

## KOMUNIKACJA – 1955

**1.01:** Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że z dniem 1 stycznia rb. zostało dozwolone palenie papierosów na przednich pomostach wagonów przyczepnych wozów tramwajowych. W dalszym ciągu natomiast istnieje całkowity zakaz palenia w wozach autobusowych, trolleybusowych, motorowych tramwajowych i przyczepach, posiadających jedno tylko wejście.

**2.01:** WPK GG informuje, że ograniczono na trasie Sopot – Gdynia komunikację trolleybusową ze względu na dogodny dojazd koleją elektryczną. Zaoszczędzone w ten sposób wozy przeznaczono na trasę do Chylonii, a częściowo Grabówka. Tym samym komunikacja trolleybusową na tej trasie poprawiła się.

**29.01:** nazwijmy go ruchem „stolico-centricznym”. Rozumieć będziemy przez to komunikację, której celem jest dowóz ludzi pracy z okolicznych miejscowości do Warszawy. No i, oczywiście, z powrotem do domu. U nas na Wybrzeżu jest inaczej. Tu kolejarz z Przeróbki wraca po pracy do Oliwy, a z gdyńskiej elektrowozowni do Wrzeszcza; z Oruni, Pruszcza, ba! nawet z Tczewa ludzie przyjeżdżają do Gdańska, a mieszkańcy tego miasta zdążają do portu na Oksywiu; z Obłuża spieszą do sopockiej Centrali Rybnej, a z Orłowa do gdańskich uczelni, czyli mieszkańcy trójmiasta rozjeżdżają na wszystkie strony. W lecie dołączają się do nich busujący po wszystkich zakamarkach Wybrzeża wczasowicze i turyści, wycieczki i dziecięce kolonie. Specyfiką naszą jest więc ruch wzdłuż Wybrzeża. Dlatego właśnie tak wielką uwagę przywiązujemy do zelektryfikowania kolei od Pruszcza po Wejherowo. Co zrobiła gdańska DOKP, by przybliżyć tę chwilę? Wiadomo: uruchomiła kolej elektryczną między Gdańskiem a Gdynią. Odcinek ten długości 1/3 całej planowanej (Pruszcz – Wejherowo) trasy, pochłonął 50 proc. funduszy. Wymagał ułożenia osobnych torów, poszerzenia wiaduktów i budowy wielu przystanków. Za Gdynią zrobiono już „przejście” z 4 osobnych torów dla pociągów elektrycznych na 2 wspólne dla różnych pociągów, kończy się budowę tunelu obok przystanku przy Stoczni im. Komuny Paryskiej. Dla całej trasy zakupiono już podstacje elektryczne, odpowiednią liczbę elektrowozów. Już niedługo rozpocznie się za Gdańskiem budowa jeszcze trudniejszego (ze względu na „wąskie gardło” między Biskupią Górką a dworcem głównym) „przejścia” z 4 na dwa tory. Są to inwestycje kosztowne i trudne, ale otworzą one łatwiejszą już drogę do Wejherowa i Pruszcza. Droga ta po pokonaniu trudności technicznych (właśnie z tym „przejściem”) i konfiguracji terenu (wąwóz obok Prezydium MRN) wymagać będzie już „tylko” montażu podstacji i ustawienia słupów. Ciekawski jakiś odezwie się być może: A jaką korzyść bezpośrednią odniesiemy z tych robót kosztujących miliony? Każdy podróżny (dojeżdżający tylko z Wejherowa do Chylonii) „zarobi” co dzień 20 minut. Pomnóżcie to przez 40.000 pasażerów, a potem przez trzysta parę dni roboczych w roku. Ile wyniesie rachunek? Tysiące zaoszczędzonych godzin. Zresztą zostawmy to matematykom. A sama kolej? Wszak jeden kilometr, przejechany pociągiem elektrycznym, jest 6-krotnie tańszy od kilometra, przejechanego pociągiem parowym. I znów pomnóżmy to przez liczby kilometrów i dni w roku. Niech kalkulatorzy z DOKP z czystym sumieniem wpiszą te osiągnięcia do rubryki specjalnej; na konto postępu. Malkontentom zaś wszelkiej maści, którzy chcieliby oponować, że to wszystko jest przecież „muzyką przyszłości” przypominamy: „Rozbudujemy kolej elektryczną w kierunku Wejherowa i Pruszcza Gdańskiego. Z końcem 1957 r. oddany zostanie do użytku odcinek trasy do Pruszcza Gdańskiego i do Wejherowa. Już w przyszłym roku (to znaczy w tym – przyp. red.) przedłużą się bieg pociągów elektrycznych z Gdyni do Chylonii, a w roku 1958 do Redy”. „Muzyka przyszłości?” Niewątpliwie, ale realnej i bliskiej. Przede wszystkim jednak rezultat żądań mieszkańców Wybrzeża, wynik upartej, konsekwentnej i planowej pracy gdańskich kolejarzy. A poza tym „muzyka”, na którą czekają już „instrumenty”, której stały, codzienny rytm zamiast pięciu linii nut określa kilometry miedzianych przewodów. Czy zapewniona jest całkowita harmonia? Czy w muzyce tej nie będzie tonów fałszywych? Nie obiecujemy. Być może za dwa lata „Dziennik Bałtycki” napisze: „Na peronie elektrycznym Pruszcza Gdańskiego jacyś wandalie zniszczyli troskliwie hodowane tam krzaki róż. Prosimy DOKP...” Chyba jednak nie napiszemy tego, przecież z postępowaniem techniki, z ogólnym rozwojem gospodarczym kraju rośnie i wychowuje się również człowiek. I na pewno wtedy już wszyscy rozumieją: to wszystko jest nie tylko dla naszej wygody i piękna, nie tylko dla nas, ale również nasze – społeczne.

**29.01:** ciekawe spostrzeżenia i uwagi nadsyła nam Bernard Bychowski, korespondent z WPK GG. Pisze on o powodach częstych defektów środków komunikacyjnych, w szczególności zaś trolleybusów. W dniach 21 i 22 bm. trolleybus nr 218 był trzy razy wycofany z trasy na skutek trzech identycznych uszkodzeń: pęknięciu ulegał

zawsze wąż do kompresora. Po każdorazowej jego wymianie, naprawę kontrolował brakarz, co jednak nie uchroniło, wozu od następnego defektu. W związku z tym Bernard Bychowski apeluje do pracowników remontujących tabor WPK GG w bazie nr 2 w Gdyni: czy nie wskazane byłoby chociaż raz zastanowić się, dlaczego pękają węże i wraz z wstawieniem nowego węża usunąć przyczynę pęknięcia? Podobnie jest również z innymi uszkodzeniami. Ostatnio spalił się silnik trolleybusu nr 215. Wstawiono więc nowy silnik i wóz wyruszył na trasę. Po kilku dniach również i ten silnik uległ zniszczeniu, ponieważ nie usunięto przyczyny uszkodzeń. Ten sam wóz przechodził także (w dniach 21 i 22 bm.) 4 razy wymianę wału kardanowego. Wszystkie te przykłady są najlepszym dowodem słuszności uwag naszego korespondenta, który krytykuje pracę brakarza Lamparskiego w odróżnieniu od zasługujących na pochwałę brakarza Józefa Śniadeckiego, majstra Pawła Ojowskiego oraz ob. Kowalskiego, Różańskiego, Szczubelka z brygady młodzieżowej i innych. Nie wątpimy, że krytyką tą i podanymi wnioskami (konkretnie zaś: natychmiastowym znajdowaniem przyczyn uszkodzeń), zmierzającymi do obniżenia kosztów własnych przedsiębiorstwa, zainteresują się dyrekcja WPK GG oraz organizacja partyjna i rada zakładowa.

**31.01-2.02:** w związku z robotami na skrzyżowaniu ulic Władysława IV i Sportowej w Nowym Porcie, dyrekcja WPK GG powiadamia o zamknięciu ruchu kołowego na wyżej wymienionym skrzyżowaniu w dniach od 31 bm. godz. 7 do dnia 2.II. godz. 14. Objazd ul. Łowczyńskiego, Mylną oraz Na Zaspy.

**1.02:** Dyrekcja WPK GG powiadamia, że zgodnie z zarządzeniem Wojewódzkiej Komisji Planowania Gospodarczego z dniem 1.II. zawiesza kursowanie autobusów na linii 101 Gdańsk – Gdynia.

**2.02:** jak informuje dyrektor WPK GG studenci mają prawo do korzystania z abonamentów 10-przejazdowych w cenie 1,53 zł, nabywanych w punktach sprzedaży WPK GG na podstawie list zbiorowych przekazywanych przez uczelnie.

**5/6.02:** w związku z odbywającym się w Sopocie Balem Prasy możliwy jest dojazd autobusami WPK GG do Grand-Hotelu z dworców w Gdańsku i Gdyni w godz. 22, 23, 24, 1:30, 2:30, 3:30, a z Grand-Hotelu do Gdańska i Gdyni w godz. 22:30, 23:30, 1, 2, 3, 4.

**6.02:** Prezydium Dzielnicowej Rady Narodowej Gdańsk-Śródmieście zawiadamia, że promy na Motławie, a mianowicie prom nr 1 kursujący na trasie Długie Pobrzeże – Ołowianka oraz prom nr 4 kursujący na odcinku od ul. Wałowej do Siennej Grobli dokonują przewozu osób bezpłatnie.

**9-11.02:** Dyrekcja WPK GG podaje, że w związku z budową pętli tramwajowej na Zawisłu (Warsztaty Naprawcze – Przeróbka) ruch tramwajowy linii „9” będzie się odbywał w dniach 9, 10 i 11 bm. po jednym tarze na odcinku warsztatów kolejowych do Stogów. W związku z powyższym na całej trasie linii „9” przewiduje się nieregularne kursowanie wozów.

**9.02:** w związku z budową pętli tramwajowej na ul. Siennickiej przy zbiegu z ul. Lenartowicza Dyrekcja Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk-Gdynia powiadamia o utrudnionym przejeździe dla ruchu kołowego na odcinku ul. Lenartowicza obok Warsztatu Naprawczego PKP. Ruch kołowy w dniu 9 bm. będzie mógł się odbywać w obu kierunkach tylko lewą stroną jezdni (w kierunku Gdańska).

**11.02:** w związku z budową pętli tramwajowej na ul. Siennickiej przy zbiegu z ul. Lenartowicza Dyrekcja Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk-Gdynia powiadamia o utrudnionym przejeździe dla ruchu kołowego na odcinku ul. Lenartowicza obok Warsztatu Naprawczego PKP. Ruch kołowy w dniu 11 bm. będzie mógł się odbywać w obu kierunkach tylko lewą stroną jezdni (w kierunku Gdańska).

**16.02:** do opracowania wstępnego projektu nowego typu wozu tramwajowego przystąpili ostatnio inżynierowie Zakładu Trakcji Elektrycznych Instytutu Elektrotechniki w Warszawie. Według założeń, nowy wagon tramwajowy ma posiadać opływowe kształty i ma pomieścić do 150 osób. Odpowiednie rozmieszczenie miejsc siedzących zapewni pasażerom wygodniejsze warunki jazdy. Projektanci zwrócili szczególną uwagę na zapewnienie bezpieczeństwa pasażerom. Toteż nowy wagon będzie miał chowane stopnie oraz automatycznie zamykane drzwi. Uniemożliwi to wskakiwanie i wyskakiwanie pasażerów w czasie jazdy. Nowy wóz tramwajowy już w 12 sekund po ruszeniu z przystanku będzie mógł rozwinąć szybkość do 40 km na godzinę. Zakład Trakcji Elektrycznych rozpoczął też przygotowania związane z opracowaniem prototypu trolejbusu produkcji krajowej.

**26.02-4.03:** w związku z budową pętli tramwajowej na Przeróbce obok warsztatów naprawczych PKP zamknięty będzie przejazd dla ruchu kołowego z ul. Siennickiej do ul. Lenartowicza w obu kierunkach. Objazd ulicami Bajki i Kryniczną.

**9.03:** normalny to już obrazek. W godzinach wzmożonego ruchu tramwaje, autobusy i trolejbusy obwieszane są ludzkimi „winogronami”. Towarzyszy temu zjawisku gwar, hałas, nierzadko awantury i przepychania. Niestety –

tylko mocne łokcie i kolana gwarantują szybszy przejazd. Może najsilniej kłopoty te występują w dzielnicy portowej: w skupisku szeregu zakładów z wieloma tysiącami robotników, dojeżdżających do pracy z całego trójmiasta. Szukaniem możliwości, które by usprawniły komunikację w tej połaci Gdańska, zajęli się radni dzielnicy portowej na ostatniej sesji DRN. Najpopularniejszym środkiem lokomocji jest tu tramwaj i z niego przede wszystkim korzystają mieszkańcy i pracujący w tej dzielnicy. A więc linia nr 3, której wozy jednakże kursują na odcinku obok stoczni tylko jedną stroną torów. Na pełną eksploatację nie pozwala brak rozjazdów, które trzeba by wprowadzić z NRD lub Węgier, na co WPK GG nie posiada w tej chwili funduszy. Gdyby jednak administracja Stoczni Gdańskiej doprowadziła do szczęśliwego końca budowę linii kolejowej łączącej teren stoczni A z terenem B – to automatycznie można by uzyskać prawy tor tramwajowy na potrzeby komunikacji miejskiej. Istnieją więc i inne – poza kosztownym importem – możliwości rozwiązania tego problemu. Druga linia tramwajowa w tej dzielnicy nr 5 ma tylko jeden tor, co poważnie hamuje i opóźnia przebieg tramwaju. Sześć wozów w najbliższej przyszłości (jak obiecuje WPK GG), sygnalizacja telefoniczna i świetlna na tej linii skróci w rezultacie przebieg każdego tramwaju do 12 minut. Wydaje się, że najwłaściwszym jednak rozwiązaniem byłaby budowa drugiego toru. (A propos: czy nie można by wykorzystać starych torowisk z ul. Grunwaldzkiej?). Usunęłyby to zasadnicze trudności na tej linii. Budowa pętli na Przeróbce winna zwiększyć częstotliwość kursowania tramwajów od Przeróbki do Gdańska oraz wyeliminować zbyteczne jazdy od Przeróbki do Stogów i to w ten sposób, że tramwaj nr 1 będzie kursował od ul. Szymanowskiego we Wrzeszczu do pętli, a tramwaj nr 9 od pętli do plaży w Stogach. Wreszcie autobusy. Dwa z nich, obsługujące Wisłoujście i Stogi, nie zaspokajają potrzeb i trzeci autobus – zdaniem radnych – stanowi „minimum, konieczne dla zdrowia”, szczególnie w godzinach zmian w porcie. Lecz i to jedynie półśrodek, ale z racji braku odpowiednich kredytów o tym tylko można na razie mówić. Znając zagadnienie radni domagali się wprowadzenia komunikacji wodnej dla połączenia Nowego Portu z Wisłoujściem. Po prostu potrzebny jest prom, jako droga państwowa, wolny od opłat. Sprawa ta była do niedawna aktualna, bowiem ZFG zamierzał uruchomić tego rodzaju lokomocję przez kanał. Obecnie jednak okazało się, że prom ten służyć będzie jedynie dla przewozu sprzętu przemysłowego. Ostatecznie promu nie ma, a pracownicy portu, aby dostać się na drugą stronę 200-metrowego kanału muszą przejeżdżać okrężną drogą ok. 15 km.

**13.03:** Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że z dniem 13 bm. wznowiona została komunikacja autobusowa do ZOO w Oliwie. Miłośnicy ZOO będą mogli wreszcie odwiedzać swych ulubieńców każdej niedzieli od godz. 10 do 18.

**14-19.03:** podaje się do wiadomości, że w związku z remontem mostu nad torami kolejowymi na ul. Hucisko – ul. Świerczewskiego od 14 do 19 bm. ruch kołowy przez most będzie wstrzymany. Dojazd do Gdańska z ul. Kartuskiej ulicami: 3 Maja, mostem Błędnik, Podwalem Grodzkim. Z Gdańska w kierunku ul. Kartuskiej: Podwalem Grodzkim, mostem Błędnik, ul. 3 Maja. Ponieważ ruch tramwajowy na tej trasie (linia 10) będzie odbywał się normalnie, ostrzega się pasażerów, że wyskakiwanie z wozów tramwajowych na moście w czasie jazdy grozi kalectwem lub śmiercią.

**15.03:** z dniem 15 bm. dyrekcja WPK GG wprowadza nową linię tramwajową nr 11 na trasie Wrzeszcz Szymanowskiego – Przeróbka (Trojan). Wozy te kursować będą w godzinach największego ruchu.

**16.03:** w związku z wymianą torów na linii Gdańsk – Siedlce, dyrekcja WPK GG komunikuje, że począwszy od 16 bm. tramwaje linii nr 10 będą kursowały z Gdańska tylko do ul. Goszczyńskiego.

**19.03:** prawdziwą zmurą tysięcy pasażerów gdańskich tramwajów były długotrwałe przestoje wozów w wypadku, gdy któremuś z nich zachciało się np. zeskoczyć z szyn. Zanim motorowy porozumiał się z zajezdnią, upływały kwadranse, a pasażerowie czekali, albo pieszo ganiaли do domu czy do pracy. Napisaliśmy „były” – bo WPK GG rozpoczęło nareszcie instalowanie na słupach tramwajowych – w odstępach kilometrowych – telefonów trakcyjnych, ułatwiających w razie wypadku szybkie połączenie z zajezdnią, wydanie odpowiednich zarządzeń w rodzaju np. wprowadzenia ruchu wahadłowego wozów dla zapewnienia komunikacji i ściągnięcie zawalidrogi do warsztatów. Niebawem „3” otrzyma nowoczesną sygnalizację świetlną, eliminującą zbędne wyczekiwanie tramwajów na mijankach. Po prostu: nie będzie się paliło czerwone światło, to znaczy, że tor wolny i można jechać. Latem podobną sygnalizację zainstaluje się na trasie „4”, później zaś na „5”. Oby podobnych urządzeń było jak najwięcej.

**29-30.03:** w związku z wymianą rozjazdu na ul. Długiej, dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że od dn. 29 do 30 bm. godz. 15 przejazd pod Złotą Bramą będzie zamknięty. Tramwaje w dniu 29 bm. w godzinach: 8:30-11 będą kursowały od strony dolnego Gdańska tylko do Dworu Artusa, od strony zaś Wrzeszcza do Targu Węglowego. Ruch tramwajowy dn. 30 bm. od godz. 15 normalny.

**21-24.03:** w związku z robotami na przejeździe przy PCK na ul. Grunwaldzkiej we Wrzeszczu zamknięty będzie ruch kołowy w dn. od 21 do 24 bm. włącznie.

**5.04:** na prośbę mieszkańców Brętowa przedłuża się trasę linii 110 z Brętowa do Gdańska pod gmach Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej. Trasa linii podzielona zostaje na 3 strefy: Brętowo – ul. Słowackiego, ul. Słowackiego – Teatr „Wybrzeże” i Teatr „Wybrzeże” – Prezydium Woj. Rady Narodowej.

**5.04:** Przystanek przy ul. Rutkowskiego na ul. Grunwaldzkiej będzie przeniesiony w sąsiedztwo ul. Partyzantów. Przy ul. Hibnera będzie zlokalizowany przystanek na żądanie w obu kierunkach. W kierunku Suchanina od ul. Miszewskiego kursować będzie autobus linii 115.

**7.04:** nie tak dawno donosiliśmy, że dyspozytorzy WPK GG niesumienne wypełniają swoje obowiązki służbowe, wypuszczając do eksploatacji wozy tramwajowe z uszkodzeniami. Niestety, dotychczas ta sprawa nie uległa poprawie. 2 bm. np. oddano do eksploatacji wóz nr 270 ze źle umocowaną ramą pod podwoziem. Motorniczy tego wozu ob. Ziemiański oświadczył, że o uszkodzeniu ramy informował kilkakrotnie dyspozytora, polecono mu jednak jechać. Rama może w każdej chwili urwać się, powodując znaczny przestój w ruchu tramwajowym. Poza tym wóz ma przy wejściu uszkodzony uchwyt, który może rozerwać ubranie. Konduktorzy skarżą się ponadto, że w zwrotnicach, od dawna nie czyszczonych i nie odwadnianych, znajduje się ciecz składająca się ze smaru, wody, brudu i soli. Ciecz ta, przy przekładaniu toru obryzguje ubranie, a często i twarz przekładającego. Mimo kilkakrotnych próśb do dyrekcji ze strony pracowników by przeprowadzić odwodnienie zwrotnic, dotychczas nic nie zrobiono. Dlaczego dyrektor techniczny WPK GG tak mało wnikliwie interesuje się pracą personelu narażającego przedsiębiorstwo na straty, a pasażerów i konduktorów na niszczenie odzieży?

**9-11.04:** Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że tramwaje, trolleybusy i autobusy w dniu 9 kwietnia br. (sobota) będą kursowały według normalnego rozkładu, w dniach 10 i 11 kwietnia br. (niedziela i poniedziałek) według rozkładu niedzielnego.

**22.04:** Ekspozytura PKS w Gdańsku podaje do wiadomości, że w związku z uruchomieniem mostu pontonowego na Wiśle w Serowie przywrócono komunikację regularną z dniem 22 bm. na trasach: Gdańsk – Elbląg – Tolkmicko odj. z Gdańska godz. 6:10, 11:00, 17:00. Gdańsk – Nowy Dwór – Porzecze odj. z Gdańska godz. 15:40. Gdańsk – Drewnica – Krynica Morska odj. z Gdańska godzina 15:20. Z dniem 22 bm. zlikwidowano objazd przez Tczew – Nowy Staw.

**26.04:** Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku podaje do wiadomości, że z dniem 26 bm. rozpoczęto roboty drogowe na ul. Na Szańce celem ukończenia przebudowy odcinka tej ulicy. W związku z tym ruch kołowy na ul. Na Szańce będzie zamknięty do 11 maja. Dojazd do osiedla dzielnicy Olszynka będzie się odbywał drogą okrężną ul.: Okopową, Toruńską, Rzeźniczą, Pl. Wałowym, ul. Mostową, Olszyńską i ul. Miedza.

**30.04:** w wyniku realizacji licznych zobowiązań pierwszomajowych pracownicy WPK GG wyremontowali i oddali do eksploatacji kilka środków lokomocji. Załoga warsztatów w Orłowie odnowiła na 12 dni przed projektowanym terminem trolleybus nr 212 oraz o 10 dni wcześniej trolleybus nr 209. Pracownicy zajezdni tramwajowej przy ul. Łąkowej w Gdańsku wykonali sposobem gospodarczym w warsztatach na 3 dni przed terminem brakujące części do wycofanego od dawna z ruchu i przeznaczonego na złom wozu tramwajowego i tym samym umożliwili jego eksploatację. Brygada młodzieżowa warsztatów głównych we Wrzeszczu o 4 dni przyspieszyła remont wozu pogotowia technicznego.

**1.05:** Oddział Eksploatacyjny PKP w Gdyni zawiadamia, że z dniem 1 maja otworzone zostały na przystankach osobowych Gdańsk Lotnisko i Gdańsk Polanki kasy biletowe. Podróżni wsiadający na tych przystankach, obowiązani są odtąd nabywać bilety na przejazd w kasie biletowej. Jednocześnie nadmieniamy, że sprzedaż biletów w pociągach trakcji elektrycznej na linii Gdańsk – Gdynia będzie odbywać się obecnie tylko dla podróżnych wsiadających na przystankach osobowych Gdynia Redłowo, Kamienny Potok i Sopot Wyścigi. Osoby, nie stosujące się do powyższego, traktowane będą zgodnie z artykułem 56 i 57 Dekretu o przewozie przesyłek i osób kolejami, jako uchylające się od zapłacenia za przejazd.

**13.05:** w związku z zamknięciem dla ruchu pociągów jednego toru na odcinku Gdynia – Gdynia Chylonia celem wykonania prac elektryfikacyjnych, uruchomione będą z Gdyni Chylonii do Oksywie pociągi motorowe dla dowozu pracowników do pracy według następującego rozkładu jazdy: Chylonia odj. 6:30 Port Oksywie przyj. 6:46; Chylonia odj. 7:40 Port Oksywie przyj. 7:56, Chylonia odj. 14:00 Port Oksywie przyj. 14:16 kursuje w soboty robocze, Chylonia odj. 14:55 Port Oksywie przyj. 15:11 kursuje w soboty robocze, Chylonia odj. 16:00 Port Oksywie przyj. 16:16 kursuje w dni robocze oprócz sobót. Z powrotem: Port Oksywie odj. 7:03 Chylonia przyj. 7:20, Port Oksywie odj. 13:13 Chylonia przyj. 13:35 kursuje w soboty robocze, Port Oksywie odj. 14:20 Chylonia



przyj. 14:37 kursuje w soboty robocze, Port Oksywie odj. 15:18 Chylonia przyj. 15:35 kursuje w dni robocze oprócz sobót, Port Oksywie odj. 16:22 Chylonia przyj. 16:39 kursuje w dni robocze oprócz sobót.

**13-14.05:** ze względów technicznych Dyrekcja OKP zmuszona jest wstrzymać ruch pociągów elektrycznych na odcinku Gdańsk Gł. – Gdańsk Nowy Port w piątek, tj. 13 i w sobotę 14 bm. od godz. 9:20 do godz. 12:10 i od godziny 19:00 do godz. 1:00.

**15.05:** w związku z wzmożonym ruchem pasażerskim w okresie letnim, dyrekcja WPK GG, w myśl życzeń mieszkańców trójmiasta wznawia z dniem 15 bm. komunikację autobusową na linii Gdańsk – Gdynia. Autobusy na tej linii kursować będą po godzinach rannego szczytowego nasilenia. Utrzymuje się ważność abonamentów na tej linii do przystanku Sopot – Most kierunek Gdynia do godz. 8 oraz honorowane będą abonamenty na odcinku Gdańsk Dworzec – Okopowa. Wyjazd pierwszego autobusu z Gdańska o godz. 7, a z Gdyni o godz. 8; ostatni o godz. 23 z Gdańska, a o 24 z Gdyni do Wrzeszcza. Częstotliwość kursowania co godzinę. Szczegóły w rozkładach jazdy na przystankach.

**21.05:** Dyrekcja WPK GG powiadamia, iż poczynając od 21 bm. uruchamia stałą komunikację do Zoo. Autobusy kursować będą codziennie z wyjątkiem poniedziałków od godz. 10 do godziny 19 z dworca kolejowego w Oliwie.

**26.05:** z powodu remontu punktu sprzedaży biletów tramwajowych przy Targu Drzewnym w Gdańsku sprzedaż abonamentów od 26 bm. na czerwiec odbywać się będzie we Wrzeszczu przy ul. Grunwaldzkiej 76, róg Rutkowskiego.

**1.06:** Dyrekcja WPK GG ustosunkowała się pozytywnie do wniosków pasażerów i postanowiła już od dnia 1 bm. uruchomić autobus nr 115, który kursować będzie na trasie: z ul. Miszewskiego we Wrzeszczu przez Suchonino do pl. 1 Maja w Gdańsku i odwrotnie. Autobus na linii 107 kursować będzie jak dotychczas w godzinach największego ruchu (z pl. 1 Maja do Suchonina).

**11.06:** przez szpary drewnianego przepierzenia w holu dworca gdyńskiego często zaglądają ciekawe oczy. Młodzi i starzy mieszkańcy Gdyni żywo interesują się przebiegiem robót budowlanych. Cieszymy się więc, że dziś możemy się podzielić z czytelnikami ostatnimi nowinkami z placu budowy. Przede wszystkim najważniejsza wiadomość. Już w lipcu otwarte będzie drugie wejście do dworca głównego, połączone z holem kasowym i salą restauracyjną. Na razie nie zobaczymy tam, jeszcze pięknych marmurów i stylowych mebli. Jak nas informuje odpowiedzialny za całość budowy inż. Szymański i zastępujący kierownika robót inż. Sokołowski, prace wykończeniowe tej części dworca kontynuowane będą od sierpnia. W sierpniu bowiem otrzymamy zamówione marmury i inne potrzebne materiały. A pracy jeszcze co niemiara. W obszernej, mogącej pomieścić ok. 400 osób sali restauracyjnej przewidziano bufety: letni, kawowy i barowy. Bogate wykończenie plastyczne ścian, urządzenia wentylacyjne i klimatyzacyjne, smukłe świeczniki i odpowiednio dobrane do całości wnętrza meble sprawią, że dworcową restaurację odwiedzi z przyjemnością każdy pasażer oczekujący na odjazd pociągu. Oglądaliśmy dokładnie już prawie wykończone pomieszczenia kuchenne. Trzeba przyznać, że tak wspaniałego zaplecza nie posiada na pewno żaden z lokali GZG w trójmieście. Tam, gdzie obecnie znajduje się zakład fryzjerski, już w tym roku czynne będą łaźnie z umywalniami i natryskami. Gdy – wybaczcie czytelnicy – wyraziliśmy obawę o wygląd zapowiadanych łaźni w jakiś czas po ich uruchomieniu, naczelnik stacji oświadczył że na pewno będzie czysto, gdyż opiekę nad stanem sanitarnym wszystkich pomieszczeń obejmie specjalna spółdzielnia usługowa. Naturalnie nie oznacza to, że każdy może rzucać papierki i odpadki gdzie zechce, bo... i tak sprzątną. Otrzymamy jeden z najpiękniejszych i najnowocześniejszych dworców i naszą wspólną ambicją musi być, by zawsze wyglądał on estetycznie. Dla podróżujących matek z dziećmi również mamy przyjemną nowinę. W grudniu będzie oddana do użytku nowa izba dworcowa. Pięknie wyposażona sala zabaw, sypialnia, kuchnia i łazienka, pomieszczenie na wózki będą dużą wygodą dla oczekujących na pociągi matek, a zupełnie oddzielone od reszty dworca przejście do izby odizoluje dzieci od gwaru i ruchu pasażerskiego. To wszystko jeszcze w roku bieżącym. W przyszłym roku rozpocznie się budowa dworca podmiejskiego dla trakcji elektrycznej. Będzie on połączony podcieniem z dworcem głównym. Na dworcu podmiejskim mieścić się będzie świetlica główna (i kino), świetlica dla młodzieży szkolnej, a od strony peronu kolei elektrycznej piękna kawiarnia z rozłożystym tarasem. Oddanie do użytku tego dworca przewidziane jest w roku 1957. Niełatwo budować dworzec, jeżeli prowadzi się prace bez zahamowania ruchu pociągów. Kierownictwo robót napotyka również i inne trudności. Przede wszystkim materiałowe. Jak już wspominaliśmy, dworzec będzie posiadał najnowocześniejsze urządzenia, pozwalające na zmechanizowanie wszystkich prac. Wyciągi, windy, chłodnie, piękne marmury i granity zamawiane są w rozmaitych krańcach Polski. A czy wiecie jakie kłopoty mają stolarze? Oglądaliśmy np. już gotowe, dębowe świeczniki. Okazuje się, że muszą one być zrobione ze specjalnej dębiny, która co najmniej 10-

15 lat leżała w suchym miejscu. Niełatwo w naszym zdewastowanym przez okupanta kraju znaleźć taki materiał. Ale dobre chęci robią cuda. DOKP „wyszperala” potrzebną dębinę i prace stolarskie są już prawie na ukończeniu. Mimo wszystkich trudności załoga budowy nie zmniejsza tempa robót. Przeciwnie, brygady sztukatorskie z brygadziwą Marszałkiem na czele, elektrycy z brygady Słodkowskiego, cieśle brygadziwy Ziółkowskiego, ślusarze i kowale oraz wszyscy inni robotnicy i technicy starają się, by jak najszybciej i jak najlepiej przebiegały roboty budowlane. Do 31 grudnia br. będzie gotowy cały dworzec główny bez robót plastycznych. Te ostatnie przewiduje się zaraz z początkiem przyszłego roku. Prowadzić je będzie pracownia sztuk plastycznych w Gdańsku z prof. Wnukową na czele.

**15.06:** kto nie mieszka w Wejherowie czy Chylonii, nie ma pojęcia ile perypetii przeżywają codziennie tamtejsi mieszkańcy dojeżdżający do zakładów pracy w trójmieście. Wystarczy jednak spojrzeć na oblepione stopnie i bufory pociągów, wypełnione do maksimum autobusy i trolleybusy. Problem połączenia komunikacyjnego rozwiązać może jedynie kolej elektryczna, toteż mieszkańcy Chylonii i Wejherowa zazdrosnym okiem patrzą na jeżdżących szybko i wygodnie pasażerów pociągów elektrycznych. Kiedy to my tak będziemy jeździć? – wzdychają. Będziecie i to niedługo. Jeszcze w tym roku w grudniu ruszy pociąg elektryczny z Gdyni Chylonii do Gdańska. Roboty tego odcinka trakcji elektrycznej idą pełną parą. Wykańcza się już nowy wiadukt, który będzie gotowy na 22 Lipca. Obecnie montuje się tam konstrukcję nośną. Nawet się nie spostrzeżecie, gdy wyrosną nowe nasypy kolejowe i zabłysną świeżo ułożone szyny. Uruchomione będą trzy przystanki. Gdynia Port, Gdynia Grabówek i Gdynia Chylonia. Czy na pewno w grudniu, czy zdążą? Chyba tak. To nie tylko obietnica DOKP, ale i całej załogi odcinka robót PRK 12, znanej w kraju ze swej ofiarności i zapału pracy. Dowód? Proporczyk przechodni i uzyskane w IV kwartale ub. r. pierwsze miejsce w ogólnopolskim współzawodnictwie PRK. W I kwartale br. na czoło całej sieci PKP wybito się kierownictwo robót w Chylonii. Załoga chyłońska, to ci sami ludzie, którzy tak szybko i sprawnie prowadzili prace przy elektryfikacji linii Gdynia – Orłowo. Znużyłoby was czytelnicy, odczytywanie wszystkich nazwisk ludzi zasługujących na wyróżnienie za pracę w budowie wiaduktu, w robotach elektryfikacyjnych i ziemnych, racjonalizatorów, którzy swoimi pomysłami przyspieszają tok pracy, młodych inżynierów, techników, robotników. Nie próbowaliśmy nawet wyciągać ich do rozmówki. Nikt nie ma czasu. Praca musi iść szybko i sprawnie – a praca to ciężka i niebezpieczna, bo prowadzona na czynnych torach, wśród gwizdu pędzących pociągów. Nie wymieniliśmy żadnego nazwiska, ale pamiętajcie czytelnicy, że począwszy od odpowiedzialnego za całość inż. Stankiewicza do wesołych młodych robotnic z kobiecej brygady kopaczy – wszyscy dołożą na pewno sił, by jak najszybciej oddać do użytku budowę odcinka kolei elektrycznej Gdynia – Chylonia. A w następnym etapie po Chylonii pociąg elektryczny przebiegać będzie trasę Gdańsk – Wejherowo.

**15.06:** z dniem 15 bm. autobus PLL „LOT” na odcinku Gdańsk – Gdynia przestaje kursować, natomiast będzie się dowozić pasażerów z dworca kolejowego we Wrzeszczu na lotnisko i z powrotem. Odjazd z dworca Gdańsk Wrzeszcz o godz.: 5:55, 8:05 i 13:55.

**16.06:** Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że po uzgodnieniu z Wydz. Komunikacyjnym i Komisją Komunikacyjną Prez. MRN w Gdyni z dniem 16 bm. kasuje w związku z małą frekwencją przystanki w obu kierunkach na liniach autobusowych „102” Gdynia Dworzec – Rzeźnia i „114” Gdynia Dworzec – Demptowo, przy ul. Grabowej i przy ul. Mireckiego.

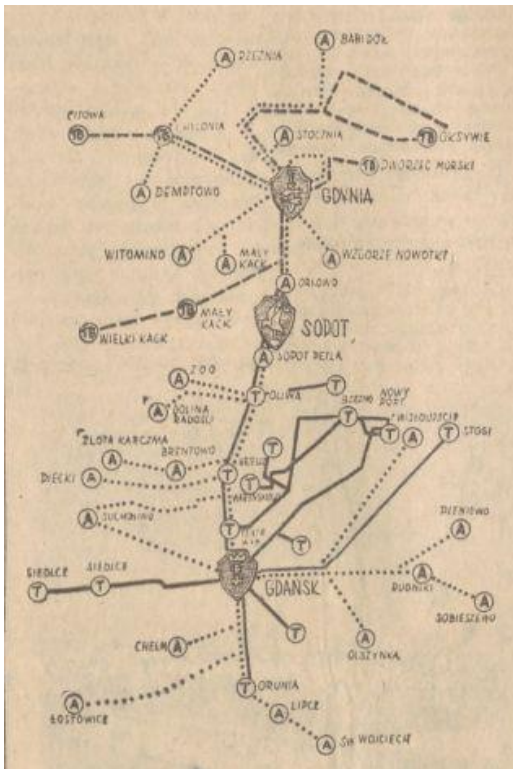
**18.06:** już w końcu czerwca na torze kolei elektrycznej Gdańsk Gł. – Nowy Port pojawią się czyściutki, lśniąco świeżym lakierem żółto-niebieskim wagony. Jest to odremontowany i przerobiony tabor, którym rozpoczną się prowadzone po raz pierwszy w Polsce doświadczenia jazdy w normalnych warunkach eksploatacyjnych przy zwiększonym w dwójnasób napięciu. (Dotychczas stosuje się w ruchu podmiejskim napięcie 800 volt, obecnie wzrośnie ono do 1600 volt). Po co robi się te doświadczenia i jakie korzyści mają one przynieść? Otóż, jeżeli wszystko pójdzie gładko, przy tej samej ilości urządzeń potrzebnych np. do elektryfikacji odcinka od Pruszcza do Wejherowa będzie można przeprowadzić linię od Tczewa do Wejherowa. Zwiększone napięcie pozwoli na uzyskanie wielu oszczędności (bo pamiętamy, że urządzenia elektryfikacyjne posiadamy z importu) i umożliwi szybszą elektryfikację linii kolejowych Wybrzeża. Projekt tej innowacji wyszedł od pracowników Centralnego Zarządu Elektryfikacji Kolei w Warszawie. Dokumentację sporządził Zakład Trakcji Elektrycznej Politechniki Gdańskiej. Wprowadzeniem w życie pomysłu zajęła się służba elektrotechniczna naszej DOKP, a Gdańskie Zakłady Naprawcze przystosowały odpowiednio tabor. Udana próba nowych doświadczeń roztacza na dalszą przyszłość piękne perspektywy. Umożliwi połączenie ruchu elektrycznego dalekobieżnego z podmiejskim. Np. wsiądziemy w Warszawie do pociągu elektrycznego dalekobieżnego (napięcie 3000 w.), w Tczewie za pomocą prostego przycisku motorniczy zmniejszy napięcie na 1600 w. i tym samym pociągiem zajedziemy spokojnie do

Gdyni. Jazda przystosowanymi do doświadczeń wagonami będzie znacznie wygodniejsza. Zlikwidowano ścianki działowe i inaczej rozmieszczono bagażniki, wagon stał się dzięki temu przestronniejszy. Jasne ściany (zlikwidowano wreszcie ciemny, brązowy kolor) i linoleum na podłodze podnoszą estetykę wnętrza. I jeszcze jedna ważna sprawa: w nowych wagonach będzie można wieczorami bez przeszkód czytać książki i gazety, gdyż zwiększone napięcie zapobiegnie „mruganiom” lamp i przyciemnieniu światła. Tak więc przedstawiają się nowe udogodnienia. A jak będą wyglądać piękne wagony w jakiś czas po ich uruchomieniu – to już zależy od nas wszystkich. Jeżeli nie będziemy śmiecić, nie porysujemy ścian, nie będziemy gasić papierosa na okiennej futrynie – długo jeszcze nasz tabor elektryczny, kursujący na razie na linii Gdańsk – Nowy Port, będzie czysty i estetyczny.



**28.06:** kiedy stłoczeni w tłumie jedziemy tramwajem, trolejbusem, czy autobusem, nierzadko ogarniają nas komunikacyjne refleksje, niezbyt pochlebne dla WPK GG. Z drugiej jednak strony wystarczy, że po dłuższym czy krótszym wyczekiwaniu (szczególnie w porze nocnej) nadjedzie „wymarzony” wehikuł – a uczucie wdzięczności dla tegoż przedsiębiorstwa bez mała rozsadza nam piersi. Prawda jest po środku i o niej słów kilka chcemy powiedzieć. Wprost trudno uwierzyć, że szlakami komunikacyjnymi trójmiasta krąży 25 rodzajów tramwajów, 10 typów trolejbusów i 7 typów autobusów. Dodajmy rozpiętość wieku poszczególnych pojazdów, wśród których nie brak tramwajów 60-letnich (a więc niemal pachnących sianem, którym karmiono konie tramwajarskie). Wreszcie wymieńmy najistotniejszy mankament – linie jednotorowe, a będziemy mieli zespół przyczyn, nazwijmy je technicznymi, które komplikują sprawność przebiegu, punktualność, zdolność manewrowania i remonty taboru, a w konsekwencji wywołują nasze, częściowo tylko usprawiedliwione niezadowolone. Nie wolno tego problemu rozpatrywać w oderwaniu od szybkiego rozrostu trójmiasta, toteż źle, że w planach urbanistycznych tak mało uwagi poświęcono właśnie komunikacji. Specyfiki tych trzech miast, które coraz lepiej i harmonijniej się uzupełniają, wymaga specjalnego opracowania komunikacji. I dlatego to naukowcy z Zakładu Komunikacji Politechniki Gdańskiej – na zlecenie WPK GG opracowują założenia rozwoju tej niezmiernie ważnej dziedziny w ujęciu perspektywicznym, z których jednak wiele znajdzie swe rozwiązanie w najbliższym już planie 5-letnim. Przede wszystkim więc w tym okresie zostanie sukcesywnie wymieniony cały zespół trolejbusów, 3/4 autobusów i niemal 10 proc. tramwajów. Będzie to tabor nowy, trolejbusy i autobusy nowoczesne, a tramwaje polskiej przejściowej produkcji (tzn. jeszcze nie cicho- i szybkobieżne). Jak wyglądają projekty w poszczególnych członach trójmiasta? W Gdańsku zamiast tramwajowej linii jednotorowej do Siedlec i Oruni (tu jest szczególnie dużo kłopotu z mokrym terenem, leżącym w depresji) będzie kursował autobus. Zmieniony będzie bieg linii tramwajowej nr 5 z równoczesnym rozwiązaniem komunikacji w dzielnicy, położonej wydłuż ul. Karola Marksa i przedłużeniem linii do Brzeźna. Dodajmy od razu, że jako zasadę przyjęto odległość najwyżej 800 m zamieszkania do szlaku komunikacyjnego. „Ósemka” otrzyma pętlę przy lotnisku. Linie trolejbusowe zapewnią dogodne połączenia międzydzielnicowe, np. Wysokiej Góry, Siedlec, Brętowa, Letniewa z Wrzeszczem. Zniknie tramwaj z ulic Mickiewicza, Niedziałkowskiego, Kościuszki i Waryńskiego, a powiązanie tej połąci miasta z Wrzeszczem zachodnim (przez ul. Kościuszki i Miszewskiego) zapewni trolejbus. Jednotorowa linia tramwajowa wzdłuż ul. Jedności Robotniczej – wobec niemożności poszerzenia jezdni i w związku z przedłużeniem w najbliższych latach kolei elektrycznej będzie także zastąpiona trolejbusem. Usunie się wreszcie tramwaj z ul. Długiej. Jeśli chodzi o Gdynię, to istniejąca sieć trolejbusowa została w planach uzupełniona i dostosowana do przyszłego układu arterii komunikacyjnych, przy czym wszystkie dzielnice otrzymały powiązania ze śródmieściem. Trolejbusy np. połączą centrum z Oksywiem i Wielkim Kackiem i – dla odciążenia ul. Świętojańskiej – pobiegą od Wzgórza Nowotki przez Kamienną Górę na Plac Kaszubski. Przewidziana jeszcze w br. przebudowa linii nr 22 skróci czas dojazdu z Cisowej i Chylonii do Gdyni. Poza zastąpieniem linii tramwajowej Oliwa – Sopot trolejbusem, w

głównym układzie komunikacyjnym nie przewiduje się w Sopocie żadnych zmian. Generalnie biorąc plany opierają się na już istniejącej sieci komunikacyjnej (uwzględniając również kolej elektryczną) i zmierzają do jej rozbudowy, skrócenia objazdów, wyszukania lepszych połączeń ze znacznym uwzględnieniem dzielnic komunikacyjnie upośledzonych, które znalazły się w orbicie wielkiego miasta. Plany nie są jeszcze definitywnie zakończone i ostatecznie zamknięte, a także opracowane w szczegółach, mimo że niektóre projektowane linie będą biegły nieistniejącymi ulicami czy niewybudowanymi jeszcze tunelami. Na przeszkodzie stoją luki i niedomówienia w planach urbanistycznych miast. Niewykluczone również, że pewne proponowane linie trolejbusowe otrzymają trakcję autobusową. Rzecz w tym, aby środki lokomocji WPK GG mogły przewieźć w pełni rozwoju trójmiasta, w godzinach maksymalnego natężenia ruchu ok. 60 tysięcy pasażerów przy 200 milionach przejazdów rocznie. Tak oto w schematycznym uproszczeniu wyglądać będzie sieć komunikacyjna w trójmieście pod koniec planu 5-letniego. Projekty przewidują m. in. w Gdyni linię trolejbusową do dworca morskiego, przedłużenie linii nr 24 ulicą Bosmańską, skrócenie linii nr 22 pod Mostem Pokoju (obok dworca kolejowego), linię autobusową do Wzgórza Nowotki oraz przedłużenie linii 23 do Wielkiego Kacka. W Sopocie będzie przedłużona do Oliwy linia nr 21. Sezonowa linia autobusowa połączy Oliwę z Doliną Radości. We Wrzeszczu linia tramwajowa „8” przedłużona będzie do Brzeźna. Do Piecków kursować będzie autobus, podobnie jak z Gdańska do Łostowic, Lipiec, św. Wojciecha, i do Olszynki, zaś tramwaj do Ostrowa i na przedłużonej trasie do Szpitala Weterynaryjnego na Siedlcach.



**3.07:** w związku z przebudową napięcia sieci elektrycznej począwszy od 3 bm. zmienia się rozkład jazdy pociągów elektrycznych na linii Gdańsk – Gdańsk Nowy Port. Szczegółowy rozkład jazdy poc. elektrycznych zostanie wywieszony na dworcach kolejowych.

**7.07:** ze względu na zwiększone zapotrzebowanie Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że z dniem 7 bm. zwiększa aż do odwołania częstotliwość kursowania autobusów na linii 101. tj. Gdańsk – Gdynia. Według nowego rozkładu jazdy autobusy na tej trasie będą kursowały co 30 minut. Pierwszy autobus z Gdańska o godzinie 7, ostatni o godzinie 23. Pierwszy autobus z Gdyni o godzinie 8, ostatni o godzinie 23 do Gdańska i o godz. 24 tylko do Wrzeszcza.

**13.07:** Sanocka Fabryka Wagonów produkuje nadwozia autobusów „Star”, nadwozia wozów pożarniczych, przyczepy samochodowe itd. Na zdjęciu: Fragment hali montażowej autobusów „Star”.





**15-18.07:** z powodu remontu torów, ruch na węźle Pokoju utrudniony.

**21.07:** wesołe jaskółki ucihły i schowały się w swoich gniazdkach. Małe maskotki budowniczych dworca gdyńskiego oszołomione są wzmożonym tempem robót, stukaniem stolarskich młotków, głośnymi nawoływaniem śpieszących się ludzi. W nowej sali restauracyjnej dziś wyjątkowy ruch. Choć kierownik robót inż. Rakuć uprzejmie odpowiada na nasze pytania, czujemy, że jesteśmy tu niepożądanymi gośćmi. Bo przecież dziś każda minuta droga. Zobowiązanie oddania do użytku na 22 Lipca sali restauracyjnej musi być wykonane. Już dziś stolarze, elektrycy, szklarze opuszczają nowy odcinek pięknego dworca, a ich miejsce zajmą pracownicy KZG. Trzeba przecież ustawić stoliki, krzesła, zaopatrzyć bufet. Majster, Wojciechowski, dawaj ludzi! – krzyczy kier. kontroli technicznej spółdzielni stolarzy „Dąb” ob. Pilchowski. Za chwilę kilku robotników ustawia zrealizować we wnętrzu ciężki ciemno-brązowy kredens. Na ścianach olbrzymiej sali zainstalowano już prawie wszystkie świeczniki. W ślad za wmontowującymi je stolarzami, szklarze dopasowują w świecznikach matowe szkła, elektrycy podłączają światło. Jasnowłosy Jan Rychert zręcznie operuje długim kijem z osadzoną nań szczotką. Wysokie szyby okienne muszą być również czyste na święto lipcowe. Naturalnie – jak już zresztą informowaliśmy – 22 lipca nie zobaczymy jeszcze w pełnej krasie sali restauracyjnej nowego dworca. Jeszcze ściany są zbyt ubogie, gdyż brak im fresków i malowideł, nie będą też połyskiwać czarne marmury. Dopiero w sierpniu zacznie się „polerowanie”, ale i z tymi prowizorycznymi płytami pilśniowymi, ze ścianami ozdobionymi jedynie świecznikami, okazale wygląda ten nowy fragment dworca gdyńskiego. Załoga budowy dumna jest, że mogła w terminie zrealizować swe zobowiązania, a projektant dworca – prof. Tomaszewski, na pewno podobnie jak i wszyscy gdyńianie cieszyć się będzie widokiem jasnej, ładnej i wygodnej dla podróżnych, dworcowej sali restauracyjnej.

**22.07:** oddanie do użytku Dworca PKP w Gdyni.

**22.07:** w dniu dzisiejszym nastąpi uroczyste otwarcie nowej linii trolejbusowej w Gdyni (przejazd trolejbusów pod Wiaduktem Pokoju). W związku z tym zostanie zmieniona numeracja linii trolejbusowych, a mianowicie linia 25 przebiegać będzie od Placu Kaszubskiego przez ul. 10 Lutego, Wiadukt Pokoju do Cisowej i z powrotem. Wprowadzona nowa linia 22 idzie trasą od Placu Kaszubskiego, ulicą Świętojańską, Czolgistów, Śląską do Grabówka i z powrotem. W tym układzie trolejbusy na odcinku Dworzec Towarowy – Grabówek będą kursować co 6 min, a na pozostałych odcinkach co 12 min. Ze względu jednak na ważność dotychczasowych biletów pracowniczych (60-przejazdowych) nabytych przez pasażerów na lipiec, komunikację tę wprowadzi się z dniem 1 sierpnia. Od dnia dzisiejszego na linii 21 (Gdynia – Sopot) zostanie zwiększona ilość trolejbusów, które będą kursować co 12 min, a nie jak dotychczas co 18 min.

**1.08:** uruchomiona zostaje linia trolejbusowa 25 z pl. Kaszubskiego do Cisowej. Linia 22 zostaje skrócona do pętli na Grabówku.



**3.09:** gdański „Orbis”, z którego usług w zakresie sprzedaży biletów kolejowych i sypialnych, biletów na różne imprezy, wczasów, wycieczek i kawiarni tak często korzystamy, obchodzi swe dziesięciolecie. Po akademii, w czasie której zasłużeni pracownicy zastaną odznaczeni, odbędą się występy artystyczne i zabawa tańeczna w sali koncertowej Grand Hotelu. Wstęp za zaproszeniami. **Powrót do domu będzie ułatwiony, gdyż WPK GG podstawia pod Grand Hotel 2 autobusy o godz. 0:05. Jeden z nich pójdzie do Gdyni, drugi do Gdańska. Autobusy odchodzić będą co godzinę do 3:05.**

**12.08:** jeszcze w tym tygodniu pracownicy PKP wyładowywać będą tak długo wyczekiwane marmury potrzebne do wykończenia wnętrza dworca gdyńskiego. Pierwsze partie marmuru ozdobią salę restauracyjną. Jak informuje majster Wojciechowski, zastępujący przebywającego na urlopie kierownika robót inż. Rakucia, roboty będą prowadzone w czasie normalnego ruchu pasażerskiego. Pierwotny zamiar odgrózenia sali na czas prac wykończeniowych zarzucono z uwagi na wygodę podróżnych i dużą popularność, jaką już zdobył bufet i kuchnia KZG. Przez salę restauracyjną przewija się dziennie wiele osób, Świadczy o tym choćby liczba 500-600 wydawanych obiadów. Na marginesie tej wiadomości apel do wszystkich korzystających z restauracji dworcowej. Nie śmiećcie, nie rzucajcie ogryzków i papierków na podłogę i stoły! Mimo starań sprzątaczek sala restauracyjna chwilami wygląda bardzo nieestetycznie.

**16.09:** Wydział Gospodarki Komunalnej Prezydium MRN w Gdyni zawiadamia, że w związku z naprawą mostu na rzece Kaczej zamyka się na ok. 6 tygodni komunikację na moście przy ul. Łowickiej. Mostem objazdowym jest most przy ul. Lotników. Dojazd od Orłowa ul. Inżynierską i Sieradzką, od Małego Kacka ul. Stryjską względnie Przemyską i Lotników.

**22.09:** w związku z wymianą szyn linii nr 1, na odcinku ul. Wały Jagiellońskie w Gdańsku, zamknięta będzie od 22 bm. dla pojazdów prawa strona tej ulicy, między ulicami: Hucisko i Elżbietańska. Objazd ulicami: Podwałe Grodzkie i Kalinowskiego w kierunku Placu 1 Maja, zaś w kierunku Wrzeszcza ruch odbywać się będzie normalnie.

**26.09-15.10:** Dział Ruchu WPK GG powiadamia, że w związku z wymianą szyn na odcinku od Wałów Piastowskich do ul. Hucisko od 26 bm. do 15.10. powstaną zaburzenia w ruchu w godzinach 22-5. Tramwaj „3” w tym okresie będzie dojeżdżał z Nowego Portu tylko do Wałów Piastowskich. Tramwaje 7 i 8 kursować będą po jednym torze.

**28.09:** w związku z wymianą szyn na linii Nr 1 w Gdańsku (odcinek Wały Jagiellońskie począwszy od ul. Wały Piastowskie do ul. Elżbietańskiej), dyrekcja WPK GG zawiadamia, że z dniem 28 bm. zostaje zamknięta prawa strona jezdni na w/w odcinku. Objazd ul. 3 Maja, Mostem Nowoświeckim, ul. Hucisko dla kierunku do Pl. 1 Maja, zaś dla kierunku Wrzeszcz normalnie prawą stroną. Prace przy wymianie będą trwały około 2 tygodni.

**1.10:** w dniu 1 bm. zlikwidowany został przystanek autobusu nr 115 na skrzyżowaniu ulic Wileńskiej i Sobieskiego w Gdańsku, a przystanek ten umieszczony został przed Wyższą Szkołą Pedagogiczną na ul. Sobieskiego.

**2.10:** nowy rozkład jazdy PKP, który obowiązywać będzie od dzisiaj tj. 2 bm., nie przewiduje większych zmian w ruchu pasażerskim. Na niektórych tylko liniach będą minimalne odchylenia od letniego rozkładu jazdy. Przyjemną niespodziankę zgotowała nasza DOKP mieszkańcom Wejherowa, uruchamiając dodatkowy pociąg, który kursować będzie w następujących godzinach: Odjazd z Gdyni o godz. 5:07, przyjazd do Wejherowa o godz. 5:54, powrót z Wejherowa o godz. 22:27, przyjazd do Gdyni o godz. 23:13.

**3.10:** Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że z dniem 3 bm. wstrzymuje w dni powszednie komunikację autobusową na trasie Oliwa – Ogród Zoologiczny, z powodu małej frekwencji. Autobusy będą kursowały tylko w niedziele i święta. Odjazd pierwszego autobusu sprzed dworca w Oliwie o godz. 10:00, odjazd ostatniego autobusu sprzed Ogrodu Zoologicznego o godz. 17:15.

**15.10:** Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Gdańsku zawiadamia, że z dniem 15. bm. nie wolno będzie pasażerom trakcji elektrycznej korzystać z przedziałów kierownika pociągu, tj. przedziałów przylegających do kabin maszynisty jednostek elektrycznych. Podyktowane zostało to częstymi wypadkami uszkodzenia przez pasażerów urządzeń elektrycznych i przeciwpożarowych znajdujących się we wspomnianym przedziale. Po zamknięciu drzwi prowadzących do przedziału kierownika pociągu będą umieszczone na nich dwie tabliczki – jedna o treści: „Przedział służbowy”, a druga ostrzegawcza z czerwonym napisem „Drzwi zamknięte”. Ostrzega się jednocześnie przed niebezpieczeństwem pozostania na progu jednostki z zamkniętymi drzwiami, gdyż pociągi mijając się na szlaku mogą zrzucić wiszącego na klamce pasażera.

**18.10:** w związku z wymianą torów tramwajowych na odcinku od ul. Hucisko do Wałów Piastowskich, od 18 bm. zostanie zamknięta dla ruchu kołowego prawa strona jezdni na Wałach Jagiellońskich (kierunek: ul. Hucisko do Wałów Piastowskich). Objazd ulicami: Hucisko, Targ Drzewny, Szeroka, Pańska, Wielkie Młyny, Rajska, Wały Piastowskie, Jana z Kolna. Dojazd do dworca PKP przez ul. Hucisko i (wzgl. Kalinowskiego) i Podwałe Grodzkie. Wymiana torów trwać będzie ok. 3 tygodni.

**19.10:** WPK GG informuje, że tablica przystankowa na skrzyżowaniu ulic Wileńskiej i Sobieskiego we Wrzeszczu przesunięta została omyłkowo, zamiast tablicy przystanku warunkowego, który miał być umieszczony o kilkadziesiąt metrów dalej, naprzeciw Wyż. Szkoły Pedagogicznej. Obecnie błąd został naprawiony i przystanek przy ul. Wileńskiej przywrócono.

**20.10:** większą ilość kandydatów na konduktorów i konduktorki z terenu trójmiasta, przyjmie Dyrekcja WPK GG. Warunki przyjęcia: ukończony 18 rok życia. Wynagrodzenie wg umowy zbiorowej, które wzrasta w miarę wykonywania z nadwyżką swych zadań planowych i może osiągnąć dwukrotne pobory zasadnicze. Pracownik przystępujący do pracy po przeszkoleniu otrzymuje za zwrotem 25 proc. wartości umundurowanie letnie i zimowe, czapkę, płaszcz, buty filcowe, rękawice, bilety wolnej jazdy dla siebie i rodziny oraz dwie tony węgla rocznie dla rodzinnych, dla samotnych 800 kg. 25 proc. wartości umundurowania potrąca się średnio w 24 ratach. Bliższych danych udziela i załatwia formalności zatrudnienia dział kadr – Gdańsk Wrzeszcz, ul. Towarowa 1 przy teatrze „Wybrzeże”. Przyjęcia nie wymagają skierowania z Urzędu Zatrudnienia.

**1.11:** Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że z dniem 1 listopada br. ze względów technicznych, przystanek autobusowy – warunkowy, znajdujący się na ul. Wyczółkowskiego (linia 115) będzie przeniesiony do zbiegu ulic: Skarpowej i Wyczółkowskiego.

**1.11:** Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że z dniem 1 bm. zawiesza całkowicie na okres jesienno-zimowy komunikację autobusową na linii 113 (Oliwa Dworzec – ZOO).

**1.11:** w hierarchii potrzeb z zakresu gospodarki komunalnej po mieszkaniach, wodzie i gazie następne miejsce zajmuje problem komunikacji miejskiej, jakkolwiek na razie można mówić tylko o trójmieście i Elblągu, których mieszkańcy korzystają z tego rodzaju usług. Zachowując pełne uznanie dla wysiłku brygad branżowych przedsiębiorstw (WPK GG oraz MPK w Elblągu), dzięki którym nastąpił olbrzymi rozwój komunikacji (w okresie 10 lat, 17-krotnie wzrosła liczba przewiezionych pasażerów), trzeba jednak powiedzieć, że z pola widzenia odpowiedzialnych instytucji uciekło wiele ważnych momentów, warunkujących sprawne kursowanie tramwajów, trolleybusów i autobusów. W minionych 9 latach wymieniono tylko 17 km linii tramwajowych, mimo że kapitalnych remontów wymaga 60 proc. torowisk. Kierownictwo WPK GG zaprzepaściło w latach 1952-1954 aż 853 tys. zł z tej pozycji swego budżetu. Niedostateczna, za mało skrupulatna i dokładna jest kontrola techniczna wozów, wychodzących na trasę, brak również koordynacji ruchu tramwajów na przystankach końcowych (pewne osiągnięcia ma w tym zakresie MPK w Elblągu). Nie wykazują inicjatywy WPK GG, WZPUK oraz Prez. MRN w Gdańsku, aby komunikację miejską w trójmieście przestawić na właściwą jej rolę pomocniczą wobec rozwiązania przez kolej elektryczną połączenia Gdańska z Gdynią. Chodzi o to, aby np. linie tramwajowe nr 10 (Siedlce),

nr 6 (Orunia) czy nr 5 (Brzeźno – N. Port) połączyć z głównymi liniami nr 2 i 8, czego można by dokonać stosunkowo niedużymi nakładami inwestycyjnymi. A można je zrealizować w projekcie do 5-letki, który przewiduje budowę 3,5 km linii tramwajowej. Elbląg odczuwa brak komunikacji w rejonie Alei 22 Lipca (skupiającym ponad 22 tys. mieszkańców). Nowe linie trolleybusowe w Gdyni: z Małego do Wielkiego Kacka, okrężna przez Wzgórze Nowotki i Kamienną Górę, wreszcie budowa linii okrężnej w Sopocie (ul. Grunwaldzka i Armii Czerwonej) zamyka projekty inwestycyjne planu 5-letniego. Rozwiązania oczekują połączenia autobusowe Gdańsk – Olszynki, Wrzeszcz – Piecki, Gdańsk – Św. Wojciech, Orunia – Łostowice i ul. Kościuszki we Wrzeszczu przez ul. Sobieskiego z Gdańskiem. Dojrzał również do realizacji problem połączenia autobusowego dworca kolejowego w Tczewie z miastem. Mimo tych braków komunikacyjnych, w latach 1952-1954 przepadły kredyty inwestycyjne w wysokości prawie 1.100 tys. zł, bo nie umiały ich „przerobić” WPK GG oraz WZPUK. Przed 3 laty Prezydium WRN specjalną uchwałą ustaliło różne godziny rozpoczynania (a więc i kończenia) pracy przez różne zakłady i przedsiębiorstwa, bo w tych właśnie porach najsilniej występują trudności komunikacyjne. Lecz uchwała pozostała w aktach. Nie wszystkie potrzeby „kołowe” znajdują swe zaspokojenie w Planie 5-letnim. Dlatego głównym zadaniem WPK GG i MPK w Elblągu musi stać się troska o uzupełnienie zbyt wielkich oczekiwań w sieci komunikacyjnej taborom autobusowym, przy maksymalnym wzmożeniu prac remontowych, a także troski ekip konдукtor-skich i przede wszystkim pasażerów o najlepszy stan wszystkich pojazdów.

**13.11:** najpierw słów kilka o liście korespondenta DB ob. Bernarda Bychowskiego, który stwierdza m.in. „Kierowcy i personel techniczny z bazy II WPK GG mogą poszczycić się poważnymi osiągnięciami, ale niestety ci ostatni częstokroć zaniedbują swoje obowiązki i powierzony opiece sprzęt traktują zgoła źle. Niejednokrotnie zdarza się, że kierowca zjeżdżając z trasy pisze w książce wozu że to i to należy naprawie. Nad ranem okazuje się że usterki te nie zostały usunięte”. Dalej nasz korespondent donosi o wypadkach odwożenia autobusem kilku osób (prac. warsztatów) do domów, po libacjach. O tym, że odpowiedzialna za kontrolowanie przepustek straż przemysłowa nie zwraca na takie wypadki najmniejszej uwagi, że do zajezdni kto chce może wchodzić, wychodzić i co chce wynosić. I jeszcze jeden wyjątek z listu ob. Bychowskiego. Otóż, korespondent stwierdza, że wykonanie Planu 6-letniego przez WPK GG jest zasługą jedynie kierowców i konдукtorów oraz w mniejszym stopniu warsztatowców. Najskromniejsze zasługi na tym polu położyła dyrekcja. List naszego korespondenta okazał się wiernym odzwierciedleniem panującej w II bazie rzeczywistości, choć autor patrzył również przez pryzmat spraw własnych, nie wnikając w istotę rzeczy. Kierownik zajezdni ob. Feliks Wiśniewski nie stara się ukrywać, że z remontami nie jest najlepiej. Tak zdarza się i to nawet bardzo często że nie wykonuje się drobnych napraw: takich jak np. założenie podgrzewaczy do okien w wozach, wycieraczek itp. Nie jesteśmy w stanie wykonywać w nocy poważniejszych napraw, jak np. wymiany resorów. Dwie są przyczyny. Brak odpowiednich materiałów, choćby rurek szklanych do podgrzewaczy. Od 5 miesięcy proszę zaopatrzenie w Gdańsku o dostarczenie mi tych detali, ale jak dotychczas bezskutecznie. Podobnie jest z kablem i z wieloma innymi częściami. W nocy pracuje zbyt mało osób i nie jesteśmy w stanie wszystkich robót wykonać. Nie można zatrudniać w nocy młodych chłopców, uczniów ze szkoły WPK GG. Są to robotnicy niewykwalifikowani i na nich nie można polegać. Dyrekcja urzędując, zza biurka uważa jednakże, że wszystko jest dobrze. Umowa zbiorowa zobowiązywała dyrekcję do dostarczenia lewarów i dźwigów, skończyło się jednak tylko na umowie. Na potwierdzenie swoich wyjaśnień, ob. Wiśniewski pokazuje warunki pracy i narzędzia, jakimi muszą się posługiwać pracownicy (obraz nędzy i rozpacz!) oraz stopy protokołów z narad roboczych i produkcyjnych, stopy korespondencji, monitów, upomnień, zapotrzebowań, ponagleń itp. jakie wysyła codziennie do dyrekcji. Otrzymuje w zamian znowu papierki i na tym sprawa się kończy. Kierowca nasz, ob. Bychowski ma rację skarżąc się na niewykonywanie prac przez warsztaty, ale my nie potrafimy nalać z pustego w próżne. Zaopatrzenie nasze śpi snem sprawiedliwych, a działa tylko wówczas, kiedy sam naczelny „obsztorcuje”. Trudno jednak z byle głupstwem zwracać się do dyrektora. Toteż nasze prośby są głosem wołającego na puszczy. Hasło walki o obniżkę kosztów własnych w przedsiębiorstwie odbiło się szerokim echem. Załoga wzięła do serca wezwanie partii i rządu. Jednak są tacy, którzy w bazie II śmieją się z realizacji tej obniżki, bo w wielu wypadkach przypomina ona raczej podwyżkę kosztów. Zilustrować tę sprawę może następujący przykład. Cena jednej nakrętki wynosi przeciętnie 80 gr. W bazie ta sama nakrętka kosztuje 4 zł. Jak to się dzieje? Otóż z prętów o przekroju 80 mm toczy się nakrętki o przekroju 35 mm. Ale dla zaopatrzenia te sprawy są obojętne. Pręt 80 mm jest tańszy, jest więc i obniżka kosztów. A de facto? Nie jest to odosobniony wypadek. Słusznie więc, że ludzie częstokroć drwią. Dyrekcja bowiem w niczym nie stara się pomóc zakładom, a w jakich warunkach odbywa się praca niemal 2 tys. ludzi – ach, ich to nie obchodzi. Oby tylko przed „górami” wszystko było w porządku. Nie tak dawno zawierano w WPK GG



zbiorową umowę. W wyniku jej na dyrekcję spadł obowiązek dostarczenia wielu narzędzi, zabezpieczenia higieny pracy, szybszego wykonania planów produkcyjnych. Owszem, załoga ze swoich obowiązków wywiązała się całkowicie, ale niestety bez żadnej pomocy dyrekcji, bo choć tak zobowiązała się dostarczyć 10 tarcz szlifierskich – dostarczyła tylko jedną; 2 wiertarek ręcznych 10 tys. płyt akumulatorowych do tej pory nie ma. To samo może powiedzieć o masce z wyciągiem na szlifierkę, o lewarach, dźwigach itp. Baza w Gdyni przeistoczyła się w dojną krowę bazy gdańskiej, dojna ale nie karmiona. Wymagania stawia się duże. Samochody gdańskie muszą być zawsze zrobione na czas, a niestety dzieje się to kosztem samochodów gdyńskich, które unieruchamia się, aby wmontować jakąś ich część do gdańskiego autobusu. Rezultat? Po Gdyni jeżdżą same gruchoty. Ale cóż to obchodzi dyrekcję? Obchodzi to jednak rzesze mieszkańców Gdyni, bowiem przez zdekompletowany tabor miejskiej komunikacji jakże często spóźniają się do pracy, jakże często muszą wiele kilometrów drałować na piechotę. W bazie gdyńskiej panuje bezład, nie wiadomo kto jest za co odpowiedzialny, kto kieruje całokształtem pracy. Odpowiedzialność za losy zajezdni spada na sekretarza podst. org. part. ob. Jerzego Dobaczewskiego i przewodniczącą oddziałowej rady zakładowej ob. Wiktora Szymańskiego. W bazie nie ma harmonii pracy, a nade wszystko kierownika, który znajdując się na terenie bazy, kierowałby pracą zajezdni i warsztatów, czuwałby nad właściwym przestrzeganiem dezyderatów umowy zbiorowej i ich wykonaniem. Z pewnością takie ustawienie pracy będzie o wiele korzystniejsze, wezmą w łeb częste wykroczenia dyscyplinarne, a tabor gdyński nie będzie traktowany po macoszemu. Mało tego. Takie posunięcie przyczyni się do rzeczywistego zmniejszenia kosztów własnych i biurokratycznej korespondencji. Dzięki postawieniu osoby odpowiedzialnej za pracę w bazie II, również i mieszkańcy Gdyni odczują sprawniejsze działanie komunikacji miejskiej. A to chyba sprawa bardzo ważna.

**16.11:** celem usprawnienia komunikacji na linii tramwajowej nr 9 (trasa Gdańsk – Stogi) WPK GG z dniem 16.11. wprowadziło nowy rozkład jazdy, który przewiduje większą niż dotychczas częstotliwość kursowania wozów. Obecnie do godziny 17 tramwaje będą kursować co 12 minut, od godz. 17 do 21 co 15 minut i od godz. 21 do 22:38 co 18 minut. Nowy rozkład powinien w zupełności zaspokoić potrzeby pasażerów „dziewiątki”.

**17.11:** Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych w Gdańsku zamyka 17 bm. ruch kołowy na pontonowym moście nadwiślanym w Serowie (na trasie Gdańsk – Elbląg). W dniu tym uruchomiony zostanie do przeprawy prom, czynny od godz. 7 do 22.

**25.11:** w związku z awarią na kanale burzowym, ogólnospławnym, ruch kołowy z ul. Rokossowskiego przez wiadukt nad torami kolejowymi na ul. Jana z Kolna w Gdańsku będzie zamknięty od 25 bm. aż do odwołania. Objazd przez Wały Piastowskie i most Błędnik.

**26-28.11:** od 26 do 28 bm. będzie zamknięty odcinek ul. Przybramnej od Podwała Grodzkiego do skrzyżowania ulic w kierunku ul. Wałowej dla ruchu tramwajowego (linia 3).

**1.12:** wprowadzony w Gdańsku zakaz używania sygnałów dźwiękowych zdaje egzamin – obserwuje się ostrożniejszą jazdę kierowców, a przechodnie bardziej uważają przy przechodzeniu ulicy. Z dniem 1 grudnia br. wprowadzony będzie zakaz używania sygnałów dźwiękowych przez kierowców pojazdów mechanicznych również w Gdyni i Sopocie. Bezsygnałowy ruch pojazdów mechanicznych, stosowany w większych miastach Polski, okazał się pożyteczną nowością w zakresie komunikacji i transportu drogowego. Stwierdzono poważne zmniejszenie się liczby wypadków drogowych, wynikające z ostrożniejszej jazdy kierowców samochodowych, lepszego stanu technicznego samych pojazdów i podniesienia dyscypliny ruchu wśród przechodniów. Kierowcy wiedząc, że nie mogą liczyć na wymuszenie sobie pierwszeństwa przejazdu przez ostrzeżenie przechodniów sygnałem dźwiękowym muszą ograniczać szybkość, aby w każdej chwili móc pojazd zatrzymać. Przechodnie zaś zmuszeni są do zwiększenia uwagi i starają się przechodzić jezdnię tylko we właściwych miejscach. Wprowadzenie ruchu pojazdów mechanicznych, bez używania przez kierowców sygnałów dźwiękowych unowocześni ruch drogowy w całym trójmieście, podniesie dyscyplinę i poczucie odpowiedzialności wśród kierowców i przechodniów, a tym samym w poważnym stopniu wpłynie na zmniejszenie się wypadków samochodowych.

**1.12:** Dyrekcja WPK GG, uwzględniając prośbę mieszkańców zamieszkałych po lewej stronie dzielnicy Brentowa, uruchamia z dniem 1 grudnia br. nową linię autobusową nr 116 Brentowo (cegielnia) – Wrzeszcz (pętla tramwajowa). Nowa linia przebiegać będzie od cegielni w Brentowie ulicami Słowackiego, Reymonta i Szymanowskiego do pętli tramwajowej, w powrotnej zaś drodze od pętli tramwajowej ul. Grunwaldzką i Słowackiego do cegielni w Brentowie. Równocześnie skrócona będzie trasa linii nr 110, która przebiegać będzie od obecnej pętli w Brentowie tak, jak linia nr 116, ul. Reymonta i Szymanowskiego, w powrotnym zaś kierunku od pętli

tramwajowej również ul. Grunwaldzką i Słowackiego do pętli w Brentowie. Linię nr 116 podzielono na dwie strefy: I Brentowo (Cegielnia) – Brentowo (tuczarnia) i II Brentowo (tuczarnia) – Wrzeszcz (pętla).

**1.12:** Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że od 1 bm. zgodnie z życzeniem pasażerów korzystających z autobusów linii „101”, począwszy od godziny 15 autobusy odjeżdżają sprzed Prez. WRN o 5 minut później niż dotychczas, tj. o 15:05, 15:35, 16:05 itd. Odjazdy z Gdyni nie ulegają zmianie.

**4.12:** choć od momentu uruchomienia kolei elektrycznej Gdańsk – Gdynia i Gdańsk – Nowy Port minęło już kilka lat, często mówimy: „co by to było, gdyby do pracy trzeba było znów jeździć tramwajem, autobusem, czy zawsze przeladowanym pociągiem parowym?” Nie trzeba chyba wracać do tego, jak wielkim dobrodziejstwem dla trójmiasta, w jego specyficznych warunkach, była budowa kolei. Krótko: problem komunikacji trójmiasta – można to z całą pewnością powiedzieć – przestał istnieć, rozwiązano go w całej rozciągłości. Ale jednocześnie nie wolno zapominać o jednym: że specyfika kompleksowego położenia tego wielkiego organizmu portowego, jakim jest trójmiasto, stwarza też „specyfikę dojazdową” do portów, stoczni, że problem komunikacji trójmiasta wykracza poza jego granice. Dlatego istniały i istnieją założenia złączenia siecią kolei elektrycznej miejscowości nawet odległych od Gdańska czy Gdyni, ale ściśle z tymi miastami związanych „produkcyjnie” (znaczny od setek mieszkańców Rumii, Pruszcza Gdańskiego i innych miejscowości zatrudniony jest w naszych stoczniach i portach). Plan gdańskiej DOKP mówi wyraźnie: z końcem 1955 r. odda się do użytku społeczeństwa Wybrzeża zelektryfikowany odcinek kolejowy: Gdynia Osobowa – Gdynia Chylonia. Czy były szanse dotrzymania tego terminu? Były i są. Jak nas informuje mgr inż. Krynicki, dyrektor OKP – prace są tak daleko zaawansowane, że już za 2 tygodnie mógłby wyruszyć pierwszy pociąg. 5-kilometrowy odcinek już na 4 kilometrach jest prawie ukończony: są tory, są słupy, są nawet przeciągnięte druty. Więc jakaż trudność, aby prace wykończyć. Otóż właśnie, w tym sęk. Jak wiadomo, przydziałem potrzebnych materiałów zajmuje się bezpośrednio Ministerstwo Kolei, od niego więc wszystko zależy. Trudno sobie wyobrazić, żeby było inaczej: Ministerstwo nie tylko zna, ale i zapewne zaaprobowало plan DOKP w Gdańsku. Natomiast teraz w ostatnich niemal dniach, dzielących nas od terminu ukończenia nowego odcinka budowy kolei elektrycznej, to samo ministerstwo... odmawia przydziału jednego brakującego kilometra drutu, obiecując go w roku przyszłym. Przyczyna? Wszystkim nam wiadomo, że daleko zaawansowane są prace nad elektryfikacją ośrodka łódzkiego i stalinogrodzkiego. Gdańsk nie chce, nie uważa za celowe, konkurować z tymi ośrodkami pod hasłem: „my ważniejsi”. Ale argumentacja Ministerstwa Kolei „nie mamy dla was km drutu, ponieważ potrzebny jest on również w innych rejonach” wydaje się krzywdząca. Bo jakżeż? Brak tej stosunkowo bardzo niewielkiej ilości drutu przekreśla plan, a co równie ważne przekreśla nadzieje setek, a może tysięcy ludzi oczekujących z taką niecierpliwością na komunikację. Nie wiemy, jakie są planowe założenia Dyrekcji OKP Łódź czy Stalinogród, nie wiemy dokładnie jak daleko zaawansowane są tam prace nad budową kolei ale wiemy jedno: tam na pewno nikogo nie zbawi te 1000 m przewodu, podczas gdy u nas od tego właśnie tysiąca metrów zależy wszystko. Chodzi przecież tylko o niewielki, naprawdę niewielki odcinek. Ale chodzi jeszcze o coś innego – pozornie też drobnego: o to mianowicie, aby ktoś z Ministerstwa, od kogo zależy przydział drutu przewodowego dla Gdańska, spojrział na tę sprawę nie zza biurka, a oczyma żywego człowieka, aby zrozumiał, że dotychczasowe traktowanie tej sprawy godzi nie tylko w plany DOKP, ale odbija się echem niezadowolenia gdańskiego społeczeństwa. Wykonanie planu zagrożone jest nie jakimiś obiektywnymi trudnościami, lecz po prostu jakimś nie przemyślanym do końca posunięciem odpowiedniej komórki ministerialnej. Wprawdzie w tej chwili każdy dzień, każda godzina znaczy bardzo wiele, nie będzie jednak za późno, ażeby, ministerstwo przemyślało swą decyzję, a co ważniejsze – zmieniło postanowienie. Liczą na to zarówno DOKP jak i ludzie pracy Wybrzeża – stoczniovcy, portowcy, rybacy.

**8-9.12:** w związku z przeprowadzeniem bieżących robót torowych na stacji Gdańsk Główny w nocy z 8 na 9 bm. od godz. 22:30 do godz. 1:05 oraz w dniu 9 bm. od godz. 8:30 do godz. 13 ruch pociągów elektrycznych pomiędzy Gdańskiem a Gdynią i odwrotnie odbywać się będzie w odstępach 60-minutowych.

**9-10.12:** w związku z wymianą szyn na łuku u zbiegu Targu Drzewnego i Wałów Jagiellońskich od dnia 9 bm. od godz. 23 do 10 bm. do godz. 16. ruch kołowy będzie utrudniony na tym odcinku.

**10.12:** jak donosi nasz korespondent A. Hermanowicz, WPK GG wykonało Plan 6-letni już 7 bm. Plan wozokilometrów wykonano w 100,1 proc., przewozu pasażerów w 104 proc., inkaso w 104,4 proc. Największy wkład pracy w ostatnim roku Planu 6-letniego dały załogi warsztatów tramwajowych we Wrzeszczu, wydziału torów, stacji autobusowej oraz stacji Gdańsk Łąkowa.

**13.12:** Pierwsze miejsce w kraju i sztandar przechodni we współzawodnictwie międzyzakładowym przedsiębiorstw komunikacyjnych zdobyła załoga WPK GG (w III kwartale br.). Do osiągnięcia sukcesu przyczyniła się realizacja zobowiązań, zawartych w umowie zakładowej i przekroczenie planów oraz obniżka kosztów własnych.

**14.12:** na trasie autobusowej (linia 109) Gdynia – Babie Doły do niedawna znajdowały się wyboje utrudniające kierowcom jazdę. Obecnie droga już jest naprawiona, ale tylko w rejonie należącym do gdyńskiej MRN. 400 metrów przed Babimi Dolami zaczyna się teren pow. wejherowskiego. Ten kawałek drogi nadal jest pełen dziur i najrozmaitszych dla pojazdów pułapek. Na ten krótki odcinek PRN w Wejherowie będzie musiało wysyłać swoje brygady robocze i transportować sprzęt.

**17.12:** Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że od 17 bm. dla ułatwienia komunikacji nocnej uruchamia się nocny wóz tramwajowy nr 20, który kursuje na trasie Gdańsk Targ Węglowy – Wrzeszcz Zajezdnia Tramwajowa. Odjazdy sprzed Zajezdni o godz.: 23:10, 0:05, 1:05, 2:05, 3:05 i 4:05. Odjazdy z Targu Węglowego o godz. 23:40, 0:40, 1:40, 2:40, 3:40 i 4:30.

**22.12:** Dyrekcja WPK GG podaje, że na prośbę mieszkańców i pracowników szpitala „Srebrzysko” z dniem 22 grudnia br. przedłużyło kursowanie autobusów linii 110 i 116 do Prez. WRN poza godzinami szczytowego ranego nasilenia. Autobusy bezpośrednio do Prez. WRN będą odjeżdżały: linia 116 z Brętowa Cegielni od godz. 7:42 do 22:00, linia 110 z Brętowa od godz. 8:00 do 21:20. Odjazdy sprzed Prez. WRN do: Brętowa Cegielni linia 116 od godz. 8:20 do 22:40, Brętowa linia 110 od godz. 8:45 do 22:00. Autobus linii 110 do godz. 8:00 i autobus linii 116 do godz. 7:42 będą kursowały na trasie Brętowo – Szymanowskiego wg dotychczasowego rozkładu jazdy. W dni świąteczne autobusy linii 110 i 116 będą kursowały przez cały dzień na trasie Brętowo – Prez. WRN i Brętowo Cegielnia – Prez. WRN.

**24-26.12:** Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że komunikacja w dniu 24 bm. będzie odbywała się normalnie przy zmniejszonej częstotliwości od godziny 19. W dniu 25 bm. Wozy będą kursowały normalnie z tym, że do godz. 12 skład i ilość wozów będą zmniejszone. W dniu 26 bm. komunikacja normalna, jak w każdą niedzielę. Wozy nocne w okresie świątecznym kursują normalnie.

**30.12:** 30 bm. zakończono budowę odcinka będącego przedłużeniem traktacji elektrycznej Gdańsk – Gdynia z Gdyni do Chylonii. Oddanie nowego odcinka kolei elektrycznej usprawni dojazd z Chylonii przez Gdynię do portu i stoczni. Na 5-kilometrowej trasie zbudowano trzy przystanki kolejowe, dwa wiadukty żelbetowe, ułożono tory i rozjazdy, zawieszono sieć elektryczną i ustawiono transformatory. Obecnie komisja techniczna DOKP przystąpiła do przeprowadzania prób działania wszystkich urządzeń. Po przeprowadzeniu próbnych jazd i po dokonaniu odbioru technicznego, w pierwszych dniach stycznia 1956 r. nowy odcinek traktacji elektrycznej oddany zostanie do użytku.

**31.12/1.01:** Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że w Noc Sylwestrową tj. z 31 bm. na 1.1.1956 r. będzie wzmocniona komunikacja nocna. Autobusy linii 101 Gdańsk – Gdynia kursować będą bez przerwy przez całą noc, co pół godziny. Uruchamia się komunikację nocną na linii 109, co godzinę od 23:40 z Gdyni i od 0:10 z Babich Dołów, a „230” odjeżdżać będzie z Gdyni o 24, 1, 2, 3 i 4. Czas odjazdu z Małego Kacka o godz. 0:30, 1:30, 2:30, 3:30 i 4:30. Częstotliwość komunikacji tramwajowej na liniach nocnych 20 i 60 zostaje zwiększona do odstępów półgodzinnych. Na pozostałych liniach tramwajowych komunikacja nocna odbywać się będzie bez przerwy.

## LINIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ WPK GG:

### TRAMWAJOWE DZIENNE:

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

2 GDAŃSK OLIWA PĘTLA - 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 - 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 WARYŃSKIEGO - Mickiewicza - Chrobrego - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Chrobrego – Mickiewicza - 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 - Stwosza - Oliwa (pętla) - al. Grunwaldzka – SOPOT Stalina – REJA [do:1955-12-31]

8 GDAŃSK ŁĄKOWA – Elbląska – Stągiewna - Długi Targ - Długa - pl. Węglowy - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Błędnik - al. Rokossowskiego – Marksa - Mickiewicza - pl. Komorowskiego – Dzierżyńskiego - 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  
11 GDAŃSK SZYMANOWSKIEGO - al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego - Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Targ Węglowy - Długa - Długi Targ - Stągiewna - Elbląska - Siennicka - PRZERÓBKA [od:1955-03-15]

#### TRAMWAJOWE NOCNE:

20 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Podwale Grodzkie - Błędnik - al. Rokossowskiego - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego - WRZESZCZ ZAJEZDNIĄ [od:1955-12-17]  
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 WARYŃSKIEGO - Mickiewicza - Chrobrego - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Chrobrego – Mickiewicza - WARYŃSKIEGO  
60 GDAŃSK BRAMA WYŻYNNĄ – pl. 1 Maja - Jedności Robotniczej - ORUNIA GOŚCINNA  
70 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Błędnik - al. Rokossowskiego - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego - Stwosza - Oliwa (pętla) - al. Grunwaldzka – SOPOT Stalina – REJA  
80 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Rokossowskiego - Marksa - Mickiewicza - pl. Komorowskiego - 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 [do:1955-07-31]  
22 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Śląska - Czerwonych Kosynierów – GRABÓWEK (ZAKRĘT DO OKSYWIA) [od:1955-08-01]  
23 GDYNIA DWORZEC PKP - pl. Konstytucji – 10 Lutego – Świętojańska – al. Zwycięstwa - Wielkopolska - MAŁY KACK  
24 GDYNIA DWORZEC PKP - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - OKSYWIE  
25 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - 10 Lutego - Podjazd - Czerwonych Kosynierów - Chylońska – CISOWA [od:1955-08-01]

#### TROLEJBUSOWE NOCNE:

210 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT Stalina - REJA  
220 GDYNIA PLAC KASZUBSKI – Świętojańska - Śląska - Czerwonych Kosynierów – Chylońska – CISOWA  
230 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa - Wielkopolska - MAŁY KACK [1955-12-31/1956-01-01]

#### AUTOBUSOWE DZIENNE:

101 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 [do:1955-02-14]  
101 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 [od:1955-05-15]  
102 GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - Podjazd - Czerwonych Kosynierów - Chylońska - Pucka - Pogórska - RZEŹNIA, w godzinach szczytu tylko: CHYLONIA PKP - RZEŹNIA  
103 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)) (brak informacji o dacie przedłużenia trasy linii ulicami Stawną, Polną i Długą)  
104 GDYNIA DWORZEC PKP – Marchlewskiego – Polska – Dworzec Morski – Polska – Chrzanowskiego – Wendy – Portowa – PLAC KASZUBSKI  
105 GDYNIA STOCZNIA – Marchlewskiego – Dworzec PKP - Dworcowa - Starowiejska - Świętojańska - al. Zwycięstwa – REDŁOWO GARAŻE WPK GG [do:1955-xx-xx]  
105 GDYNIA STOCZNIA – Marchlewskiego – Dworzec PKP - Dworcowa - Starowiejska - Świętojańska - al. Zwycięstwa – Wielkopolska - Łowicka - MAŁY KACK [od:1955-xx-xx]  
106 GDAŃSK PLAC 1 MAJA – Okopowa - Toruńska – Kamienna Grobla – Szopy – Elbląska – Siennicka – Przetoczna – Ku Ujściu – Burtowa – WISŁOUJŚCIE



107 GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Kalinowskiego - Świerczewskiego - Kartuska - Zakopiańska - Wyczółkowskiego - Beethovena - SUCHANINO (od: 1955-06-01 kursuje w godzinach szczytu) [do:1955-?]

108 GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Jedności Robotniczej - Zaroślak - Stoczniovców - Reformacka - Findera - Buczka - CHEŁM

109 GDYNIA DWORZEC PKP - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Nasypowa - Bosmańska - Zielona - BABIE DOŁY

110 SUCHANINO - Beethovena - Schuberta - Sobieskiego - Traugutta - Hibnera - al. Grunwaldzka - Słowackiego - BRENTOWO [do:1955-04-04]

110 GDAŃSK BRĘTOWO - Słowackiego - Reymonta - Szymanowskiego - al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Okopowa – PREZYDIUM WRN [od:1955-04-05 do:1955-11-30] /od: 1955-04-05 poza godzinami szczytu do Szymanowskiego, powrót bez wjazdu w ulice Reymonta i Szymanowskiego/

110 GDAŃSK BRĘTOWO - Słowackiego - Reymonta – Szymanowskiego – al. Grunwaldzka – Słowackiego – BRĘTOWO [od:1955-12-01 do:1955-12-21]

110 GDAŃSK BRĘTOWO - Słowackiego - Reymonta - Szymanowskiego - al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Okopowa – WRN (poza godzinami szczytu do Szymanowskiego, powrót bez wjazdu w ulice Reymonta i Szymanowskiego) [od:1955-12-22]

111 GDAŃSK PLAC 1 MAJA – Okopowa - Toruńska – Kamienna Grobla – Szopy – Elbląska – Siennicka – Lenartowicza – Budzysza – Stryjewskiego – Sówki – Kępna – Łowicka – PLENIEWO STOCZNIA

112 GDAŃSK PLAC 1 MAJA – Okopowa - Toruńska – Kamienna Grobla – Szopy – Elbląska - RUDNIKI (wybrane kursy: PLENIEWO – WIŚLINKI – SOBIESZEWO) [do:1955-xx-xx]

112 GDAŃSK PLAC 1 MAJA – Okopowa - Toruńska – Kamienna Grobla – Szopy – Elbląska – RUDNIKI (wybrane kursy: PLENIEWO – WIŚLINKI – SOBIESZEWO) [od:1955-xx-xx]

113 GDAŃSK PKP OLIWA - Poczty Gdańskiej – Armii Radzieckiej - Armii Polskiej - Spacerowa - Karwieńska – ZOO [linię obsługuje zakład w Gdyni]

114 GDYNIA DWORZEC PKP – Dworcowa - Podjazd - Czerwonych Kosynierów - Chylońska – pl. Dworcowy - Kartuska - Demptowska - DEMPTOWO

115 GDAŃSK WRZESZCZ - Hibnera - Traugutta - Sobieskiego - Schuberta - Beethovena - Wyczółkowskiego - Paska - Zakopiańska – Kartuska – Świerczewskiego - Kalinowskiego - PLAC 1 MAJA [od:1955-06-01]

116 GDAŃSK BRĘTOWO CEGIELNIA - Potokowa - Słowackiego - Reymonta – Szymanowskiego – al. Grunwaldzka – Słowackiego - Potokowa – BRĘTOWO CEGIELNIA [od:1955-12-01 do:1955-12-21]

116 GDAŃSK BRĘTOWO CEGIELNIA - Potokowa - Słowackiego - Reymonta - Szymanowskiego - al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Okopowa – PREZYDIUM WRN /do godz. 8 do Reymonta, powrót bez wjazdu w ulice Reymonta i Szymanowskiego/ [od:1955-12-22]

### STACJE I PRYZSTANKI LINII SZYBKIEJ KOLEI MIEJSKIEJ 800V:

GDAŃSK GŁÓWNY – GDAŃSK NOWY PORT  
 GDAŃSK GŁÓWNY – GDYNIA OSOBOWA  
 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