

KOMUNIKACJA - 1952

1.01: przed rokiem byliśmy świadkami oddania do użytku publicznego pierwszego odcinka zelektryfikowanej kolei na trasie Gdańsk – Nowy Port. Był to załączek elektryfikacji wielkiego węzła gdańskiego, mającego na celu usprawnienie komunikacji w trójmieście. Wówczas to z ust przedstawicieli władz PKP padły ważne słowa, zapowiadające elektryfikację dalszych odcinków, głównie odcinka Gdańsk – Sopot. W parze z wypowiedzianymi słowami szły czyny. Nie bacząc na mroźny styczeń 1951 r., Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku przystąpiła do wstępnych robót ziemnych. Na trasie Gdynia – Gdańsk mogliśmy z pociągu zaobserwować zrazu małe grupki ludzi przy pracy. Wiosną na trasie było już rojno i gwarno, stanęły do pracy całe brygady. Przyspieszone roboty ziemne umożliwiły rozpoczęcie budowy nasypów, wiaduktów, mostów. Wszystko to wykonywano w niezwykle trudnych warunkach. Nie przerywano bowiem ani na chwilę normalnego ruchu pociągów dalekobieżnych i podmiejskich. Tak było jeszcze przed pół rokiem. Obserwując z okien wagonów trasę, nie wierzyliśmy, że roboty będą posuwały się tak szybko, że robotnik i inżynier dołożą tyle starań, by dać ludziom kolej elektryczną na długo przed wyznaczonym przez siebie terminem. Kiedy kolej elektryczna w trójmieście była jeszcze w sferze śmiałych projektów (a było to w 1948 r.), planowano oddać odcinek Gdańsk – Sopot w połowie 1952 roku. Pomyślne rezultaty przy budowie pierwszej linii doświadczalnej z Gdańska do Nowego Portu zdecydowały o oddaniu odcinka Gdańsk – Sopot na zakończenie II roku Planu 6-letniego, przyspieszając budowę jego o całe 4 miesiące. A co znaczą te cztery miesiące i ile przysporzą państwu ludowemu oszczędności – nie trzeba tłumaczyć. Tak więc do budowy stanęło około 2.000 osób. Wielką pomoc okazały 18 i 19 brygada „SP”, pracując przy robotach ziemnych. Komu należy zawdzięczać, że już jutro z dworca gdańskiego ruszą w kierunku Sopotu pociągi elektryczne, wioząc pierwszych pasażerów, gości oraz budowniczych tego odcinka? Przed wszystkim załogom robotniczym oraz władzom PKP. Inicjatorem budowy kolei elektrycznej był m. in. dyrektor gdańskiej DOKP inż. Henryk Popławski, który czuwał nad wykonaniem tej olbrzymiej i tak dla nas ważnej inwestycji, dobierając odpowiedni zespół ludzi, spośród których należy wymienić nacz. Stanisława Skwiecińskiego, inż. Jerzego Rejmonta, kier. Wiktora Kolomeckiego, inż. Soroko, inż. Derna, inż. Kwiatkowskiego, takich pracowników, jak Sirockiego, Piotrowskiego, Berlińskiego, Witkowskiego, Kowalskiego, Rosiaka, Skupina i innych. Ale ci inicjatorzy i organizatorzy nic by nie zrobili, gdyby nie stanął z nimi ramię w ramię robotnik i technik, elektromonter i spawacz, którzy swym codziennym trudem budowali kolej pokoju, kolej, która przyniesie wielkie udogodnienie ludziom pracy na Wybrzeżu. Przy elektryfikacji odcinka Sopot – Gdańsk pracowały ekipy: sekcji budowy DOKP, Rejonu Budynków DOKP Gdańsk, załogi PPRK Nr 4 i Nr 10, ZBM – Zarząd Budowlany Nr 1, oraz setki niewykwalifikowanych robotników. Z Warszawy przybyły też cztery pociągi sieciowe, których załogi, współzawodniczyły z pracownikami Wybrzeża. Inne załogi robotnicze stosowały na szeroką skalę współzawodnictwo pracy. Dało ono nadzwyczajne wyniki. Poszczególne grupy robotników po prostu walczyły między sobą o to, która brygada wykona swą robotę szybciej i lepiej. Wybudowanie nasypu, peronu, czy też wyłożenie nowych odcinków toru dopingowało do większej wydajności elektromonterów, murarzy, cieśli. Gdy wyróżniła się np. brygada Włodzimierza Arszennika, to brygada Stanisława Pawliczka z elektrowozowni starała się ją i inne zespoły pracownicze wyprzedzić. O ile napotymano jakieś trudności wspólnie radzono, jak je pokonać, by odnieść zwycięstwo. Załogom robotniczym gdańskim z pomocą pośpieszyły załogi warsztatów drogowych PKP w Bydgoszczy, które na czas wykonały tak ważne elementy przy budowie kolei elektrycznej, jak słupy trakcyjne, wiązania itd. Z wielkim zrozumieniem do prac, prowadzonych w trójmieście, podeszli robotnicy warsztatów elektrotrakcyjnych na Śląsku. Odbudowali oni tabor, przystosowując go do potrzeb ruchu elektrycznego na Wybrzeżu. Dzięki tym robotnikom dziesiątki świeżych, nowiutkich wagonów elektrycznych oczekują dziś na Zaspie, by już jutro służyć ludziom pracy. Kiedy mówimy o brygadach robotniczych, zatrudnionych wyłącznie przy budowie kolei elektrycznej Sopot – Gdańsk, musimy pamiętać o pomocy robotników oraz dyrekcji WPK GG, która swą zapasową transformatorownię przerobiła i przystosowała wraz z pracownikami PKP do użytku kolei. Dzięki tej kolektywnej pracy pociągi elektryczne na odcinku Sopot – Gdańsk ruszą już 2 bm. Jutro po południu od godz. 13:10 rozpocznie się normalny ruch pasażerski. Podstacja w Sopocie jest tymczasowa, jednak zaspokoi potrzeby pasażerów. Komunikacja będzie uzupełniana pociągami parowymi. W godzinach rannych i popołudniowych przewidziany jest ruch „paczkowy”, tzn. rano pociągi będą kursować z Sopotu do Gdańska, a po południu z Gdańska do Sopotu. Natomiast w ciągu dnia i wieczorem zastosowany będzie ruch pociągów tzw. wahadłowy.

W praktyce to będzie wyglądało tak, że częstotliwość pociągów w ogóle będzie znacznie większa, aniżeli obecnie. I tak np. z Sopotu do Gdańska odjeżdżać będą pociągi elektryczne i parowe w godzinach 5:00, 5:11, 5:23, 5:46, 5:50, 6:00, 6:10, 6:22, 6:25, 6:30, 6:43, 6:50, 6:57, 7:10, 7:10 (w tym jeden parowy), 7:24 itd. Budowa odcinka elektrycznej kolei Sopot – Gdańsk, to olbrzymi wkład klasy pracującej w dzieło pokoju, to świadectwo naszej pokojowej pracy. Zamykając drugi rok Planu 6-letniego i znajdując się na progu trzeciego roku, możemy być dumni z dokonanego dzieła. Pierwszy etap budowy wielkiej arterii elektrycznej został zakończony. W Planie 6-letnim zostaną zelektryfikowane odcinki dalsze, w pierwszym rzędzie Sopot – Gdynia, a w najbliższych latach trasa Wejherowo – Pruszcz, skąd tyłu ludzi pracy dojeżdża do trójmiasta.

2.01: w dniu dzisiejszym wyruszyły 2 pierwsze pociągi na zelektryfikowanym odcinku Gdańsk – Sopot. Zwycięską realizację tej wielkiej inwestycji świat pracy Wybrzeża przyjął z prawdziwą radością. Na zdjęciu pociąg elektryczny przy peronie dworca w Sopocie



2.01: dzień 2 stycznia będzie pamiętnym dniem dla społeczeństwa Wybrzeża, gdyż w dniu tym nastąpiło oddanie do użytku publicznego pierwszego odcinka zelektryfikowanej kolei Gdańsk – Sopot, stanowiącego załazek dalszej elektryfikacji węzła gdańskiego. Inwestycja, z której dziś dumny jest polski robotnik i inżynier, technik i kolejarz, jest dowodem wielkiego zwycięstwa klasy pracującej Wybrzeża w dziele budownictwa pokojowego i socjalistycznego. Już na długo przed oficjalnym otwarciem nowej linii kolejowej Gdańsk – Sopot, na trzecim peronie Dworca Głównego w Gdańsku, gromadzą się tłumy publiczności. Peron jest pięknie udekorowany. Po obu stronach powiewają sztandary biało-czerwone i czerwone. Ustawione zostały udekorowane drzewka choinkowe. W dali widać podium, również udekorowane flagami i zielenią. Przybyszowi rzuca się w oczy przed wejściem na peron wielki napis: „Pracownicy Oddziału Elektrotechnicznego Gdańsk wykonali plan roczny do dnia 16.10.1951. Dodatkowe zobowiązanie do dnia 31.12.1951 dało państwu oszczędności 24.543,75 zł”. Obok widzimy drugi napis: „Zobowiązanie sekcji odbudowy Gdańsk – ukończenie budowy torów elektrotrakcyjnych Gdańsk – Sopot na 4 miesiące przed terminem, dało państwu 944.000 zł oszczędności”. Za chwilę zajeżdżają dwa pociągi elektryczne, każdy po cztery wagony. Pierwszy pociąg który już niedługo ruszy do Sopotu, jest ozdobiony w emblematy pokojowe i Planu 6-letniego. Pod szybą kabiny maszynisty duży gołąb pokoju oraz napis: 2 stycznia 1952. Na wagonach liczne transparenty oraz girlandy z zieleni. Tłumy narastają. Przybywają coraz to nowe grupy robotników, przodowników pracy. To budowniczy tej wielkiej inwestycji. Widzimy wśród nich brygadzystę grupy betoniarzkiej, 28-letniego Wiktora Szczerbuka. Grupa jego wykonywała ważne roboty betonowe na całej trasie, wyrabiając przeciętnie 245 proc. normy. Obok niego wysoki mężczyzna. To Leon Weiss, szofer PPRK Nr 10, który dostarczał na czas na budowę wszelkiego rodzaju sprzęt i materiał. Dowoził materiał do Nowego Portu, a obecnie na trasę Gdańsk – Sopot i przejechał ogółem 15.000 km. Twarz jego promienieje radością, gdy widzi nowe, lśniące pociągi kolei elektrycznej. A tuż obok nich grupowy betoniarz, 51-letni Kazimierz Kurek, którego grupa wykonywała przeciętnie 270 proc. normy. I on również budował kolej elektryczną do Nowego Portu. W pobliżu grupa przodowników pracy załóg, które brały udział w budowie kolei elektrycznej Gdańsk – Sopot, oraz setki współtowarzyszy budowniczych kolei. Punktualnie o godz. 10 przybywa wiceminister kolei państwowych, inż. Zygmunt Balicki, któremu asystują dyrektor DOKP Gdańsk inż. Henryk Popławski oraz wyżsi urzędnicy kolejowi. Przybywają również przedstawiciele Prezydium MRN m. Gdańska z przewodniczącym Piotrem Stolarkiem na czele, reprezentanci władz, partii, oraz liczne delegacje z Warszawy. W tym momencie orkiestra gra hymn państwowy i Międzynarodówkę. Na podium wchodzi przodownicy pracy Franciszek Smętoch, Władysław Treder, Maksymilian Głowacki, Gajewski i inni, którzy w imieniu swych załóg składają meldunki o wykonaniu robót. Z kolei zabiera głos inż. Henryk Popławski, dyrektor OKP Gdańsk, witając na wstępie wiceministra Balickiego, gości oraz załogi robotnicze, po czym składa sprawozdanie z przebiegu

prac przy budowie kolei elektrycznej Gdańsk – Sopot. M. in. dyr. Popławski powiedział: Odcinek Gdańsk – Sopot jest pierwszym ukończonym już etapem linii Pruszcz – Wejherowo, mającej ulec całkowitej elektryfikacji. Pod kierownictwem PZPR kadry robotnicze dały dowód politycznego uświadomienia, walcząc o przedterminowe wykonanie zadań drugiego roku Planu 6-letniego, wyrażając tym nieugiętą wolę walki o pokój. Kolejarze Wybrzeża są całkowicie zmobilizowani i przygotowani do dalszych prac na pozostałych odcinkach budowy – zakończył dyr. Popławski. Imieniem KW PZPR i Prezydium W.R.N. obszernie przemówienie wygłosił ob. Marczewski, który m. in. stwierdził, że dziś klasa robotnicza święci jeszcze jedno zwycięstwo: Ta mobilizacja załóg robotniczych, ta świadomość robotników, która łamała wszystkie przeszkody, która przyspieszyła realizację budowy – mówił ob. Marczewski – wskazuje na wielką rolę i olbrzymi wkład całej przodującej klasy robotniczej, na kierowniczą rolę organizacyjną i polityczną PZPR. Roboty przy budowie kolei Gdańsk – Sopot, to przykład twardej, upartej i skoordynowanej pracy. Nowy odcinek kolei elektrycznej, to dowód troski Partii i Rządu o człowieka pracy. Wkrótce potem megafony ogłaszają: Uwaga, Uwaga, Pociąg elektryczny odjedzie o godz. 11 w toru dziewiątego przy peronie trzecim. Za chwilę wchodzimy do pierwszego pociągu, którym pojedzie wiceminister Balicki, goście, przodownicy pracy. Przed nami nowiutki, lśniące wagony, pomalowane na kolor szaro-niebieski. Wewnątrz unosi się jeszcze zapach świeżej farby. Są tu wygodne ławki, duże okna. Goście, robotnicy poszczególnych załóg, zajmują miejsca. Kierownik pociągu ob. Julian Wysocki zaprasza do środka. Wiceminister inż. Balicki wchodzi do kabiny maszynisty, gdzie są już na posterunku naczelnik elektrowozowni PKP ob. Stanisław Pawliczek oraz maszynista-instruktor Tadeusz Szumelda, którzy poprowadzą pociąg. Następuje kulminacyjny moment zainteresowania. Oto wiceminister Balicki naciska przycisk sterowania i uruchamia pociąg. Zrazu ruszamy powoli. Pociąg przecina czerwoną wstęgę, zawieszoną nad torem. Jest godzina 11.13. Pociąg nabiera rozpędu. Po prostu płynie. Nie czuje się żadnych wstrząsów. I już jesteśmy na pierwszym przystanku przy Politechnice. Godz. 11:18. Krótki postój. O godz. 11:23 przybywamy do Wrzeszcza. Tu wiceminister Balicki składa podziękowania załogom robotniczym. O godz. 11:34 zajeżdżamy na przystanek Gdańsk Lotnisko. Cała trasa jest udekorowana. Mijamy następnie dalsze przystanki: Gdańsk Polanki, Oliwę, Sopot Wyścigi, by o godz. 12 przybyć na udekorowany dworzec sopocki. Na peronie tłumy publiczności oraz młodzież szkolna i ZMP-owska. Na podium członkowie Prezydium MRN z przewodniczącym ob. Muellerem, który wygłasza przemówienie, dziękując za wspaniały odcinek zelektryfikowanej kolei, która stanowić będzie wielkie udogodnienie dla ludzi pracy. Zainteresowanie publiczności przybyłym pociągiem jest ogromne. W kilka chwil później przybywa drugi pociąg elektryczny, również z robotnikami, zatrudnionymi przy budowie kolei. Pociąg ten poprowadziła pierwsza w Polsce kobieta-maszynista, ob. Bronisława Milaszewska. Społeczeństwo Wybrzeża uzyskało nowy odcinek zelektryfikowanego węzła gdańskiego. Po nim przyjdą następne.

2.01: oddano do użytku kolejową linię Sopot – Gdańsk, (Gdańsk – Wrzeszcz 2 tory, Wrzeszcz – Sopot 1 tor), czas jazdy pociągów podmiejskich z Gdańska w minutach: Gdańsk 0, Politechnika 5, Wrzeszcz 8, Lotnisko 11, Polanki 14, Oliwa 17, Wyścigi 20, Sopot 23, odjazdy z Gdańska: 5:10, 5:33 w dni robocze, 8:00, 9:20 – 14:00 co 40 min, 14:20 w soboty robocze, 14:40, 50 w soboty robocze, 15:20 oprócz sobót, 15:50, 16:10 w dni robocze oprócz sobót roboczych, 16:30,50 w dni robocze oprócz sobót roboczych, 17:10,50, 18:30-23:50 co 40 min, czas jazdy w minutach z Sopotu: Sopot 0, Wyścigi 3, Oliwa 7, Polanki 9, Lotnisko 12, Wrzeszcz 19, Politechnika 22, Gdańsk 27, odjazdy z Sopotu: 5:00, 27 w dni robocze, 50 w dni robocze, 6:00 w święta, 10,30,50 w dni robocze, 7:00 w święta, 10, 30 w dni robocze, 50 w święta, 9:10-13:50 co 40 min, 14:30, 15:10 oprócz sobót, 15:40 w soboty robocze, 16:20 w soboty robocze, 17:00 w soboty i święta, 17:40-23:40 co 40 min,

11.01: już w dniu 22 bm. dworzec we Wrzeszczu będzie całkowicie ukończony i udostępniony szerokim rzeszom pracowniczym. Budynek dworca jest nowoczesny i wygodny, mimo że stanowi prowizorium, obliczone na kilkanaście lat. W planie zabudowy Gdańska przewiduje się bowiem wybudowanie wielkiego dworca we Wrzeszczu. W budynku dworcowym znajdować się będą 4 kasy biletowe, przechowalnia bagażu ręcznego, bufet KZG, hall, poczekalnia, pomieszczenia służbowe i ubikacje. W budynku zastosowano światło jarzeniowe. Z dworca wprost do tunelu wiodącego na perony, prowadzić będą szerokie, wygodne schody betonowe.

19.01: załogi PPRK Nr 4 i PKP przeprowadzają końcowe prace uzupełniające sieć trakcyjną na odcinku nowouruchomionej linii elektrycznej Gdańsk – Sopot. Zakończenie tych robót pozwoli na utrzymanie regularności ruchu pociągów elektrycznych. Już w pierwszych dniach przyszłego tygodnia pociągi elektryczne na trasie Gdańsk – Sopot kursować będą normalnie.

21.01: zmienia się rozkład jazdy pociągów elektrycznych, w dni robocze z Gdańska: 5:10, 8:00, 9:20-13:20 co 40 min, 13:40, 14:00,20,40, 15:50, 16:30, 17:10,50, 18:30, 19:10,50, 21:10,50, 22:30, Sopot – Gdańsk: 5:00,

6:10,30,50, 7:10,30, 9:10-13:10 co 40 min, 15:40, 16:20, 17:00,40, 18:20, 19:00,40, 21:00,40, 22:20, w soboty z Gdańska: 5:10, 8:00, 9:20-13:40 co 40 min, 13:40, 14:00,20,40, 15:50, 16:30, 17:10,50, 18:30, 19:10,50, 21:10,20, 22:30, Sopot – Gdańsk: 5:00,50, 6:10,30,50, 7:10,30, 9:10-13:10 co 40 min, 15:40, 16:20, 17:00,40, 18:20, 19:00,40,21:00,40,22:20, w święta z Gdańska: 6:10, 7:10, 8:00, 9:30, 10:00-15:20 co 40 min, 16:30, 17:10,50, 18:30, 19:10,50, 20:10,50, 22:30, Sopot – Gdańsk: 6:00, 7:00,50, 9:10-15:10 co 40 min, 16:20, 17:00,40, 18:20, 19:00,40, 21:00,40, 22:30,

22.01: poczekalnie tramwajowe, w których znajdują się kioski, jak poczekalnia przy Al. Wojska Polskiego, ul. Niedziałkowskiego (lotnisko) oraz przy zbiegu ul. Mickiewicza i ul. Roosevelta, winny być utrzymywane w porządku przez dzierżawców kiosków tj. Spółdzielnię Inwalidów „Przodownik”. Pozostałe poczekalnie utrzymuje w porządku WPK GG. Są one sprzątane codziennie rano przez specjalny personel. Niestety, korzystająca z poczekalni publiczność zapomina dbać o estetyczny wygląd poczekalni i zaśmieca je, a nawet zanieczyszcza. Stwierdza się także fakty wyjmowania szyb, nie mówiąc już o tłuczeniu ich przez chuliganów. WPK GG dokłada wszelkich starań, by poczekalnie spełniały swe zadania, lecz apeluje do PT. Publiczności o opiekę nad naszym wspólnym dobrem i zachowanie czystości w poczekalniach.

24.01: w dniu dzisiejszym odbyła się uroczystość przekazania przez załogi robotnicze władzom PKP nowoczesnego dworca we Wrzeszczu. W uroczystości tej wzięli udział robotnicy, którzy przyczynili się do tego, że budynek stanął w rekordowo krótkim czasie, bo w ciągu 65 dni, oraz przedstawiciele Ministerstwa Kolei, DOKP w Gdańsku i społeczeństwa Wybrzeża.

27.01: w tych dniach odbyła się uroczystość wręczenia sztandaru przechodniego i nagród za kolejne zdobycie po raz drugi I miejsca we współzawodnictwie międzyzakładowym, załodze WPK GG przed Szczecinem, Wałbrzychem, Wrocławiem, Katowicami, Poznaniem, Warszawą, Krakowem i Łodzią. Zarząd Gł. Zw. Zaw. Prac. Gosp. Kom. przydzielił na ten cel nagrody w sumie 70.000 zł, rozdzielonych między pracowników, wyróżniających się we współzawodnictwie w III etapie 1951 roku. Zdobycie już po raz drugi z rzędu pierwszego miejsca przez załogę WPK GG wskazuje, że zarówno dyrekcja i rada zakładowa, jak i wszyscy członkowie załogi doceniają w pełni znaczenie dla świata pracy komunikacji i transportu w trójmieście i dokładają starań, aby tę komunikację uczynić jak najlepszą i jak najsprawniejszą.

28.01: dotychczasowy przewodniczący MRN w Sopocie Alfred Mueller został przeniesiony na równorzędne stanowisko do Gdyni, a na jego miejsce został wybrany ob. Hieronim Kozieł, który dotychczas pełnił funkcję sekretarza Powiatowej Rady Narodowej w Tczewie.

29.01: w celu usprawnienia komunikacji tramwajowej, Dyrekcja WPK GG w ramach zobowiązań produkcyjnych powołała pewną liczbę pracowników umysłowych i kontrolerów do służby konduktorskiej. Miejsce kontrolerów zajmą specjalnie powołani, po uzgodnieniu z Prezydium W.R.N., kontrolerzy społeczni, którzy będą zaopatrzeni w zaświadczenia, uprawniające do przeprowadzania kontroli oraz w niebieskie opaski z napisem „kontroler społeczny”.

22.02: Wydział Ruchu i Eksploatacji WPK GG informuje: Wozy linii 1 nie zostały w planie skasowane, lecz ze względu na brak koniecznej liczby personelu w służbie ruchu uruchamiane są w miarę posiadania rezerw. Kasując pozornie linię 1, a zachowując linię 2, kierowano się dobrem publiczności, wychodząc z założenia, że łatwiej jest przejść mieszkańcy Wrzeszcza np. do Akademii Medycznej, czy nawet korzystać z komunikacji autobusowej, niż np. mieszkanki odległych ulic w Oliwie. Ponieważ nie można było uruchomić wozów wskutek braku załóg konduktorskich, dyrekcja WPK GG „rzuciła” na trasę kontrolerów oraz zorganizowała przeszkolenie motorowych i urzędników, jako konduktorów, celem uruchomienia całej ilości zdalnych do ruchu wozów. Ponadto zmieniono plan kursowania wozów linii 3 na korzyść linii 1. W obecnej chwili sytuacja na trasie Gdańsk – Wrzeszcz jest całkowicie opanowana.

22.02: Dyrekcja WPK GG informuje, że opracowała już dokumentację techniczną, celem przerzucenia linii trolleybusowej do Chylonii bezpośrednio pod tunelem przy ul. 10 Lutego. Jeśli WPK GG otrzyma potrzebne na ten cel kredyty, przebudowa nastąpi jeszcze w tym roku.

1.03: uruchomiona niedawno kolej elektryczna na odcinku Gdańsk – Sopot jest przedmiotem słusznej dumy mieszkańców Wybrzeża. Jednakowo cieszy się robotnik, urzędnik, student. Mimo, iż kolej czynna jest już od dwóch miesięcy, pasażerowie mówią o niej z równie dużym zainteresowaniem i ożywieniem. Jeszcze dziś spotkać można osoby, które jeżdżą pociągiem elektrycznym dla samej tylko przyjemności tej jazdy. Nic dziwnego, bo to prawdziwa przyjemność siedzieć w jasnym, czystym i przestronnym wagonie, jechać szybko, bez zgrzytów i wstrząsów. W tej chwili DOKP opracowuje nowy rozkład jazdy dla linii elektrycznej, który wejdzie w życie już

od połowy marca. Nowy rozkład zwiększy częstotliwość ruchu pociągów przez zmniejszenie ich składu wagonowego. Np. zamiast jednego pociągu czterowagonowego, uruchomi się dwa dwuwagonowe. Skrócone zostaną także postoje na przystankach (dotyczy to szczególnie przystanku Wrzeszcz). Opóźnienia czy nieprzewidziane postoje są obecnie zjawiskiem coraz rzadszym. Jest to w znacznej mierze zasługą takich motorniczych, jak Kazimierz Niedzielski i Tadeusz Masewicz, którzy przodują w punktualności i planowości jazdy swych pociągów. Wprowadzane przez DOKP zmiany na linii elektrycznej, mające na celu usprawnienie komunikacji dla dobra mas pracujących Wybrzeża, przyjmowane są przez mieszkańców trójmiasta z uznaniem i zadowoleniem.

3.03: z powodu złego stanu torów na linii 6 wydłużono czas jazdy, zmieniono częściowo rozkład jazdy wozu nocnego, z Oruni odjedzie o 4:50 zamiast o 5:04, pl. 1 Maja przyjazd 5:16. (P)

9.03: w niedzielę dnia 9 bm. z powodu prac na sieci Zjednoczenia Energetycznego, wstrzymuje się na odcinku Gdańsk – Sopot kursowanie pociągów elektrycznych od godz. 8 do godz. 19. Ostatni pociąg z Sopotu odjedzie o godz. 7, zaś z Gdańska o godz. 7:10, natomiast po ukończeniu prac pierwszy pociąg z Sopotu odjedzie o godz. 19, zaś z Gdańska o godz. 19:10.

23.03: WPK GG mimo obietnic otwarcia linii komunikacyjnej, łączącej Dęptowo z Gdynią Chylonią do tej pory narażają 2.000 mieszkańców Dęptowa na przymusowy trzykilometrowy spacer do Chyloni.

30.03: po zakończeniu okresu próbnego w ruchu pociągów trakcji elektrycznej, wprowadza się z dn. 30 bm. nowy rozkład jazdy pociągów elektrycznych na liniach: Gdańsk – Nowy Port i Gdańsk – Sopot. Dla udogodnienia dojazdu do pracy i z pracy pociągi elektryczne będą kursować w czasie największego nasilenia ruchu z Sopotu w dni robocze w godz. 6:06-7:31, a z Gdańska w godz. 15:20-16:50 oraz w soboty robocze w godz. 13:20-14:50 w jednym kierunku co 17 minut. W pozostałych godzinach oraz w dni świąteczne co 40 minut, jako bezpośrednie pociągi Sopot – Gdańsk Nowy Port i odwrotnie. Ruch pociągów elektrycznych odbywać się będzie od godziny 4:50 rano do godz. 1:08 po północy.

1.04: uruchomienie przystanku kolei podmiejskiej Gdańsk Północ (Stocznia). (P)

6.04: rok 1952 przyniósł dalsze sukcesy w dziedzinie elektryfikacji naszych linii kolejowych. W styczniu otwarto ruch na pierwszym zelektryfikowanym odcinku węzła gdańskiego. Obecnie węzeł warszawski wzbogacił się o dwie nowe linie elektryczne do Błonia i Tłuszcz. Za rok jechać będziemy pociągiem elektrycznym do Łodzi i Piotrkowa, a pod koniec Planu Sześcioletniego podróż błyskawiczną torpedą elektryczną z Warszawy do Katowic trwać będzie zaledwie trzy godziny. Dalsza elektryfikacja węzła katowickiego, połączenie z Nowymi Tychami czy Gliwicami, oraz rozbudowa węzła gdańskiego rozwiąże w dużej mierze zagadnienia komunikacji podmiejskiej najważniejszych ośrodków robotniczych. Przed wojną elektryfikacja kolei postępowała żółwim krokiem. Jeżeli przyjmiemy za 100 stan elektryfikacji w roku 1939, to dziś już osiągnęliśmy 200 proc. tego stanu, a z końcem Planu 6-letniego dojdziemy do 650 proc. Obecnie z Sopotu do Gdańska jedzie się koleją elektryczną 18 minut. W związku ze zmianą rozkładu jazdy, która nastąpiła w dniu 30 ub. m. ruch pasażerski na trasie Sopot – Gdańsk i z powrotem znacznie wzrósł. Codziennie z podmiejskiej kolei elektrycznej korzysta ponad 15.000 ludzi pracy i uczącej się młodzieży. DOKP Gdańsk rozważa obecnie możliwości, aby ruch pączkowy (5-wagonowy) w największym natężeniu porannym i popołudniowym uzupełniać małymi jednostkami, celem odciążenia dużych jednostek na odcinku Oliwa – Gdańsk. Jednostki te musiałyby kursować w tym wypadku co 25 minut z Sopotu do Gdańska, natomiast na odcinku Oliwa – Gdańsk pociągi elektryczne przebiegałyby co 12 minut. Ruch pociągów elektrycznych na odcinku Gdańsk – Oliwa byłby dwukierunkowy. Zmiany te miałyby nastąpić w okresie wprowadzenia letniego rozkładu jazdy przez PKP.

12-15.04: Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że w okresie świątecznym komunikacja w trójmieście zostanie utrzymana z nieznacznymi ograniczeniami, a mianowicie: Dziś w sobotę 12 bm. komunikacja będzie utrzymana na wszystkich środkach do godz. 24. Wozy nocne a więc tramwaje i trolleybusy w nocy z soboty na niedzielę kursują co godzinę. Jutro w niedzielę 13 bm. wszystkie środki lokomocji będą kursowały ze zmniejszoną częstotliwością od godziny 7:30 do godz. 14. Po godzinie 14 komunikacja normalna. W poniedziałek 14 bm. wszystkie środki lokomocji kursują normalnie, jak w każdą niedzielę.

16.04: celem umożliwienia przeprowadzenia następnej fazy elektryfikacji węzła gdańskiego, a w związku z tym uzyskania więcej wolnego czasu do prac, wstrzymuje się od 16 bm. aż do odwołania bieg następujących pociągów elektrycznych: Na odcinku Gdańsk Gł. – Sopot poc. Nr E 276, 279 i 281, na odc. Gdańsk Gł. – Gdańsk Nowy Port poc. Nr E 76, 95 i 97 zaś od dnia 17.4.br. na odcinku Gdańsk Gł. – Sopot poc. E 201, 202 i 204 i na odc. Gdańsk Gł. – Gd. Nowy Port poc. Nr E 1, 2 i 4.

19.04: w planie inwestycyjnym na rok 1951 Dyrekcja WPK GG prze widziała budowę 3 poczekalni na obszarze Gdyni, m. in. w Małym Kacku. Jednak wobec formalistycznego potraktowania sprawy MRN w Gdyni, który zażądał od WPK GG specjalnej dokumentacji technicznej i planów katastralnych ze względu na istnienie gruntów prywatnych, WPK GG nie było w stanie wybudować poczekalni w przewidzianym terminie. Zaznaczyć trzeba, że takich trudności nie było w Gdańsku, gdzie w ub. roku wybudowano 6 poczekalni. Obecnie przedsiębiorstwo nie posiada na ten cel kredytów. Ponadto trzeba podkreślić, że budowa poczekalni leży w kompetencji władz administracji miejskiej, nie zaś Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, jako instytucji o charakterze usługowo-transportowym.

21-22.04: WPK GG zawiadamia, że w związku z wymianą skrzyżowania kolejowo-tramwajowego przy ul. Chmielnej w Gdańsku w dn. 21 bm. od godz. 10 do dnia 22 bm. ruch tramwajowy będzie się odbywał po jednym torze. Wskutek tego mogą być opóźnienia.

1.05: z okazji Święta 1 Maja: do godziny 8:30 wozy kursują normalnie, od godz. 8:30 przerwa w ruchu tramwajów, trolejbusów do zakończenia pochodów, autobusy kursują normalnie. (P)

1.05: uruchamia się linię autobusową z Wrzeszcza Miszewskiego do Suchanina PGR, pierwszy autobus do Suchanina o 5:05 potem co 30-40 minut,

3.05: ze względu na dalszą rozbudowę już zelektryfikowanych torów i sieci trakcyjnych, wstrzymuje się bieg wszystkich pociągów elektrycznych od godz. 14:50 dnia 3 maja br. do godz. 4 dnia 5 maja na linii Gdańsk Gł. – Sopot i na linii Gdańsk Gł. – Gdańsk Nowy Port. W związku z odwołaniem pociągów elektrycznych w dniu 3 i 4 bm. uruchamia się na linii Gdańsk Gł. – Gdańsk Nowy Port w sobotę, 3 bm. następujące pociągi parowe zastępcze: Gdańsk Gł. odj. 15:32, 16:18, 17:04, 18:40, 21:20. Gdańsk Nowy Port odj. 15:55, 16:41, 17:27, 19:50 i 22:30. W niedzielę dnia 4 bm.: Gdańsk Gł. odj. 6:30, 8:20, 10:20, 13:20, 15:32, 16:18, 17:04, 18:40 i 21:20. Gdańsk Nowy Port odj. 7:10, 9:00, 11:20, 14:20, 15:55, 16:41, 17:27, 19:50 i 22:30. Na linii elektrycznej Gdańsk Gł. – Sopot nie będą uruchamiane w tych dniach pociągi zastępcze.

25.05: wydaje się, że różnica między siecią trolleybusową a tramwajową polega jedynie na ilości przewodów. W rzeczywistości różnica jest większa. Dla tramwaju sieć górna nie jest tak jak dla trolleybusu podstawowym elementem trasy. Często nawet bardzo stara sieć tramwajowa spełnia zadowalająco swoją rolę. Trolleybusy są natomiast bardziej czule na wszelkie uszkodzenia sieci. Dlatego zagadnienia techniczne związane z siecią trolleybusową są w całokształcie spraw elektrycznej komunikacji bezszynowej bardzo ważne. Ta ważność spowodowała, że inż. M. Rodkiewicz zajął się sprawami sieci trolleybusowej. Opracował on wiele usprawnień, wykonał wiele różnych doświadczeń, przyswoił naszej praktyce technicznej wiele osiągnięć radzieckich w tej dziedzinie. Niektóre z jego prac omawiamy poniżej. Linia trolleybusową składa się z dwu przewodów (+ i -), znajdujących się w odległości 50-60 cm od siebie. Oś linii biegnie równoległe do krawężnika jezdni i jest od niego oddalona o 3,5 m. Wychylenie wozu od osi wynosi maksimum 4,0 m. Jak widzimy dzięki odpowiedniemu (3,5 m od krawężnika) umieszczeniu sieci trolleybus może zarówno bez trudu podjechać do chodnika jak i może omijać inne pojazdy stojące lub poruszające się po drodze. Do niedawna jeszcze stosowano jednakowy profil przewodu jezdniego zarówno dla linii tramwajowych jak i trolleybusowych. To ujednoczenie wzbudziło u inż. Rodkiewicza – autora pracy pt. Zagadnienia konstrukcyjne w sieciach trolleybusowych – pewne zastrzeżenia. Dotychczasowy profil powoduje, że wstrząsy pojazdu bardzo szkodliwe dla sieci trolleybusowej, są na nią przenoszone. Szkodliwość wstrząsów polega na szybkim zużywaniu się klamerek wstrząsanej sieci. Inż. Radkiewicz, pragnąc wyeliminować ten mankament dotychczasowej sieci, opracował tzw. profil spłaszczony przewodu jezdniego. Doświadczenia potwierdziły słuszność przewidywań inż. Rodkiewicza. Dziś stosuje się powszechnie przekroje spłaszczone. Istnieją dwa zasadnicze sposoby zawieszania przewodów jezdnych: zawieszenie wahlwe i sztywne. Obydwa te sposoby zostały doświadczalnie dokładnie zbadane przez inż. Rodkiewicza na wszystkich liniach trolleybusowych w kraju. W wyniku badań lepszym okazało się zawieszenie sztywne. Obecnie więc stosujemy tylko to zawieszenie. Jego zaletą jest szybkie zanikanie falowania niemal zaraz po przejściu wozu. Podstawową różnicę między aparaturą sieci tramwajowej a trolleybusowej stanowi konieczność izolacji przewodów jezdnych różnej biegunowości na skrzyżowaniach. I tą sprawą zajął się inż. Radkiewicz. Skonstruował on krzyżak 2-przewodowy stosowany obecnie w sieciach trolleybusowych w Warszawie i na trasie Sopot – Gdynia. Krzyżak ten okazał się lepszy od podobnych konstrukcji zagranicznych. Nad wieloma jeszcze zagadnieniami związanymi z komunikacją elektryczną pracuje inż. Rodkiewicz.

28.05: Wydział Ruchu i Eksploatacji WPK GG uprzejmie informuje, że przejazd autobusów linii „A” przez port w Gdyni w godzinach popołudniowych nie jest chwilowo możliwy z powodu dużego ich wykorzystania na linii

Gdynia – Gdańsk. Możliwość skierowania autobusów do Portu w godzinach rannych powstała na skutek wcześniejszego wyjazdu z garażu, oraz mniejszej frekwencji pasażerów na przystankach, co w sumie dało konieczny czas na przejazd autobusów przez port w Gdyni. Jednocześnie celem zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom jadącym autobusem, Służba Ruchu ma obowiązek przejrzenia jego stanu technicznego i ew. usunięcia małych usterek, na co właśnie zużywa się czas postoju. W obecnej chwili WPK GG nie rozporządza dostateczną ilością taboru, nie jest więc w stanie uruchomić jakiegokolwiek dodatkowego wozu na linii „P”. Z chwilą otrzymania nowych wozów, sprawa ta może stać się aktualna.

28.05: na wniosek ludzi pracy dojeżdżających w porcie uruchamia się przystanek przy Hurtowni Towarów Importowanych w Gdyni.

30.05: Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że odcinek drogi od garaży WPK GG do Małego Kacka, a w szczególności odcinek ulicy Łużyckiej znajduje się w stanie, wykluczającym na nim komunikację publiczną. Autobusy linii „K”, utrzymujące komunikację na tym odcinku, ulegają codziennie poważnym uszkodzeniom (łamanie resorów, obrywanie rur wydechowych, wgniecenie podwozia itp.), co zmusza przedsiębiorstwo do wycofania ich z tej linii i skrócenie trasy linii „K” do garaży WPK GG. Ponieważ komunikacja do Małego Kacka jest potrzebna, dyrekcja WPK GG prosi o zarządzenie natychmiastowej naprawy wymienionego odcinka drogi. W przeciwnym wypadku, ze względu na bezpieczeństwo ruchu i właściwą eksploatację taboru przedsiębiorstwo zawiesi komunikację autobusową na tym odcinku aż do ponownego oddania naprawionej drogi do użytku publicznego.

1.06: celem usprawnienia komunikacji nocnej dyrekcja WPK GG uruchamia z dniem 1 czerwca nową linię nocną z numeracją „100” na trasie ul. Łąkowa – Siedlce. Jednocześnie z uruchomieniem wozu nocnego „100” Łąkowa – Siedlce tramwaj nocny linii 80 będzie kursował tylko na trasie Targ Węglowy – Lotnisko oraz tramwaj nocny linii 60 tylko na trasie Brama Wyżynna – Orunia.

20.06: Wydział Ruchu i Eksploatacji WPK GG informuje, że ze względu na jednotorową linię tramwajową na Siedlcach na linii tej są mijanki, do których dostosowana jest ilość kursujących wozów i ich częstotliwość. Obecnie, przy trzech mijankach, kursuje pięć pociągów tramwajowych z częstotliwością co 8 minut. Likwidacja dwóch mijanek i pozostawienie tylko jednej stworzyłaby konieczność ograniczenia się do 2 pociągów z częstotliwością co 20 minut, co uniemożliwiłoby nam przewiezienie pasażerów, dotychczas korzystających z komunikacji na linii 10.

21.06: w związku z sezonem letnim WPK GG od dnia 21 czerwca, zagęszcza częstotliwość kursowania autobusów na linii „A” Gdańsk – Gdynia, w godzinach wieczorowych. Autobusy odjeżdżać będą z Gdańska: do godziny 21:49 co 8 minut i następnie o godz.: 22:00, 22:15, 22:30, 23:00 oraz 23:37. Z Gdyni autobusy odjeżdżać będą: do godz. 22:24 co 8 minut, a następnie o godzinie: 22:32 (tylko do Wrzeszcza), 22:40 do Gdańska, 22:48 (tylko do Wrzeszcza), 23:00 (tylko do Wrzeszcza), 23:14 (tylko do Wrzeszcza), 23:28 (tylko do Wrzeszcza).

21.06: jednym ze sztandarowych obiektów Planu 6-letniego na Wybrzeżu jest stale postępująca naprzód elektryfikacja trasy kolejowej Gdańsk-Gdynia. Już dziś przejazd koleją elektryczną z Gdańska do Sopotu dla dziesiątków tysięcy ludzi pracy jest rzeczą codzienną – tym, czym ma być – ułatwieniem w pracy i wypoczynku. Inaczej jest jednak, gdy opuszczamy stację w Sopocie. Tutaj w usilnej pracy – kolej elektryczna dopiero powstaje! Zaawansowane są już roboty, mające za cel poszerzenie wiaduktu pod tory kolei elektrycznej, a przy ul. Czerwonej Armii już ukończono budynek na zastępcze mieszkania dla lokatorów domu, który musi temu poszerzeniu torowiska ustąpić. Zamiast istniejącego zwykłego przejazdu wykonuje się wiadukt kolejowy, który przebiegać będzie pod torami do Gdyni. Ukończenie połowy tego wiaduktu nastąpi w końcu lipca, po czym – po przełożeniu torów dla trakcji parowej – nastąpi z kolei budowa drugiej połowy wiaduktu. Roboty ziemne przy budowie podtorza na odcinku Sopot – Redłowo szybko posuwają się naprzód. Zatrudnieni są tutaj pracownicy ZBM, w dużej mierze stosuje się przy pracy sprzęt zmechanizowany, jak koparki, spychacze i zgarniarki. Taka jedna np. zgarniarka dziennie zsypuje ok. 300 m. sześć. ziemi. Ułatwia to znacznie pracę i pozwala na szybkie przesunięcie ziemi z jednego, nieraz odległego terenu, na drugi. W Kolibkach zatrudniono przy robotach ziemnych grupę kobiet oraz setkę junaków SP. Kobiety ładują ziemię na wózki i przewożą ją, chłopcy natomiast napełniają wagony. Załadowane wózki i wagony zwozi się na nasypy do Orłowa Już przystąpiono do budowy drugiej części wiaduktu. A nieco dalej układa się tory. Nad tymi pracami z ramienia PPRK nr 10 czuwa zastępca kierownika budowy, inż. Edmund Konieczny, absolwent WSI w Gdańsku. Informuje nas, że co prawda brak kompletu dokumentacji utrudnia pracę, niemniej jednak wszystkie brygady szybko i dobrze pracują. W towarzystwie inżyniera udajemy się na budowę. Na przystanku Kamienny Potok pytamy się, jak się przedstawiają

zobowiązania lipcowe załogi. Doskonale – odpowiada 1 technik budowy, Bogusław Szulc, słuchacz II roku WSI. Już prawie wszystkie grupy PPRK nr 10 podjęły zobowiązania. Notujemy: Grupa Wacława Mielewczyka zobowiązała się ponad plan ułożyć 500 m toru, a przedterminowo o 5 tygodni – do dnia Święta Narodowego – ułożyć jeden rozjazd. Wyróżnia się tu postawą w pracy ob. Brunon Kwidziński. Grupa Franciszka Urbańskiego ułoży dla uczczenia lipcowego Złotu przedterminowo o 6 tygodni 380 m toru, przeprowadzi balastowanie 570 m sześć. i ułoży jeden rozjazd. Leonard Słupski, przodownik pracy, jeden z najlepszych brygadzystów w całej załodze, kieruje grupą, która wykonuje roboty ziemne i betoniarskie. W maju zespołowo 183 proc. normy. Obecnie złożyła zobowiązanie, że dodatkowo wkopie fundamenty wiaduktu w Orłowie i zabetonuje je do dnia 22 lipca, zamiast do 2 września Grupa ciesielska Józefa Kowalewskiego pracuje przy budowie sopockiego wiaduktu. Jej przodownicy to: majster Jan Filutowski i młodzi cieśle Mazur i Jastrzębski. W Czynie Lipcowym grupa ta przeprowadziła znaczne roboty przy pierwszej części wiaduktu. Dalsze zobowiązania lipcowe podjęły grupa zbrojarska Jana Merchla i grupa ziemno-betoniarska Józefa Gorlikowskiego. Zobowiązania wszystkich grup dadzą ponad 10 tys. roboczogodzin oszczędności. Cieszę się, gdy widzę, jak praca ustawicznie posuwa się naprzód – mówi młody majster Edmund Kipka. Wiemy, że całe trójmiasto z niecierpliwością oczekuje uruchomienia kolei elektrycznej do Gdyni. Dlatego wszyscy pracujemy ze wzmożoną energią, wszyscy stajemy do Czynu Lipcowego, by terminowo odcinek Sopot – Gdynia oddać do eksploatacji.

22.06: uruchamia się 2 tor linii kolei elektrycznej na odcinku Wrzeszcz – Sopot.

23.06: krytyczne uwagi oraz korzystne zmiany natury technicznej spowodowały, że z dniem dzisiejszym DOKP zmienia rozkład jazdy pociągów elektrycznych na trasie Gdańsk Gł. – Sopot i Gdańsk Gł. – Nowy Port. Podajemy powstałe zmiany rozkładu jazdy w godzinach od 6 do 8:30, tj. w godzinach szczególnie nasilonego ruchu pasażerskiego: Gdańsk Gł. – Sopot (czas przejazdu 18 minut) – odjazdy z Gdańska: 5:50, 6:20, 6:50, 7:20, 7:45, 8:00, 8:30. Odjazdy z Sopotu: 5:55, 6:10, 6:25, 6:40, 6:55, 7:10, 7:25, 7:40, 8:05, 8:35. Gdańsk Gł. – Nowy Port (czas przejazdu 12 minut) – odjazdy z Gdańska: 6:12, 6:32, 6:52, 7:12, 7:31, 7:52, 8:56. Odjazdy z Nowego Portu: 6:15, 6:36, 6:56, 7:16, 7:35, 7:56, 8:08.

28.06: na trasie Gdynia – Sopot kursuje pierwszy wóz trolleybusowy z kobiecą obsługą, uruchomiony z inicjatywą Ligi Kobiet. Obsługę stanowią: motorniczy 22-letnia Hildegarda Welsz oraz konduktorki Krystyna Petke i Marta Zwieko. Dla uczczenia zbliżającego się święta Odrodzenia i Złotu Młodych Przodowników, kobieca załoga postanowiła wziąć w socjalistyczną opiekę wóz oraz szybko i sprawnie obsługiwać pasażerów.

1.07: Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku informuje, że przystanek przy Wałach Piastowskich na linii Gdańsk – Wrzeszcz jest nadal zachowany dla pasażerów w kierunku z Gdańska do Wrzeszcza, natomiast został zniesiony ze względów bezpieczeństwa ruchu i usprawnienia komunikacji samochodowej na tym odcinku dla pasażerów jadących w kierunku z Wrzeszcza do Gdańska. Pasażerowie nie powinni wysiadać przy Bramie Oliwskiej i biegać do przystanku przy Wałach Piastowskich, lecz mogą dojechać do Dworca Głównego, skąd przesiadają do trójki.

1.07: nowy rozkład linii 100 Łąkowa: 22:40, 24:00, 1:00, 2:00, 3:25, 4:10, Siedlce: 23:20, 0:20, 1:20, 2:20, 3:50, 4:30. (P)

13.07: z uwagi na dużą frekwencję pasażerów na odcinku kolei elektrycznej Gdańsk – Sopot DOKP uruchamia w każdą niedzielę (aż do odwołania) od godz. 9 do 11:30 oraz od godz. 14:30 do godz. 20:30 pociągi elektryczne z częstotliwością co 15 minut.

22.07: widowym dowodem usprawnienia komunikacji miejskiej było wprowadzenia nowych linii autobusowych i trolleybusowych do Małego Kacka, do Witomina, na Oksywie i Babie Doły. W najbliższej przyszłości WPK GG przewiduje uruchomienie linii autobusowej do Dęptowa przez Pustki Cisowskie, linii autobusowej przez Wzgórze Nowotki oraz przedłużenie linii trolleybusowej do Wielkiego Kacka.

31.07: Dyrekcja WPK GG powiadamia, że ze względu na przebudowę torów ruch tramwajowy na linii 2, 7 i 8 od dnia 31 lipca br. w godzinach od 9 do 14 będzie przebiegał z nieznacznym opóźnieniem.

16.08: z każdym rokiem polepszają się warunki komunikacyjne w trójmieście. W najbliższym czasie Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia zwiększy swój tabor autobusowy, trolleybusowy i tramwajowy o wiele jednostek. A więc: osiem autobusów marki „Ikarus” (produkcji węgierskiej), które będą oddane do użytku przy końcu tego miesiąca; sześć trolleybusów ze Związku Radzieckiego. Ponadto 13 bm. WPK GG przejęło trzy wozy motorowe z przyczepami wyprodukowane w Chorzowskiej Fabryce Konstrukcji Stalowych. W związku ze zwiększeniem taboru, WPK GG planuje otwarcie nowych linii autobusowych na odcinkach Gdańsk

– Pleniewo oraz Gdynia (Plac Kaszubski) – Dęptowo. Otwarcie linii zależy od tego czy Prezydium MRN w Gdańsku i Gdyni przeprowadzą we właściwym czasie remonty dróg na tych odcinkach.

28-29.08: w związku z wymianą toru na linii Nr 1 wstrzymany będzie ruch na odcinku od Czerwonego Krzyża do Teatru „Wybrzeże” przy Al. Rokossowskiego na lewym torze w kierunku Gdańska w dniu 28.VIII.1952 r. od godz. 9 do godz. 5 rano dnia 29 bm.

16.09: z wielu zakładów pracy w dalszym ciągu napływają liczne zobowiązania produkcyjne, podejmowane na cześć programu wyborczego Frontu Narodowego i XIX Zjazdu WKP(b). Pracownicy WPK GG zobowiązali się skrócić czas wykonywania kapitalnych remontów, otoczyć sprzęt socjalistyczną opieką i zmniejszyć do minimum awaryjność taboru. M.in. pracownicy wydziału torów skrócą czas kapitalnego remontu linii tramwajowej nr 1 o 18 dni; brygada Lucjana Koriata odda linię nr 8 do eksploatacji na 20 dni przed zaplanowanym terminem. Pracownicy działu elektrycznego wykonają roczny plan produkcji do 1 grudnia br., to jest na miesiąc przed terminem. Ogólna wartość zobowiązań pracowników WPK GG da przeszło 130.000 zaoszczędzonych roboczogodzin.

20.09: w związku z przedłużeniem torów trakcji elektrycznej od Sopotu do Kamiennego Potoku Dyrekcja OKP zmuszona jest z powodów technicznych odciąć przejście na peron I dla trakcji elektrycznej na stacji Sopot od strony budynku stacyjnego. Aby umożliwić dostęp do budynku stacyjnego zostanie zrobione prowizoryczne dojście do peronu I drogą okrężną, obok budynku dyżurnego ruchu i magazynu kolejowego przez dawną wyładownię. Ze względu na okrężną drogę DOKP prosi zainteresowanych podróżnych o przychodzenie do pociągów elektrycznych o kilka minut wcześniej. Dotychczasowy dostęp do peronu elektrycznego z ulicy Marynarzy pozostaje nie zmieniony. Ponadto, w późniejszym terminie, który będzie ogłoszony dodatkowo, przy dalszej budowie torów trakcji elektrycznej pomiędzy Sopotem a Orłowem skasowane będą postoje na przystanku Kamienny Potok przy wszystkich pociągach w kierunku Gdyni, natomiast w kierunku Gdańska będą zatrzymywały się przy peronie dawnym, dla pociągów parowych.

20.09: z dniem 20 bm. otwarto kasę biletową na przystanku kolejowym Gdańsk Politechnika, położonym na linii kolei elektrycznej Gdańsk – Sopot.

17.10: w ramach akcji przedwyborczej dyrekcja WPK GG zradiofonizowała wiele wozów tramwajowych i trolleybusów, kursujących na trasie Gdańsk – Gdynia. Pasażerowie mają możliwość wysłuchania pogadarek na tematy aktualne, wygłaszane przez prelegentów do mikrofonów, zainstalowanych na poszczególnych wozach.

24.10: Dyrekcja WPK GG przewiduje kursowanie wozu trolleybusowego na linii Gdynia – Cisowa, jak i kursowanie wozów autobusowych nocnych na liniach Kack, Witomino i Obłuże. Niestety brak taboru, z którym wiąże się także i niemożność zwiększenia ilości kursujących wozów w ciągu dnia na linii Gdynia – Cisowa jak też i na innych liniach, nie pozwala chwilowo na zrealizowanie tego planu. Uzyskanie nowego taboru zarówno trolleybusowego jak i autobusowego, które ma nastąpić w końcu bieżącego roku, względnie w I kwartale 1953, pozwoli na uruchomienie komunikacji nocnej i poprawi sytuację przewozu w ciągu dnia. Połączenie linią nocną Gdyni z Gdańskiem nie wynika z faworyzowania tej trasy, lecz jest konieczne ze względu na portowy charakter tych dwu miast.

25-26.09: w związku z wymianą toru na linii nr 1 w dniu 25 bm. od godz. 8 do godz. 5 dnia 26 bm. będzie ograniczony ruch tramwajowy na prawym torze w kierunku Gdańska od teatru „Wybrzeże” do Bramy Oliwskiej.

25.10: popierając program wyborczy Frontu Narodowego pracownicy WPK GG Bazy nr 1 oraz Służba Ruchu tejże bazy podjęli się uruchomienia nowej linii autobusowej na odcinku Gdańsk Dworzec Główny – Górki Zachodnie – Pleniewo Stocznia. Odjazd pierwszego autobusu nastąpi dnia 25 bm. o godz. 12:10 sprzed Dworca Głównego w Gdańsku.

26.10: wybory powszechne. Prezes Rady Ministrów – Bolesław Bierut, Przewodniczący Rady Państwa – Aleksander Zawadzki.

26.10: w niedzielę 26 bm. wozy tramwajowe, trolleybusowe i autobusowe na liniach bocznych, z wyjątkiem autobusów „A” na trasie Gdańsk – Gdynia, będą kursowały już wcześniej, bo od godz. 3:30.

2.11: mieszkańcy trójmiasta z prawdziwą radością obserwują stały postęp przy budowie kolei elektrycznej od Sopotu do Gdyni, czekając jej uruchomienia na dalszych odcinkach trójmiasta. Stosunkowo ciepła jesień sprzyja robotom i wszystko wskazuje, że już w niedługim czasie pojedziemy koleją elektryczną z Gdańska przez Sopot do Kamiennego Potoku, a w dalszym etapie do Gdyni. Przyjrzyjmy się więc, jak postępują roboty. Jest właśnie godzina 22. Sopot już śpi. Tylko przy budowie tunelu praca nie ustaje. W blasku lamp, oświetlających plac budowy, widzimy grupę ludzi. Ładują piasek na furmanki, które za chwilę odjadą, by ponownie wrócić po nowy

ładunek. Roboty ziemne wykonuje 4-osobowa brygada Antoniego Kina. Leon Romea, Bronisław Król, Stefan i Antoni Kinowie wyrabiają 260 proc. normy. Idzie nam sprawnie – powiada ob. Kin. Wykonujemy wykopy pod mur oporowy, zabezpieczający tor kolei elektrycznej od strony ul. Stalina. Chociaż pracuje nas niewielu w brygadzie, to jednak staramy się ze wszystkich sił jak najwydatniej i jak najszybciej wykonać konieczne roboty przed zimą. Świadomość, że pracujemy dla siebie samych, dla naszej Ojczyzny Ludowej, którą rządzą robotnicy i chłopci, nie pozwala nam ani na chwilę zwolnić tego „warszawskiego” tempa pracy. Swoim skromnym udziałem w budowie Polski socjalistycznej przyczyniamy się przeciw do scementowania jedności i siły Frontu Narodowego, którego program zapewni nam i naszym dzieciom lepsze, godniejsze życie. Dowiadujemy się, że mur oporowy będzie wykonany dla ochrony drugiego toru kolei elektrycznej i wznosić się będzie na krawędzi obecnego peronu kolei elektrycznej. Tunel więc zostanie przebity do peronów kolei elektrycznej, a w przyszłości zostanie doprowadzony do peronów kolei parowej aż do ul. Stalina. Ulica Chopina będzie zatem połączona z ul. Stalina. Do tunelu prowadzi będą schody betonowe szerokości 4 m. Tunelem przechodzić będziemy w kierunku ul. Chopina i znów schodami betonowymi udamy się pod górę, gdzie obecnie znajduje się dworzec, który w planach dalszej rozbudowy stacji sopockiej ulegnie zlikwidowaniu i przeniesieniu na plac węglowy przy ul. Kościuszki. A tymczasem na górze część spadzista niedawno jeszcze używanego peronu kolei elektrycznej ulega niwelowaniu. Tędy pójdzie tor kolei elektrycznej. Wywozi się stąd dziennie dziesiątki wagonów ziemi. Usuwane są słupy i wiązania dachu peronu. Nocna zmiana, zatrudniona od godz. 15:30 do godz. 23:30, wykonuje prace przygotowawcze dla zmiany dziennej. O tym, jak pracuje dzienna zmiana, napiszemy wkrótce, by mieć pełny obraz budowy nowego odcinka kolei elektrycznej.

10.11: Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że od dnia 10 bm. pierwszy wóz na linii 23 będzie odjeżdżał z Małego Kacka do Gdyni o godzinie 5:15, a następny o godz. 5:57. Dalsze odjazdy tak jak dotychczas.

12.11: w związku z robotami elektryfikacyjnymi na przystanku osobowym „Kamienny Potok”, począwszy od dziś PKP kasuje postoje wszystkich pociągów pasażerskich, zdrażających w kierunku Gdyni. Natomiast zatrzymywanie się pociągów z Gdyni do Sopotu pozostaje bez zmian.

1.12: WPK GG usprawniło od 1.12.1952 r. komunikację autobusową do Małego Kacka. *(brak szczegółowych informacji)*

17.12: jeśli usłyszysz kiedyś, Czytelniku, nieubłagany wyrok konduktora: Miejsc nie ma, wóz rusza! Zastosuj się do wezwania i pomyśl: Stan taboru komunikacyjnego i torowisk przejętych po okupancie był katastrofalny. Dodaj do tego brak fachowców, różnorodność marek pojazdów i całkowity brak części wymiennych, nieregularność a najczęściej zawodność importu i zastanów się: jak w takich warunkach udało się uruchomić niemal wszystkie stare i wiele nowych linii komunikacyjnych? Jest wiele czynników, które spowodowały osiągnięcie tych niewątpliwych sukcesów. Ale, najważniejszymi będą chyba trzy: A to: wybudowanie w kraju fabryki elektrycznych silników tramwajowych, fakt, że na 2.398 pracowników WPK GG 2.211 czyli 92 proc. bierze udział we współzawodnictwie pracy oraz działalność Klubu Techniki i Racjonalizacji przy WPK GG. Klub ten pozostający w ścisłym kontakcie z NOT-em i Politechniką Gdańską otrzymał w ciągu 3 kwartałów bież. roku 50 wniosków racjonalizatorskich, z czego 25 zostało zaakceptowanych. Wartość pomysłów w skali rocznej wyniesie 84.240 zł. Najważniejsze to pomysły Aleksandra Kotluka i Eugeniusza Rybnika, pozwalające zaoszczędzić rocznie 16.399 zł; brygady robotniczo-inżynierskiej pod kierownictwem ob. Piotra Deca – rocznie 7.543 zł oraz Wacława Obiezierkiego, którego wniosek racjonalizatorski oszczędzi 5.050 zł rocznie. Dzięki zobowiązaniom podejmowanym masowo przez cały rok ku czci święta robotniczego 1 Maja, święta Odrodzenia, XIX Zjazdu KPZR i poparcia programu Frontu Narodowego przedsiębiorstwo zdołało uruchomić w roku bieżącym 4 linie autobusowe na trasach: Gdynia – Babie Doły, Wrzeszcz – Suchanino, Gdańsk – Pleniewo i Gdynia dworzec – Stocznia im. Komuny Paryskiej. Dla uczczenia tylko dwóch pamiętnych wydarzeń: XIX Zjazdu KPZR i wyborów do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej podjęto 1.707 zobowiązań zespołowych i 54 indywidualne. Tylko taka patriotyczna praca całego personelu doprowadza do zwycięskiego łamania przeszkód. A przeszkód jest wiele i zdarzają się zupełnie nieoczekiwane. Np. wymianie torów w al. Rokossowskiego groziła przerwa w pracy na skutek nieotrzymania w terminie szyn i innych materiałów naprawczych. Nie jest to pierwszy wypadek. że dostawy zamówione przez Wydział Torów przychodzą bezplanowo i absolutnie niezgodnie z harmonogramem prac torowych. Na domiar złego są one realizowane przeważnie rzadko w 100 proc. Gdy przełamano tę trudność, wyłoniła się inna: brak robotników w grupie nawierzchniowej. Wtedy do pracy stanęli uczniowie szkoły zawodowej przy WPK GG. Podkreślić należy, że wymiana torów na odcinku od ul. Roosevelta do Bramy Oliwskiej odbywała się w czasie normalnego kursowania wozów. Cały personel WPK GG, mimo że zmniejszony został o

305 pracowników w stosunku do roku ubiegłego, daje stale dowody pomysłowości i twórczej energii. Pracownicy Wydziału Sieci zobowiązali się ostatnio wymontować odnaleziony na terenie Starego Gdańska elektryczny kabel poniemiecki i oddać go do celów trakcyjnych. Pracownicy warsztatów oddali do eksploatacji 9 trolleybusów, marki „Vetra”, które otrzymały części zamienne wyprodukowane w kraju. Osiągnięcia te pozwoliły na wykonanie na dzień 12.12.52 w 94 proc. rocznego planu Wydziału Ruchu i w 100 proc. planu ogólnego. Tylko pogłębianie wśród pracowników WPK GG zrozumienia społecznej funkcji komunikacji na Wybrzeżu sprawiło, że mimo trudności, mimo przestarzałego i psującego się ciągle taboru, przedsiębiorstwo przewiozło w roku bież. 92.313.000 pasażerów tj. o 3,9 proc. więcej niż w roku ubiegłym i o 1,5 proc. więcej niż zaplanowano! 92.313.000 pasażerów! Pomyśl, Czytelniku, ile razy byłeś jednym z nich i czy wykazywałeś zrozumienie dla ciężkiej i niewdzięcznej pracy personelu? Czy wszyscy ją wykazują? Chyba nie. Bo oto dyrekcja WPK GG od dawna a bezskutecznie starała się o lokal przy ul. Rutkowskiego 10 na żłobek zakładowy. Uruchomienie żłobka pozwoliłoby na zwiększenie szczupłej kadry konduktorskiej o około 80 pracowniczek. Ponieważ zaś dostateczna ilość personelu w służbie ruchu jest warunkiem realizacji zakreślonych planów w dziedzinie usług komunikacyjnych, sprawa żłobka nabiera znaczenia społecznego. Wymaga przeto poparcia i pozytywnego rozwiązania przez czynniki zainteresowane, do których należy niewątpliwie Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku.

24.12: komunikacja miejska do 21:00 kursuje normalnie, potem zjazdy do bazy, od 21 kursują wozy nocne 30, 50, 60, 70, 80, 90, 100, 210 trolejbusowa, (P)

25.12: komunikacja miejska kursuje jak w niedziele, (P)

26.12: komunikacja miejska kursuje jak w niedziele, (P)

28.12: Wydział Ruchu i Eksploatacji WPK GG informuje, że ograniczenie szybkości jazdy na linii nr 6 Orunia – Pl. 1 Maja ma na celu zapobieżenie zniszczeniu torowiska, co wobec braków materiału mogłoby być powodem zamknięcia trasy. Linia tramwajowa nr 6 wybudowana jest na podłożu wodnistym, a brak urządzeń odwadniających (zniszczone podczas działań wojennych) nie pozwala na właściwe odwadnianie, co z kolei powoduje podrywanie torów w ich osadzie, a następnie opadanie ich i w konsekwencji uszkodzenie taboru. Oczekiwania na mijankach są spowodowane szybką jazdą nieuczciwych motorniczych. Dyrekcja WPK GG wykonała pewną ilość tabliczek informacyjnych, które umieszczono na przystankach tramwajowych, ale zostały one zniszczone przez chuliganów. Brak kredytów nie pozwala w chwili obecnej na ponowne wykonanie tabliczek. Program szkolenia kandydatów na konduktorów dla wszystkich przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce ustala Ministerstwo Gosp. Komunalnej, według którego szkolenie wraz z praktyką na wozach trwa 20 dni. W tym czasie kandydaci zapoznają się z przepisami służby ruchu, taryfą, sposobem kasowania biletów i pobieżnie z planem miasta – gruntowne poznanie miasta następuje w miarę ciągłości pracy. Brak znajomości planu miasta u niektórych konduktorów należy tłumaczyć dość dużą fluktuacją konduktorów.

31.12/1.01: Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że w Noc Sylwestrową tj. z dnia 31 bm. na 1.1.1953 r. zostanie uruchomiona komunikacja nocna specjalna. Wozy nocne będą kursowały: na linii 30 Nowy Port – Gdańsk co 30 minut, na linii 70 Gdańsk – Sopot co 30 minut, na linii 210 Sopot – Gdynia co 30 minut. Pozostałe wozy kursują jak w każdą noc, lecz w zwiększonym składzie przez całą noc bez przerwy. Ponadto będą kursowały dodatkowe autobusy na linii „A” Gdańsk – Gdynia co 30 minut oraz trolleybus 220 Gdynia – Cisowa co 70 minut. Obowiązuje taryfa nocna.

LINIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ WPK GG:

TRAMWAJOWE DZIENNE:

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 - SIEDLCE

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 - Elbląska - Stągiewna - Długi Targ - Długa - Targ Węglowy - pl. 1 Maja - Jedności Robotniczej - ORUNIA GOŚCINNA [do:1952-06-01]
60 GDAŃSK BRAMA WYŻYNNA – pl. 1 Maja - Jedności Robotniczej - ORUNIA GOŚCINNA [od: 1952-06-01]
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 LOTNISKO – Niedziałkowskiego – pl. Komorowskiego – Mickiewicza – Roosevelta – al. Rokossowskiego – Wiadukt Błędnik – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – Hucisko – Kartuska – SIEDLCE (wybrane kursy: Wały Jagiellońskie – Targ Węglowy – Długa – Długi Targ – Chmielna – ŁĄKOWA lub SIEDLCE – Kartuska – Hucisko – Targ Węglowy - Długa – Długi Targ – Chmielna – ŁĄKOWA [do:1952-06-01]
80 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Rokossowskiego - Roosevelta - Mickiewicza - pl. Komorowskiego - Niedziałkowskiego – LOTNISKO [od:1952-06-01]
90 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Długa - Długi Targ - Chmielna - Elbląska - Siennicka – Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna – STOGI PLAŻA
100 GDAŃSK ŁĄKOWA - Elbląska - Stągiewna - Długi Targ - Długa - Targ Węglowy - Wały Jagiellońskie - Świerczewskiego - Kartuska - SIEDLCE [od: 1952-06-01]

TROLEJBUSOWE DZIENNE:

21 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT Stalina - REJA
22 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Śląska - Czerwonych Kosynierów – Chylońska – 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
220 GDYNIA PLAC KASZUBSKI – Świętojańska - Śląska - Czerwonych Kosynierów - Chylońska – CISOWA [1952-12-31/1953-01-01]

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 – Chylońska – 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 – Stoczniovców – CHEŁM (POHULANKA)
G GDYNIA DWORZEC GŁÓWNY PKP – pl. Konstytucji – Marchlewskiego – Nasypowa – Bosmańska – Zielona – BABIE DOŁY
K GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - Starowiejska - Świętojańska - al. Zwycięstwa – Sportowa - Łużycka - MAŁY KACK
M GDAŃSK MISZEWSKIEGO – Traugutta – Sobieskiego – Powstańców Warszawskich – SUCHANINO PGR [od:1952-05-01]
P GDYNIA PLAC KASZUBSKI – Chrzanowskiego – Polska – Marchlewskiego – DWORZEC PKP
W GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Okopowa - Toruńska – Kamienna Grobla – Szopy - Elbląska – Siennicka – ZAWISŁE (WISŁOUJŚCIE)
GDAŃSK DWORZEC PKP – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – Okopowa - Toruńska – Kamienna Grobla – Szopy - Elbląska – Siennicka – Lenartowicza – Budzysza – Stryjewskiego – Sówki – Kępna – Łowicka – PLENIEWO STOCZNIA [od:1952-10-25]

STACJE I PRZYSTANKI LINII SZYBKIEJ KOLEI MIEJSKIEJ 800V:

GDAŃSK GŁÓWNY – GDAŃSK NOWY PORT
GDAŃSK GŁÓWNY – SOPOT [od: 1952-01-02]
GDAŃSK NOWY PORT

Brzeźno Gdańskie
Zaspa
Gdańsk Kolonia
Nowa Szkocja
Gdańsk Stocznia [widnieje w rozkładzie jazdy ważnym od: 1952-10-05]
GDAŃSK GŁÓWNY
Gdańsk Stocznia
Gdańsk Politechnika
Gdańsk Wrzeszcz
Gdańsk Lotnisko
Gdańsk Polanki
Gdańsk Oliwa
Sopot Wyścigi
SOPOT