osiągnęła załoga w walce o obniżkę kosztów własnych, które w porównaniu z I półroczem 1950 r. zmniejszyły się o 26 proc. Dzięki właściwej konserwacji wozów i naprawom profilaktycznym wzrósł wydatnie wskaźnik wykorzystania taboru (z 0,641 do 0,82). Zwiększyła się również liczba pomysłów racjonalizatorskich i nowatorskich, których realizacja przyniosła WPK GG setki tysięcy zł oszczędności. Osiągnięcia załogi na poszczególnych odcinkach pracy przyczyniły się do usprawnienia komunikacji miejskiej, dzięki czemu przewieziono o 18,3 proc. więcej pasażerów, aniżeli w pierwszym półroczu 1950 r. Wśród członków załogi na wyróżnienie zasługują przede wszystkim: tokarz Bolesław

Martuszewski, motorowy Leonard Nagrabski, konduktorzy Franciszek Pfeifer, Stanisław Gajak, Jan Wróblewski, brygadziści z warsztatów – Piotr Dec, Franciszek Kogusiński i Stanisław Szymański, konduktorka Maria Jaworska, ślusarz Franciszek Stoba i wielu innych. Wszyscy przodujący pracownicy otrzymali wysokie premie pieniężne. Ogółem nagrodzono premiami w wysokości od 150 do 500 zł 341 osób. (GW289)

**7.11:** brygady robotnicze Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk-Gdynia i Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Robót Drogowych, zatrudnione przy budowie nowej linii tramwajowej na al. Rokossowskiego i ul. Grunwaldzkiej, uczciły 34 rocznicę Rewolucji Październikowej przedterminowym oddaniem do użytku odcinka o długości 1250 mb., od ul. Lenziona do al. Estkowskiego. Na odcinku tym ruch, tramwajowy rozpoczął się już w dniu wczorajszym. Przy budowie torów szczególnie wyróżniły się brygady ob. ob. Aleksandra Radczuka i Jana Salomona, które zameldowały o wykonaniu swych zobowiązań już w dniach 30 i 31 października. Ofiarnie także pracowali robotnicy torowi, pod kierownictwem ob. Burzyńskiego oraz robotnicy zakładający sieć, pod kierownictwem ob. Słojewskiego. (GW290)

**8.11:** z dniem 8 bm. autobusy linii „A” na trasie Gdańsk – Gdynia będą kursowały w godzinach wieczornych według następującego rozkładu: Odjazd z Gdańska do godz. 21:10 co 8 minut, następnie o godz. 21:26, 21:35, 21:50, 22:15, 22:30, 23:00. Odjazd z Gdyni (Plac Konstytucji) do godz. 22:00 co 8 minut, następnie o godz. 22:16, 22:32, 22:48 (tylko do Wrzeszcza), 23:20 (tylko do Wrzeszcza).

**8.11:** Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że z dniem 8 bm. autobusy na linii Gdańsk – Gdynia będą kursowały w godzinach wieczornych według następującego rozkładu: Odjazd z Gdańska do 21:10 co 8 min, następne godz. 21:26, 21:35, 21:50, 22:30 i 23:00. Odjazd z Gdyni do godz. 22:00 co 8 min, następne – o 22:16, 22:32, 22:48 i 23:20 (dwa ostatnie wozy tylko do Wrzeszcza). (GW292)

**9.11:** na ogół do działalności WPK GG nikt nie ma istotnych zastrzeżeń. Przeciwnie, społeczeństwo Wybrzeża dumne jest z osiągnięć swoich tramwajarzy i pracowników autobusów. Ale dlaczego zawsze znajdzie się jakiś biurokrata, który nie dorasta do poziomu całej załogi i „odstaje od życia”. Wiadomo było wszystkim, że bilety miesięczne można było wykupywać do 5 każdego następnego miesiąca (na PKP do 3). Tymczasem nic nikomu nie mówiąc, nie wywieszając odpowiedniego komunikatu w autobusach, ani nie informując przez prasę (która doprawdy bezpłatnie tego rodzaju wiadomości drukuje), WPK GG zniósł od 1 listopada zwyczaj wykupywania biletów w pierwszych dniach, po zakończeniu miesiąca i wielu pasażerów spotkała 2 listopada przykra niespodzianka w formie konieczności dodatkowego płacenia za bilet autobusowy z Gdyni do Gdańska w wysokości 3,60 zł. Konduktor Nr 2010 zainterpelowany w tej sprawie, oświadczył, że takie zarządzenie obowiązuje od 26 października. Zarządzenie zarządzeniem, a wydaje się, że jest ono bardzo niesłuszne i krzywdzące ludzi, korzystających z biletów miesięcznych. O ileż bardziej życiowo podchodzi do tej sprawy P.K.P.

**10.11:** w dniu 10 bm. zostaną całkowicie przekazane do użytku obydwa tory tramwajowe na ul. Grunwaldzkiej. Najpoważniejszą pracą ostatnich dni na tym odcinku było połączenie nowych torów ze starymi. Wykonano to w dwóch etapach, nocami, nie dopuszczając do zahamowania w komunikacji. Na uznanie przy wykonaniu tych robót zasłużyły brygady: nawierzchniowa pod kierownictwem ob. Ignacego Krugera i transportowa z brygadziwą Stanisławem Berdychowskim na czele. (GW293)

**16.11:** robotnicy warsztatów mechanicznych WPK GG w Gdańsku napotykają ostatnio na duże trudności w realizacji planów produkcyjnych. Przyczyny tych trudności leżą w wadliwej organizacji pracy i w niedostarczaniu na czas części zamiennych do wagonów tramwajowych. I tak np. brygada ob. Cajdlera pracująca przy tzw. rewizjach wagonów tramwajowych nie może podołać realizacji planu, ponieważ nie otrzymuje na czas takich części jak panewki, tulejki, bolce, śruby itp. Wskutek tego robotnicy tracą wiele godzin na poszukiwanie tych części. Sprawa braku części i spowodowanych przez to przestojów w pracy omawiana była na wielu naradach wytwórczych. Kierownictwo warsztatów nie umiało jednak dotychczas wyciągnąć z krytycznych uwag robotników słusznych wniosków, dla usprawnienia pracy przy naprawie tramwajów. Opisane niedociągnięcia są wynikiem wadliwej pracy zarówno wydziału technicznego, który przewleka opracowywanie rysunków technicznych dla warsztatów na wykonanie części zamiennych do wagonów tramwajowych, jak i magazynu, którego kierownikiem jest ob. Kartasiński, który nie troszczy się o zaopatrzenie warsztatu. Celem usunięcia przeszkód w wykonywaniu planów produkcyjnych oraz umożliwienia brygadam ob. ob. Cajdlera i Olszewskiego rytmiczności w pracy przy naprawie wagonów tramwajowych trzeba przede wszystkim zlikwidować przestoje w warsztacie. Kierownictwo wydziału technicznego wraz z kierownictwem warsztatów powinno opracować rysunki znormalizowanych części tramwajowych tak, aby dostateczna ilość części znajdowała się stale w magazynie warsztatowym. (GW298)

**17.11:** Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia uruchamia 23 bm. kurs konduktorek dla trakcji tramwajowej. Na kurs ten przyjmowane będą wyłącznie kobiety, przy czym warunkiem przyjęcia jest ukończenie 18 lat życia. Zgłoszenia na kurs przyjmuje Biuro Kadr WPK GG we Wrzeszczu, przy ul. Jaśkowa Dolina 26, za pośrednictwem Urzędu Zatrudnienia. (GW299)

**20.11:** odpowiedź dyrektora naczelnego WPK GG ob. Edwarda Czachorowskiego w związku z krytyczną notatką korespondenta Tadeusza Wojdyry pt. „Bieżące naprawy wozów WPK GG powinny być przyspieszone”. Dyrektor Czachorowski w sposób zawyły stara się wytłumaczyć dlaczego dyrekcja WPK GG wydała zarządzenie, w którym upoważnia się wyłącznie wicedyrektora technicznego do podpisywania kwitów materiałowych na cynę, miedź czy materiały elektrotechniczne. Natomiast w odpowiedzi tej nie ma ani jednego słowa o tym, co postanowiono uczynić w związku ze słuszną krytyką korespondenta, ażeby w przyszłości robotnicy zatrudnieni przy remoncie samochodów w chwili, gdy nie ma wicedyrektora technicznego w warsztacie, mogli pobierać z magazynu potrzebne im materiały i bez straty czasu przeprowadzać naprawy samochodów. (GW301)

**22.11:** w planie na r. 1951 WPK GG miało otrzymać 5 wozów motorowych nowoczesnej konstrukcji i 10 przyczepnych. We wrześniu br. otrzymano z Chorzowa 5 wozów silnikowych, które skieruje się na trasę 7 na linii Sopot – Gdańsk. 3 wozy przyczepne są w drodze z fabryki sanockiej, a 7 do odebrania w bm. Wszystkie nowo nabyte wozy będą uruchomione w tym miesiącu. Nowe wozy silnikowe są znacznie szybsze i mocniejsze, otwierane i zamykane automatycznie i ogrzewane. Motorowego oddziela barierka od pasażerów, co pozwala na swobodniejszą pracę. Wozy przyczepne, urządzone podobnie. Wozy są pomalowane na kolor znormalizowany w całej Polsce. Ulepszone hamulce elektryczne i mechaniczne zapewniają większe bezpieczeństwo. Ogromne tzw. lustrzane szyby dodają elegancji nowym wozom.

**29.11:** z dniem dzisiejszym w celu umożliwienia jak najlepszego dojazdu z pracy do domu pracownikom, kończącym zajęcia o godz. 15:30 Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku uruchamia dodatkowy pociąg w dni robocze oprócz sobót na trasie Gdańsk – Gdynia. Odjazd z Gdańska Głównego o godz. 15:55, przyjazd do Gdyni o 16:40. Odjazd z Gdyni do Gdańska o 18:11, przyjazd do Gdańska o godz. 18:54.

**29.11:** budowa podmiejskiej kolei elektrycznej na trasie Gdańsk – Gdynia niedawno jeszcze była tylko projektem. Opracowywało się wówczas śmiałe koncepcje, a w licznych wykresach i planach zamykała się twórcza myśl ludzka, której realizacja miała przynieść wielkie udogodnienie dla ludzi pracy. Przystępując do budowy kolei elektrycznej, rozłożono prace na trzy fazy. W pierwszym etapie zelektryfikowano odcinek Gdańsk – Nowy Port. W drugim etapie przystąpiono do elektryfikacji odcinka Gdańsk – Sopot na trasie Gdańsk – Gdynia. I wreszcie w końcowym etapie zostanie zelektryfikowany odcinek biegnący od Wejherowa do Sopotu i od Gdańska do Tczewa. Elektryfikacja odcinka Gdańsk – Gdynia w dużym stopniu przyczyni się do usprawnienia komunikacji i stanowić będzie olbrzymie udogodnienie dla ludzi pracy. Od wczesnej wiosny rb. – na odcinku Gdańsk – Gdynia prowadzone są intensywne roboty. Do tej pory wybudowano wiele kilometrów nowych nasypów kolejowych, ukończono budowę kilku wiaduktów, szeregu przepustów i tuneli. Nieustannie kładzie się tory, wznosi się mury oporowe, nowe perony na stacjach. Na całej trasie pracowali jeszcze niedawno junacy „SP”, dziś pracują wyłącznie robotnicy specjalnych brygad kolejowych. Tempo robót jest szybkie. Przy budowie zużywa się dziennie setki wagonów piasku, żwiru, gruzu i tłucznia. Mimo tak olbrzymich robót i zmasowania tak wielkiej ilości materiałów, ruch na linii odbywa się normalnie, pociągi dalekobieżne i podmiejskie kursują bez przeszkód. Każdy dzień przynosi zmiany. To co wczoraj było jaszczke projektem w planie, dziś jest już wykonane. Wszyscy bez wyjątku, a więc robotnicy, technicy, inżynierowie pracują tu ze zdwojoną energią, budując wielką linię mającą służyć dla dobra ludzi pracy, dla pokoju. Zaczniemy naszą wędrówkę po nowej trasie od Sopotu. Jeden peron jest tu zamknięty. Tu właśnie buduje się nowy peron dla kolei elektrycznej. Pracą kieruje student W.S.I. w Gdańsku, Stefan Nicki. Najważniejsza praca jest już zrobiona – mówi. Mur oporowy został wykonany i zabetonowany. Za kilka dni ułożymy krawężniki, a potem nawiezie się ziemię, która zostanie pokryta płytami betonowymi. Betoniarka REX 10-S o pojemności 300 litrów pracuje bez przerwy. Obsługuje ją Mieczysław Makowski. Betoniarka wyrabia dziennie 23-30 m sześć. betonu, z którego powstają mury oporowe. Inni robotnicy wygładzają ścianki peronu. Brygada betoniarska, jest najlepszą brygadą na całej trasie budowy. Peron sopocki, jak zapewniają robotnicy, zostanie ukończony do 20 grudnia. Mówi o tym olbrzymi napis, umieszczony na tablicy, rzucający się w oczy wszystkim pasażerom, przejeżdżającym przez Sopot: „Z.B.M. Zarząd Budowlany Nr 1 wykona przed terminem roboty odcinka Oliwa – Sopot”. Zobowiązanie zostanie wykonane, gdyż robotnicy walczą o plan metodą radzieckiego inż. Kowalowa. Za Sopotem, w kierunku Orłowa, wykonuje się roboty ziemne, wiadukty, ustawia się słupy trakcyjne. Przejdźmy teraz z Sopotu trasą budowy w kierunku Gdańska. Poszerzony

most przy ul. 3 Maja jest już na ukończeniu. Nieco dalej ustawia się słupy trakcyjne. Na środkowym słupie zastajemy przy pracy ob. Aleksiego Szućę, który razem ze Zdzisławem Cabanem z PPRK Nr 4 spawa uchwyty do muf kablowych. Równie szybkie tempo robót zastajemy w Oliwie, we Wrzeszczu i w Gdańsku. Tu każdy zna grupę betoniarzy Stanisława Kurka. Grupa ta wyrabia 270 proc. normy. Od wykonania zleconej jej pracy zależy wykonanie odcinka elektryfikacji kolei Gdańsk – Sopot. Dobrze spisuje się również grupa betoniarska Wiktora Szczerbuka, która wykonuje 210 proc. normy. Nie można też pominąć milczeniem majstra Sadowskiego, który czuwa nad wykonaniem robót trakcyjnych. Od zakończenia i oddania do użytku nowej linii elektrycznej Gdańsk – Sopot dzieli nas zaledwie krótki czas. Oddanie do użytku nowej arterii zelektryfikowanej będzie stanowiło nowy triumf polskiego robotnika i inżyniera w walce o realizację Planu 6-letniego, w walce o pokój.

**1.12:** siedziba PKS Gdańsk przenosi się z baraków „Narwik” do budynku przy ul. Targ Drzewny 12/14.

**1.12:** z dniem 1 bm. Okręgowa Dyrekcja P.K.S. przeniosła swą siedzibę z osiedla barakowego „Narwik” w Gdańsku do gmachu przy ul. Targ Drzewny nr 12/4. (GW318)

**1.12:** w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym Gdańsk-Gdynia z dniem 1 bm. zostały wprowadzone przepisy porządkowe dla pasażerów, korzystających z autobusów, trolejbusów i tramwajów. Wypowiadając zdecydowaną walkę pasażerom „na gapę”, usiłującym odbywać bezpłatne „rejsy”, podniesiono opłaty karne za przejazd bez biletu do 10 zł. Specjalni kontrolerzy społeczni, powołani przez WPK GG, będą czuwać nad ścisłym przestrzeganiem przepisów.

**9.12:** jeżdżąc co dzień zatłoczonym tramwajem, nawet nie wiemy o tym i często nie zauważamy, że został już ułożony nowy kabel elektryczny na trasie Nowy Port – Brzeźno, że ciągnące się długim szeregiem słupy od Chylonii do Gdyni zostały właśnie wczoraj postawione, że wozy tramwajowe nr 390 i 395, które będą kursować zamiast od 1 stycznia już od 21 bm. – to tylko niektóre z licznych zobowiązań, które podjęli i zrealizowali pracownicy WPK GG w celu przekroczenia rocznego planu produkcyjnego. Coraz szybciej obraca się umieszczony na specjalnej przyczepie bęben z aluminiowym kablem. Ani przez jeden moment brygadzysta Podgórski nie przestaje śledzić rozwijającej się liny. Kablowe Kohut i Roszeja pilnują, aby została dobrze ułożona w wykopie. Każda sekunda to kilkadziesiąt centymetrów ułożonego nowego kabla elektrycznego na trasie Nowy Port – Brzeźno. Każdy metr kabla, to realizacja dodatkowych zobowiązań, które podjęła załoga wydziału elektrycznego WPK GG w celu przekroczenia rocznego planu produkcyjnego. Trudno usłyszeć poprzez szum motorów elektrycznych, spawarek i tokarek głos Antoniego Olszewskiego, którego brygada, pracująca w warsztatach WPK GG we Wrzeszczu, podjęła dodatkowe zobowiązania również w celu przekroczenia planu. Tak, tak – mówi Olszewski, którego głos tłumi jazgotliwy szum motorów. My chcemy nie tylko wykonać na czas plan, my go musimy przekroczyć i właśnie dlatego moja brygada zobowiązała się wykonać dodatkowo kapitalne remonty 3 wozów. Jeden z nich stoi już gotowy w lakierni. A dowodem, jak zależy nam na przekroczeniu planu – podpowiada stojący obok ślusarz Stanisław Toczek – niech będzie i to, że szyny wyciągowe do drzwi tramwajowych robię już do 3 wozu. Tak samo zresztą jest i w brygadzie Fronczaka... Na kanale stoją dwa wozy. Jeden z nich ma numer 395, drugi 390. Głęboko w kanale, oświetlonym żarówką, pracuje Antoni Rempczyk. Maluje podwozie wozu. Muszę się spieszyć – mówi kiedy skończywszy malowanie wychodzi wreszcie na górę – bo wóz nr 395 musi być jak najprędzej wyremontowany. Wprawdzie plan przewiduje, że będzie on kursował po mieście dopiero od 1 stycznia 1952 r., ale... A cała nasza brygada – dodaje brygadzysta Jerzy Franczak – zobowiązała się, że wóz nr 395, wóz 390 i wiele innych, których naprawa miała być zakończona 30 grudnia br., będą kursowały po mieście już 21 bm. To jest właśnie nasze zobowiązanie, które podjęliśmy dla przekroczenia rocznego planu produkcyjnego. Podejmowanie i realizacja dodatkowych zobowiązań były poprzedzone innymi sukcesami. Bo oto już w dniu 10 listopada br. zakomunikował o wykonaniu rocznego planu produkcyjnego dział drogowy. W dniu 16 listopada br. zameldował dział elektryczny, a w dniu 27 – zajezdnia przy Łąkowej. Pierwszego grudnia meldowali o wykonaniu swego planu pracownicy lakierni w Nowym Porcie, a zaraz za nimi tę samą wiadomość przynieśli pracownicy zajezdni we Wrzeszczu. Po meldunkach o wykonaniu planów zaczęły płynąć do rad zakładowych meldunki o podejmowaniu dodatkowych zobowiązań w celu przekroczenia planów. Ponadto poszczególne działy powzięły zobowiązania, dotyczące dalszej walki o obniżkę kosztów własnych. Zobowiązania te dotyczą paliwa, energii elektrycznej i materiałów warsztatowych. Ogólna wartość podjętych dodatkowych zobowiązań wynosi 887 tys. zł. Ponadto szereg zobowiązań podjęli pracownicy wydziału administracyjnego. Między innymi w godzinach szczytowego nasilenia ruchu pasażerskiego pewna liczba pracowników ze służby administracyjnej zobowiązała się dać 860 roboczogodzin, pracując w charakterze motorowych i konduktorów.

Podjęte przez pracowników WPK GG zobowiązania są dowodem zrozumienia swoich obowiązków wobec społeczeństwa.

**10.12:** Wydział Komunikacyjny Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku podaje do wiadomości, że od dnia 10 bm. most pontonowy na Wiśle w Serowie na trasie Gdańsk – Elbląg jest rozebrany na okres zimowy. Przeprawa przez Wisłę w Serowie podczas sprzyjających warunków atmosferycznych od 10 bm. odbywa się promem. Prom czynny jest od godz. 6 do 22. O przerwach w kursowaniu będą informować podróżnych komunikaty, umieszczone na specjalnych tablicach na drodze Gdańsk – Elbląg przy wyjeździe z Elbląga, Gdańska i Nowego Dworu.

**10.12:** z dniem 10 bm. został rozebrany na okres zimowy most pontonowy na Wiśle pod Serowem na trasie Gdańsk – Elbląg. Obecnie przeprawa przez Wisłę, odbywa się promem, który czynny jest przy sprzyjających warunkach atmosferycznych, w godzinach od 6 do 22. (GW319)

**10.12:** pociągi elektryczne na trasie Gdańsk – Gdynia prowadzić będą po raz pierwszy w Polsce oprócz mężczyzn również kobiety-maszyniści. Pierwszy dyplom maszynisty pociągu elektrycznego uzyskała, po złożeniu w końcu ub. m. ostatnich egzaminów ob. Bronisława Miłaszewska. Widzimy ją na zdjęciu już w mundurze maszynisty. Poza Miłaszewską przygotowują się do tej pracy dalsze 3 kobiety, ob. ob. Zosia Gostkowska, Elżbieta Szwałik i Genowefa Borys. Gostkowska odbywa obecnie jazdy szkoleniowe, a Szwałik i Borys uczą się na kursie teoretycznym. (GW318)



**11.12:** tysiące ludzi pracy, przejeżdżając co dzień koleją trasę Gdańsk – Sopot, śledzi z zainteresowaniem postępujące szybko roboty przy budowie kolejowej linii elektrycznej – rosące niemal w oczach wiadukty, nasypy i tory. Roboty są zmechanizowane. Na całej trasie widać spychacze, ubijarki, transportery, które ułatwiają i przyspieszają robotę zatrudnionym przy budowie kolei brygadam PPRK, ZBM i specjalnym brygadam kolejowym. Oto po nowym peronie dworca gdańskiego uwija się szybko grupka betoniarzy. To brygada Wiktora Szczerbuka. Długi 11-metrowy słup trakcyjny, ważący 580 kg, leży jeszcze na peronie. Za chwilę 10 ludzi wspólnym wysiłkiem swych mięśni podniesie go do góry i ustawi na właściwym miejscu. Raz – dwa, raz – dwa, woła majster Stefan Sadowski. Ale słup jest bardzo ciężki, ludzie nie mogą sobie z nim poradzić, Nadbiegają z pomocą cieśle. Jeszcze trochę wysiłku i słup ustawiono. Za chwilę zostanie zabetonowany. Musimy postawić takich słupów co najmniej 50, ale swoje zrobimy, terminu dotrzemy – zapewnia nas z uśmiechem majster. Nieco dalej pracują brygady betoniarskie Stolarczyka i Kozłowskiego. Ustawiają słupy trakcyjne, budują perony we Wrzeszczu oraz peron na wprost Politechniki Gdańskiej. Tam właśnie będzie się mieścił jeden z wielu przystanków kolei elektrycznej. Na jednym z torów stanął specjalny pociąg z brygadą robotników, zawieszających druty. Wśród robotników uwija się energiczny młody człowiek. To kierownik PPRK Nr 10 Kazimierz Kłosiński. Czuwa nad robotami przy budowie fundamentów, ustawianiu słupów i wznoszeniu żelaznych konstrukcji. Fundamenty są gotowe już od Sopotu do Wrzeszcza. Obecnie montuje się ponad torami wzmacniające sieć bramki żelaznej konstrukcji o rozpiętości 16 m każda. Pomędzy Wrzeszczem a Gdańskiem stoją już bramki, czerwoną barwą minii rysując się wyraźnie na szarym tle pochmurnego nieba, a na trasie od Politechniki do sopockich torów wyścigowych lśnią już zawieszane na słupach trakcyjnych druty elektrycznej kolei. Wykonamy roboty na termin – mówi z błyskiem w oczach Kłosiński. Pracy jeszcze mamy wiele, ale słowa dotrzemy. Damy ludziom Wybrzeża podmiejską kolej elektryczną, która ułatwi im szybki dojazd do miejsca pracy. To będzie nasza odpowiedź podżegaczom wojennym. Chcemy pokoju i pracujemy dla pokoju.

**11.12:** jeszcze 20 dni pozostało załodze Państwowego Przedsiębiorstwa Robót Komunikacyjnych, zatrudnionej przy budowie kolei elektrycznej do wykonania swego zobowiązania, tzn. oddania do użytku odcinka zelektryfikowanej linii na trasie Gdańsk Główny – Sopot. Realizacja zobowiązania skróci termin ukończenia robót o 4 miesiące. Tempo w jakim posuwają się roboty, świadczy o tym, że ustalony w zobowiązaniu termin będzie

dotrzymany. Obecnie pozostała do wykonania najtrudniejsza część pracy a mianowicie odcinek od wiaduktu „Błędnik” do będącego w budowie przystanku „Politechnika”. Na odcinku tym w kilku miejscach trzeba jeszcze przebudować niektóre tory. Wszystkie roboty wykonywane są przy utrzymaniu normalnego biegu kursujących na tej ruchliwej linii komunikacyjnej pociągów. Dzięki ofiarnej pracy całej załogi, dzienne i tygodniowe harmonogramy robot są ściśle przestrzegane. Jako wzór ofiarności w pracy może posłużyć brygada torowa tow. Glimeistra. Brygada ta współpracując z innymi zespołami osiąga przeciętnie ponad 180 proc. normy. W walce o przedterminowe wykonanie planu robót wyróżniają się szczególnie robotnicy tow. tow. Stanisław Kaczmarek, Jan Manikowski, Franciszek Smentek. Do zwiększenia tempa pracy przyczyniło się poważnie zmechanizowanie robót. Tak np. prace ziemne na odcinku koło Stoczni Gdańskiej wykonywane są przy pomocy radzieckiej kopaczki. Naprzeciwko gmachu DOKP pracuje elektryczna podbijarka, otwory w pokładach wiercone są elektryczną wiertarką, przykręcanie tzw. podkładek odbywa się przy użyciu energii elektrycznej. W tych dniach ekipa robotników przybyłych specjalnym pociągiem sieciowym z Warszawy przystąpi do zakładania napowietrznej sieci elektrycznej na tym odcinku. (GW319)

**12.12:** wczoraj usłyszałam w tramwaju rozmowę. Widziałeś już te nowe wozy tramwajowe? Nie, nie widziałem, a już od tygodnia poluję na nie! A może one jeszcze wcale nie kursują? Ażeby przekonać się, jak naprawdę wygląda sprawa nowych wozów, udaliśmy się do dyrektora WPK GG ob. Edwarda Czachorowskiego. Rozmowa nasza o nowych wozach tu, w gabinecie – powiedział dyr. Czachorowski – będzie niewystarczająca i dlatego... I dlatego o godz. 13:21 stanęliśmy na przystanku tramwajowym obok Jaśkowej Doliny we Wrzeszczu. Po chwili dwa nowe, piękne wozy załśniły idealną gładzią wylakierowanej karoserii. „Jedynka” stanęła w wyznaczonym terminie na przystanku. Jesteśmy oczarowani wyglądem wozu. Lśnią chromoniklem rączki, uchwyty i ramy szerokich okien. Wykładane fornierem ściany różnią się ogromnie od oglądanych dotąd w starych wozach tramwajowych. Błyszczą lakierem śliczne, wygodne ławki. Jesteśmy urzeczeni wyglądem wozu, ale chcemy wiedzieć coś więcej o nim. Przychodzi nam z pomocą dyr. Czachorowski, zastępując w prowadzeniu wozu motorowego Bronisława Rzychę. Jestem motorowym od 1935 roku, ale takiego luksusowego wozu, jak ten, jeszcze nie widziałem – mówi nam ob. Rzycha. O, proszę, nawet skrzynka, przykrywająca motor, to przecież istny mebel, wykładany fornierem. A stółek motorowego, który dotąd był zawsze drewniany, teraz jest obity skórą. Wóz jest luksusowy w najdrobniejszych szczegółach. Posiada specjalne urządzenia, chroniące szybę motorowego przed osiadaniami pary. Wewnątrz wozu jest doskonała wentylacja, a wszystkie okna są otwierane. Wóz jest bardzo wygodny i dla obsługi i dla pasażerów, a najważniejsze jest to, że wozy są zaprojektowane przez polskich inżynierów i wykonane w polskich fabrykach. Motorowe wagony zostały wyprodukowane w fabryce w Chorzowie, a przyczepne w Sanoku. A ile nowych wozów posiada WPK GG? – pytamy ob. Rzychę już na końcowym przystanku w Gdańsku. Wszystkich jest 8, w tym 5 motorowych i 3 przyczepne, ale niedługo przyjdzie jeszcze 7. Nowe wozy – dodaje dyr. Czachorowski – obsługują społeczne brygady, składające się z ludzi, którzy zajmują inne stanowiska w WPK, a pracę w tramwajach pełnią, realizując swoje dodatkowe zobowiązania, podjęte w celu przedterminowego wykonania planu produkcyjnego. Motorowy Rzycha to właściwie instruktor techniczny, a konduktorzy Krasicki i Pietrucha są kontrolerami. Konduktor Pietrucha tuż przed wyruszeniem tramwaju w powrotną drogę do Wrzeszcza mówi nam: Tak, te nowe wozy, którymi jeździmy na trasie Gdańsk – Wrzeszcz są bardzo luksusowe, ale typ tych wozów jest tylko przejściowy, bo tramwajowy wóz przyszłości to smukła, bardzo długa „torpeda”, posiadająca automatycznie zamykane i otwierane drzwi, oświetlona jarzeniowym światłem. W każdej dziedzinie naszego życia – mówi na zakończenie naszej przejażdżki dyr. Czachorowski – dokonują się ciągle zmiany. Tak jest i z komunikacją. Dziś rozklekotane pocziwe tramwaje zastępujemy luksusowymi wozami, a jutro będziemy jeździć jeszcze doskonalszymi „torpedami”.

**12.12:** Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku, wskutek prowadzonych koło Sopotu robót torowych, wycofuje aż do odwołania następujące pociągi, kursujące na trasie Gdynia – Pruszcz Gdański, a mianowicie: pociąg Nr 14, który odchodzi z Gdyni o godz. 4:52, Nr 20 o godz. 6:06 i Nr 24 i 32 o godz. 6:37 i 7:22. Ponadto w godzinach popołudniowych zostają odwołane następujące pociągi: Nr 114, odchodzący z Gdyni o godz. 14:05, Nr 116 o 15:12, Nr 1116 o 15:46 i Nr 9940 o 16:15. Z Gdańska wszystkie pociągi odchodzą normalnie. Jednocześnie DOKP zawiadamia, że wszystkie pozostałe podmiejskie pociągi odchodzące z Gdyni, zostaną uzupełnione wagonami z wycofanych chwilowo składów.

**12.12:** Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku, obok ogłoszonej a ciągle aktualnej listy wycofanych chwilowo pociągów podmiejskich, odwołała w dniu dzisiejszym 5 dalszych pociągów, mianowicie: pociąg Nr 1125, który odchodzi z Gdańska o godz. 14:43, Nr 115 o 15:55, Nr 117 o 18:15, Nr 119 o 16:39 oraz odchodzący

z Gdyni o 21:05 pociąg nr 140. Wszystkie pozostałe pociągi podmiejskie zostaną uzupełnione wagonami z wycofanych składów.

**12.12:** rozkład jazdy tramwajów na linii Nowy Port – Libermana jest bardzo niedogodny dla robotników ZPGG, którzy kończą pracę o godz. 23. Tramwaj z Nowego Portu odchodzi przed 23, a następny dopiero o 24. Wpływa to na wcześniejsze opuszczanie pracy przez niektórych mniej świadomych robotników. Nie wiadomo z jakich powodów nastąpiła zmiana w rozkładzie jazdy, który był poprzednio dostosowany do potrzeb robotników. Dyrekcja WPK GG powinna przyjść w tej sprawie z pomocą. (GW320)

**12.12:** zaledwie dwa dni dzielą nas od wielkiego wydarzenia sportowego, jakim będzie niewątpliwie ogólnopolski turniej przedolimpijski w boksie (...) Rozwiązano też pomyślnie problem dojazdu na zawody. **W czasie trwania turnieju dyrekcja WPK GG uruchomi specjalne autobusy, które po zakończeniu walk będą odwoziły publiczność do Sopotu i Gdyni.** (GW320)

**13.12:** szybkie tempo robót przy budowie kolei elektrycznej na trasie Gdańsk – Sopot przynosi z każdym dniem nowe osiągnięcia, przybliżając moment ukończenia prac. Obecnie załoga przybyłego z Warszawy pociągu sieciowego PPRK Nr 4 zawieszają ponad torem miedziane linki przewodów elektrycznych. Na pociąg sieciowy składają się dwa długie wagony z umieszczonymi na dachu rusztowaniami dla robót napowietrznych. Jeden z takich wagonów jest wagonem montażowym, a w drugim znajdują się materiały oraz biuro. Ważnym instrumentem do mierzenia już zawieszonych link jest pantograf, przy pomocy którego bada się dokładność naciągnięcia linki. Na pomoście wagonu uwijają się monterzy, wśród których znajduje się kierownik grupy Stefan Rawski. Pod jego nadzorem zawieszają się linkę. Kierownik Rawski dumny jest ze swojego dobrze pracującego zespołu. Zawiesimy linkę nośną i przewody jezdne w oznaczonym terminie, jeżeli oczywiście będziemy mieli dostęp do toru. Od Sopotu do Wrzeszcza (przystanek „Politechnika”) możemy jechać swobodnie, choć tory nie są jeszcze całkowicie umocowane, ale na innych odcinkach trwają obecnie roboty przy układaniu toru. Może się prześlizgniemy, bo nasi dzielni monterzy pokonują wszelkie trudności pojazdowe. Mimo, że grupa moja liczy zaledwie 10 ludzi, wystarcza za 20. Monter Kazimierz Drażek, Władysław Maciejczyk, Jan Skoczek czy Waclaw Wasowski – to nie tylko wykonawcy ale i dzielni pracownicy, pełni inicjatywy i szybkiej orientacji. W dniu wczorajszym brygada sieciowa zakończyła już zawieszanie linek nośnych i przewodów jezdnych na trasie od Politechniki do Sopotu.

**16.12:** jeżdżąc co dzień pociągiem trasą Gdańsk – Gdynia widzimy toczącą się w naszych, oczach walkę o wykonanie planu, gorączkowe przygotowania do terminowego uruchomienia kolei elektrycznej. Brygady robotników czynią wszystko, by już z początkiem nowego roku ruszyły pierwsze pociągi elektryczne do Sopotu. Również DOKP w Gdańsku nie zasypia gruszek w popiele, przygotowując tabor i wykwalifikowaną obsługę. Nowiutki, lśniące świeżą farbą wagony nadeszły już ze Śląska, gdzie przystosowano je do potrzeb ruchu na Wybrzeżu. Szybkie wykonanie tych wozów i dostarczenie ich przed terminem świadczy o solidarności śląskiej klasy robotniczej z masami pracującymi Wybrzeża. Pierwszy pociąg elektryczny, który ruszy na trasie Gdańsk – Sopot w pierwszych dniach stycznia 1952 r. poprowadzić ma 23-letnia Bronisława Milaszewska. Jest to pierwsza w Polsce kobieta-motorniczka kolei elektrycznej. Wytrwałą pracą zdobyła już dyplom elektro-montera, a ostatnio po odbyciu kursu dla kandydatów na motorniczych i praktyce, uzyskała dyplom motorniczego kolei elektrycznej. Milaszewska przejechała już ponad 9 000 km, przechodząc dobrą praktykę. Kończy także kurs, odbywając jazdy szkoleniowe, 19-letnia Zofia Gostkowska. Ponadto na 3-miesięcznym kursie dla maszynistów w Warszawie znajdują się 24-letnia Genowefa Borys i 23-letnia Elżbieta Szmaglik. Wszystkie te kobiety pracując na Wybrzeżu wraz z liczną grupą kolegów będą stanowiły kadry pierwszych w Polsce motorniczych kolei elektrycznej. Przejściowo wszystkie pociągi elektryczne będą kursowały w godzinach rannych tylko z Sopotu do Gdańska, natomiast po południu, kiedy ludzie powracają z licznych zakładów pracy w Gdańsku – pociągi elektryczne będą odchodziły z Gdańska do Sopotu. Wprowadzenie takiego ruchu w okresie przejściowym zostało podyktowane względami technicznymi i potrzebami ludzi pracy. Ponadto będzie utrzymany dotychczasowy ruch pociągów podmiejskich parowych. DOKP w Gdańsku borykając się z licznymi trudnościami, stara się je tak rozwiązać, by osiągnięte wyniki przyniosły pożytek społeczeństwu. Jedną z tych trudności jest brak mieszkań dla przybywającej na Wybrzeże fachowej obsługi kolei elektrycznej. Niestety, czynione w tym kierunku starania dotychczas nie przyniosły pozytywnego rezultatu. Prezydium Rad Narodowych powinny okazać więcej zrozumienia i spowodować szybszy przydział mieszkań dla tych ludzi, którzy przyczyniają się do usprawnienia komunikacji w trójmieście.



**20.12:** Dyrekcja WPK GG w porozumieniu z Prez. MRN w Gdańsku, przychyłając się do prośby mieszkańców kolonii Oliwa, położonej za torem kolejowym, przeniosła z dniem 20.12.br. przystanek autobusowy „warunkowy” przy b. Motozbycie, do ul. Kołobrzeskiej obok ul. Bażyńskiego.

**21.12:** na ostatniej sesji MRN w Gdańsku postanowiono zmienić nazwy niektórych ulic. A mianowicie: dzielnicę Narwik na ul. Marynarki Polskiej, ulicę Monte Cassino na ul. Mariana Buczka, ulicę Żołnierza Tułacza na ul. Stefana Kunickiego, ul. Obrońców Londynu na ul. Pawła Findera oraz ul. Tobrucką na ul. Stanisława Worcella.

**21.12:** w tych dniach inspekcja techniczna WPK GG skontrolowała stan autobusu nr 25, który od 1 maja 1948 r. prowadziła ekipa szoferów w składzie: Feliks Fatyga, Bolesław Rabczak i Jan Majka. Komisja stwierdziła, że stan techniczny wozu jest zadowalający: silnik i podwozie nie budzą żadnych zastrzeżeń i autobus będzie mógł w dalszym ciągu normalnie kursować, po przejechaniu... 360.000 km bez kapitalnego remontu. Historia wozu nr 25 jest zarazem historią wspaniałego sukcesu ekipy szoferskiej w walce o jak najdłuższą eksploatację autobusu bez kapitalnego remontu. Samochód ten rozpoczął pracę w WPK GG w dniu 1 maja 1948 r. Kierowcy ob. ob. Feliks Fatyga, Bolesław Rabczak i Jan Majka, którym powierzono jego prowadzenie, podejmując zobowiązanie ku czci święta klasy robotniczej postanowili otoczyć wóz pieczołowitą opieką i starannie konserwować jego części, aby uzyskać jak najdłuższy przebieg. Codzienna troska ekipy kierowców o sprawne funkcjonowanie mechanizmu, natychmiastowe usuwanie nawet drobnych usterek, pozwoliły przejechać na nim bez kapitalnego remontu ponad 360.000 km i przekroczyć tym samym wysoko ustaloną normę przebiegu międzyremontowego dla tego typu samochodów, wynoszącą 110.000 km. Należy zaznaczyć, że w tym okresie przeprowadzona została jedynie średnia naprawa. Po tej naprawie wóz przejechał do 14 bm. 170.000 km. Dyrekcja WPK GG przyznała każdemu kierowcy autobusu premię pieniężną. (GW328)

**21.12:** na terenie budowy linii elektrycznej Gdańsk – Sopot toczy się pełna napięcia walka z czasem. Załogi PKP i ZBM dokładają wszelkich starań, by jak najszybciej uruchomić trakcję elektryczną. Na dworcu gdańskim brygada tow. Modzelewskiego, na specjalnych masztach i ramach zakłada przewody, po których już wkrótce popłynie prąd. Współzawodnicząca z nią brygada tow. Rawskiego, z pociągu sieciowego. wykańcza zakładanie sieci na odcinku Wrzeszcz – Oliwa. Na wysokiej drabinie przodownik pracy tow. Chojecki mocuje się z kłamrą, łączącą przewód sieci z podtrzymującą ją konstrukcją. Obok toru wije się żółta wstęga rów, w którym już jutro ułożony zostanie kabel wysokiego napięcia. Równy kreci się olbrzymi bęben, z którego odwija się metr po metr gruby jak ramię kabel. Wykonująca te roboty brygada Szymańskiego, jest jedną ze szturmowych brygad elektryfikacyjnych. Na terenie dworca sopockiego brygady ZBM wykańczają perony. By podnieść ich poziom, ułożyły one ponad 350 mb. muru oporowego i przerzuciły ok. 1500 metrów sześciennych ziemi. Obecnie brukarze układają płyty betonowe. Zdążymy w terminie – mówi kierownik robót elektryfikacyjnych inż. Zygmunt Łaszewski. - Przeprowadzona próba jazdy na odcinku Sopot – Oliwa wykazała wysoką sprawność wozów elektrycznych i dobrą, fachową robotę brygad monterskich i robotniczych. (GW328)

**22.12:** szybko wyrosły ściany nowego dworca kolejowego we Wrzeszczu, stawiane przez załogę PKP (Rejonu Budynków Nr 2 w Gdańsku) pod nadzorem technika Lecha Skindera z gdańskiej DOKP. Już w pierwszych dniach stycznia 1952 roku nowy dworzec zaprojektowany przez inż. Świałkowskiego, zostanie udostępniony publiczności. Będzie to wielką wygodą dla mieszkańców Wrzeszcza, którzy oczekiwali na pociągi na przewieszonych peronach, ponieważ kasy biletowe znajdowały się zbyt daleko. Budujący się dworzec mimo, że ma pełnić swe zadanie tylko przejściowo (budowany jest na okres 4-5 lat), będzie wyposażony w 4 kasy biletowe, poczekalnię, pokoje służbowe, biura, przechowalnię bagażu ręcznego i bufet. W tej chwili wykonuje się dach. Wkrótce położą się tynki i posadzki, 55 ludzi – murarzy, cieśli, instalatorów i niewykwalifikowanych robotników pracuje przy tej budowie. Dobrze się uwijają nasi ludzie – mówi majster Izydor Gajewski. Mamy tu przecież w grupie murarzy przodownika Jana Landowskiego, który nadaje tempo robót. Przy pracach wodociągowo-instalacyjnych, prowadzonych pod kierownictwem Alfonsa Müllera wyróżniają się: ślusarz Bolesław Karcz, wykonujący 185 proc. normy, robotnik Józef Tobiński (190 proc. normy) oraz spawacz i ślusarz w jednej osobie Franciszek Czerwiński. Przy tej małej budowie toczy się również walka o plan i, jak zapewniają robotnicy, zakończy się zwycięsko. Dworzec będzie wybudowany w terminie.

**22.12:** celem udogodnienia korzystania z komunikacji autobusowej mieszkańcom Oliwy, z dniem 20 bm. nastąpiła zmiana miejsca przystanku pomiędzy Oliwą i Wrzeszczem. Przystanek przy „Motozbycie” został skasowany. Obecnie autobusy przystają na żądanie przy ul. Kołobrzeskiej, obok ul. Bażyńskiego. (GW329)

**22.12:** rozkład jazdy tramwajów nr 3 i nr 5 w godzinach nocnych został przed 1<sup>1/2</sup> miesiącem zmieniony na niekorzyść robotników zatrudnionych w Wisłoujściu. Kończymy pracę o godz. 23:00, a tramwaj odchodzi dopiero

po 50 minutach. Czekanie przez blisko godzinę na „świeżym powietrzu” jest bardzo uciążliwe. Prosimy w związku z tym dyrekcję WPK GG aby wróciła uprzedni rozkład jazdy, kiedy tramwaje odchodziły o 23:18 i 23:40. (GW329)

**23.12:** każdy dzień przynosi obecnie zmiany na trasie budowy kolei elektrycznej Gdańsk – Sopot, zbliżając moment jej uruchomienia. Ukazanie się przed kilkoma dniami na stacji sopockiej pociągu elektrycznego było oznaką, że walka o wykonanie planu na tym odcinku zostanie już wkrótce zwycięsko zakończona. Specjalna komisja, w skład której wchodził przedstawiciel Biura Elektryfikacji Kolei w Warszawie, naczelnik Wydziału Elektrotechnicznego przy DOKP w Gdańsku Stanisław Skwieciński, zastępca naczelnika tegoż wydziału inż. Jerzy Rejment, reprezentant DOKP w Gdańsku Wiktor Kołomecki i inni, przeprowadziła już wstępne próby obciążenia podstacji trakcyjnej w Sopocie. Obciążeniem dla podstacji był pociąg elektryczny, złożony z 4 wagonów, prowadzony przez maszynistę Józefa Wątróbskiego. Pociąg ten na krótkim, bo zaledwie ponad 1.200 m wynoszącym odcinku torów, znajdujących się między mostem a stacją sopocką, rozpoczął pierwsze próbne jazdy. Wyniki tych prób są pomyślne. Warto zaznaczyć, że przy przystosowywaniu podstacji do potrzeb PKP wyróżnili się pracownicy odcinka elektro-trakcyjnego w Gdańsku: elektromonter Jan Króliński, spawacz Aleksander Szuca, oraz rzemieślnik Wojciech Blum. Te trudne i wymagające dużego doświadczenia roboty prowadzone były pod kierownictwem ob. Włodzimierza Arszennika z Kierownictwa Elektryfikacji Kolei w Gdańsku. Z załogą PKP ściśle współpracowała grupa pracowników WPK GG.

**24.12:** kartka kalendarza 1951 r. wskazuje: 24 grudnia. Do początku III roku Planu 6-letniego pozostało zaledwie 8 dni, w tym 2 dni świąteczne. Czas szybko mija. Walka więc na szlaku elektryfikacji odcinka kolei Gdańsk – Sopot wzmaga się z dnia na dzień, a właściwie z godziny na godzinę. Trwa w świetle grudniowego dnia i przy reflektorach w mroku nocnym. Wszystkie brygady, wszyscy robotnicy owiani są tym samym duchem, pracują z jednakowym zapałem, z myślą o jak najszybszym uruchomieniu elektrycznej komunikacji. Według planu pociągi elektryczne na trasie Gdańsk – Sopot miały ruszyć 1 maja 1952 – ruszą około 4 miesiące wcześniej. Monterzy z przybyłego z Warszawy pociągu sieciowego tow. tow. Bluszcz i Kędziora, przy pomocy specjalnych urządzeń napinają miedziany przewód, po którym wkrótce popłynie prąd. Ich koledzy stojąc na platformach umocowanych na dachach wagonów, zakładają izolatory. Nie łatwa to praca, przy zmiennej, dżdżystej pogodzie. Ale... – Nie po to jesteśmy szturmowymi brygadami – mówi tow. Stefan Rawski – by pogoda spędzała nas ze szlaku. Dziś zawiesimy dwie sekcje, jutro drugie dwie i na trzeci dzień dojedziemy z Sopotu do Gdańska. Starzy fachowcy, monterzy warszawscy: Piotr Lewicki, Waław Wolnowski i Jan Skoczek przytakują słowom kolegi. Doświadczenia nabyte przy elektryfikacji węzła warszawskiego wykorzystują na Wybrzeżu. Robotę oddają najlepszą – taka jest opinia kierownictwa robót. – Zrobiło się w Warszawie, zrobi się i w Gdańsku – mówi z uśmiechem tow. Skoczek. – Na Nowy Rok będziemy w domu. Nie oni jedni śpieszą się. Pracująca w pobliżu Wrzeszcza grupa Czesława Majewskiego i Stefana Szymańskiego wykonuje roboty podłączeniowe. Nim nastanie mróz, a może to być jutro, pojutrze, nie wiadomo kiedy, trzeba przeprowadzić kabel. Nie tylko jednak obawa przed mrozem przygnała ich do pośpiechu. Motorem jest współzawodnictwo pracy. Przekreśliło ono już dawno obowiązujące normy. Dziś powszechnym zjawiskiem jest wykonywanie zadań w 180 czy też w 200 proc. Wszystkim brygadam pomagają w pracy maszyny: elektryczne podbijarki przy układaniu toru, wielotonowe dźwigi przy montażu bramek, na których zawisną przewody... cegła po cegle porywają taśmy transporterów na budowie jednej z podstacji elektrycznych, podają wapno, piasek i beton na wyższe piętra budynku. Na moście przy ul. Jana z Kolna w Sopocie betoniarki ledwo nadążają z przygotowaniem betonu. Raz po raz rozlega się okrzyk brygadzisty Babiarsza – beton tu. Pakowne taczki porywają masę betonową, która po chwili rozlewa się na wskazanych przez brygadzystę miejscach. Most miał być zabetonowany do poniedziałku – ukończono betonowanie w sobotę. W zajezdni PKP w Gdańsku czekają na „wolny tor” 24 pociągi elektryczne. Przygotował je polski robotnik i inżynier. Mniej więcej za miesiąc podróżni na przystankach Gdańsk – Główny, Stocznia, Politechnika, Polanki, Wrzeszcz, Lotnisko, Oliwa, Wyścigi, Sopot usłyszą z głośników słowa: „Pociąg elektryczny odchodzi z toru III peronu II. Proszę wsiadać...”. (GW330)

**24.12:** uruchamia się linię autobusową z Dworca PKP w Gdyni do wsi Babie Doły pod Gdynią w powiecie wejherowskim. (P)

**24-25.12:** 24 bm. tramwaje, autobusy i trolleybusy o godz. 19 zaczną zjeżdżać do remiz. 25 bm. komunikacja będzie czynna od godz. 7 rano, ale przy zmniejszonej częstotliwości ruchu.

**24-26.12:** w poniedziałek komunikacja normalna trwa do godz. 21. Od godz. 21 wszystkie wozy zjeżdżają w kierunku macierzystych zajezdni, wozy nocne nie kursują. Dnia 25 bm. tramwaje, trolleybusy i autobusy kursują

na wszystkich liniach od godz. 7 do 13 przy zmniejszonej częstotliwości: na linii 3 – co 24 minuty, nr 4 – co 30 min, nr 5 – co 24 min, nr 6 – co 20 min, nr 7 – co 24 min, nr 8 – co 18 min, nr 9 – co 30 min, nr 10 – co 20 min, na linii „A” – co 16 min, „B” – co 60 min, „C” – co 40 min, „E” – co 60 min, „F” – co 40 min, „K” – co 60 min, „P” – co 40 min, „W” – co 70 min, linii nr 21 – co 20 min, nr 22 – co 20 min, nr 23 – co 60 min i na linii nr 24 – co 30 minut. Od godz. 13 normalna komunikacja, jak w każdą niedzielę. W drugi dzień świąt, 26 bm. wszystkie środki lokomocji kursują normalnie od rana, jak w każdą niedzielę. (GW330)

**29.12:** prace przy budowie kolei elektrycznej Gdańsk – Sopot dobiegają końca. Załogi, zatrudnione przy budowie kolei współzawodniczą ze sobą, by zaplanowane roboty zostały wykonane na czas. W ubiegły czwartek w godzinach między 20 a 22:30 przeprowadzono dalsze próby obciążenia podstacji sopockiej. W próbach tych wzięli udział inż. Jerzy Rejment, ob. Henryk Kręcki, ob. Bronisław Stawiarski – przyszły zawiadowca odcinka elektrotrakcyjnego podstacji, kier. Wiktor Kołomecki, dyżurni elektrycy oraz maszynista Edmund Malinowski. Tym razem próby przeprowadził wyłącznie personel PKP, gdy poprzednie próby miały charakter komisyjny. Na odcinku Sopot Wyścigi – Wrzeszcz-Lotnisko, wynoszącym 4,6 km, odbyto pięć jazd (tam i z powrotem), stosując różne szybkości. Średni czas na tym odcinku wynosił 7 minut. Czas ten wzrośnie do 10 minut po obciążeniu pociągu i zatrzymywaniu się na stacjach. Próby wypadły pomyślnie, przynosząc słuszną dumę załogom robotniczym. Już 2 stycznia 1952 roku o godz. 10 rano z dworca gdańskiego w kierunku Sopotu ruszą pociągi elektryczne. Pierwszy pociąg poprowadzi maszynista-instruktor Szumelda, a drugi młoda maszynistka ob. Bronisława Miłaszewska. Obydwa pociągi przejadą wraz z gośćmi i załogami robotniczymi do Sopotu, gdzie zostaną powitane przez miejscowe władze i społeczeństwo. W uroczystości uruchomienia naszej wielkiej pokojowej inwestycji wezmą udział przedstawiciele Ministerstwa Kolei, władz, wojska, PKP, załogi robotnicze oraz społeczeństwo trójmiasta.

**29.12:** dzięki ofiarnej wytężonej pracy załóg robotniczych, zatrudnionych przy budowie kolei elektrycznej, wszystkie prace związane z przekazaniem odcinka Gdańsk – Sopot do ruchu pasażerskiego zostały ukończone na 4 miesiące przed terminem. W związku z tym uroczyste otwarcie nowej trasy ma nastąpić nie 1 maja 1952 r., jak poprzednio planowano, lecz już w dniu 2 stycznia o godz. 10. Według ustalonego programu, w ślad za pierwszym pociągiem, inaugurującym ruch na nowej trasie, którym pojadą przedstawiciele władz państwowych, ruszą następne normalne pociągi pasażerskie. Pierwszy pociąg poprowadzi maszynista-instruktor Tadeusz Szumelda, drugi – Bronisława Miłaszewska, jedyna w Polsce kobieta-maszynista pociągu elektrycznego. W uroczystości otwarcia nowej trasy uczestniczyć będą załogi wszystkich przedsiębiorstw pracujących przy budowie trasy, a mianowicie pracownicy sekcji budowy i rejonu budynków DOKP Gdańsk, oddziału elektrotechnicznego w Gdańsku i warsztatów elektrotechnicznych PKP w Gdyni, oddziału drogowego PKP w Gdańsku i wydziałów drogowego i elektrotechnicznego gdańskiej DOKP, załogi budowlane PPRK nr 10 i 4, Zjednoczenia Budownictwa Miejskiego nr 1 oraz warszawskiego Biura Elektryfikacji Kolei i jego miejscowego kierownictwa. Przedterminowe oddanie do użytku ludzi pracy odcinka kolei elektrycznej Gdańsk – Sopot stanowi rezultat wspólnego wysiłku i ścisłej współpracy kierownictwa i załóg robotniczych, personelu technicznego i robotników. Wielkie zasługi w przedterminowym oddaniu do użytku nowej trasy mają załogi warsztatów drogowych PKP w Bydgoszczy oraz warsztatów elektrotrakcyjnych. Z pomocą załogom kolejowym przyszło Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia, które wyposażyło niektóre fragmenty nowej trasy oraz Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Budowlane, które w terminie wybudowało dojścia do nowych przystanków, a mianowicie przy Politechnice i przy ul. Kołobrzeskiej w Oliwie. (GW333)

**29.12:** w bieżącym miesiącu załogi robotnicze WPK GG w Gdańsku rozpoczęły wymianę starych szyn na liniach tramwajowych. Nowe szyny na razie ułożono na ul. Łąkowej, Placu Węglowym i Placu 1 Maja. Wymiana szyn odbywa się bez zakłóceń w ruchu tramwajowym. Pracę tę wykonują doświadczone brygady Lucjana Kortata, Ignacego Krygiera i Lenna Wróbla. Nowe szyny, w większości wypadków, układane są na tzw. łukach tramwajowych, gdzie tramwaj zmienia kierunek. Dlatego też do pomocy brygadam układającym tory przybyli specjaliści od wyginania szyn. W pracy tej wyróżniają się Stanisław Bażowski i Jan Bianga. Do końca br. załoga WPK GG ułoży przeszło 400 m szyn. Wymiana szyn kontynuowana będzie i po Nowym Roku. (GW333)

**31.12:** wzorem lat ubiegłych Okręgowa Rada Związków Zawodowych w Gdańsku organizuje w dniu 31 grudnia w auli Politechniki Gdańskiej wielką zabawę noworoczną dla przodowników pracy. (...) Zabawa rozpocznie się o godz. 20. Aby ułatwić wszystkim uczestnikom zabawy bezpośredni dojazd do Politechniki, WPK GG w godzinach wieczornych uruchomi specjalne autobusy. (GW333)

**31.12:** komunikacja miejska kursuje normalnie, częściej kursują tramwaje i trolejbusy oraz linia A. (P)

**31.12: aby umożliwić mieszkańcom trójmiasta wygodną komunikację w noc sylwestrową na trasie Gdańsk – Gdynia zostanie uruchomiona nocna komunikacja autobusowa. Niezależnie od tego, będzie wzmocniony tabor tramwajowy i trolejbusowy. (GW333)**

### **LINIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ MZK GG [do:1951-02-23] i WPK GG [od:1951-02-24]:**

#### TRAMWAJOWE DZIENNE:

0 GDAŃSK JAŚKOWA DOLINA - al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego – Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - TARG WĘGLOWY [od:1951-04-02 do:1951-06-09]  
1 GDAŃSK SZYMANOWSKIEGO – al. Sprzymierzonych – al. Wojska Polskiego – al. Grunwaldzka – al. Rokossowskiego – Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – TARG WĘGLOWY  
2 GDAŃSK OLIWA PĘTLA – al. Sprzymierzonych – al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - TARG WĘGLOWY  
3 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wały Piastowskie - Jana z Kolna - Marynarki Polskiej - Wolności - Władysława IV - Gronkiewicza - Łowczyńskiego – NOWY PORT - Marynarki Polskiej - Jana z Kolna - Wały Piastowskie - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - TARG WĘGLOWY  
4 GDAŃSK OLIWA PĘTLA - al. Grunwaldzka - Pomorska – JELITKOWO  
5 GDAŃSK LIBERMANA - Mickiewicza - Chrobrego - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Chrobrego – Mickiewicza - LIBERMANA  
6 GDAŃSK PL. 1 MAJA - Jedności Robotniczej - ORUNIA (GOŚCINNA)  
7 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Błędnik - al. Rokossowskiego - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego – al. Sprzymierzonych - Oliwa (pętla) - al. Grunwaldzka – SOPOT Stalina – REJA  
8 GDAŃSK ŁĄKOWA – Chmielna - Długi Targ - Długa - pl. Węglowy - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Rokossowskiego – Roosevelta - Mickiewicza - pl. Komorowskiego - NIEDZIAŁKOWSKIEGO LOTNISKO  
9 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Długa - Długi Targ - Chmielna - Elbląska - Siennicka – Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna - STOGI CMENTARZ /w sezonie letnim do STOGI PLAŻA/  
10 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Hucisko - Świerczewskiego - Kartuska - SIEDLICE  
11 GDAŃSK JAŚKOWA DOLINA - al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego – Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - TARG WĘGLOWY [od:1951-06-10 do:1951-xx-xx]

#### TRAMWAJOWE NOCNE:

30 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wały Piastowskie - Jana z Kolna - Marynarki Polskiej - Wolności - Władysława IV - Gronkiewicza - Łowczyńskiego – NOWY PORT - Marynarki Polskiej - Jana z Kolna - Wały Piastowskie - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - TARG WĘGLOWY  
50 GDAŃSK LIBERMANA - Mickiewicza - Chrobrego - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Chrobrego – Mickiewicza - LIBERMANA  
60 GDAŃSK ŁĄKOWA - Chmielna - Długi Targ - Długa - Targ Węglowy - pl. 1 Maja - Jedności Robotniczej - ORUNIA GOŚCINNA  
70 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Błędnik - al. Rokossowskiego - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego – al. Sprzymierzonych - Oliwa (pętla) - al. Grunwaldzka – SOPOT Stalina – REJA  
80 GDAŃSK NIEDZIAŁKOWSKIEGO LOTNISKO – pl. Komorowskiego – Mickiewicza – Roosevelta – al. Rokossowskiego – Wiadukt Błędnik – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – Hucisko – Kartuska – SIEDLICE (wybrane kursy: Wały Jagiellońskie – Targ Węglowy – Długa – Długi Targ – Chmielna – ŁĄKOWA lub SIEDLICE – Kartuska – Hucisko – Targ Węglowy - Długa – Długi Targ – Chmielna – ŁĄKOWA  
90 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Długa - Długi Targ - Chmielna - Elbląska - Siennicka – Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna – STOGI PLAŻA

#### TROLEJBUSOWE DZIENNE:

21 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT Stalina - REJA  
22 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Śląska - Czerwonych Kosynierów – Chyłońska – CISOWA  
23 GDYNIA DWORZEC PKP - pl. Konstytucji – 10 Lutego – Świętojańska – al. Zwycięstwa - Wielkopolska - MAŁY KACK  
24 GDYNIA DWORZEC PKP - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - OKSYWIE

#### TROLEJBUSOWE NOCNE:

210 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT Stalina – REJA

#### AUTOBUSOWE DZIENNE:

A GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - Starowiejska - Świętojańska – al. Zwycięstwa - SOPOT Stalina - GDAŃSK al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego - Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - pl. 1 Maja – Okopowa – PREZYDIUM WRN  
B GDYNIA DWORZEC PKP – Dworcowa – Podjazd – Czerwonych Kosynierów – Chyłońska – Pucka – RZEŹNIA  
C GDAŃSK DWORZEC PKP – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – Kartuska – Zakopiańska – Wyczółkowskiego – CYGAŃSKA GÓRA

E GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - Podjazd - Śląska - Witomińska - Rolnicza - Wielkokacka - WITOMINO (brak informacji nt. lokalizacji krańca, najprawdopodobniej było to skrzyżowanie ulic Wielkokackiej i Stawnej, następnie kraniec przeniesiono na skrzyżowanie ulic Stawnej i Pasiecznej (brak dat zmian lokalizacji krańca))

F GDAŃSK PLAC 1 Maja – Jedności Robotniczej – Zaroślak – Stoczniowców – CHEŁM (POHULANKA)

G GDYNIA DWORZEC GŁÓWNY PKP – pl. Konstytucji – Marchlewskiego – Nasypowa – Bosmańska – Zielona – BABIE DOŁY [od:1951-12-24]

K GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - Starowiejska - Świętojańska - al. Zwycięstwa – Sportowa - Łużycka - MAŁY KACK

P GDYNIA PLAC KASZUBSKI – Chrzanowskiego – Polska – Marchlewskiego – DWORZEC PKP

W GDAŃSK PLAC 1 MAJA – Okopowa - Toruńska – Kamienna Grobla – Szopy – Elbląska – Siennicka – ZAWIŚLE (WISŁOUJŚCIE)

### **STACJE I PRZYSTANKI LINII SZYBKIEJ KOLEI MIEJSKIEJ 800V:**

GDAŃSK GŁÓWNY – GDAŃSK NOWY PORT [od: 1951-03-04]

GDAŃSK NOWY PORT

Brzeźno Gdańskie

Zaspa

Gdańsk Kolonia

Nowa Szkocja

GDAŃSK GŁÓWNY