

## KOMUNIKACJA - 1953

**2.01:** Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że od dnia 2 stycznia, autobus kursujący na trasie Gdynia – Chylonia (rzeźnia) w godzinach od 6:20 do 8 i od godz. 13:10 do 17:15, w dni powszednie będzie kursował tylko na odcinku Chylonia (rzeźnia) – Chylonia (dworzec kolejowy) z częstotliwością co 20 min. W pozostałych godzinach autobus kursuje od dworca kolejowego w Gdyni do Chyloni (rzeźni) z dotychczasową częstotliwością. W niedziele i święta autobus kursuje tak, jak dotychczas, przez cały dzień od dworca kolejowego w Gdyni do Chyloni (rzeźni).

**7.01:** Wydział Ruchu i Eksploatacji WPK GG uprzejmie informuje, że skierowanie większej ilości autobusów linii „A” w godzinach rannych nie jest możliwe gdyż prócz obecnie kursujących przez Port, pozostałe autobusy kursują na liniach bocznych w Gdańsku tj. Suchanino – Chełm, oraz w Gdyni na linii Mały Kack. Trudności z jakimi walczy WPK GG są ogólnokrajowe i częstokroć braki wozów wynikają właśnie z trudności technicznych. Wydział Ruchu i Eksploatacji przyznaje, że zaburzenia na linii tramwajowej nr 8 są częstsze niż na innych, nie wynika to jednak z „pakowania” na nią najstarszych i najgorszych tramwajów, lecz: 1) z przebiegu przez ulicę o b. dużym ruchu kołowym, jaką jest ul. Długa, a co za tym idzie i możliwości zaburzeń, 2) jest to linia o największym nasileniu wozów i pasażerów, 3) linia niezakończona pętlą, a więc wymagająca każdorazowo przeczepiania wozów, przy czym zdarzają się usterki – niemożności zczepienia itp., co w konsekwencji odbija się na regularnym kursowaniu. Dyrekcja WPK GG dokłada wszelkich starań w celu uregulowania tej linii, ma nadzieję, że w roku 1953, z chwilą wybudowania pętli, zarzuty przeciwko linii „8” odpadną. Sugestia, że wozy na tej linii są najgorsze nie jest słuszna – odwrotnie, wobec stosowania tu składów potrójnych i ciężkich przyczep, WPK GG stosuje na linii „8” wozy pełnowartościowe silne. Oczywiście wozy te nie są nowe. Z naszej obserwacji wynika, że zastosowanie wozów dodatkowych, kursujących na odcinku ul. Mickiewicza – Gdańsk Targ Węglowy, sytuację w dużej mierze poprawiło i po wybudowaniu pętli sytuacja zostanie całkowicie rozwiązana.

**10.01:** Miejskie Przedsiębiorstwo Gospodarki Komunalnej w Elblągu uruchomiło przystanek tramwajowy przy ul. Długiej, natomiast przy ul. Sadowej pozostawiono przystanek warunkowy.

**10/11.01:** Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że w związku z wymianą sieci górnej w nocy z dnia 10 na 11.I.1953 r. do godz. 5 tramwaje nocne będą kursowały: Linia 30 Nowy Port – Wały Piastowskie, 60 Orunia – Biskupia Góra, 70 Sopot – Brama Oliwska, 80 Lotnisko – Brama Oliwska, 90 Stogi – Brama Złota, 100 Siedlce – Wały Jagiellońskie.

**11.01:** śnieg, obficie spadający z ciemnego pułapu nieba, nie przerywa prac przy budowie kolei elektrycznej, które na odcinku Sopot – Gdynia posuwają się naprzód z każdym dniem. W pobliżu dworca sopockiego uwija się gromadka kolejarzy, którą kieruje grupowy Maksymilian Redzimski. Trochę w lewo! – woła ob. Redzimski i już tor przyszłej kolei elektrycznej jest przesuwany dużymi, żelaznymi cęgami. Marny do ułożenia jeszcze ok. 500 m torów – mówi ob. Redzimski. Potem nastąpi ułożenie rozjazdu i wtedy załoga robotnicza Sekcji Odbudowy PKP będzie „mogła złożyć” meldunek o zakończeniu swych robót. Musimy się śpieszyć, by nie hamować robót innych PPRK nr 12. W szybkim tempie, mimo, że ziemia jest zamrożona, wykonuje się roboty ziemne przy drodze, która połączy ulice Goyki i Westerplatte z ulicą Stalina. O ile warunki atmosferyczne dopiszą i nie będzie większych mrozów, to prace te wykonane zostaną jeszcze w pierwszym kwartale br. Przejdźmy dalej, w kierunku Orłowa. Załogi robotnicze PPRK nr 12 wykonały już całkowicie peron w Kamiennym Potoku. W zasadzie Sopot i Orłowo są już połączone dwutorową linią elektryczną. Całkowicie zakończono budowę wiaduktów. Budowa wiaduktów to specjalność majstra Jana Filutowskiego. Wiele musieliśmy się napracować – mówi z zadowoleniem ob. Filutowski – ale sukces jest widoczny. Chcę pana zapewnić, że załoga nasza, głównie grupy: zbrojarska Jana Merchela, ciesielska Kowalewskiego i betoniarska Leonarda Słupskiego, musiały wiele pokonać trudności. Wystarczy nadmienić, że montaż zbrojenia pomimo wagi i długości prętów, potrzebnych do wiązania konstrukcji wiaduktu, przebiegał sprawnie. Jeden pręt ważył ok. 400 kg, zaś długość jego wynosiła 30 m. Musimy się śpieszyć – kończy ob. Filutowski – gdyż załogi pracujące przy budowie kolei elektrycznej na trasie Sopot – Gdynia zobowiązały się zakończyć swe prace znacznie wcześniej, aniżeli przewiduje harmonogram. Już w tym roku ruszą z Sopotu do Gdyni pierwsze pociągi elektryczne. Niejednokrotnie już przekonaliśmy się, że robotnik polski nie rzuca słów na wiatr. Dotrzymuje terminów, skutecznie zwalcza przeszkody. Załoga PPRK nr 12 to jedna z lepszych załóg w Polsce. W załodze tej jest wielu przodowników pracy. Do nich należy w pierwszym

rzędzie grupowy Leonard Słupski, którego grupa betoniarska wykonuje przeciętnie 237 proc. normy. Jan Piepiórka wyrabia 269 proc. normy. Cieśla Józef Kowalewski wyrabia 250 proc. normy. Dzięki nim właśnie i im podobnym, załoga PPRK nr 12 w Orłowie wykonała roczny plan przed terminem, bo już w dniu 15 listopada ub. roku. Od tego dnia załoga zaczęła pracować na poczet czwartego roku Planu Sześcioletniego. Ponadto załoga kierownictwa robót PPRK nr 12 w Orłowie zdobyła pierwsze miejsce we współzawodnictwie pracy, wysuwając się na czoło 11 kierownictw PPRK. Posuwając się w kierunku Gdyni, grupy robotnicze PPRK nr 4 pod kierownictwem inż. Hochberga, wykonują roboty fundamentowo-słupowe sieci trakcyjnej. Załogi, budujące kolej elektryczną współzawodniczą między sobą w wydajności pracy, dokładając starań, aby zamierzone prace wykonano przed terminem.

**22.01:** ustrój Polski przedwrześniowej pozostawił nam w spadku zaniechanie również i na odcinku komunikacji. Tym większe i odpowiedzialniejsze stoją zadania przed naszymi władzami terenowymi: muszą one bowiem uzupełnić istniejące braki w komunikacji i sprostać rosnącym wciąż potrzebom terenu. Tym sprawom m. in. poświęcona była pierwsza tegoroczna sesja MRN w Gdyni. W ub. roku zbudowano kilka linii trolleybusowych, m. in. do Kacka Małego (linia ta zostanie przedłużona do Kacka Wielkiego) i Oksywia; przedłużono również linię z Chylonii do Cisowej. Powiększona została również ilość linii autobusowych z przedmieść Gdyni do śródmieścia i portu. Równocześnie wzrósł znacznie tabor autobusowy i trolleybusowy oraz częstotliwość ruchu. Istniejący stan rzeczy – chociaż osiągnięto w tej dziedzinie bardzo wiele nie jest jeszcze zadowalający, stan komunikacji miejskiej i podmiejskiej musi ulec dalszej poprawie. Zagadnienie komunikacji musi wreszcie przestać być problemem, utrudniającym i uprzykrzającym życie człowiekowi pracy. Dyskusja, jaka wywiązała się po sprawozdaniu Komisji Komunikacyjnej, obfitowała w przykłady świadczące o tym, że jest jeszcze wiele do zdziałania na tym polu. Do najbardziej przykrych codziennych niespodzianek należą ciągle opóźnienia autobusów i trolleybusów w godzinach nasilonego ruchu. Np. 2-godzinne opóźnienia autobusu w Kacku, kiedy robotnicy spieszą do pracy, to trochę za wiele. WPK GG powinno zrewidować przyczyny takiego stanu rzeczy. Zlikwidowanie autobusu kursującego na trasie: Rzeźnia Miejska – Dworzec Główny utrudnia dojazd do pracy robotnikom Stoczni im. Komuny Paryskiej, ZPGG i Olejarni. Przykładów takich można by cytować wiele; dlatego usunięcie istniejących poważnych jeszcze braków w dziedzinie komunikacji powinno być przedmiotem tegorocznej pracy Komisji Komunikacyjnej. MRN w trosce o wygodę ludzi pracy projektuje na 1953 r. znaczną rozbudowę sieci komunikacyjnych. Przewiduje się m. in. uruchomienie linii trolleybusowej do portu handlowego (w zamian za linię autobusową) drogą okrężną, biegnącą od dworca kolejowego przez ul. Marchlewskiego, wiadukt nr 1, Polską, Chrzanowskiego, Mostową, Portową i Plac Kaszubski. Planuje się również budowę linii trolleybusowej ulicami 10 Lutego pod wiaduktem kolejowym i ul. Czerwonych Kosynierów w kierunku Chylonii-Cisowej. Również linia witońska przedłużona zostanie do Kacka. Projekt połączenia autobusowego Chylonii z Demptowem rozbija się ciągle o brak odpowiedniej drogi o trwałej nawierzchni na ul. Kartuskiej, Kolonii Lotniczej i Pustkach Cisowskich. Sprawa drogi do Demptowa ciągnie się już bardzo długo. Prezydium MRN powinno więc znaleźć już fundusze i środki na jej naprawę i tym samym ułatwić mieszkańcom Demptowa dojazd do śródmieścia. A może pomogłyby w tym komitety blokowe i rejonowe tak, jak pomogły przy naprawie drogi od garaży do Kacka, dzięki czemu przywrócono na tym odcinku komunikację autobusową? Ogólna ocena stanu komunikacji podmiejskiej i miejskiej w Gdyni jest bezwzględnie pozytywna. Mimo wielu trudności, zrobiono na tym odcinku bardzo wiele, dzięki czemu najbardziej palące potrzeby komunikacyjne miasta zostały rozwiązane. Zadaniem Prezydium MRN jest dalsza rozbudowa sieci komunikacyjnych – w miarę potrzeb rozwijającego się przemysłu i potrzeb człowieka pracy.

**23.01:** Dyrekcja PKS zmieniła rozkład jazdy autobusów na trasie Gdynia – Rewa, dzięki czemu dojeżdżający do pracy i do szkół będą mogli korzystać z dwóch autobusów zamiast jednego.

**26.01:** komunikacja miejska w trójmieście już od dawna cierpiała na wiele braków. Stan techniczny wozów tramwajowych czy trolleybusowych pozostawiał wiele do życzenia i był przyczyną częstych awarii, „korków” itp. Pomimo troskliwej opieki pracowników WPK GG zaradzić złu można było tylko częściowo, gdyż stare wozy nie mogły zaspokoić wzrastających potrzeb. Pamiętamy jak cieszyliśmy się, gdy w lecie ub. roku wprowadzono do ruchu miejskiego kilkanaście nowych wozów tramwajowych wyprodukowanych w Polsce. W miarę wzrostu produkcji tych wozów zastępować one będą powoli stare nie nadające się do użytku, ale na to potrzeba jeszcze trochę czasu. Po ogłoszeniu uchwały Rządu z dnia 3 stycznia br. WPK GG stanęło przed trudnym problemem przewiezienia zwiększonej liczby pasażerów zarówno w tramwajach, jak i w trolleybusach, a przede wszystkim w autobusach na linii Gdańsk – Gdynia. Nic dziwnego, gdyż komunikacja miejska stała się najtańszym środkiem

lokomocji. Jak przedstawia się sytuacja obecnie? Ilość awarii wzrasta, autobusy, tramwaje, trolleybusy są o każdej porze dnia zatłoczone, co w znacznej mierze utrudnia przejazdy do miejsca pracy i z powrotem posiadaczom biletów miesięcznych lub abonamentów. Dlatego też, mając na celu dobro pasażerów dojeżdżających stale do pracy, w myśl uchwały Prezydium Rządu z dnia 17 stycznia br. o regulacji taryfy opłat komunikacji miejskiej i podmiejskiej, wprowadza się na terenie trójmiasta z dniem 26 bm. pewne zmiany. Aby odciążać komunikację miejską, w komunikacji kolejowej na odcinku Pruszcz Gdański – Gdańsk – Gdynia Chylonia, Chylonia – Port Oksywie oraz Gdańsk – Nowy Port ustala się specjalną taryfę z 23 proc. zniżką. Niezależnie od tego przy przejazdach indywidualnych ważne będą ulgi w wysokości i według zasad obowiązujących na kolei. Zniżka nie dotyczy przejazdów pociągami dalekobieżnymi, przebiegającymi przez wymienione wyżej odcinki. Ceny biletów miesięcznych, pracowniczych i szkolnych, pozostają bez zmian. W komunikacji miejskiej i podmiejskiej podległej WPK GG wprowadza się następujące zmiany: Za strefę w komunikacji miejskiej i podmiejskiej we wszystkich traktach z wyjątkiem linii autobusowej międzymiastowej Gdańsk – Gdynia ustala się odcinek o długości wynoszącej od 2,5 do 3,5 km. W związku z tym powstają dodatkowe strefy: Linie tramwajową nr 1 Gdańsk – Wrzeszcz, posiadającą obecnie 1 strefę, dzieli się na 2 strefy: Targ Węglowy – PCK Wrzeszcz oraz PCK Wrzeszcz – pętla Wrzeszcz. Wobec tego linia tramwajowa nr 2 Gdańsk – Oliwa (dotychczas 2 strefy) posiadać będzie 3 strefy, a linia tramwajowa nr 7 Gdańsk – Sopot (dotychczas 3 strefy) posiadać będzie 4 strefy. Linie trolleybusową nr 21 Gdynia – Sopot, posiadającą obecnie 3 strefy, dzieli się na 4 strefy: Plac Kaszubski – garaże WPK GG, garaże WPK GG – Orłowo poczta, Orłowo poczta – Sopot most, Sopot most – Sopot pętla. Linie autobusową Gdynia – Babie Doły, posiadającą obecnie 2 strefy, dzieli się na 3 strefy: Plac Kaszubski – wiadukt II, wiadukt II – ul. Błękitna, ul. Błękitna – Babie Doły. Opłata za jednorazowy przejazd w każdej strefie wynosi dla tramwajów 0,45 zł, dla trolleybusu 0,60 zł oraz dla autobusu 0,75 zł. W tramwajach, trolleybusach i autobusach ustala się dla dzieci w wieku od 3 do 7 lat, inwalidów, posiadających utratę zdrowia, przekraczającą 45 proc., oraz dla emerytów ulgową taryfę w wysokości 0,15 zł za jednorazowy przejazd w jednej strefie. Nie dotyczy to jednak linii autobusowej Gdańsk – Gdynia. Znosi się dotychczas stosowaną progresję taryfy w strefach. Na linii autobusowej Gdańsk – Gdynia, jako linii komunikacji międzymiastowej, obowiązują odrębne stawki taryfowe. W związku z tym bilet normalny za przejazd 1 strefy kosztować będzie 1,50 zł, w dwóch strefach 3 zł, w trzech – 4,50 zł oraz w czterech – 6 zł. Z ulgowych stawek taryfowych na tej linii korzystać mogą wyłącznie dzieci w wieku od 3 do 7 lat. Dotychczasowy podział stref na linii Gdańsk – Gdynia pozostaje bez zmian. Ceny biletów miesięcznych normalnych na trasach komunikacji miejskiej i podmiejskiej, a więc tramwajami, trolleybusami i autobusami ustala się w wysokości równej cenie 80 przejazdów jednorazowych. Cenę biletów miesięcznych normalnych na okaziciela podwyższa się o 20 proc, w stosunku do wyżej wymienionej ceny. Ceny wszystkich biletów ulgowych, a więc abonamenty 60-przejazdowe, 10-przejazdowe, miesięczne, szkolne pozostają bez zmian.

**27.01:** założenia Planu 6-letniego na Wybrzeżu przewidują m.in. usprawnienie systemu komunikacyjnego naszego zespołu portów, przez wybudowanie oddzielnej linii kolei elektrycznej na odcinku od Pruszcza do Wejherowa oraz wykonanie arterii drogowej, łączącej Gdańsk, Sopot i Gdynię. W ubiegłym roku oddana została do użytku kolej elektryczna na trasie Gdańsk – Sopot. Obecnie trwają prace nad przedłużeniem tej linii aż do Gdyni. Budowniczości kolei elektrycznej wykonali już na odcinku Sopot – Gdynia w 100 proc. obiekty pomocnicze, jak: wiadukty, przejścia, tunele osobowe i drogowe. Zaawansowane są także prace, związane z przebudową istniejących i budową nowych stacji. Wszystkie te roboty wykonywane są bez zahamowania ruchu pasażerskiego i towarowego. Ponadto na trasie Sopot – Gdynia trwają końcowe prace przy budowie urządzeń bezpieczeństwa ruchu, łączności i energetyki. W niedługim czasie nastąpi uruchomienie dwóch podstacji trakcyjnych. Jednocześnie z budową linii prowadzone jest szkolenie nowych kadr maszynistów pociągów elektrycznych.

**30.01:** w 18 wozach tramwajowych, kursujących na trasie Sopot – Gdańsk, wymieniono niedawno stare, niemieckie silniki, które zostały zastąpione silnikami polskiej produkcji. Silniki polskie okazały się o wiele lepsze, a m.in. dwukrotnie przewyższają swoją mocą dotychczas stosowane. Kierownictwo WPK GG, w celu usprawnienia komunikacji tramwajowej, zamierza w przyszłości przeprowadzić dalszą wymianę silników starych na silniki krajowej produkcji, które zdały dobrze egzamin.

**1.02:** DOKP Gdańsk informuje, że w niedzielę dnia 1.II.br. w godzinach od 7 do 13:00 wstrzymany zostanie ruch pociągów elektrycznych na liniach Gdańsk – Sopot i Gdańsk – Nowy Port. Chwilowe wstrzymanie ruchu tych pociągów wynika na skutek konieczności dokonania niezbędnych napraw sieci elektrycznej.

**1.02:** zgodnie z uchwałą Rządu z dnia 3 stycznia br., z dniem 1.02 br. wprowadzone zostały w komunikacji autobusowej PKS bilety miesięczne pracownicze i uczniowskie po cenach o 20 proc. niższych od cen sprzed 3 stycznia, a o 60 proc. niższych od cen obecnie obowiązujących. Bilety te uprawniają do codziennych przejazdów z miejsca zamieszkania do miejsca pracy lub nauki i z powrotem, jeżeli odległość w jedną stronę nie jest większa 40 km i jeżeli korzystający z biletu autobusowego mieszka w odległości 3 km od najbliższego dworca kolejowego. Bilet miesięczny uprawnia do codziennych przejazdów określoną linią. W razie niewykorzystania przejazdu na danej linii, posiadacz biletu może przejechać innym autobusem, w miarę wolnych miejsc w wozie i za uprzednim zamówieniem miejsca w kasie biletowej. Bilety nabywać można w kasach biletowych i ekspozyturach PKS.

**7.02:** organizatorzy sobotniego Balu Prasy pomyśleli również o zapewnieniu mieszkańcom trójmiasta dogodnego dojazdu do sopockiego Grand-Hotelu. W sobotę 7 bm. począwszy od godz. 20:30 kursować będą specjalne autobusy z Gdańska i Gdyni do Sopotu (bezpośrednio do Grand-Hotelu). Pierwszy autobus wyruszy z przystanku obok dworca głównego w Gdańsku (naprzeciwko ul. Elżbietańskiej) o godz. 20:30, z Wrzeszcza o godz. 20:40, z Oliwy o godz. 20:50, o godz. 21 sprzed Grand-Hotelu – w kierunku Gdyni. Również sprzed dworca w Gdyni pierwszy autobus do Grand-Hotelu wyruszy o godz. 20:30, z Grand-Hotelu do Gdańska — o godz. 21. Autobusy w obydwu kierunkach kursować będą co godzinę. Ostatni autobus z Grand-Hotelu do Gdyni i Gdańska wyruszy o godz. 5 rano.

**8.02:** Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że remont poczekalni przy ul. Polskiej w Gdyni znajduje się w planie remontów kapitalnych na 1953 r. i zostanie przeprowadzony w II kwartale br.

**19.02:** Stanisław Schmidt – Przewodniczącym Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku.

**19.02:** Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku prosi podróżnych o pełne wyrozumienia podejście do trudności i niewygód, jakie w bieżącym roku wynikną na stacji Gdynia w związku z przebudową dworca wraz z przygotowaniem do wprowadzenia ruchu elektrycznego. Trudności te dadzą się szczególnie we znaki przy wejściu lub wyjściu na perony oraz przy częstych zmianach odejścia i przybycia pociągów na różne tory. O zmianach tych stacja Gdynia informować będzie podróżnych przez wywieszki, przez megafony i przez bileterów.

**4-6.04:** Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że tramwaje, trolleybusy i autobusy z wyjątkiem autobusów linii Witomino, Babie Doły, Wisłoujście i Pleniewo będą kursowały 4 bm. tj. w sobotę wg. rozkładów jazdy do godz. 22. Po godz. 22 wozy zjeżdżać będą z krańców do zajezdni. Autobusy linii Witomino, Babie Doły, Wisłoujście i Pleniewo kursować będą normalnie jak w każdy dzień powszedni. Od godz. 22 uruchomione zostaną wozy nocne tramwajowe linii 30 Gdańsk – Nowy Port, 50 Nowy Port – Wrzeszcz, 60 Pl. 1 Maja – Orunia, 70 Gdańsk – Sopot, 80 Targ Węglowy – Lotnisko, 90 Targ Węglowy – Stogi, 100 ul. Łąkowa – Siedlce, wozy trolleybusowe linii 210 Gdynia – Sopot, 220 Gdynia – Cisowa oraz autobus linii 240 Obłuże St. Pomp – Witomino. Wozy nocne będą kursowały do godz. 7. Komunikacja dzienna w dniu 5 bm. (niedziela) zostanie uruchomiona od godz. 7 (odjazd pierwszych wozów z krańców) przy zmniejszonym taborze (co drugi wóz) do godz. 13. Od godz. 13 komunikacja normalna jak w każdą niedzielę. W dniu 6 bm. (poniedziałek) komunikacja normalna jak w każdą niedzielę.

**7.04:** od wtorku 7 bm. zmienia się rozkład jazdy pociągów elektrycznych na linii Gdańsk Gł. – Gdańsk Nowy Port. W godzinach rannych: Gdańsk Gł. odj. 5:10, 5:37, 5:56, 6:15, 6:35, 6:55, 7:15, 7:35, 7:55, 9:08. Gdańsk Nowy Port przyjazd: 5:22, 5:49, 6:08, 6:27, 6:47, 7:07, 7:27, 7:47, 8:07, 9:20. Gdańsk Nowy Port odj.: 5:14, 5:41, 6:00, 6:19, 6:39, 6:54, 7:19, 7:39, 7:59, 9:12. Gdańsk Gł. przyj.: 5:54, 6:13, 6:32, 6:52, 7:12, 7:32, 7:52, 8:12 i 9:35. W godzinach popołudniowych w godz.: 13-19 pociągi elektryczne na linii Gdańsk Gł. – Gdańsk Nowy Port kursują w odstępach mniej więcej 20-minutowych.

**24.04:** na budowie linii kolei elektrycznej na odcinku Sopot – Gdynia trwają obecnie intensywne prace. Realizując długookresowe zobowiązania, podjęte dla uczczenia święta 1 Maja, załogi walczą o wykonanie całokształtu robót związanych z uruchomieniem połączenia koleją elektryczną Gdyni z Gdańskiem. Bez przerw w ruchu osobowo-towarowym zakończone zostało ostatnio przesuwanie sieci torów trakcji parowej na stacji Gdynia. Na trasie Sopot – Gdynia zakończono budowę szeregu obiektów pomocniczych, jak wiadukty, tunele osobowe i drogowe. Równoległe z robotami drogowo-torowymi prowadzone są prace związane z montażem i uruchomieniem nowych podstacji. Służba elektrotechniczna PKP zameldowała już o zakończeniu montażu i wprowadzeniu do eksploatacji dwóch podstacji trakcyjnych. Dzięki uruchomieniu tych podstacji już w nadchodzącym sezonie letnim pociągi elektryczne z dworca głównego w Gdańsku odchodzić będą co 10 minut. Na trasie Orłowo – Gdynia posunięte są już daleko prace przy budowie urządzeń energetycznych, ruchu i łączności. W związku z

budową przedłużenia kolei elektrycznej, która w myśl założeń Planu 6-letniego łączyć będzie Pruszcz, Gdańsk, Gdynię i Wejherowo, wyszkolono nowe kadry motorzystów wozów elektrycznych oraz służbę elektrotechniczną i teletechniczną. Dla potrzeb kolei elektrycznej wznoszone są w Gdańsku i w Gdyni poważne magazyny materiałowe, wielka elektrownia, warsztaty napraw taboru itp.

**28.04:** Miejska Rada Narodowa w Gdyni uchwałą z dnia 28.IV.br. przemianowała nazwy ulic: Emigracyjna na Curie-Skłodowskiej, Daszyńskiego na Wolności, Senatorską na Ludową, Hryniewickiego na Związku Walki Młodych, Zalewskiego B. na Górną i 3 Maja na Targową.

**1.05:** w związku z przedpołudniowymi uroczystościami w dniu 1 Maja ruch tramwajów i autobusów ulega pewnym zmianom. I tak: autobusy z kierunku Gdyni od godz. 9 do zakończenia pochodu będą kursowały tylko do przystanku Czerwony Krzyż we Wrzeszczu, od godz. 8:30 również do zakończenia pochodu tramwaje na liniach nr 1, 2 i 7 do ul. Rutkowskiego, nr 3 do Stoczni Północnej, nr 6 do Biskupiej Góry, nr 8 i nr 9 do Dworu Artusa i nr 10 do gmachu sądów.

**12/13.05:** Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że z 12 na 13 bm. od godz. 22 do 6, wobec konieczności wymiany torów na odcinku Akademia Medyczna – Brama Oliwska, ruch tramwajowy odbywać się będzie jednostronnie.

**14.05:** mimo ostatnich chłódów, wiosna panuje na Wybrzeżu. Potwierdzają to nie tylko uciekające dni maja, ale tempo robót na stacji w Gdyni. Wschodnia jej część pulsuje wzmożonym rytmem pracy. Obok rosnących murów lewego skrzydła dworca wyrósł potężny mur oporowy, który podpierać będzie nasyp z torami trakcji elektrycznej. Powstaje też zarys przyszłego peronu elektrycznego, a brygady Przedsiębiorstwa Robót Kolejowych przystąpiły do poszerzenia tunelu z wejściem na nowy peron. Jeszcze ziemia z wykopu płynie transporterami, a już cieśle wykonują szalunki dla przyszłych przyczółków betonowych i filarów. W tym miejscu będą schody na peron, który w przeciwieństwie wszystkich innych peronów stacji pobiegnie na wschód aż pod Wiadukt Pokoju – tłumaczy inż. Konieczny, kierownik robót PRK, a oczy tego młodego budowniczego już śmieją się do wizji przyszłego dworca. Tylko ludzie kochający swój zawód i wierzący w to co tworzą, potrafią w ten sposób się uśmiechać. Zwykłemu śmiertelnikowi, kiedy stoi w nieforemnym rozgrzebanym dole, pełnym sprzętu budowlanego oraz gruzu z betonu i cegieł, trudno malować w wyobraźni perspektywy przyszłych przyczółków, filarów i stropów, zwłaszcza, że ten uśmiech coś więcej znaczy niż „będzie”. Oznacza on, że wkrótce, że zaraz, że już.. I nie tylko uśmiecha się tak inż. Konieczny, czy też kierownik nadzoru DOKP inż. Czerniawski. Zapał szybkościowej budowy udzielił się nawet młodym junakom, którzy przyszli tu niedawno, bo w ostatnich dniach kwietnia. Junak Henryk Jeżak przyjechał na Wybrzeże z Kalisza, inni spod Poznania i Chodzieży, a wszyscy chętnie, z młodzieńczą energią pracują, by mieszkańcom trójmiasta oddać jak najspieszniej kolej elektryczną do Gdyni. Gdy patrzę na przepełnione pociągi rano i po południu – mówi jeden z junaków – coś mnie aż podrywa, by przyśpieszyć roboty. No, chłopaki! Dalej! – woła na kolegów i gumowa taśma transportera znów pokrywa się warstwą wykopanej ziemi. Majster Hausleber zadowolony jest z junaków. Dobrzy chłopcy! – chwali. Wyrosną z nich tężdy specjaliści. Chcą szkolić się w różnych zawodach. Niejeden z nich na pewno dorówna kiedyś naszym przodującym rzemieślnikom jak: Zielińskiemu, Adamczewskiemu czy Wilczyńskiemu z brygady cieśli Fiodorowicza która nie wyrabia mniej niż 170 proc. normy. Pewnie nie tylko cieśle u was przodują: pytam. Nie tylko! Nie tylko! – podchwytuje dumnie majster Hausleber. O, tu widzicie? – wskazał na pracującego w pobliżu robotnika. To nasz przodujący betoniarz Franciszek Gruchała, a tu jego kolega Kalkowski. Osiągają oni też wysokie współczynniki wydajności. Podobnych mamy wielu. U góry przy torach zgodnym rytmem z peerkowcami pracują kolejarze z sekcji wykonawstwa inwestycyjnego. Kierownik sekcji Władysław Borzuchowski udziela wskazówek swemu pomocnikowi Angelowi i wytycza oś przyszłego toru, który ponad poszerzonym przez PRK tunelem pobiegnie dalej w stronę Wejherowa. Tu przy grupie robotników spotykam kierownika nadzoru robót nawierzchniowych DOKP Jana Misiaka. Porównuje on projekt z wykonawstwem w terenie i wyjaśnia prowadzącemu działkę młodzieżową torowemu Dopke sposób przejścia torem przy istniejącym peronie pierwszym. Kierownika Misiaka wszędzie jest pełno. Wszystko dojrzy i wszystko w porę zobaczy. Kolejarze twierdzą, że budowa kolei elektrycznej stała się jego drugim domem, dla którego poświęca całą swą wiedzę techniczną i zapał. Jako najmiarodajniejszą osobę, pytam o postęp robót między Sopotem a Gdynią. Powiedzieć mało. Trzeba to koniecznie zobaczyć choć z okna wagonu.... mówi i rozjaśnia się tym samym uśmiechem co inż. Konieczny. Właśnie z nowego peronu rusza do Gdańska pociąg podmiejski. Wsiadamy i my. Za stacją brygady kolejarzy układają nowe tory. Pociąg powoli pełzną pod wzniesienie kaprysi sycząc parą, cieszą się natomiast ludzie przyglądający się postępowi robót. Zwłaszcza cieszą się mieszkańcy odległej od dworca Kamiennej Góry, czy Wzgórza

Nowotki, którzy chcąc udać się pociągiem do Gdańska, muszą odbyć kilkukilometrową drogę. Patrzymy jak rosną nasypy pod przyszły przystanek u wylotu ulicy Świętojańskiej, jak rażno uwijają się robotnicy, aby przystanek był jak najwcześniej gotów. Nieco dalej inni stawiają słupy trakcyjne, a murarze wykańczają posterunek blokowy, jedno z wielu urządzeń kolejowych gwarantujących częstotliwość i bezpieczeństwo ruchu pociągów. W okolicy zajezdni trolejbusowej, pociąg, pokonawszy wzniesienie i chcąc widocznie zrehabilitować się za swoją dotychczasową powolność, zwiększył szybkość. Minał następny, budujący się przystanek w Redłowie, podstawę elektrotrakcyjną i po wysokim nasypie nad ulicą Wielkopolską wjechał w obręb stacji Orłowo. W krótkim czasie zmieni ona swój wygląd. Tory ładunkowo-towarowe przerzucono już na stronę zachodnią, teraz wykańcza się nową wyładownię. Tam gdzie do niedawna były mokradła, srebrzą się pasma czynnych już torów, a w miejscu dawnej wyładowni widzimy poważnie zaawansowane roboty ziemne dla tych torów, które z dnia na dzień, z godziny na godzinę zbliżają do siebie odległe dzielnice trójmiasta. Z gotowymi już zupełnie torami jesteśmy aż tu! – mówi kierownik Misiak, kiedy przejeżdżamy w pobliżu nowego wiaduktu w Kolibkach. Z tego miejsca najbliższ jest do morza. Szafirowe i ogromne, połyskuje malowniczo między wzgórzami niosąc na dalekie wody prawdę o polskim pokojowym budownictwie.

**15.06:** Dyrekcja OKP w Gdańsku zawiadamia, że przejście przez kładkę stalową dla pieszych na st. Orłowo zamyka się z dniem 15 bm. na czas trwania przebudowy. W czasie robót ruch pieszych przez tory skierowuje się ulicą Architektów.

**20.06:** Uwaga, uwaga! Pociąg elektryczny do Sopotu odjeżdża z toru dziewiątego, peronu trzeciego – brzmi głos z megafonów zawieszonych w wielu miejscach gdańskiego dworca. Liczni podróżni podążają do wskazanego miejsca, gdzie wzmożonym rytmem pracują już motory 4-wagonowej jednostki elektrycznej. Konduktorzy podnoszą czerwone chorągiewki, biegną „spóźnialscy”, zatrząskują się za nimi drzwi wagonów, pociąg rusza! Aby „wyścig” ten był zawsze bezpieczny i pociąg mógł przejechać planowaną rozkładem jazdy drogę, pracuje nad tym wielu kolejarzy. Nie tylko znanych ogółowi jak np. kierownik pociągu lub maszynista, czy dyżurny ruchu, ale i wielu innych pracowników. I nie tylko ludzie, ale stworzona mózgiem i ręką człowieka skomplikowana aparatura, tzw. blokada stacyjna i liniowa. Urządzenie to powstaje równolegle z budową torów, peronów i zawieszaniem sieci. Jednak nie zawsze widzimy żmudną pracę ludzi zatrudnionych przy budowie blokady stacyjnej i liniowej – to jest urządzeń zabezpieczających ruch pociągu. Oddając do użytku odcinek kolei elektrycznej do Sopotu, zbudowaliśmy kilka i przebudowaliśmy kilkanaście nastawni, kilkadziesiąt semaforów i innych sygnałów kolejowych oraz uruchomiliśmy nową blokadę liniową – mówi naczelnik oddziału elektrotechnicznego w Gdańsku – Bolesław Sierocki. Naczelnik Sierocki mówi tylko o wkładzie pracy swego oddziału w elektryfikację naszej linii. A przecież takich samych urządzeń wymaga i trakcja parowa, przebudowaną zupełnie między Gdańskiem a Gdynią. Ocenimy ją należycie dopiero wtedy, gdy dowiemy się, że do zadań oddziału elektrotechnicznego należy zasadniczo tylko konserwacja istniejących urządzeń. Budowa nowych to praca nadprogramowa. Naczelnik Sierocki pracuje na swym odpowiedzialnym stanowisku od 1945 roku. Przeprowadził on odbudowę zdewastowanej wojną urządzeń elektrotechnicznych i teraz kieruje ich rozbudową. Za pracę swą został odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi i zaszczytnym tytułem racjonalizatora. Jesteśmy na rozbudowującym się posterunku ruchu w Kamiennym Potoku. Naczelnik Sierocki mówi o swej pracy. W każdym jego słowie widać przywiązanie i wręcz młodzieńczy entuzjazm dla naszej największej kolejowej inwestycji Sześciolatki na Wybrzeżu. Przy montażu nowych nastawnic, dostarczonych przez Kolejowe Warsztaty Elektrotechniczne w Gdyni, pracują monterzy: Władysław Kątny i Józef Stella oraz rzemieślnicy: Drawe, Ewertowski i Nikielski. A to – mówi naczelnik, wskazując z uśmiechem na wysokiego zawiadowcę odcinka zabezpieczenia Leona Witkowskiego – nasz „filar”. Sukcesy naszego odcinka w zakresie zabezpieczenia ruchu pociągów w dużej mierze są jego zasługą. Zawiadowca Witkowski nie słyszy tych słów, bowiem rozmawia z monterem Stellą. Dopiero zapytany, jak odcinek jego daje sobie radę z nawałem pracy, odpowiada krótko: Przecież musimy dać sobie radę. Kolejarze z zasady nie lubią się chwalić. Dlatego trzeba ich dopiero „ciągnąć za język”, aby dowiedzieć się, że odcinek zawiadowcy Witkowskiego wykonuje poważne zadania. Ostatnio np. celem „zrobienia” miejsca na stacji w Gdyni dla trakcji elektrycznej całkowicie przebudował urządzenia nastawnicze – elektryczne i mechaniczne. Terminowe i należyte wykonanie robót zawdzięczamy współzawodnictwu pracy – mówi z przekonaniem zawiadowca – oraz całej załozce, w której jest wielu przodowników i kandydatów na nich, jak: Władysław i Florian Kątny, Detlaf, Stella i Duchą. Dobra współpraca z oddziałem, w którym pracuje konstruktor Piotrowski i kierownik inwestycyjny Wysocki, zapewnia nam terminowe opracowanie projektów i planów schematycznych. Jeżeli mówimy o współpracy – wtrąca naczelnik Sierocki – to należy dodać również dobrą współpracę z dyrekcją i z organizacją partyjną. Ta

zgodna współpraca jest gwarancją, że przebudowa stacji Orłowo i instalowanie tu pierwszych na linii Gdańsk – Gdynia semaforów świetlnych przebiegać będzie terminowo i bez zakłóceń. Oddział elektrotechniczny w Gdańsku zajmuje się nie tylko zabezpieczeniem ruchu pociągów, prowadzi on również roboty na odcinku elektroenergetycznym i telekomunikacyjnym. Odcinek elektroenergetyczny w Gdyni, którym kieruje zawiadowca Tesmer, przygotowuje się do instalowania oświetleń szeregu przystanków na linii Gdynia – Sopot, a odcinek telekomunikacyjny, nad którym czuwa zawiadowca Aleksy Enson, już od dłuższego czasu bierze udział w budowie kolei elektrycznej. Np. przy przeniesieniu kablowni na dworcu gdańskim na nową linię pracuje grupa specjalisty robót kablowych Henryka Dereżyńskiego. Wszyscy pracownicy oddziału troszczą się o jak najlepsze, jak najsprawniejsze wykonanie końcowych robót, abyśmy mogli 22 lipca pojechać „elektrycznym” z Gdyni do Gdańska. Czy macie, zawiadowco, przygotowane głośniki megafonowe dla peronu elektrycznego? – nagle pyta kontroler Grylewicz. Głośnikami tymi od dnia 22 lipca popłynie dumny głos kolejarzy: „Uwaga, uwaga, pociąg elektryczny z Gdyni do Gdańska odjedzie z toru drugiego peronu pierwszego”.

**20.06:** w sobotę 20 bm. pracownicy Przedsiębiorstwa Robót Telekomunikacyjnych oraz kolejarze węzła gdyńskiego, zebrani na masówce w Domu Kolejarza, w Gdyni, odpowiadając na apel budowniczych Huty im. B. Bieruta, podjęli liczne zobowiązania dla Uczczenia Święta Odrodzenia. W imieniu załogi Przedsiębiorstwa Robót Telekomunikacyjnych Nr 12 zabrał głos przodownik pracy Bolesław Gardzielski. Załoga nasza zobowiązuje się oddać do użytku tory pod trakcję elektryczną wraz ze wszystkimi obiektami na odcinku Orłowo – Gdynia w dniu 22 lipca. Aby wykonać to zobowiązanie, każda z brygad, pracujących na tym odcinku, postanowiła przyspieszyć tempo robót. M.in. brygady torowe Piepiórki, Gwizdały i Wenty skrócą czas układania torów o 2.800 roboczogodzin, brygada Śmigiejskiego i Zamiejskiego ułoży elementy terenowe w czasie o 1.309 roboczogodzin krótszym od zaplanowanego, a brygada kobieca ob. Bacha wykona 1.200 m sześć. robót ziemnych, przy stałym przekraczaniu o 145 proc. normy, co da w sumie 1.120 roboczogodzin oszczędności. Zobowiązujemy się – mówił w imieniu załogi budowy elektrowozowni Gdynia Chylonia brygadzista Jankowski – oddać do eksploatacji hale elektrowozów wraz z pomieszczeniami biurowymi w dniu 22 lipca, tj. na 68 dni przed zaplanowanym terminem. Gorące oklaski towarzyszyły wystąpieniu junaka VII kompanii 18 Brygady „SP” Rajmunda Pawłowskiego. Dla uczczenia 9 rocznicy PKWN i IV Złotu Młodzieży i Studentów, junacy kompanii VI i VII zaoszczędzą 12.960 roboczogodzin i przepracują dodatkowo 1.000 roboczogodzin do dnia 29 lipca br. Cenne zobowiązania podjęli również pracownicy węzła gdyńskiego. M.in. brygada torowa Płaty skróci o 3 dni układanie toru na peronie kolejki elektrycznej w Gdyni. Pracownicy stacji Gdynia Port postanowili utrzymać 100-procentową regularność przebiegu pociągów osobowych i towarowych, wykonać w 110 proc. współczynnik pracy stacji oraz przyspieszyć odprawę i wysłać w pierwszej kolejności dostawy dla Nowej Huty.

**27.06:** realizacja jednej z większych inwestycji Planu 6-letniego na Wybrzeżu – budowa linii elektrycznej Gdańsk – Gdynia, znajduje się na ukończeniu! Jak wiadomo część tej linii, łącząca Gdańsk z Sopotem, jest już czynna od dłuższego czasu. Budowa kolei elektrycznej wkroczyła obecnie w ostatni etap. Na odcinku Sopot – Gdynia nastąpi wkrótce uruchomienie komunikacji. Wszystkie roboty ziemne na trasie Sopot – Gdynia, jak wykonanie przekopów i sypanie wałów, zostały w zasadzie zakończone. O rozmiarach tych prac świadczy np. fakt, że na tym odcinku przerzucono 120 tys. metrów sześciennych ziemi, ułożono już tory i założono sieć przewodów elektrycznych. Dzięki realizacji zobowiązań długookresowych założenie sieci wysokiego napięcia zostało wykonane na długo przed terminem. Na poszczególnych stacjach i przystankach kolejowych trakcji elektrycznej Sopot – Gdynia zaawansowana jest już budowa wysokich peronów, przejść i innych urządzeń. Przyczynia się do tego współzawodnictwo brygad roboczych. Np. na stacji Orłowo przy budowie wysokiego peronu wyróżniają się współzawodniczące ze sobą brygady kobiece Leokadii Małek i Janiny Pachy, które wyrabiają przeciętnie 180 proc. normy. Uwaga kierownictwa budowy skierowana jest obecnie przede wszystkim na przesunięcie i podniesienie istniejącego wielkiego stalowego mostu dla pieszych. Wykonano już nowe fundamenty pod pomost i w najbliższych dniach przystąpi się do podnoszenia konstrukcji. Dla obsługi kolei elektrycznej szkolone są już nowe kadry motorniczych, pracowników służby technicznej i bezpieczeństwa ruchu. W tych dniach budowniczo wie kolei elektrycznej Gdańsk – Gdynia podjęli zobowiązania dla uczczenia 9 rocznicy wyzwolenia i pierwszej rocznicy uchwalenia Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Postanowili oni przyspieszyć oddanie do użytku linii Sopot – Gdynia. M.in. na budowie dworca gdyńskiego zespoły Jakusza i Lubeckiego wykonają odgruzowanie i rozbiórkę 360 m. sześć. murów oraz zabetonują 200 m sześć. konstrukcji na wiele dni przed terminem. Zespół zbrojarsko-kowalski Rusika skróci o 30 proc. czas zbrojenia konstrukcji.

**3-6.07:** w związku z dalszą rozbudową kolei elektrycznej Gdańsk – Gdynia, ruch pociągów elektrycznych na odcinku Gdańsk – Sopot ulegnie częściowemu ograniczeniu. Tak więc od piątku, 3 bm. do poniedziałku, 6 bm., codziennie od godz. 22:20 do godz. 4:55 pociągi elektryczne na odcinku Gdańsk – Sopot – Gdańsk kursować nie będą.

**4.07:** podczas gdy na stacji w Orłowie trwają intensywne prace wykończeniowe dla umożliwienia przejazdu szafirowo-szarego pociągu elektrycznego, stacja w Gdyni przygotowuje się do jego przyjęcia. Północna strona stacji od wielu już dni przedstawia jak gdyby rozległy plac boju. Są tu nawierzchniowcy, elektrycy, betoniarze – słowem wszyscy potrzebni do przekształcenia tego obecnie wielkiego rumowiska w dworzec kolei elektrycznej. Tak więc z dnia na dzień, z godziny na godzinę ze stosów ziemi, tłucznia, rusztowań i cegieł wyłania się zarys dworca, na który mieszkańcy Gdyni czekają z utęsknieniem. Tor elektryczny jest już na swoim miejscu – stwierdza z satysfakcją po oględzinach kierownik ekipy mierników Sarnowski i teodolitem wytycza miejsce pod nowe tory odstawcze. Dzięki szybkiemu wykończeniu przez załogi PRK betonowej płyty nad tunelem – oddział wykonawstwa inwestycyjnego PKP mógł tor ten ułożyć przed terminem. Trzeba tylko jeszcze miejscami go wyregulować i oprofilować. Z zapalem pracuje przy tym brygada kobieca toromistrza Jadwigi Hebel. Robotnice torowe Bryłowska, Wongler i Bianga uwijają się, aby swoje zadanie wykonać jak najszybciej. W pobliżu ludzie z PREK stawiają słupy trakcyjne. Majster Dydziszko, kierujący tą robotą, uśmiecha się z zadowoleniem. Jeszcze tylko ustawimy kilka słupów przy torach odstawczych i zakończymy naszą pracę na stacji w Gdyni – mówi. Tory odstawcze są już na ukończeniu. Kilkudziesięciu robotników pod kierownictwem toromistrzów Dobkie i Platy przesuwają tor na właściwe miejsce. Kontroler drogowy Tadeusz Kawczyński sprawdza wykonane odcinki robót. Jak z jego miny można wywnioskować, jest zadowolony z roboty. Rojno i gwarnie jest w godzinach pracy na stacji w Gdyni. Robotnik, technik i inżynier podali sobie zgodnie ręce, aby dotrzymać zobowiązania i uruchomić na Święto Odrodzenia kolej elektryczną z Gdańska do Gdyni.

**8.07:** o pewnych ludziach mówi się, że robota „pali im się w rękę”. Tak możemy powiedzieć dziś o wszystkich pracownikach, których obserwujemy na trasie budowy kolei elektrycznej. Trasę tę na całej długości wytyczają słupy trakcyjne. Stoją one jak gdyby z wyciągniętymi nad torem ramionami, podtrzymując połyskujące złotem przewody. Tylko w niektórych miejscach brak jeszcze przewodów, ale monterzy pociągu sieciowego: Skoczek, Chojeski, Szyjka i Olejnicki uwijają się coraz szybciej i coraz sprawniej przy robocie, aby uzupełnić istniejące na linii braki. Szybko też postępują roboty przy budowie wysokich peronów w Orłowie, na Wzgórzu Nowotki i w Gdyni. Najpóźniej, bo dopiero przed paru dniami rozpoczęty peron w Gdyni dziś ma już gotową jedną burtę. Jest to zasługą Aleksandra Szwedy, sekretarza podstawowej organizacji partyjnej na odcinku budowlanym PRK, który zorganizował ochotniczą brygadę popołudniową. To nasze dodatkowe zobowiązanie lipcowe! – mówi z satysfakcją Szweda i wymienia skład swojej ochotniczej brygady. Poza nim należą do niej: Paweł Szweda, Władysław Hudy i Józef Dłużak. Paweł Szweda w normalnych godzinach pracy buduje na placu przy ul. Dworcowej tymczasowe kasy biletowe. Umieściliśmy je tak, by nie przeszkadzały nam w przyszłej budowie dworca podmiejskiego – tłumaczy. A stąd - wskazuje ręką w górę na nasyp – pobiegną schody na peron. Ludziska nie będą potrzebowali biegać dookoła przez dworzec. Schodów jeszcze nie ma, ale na pewno będą na czas gotowe.

**10.07:** wszyscy już wiedzą, że w IX rocznicę Manifestu PKWN pojedziemy pociągiem elektrycznym z Gdańska do Gdyni. Ale o tym, że przystanek „Wzgórze Nowotki” otrzymał ładną stacyjkę wie tylko niewielu! Niedawno, bo zaledwie przed trzema tygodniami pusty plac u wylotu ulicy Świętojańskiej nagle się ożywił. Zjawili się na nim uwijający się jak w ukropie ludzie. Przybyły samochody z różnymi materiałami budowlanymi, zaś od strony torów kolejowych plac został zamknięty szeregiem wagonów, tworzących tzw. pociąg: budowlany. Rozpoczęła się budowa stacji. Ale żeby w ciągu miesiąca postawić murowany budynek o kubaturze 1.300 m sześć. z kasami, z poczekalnią, z holem, ze skanalizowanymi pomieszczeniami sanitarnymi i mieszkaniem dla obsługi – to wprost nie do uwierzenia! A jednak tak się stało. Budynek jest już gotów, w stanie surowym ukończony został dnia 3 bm. Kierownik ekipy budowlanej Józef Biernat nie ma wątpliwości, że stacja będzie całkowicie ukończona na czas. Czyż kolejarze po raz pierwszy mają do czynienia z szybkościowymi budowlami? – pyta kierownik i informuje, że ekipy budowlane mają na swoim koncie takie budowy, jak hotel robotniczy PKP w Oliwie o kubaturze około 10 tys. metrów sześć., wybudowany w 3 miesiące, dworzec we Wrzeszczu, wybudowany w 62 dni robocze, i wiele, wiele innych robót. Wielu rzemieślników z tamtych budów wznosi budynek stacyjny przy przystanku „Wzgórze Nowotki”. Są to murarze Antoni Kuchta, Jan Cieszyński, Władysław Afeld, cieśle Władysław Zakrzewski, Franciszek Ćwikliński, robotnicy Klemens Gostkowski i Karol Vogel, Wszyscy oni to wypróbowani, przodujący pracownicy, którzy nigdy nie zawodzą! – kończy kierownik Biernat. Załoga systematycznie podnosi



wydajność pracy – dodaje ceniony w „pociągu budowlanym” majster Roman Kujawa. Gdy rozpoczynaliśmy budowę 15 czerwca średnia wydajność pracy wynosiła 180 proc., dziś podnieśliśmy ją o 8 proc. Teraz murarze tynkują już hol i kasy, zaś cieśle przygotowują więźbę dachową. Tymczasem w warsztacie stolarskim rejonu budynków PKP w Gdyni już myślą o upiększeniu otoczenia wznoszonego budynku. Zawiadowca Bogumił Mądziąg ze swoim zastępcą Rzymkiem i kierownikiem stolarni Piątkowskim omawiają projekt inż. Śmiałkowskiego, traktujący o tym problemie. Radzą, jak zmieścić jeszcze tę pilną robotę wśród innych równie pilnych i terminowych.

**15.07:** dziś jeszcze trwają intensywne prace wykończeniowe nad uruchomieniem urządzeń zabezpieczenia ruchu pociągów na stacji w Orłowie, ale już jutro zapalą się pierwsze na linii Gdańsk – Gdynia semafony świetlne. Monterzy: Konrad Osowicki, Jan Duch, Paweł Okrój i Teofil Dzierżęcki pracują w skupieniu i ciszy przy szafach rozdzielczych i innych skomplikowanych urządzeniach, w które obfituje nastawnia na peronie „elektrycznym”. Czasem tylko ktoś rzuci fachowe pytanie pod adresem zawiadowcy Witkowskiego, który ostatnio spędza tu bez przerwy wiele godzin w ciągu doby. Jest, to pierwsza tego rodzaju nastawnia w naszej dyrekcji – objaśnia kierownik działu zabezpieczenia ruchu pociągów DOKP Gdańsk inż. Franciszek Bachórz. Dlatego też widzicie tu tyle organów kontrolnych. Orłowo dziś jest naszym „oczkiem w głowie”. Pojutrze przenosimy się do Gdyni! Dziś już nie liczymy okresu dzielącego nas od 22 Lipca, na dni. Harmonogram opracowujemy już na godziny – dodaje starszy inżynier biura rozbudowy Józef Siedź i, nie mając czasu na dłuższą pogawędkę, przywołuje przechodzącego obok kierownika orłowskiej budowy „zabezpieczeniowców” Alfonsa Wysockiego, aby mu przekazać najświeższe instrukcje. Nie brakuje też na budowie naczelnika oddziału elektrotechnicznego Bolesława Sierockiego, który jest wszędzie tam, gdzie robota wymaga nadzwyczajnej precyzji i terminowego wykończenia. Właśnie rozmawia przez zainstalowany na peronie telefon, wydając spieszenie polecenia. Przywozi natychmiast! Pierwszym pociągiem! – woła w tubę. W czwartek generalna próba!

**16.07:** naród nasz posiada wielu pesymistów, którzy z reguły sceptycznie podchodzą do realizacji każdego zamierzenia. Z jednym takim sceptykiem rozmawiałem przed paru dniami. Mówicie o kolei elektrycznej do Gdyni na 22 Lipca, a tu wszystko daleko jeszcze w polu... – podkpiwał. Przekonałem go, że tak nie jest. Że jest taki dokument techniczny, nazywający się harmonogramem, który, jak czuły barometr, wykazuje każdego dnia postęp robót w stosunku do planu. Harmonogram budowy kolei elektrycznej wskazuje nawet kilka dni na korzyść wykonanych robót. Ale, pamiętacie?... – tu chytry uśmiešek był zapowiedzią decydującego „ciosu” – pierwsze dni uruchomienia kolei elektrycznej do Sopotu?... Pamiętam. Kilkudniowa nieregularność biegu pociągów elektrycznych, chwilowe przerwy w dostawie prądu, rzadki widok stojącej jednostki elektrycznej między dwiema stacjami i te ironiczne spojrzenia „krytyków”, obserwujących jak sąsiednimi torami mknęły terminowo pociągi parowe. Ale pamiętam też, ten sukces nie notowany przedtem na Wybrzeżu, aby w ciągu niespełna roku uruchomić najcięższy odcinek naszej linii z Gdańska do Sopotu, nie mając podstacji elektrotrakcyjnych! Decyzję władz kolejowych i terenowych, by energię elektryczną czerpać z podstacji tramwajowych i uwieńczony zwycięstwem zapał budowniczych kolei elektrycznej, którzy na tamtym odcinku wykazali, co potrafią. Ale dość rozmowy z malkontentami. Inż. Doering, kierownik Biura Rozbudowy DOKP Gdańsk, pierwsze, jak mówią kolejarze, „skrzypce” w tym dużym zespole budowniczych kolei elektrycznej, uśmiecha się swobodnie, kiedy pytam o ewentualne niespodzianki po jej uruchomieniu do Gdyni. Podstacja będzie na czas. Dwie czynne już od kilku miesięcy podstacje elektrotrakcyjne, a trzecia w tych dniach uruchamiana są gwarancją, że nie będzie niespodzianek. A najlepiej przekonać się naocznie – dodaje zastępca kierownika Biura. Rozbudowy inż. Kowalski, proponując mi obejrzenie podstacji, gdzie dzień i noc trwa walka o oddanie jej do eksploatacji w zapowiedzianym terminie. Szum rytmicznie pracujących pomp rtęciowych i olejowych oszałamia nowoprzybyłego do tego królestwa skomplikowanych aparatów, lśniących lakierem i różnokolorowymi światłkami. Niejedna gospodyni może pozazdrościć wzorowej czystości, jaka tu dookoła panuje. Monterzy Wilkin, Jurek, Lech, Skutnik, Kryger, Styler i Sak uwijają się, aby jak najszybciej przekazać uruchomioną już podstację. Dusza zespołu, kierownik inż. Bolesław Piechowiak, dzień i noc nie opuszcza posterunku. Kiedy patrzę na jego młodą, ale bladą twarz i pytam, czy nie żał mu pogodnych dni nad morzem, inżynier woła z satysfakcją: Nasze lato rozpocznie się po 22 lipca! A starszy majster Stanisław Łaszczuk, który w życiu swoim buduje już 33 podstację, dodaje: Będzie to lato zasłużonego odpoczynku, kiedy wszyscy mieszkańcy trójmiasta, którym raz na zawsze zlikwidujemy trudności komunikacyjne, będą cieszyć się razem z nami. W pobliżu nad rozłożonym schematem urządzeń automatycznych pochyla się kierownik nadzoru inż. Narcyz Możaryn. Potem przywołuje do siebie brygadzystę Tomasza Sieradzkiego i udziela mu fachowych wskazówek. Tomasz Sieradzki jest dwukrotnym przodownikiem pracy –

mówi inż. Możaryn, kiedy zbliżam się do nich i pytam inżyniera o postęp robót. Najlepiej więc będzie mógł na to pytanie odpowiedzieć. Co tu dużo mówić – przekrzykuje szum pomp brygadzysta Sieradzki. Podstacja będzie na czas gotowa. Również na czas oddany zostanie inny, podobnie ważny obiekt zaplecza kolei elektrycznej – elektrowozownia na Grabówku. Stoję z kierownikiem odcinka budowlanego PRK Czesławem Stankiewiczem i kierownikiem budowy inż. Witoldem Eisymontem w dużej, bo o powierzchni przeszło 3 tys. m<sup>2</sup> hali elektrowozów. Przed nami prawie szklana ściana dużych okien ukazuje panoramę pobliskiego Obłuża. Na lewo gotowa część administracyjna połyskuje szybami dwóch kondygnacji biur i magazynów, a część warsztatowa za nami z zawieszoną w połowie wysokości galeryjką nęci wzrok każdego miłośnika architektury. Całość wieńczy wysokie „łupinowe” sklepienie z obszernymi świetlikami, przez które widać błękit nieba. Błękit ten harmonizuje z popielatym kolorem lamperii, które kończy malować brygada Stanisława Olszewskiego. Brygada Olszewskiego – zaznacza inż. Eisymont – w skład której wchodzi Kuczyński, Sobczak i Wesółowski, pracuje po „stachanowsku”. Zobowiązała się do 18 lipca wykończyć wszystkie swoje roboty. Toteż wszyscy wzięli „tempo” i osiągają ponad 200 proc. normy. Brygada blacharsko-dekarska Alojzego Płoszyńskiego nie pozostaje w tyle, a nawet przoduje, wyrabiając 256 proc. normy. Do 20 lipca roboty swoje mamy „na mur” gotowe! – woła, nie odrywając się od pracy dekarz Piasecki. Takich przodujących pracowników, jak Piasecki, Wodzak, Suchard, Tempski, Malinowski, budowa elektrowozowni ma wielu – mówi kierownik Stankiewicz, który nadzoruje pracami 7 kierownictw na Wybrzeżu – a kierownika inż. Eisymonta mogę postawić za wzór. Z kierownika inż. Eisymonta który potrafił zmobilizować do Czynu Lipcowego całą swą załogę i z jego przodujących ludzi winno wziąć przykład kierownictwo PRK 15, wykonujące w elektrowozowni roboty elektryczne i sanitarne, które w przeciwieństwie do robót budowlanych posuwają się wolno i dezorganizowanie. Pracownicy PRK 15 powinni pamiętać, że dzień 22 lipca – to nie tylko gotowa kolej elektryczna, ale również i jej zaplecze!

**19.07:** dnia 19 bm. odbywały się dalsze próby jazdy pociągu elektrycznego między Sopotem a Gdynią. Komisja, złożona z przedstawicieli Centralnego Zarządu Elektryfikacji Kolei z wicedyrektorem inż. Olendzkim na czele oraz przedstawicieli DOKP w Gdańsku z wicedyrektorem inż. Gintyłło, po przekontrolowaniu sprawności podstacji w Redłowie, przejęła do eksploatacji ukończoną już zupełnie trakcję elektryczną do Gdyni. Naczelnik wydziału elektrotechnicznego inż. Rejment w rozmowie z koordynatorem prac elektryfikacyjnych z ramienia Centr. Żarz. EK inż. Kwasiborskim wyraził załogom robotniczym, technicznym i inżynierskim, które wykonały w rekordowo szybkim czasie swoje roboty – pełne uznanie. 20 sierpnia odbędzie się oficjalne przejście całości robót, a wkrótce nastąpi uroczyste otwarcie linii. Już od 22 lipca mieszkańcy trójmiasta będą mogli jeździć koleją elektryczną z Gdańska do Gdyni.

**21.07:** dzień jutrzejszy będzie ukoronowaniem zwycięskiej pracy budowniczych kolei elektrycznej: kolejarzy, peerkowców i junaków „Służba Polsce”, którzy w dniu tym mieszkańcom trójmiasta oddadzą do użytku kolej elektryczną, łączącą Gdańsk z Gdynią. Ktoś by sądził, że ostatnie dni takiej piorunująco szybkiej budowy nalaadowane być muszą gorączką, rozgardiaszem i niespodziankami. Tak jednak nie jest. Na trasie pociągu próbnego, który wczoraj odbył trzecią tym razem generalną próbę jazdy na odcinku Sopot – Gdynia, spotykałem ludzi, którzy z pośpiechem, lecz z wewnętrznym spokojem kończyli ostatnie planowane roboty. Coś więcej dostrzegłem: entuzjazm i radość na twarzach, że nie zawiedli, że są zdolni do wielkich czynów. Zdażyliśmy jeszcze ponadplanowo zabetonować przejście nad torami w rekordowo szybkim czasie 14 godzin! – mówi majster Kwiatkowski, kiedy zatrzymujemy się w Kamiennym Potoku. Po rozszalowaniu, które nastąpi w najbliższych tygodniach, ten okolony zielonymi wzgórzami przystanek wzbogaci się w architektonicznie piękny obiekt. Pod długi peron orłowski wjeżdżamy szybko – po „elektrycznemu”. Grupa junaków wałuje tu żwirową nawierzchnię, a monterzy z odcinka teletechnicznego Staniszewski i Jarzyna instalują zegar. Naprzeciw, za torem, widzimy mierniczego Jana Sarnowskiego, który ze swoimi pomocnikami Bernardem Grotem i Stefanem Pestką, wytycza linię nowo budującego się parkanu żelbetowego. To nasza „czołówka”, której bardzo wiele zawdzięczamy – zaznacza już dziś mający czas na rozmowy inspektor Misiak. Zjawia się ona wszędzie tam, gdzie rozpoczynamy jakąś nową pracę. Należy nadmienić, że wytyczenie osi torów, rozjazdów, słupów trakcyjnych i wszystkich innych wybudowanych od Gdańska do Gdyni obiektów – to właśnie zasługa grupy mierniczego Sarnowskiego. W pobliżu pracuje brygada Alfreda Kłody z odcinka elektroenergetycznego PRK 15, która z zapalem układa ostatnie kable sygnalizacyjne i oświetleniowe. Kierownik robót Kazimierz Glebowicz ma nieco zafrasowaną minę, bo na drodze dla jego kabli majster Witusik z PRK 12 ustawia betonowe krawężniki, ale z pomocą swym ludziom przychodzi troskliwy i energiczny kierownik odcinka budowlanego PRK 15 inż. Tadeusz Hochberg, który z Witusikiem uzgadnia kolejność robót. Wstrzymajcie się trochę – woła – zaraz kabel ułożymy i będziecie mogli

swoje roboty kontynuować dalej. Kiedy majster Witusik macha pojednawczo ręką, już instalatorzy Istygniejew, Grecki i Sikora szybko rozwijają kabel na „zagrożonym” odcinku. Grupa brygadzysty Kłody osiąga 300 proc. nowej normy! Czyż więc może być obawa, że zahamują komuś pracę? – mówi przekonywająco inż. Hochberg i wskazuje do ruszającego dalej pociągu elektrycznego, by skontrolować postęp następnych prowadzonych przez siebie robót. Dowiaduję się od inż. Hochberga, że zespół, którym kieruje, wykonuje instalację oświetleniową wszystkich peronów na trasie od Sopotu do Gdyni, tuneli, przejść nad torami i nowo zbudowanego budynku stacyjnego na Wzgórzu Nowotki. Tymczasem pociąg rozwija coraz większą szybkość. Migają za oknami świeżo pomalowane słupy trakcyjne i ustawione na czas słupki hektometrowe z wymalowaną cyfrą mijanych kilometrów. Trzeba stwierdzić, że tor leży dobrze! – mówi naczelnik służby drogowej DOKP inż. Siedlarski do naczelnika oddziału drogowego w Gdyni Konstantego Citko, który przyjmuje tę linię do eksploatacji. W pobliżu stojący naczelnik oddziału wykonawstwa inwestycyjnego Kazimierz Kwiatkowski, słysząc te słowa, uśmiecha się z zadowoleniem. Stajemy na przystanku w Redłowie. I tu, jak wszędzie, trwają prace tylko wykończeniowe. Cieśle kończą schody, junacy plantują, a monterzy ustawiają słupy oświetleniowe. Ruchliwy i pracowity inspektor nadzoru biura rozbudowy Otton Bieszke sprawdza jeszcze tylko prawidłowość wykonanych robót i uzgadnia z inżynierem Czerniawskim sposób oświetlenia przejścia nad torami. Tempo, tempo... Na następnym przystanku „Wzgórze Nowotki” jest ruch niesamowity. Bo to i mieszkańcy pobliskich domów wylegli podziwiać błyskawiczną pracę kolejarzy, którzy potrafili w ciągu miesiąca zbudować dworzec i masa jest tu jeszcze robotników. Jedni plantują ziemię dookoła nowego budynku, drudzy ustawiają estetyczne pergole, które będą zdobić ten przystanek. Jeszcze inni malują, sadzą kwiaty. Atletycznej budowy monter Grochowski, który nie tylko w pracy przoduje, wyrabiając 240 proc. nowej normy, ale i w sporcie (zdobył w roku ubiegłym w Zrzeszeniu Sportowym „Spójnia” wicemistrzostwo Polski w zapaśnictwie), wciągając przewody do rurek instalacji świetlnej, woła do swego kolegi montera Czerniaka: Romek! Wal do aparatu i dzwoń do magazynu, żeby zaraz samochodem dostarczyli lampy! Dziś jeszcze musimy zapalić światło! Słowa te przekonują, że rzeczywiście w dniu tym przystanek będzie oświetlony. I nie tylko okna wieczorem zabłysną światłem, ale jednocześnie obwieszczają one zakończenie wszystkich innych robót na przystanku. Takie samo tempo zastajemy na peronie w Gdyni. Brukarze PRK Edward Sikora i Feliks Moras kładą płytki betonowe na nawierzchnię peronu, monter teletechniczny Szczypior instaluje zegar, majster Hansleber pilnuje wykończenia zejścia do tunelu, a inż. Konieczny budowy drewnianych schodów od strony miasta. Patrząc na to wszystko, na ten zapał i tempo jest się więcej niż pewnym, że otoczenie kolei elektrycznej do dnia oddania jej publiczności przybierze właściwy wygląd. Tego samego zdania jest cały zespół komisji z dyrektorem OKP inż. Krynickim na czele, który po obejrzeniu postępu robót powiedział: I tym razem zdaliśmy egzamin. Kiedy pociąg z komisją wracał do Gdańska, ekipy dekoracyjne pod fachową opieką inż. architekta Czesława Świąłkowskiego zaczęły już świąteczną dekorację.

**22.07:** uruchamia się kolej elektryczną z Sopotu do Gdyni. Do 1 maja 1954 na odcinku Gdynia Orłowo – Gdynia Osobowa funkcjonuje jeden tor. Na zdjęciu: pierwszy pociąg elektryczny w drodze z Gdańska do Gdyni przerywa symboliczną wstęgę na dworcu w Sopocie.



**22.07:** z powodu uruchomienia linii kolei elektrycznej do Gdyni likwiduje się przejazdy kolejowe na ul. Westerplatte, Pokorniewskiego i Wejherowskiej w Sopocie,

**22.07:** w dniu dzisiejszym trzy miasta Wybrzeża: Gdańsk, Gdynia i Sopot wiążą się ze sobą jeszcze bardziej nową arterią komunikacyjną – koleją elektryczną. Dziś po raz pierwszy, wygodnie, bez natłoku będzie można przebyć przestrzeń 21 km w ciągu 36 min tj. w takim mniej więcej czasie, ile trzeba na przejście pieszo od

śródmieścia Gdyni do centrum Grabówka. Jeśli pomyślimy jeszcze o tym, ile czasu będziemy mogli zaoszczędzić na dojeździe do licznych na linii przystanków, rzecz zrozumiała, że radość, z jaką dziś witamy pierwszy pociąg elektryczny jest ogromna. A jakąż to jest radością dla budowniczych kolei elektrycznej! Dla tych, których zasługą jest, że w ciągu dwu i pół lat linia kolejowa między Gdańskiem a Gdynią uległa całkowitemu przeobrażeniu! Bo nie tylko wyrósł po prawej stronie torów parowych szpaler masztów elektrotrakcyjnych i ułożono nowe tory – przebudowie uległy wszystkie tory! Cała linia! Szybko oswajamy się z nowymi widokami. Już nie pamiętamy krętej i nierównej „dwutorówki”. Wzrok nasz przyzwyczaił się do pięknej wielotorowej magistrali... A przecież zanim to się stało – mówi dyrektor OKP w Gdańsku inż. Jan Krynicki – należało ułożyć na nowo blisko 100 km torów, przerzucić ok. 650 tys. m<sup>3</sup> ziemi, wbudować w obiekty 11 tys. m<sup>3</sup> żelazobetonu, wybudować budynki o kubaturze ponad 14 tys. m<sup>3</sup>. Z ziemi, którą przy budowie przerzucono, można byłoby sformować pociąg od Gdańska do Stalinogrodu – dodaje czołowy budowniczy kolei elektrycznej inż. Franciszek Doering. Słuchającemu tych słów ongiś wydawało się to wszystko nieprawdopodobieństwem – dzisiaj, kiedy na oczach rosną fabryki, rodzą się miasta, powstają całe dzielnice Warszawy i Gdańska – przychodzi myśl: ile to za kilka lat ludzie, którzy „wyrósłi” na tej budowie, wykonają innych, nowych robót! Kiedy przemysł nasz będzie jeszcze bogatszy, kiedy w 100 proc. zmechanizujemy nasze budowy, kiedy będziemy zdolniejsi i bogatsi w doświadczenia! Kiedy robotnicy, którzy tu, na budowę przyszli i nauczyli się fachu, nauczać go będą innych! Długa jest lista robotników takich, jak Bronisław Formela, Jan Błaszowski, Bolesław Karcz, Elżbieta Bryłowska czy Jan Smuda, którzy są na budowie kolei elektrycznej przodującymi budowniczymi. Pójdą oni dalej nauczać i kierować innymi, jak to już czynią czołowi majstrowie, brygadziści i torowi: Stanisław Zdolski, Leonard Słupski, Augustyn Angel, Jakub Matusik, Jan Piepiórka, Franciszek Gwizdała, Helena Labuda, Władysław Freder, Leon Tysler, Bronisław Rutkowski, Roman Kujawa i wielu, wielu innych. Kto wie, czy kiedyś, gdy będziemy elektryfikować dalsze odcinki naszej sieci kolejowej, nie zajmą miejsca w szeregach zasłużonych inżynierów i techników, jak Jan Misiak, Kazimierz Kwiatkowski, Bolesław Sierocki, Zygfryd Łaszewski, Franciszek Piotrowski, Cieszyński, Narcyz Możacyn, Czesław Stankiewicz, Edmund Konieczny, Adolf Wolański, Władysław Borzuchowski, Zdzisław Ogint, Jerzy Michalski, Tadeusz Czerniawski. Nie sposób w tym miejscu wymienić wszystkich, którzy przyczynili się do tego, że od dziś będziemy jeździli pociągiem elektrycznym z Gdańska do Gdyni. Od roku 1950, kiedy autor projektu zelektryfikowania Wybrzeża ówczesny dyrektor OKP w Gdańsku, a dziś wiceminister kolei inż. Modliński – przywiózł z Warszawy hasło rozpoczęcia robót, zwiększyły się wciąż, rosły szeregi budowniczych kolei elektrycznej. Dziś jest ich święto! Potrójnie obchodzone – jako Święto Odrodzenia, I rocznica uchwalenia Konstytucji PRL i to trzecie: święto zwycięstwa na polu pracy. Zwycięstwo to umożliwiła im pokojowa praca, plany gospodarcze, a przede wszystkim ustrój, któremu na imię socjalizm, ku któremu zmierzamy. Dzisiejsze zwycięstwo zmobilizuje ich do dalszej, jeszcze owocniejszej pracy, bowiem elektryfikacja kolei na Wybrzeżu nie skończyła się. Czeka na nią Wejherowo i Pruszcz Gdański.

**22.07:** uruchamia się trakcję trolejbusową w Olsztynie i Lublinie,

**23.07:** godnie uczcili budowniczowie kolei elektrycznej 9 rocznicę ogłoszenia Manifestu PKWN i pierwszą rocznicę uchwalenia Konstytucji Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, oddając w dniu wczorajszym mieszkańcom trójmiasta kolej elektryczną do Gdyni. Wiceminister kolei inż. Modliński, który dokonał uroczystego otwarcia linii, powiedział: Dzięki kolei elektrycznej, tego prawdziwego metra trójmiasta Wybrzeża, miasto i port Gdynia jeszcze bardziej zespoli się z Gdańskiem i Sopotem, a nasze trójmiasto stanie się jednym wielkim miastem. Że kolej elektryczna do Gdyni jest rzeczywiście naszym metrem, świadczyły olbrzymie tłumy mieszkańców „wielkiego miasta”, które wyległy na trasę przejeżdżającego pociągu, witając go serdecznie i radośnie. Wzruszające momenty wręczania kwiatów i składania życzeń wiceministrowi kolei inż. Modlińskiemu, przedstawicielom Partii, przewodniczącemu Prezydium Woj. RN Geradze i przedstawicielom DOKP Gdańsk z inż. Krynickim i inż. Gintyło na czele, były dowodem, że mieszkańcy Orłowa i Gdyni umieją nie tylko cieszyć się, ale i doceniać ogromny wkład pracy budowniczych kolei elektrycznej. Reprezentująca młode pokolenie Polski Ludowej członkini ZMP Wiktoria Gretczyn w serdecznych słowach wyraziła uczucia mieszkańców Gdyni, którzy tłumnie zebrawali się na przystanku „Wzgórze Nowotki”. Przyjmijcie, kochani, serdeczne i szczere podziękowanie za ten wspaniały dar, którym nas dzisiaj obdarzyliście... – a zastępca przewodniczącego Prezydium Miejskiej Rady Narodowej – Mikołajczyk, który w imieniu Prezydium MRN w Gdyni i jej mieszkańców powitał pociąg na nowym peronie elektrycznym, uzupełnił te słowa, mówiąc: W imieniu mieszkańców Gdyni prosimy przekazać Prezesowi Rady Ministrów Towarzyszowi Bierutowi wyrazy serdecznego podziękowania za troskę i opiekę, jaką otacza nas Partia i Rząd. Przekażcie również nasze przyrzeczenie, że z jeszcze większym wysiłkiem będziemy pracować dla

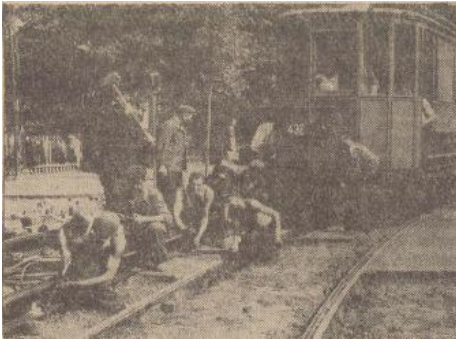
dobra Polski Ludowej. W pobliżu trybuny stoi kobieta w czerwonej czapce. To dyżurna ruchu Kazimiera Zajfert, która wyprawi z Gdyni pierwszy pociąg elektryczny do Gdańska. Kazimiera Zajfert i jej koleżanki: Regina Otromke i Agnieszka Kucmer, do niedawna robotnice, są dziś przodowniczkami wyszkolenia wewnątrzzakładowego – mówi z zadowoleniem naczelnik stacji w Gdyni Franciszek Królikiewicz. W dniu 28 marca podjęły one zobowiązanie, że do 22 Lipca skończą szkolenie, no i już 17 lipca zdały egzamin z celującym wynikiem. Dzięki temu zobowiązaniu peron elektryczny w Gdyni będzie obsługiwany przez zespół kobiety! Tymczasem przez megafony, zainstalowane na czas przez dzielne załogi teletechniczne zawiadowcy Ensona, popłynął głos: Uwaga, uwaga! Pierwszy pociąg elektryczny z Gdyni do Gdańska odjedzie z toru pierwszego peronu pierwszego o godz. 11:54. Gospodarze tej uroczystości oraz zaproszeni goście zajmują w pociągu miejsca. Wśród nich widzimy sekretarzy KW PZPR Henryka Grochulskiego i Izydora Kunata, kierownika Wydziału Komunikacyjnego Jana Jażdżewskiego, posła na Sejm, przodującego maszynistę Franciszka Królikiewicza, dyrektora Departamentu Kadr MK Durnasia, wicedyrektora Departamentu Techniki inż. Ulińskiego oraz dyrektorów inż. Popławskiego, inż. Skwiecińskiego i inż. Józefa Soroko, którzy zapoczątkowali elektryfikację Wybrzeża. Przy dźwiękach marsza pociąg rusza w pierwszą rozkładową jazdę do Gdańska. Powiewają chorągiewki w rękach dzieci, chusteczki w rękach starszych. Śmieją się ogorzone od słońca twarze junaków i sportowców, wszystkich tych, którzy cieszą się z nowego osiągnięcia Planu 6-letniego. Budowniczości kolei elektrycznej odpowiadają i tym samym radosnym uśmiechem. Szczególnie radośnie wyglądał moment spotkania dwóch pociągów elektrycznych w Orłowie. Jadący już pasażerowie z Gdańska, skupieni przy oknach, wiwatowali na cześć budowniczych kolei elektrycznej. Zieleń, kwiaty, flagi i wesole okrzyki towarzyszyły jeździe pierwszego pociągu elektrycznego z Gdyni na całej trasie. Postoje na stacjach i przystankach były krótkie, półminutowe. O czasie pociąg przyjeżdża do Gdańska. Za nim już jechał pociąg następny.

**24.07:** Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku zawiadamia, że z powodu budowy bloków mieszkalnych przy ul. Malczewskiego wyżej wymieniona ulica zostanie zamknięta dla ruchu kołowego do 20 sierpnia rb. Dojazd dla mieszkańców w kierunku Kartuz ulicą Kartuską – Kościelną, a przed terenem budowy ul. Kartuską i Ciasną.

**27.07:** w związku z uruchomieniem trakcji elektrycznej na całej trasie Gdańsk – Gdynia wstrzymuje się z dniem dzisiejszym na odcinku Gdańsk Gł. – Gdynia – Gdańsk Gł. bieg pociągów parowych w ruchu lokalnym odchodzących z Gdańska w godz.: 5:08,36,49, 7:07, 8:25, 13:50, 14:10, 15:26, 16:10, 17:38, 19:25, 20:30, oraz z Gdyni do Gdańska w godz.: 7:07,37,40, 8:18, 10:05,15,45, 13:56, 14:45, 15:18, 19:35, 20:40, 21:00.

**2.08:** Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że z dniem 2.VIII.53 r. autobus linii „M” kursujący na trasie Wrzeszcz, ul. Miszewskiego – Suchonino w niedziele i święta będzie kursował od godz. 8:20 (odjazd od ul. Miszewskiego) co 40 minut do godz. 22:52 (ostatni odjazd z Suchonina godz. 22:40).

**11-14.08:** Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że z dniem 11 bm. rozpocznie się wymiana torów tramwajowych linii nr 1 i 8 w Al. Rokossowskiego przy Teatrze „Wybrzeże”. W związku z tym w okresie od 11 do 14 bm. włącznie, wprowadzone zostaną następujące zmiany w ruchu kołowym i tramwajowym: 1) Zamknięcie prawej jezdni Al. Rokossowskiego dla ruchu w kierunku Sopotu na odcinku od Bramy Oliwskiej do przystanku PCK, objazd w kierunku Gdańska boczną jezdnią począwszy od przystanku PCK do Bramy Oliwskiej, a w kierunku Sopotu od Bramy Oliwskiej do PCK lewą jezdnią. 2) W Al. Roosevelta w kierunku do Al. Rokossowskiego począwszy od mostu kolejowego ulicą Kliniczną do ulicy Marynarki Polskiej dla przeciwnego kierunku tj. z Al. Rokossowskiego ul. Piramowicza do ul. Roosevelta. 3) W dniu 12 bm. od godz. 9 nastąpi zamknięcie prawego toru linii nr 8 z kier. Lotniska: wozy ruchem wahadłowym będą kursowały po lewym torze do godz. 24. 4) W dniu 13 bm. tramwaje linii nr 8 będą przez cały dzień kursowały: Gdańsk Dolny, Łąkowa – Wrzeszcz Al. Wojska Polskiego (pętla tramwaju nr 8 bis w tym dniu skasowana). 5) W dniu 14 bm. komunikacja linii nr 8 i 8 bis normalna. 6) Komunikacja nocna w dniach 12, 13 i 14 bm. na linii nr 70 odbywać się będzie: z Sopotu do Wrzeszcza, przystanek Al. Wojska Polskiego – Gdańsk Plac Węglowy autobus zamiast tramwaju. Linia nr 80 kursuje na odcinku Gdańsk Dolny Łąkowa – Gdańsk Targ Węglowy. Na odcinku Gdańsk Targ Węglowy – Lotnisko nie kursuje (pasażerowie korzystają z autobusu linii nr 70).



**15-16.08:** Oddział eksploatacyjny PKP w Gdyni zawiadamia, że w związku z pracami na szlaku Gdańsk Gł. – Gdańsk Południowy od godz. 0:01 w sobotę 15 bm. do godz. 3:00 dnia 16 bm. będzie wprowadzony ruch jednotorowy na tym szlaku. Pociąg nr 11 odejdzie z Pruszcza Gdańskiego wraz z pociągiem nr 66013 o godz. 6:39, nr 6614 odejdzie z Gdańska Głównego wraz z pociągiem nr 412 o godz. 6:55, a pociąg nr 120 odejdzie z Gdańska Głównego wraz z pociągiem nr 18 o godz. 17:07. Ponadto wszelkie odchylenia od rozkładu jazdy podane zostaną w wywieszkach przy kasach biletowych na stacji Pruszcza Gdańskiego, a na stacji Gdańsk Główny będą każdorazowo zapowiadane przez głośniki.

**19.08:** WPK GG informuje, że na linii autobusowej „P” do portu w Gdyni kursują dwa wozy z częstotliwością co 20 minut. Czasem jednak jeden z wozów zostaje wycofany z linii na skutek defektu, a wówczas pozostały kursuje co 40 minut. Celem usprawnienia tej komunikacji dyrekcja WPK GG przedłużyła bieg linii autobusowej z Gdańska do Gdyni, kierując w pewnych porach dnia autobusy z linii Gdynia – Gdańsk przez port. I tak niezależnie od wspomnianych wyżej dwóch autobusów w godz. od 5:59 do 7:53 i od 14:22 do 16:46 wszystkie autobusy linii „A” Gdańsk – Gdynia kierowane są przez port, i to zarówno sprzed dworca w kierunku Gdańska jak i z Gdańska przez Pl. Kaszubski do dworca. Stan ten trwa już od kilku miesięcy.

**23.09:** Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku podaje do wiadomości mieszkańcom Chylonii, że od dnia 23 bm. zostanie zamknięty przejazd przez tory szlaku Gdynia – Chylonia u wylotu ul. Młyńskiej. Objazd ulicą Pucką lub przy przystanku Grabówek.

**29.09-7.10:** Prezydium MRN w Gdańsku podaje do wiadomości, że w związku z przebudową odcinka nawierzchni ul. Beethovena komunikacja autobusowa zostaje ograniczona w czasie od 29.09 do 7.10.br. Mianowicie autobus kursujący obecnie z dworca głównego w Gdańsku do końcowej pętli przy ul. Beethovena będzie w czasie trwania robót dojeżdżał tylko do skrzyżowania ul. Beethovena z ul. Powstańców Warszawskich (obok stawu) i z powrotem, do Gdańska. Po ukończeniu robót drogowych zostanie przywrócona normalna komunikacja do końcowej pętli.

**1.10:** Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że decyzją Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej z dniem 1 października wprowadza się zakaz palenia tytoniu we wszystkich środkach lokomocji WPK GG, tak w wozach silnikowych jak i przyczepnych.

**4.10:** nowy rozkład jazdy PKP, Gdańsk – Gdynia 8:15, 4:55-23:55 co 20 min, Gdynia – Gdańsk 0:11, 4:51-23:51 co 20 min, Gdańsk > Kamienny Potok: R :5:25 - 8:05 co 20 min; 13:25 - 18:45 co 20 min, Kamienny Potok > Gdańsk: R :5:52 - 7:52 co 20 min; 13:12 - 19:12 co 20 min, Gdańsk > Nowy Port: 0:07,37,57, 5:15R,35,55R, 6:15,35R,55R, 7:15,35R,55, 8:15R, 9:25, 10:17, 10:37-13:07 co 30 min, 13:27R,47, 14:07R,27,47R, 15:07,27R,47, 16:07R,27,47R, 17:17,37R,57, 18:57, 19:27,57, 20:27,57, 21:27, 22:07,37, 23:07,37, Nowy Port > Gdańsk: 0:21, 4:59R, 5:19,39R,59, 6:19R,39,59R, 7:19R,39,59R, 8:19,39, 10:21-12:51 co 30 min, 13:11R,31,51R, 14:11,31R,51, 15:11,31,51R, 16:11,31R,51, 17:21R,41, 18:41, 19:11,41, 20:11,41, 21:11,41, 22:21,51, 23:51,51.

**16.10:** zmieniono w Gdańsku nazwę ul. Niedziałkowskiego na Dzierżyńskiego.

**21.10:** zgodnie z rozporządzeniem Ministerstwa Kolei, DOKP Gdańsk skasowało niezyciowe, godzące w wygodę pasażerów zarządzenie i przywróciła z dniem wczorajszym sprzedaż biletów powrotnych na liniach podmiejskich.

**23.10:** DOKP w Gdańsku, na podstawie zezwolenia Ministerstwa Kolei, zarządziła wznowienie sprzedaży biletów powrotnych we wszystkich relacjach. Na biletach na odległość do 75 km zaznaczają się godzinę wyjazdu tak, że pasażer jest obowiązany wyjechać w określonej na bilecie (wg życzenia pasażera) porze dnia. Pory dnia ustalono: I pora godz. 0-8, II pora godz. 8-13, III pora godz. 13-19, IV pora godz. 19-24.

**30.10:** Miejska Bada Narodowa m. Gdańska, działając na podstawie art. 6 pkt. 6 ustawy z dn. 20 marca 1950 r. o terenowych organach jednolitej władzy państwowej (Dz. U. R. P, Nr 14, poz. 130), dla uczczenia 10 rocznicy powstania Ludowego Wojska Polskiego i zmanifestowania ścisłej łączności mieszkańców Gdańska z międzynarodowym ruchem robotniczym i jego czołowymi bojownikami o wyzwolenie polityczne i społeczne oraz dla podkreślenia ścisłej braterskiej współpracy narodu polskiego i narodów Związku Radzieckiego uchwała – nazwać szereg ulic i placów imionami bohaterów, którzy sprawie klasy robotniczej poświęcili całe życie oraz nadać niektórym ulicom nazwę o historycznym znaczeniu. Zmienione zostają nazwy następujących ulic: w Śródmieściu: ul. Bojowców na ul. Mieczysława Kalinowskiego, Plac Gen. Sikorskiego na Plac Maksyma Gorkiego, ul. Wałowa I i II na Wałową, Wały Jagiellońskie I i II na Wały Jagiellońskie, Na Piaskach I i II na Na Plaskach, Okopową I i II na Okopową. W Dolnym Mieście: ul. Zakamarki na ul. Stefanii Sempołowskiej, Gen. Radziwiłła na Ernesta Thälmana, Szwoleżerów na Alfreda Lampego. We Wrzeszczu: ul. Witosza na ul. Małgorzaty Fornalskiej, Skwer Daszyńskiego na Skwer Marcina Kasprzaka, ul. Limanowskiego na ul. Aleksandra Puszkina, ul. Narutowicza na Włodzimierza Majakowskiego, Niedziałkowskiego na Feliksa Dzierżyńskiego, Libermana na Ludwika Waryńskiego, Paderewskiego na Wesołowskiego, Zamenhofs na Wojciecha z Brudzewa, Roosevelta na Karola Marksa, Ks. Wawrzyniaka na Ignacego Łukasiewicza, Barlickiego na Juliana Marchlewskiego, Rataja na Marcelego Nowotki, Traugutta I i II na Romualda Traugutta. W Oliwie: ul. Żołnierz na ul. Jana Hasa, Al. Sprzymierzonych na Al. Wita Stwosza. W Olszynekach: ul. Sieroszewskiego na ul. Lewartowskiego. W Oruni: ul. Sandomierska I i II na ul. Sandomierska. Nowe ulice otrzymują następujące nazwy: ulica A w osiedlu przy Al. Wojska Polskiego – Mikołaja Glinki, a ulica B tamże – Grzegorza Fitelberga; ulica A w osiedlu przy ul. Miszewskiego – Stefana Czarnieckiego, ulica A w osiedlu przy Al. Roosevelta – Jana Ostoroga, ulica B tamże – Manifestu Połanieckiego, ulica C tamże – Raclawicka.

**3-4.11:** w Zakładzie Trakcji Elektrycznej Politechniki Gdańskiej, który prowadzi prace w zakresie unifikacji i normalizacji osprzętu (części do budowy sieci elektrycznych: tramwajowej i trolejbusowej) trakcyjnego dla potrzeb krajowych, odbyła się w dniach 3 i 4 bm. konferencja przedstawicieli zainteresowanych instytucji. Ministerstwo Gospodarki Komunalnej zorganizowało konferencję w Gdańsku, ze względu na prowadzone przez Gdański Zakład Trakcji Elektrycznej prace oraz posiadane materiały konstrukcyjne i asortymenty urządzeń osprzętu i aparatury. W konferencji brali udział przedstawiciele Ministerstwa przedsiębiorstw komunikacyjnych, przemysłu i zakładu trakcji. W wyniku konferencji uzgodniono typy i konstrukcje przewidziane do normalizacji i produkcji w przemyśle krajowym, obejmujące całokształt potrzeb rozbudowy i konserwacji sieci trakcyjnych tramwajowych i trolejbusowych. Prace konferencji dały doniosłe wyniki w zakresie podbudowy naukowo-technicznej dla dalszego rozwoju tej gałęzi przemysłu krajowego. Uczestnicy konferencji zwiedzili laboratoria: Zakładu Wysokich Napięć, Zakładu Wytrzymałości Materiałów oraz Zakładu Trakcji Elektrycznej w Pol. Gdańskiej. W zakładach tych odbyły się pokazy prób wytrzymałości elektrycznej i mechanicznej osprzętu trakcyjnego.

**7.11:** dla uczczenia 36 rocznicy Rewolucji Październikowej załoga Woj. Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk-Gdynia, uruchamia nową linię autobusową na odcinku Gdańsk Dworzec Główny – Rudniki. Otwarcie nowej linii nastąpi dnia 7 bm. o godz. 13:40 (odjazd sprzed Dworca Głównego w Gdańsku), przyjazd do Rudnik o godz. 13:55. Częstotliwość kursowania autobusu co 40 minut.

**15.11:** ze względów technicznych zmienia się od niedzieli dnia 15 bm. rozkład jazdy poc. elektrycznych na linii Gdańsk Gł. – Gdynia. Częstotliwość pociągów bez zmian. Odjazdy z Gdyni do Gdańska Gł. będą o godz. 5:05, 5:25, 5:45, 6:05 itd.; z powrotem z Gdańska do Gdyni: 5:06, 5:26, 5:46, 6:06 itd.; do Kamiennego Potoku: 5:16, 5:36, 5:56, 6:16 itd.; z powrotem 5:06, 5:26, 5:46, 6:06 itd. W związku z tym ulegną również zmianie na linii Gdańsk – Nowy Port poc. E67 i E70. Poc. E67 Gdańsk Gł. odj. 17:07, z powrotem E70 Gdańsk Nowy Port odj. 17:11. Szczegółowy rozkład jazdy umieszczony będzie na dworcach kolejowych.

**21.11:** Prezydium MRN w Gdańsku podaje do wiadomości, że z powodu budowy kanału, ul. Ogarna będzie dla ruchu kołowego zamknięta od 21 bm., aż do odwołania. Komunikacja kołowa w kierunku dzielnicy Przeróbka i Stogi oraz do Elbląga będzie się odbywała ulicami: Okopową, pl. Wałowym, Żabim Krukiem, Toruńską, Szopami, Kamienną Groblą do ul. Elbląskiej. Dla instytucji i przedsiębiorstw, mających swe siedziby przy ul. Chmielnej, ustala się dojazd: od strony śródmieścia ul. Toruńską, natomiast od strony Przeróbki i Stogów ul. Stągiewną.

**22.11:** Wojewódzki Zarząd Dróg Publicznych zawiadamia, że w związku z rozebraniem na okres zimowy mostu pływającego na Wiśle w Serowie — na drodze Gdańsk – Elbląg zostaje uruchomiona z dniem 22 bm. przeprawa promem. Przeprawa czynna będzie codziennie od godz. 6 do 22. W wypadku sztormów i wysokiego stanu wody na Wiśle komunikacja będzie przerwana, a objazd odbywać się będzie przez Tczew i Malbork. O przerwach

komunikacyjnych informować będzie w Gdańsku tablica przy ul. Elbląskiej w pobliżu stacji benzynowej CPN, w Elblągu zaś tablica przy wyjeździe z miasta.

**1.12: likwiduje się linię 2 w godzinach popołudniowych.**

**16-24.12:** z powodu koniecznych prac elektryfikacyjnych, począwszy od środy 16 bm. przypuszczalnie do czwartku 24 bm., od godz. 9:00 do 13:00 na odcinku Gdańsk Gł. – Sopot nastąpi zamknięcie jednego toru na trakcji elektrycznej. W związku z tym pociągi elektryczne na linii Gdańsk Gł. – Gdynia kursować będą w tym czasie w odstępach 60 minut – według niżej podanego rozkładu jazdy: z Gdańska 9:06, 10:06, 11:06, 12:06, z Sopotu 9:27, 10:27, 11:27, 12:27, przyjazd do Gdyni 9:41, 10:41, 11:41, 12:41. Z Gdyni do Gdańska o 9:25, 10:25, 11:25, 12:25, z Sopotu 9:39, 10:39, 11:39, 12:39. Przyjazd do Gdańska: 10:00, 11:00, 12:00, 13:00.

**24-27.12: jak donosi WPK GG w dniu 24 bm. wszystkie trolleybusy, tramwaje i autobusy kursować będą normalnie do godz. 22, po czym zjeżdżać będą do zajezdni. Autobusy linii „E” (Witomino), „G” (Babie Doły), „S” (Pleniewo) i „W” (Wisłoujście) kursować będą normalnie jak w dzień powszedni. Od godz. 22 uruchomione będą nocne tramwaje linii 30, 50, 60, 70, 80, 90 i 100 oraz trolleybusy linii 210 (Gdynia - Sopot). Dnia 25, 26 i 27 bm. autobusy, tramwaje i trolleybusy będą kursowały jak w każdą niedzielę.**

**25-27.12:** w dniach 25, 26 i 27 bm. odwołuje się wszystkie poc. elektryczne Gdańsk Gł. – Kamienny Potok.

**31.12:** Gdańska Miejska Rada Narodowa uchwaliła przemianować nazwy następujących ulic Gdańska: Kredytową na Wojciecha Bogusławskiego, Straży Portowej na Wiosny Ludów i Drewnicę na Stefana Jaracza.

**31.12/1.01:** Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że w noc sylwestrową tj. z dnia 31 bm. na 1.1.1954 r. zostanie uruchomiona specjalna komunikacja nocna. Wozy nocne będą kursowały: z Nowego Portu do Gdańska „30” z częstotliwością co 30 minut, z Nowego Portu do Waryńskiego „50” co 60 minut, z Gdańska: do Oruni „60” co 30 minut, do Sopotu „70” również co 30 minut, na Lotnisko „80” co 60 minut, na Stogi „90” co godzinę i na Siedlce „100” również co godzinę. Z Sopotu do Gdyni trolleybus „210” będzie kursował co 30 minut.

## LINIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ WPK GG:

### TRAMWAJOWE DZIENNE:

1 GDAŃSK SZYMANOWSKIEGO – (al. Sprzymierzonych) Wita Stwosza – al. Wojska Polskiego – al. Grunwaldzka – al. Rokossowskiego – Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – TARG WĘGLOWY

2 GDAŃSK OLIWA PĘTLA – (al. Sprzymierzonych) Wita Stwosza – 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 - Gronkiewiczza - 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) WARYŃSKIEGO - Mickiewiczza - Chrobrego - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Chrobrego – Mickiewiczza – (LIBERMANA) WARYŃSKIEGO

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) Wita Stwosza - Oliwa (pętla) - al. Grunwaldzka – SOPOT Stalina – REJA

8 GDAŃSK ŁĄKOWA – Elbląska – Stagiewna - Długi Targ - Długa - pl. Węglowy - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Błędnik - al. Rokossowskiego – (Roosevelta) Marksa - Mickiewiczza - pl. Komorowskiego – (Niedziałkowskiego) Dzierżyńskiego - LOTNISKO

8bis ? [od:1953-xx-xx do:1953-xx-xx]

9 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Długa - Długi Targ - Chmielna - Elbląska - Siennicka – Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna - STOGI CMĘNTARZ /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 - Gronkiewiczza - Łowczyńskiego - Nowy Port - Marynarki Polskiej - Jana z Kolna - Wały Piastowskie - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - TARG WĘGLOWY

50 GDAŃSK (LIBERMANA) WARYŃSKIEGO - Mickiewiczza - Chrobrego - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Chrobrego – Mickiewiczza – (LIBERMANA) WARYŃSKIEGO

60 GDAŃSK BRAMA WYŻYNNNA – 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) Wita Stwosza - Oliwa (pętla) - al. Grunwaldzka – SOPOT Stalina – REJA

80 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Rokossowskiego – (Roosevelta) Marksa - Mickiewiczza - pl. Komorowskiego – (Niedziałkowskiego) Dzierżyńskiego - LOTNISKO

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

#### 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 [1953-04-04/05]

#### 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 [do:1953-xx-xx]  
A GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - Starowiejska - Świętojańska (wybrane kursy w godzinach szczytu: Marchlewskiego - Polska - Chrzanowskiego - Świętojańska) - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT Stalina - GDAŃSK al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego - Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - pl. 1 Maja - Okopowa - PREZYDIUM WRN [od:1953-xx-xx]  
B GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - Podjazd - Czerwonych Kosynierów - Chylońska - Pucka - RZEŹNIA [do: 1953-01-01]  
B GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - Podjazd - Czerwonych Kosynierów - Chylońska - Pucka - RZEŹNIA, w godzinach szczytu tylko: CHYLONIA PKP - RZEŹNIA [od: 1953-01-02]  
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 PKP - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Nasypowa - Bosmańska - Zielona - BABIE DOŁY  
K GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - Starowiejska - Świętojańska - al. Zwycięstwa - Redłowska (przejazd kolejowy) - Łużycka - MAŁY KACK [do:1953-07-21]  
K GDYNIA STOCZNIA - Marchlewskiego - Dworzec PKP - Dworcowa - Starowiejska - Świętojańska - al. Zwycięstwa - REDŁOWO GARAŻE WPK GG [od:1953-07-22]  
M GDAŃSK MISZEWSKIEGO - Traugutta - Sobieskiego - Powstańców Warszawskich - SUCHANINO PGR  
P GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Chrzanowskiego - Polska - Marchlewskiego - DWORZEC PKP  
W GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Okopowa - Toruńska - Kamienna Grobla - Szopy - Elbląska - Siennicka - Przetoczna - Ku Ujściu - Burtowa - WISŁOUJŚCIE [od:1953-?]  
W GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Okopowa - Toruńska - Kamienna Grobla - Szopy - Elbląska - Siennicka - ZAWIŚLE (WISŁOUJŚCIE) [do:1953-?]  
GDAŃSK DWORZEC PKP - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Okopowa - Toruńska - Kamienna Grobla - Szopy - Elbląska - Siennicka - Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Sówki - Kępna - Łowicka - PLENIEWO STOCZNIA  
GDAŃSK DWORZEC PKP - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Okopowa - Toruńska - Kamienna Grobla - Szopy - Elbląska - RUDNIKI (ELBLĄSKA / SZTUTOWSKA) [od: 1953-11-07]

#### AUTOBUSOWE NOCNE:

240 GDYNIA WITOMINO POLNA - Długa (powrót: Stawna) - Wielkokacka - Rolnicza - Witomińska - Śląska - Podjazd - Dworcowa - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - OBŁUŻE STACJA POMP [1953-04-04/05]

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

GDAŃSK GŁÓWNY - GDAŃSK NOWY PORT  
GDAŃSK GŁÓWNY - SOPOT [do:1953-07-21]  
GDAŃSK GŁÓWNY - GDYNIA OSOBOWA [od: 1953-07-22]  
GDAŃSK NOWY PORT  
Brzeźno Gdańskie  
Zaspa  
Gdańsk Kolonia  
Nowa Szkocja  
Gdańsk Stocznia  
GDAŃSK GŁÓWNY  
Gdańsk Stocznia  
Gdańsk Politechnika  
Gdańsk Wrzeszcz

Gdańsk Lotnisko  
Gdańsk Polanki  
Gdańsk Oliwa  
Sopot Wyścigi  
Sopot  
Kamienny Potok  
Gdynia Orłowo  
Gdynia Redłowo  
Gdynia Wzgórze Nowotki  
GDYNIA OSOBOWA