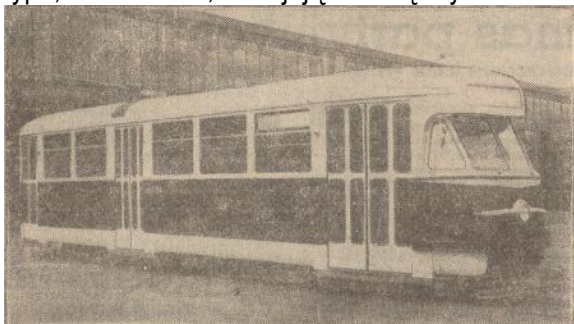


KOMUNIKACJA - 1956

1.01: zgodnie z decyzją Wydziału Komunikacji Drogowej Prezydium MRN w Gdańsku likwiduje się z dniem 1 bm. przystanki tramwajowe przy ul. Słowackiego i Jesionowej dla linii 1, 2, 7 i 11, a uruchamia się przystanek przy ul. Dekerta.

1.01: ze względów technicznych od dnia 1.1.56 r. tramwaje linii „7” będą kursowały tylko na trasie Sopot – Oliwa pętla, z częstotliwością co 18 minut. Natomiast ilość wozów na linii 2 Gdańsk – Oliwa będzie zwiększona i wozy na tej linii będą kursowały co 6 minut.

11.01: w ramach wymiany handlowej polsko-czechosłowackiej otrzymujemy z Czechosłowacji tramwaje nowego typu, cichobieżne, rozwijające dużą szybkość.



Gdy pracownicy fabryki wagonów „Tatra” na Smichowie w Pradze dowiedzieli się, że dwa z ostatnich w 1955 roku wyprodukowanych tramwajów przeznaczone są dla Polski – naprawdę szczerze się ucieszyli. Przecież fakt, że wyrabiane przez nich wozy mają iść za granicę, najlepiej dowodzi ich wysokiej jakości i zasłużonej sławy. Nie dziwi więc, że do roboty wzięli się z zapałem. Trzeba przecież polskim przyjaciółom dać takie tramwaje, na które nie miałoby powodu skarżyć się ani motorniczowie, ani pasażerowie. Robotnicy „Tatry” obydwie wozy „ochrztili” po swojemu. Oficjalnie tramwaje dostały nazwę „I” i „II”, ale nikt w czasie trwania ich budowy nie słyszał, by któryś z robotników używał tych oficjalnych określeń. Od razu na początku padła rzucona przez kogoś nazwa „Polak” i pod tą nazwą znane były tramwaje przez czas ich budowy w smichowskiej „Tatrze”. Pod rękami doświadczonych monterów i mechaników szybko rosła konstrukcja nowych wozów. Kierownik hali montażowej – Brambora, po kilka razy w ciągu dnia odwiedzał swoich pracowników, którzy starali się ze wszystkich sił, aby dotrzymać terminu dostawy wozów. Wreszcie nadszedł dzień, gdy obydwie tramwaje znalazły się na końcu taśmy montażowej. Ostatnie czynności konstrukcyjne, konieczny przegląd, potem doszły do głosu pędzle malarzkie i pistolety lakierników. Na tych tramwajach nie może być przecież najmniejszej nawet niewidocznej szramy. Jeszcze kilka dni temu surowe blachy bocznych ścian, dzisiaj lśnią czerwonym kolorem, a chromowane części wozów odbijają blask światła. Szeroka brama fabryki otworzyła się, obydwie nowe tramwaje opuściły miejsce swych narodzin. Zanim pojadą do Polski czeka je jeszcze bardzo surowy egzamin, który ma wykazać, czy wszystkie ręce, które miały przyczynić się do ich powstania, pracowały z należytą troskliwością. Przyszli więc po obydwie wozy fachowcy z praskiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego, aby zabrać je do motolskiej zajezdni dla dokonania przeglądu i przeprowadzenia przepisowej 18-godzinnej jazdy. Taka 18-godzinna jazda to „egzamin maturalny” nowych tramwajów. W czasie bowiem tej 18-godzinnej jazdy próbnej nie śmie powstać najmniejszy nawet defekt. Dnia 21 grudnia o godz. 10:30 dał mistrz motolskiej zajezdni V. Dvornak rozkaz rozpoczęcia „18-godzinówki” obydwu „Polaków”. Cicho, bez szumu, wyjechały wozy na praskie ulice. Motorniczy z uwagą obserwował tablicę rozdzielczą. Cekał, czy czułe aparaty nie wykażą jakiegoś defektu. Mijała godzina za godziną. Tramwaje nie zawiodły. Robotnicy ze smichowskiej „Tatry” mogli być spokojni o wyniki swojej pracy. Kilka minut po czwartej godzinie nad ranem 22 grudnia wjechały oba wozy do motolskiej zajezdni. Swoją maturę zdały naprawdę „na piątkę”. Znowu spoczęły na nich doświadczone oczy fachowców, by jeszcze raz przekonać się, czy wozy nie mają jakichś defektów. Jeszcze tylko mała zmiana przed wysłaniem ich do Polski. Czeskie tramwaje mają drążek do zbierania prądu z sieci, tramwaje zaś w Polsce charakterystyczne pantografy. Jeszcze parę godzin pracy i dwa tramwaje, które niczym nie różniły się od innych praskich wozów, przybierają wygląd „czystej krwi” „Polaków”. Oba tramwaje gdy pokażą się na polskich ulicach, na pewno wzbudzą zasłużone zainteresowanie. Czym na pewno zdobędą serca pasażerów, to swoim eleganckim kształtem i wyglądem.

Mają troje drzwi, z których przednie przeznaczone są do wchodzenia do wozu. Zamykają się do wewnątrz i całe, nawet w dolnej części są oszklone nietłukącymi się szybami. Wszystkie boczne okna są z takiego samego szkła, a szyba przed motorniczym wbudowana jest pod specjalnym kątem, zabezpieczającym przed refleksami z wnętrza tramwaju. Specjalna osłona chroni oczy motorniczego przed blaskiem słonecznym, umożliwiając zwiększenie i tak już dużej szybkości wozu. Doskonale rozwiązana została sprawa ogrzewania wozu zimą. Ciągłe pracujący wentylator wciąga powietrze przez boczne żaluzje i włacza je do motoru gdzie ulega ono ogrzaniu, po czym krąży wewnątrz tramwaju, będąc pod stałą kontrolą motorniczego. Na przełomie minionego i bieżącego roku oba tramwaje podjęły długą podróż do Warszawy. Towarzyszy im pozdrowienie motorniczego motolskiej zajezdni Fr. Szveca, który na tramwaju tego typu jeździ dłużej niż rok i dlatego z całym przekonaniem mógł powiedzieć: „Jestem zupełnie spokojny o nowy typ tramwaju, który zacznie jeździć po ulicach polskich miast. Wierzę, że i wy będziecie z naszych tramwajów zadowoleni i życzę Wam, aby te czeskie wozy dały Wam dużo pożytku i radości”.

12.01: już dziś uruchomiony zostanie odcinek trakcji elektrycznej Gdynia – Chylonia. O godz. 18 ruszy pierwszy pociąg, a jutro rozpocznie się normalny ruch pasażerski. Zdjęcie przedstawia pierwszy pociąg elektryczny nowej trasy Gdynia Chylonia – Gdańsk Gł.



13.01: nie było jakiejś szczególnej „pompy”, ani przecinania symbolicznej wstęgi. Całkiem zwyczajnie grupa warszawskich i gdańskich ekspertów i zaproszonych gości wsiadła wczoraj w południe do specjalnego pociągu elektrycznego i wyjechała nim na próbną jazdę trasą Gdynia – Chylonia. Były natomiast tłumy pasażerów na gdyńskim dworcu, żywo zainteresowanych próbną jazdą i rozradowanych przyjemnymi konsekwencjami tej ważnej inwestycji. Trzeba tu wyjaśnić, że niechcąc „przyspieszyliśmy” całą sprawę, podając, że normalny ruch pasażerski rozpocznie się już dzisiaj, będzie to jednak możliwe dopiero od najbliższej niedzieli. Z okien elektrowozowni wielu pracowników serdecznie pozdrawiało pierwszy oficjalny pociąg – bo i oni przecież mają swój wkład w budowę tej linii – zaś gorące okrzyki dziatwy i dorosłych „niech żyje!” przyjęły pierwszy skład w Chylonii. W gorących słowach w imieniu mieszkańców Chylonii podziękował pracownikom PRK 12 i PKRE „za styczniowy podarunek” nauczyciel Władysław Pełka. Od serca podjęli wszyscy jego serdeczny okrzyk „Niech żyją budowniczy naszej kolei elektrycznej!” Jest za co dziękować. Kierownik robót torowych z PRK 12 Chylonia Feliks Sawa oraz majstrowie Władysław Treder i Stanisław Kłos opowiadali mi taką ciekawostkę: do nasypów pod tory nowej linii użyto ponad 65 tys. m sześć. ziemi, dowożonej z różnych, odległych niekiedy o 100 km miejscowości! Bo przecież nie można sobie wyobrazić, aby taką masę ziemi wybrano z okolic trójmiasta. Trudność jednak nie polegała na opróżnianiu 6 tysięcy wagonów z ziemią i na umiejętnym manewrowaniu kilkudziesięciowagonowymi składami pociągów, czy na przystosowaniu stacji Chylonia do jej nowych zadań. Rzecz polegała na tym, że wszystkie roboty odbywały się „pod ruchem”, tzn. przy normalnym ruchu dziesiątków pociągów dziennie, pośpiesznych, osobowych i towarowych. I tylko w krótkim czasie pomiędzy jednym a drugim pociągiem można było wprowadzać i wyładowywać transporty z ziemią. Były kłopoty i ze zdobyciem potrzebnej liczby wagonów, bo przecież w kolejowym węźle portowego miasta ruch jest bardzo duży, szczególnie w okresie jesiennych przewozów. Nie jedną więc noc i niedzielę przepracowały brygady Piepiórki, Kwidzyńskiego, Zamiejskiego, Jarczaka, Kwiecińskiego. Nie ustępowały im i brygady kobiece Marty Knapik i Jadwigi Szreder. Wielu też budowniczych nowego odcinka otrzymało na Nowy Rok odznaki przodowników pracy. Dosłownie „na pięty” torowcom następowały – pod kierunkiem Adama Dzierżanowskiego – brygady Przedsiębiorstwa Kolejowych Robót Elektryfikacyjnych. Brygadam fundamentowo-słupowym przewodził kierownik Kazimierz Dydyńko, wyróżnił się brygadzista Jan Budner. Spośród brygad montażowo-sięciowych wymienimy chociażby brygadzistę Sakowskiego i monterów Rowickiego, Pełkę czy Lewandowskiego. I ich robota nie była łatwa: trudno jest instalować słupy w nowym nasypie, nie lżej było z dowozem materiałów z Warszawy (bo tam tylko jest jedyna w kraju baza z tego rodzaju sprzętem). A że pracowali solidnie – i co niemniej ważne: bez żadnego wypadku – świadczy fakt, że

tylko nieistotne dla przyszłego ruchu pasażerskiego usterki mogła zanotować wymagająca komisja ekspertów, odbierająca budowę. Lecz to nie koniec: budowniczy tego odcinka linii mają ambicję, aby jeszcze w tym roku doprowadzić trakcję elektryczną do Redy, a później do Wejherowa. Na razie elektryczne będą biegły tymi samymi torami na przemian z pociągami parowymi, dopiero bowiem po dojściu do Wejherowa będzie można wycofać sporo parowych pociągów podmiejskich (dalekobieżne bowiem na tej linii pozostaną).

14.01: w związku z przedłużeniem od dnia 15 bm. biegu pociągów elektrycznych do Gdyni Chylonii, bilety miesięczne pracownicze, szkolne i ogólnodostępne na styczeń 1956 r. wydane od lub do stacji Gdynia Osobowa, wyjątkowo uprawniają również do przejazdów od lub do nowego przystanku Gdynia Stocznia (bez dopłaty).

15.01: uruchomiono rozkładowy ruch pociągów elektrycznych na odcinku Gdynia Osobowa – Gdynia Chylonia.

21.01: szalejący na Wybrzeżu sztorm przyczynił również mnóstwo kłopotów komunikacji miejskiej i straży pożarnej, która interweniowała w usuwaniu przeszkód na torach tramwajowych i liniach trolejbusowych. W Gdyni na trasie ulica Witomińska – wiadukt przy ul. Czolgistów potężne drzewo wskutek upadku zerwało sieć trolejbusową linii 22. Na trasie linii 24 w pobliżu drugiego wiaduktu również drzewo, obalone przez wichurę, zerwało sieć trolejbusową. Na linii tramwajowej nr 10 w Gdańsku potężne drzewo zważyło się na sieć elektryczną. Na trasie linii 8 drzewo upadło na sieć tramwajową. W usunięciu przeszkody pomogło wojsko. Na linii nr 5 drzewo przewróciło się na słup tramwajowy, jednak tutaj przerwy w komunikacji nie było. Na trasie linii 116 i 110 drzewo zatarasowało drogę. Przy Al. Rokossowskiego stara lipa zatarasowała tory. W usunięciu drzewa pomogła straż pożarna.

23.01: ul. Długa zamknięta dla ruchu kołowego. (P)

24-28.01: w związku z wymianą sieci tramwajowej na linii 2, w dniach 24, 25, 26, 27, 28 bm. w godzinach od 21:30 do 4:30 będzie wstrzymany ruch tramwajowy od zajezdni we Wrzeszczu do pętli w Sopocie. W miejsce tramwajów uruchomione zostaną autobusy, których trasa od zajezdni z Wrzeszcza przebiegać będzie ulicami: Wita Stwosza, M. Nowotki, Polanki, Derdowskiego, Wita Stwosza, Obrońców Westerplatte, Grunwaldzką, Stalina do Sopotu pętli i z powrotem tymi samymi ulicami. Autobusy zatrzymywać się będą obok przystanków tramwajowych.

27-28.01: w związku z wymianą sieci trakcyjnej na odcinku Wrzeszcz (Szymanowskiego) – Oliwa (pętla) w dniach 27 i 28 bm. od godz. 8 do 15 będzie zmniejszona częstotliwość kursowania wozów tramwajowych linii „2”. Mogą też powstać pewne zaburzenia w regularności ruchu. W pozostałych godzinach ruch normalny.

30.01: fala mrozu na Wybrzeżu paraliżuje komunikację, Gdynia -22°C, Gdańsk -23°C, Elbląg -27°C,

30.01-1.02: w związku z wymianą sieci trakcyjnej na odcinku Wrzeszcz (Szymanowskiego) – Oliwa (pętla) w dniach 30, 31 bm. i 1 lutego od godz. 8 do 15 będzie zmniejszona częstotliwość kursowania wozów tramwajowych linii „2”. Mogą też powstać pewne zaburzenia w regularności ruchu. W pozostałych godzinach ruch normalny.

3.02: wszystkich posiadaczy kart wstępu na Bal Prasy powiadamia się, że dzięki uprzejmości Dyrekcji WPK GG, w sobotę będą kursować dodatkowe autobusy do Grand Hotelu w Sopocie, według poniższego rozkładu: Odjazd z Gdańska do Grand Hotelu: Gdańsk Dworzec 21:15, Wrzeszcz Rutkowskiego 21:27, Oliwa 21:35. Następne autobusy co godzinę. Ostatni autobus z Gdańska do Grand Hotelu odejdzie sprzed dworca w Gdańsku o godz. 0:15. Odjazd z Gdyni do Grand Hotelu: Plac Konstytucji 21:15, Prezydium MRN 21:20, Garaże Orłowo 21:24, Orłowo 21:27. Następne autobusy co godzinę. Ostatni autobus z Gdyni do Grand Hotelu odejdzie z Placu Konstytucji w Gdyni o godzinie 0:15. Odjazd z Grand Hotelu do Gdańska: Grand Hotel 21:45, Oliwa 21:53, Wrzeszcz Rutkowskiego 22:01. Następne autobusy co godzinę. Ostatni autobus z Grand Hotelu do Gdańska odejdzie o godz. 0:15. Odjazd z Grand Hotelu do Gdyni: Grand Hotel 21:45, Orłowo 21:57, Garaże Orłowo 22:00, Prez. MRN 22:04. Następne autobusy co godzinę. Ostatni autobus z Grand Hotelu do Gdyni odejdzie o godz. 0:15. Odjazd autobusów po balu: Z Grand Hotelu do Gdańska: godz. 3:00 – 1 autobus, godz. 4:00 – 1 autobus, godz. 5:00 – 2 autobusy. Z Grand Hotelu do Gdyni: godz. 3:00 – 1 autobus, godz. 4:00 – 1 autobus, godz. 5:00 – 2 autobusy.

12.02: ostatnio opiniowany był w Wojewódzkim Zarządzie Architektoniczno-Budowlanym projekt wstępny mostu na Motławie wraz z projektem otoczenia i tzw. małą architekturą. Będzie to most o długości 74 m, szerokości 28,4 m, tak że pomieści dwustronną jezdnię o nawierzchni asfaltowej z wydzielonym torowiskiem tramwajowym i chodnikami po obu stronach. Most ten i następny projektowany łączyć będą ul. Podwałe Przedmiejskie z Wyspą Spichrzów i dzielnicą Dolnego Gdańska. Arteria ta przejmie ruch tranzytowy między Gdynią a Elblągiem. Dzięki zastosowaniu do budowy mostu betonu sprężonego, uda się przekroczyć Motławę jednym przęsłem, opartym

na skrajnych przyczółkach, bez filarów wewnętrznych, co umożliwi swobodny przejazd barkom i łodziom towarowym. Nowoczesna technika projektowania mostów, związana z rozwojem i rozmachem budownictwa socjalistycznego w Polsce, narzuciła konieczność stosowania nowych i śmiałych konstrukcji zarówno w koncepcji, jak i technice wykonawczej przy jednoczesnym przestrzeganiu postulatów i jak największej oszczędności materiałów zwłaszcza deficytowych oraz stosowaniu prefabrykatów. Stało się to bodźcem dla rozwoju u nas zastosowania betonu sprężonego, tj. strunobetonu i kablobetonu. Omawiany most będzie wykonany z kablobetonu. Technika wykonania kablobetonu polega na wykonaniu betonu o wysokiej wytrzymałości, w tym wypadku zastosowano beton o wytrzymałości 400 kg na cm. kw. i wywołaniu stanu ściskania przy pomocy lin ze stali o wysokiej wytrzymałości (16.000 kg) na cm. kw. Most ten złożony będzie z prefabrykowanych belek kablo-betonowych, wszystkie elementy będą całkowicie wykonane i sprężone na budowie, a montaż prefabrykatów odbędzie się bez rusztowań i deskowań stosowanych w tradycyjnym budownictwie żelbetowym. Pierwsze większe mosty drogowe miejskie, wykonane w Bydgoszczy w latach 1953-54, potwierdziły zalety kablobetonu i dały duże oszczędności materiałowe w stali, betonie oraz drewnie, przeznaczonym na rusztowania i szalowania. Całkowitą dokumentację techniczną opracowuje zespół pracowni mostowej – Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku. Przybliżony koszt wykonania tej inwestycji wyniesie ok. 5.000.000 zł. Rozpoczęcie robót przy palowaniu ma nastąpić w marcu br. przez Zjednoczenie Robót Wiertniczych i Fundamentowych z Zabrze, konstrukcję mostową będzie wykonywać Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych. Wykonanie tej inwestycji umożliwi przeniesienie linii tramwajowej z ul. Długiej i Długiego Targu na zaprojektowaną na nowo ul. Podwale Przedmiejskie oraz likwidację sieci i słupów wytraconych z pionu, świadczących o nieładzie na ul. Długiej, niezależnie od dokonanej zabudowy oraz fasad pięknie wykonanych przez Dyрекcję Budowy Osiedli Robotniczych i przedsiębiorstwa wykonawcze. W końcu będzie można przystąpić do ostatecznej przebudowy nawierzchni drogowej i chodników na ul. Długiej i Dł. Targu i ostatecznego uporządkowania tzw. „Salonu Gdańskiego”. Życzymy więc Wojewódzkiemu Zarządowi Przedsiębiorstw i Urzędów Komunalnych w Gdańsku – jako inwestorowi – powodzenia w przygotowaniu dokumentacji technicznej i uzyskaniu potrzebnych kredytów na całkowite wykonanie omawianych inwestycji.

2.03: po raz pierwszy w naszym kraju na ulicach Gdańska ukaże się w początkach kwietnia tramwaj-bar. Jest to innowacja WPK GG, która umożliwi pracownikom WPK GG nabywanie po niskich cenach śniadań i kolacji. Tramwaj-bar, wyposażony w kuchnię i potrzebne urządzenia, wydawać będzie posiłki w zajeżdżniach i w punktach obejmowania pracy przez zmiany. Przeznaczony w pierwszym rzędzie dla pracowników WPK GG, tramwajowy bar będzie jednak w sezonie letnim udostępniony również dla szerszej publiczności. Zajeżdżać będzie na krańcowe przystanki przy plażach, na place zebrania i zabaw ludowych oraz imprez artystycznych. Obsługa baru spoczywać będzie w rękach GZG z Wrzeszcza, które ściśle współpracują z projektantami i wykonawcami urzędów tego niezwykłego tramwaju.

12.03: zmarł I Sekretarz Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej Bolesław Bierut.

13.03: przystanek linii 3 „Stocznia Północna” zostaje przeniesiony o 100 m w kierunku Gdańska. (P)

16.03: stały przystanek tramwajowy linii 2 przy Bażyńskiego zostaje zmieniony na warunkowy, zaś przystanek linii 5 przy ul. Danusi będzie skasowany. (P)

22-23.03: Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że w związku z wymianą sieci trakcyjnej na odcinku Wrzeszcz Szymanowskiego – Oliwa pętla w dniach 22 i 23 bm. od godz. 8 do 15 będzie zmniejszona częstotliwość kursowania tramwajów linii „2” oraz, że na tym odcinku mogą się zdarzyć pewne zaburzenia w regularności ruchu. Na pozostałych odcinkach ruch normalny.

24.03: Dyrekcja WPK GG komunikuje, że z dniem 24 bm. uruchamia się nową linię autobusową nr 117 z Gdyni do Starego Oksywia, której trasa przebiegać będzie od placu Kaszubskiego przez plac Konstytucji, wiadukt I, wiadukt II, Stację Pomp do placu przy kościele na Starym Oksywiu.



31.03-2.04: Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że tramwaje, trolejbusy i autobusy w dniu 31 bm. (sobota) będą kursowały według normalnego rozkładu, a w dniach 1 i 2 kwietnia (niedziela i poniedziałek) według rozkładu świątecznego z uwzględnieniem niezbędnych potrzeb ludności.

2.04: przywraca się funkcjonowanie linii 113 z oliwskiego dworca do ZOO. Autobusy kursować będą we wszystkie niedziele w godz.10-16 co 30 min.

14.04: ustanawia się przystanki warunkowe przy ul. Grunwaldzkiej (110 i 116) w kierunku Gdańska u wylotu Słowackiego oraz w kierunku Brentowa przy ul. Kościuszki. (P)

15.04: horoskopy „tubylców” o pięknym, upalnym lecie, które w tym roku ma nawiedzić Wybrzeże, nie wydają się nam bliskie prawdy. Jeszcze jest zimno i wcale niewiosennie. Ale jakie by to lato nie było, trzeba się do niego przygotować. „Zaplanowała” już sezon letni i dyrekcja WPK GG. Naczelnny dyrektor przedsiębiorstwa ob. Czachorowski odsłonił nam wszystkie „tajemnice” letnich przygotowań. Przede wszystkim projektuje się przyspieszenie średniej szybkości jazdy tramwajów. Częstotliwość „8” zwiększy się już od 1 maja z chwilą uruchomienia nowej pętli tramwajowej przy Lotnisku. Duże znaczenie dla pracowników Stoczni Gdańskiej, mieszkających przy ul. Kartuskiej, będzie miało połączenie linii „10” z linią „3”. Przydział kredytów na wykonanie połączenia przyrzekł z inwestycji pozalimitowej ob. Lazarowicz, kier. Wydziału Gospodarki Komunalnej Prez. WRN. WPK GG otrzymało już 3 nowe wozy przyczepne, a jeszcze w tym roku mają nadejść 4 wozy silnikowe. W II kwartale br. przewidziana jest również dostawa 5 autobusów „Star”. Tabor WPK GG wzmocni też 8 wozów silnikowych, które są jeszcze w remoncie. Przeprowadzany kapitalny remont przemieni stare graty w nowe wozy, o silniejszej mocy. W małej budce na rogu ul. Grunwaldzkiej i Szymanowskiego znajduje się punkt kontrolny, tzw. dyspeczerski, zaopatrzone w aparat – automat rejestrujący przejazdy wozów. Aparat ten zbudowano wg pomysłu jednego z pracowników WPK GG. Nad aparatem czuwa specjalny instruktor, mający do dyspozycji własny środek lokomocji, co umożliwi mu szybkie zbadanie wszelkich zakłóceń w ruchu. Licząc się z napływem turystów i wczasowiczów WPK GG wraz z Politechniką Gdańską opracowuje ciekawą innowację. Będą nią pociągi tramwajowe, przewidziane na trasach wiodących na plaże trójmiasta. Planuje się je w składzie kilkuwagonowym. Będą to sprzężone wozy tramwajowe z zabezpieczeniami sprężynowymi między wagonami. W Gdańsku na Targu Węglowym WPK GG zainstaluje aparaturę nadawczą z głośnikiem, przez który informować będzie o ewentualnych zmianach jazdy tramwajów. W ubiegłym sezonie ponad 250 tys. osób dziennie przewoziły tramwaje, autobusy i trolejbusy trójmiasta. W tym roku WPK GG przygotowało się na jeszcze większy napływ wczasowiczów i turystów. Nawet więc najupalniejsze lato nie powinno wprowadzić bałaganu do miejskiej komunikacji Wybrzeża.

21.04: dla uczczenia święta 1 Maja Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia uruchamia z dniem 21 bm. komunikację autobusową do Pruszcza Gdańskiego. Z uwagi na konieczność połączenia przede wszystkim dzielnic podmiejskich autobusy w godzinach rannych kursować będą tylko do Św. Wojciecha. Pierwszy autobus z Gdańska do Pruszcza odjedzie 21.bm. o godz. 15:15 i przybędzie do Św. Wojciecha o godz. 15:35, do Pruszcza o godz. 15:40. Tymczasowy rozkład jazdy zostanie wywieszony na przystanku.

23.04: Dyrekcja WPK GG komunikuje, że z dniem 23 bm. zostaje zlikwidowany ze względu na małą frekwencję autobusowy przystanek warunkowy dla linii 101 „Sopot Kolonia”.

26.04: oddanie do eksploatacji pętli tramwajowej u zbiegu ulic Dzierżyńskiego i Kościuszki. Umożliwiła zawracanie składów bez czasochłonnego przełączania wagonów. (FGAiT)

30.04: przystanek tramwajowy linii 1, 2, 11 w kierunku Oliwy przy ul. Konopnickiej przenosi się na wysokość obecnego przystanku autobusowego przy ul. Waryńskiego. (P)

1.05: z okazji 1 Maja: linie 2, 3, 8, 9, 10 do godziny 9 kursują normalnie, potem: 2 Partyzantów – Oliwa, 3 Nowy Port – Stocznia Północna, 8 Łąkowa – Targ Węglowy, Kliniczna – Lotnisko, 9 Stogi – Targ Węglowy, 10 Siedlce – Gmach sądu, 6 kursuje normalnie do godziny 10, potem na trasie Orunia – Biskupia Górka, 11 kursuje do godziny 9, linie 4, 5 i 7 kursują normalnie, linie 101, 106, 110, 111, 112, 115, 116 kursują normalnie do godziny 9, potem 101 do Partyzantów, 106, 111, 112 do Prezydium WRN, 108 od godziny 10 nie kursuje, 110 i 116 od godziny 8 kursują na trasie Partyzantów – Brentowo, 115 od godziny 9 kursuje na trasie Politechniczna – WRN, 118 od 10 kursuje z Pruszcza do Biskupiej Górki (P)

1.05: Linia 113 funkcjonuje we wszystkie dni tygodnia.

1.05: od 1 maja br. rozpoczął normalne kursy na liniach tramwajowych Gdańska pierwszy tego rodzaju w Polsce bar „Tramwajarz” uruchomiony z inicjatywy WPK GG i Gdańskich Zakładów Gastronomicznych. Bar nasz ma powodzenie – mówi barowa, Maria Adamkiewicz. Zatrzymujemy się na przystankach i zabieramy każdego pasażera, który ma ochotę skosztować po drodze: bigos, serdelki na gorąco lub inne wyroby garnażeryjne, których mamy dosyć szeroki wybór. Korzystając z tramwaju-baru można się napić gorącej herbaty, piwa, limonady lub kefiru. Na dłuższe postoje zatrzymujemy się przy pętlach i na martwych torach. Latem, w sezonie „Tramwajarz” będzie kursował na liniach do Brzeźna, Jelitkowa i na Stogi. Obecnie natomiast codziennie o godz. 5 rano wyjeżdża z zajezdni we Wrzeszczu, obsługując wszystkie linie Gdańska. Kursy kończy o godz. 21:50.



8.05: Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych w Gdańsku podaje do wiadomości że w dn. 8 wznowiony został ruch kołowy przez most pontonowy na Wiśle w Serowie. Przeprawa czynna jest przez całą dobę.

16-26.05: w związku z pracami torowymi na linii elektrycznej od dziś, tj. 16 bm. do 25 bm. pociągi elektryczne Gdańsk Główny – Gdynia Osobowa w godzinach od 7:50 do 13 kursować będą w odstępach 40-minutowych.

23-30.05: w związku z budową pętli tramwajowej w Siedlcach między, ul. Nowolipie i Kościelną (końcowy przystanek linii 10) przejazd przez ul. Kartuską na wysokości tych ulic będzie utrudniony od 23 bm. do 30 bm.

11.06: WPK GG wprowadziło warunkowy przystanek autobusowy dla linii 101 i trolejbusowy dla linii 21 przy Kamiennym Potoku, naprzeciw mostu kolejowego. Przystanki te wprowadzono na okres letni tzn. do 15 września dla wygody pracowników kolejowych, przebywających na wczasach wagonowych w Kamiennym Potoku.

22.06: WPK GG z dniem 22 czerwca wydało zarządzenie honorowania biletów jednorazowych „służbowych”, dotychczas ważnych tylko na linii „101” – również na liniach 110 i 116, lecz wyłącznie na odcinku Gdańsk Prezydium WRN – ul. Szymanowskiego we Wrzeszczu.

29.06: w związku z organizowanymi przez GKKF Żeglarskimi Regatami Pokoju i Przyjaźni na trasie Warszawa – Gdańsk, Rejon Eksploatacji Dróg Publicznych w Gdańsku komunikuje że w dniu 29 bm. między godz. 10:30 a 13 zamknięty zostanie ruch kołowy przez most pontonowy na Wiśle w Serowie na drodze Gdańsk – Elbląg.

22.07: jak informuje dyrekcja WPK GG, z dniem 22 lipca br. zostaje uruchomiona w Gdyni nowa linia autobusowa nr 119, łącząca bezpośrednio z miastem nową dzielnicę mieszkaniową – Wzgórze Nowotki. Mieszkańcy jej otrzymują w ten sposób wygodne połączenie komunikacyjne, na które od dawna czekali. Trasa linii nr 119 przebiegać będzie od pętli przy ul. Celnej w porcie przez plac Kaszubski, ul. Świętojańską, Aleję Zwycięstwa do Wzgórza Nowotki. Z powrotem autobusy kursować będą od Wzgórza Nowotki ulicami Redłowską, Dzierżyńskiego, Czołgistów, Krasickiego, I Armii Wojska Polskiego, Świętojańską, przez pl. Kaszubski do ul. Celnej. Autobusy kursować będą co godzinę. W okresie największego nasilenia ruchu na trasie – w odstępach 20-minutowych. Linia nr 119 posiadać będzie dwa odcinki strefowe: I odcinek ul. Celna – Plac Kaszubski; II Plac

Kaszubski – Wzgórze Nowotki (ul. Róży Luksemburg). W związku z uruchomieniem nowej linii przejazd autobusami linii nr 101 na odcinku pl. Konstytucji – garaże, za opłatą 75 groszy, zostaje zniesiony. Na nowouruchomionej linii kursować będą autobusy produkcji krajowej typu „Star”.



1.08: Dyrekcja WPK GG uzyskała zgodę Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej na likwidację z dniem 1.01.1958 strefy komunikacyjnej w trakcji tramwajowej przy Teatrze Wybrzeże i w trakcji trolejbusowej Sopot Most.

15.08: Dyrekcja WPK GG postanowiła uwzględnić życzenia amatorów plaży w Brzeźnie i ustanowiła przystanek warunkowy tramwaju nr 5 między przystankiem Brzeźno-plaża a przystankiem „strefa wolnocłowa”.

28.08: na ostatniej konferencji prasowej w DOKP w Gdańsku, m. in. wiele uwagi poświęcono elektryfikacji węzła gdańskiego. Otóż w założeniu było zelektryfikowanie linii od Pruszcza Gd. do Wejherowa. Do tej pory zelektryfikowano już odcinek Gdańsk – Chylonia. Do Wejherowa linia elektryczna zostanie doprowadzona dopiero na początku 1958 roku. Dlaczego tak późno? Wyjaśnił nam to naczelny inżynier trakcji elektrycznej Rejment. Linia elektryczna Gdańsk – Chylonia była budowana fazami, tzn. najpierw z Gdańska do Sopotu, później do Gdyni itd. W budowie odcinka Gdynia Chylonia – Wejherowo nie przewiduje się pośrednich faz, gdyż za kosztowne byłoby budowanie stacji końcowej, np. Redy, tylko na krótki okres. Zapadła więc decyzja, aby odcinek Chylonia – Wejherowo budować od razu w całości. Według tego planu pociągiem elektrycznym będziemy mogli pojechać do Wejherowa dopiero na początku 1958 roku. Bardziej skomplikowana jest sprawa z odcinkiem Gdańsk – Pruszcz. Cały odcinek Wejherowo – Pruszcz zaplanowano jako linię pod napięciem 8 tys. volt. Tutaj właśnie zaczyna się cała historia. W 5-latce cały węzeł śląski ma być zelektryfikowany, ponieważ zużywa on najwięcej węgla. W następnej zaś 5-latce projektowana jest linia elektryczna Stalinogród – Gdańsk. Ma to bardzo poważny wpływ na realizację odcinka Pruszcz – Gdańsk. Projektowana dalekobieżna linia elektryczna Stalinogród – Gdańsk ma przebiegać właśnie przez Pruszcz. Linia dalekobieżna ma być pod napięciem 3 tys. volt, zaś odcinek Gdańsk – Pruszcz miał mieć 800 volt. Wyłania się więc kwestia jak tę sprawę rozwiązać, czy zbudować linię do Pruszcza pod napięciem 8 tys. volt na wydzielonych torach, co pociągnęłoby za sobą duże koszty inwestycyjne, czy też, co jest prawdopodobniejsze linię napięciem 8 tys. volt doprowadzić tylko do Oruni, zaś od Oruni do Pruszcza linią 3 tys. volt. Przy realizacji linii elektrycznej z Gdańska do Pruszcza są jeszcze inne trudności, mianowicie trzeba rozwiązać problem krzyżowania trakcji elektrycznej z parową na różnych poziomach i wykonać system stałych mostów drogowych. WKPG chce, aby na pewnej długości na terenie Gdańska na wykopie dla torów trakcji elektrycznej do Pruszcza dać płytę tak, aby tory zostały zakryte. Jak ostatecznie rozwiązany zostanie problem odcinka Gdańsk – Pruszcz nie zostało jeszcze ostatecznie postanowione. Zakończenie prac nad budową linii elektrycznej do Pruszcza nastąpi dopiero w 1960 roku. Mogłoby nastąpić to szybciej jedynie wówczas, gdyby projektowaną dalekobieżną linię elektryczną Stalinogród – Gdańsk rozpoczęto budować jednocześnie z dwóch stron, tzn. od strony Śląska i Wybrzeża. Jak ostatecznie będzie dowiemy się w niedługim czasie.

1.09: pacjenci Szpitala Miejskiego w Gdyni skarżyli się od dawna na hałas, czyniony przez autobusy linii 117 i 109. W związku z tym WPK GG od 1 września przenosi przystanek autobusowy dla wymienionych autobusów, znajdujący się pod budynkiem szpitala, na ulicę Starowiejską obok kaplicy szpitalnej (w odległości 10 m za przystankiem linii 101).

1.09: na życzenie mieszkańców Wzgórza Nowotki w Gdyni z dniem 1.01.1958 zmienia się trasę kursowania autobusów linii 119. „119” obecnie będzie kursować od końcowego przystanku przy ul. Dzierżyńskiego do ul. Czołgistów, po czym ulicą Czołgistów do Świętojańskiej. W ten sposób uzyska się większą częstotliwość kursów autobusów (w godzinach wzmożonego ruchu co 20 minut, potem co 40 minut, a nie jak dotychczas co godzinę). Jednocześnie mieszkańcom Wzgórza Nowotki, zamieszkującym w odległości ponad 800 m. od pozostałych środków komunikacyjnych, będą udostępnione bilety abonamentowe.

1.09: kasuje się przystanek warunkowy dla linii 101 przy pętli tramwajowej w Sopocie. (P)

8.09: dla wygody publiczności wracającej z Gdyni z przedstawienia komedii „Filomena Marturano”, kolejki elektryczne będą kursowały do Gdańska od godz. 22 do 22:30 co 10 minut, zaś **na przystanku autobusowym przy ul. 22 Lipca w Gdyni duży autobus będzie oczekiwał o godz. 22.**

15.09: mieszkańcy Gdyni, którzy korzystają z komunikacji koleją elektryczną, od kilku dni już przyglądają się z zainteresowaniem wykopom, prowadzonym na południe od dworca pomiędzy torami a ul. Dworcową. Są to roboty ziemne – przygotowywanie pod fundamenty dworca podmiejskiego kolei elektrycznej wykonywane przez PRK 12. Wykopy na powierzchni ok. 40 na 30 m, a głębokości przeszło 3 m wykonuje się mechanicznie przy pomocy koparki. W tym roku zostaną skończono roboty ziemne, staną fundamenty i mury budynku do parteru włącznie, oczywiście, w stanie surowym. Wewnątrz dworca, którego ukończenie jest jeszcze kwestią dalekiej przyszłości, przewidziane są oprócz kas biletowych i poczekalni świetlica, sala kinowa, sala dla młodzieży, kawiarnia. Budynek ten będzie miał połączenie z dworcem głównym.

16.09: kłopoty komunikacyjne milionowej Warszawy błędną wobec nędzy komunikacji miejskiej w półmilionowym trójmieście. Gdy bowiem stolica miała na 1.1.1955 r. 1180 jednostek taborowych, przeważnie nowych, to w tym samym czasie Woj. Przeds. Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia rozporządzało tylko 288 jednostkami różnych typów i w 69 proc. nie nadającymi się do dalszego użytku (zamiast 580). Najjaskrawiej zaznaczał się na Wybrzeżu niedobór w taborze autobusowym: 49 wozów (wiele z nich po kilkakrotnym remoncie kapitalnym) musi obsłużyć 19 linii (w Warszawie 350 nowych, dużych Chaussonów przypada na 33 linie). Dlatego podczas silnego ruchu rano i po południu autobusy warszawskie kursują średnio co 5 minut, trójmiejskie co 40. Na wielu liniach, łączących ze śródmieściem przedmieścia robotnicze Gdańska czy Gdyni jak Pleniewo, Suchonino, Wisłoujście, Demptowo, Witomino, Babie Doły oddalone o kilka km od najbliższej stacji kolejowej autobus jest jedynym środkiem szybszej komunikacji, gdy zaś wozy kursują nieraz co 60, 80 minut i często się psują, komunikacja autobusowa staje się fikcją. Winę tego nieznośnego stanu przypisać należy nadmiernej centralizacji. PKPG i Min. Gospodarki Komunalnej, stoją bowiem na mylnym stanowisku że po wybudowaniu kolei elektrycznej Gdańsk – Gdynia, trójmiasto zaspokoiło całkowicie swe potrzeby w zakresie komunikacji miejskiej. Dlatego WPK GG nie otrzymuje kredytów na żadne większe inwestycje, mimo że prócz wymienionych przedmieść robotniczych o jakiej takiej łączności z centrum, cały szereg innych osiedli robotniczych na peryferiach jak Łostowice, Piecki, Olszynki, znaczna część Oruni (za torami), W. Kack nie ma właściwie żadnej dogodnej i szybkiej komunikacji ze śródmieściem, podobnie jak znaczna część Sopotu. Dzięki niesłuchaniu ofiarnej, wprost bohaterskiej pracy załogi i kierownictwa, WPK GG przynosi od kilku lat znaczny zysk średnio około 2,6 mln zł rocznie, który należałoby właśnie użyć na inwestycje. Przedsiębiorstwo planuje je na dużą skalę, jednakże władze centralne nie ustosunkowały się dotąd do tych projektów, a kredyty w planie pięcioletnim albo nie przewidują wcale tych inwestycji lub jedynie w stopniu minimalnym. Brak mieszkań w trójmieście i związane z tym „wędrówki”, coraz szybsza i intensywniejsza odbudowa starych i budowa nowych dzielnic (gdzie nie planowano i gdzie nie realizuje się arterii komunikacyjnych) oraz szybki wzrost zatrudnienia w wielu zakładach przemysłowych (zwłaszcza stoczniach) spowodował ogromne zwiększenie się ruchu miejskiego, WPK GG zaś mając skrupowane ręce nie może mimo największych wysiłków i ofiar zapewnić regularnej komunikacji (stary, zużyty i zbyt szczupły tabor), jeżeli nie poczyni się natychmiast wielkich inwestycji, zwłaszcza w dziedzinie taboru. Aby jako tako ulepszyć i usprawnić komunikację miejską, WPK GG (gdyby mu dano wolną rękę) projektuje budowę 9-10 linii tramwajowych, m. in. do b. zaniedbanej dzielnicy robotniczej Olszynki i do Zoo w Oliwie, 8 nowych linii trolejbusowych (przeważnie w Gdyni), z których jedna ma usprawnić łączność z portem gdyńskim. Stan bowiem starych, zdezelowanych autobusów, kursujących do portu w najlepszym razie co 30 minut, ich wygląd i częstotliwość ruchu na pewno nie zachwyci ani nas ani naszych gości przyjeżdżających do Gdyni. (Przed wojną łączyły port z Gdynią dwie linie, a wozy kursowały co 10 min). Nowe linie trolejbusowe połączyłyby ściślej z centrum Gdyni przedmieścia robotnicze, bardzo dotąd upośledzone pod względem komunikacyjnym (Witomino, W. Kack, Demptowo). Jedna linia trolejbusowa mogłaby zapewnić dobrą komunikację peryferiom Sopotu. 5-6 nowych linii autobusowych zapewniłoby łączność odciętym dotąd od centrum przedmieściami Gdańska (Łostowice, Piecki, Olszynki, Orunia). Z innych inwestycji WPK GG zamierzaloby uruchomić telefony trasowe (jak na G. Śląsku), rozbudować zajezdnie w Gdyni Orłowiu i N. Porcie, sprowadzić wozy techniczne, zwłaszcza dźwigowy, nadto planowałoby duże inwestycje socjalno-bytowe. Za najpilniejsze potrzeby należałoby uznać sprowadzenie 100 jednostek taborowych, budowę 2-3 linii tramwajowych, 3 trolejbusowych i uruchomienie 2 linii autobusowych. W tych dniach weszły do eksploatacji cztery nowe wozy tramwajowe wykonane przez Konstal w Chorzowie. Obecnie WPK GG

i posiada około 15 proc. nowych wozów silnikowych, jest to jednak jeszcze wysoce niedostateczny stan, jeżeli się zważy, że pozostałe wozy silnikowe to „staruszki” liczące 50 i więcej lat.

17.09: w związku z prowadzeniem robót torowych na linii zelektryfikowanej Gdańsk Główny – Gdynia Chylonia, począwszy od dnia 17 września br. przez przeciąg około 10 dni roboczych pociągi elektryczne odchodzące z Gdańska Głównego od godz. 7:50, a z Gdyni Chylonii od godz. 7:40 do godz. 13, a w sobotę do godziny 12 kursować będą w odstępach 40-minutowych.

20.09: w związku z rozpoczęciem budowy nowej linii tramwajowej w arterii wylotowej w kierunku Elbląga Wydz. Torów przy dyrekcji WPK GG zawiadamia, że ulica Podwałe Przedmiejskie zostaje aż do odwołania zamknięta dla ruchu kołowego na odcinku od ul. Kładki do Motławy.

30.09: 30 bm. ulega zmianie rozkład jazdy autobusów PKS. Nie będą kursować autobusy na linii Karwia – Puck oraz Gdańsk – Przejazdów – Krynica Morska. Ponadto zlikwidowano przejazd autobusów PKS z Orłowa do Gdyni, a autobusy kursujące z Gdańska przez Orłowo do Chwaszczyna, Kartuz, Wejherowa będą skręcały wprost z Orłowa do Chwaszczyna, pomijając Gdynię. Na linii Elbląg – Nowy Dwór wprowadza się dodatkowe dwa kursy autobusów codziennie.

1.10: z dniem 1.X.br. przestaną kursować autobusy na linii 101 Gdańsk – Gdynia sprzed Prez. WRN o godz. 21:30 i 22:30 oraz z Gdyni o godz. 22:30 i 23:30. Na linii 116 (Brętowo) w dzień powszedni będą kursowały dwa autobusy. Częstotliwość kursowania autobusów łącznie z linią 110 na wspólnym odcinku trasy od Prez. WRN do przystanku „Tuczarnia” w Brętowie wyniesie co 25 minut. W święta autobusy będą kursowały tak jak dotychczas co 40 minut. Na linii 118 Gdańsk – Pruszcz w dzień powszedni w godz. 8:30-13:00 i 17:00-23:00 tj. w godzinach zmniejszonego nasilenia ruchu będą kursowały 2 autobusy co 20 minut. Jednocześnie na linii 104 i 119 będzie ustawiony przystanek stały na ul. Chrzanowskiego róg Mostowej, a przystanki stałe przy Cukroporcie i „na żądanie” przy „Społem” będą połączone w jeden przystanek stały. Ponadto częściowo zmieniła się również trasa autobusów linii 119, z tym, że autobusy jadące w kierunku Portu będą dojeżdżały do Domu Marynarza a więc dalej niż dotychczas.

9.10: z powodu wymiany torów na ul. Jedności Robotniczej w Gdańsku, w ciągu około 20 dni będzie utrudniony przejazd na odcinku od ul. 1 Maja do Biskupiej Górki. Prace przy wymianie torów rozpoczynają się 9 bm.

10.10: z dniem 10 bm. autobusy nr 112 będą kursowały na linii Gdańsk – Sobieszewo, a nr 120 na trasie Pl. 1 Maja – Rudniki. Pierwszy autobus do Sobieszewa będzie odjeżdżał z Gdańska o godz. 5:25, następny co 40 minut, ostatni o godz. 22:40. Z Sobieszewa pierwszy autobus odejdzie o godz. 6, następne co 40 minut, ostatni o godz. 23:15. Na linii 120 z Gdańska do Rudnik pierwszy autobus odjeżdżać będzie o godz. 4:45, następne co 40 minut, ostatni o godz. 22:20, z Rudnik do Gdańska pierwszy o godz. 5:10, następne co 40 minut, ostatni o godz. 22:35. Na wspólnym odcinku trasy pl. 1 Maja – Rudniki autobusy linii 112 i 120 kursować będą co 20 minut.

21.10: Władysław Gomułka I sekretarzem KC PZPR,

21.10: Dyrekcja WPK GG podaje do wiadomości, że w celu usprawnienia komunikacji z dniem 21 bm. przedłużyła trasę kursowania autobusów nr 119 z Portu do Placu Konstytucji w Gdyni. Na linii tej w godzinach rannych autobusy będą kursowały z częstotliwością co 12 minut, w godzinach popołudniowych co 15 minut, a w godzinach zmniejszonego ruchu oraz w dniach świątecznych co 30 minut. Autobusy linii 104 będą kursowały tylko w dni powszednie w godzinach zmniejszonego ruchu co 30 minut na dotychczasowej trasie.



26.10: w związku z budową nowej linii tramwajowej na ul. Podwałe Przedmiejskie w Gdańsku, Dyrekcja Woj. Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego Gdańsk-Gdynia (Wydz. Torów) podaje do wiadomości, że przejazd przez ul. Kładki przy zbiegu z ul. Podwałe Przedmiejskie będzie dla ruchu kołowego utrudniony z powodu częściowego zerwania nawierzchni i budowy nasypu.

30.10: Miejska Rada Narodowa w Sopocie, zgodnie z wolą mieszkańców, zmieniła nazwę ulicy Stalina na 20 Października.

2.11: sytuacja gospodarcza w bazie nr 2 WPK GG w Orłowie stale się pogarsza. Stan techniczny taboru komunikacji miejskiej wywołuje obawy, że z chwilą gdy spadnie śnieg i zaczną się mrozy, nastąpi katastrofa. Kierownictwo bazy nie czyni nic, by przygotować tabor na okres zimowy. Na przykład: wycieraczki szybowe w przeważającej części wozów są nieczynne, a o ile są, to nie wycierają szyb należycie, nie zainstalowano do tej pory grzejników w wozach, nie spuszczone wody w zbiornikach powietrznych, co przy najmniejszych mrozach spowoduje zamarznięcie hamulców. Nie zaopatrzone autobusów i trolejbusów w skrzynie z piaskiem i łopaty, co umożliwiłoby w razie gołoledzi ruszanie wozu na śliskich miejscach jezdni. Jednym słowem można stwierdzić, że istniejąca komisja do spraw przygotowania wozów na zimę w gdyńskiej bazie WPK GG śpi. Sytuacją w bazie również nie przejmują się referent do spraw BHP. Wozy są przewiewne, nie uszczelniono drzwi obok miejsca kierowcy, nie wyremontowano ani nie wyczyszczono szafek do przechowywania chleba dla obsługi wozów. Kawę konduktorom i kierowcom dostarcza się zbyt późno i to raz dziennie, a obsługa wozów pracuje na 2 zmiany od godz. 4:30 rano do godz. 23:30 w nocy. Kawa więc stoi przez całą dobę i o godz. 8 wieczorem jest już chłodna. W dodatku na 80 osób znajduje się (słownie jeden) kubek aluminiowy, który przybrał już różne kolory. Brzegi ma czerwone od przyschniętej szminki, dno czarne i brudne. Na miejscu nie ma możliwości wypłukania kubka, bo do tej pory nie zainstalowano tam wody. Konduktorzy mający do czynienia z brudnymi banknotami pragnęliby przed zjedzeniem śniadania umyć sobie ręce. Czas, naprawdę czas, aby jakaś komisja sanitarna zainteresowała się warunkami pracy konduktorów i kierowców z bazy gdyńskiej WPK GG. Szkoda, że pracownicy ruchu WPK GG od szeregu miesięcy nie przeprowadzają żadnej odprawy z kierowcami. Usłyszeliiby, jak załoga coraz głośniejsze domaga się zmiany na kierowniczych stanowiskach gdyńskiej bazy.

2.11: Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że z dniem 2.11.br. zostanie przesunięty przystanek tramwajowy na linii nr 7 w Oliwie przy transformatorze o około 50 m w kierunku Sopotu (naprzeciw nowego Technikum Wychowania Fizycznego).

3.11: z dniem 3.11.br. uruchamia się nowy przystanek tramwajowy, warunkowy na linii nr 6 przy słupie tramwajowym nr 117 (obok magazynów Rejonowej Hurtowni Artykułów Elektrotechnicznych).

5.11: z dniem 5.11.br. uruchamia się nowy przystanek trolejbusowy na żądanie dla linii 24 „Słup trolejbusowy 283”.

5.11: Dyrekcja WPK GG dla usprawnienia komunikacji, z dniem 5 bm. zwiększyła częstotliwość kursowania autobusów linii „119” w Gdyni, kursujących na trasie Wzgórze Nowotki – Pl. Konstytucji. W godzinach nasilenia

ruchu tj. rano i popołudniu autobusy będą kursowały co 10 minut. W innych godzinach, co 20 minut. W niedziele i święta co 30 minut.

8.11: Rada Ministrów powzięła uchwałę upoważniającą rady narodowe do zaokrąglenia niektórych opłat za przejazdy środkami komunikacji miejskiej. Rady narodowe w miastach posiadających komunikację miejską mogą zaokrąglić opłaty do pełnych 10 groszy. Uchwała przewiduje również wprowadzenie 10 lub 11-przejazdowych abonamentów, których cena byłaby wielokrotnością poprzedniej ceny biletu jednorazowego. Ważność tych abonamentów może być ustalona nawet na 30 dni.

17.11: Sesja Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku na swym posiedzeniu podjęła jednogłośnie uchwałę o przemianowaniu Alei Rokossowskiego w Gdańsku na Aleję Zwycięstwa. W ten sposób zadość się stało licznym żądaniom mieszkańców Gdańska, wyrażonym w wielu rezolucjach, uchwalonych na wiecach i masówkach. Równocześnie radni jednogłośnie postanowili przywrócić ul. Rutkowskiego we Wrzeszczu jej dawną z pierwszymi dniami znowu polskiego Gdańska związaną nazwę Jaśkowej Doliny.

21.11: WPK GG przychyliło się do prośby mieszkańców ulic: Wita Stwosza, Bażyńskiego, Kasprowicza, Polanki, Grotgera i z dniem dzisiejszym (21 bm.) przywraca przystankowi przy ul. Bażyńskiego w Oliwie „godność” przystanku stałego.

30.11: Na linii Gdańsk – N. Port w dniu 30 bm. pociągi elektryczne kursować będą między godz. 8:20 do 15 tylko do Brzeźna i z powrotem. Skrócony bieg pociągu pozostaje w związku z robotami torowymi.

1.12: Dziś, tj. 1 bm. odbędzie się otwarcie dwu nowych linii autobusowych, linii nr 121 w Gdyni, która prowadzi będzie od Małego do Wielkiego Kacka i nr 120 w Tczewie. Do Wielkiego Kacka pierwszy autobus odejdzie o godz. 13, w Tczewie pierwszy kurs o godz. 10. Częstotliwość jazdy: w Tczewie w okresie nasilonego ruchu co 20 min, normalnie co 40 min, w Gdyni co 20 i co 40 min. Trasa autobusowa w Tczewie: z dworca kolejowego, ul. Dworcowa, Kościuszki, Dąbrowskiego, Dzierżyńskiego, do Bałdowskiej. Długość trasy 3,3 km, przystanków 8. Linia 121 z Małego do Dużego Kacka prowadzi: od pętli trolejbusowej w M. Kacku, ul. Wiczlińską, potem w kierunku Chwaszczyna. Długość trasy: 3 km. Przystanki mieścić się będą: przy pętli trolejbusowej, na dworcu kol. w Kacku Wielkim, przy ul. Karwieńskiej i przy ul. Wiczlińskiej.

2.12: z dniem 2 bm. Polskie Linie Lotnicze „LOT” wprowadziły opłaty za przejazdy autobusem z lotniska do dworca kol. we Wrzeszczu i z powrotem. Opłata wynosi 2 zł. Tyle samo płacą prócz pasażerów „LOT-u” odprawiający.

5.12: w związku z wymianianiem torów od godz. 8 rano przypuszczalnie do 17, tramwaje na odcinku od Teatru „Wybrzeże” do pl. Zebrań Ludowych w Gdańsku jeździć będą tylko jednym torem. Z uwagi na to można spodziewać się raczej nieregularnej komunikacji tramwajowej na tej trasie, ponieważ jednak WPK GG uprzedza pasażerów prosimy nie psioczyć na konduktorów.

12.12: z powodu robót torowych, od 12 bm. będzie zamknięty chwilowo przejazd przez ul. Podwałe Podmiejskie u zbiegu ul. Żabi Kruk i Rzeźnickiej.

15.12: większą ilość kandydatów na konduktorów i konduktorki przyjmie Dyrekcja WPK GG. Warunki przyjęcia: ukończony 18 rok życia oraz 7 kl. szkoły podstawowej. Wynagrodzenie wg umowy zbiorowej pracowników gospodarki komunalnej. Konduktorzy otrzymują bezpłatnie mundur letni i zimowy oraz odzież ochronną na okres zimowy. Dla mających rodziny węgiel lub ekwiwalent 2 tony rocznie, dla samotnych 800 kg. Wolne przejazdy dla rodzin. Układ zbiorowy przewiduje również dodatek do pensji w wysokości 5 proc. po pięciu latach, który zwiększa się proporcjonalnie co 5 lat oraz gratyfikację za wysługę lat. Byłym pracownikom, którzy mieli przerwę w pracy zalicza się do wysługi lat i gratyfikacji ubiegły okres pracy w komunikacji. Załatwia przyjęcia i udziela informacji dział kadr – Wrzeszcz, ul. Jaśkowa Dolina 49, tel. nr 413-76.

16.12: uchwałą Prezydium WRN w sprawie zaokrąglenia opłat za przejazdy środkami komunikacji miejskiej, od 16 bm. wprowadza się następujące taryfy opłat: w tramwajach: opłaty normalne linii jednoducinkowych zaokrągliła się do 0,50 zł (dwie strefy – 0,90 zł, 3 strefy – 1,30 zł). Opłaty ulgowe linii jednoducinkowych wynosić będą 0,20 zł. W trolejbusach opłaty ulgowe linii jednoducinkowych zaokrągliła się z 0,15 zł do 0,20 zł, opłaty ulgowe linii 3-odcinkowych z 0,45 do 0,50 zł. W autobusach: opłaty normalne linii bocznych jednoducinkowych – 0,80, opłaty normalne linii trzyodcinkowych – zamiast 2,25 zł wynoszą 2,30, linii pięcioducinkowych zamiast 3,75 zł 3,70. Jeśli chodzi o opłaty normalne linii „A” jednoducinkowe (WRN – Targ Węglowy) 0,80 zł. Opłaty ulgowe linii „A” jednoducinkowe – 0,80 zł oraz ulgowe opłaty jednoducinkowe linii „B” 0,20 zł. W dotychczasowej cenie utrzymane są abonamenty 10-przejazdowe na tramwaje w cenie 4,50 i wprowadzone 10-przejazdowe

abonamenty w cenie 7,50. Ważność abonamentów przedłuża się na 15 dni. Abonamenty 10-przejazdowe można nabywać u konduktorów oraz w placówkach sprzedaży biletów.

18.12: na sesji MRN w Sopocie nadano ulicy Rokossowskiego nową nazwę ul. Bohaterów Monte Cassino.

19-22.12: z związku z wymianą przewodów sieci tramwajowej na odcinku od Targu Węglowego do Placu Zebrań Ludowych, w godzinach rannych, ruch tramwajowy będzie wstrzymany. W miejsce tramwajów nocnych linii 70, 80 i 30 na tym odcinku kursować będzie autobus.

20.12: WPK GG zawiadamia, że z dniem 20 bm. uruchamia warunkowy przystanek tramwajowy przy ul. Kasprowiczka w Oliwie. Jednocześnie likwiduje przystanek przy ul. Orkana w Oliwie.

22.12: w Tczewie dokonano 22 bm. otwarcia nowo odbudowanego mostu. Most ten łączy śródmieście z dzielnicą Nowe Miasto. Połączenie to wyeliminuje konieczność kilkukilometrowego, okrężnego dojazdu do śródmieścia, m. in z szosy Warszawa – Gdańsk.

24-26.12: w dzień wigilijny wszystkie wozy tramwajowe i trolejbusowe kursują normalnie do godz. 18. Po godzinie 18 wozy zjeżdżają z krańcowych przystanków do zajezdni. Od godziny 18 do 24 kursują wozy nocne tramwajowe linii 30, 50, 60, 70, 80, 90, 100 i trolejbusowe 210 i 220 z częstotliwością co 60 minut. W pierwszy dzień świąt wozy (ze znakowaniem linii nocnych) nr 30, 50, 60, 70, 80, 90, 100 oraz 210 i 220 kursują od godz. 6 do godz. 13 co 60 min. W wozach tych obowiązuje taryfa dzienna. „Jedynka” wyjedzie na trasę o godzinie 9. Od godziny 13 kursują tramwaje i trolejbusy dzienne na wszystkich liniach (ze zmniejszoną częstotliwością). 26 bm. tzn. w drugi dzień świąt, komunikacja jak w każdą niedzielę.

31.12/1.01: Dyrekcja WPK GG zawiadamia, że w noc sylwestrową wzmocniona będzie komunikacja nocna, i tak: tramwaje linii „30” odjeżdżać będą z Nowego Portu co 30 minut od 22:40 do 4:30, z Gdańska również co 30 minut od 23:10 do 5. „50” kursować będzie z Nowego Portu od 23:42 do 4:22 i z Wrzeszcza od 0:07 do 4:47 również co 30 minut. „60” z Gdańska od 22:46 do 4:40, z Oruni od 0:06 do 4:58. „70” z Gdańska od 23:10 do 4:40, z Sopotu od 23:10 do 5. „80” z Targu Węglowego od 23:10 do 4:10, z Lotniska od 23:40 do 4:40. Co 60 min kursować będą: „90” z Targu Węglowego od 23:10 do 4:10, ze Stogów od 23:40 do 4:40. „100” z Łąkowej od 23:00 do 4:10, z Siedlec od 23:20 do 4:30. Trolejbusy linii „210” Gdynia – Sopot czynne będą co 30 minut. Z Gdyni od 23:40 do 4:30, z Sopotu od 0:10 do 5. „220” z Gdyni od 23:40 do 4, z Cisowej od 0:10 do 4:40 również co 30 minut. „230” z Gdyni od 24 do 5, z Kacka od 0:30 do 5:30 co 60 minut. Linia autobusowa Gdańsk – Gdynia „101” będzie czynna w odstępach co 20 minut, a „109”: z Gdyni od 23:40 do 3:40, z Babich Dołów od 0:10 do 4:10 co 60 minut.

LINIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ WPK GG:

TRAMWAJOWE DZIENNE:

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

2 GDAŃSK OLIWA PĘTLA - Wita Stwosza – al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka – (al. Rokossowskiego) al. Zwycięstwa - 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 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 OLIWA - al. Grunwaldzka – SOPOT (Stalina) 20 Października – REJA [od:1956-01-01]

8 GDAŃSK ŁĄKOWA – Elbląska – Stągiewna - Długi Targ - Długa - pl. Węglowy - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Błędnik – (al. Rokossowskiego) al. Zwycięstwa – 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) al. Zwycięstwa - Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Targ Węglowy - Długa - Długi Targ - Stągiewna - Elbląska - Siennicka - PRZERÓBKA

TRAMWAJOWE NOCNE:

20 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Podwale Grodzkie - Błędnik – (al. Rokossowskiego) al. Zwycięstwa - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego - WRZESZCZ ZAJEZDNIA

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 - Mickiewiczza - Chrobrego - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Chrobrego - Mickiewiczza - WARYŃSKIEGO
60 GDAŃSK BRAMA WYŻYNNĄ - pl. 1 Maja - Jedności Robotniczej - ORUNIA GOŚCINNA
70 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Błędnik - (al. Rokossowskiego) al. Zwycięstwa - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego - Stwosza - Oliwa (pętla) - al. Grunwaldzka - SOPOT (Stalina) 20 Października - REJA
80 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wiadukt Błędnik - (al. Rokossowskiego) al. Zwycięstwa - Marksa - Mickiewiczza - 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) 20 Października - REJA
22 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Śląska - Czerwonych Kosynierów - GRABÓWEK (ZAKRĘT DO OKSYWIA)
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

TROLEJBUSOWE NOCNE:

210 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT (Stalina) 20 Października - REJA
220 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Śląska - Czerwonych Kosynierów - Chylońska - CISOWA
230 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa - Wielkopolska - MAŁY KACK [1956-12-31/1957-01-01]

AUTOBUSOWE DZIENNE:

101 GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - Starowiejska - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT (Stalina) 20 Października - GDAŃSK al. Grunwaldzka - (al. Rokossowskiego) al. Zwycięstwa - Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - pl. 1 Maja - Okopowa - PREZYDIUM WRN
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 - Stawna - Polna - Długa - WITOMINO (brak informacji nt. lokalizacji krańca, najprawdopodobniej było to skrzyżowanie ulic Wielkokackiej i Stawnej, następnie kraniec przeniesiono na skrzyżowanie ulic Stawnej i Pasicznej (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 - Wielkopolska - Łowicka - MAŁY KACK
106 GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Okopowa - Toruńska - Kamienna Grobla - Szopy - Elbląska - Siennicka - Przetoczna - Ku Ujściu - Burtowa - WISŁOUJŚCIE
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 [do:1956-03-23]
109 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Starowiejska - Dworcowa - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Nasypowa - Bosmańska - Zielona - BABIE DOŁY [od:1956-03-24]
110 GDAŃSK BRĘTOWO - Słowackiego - Reymonta - Szymanowskiego - al. Grunwaldzka - (al. Rokossowskiego) al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Okopowa - PREZYDIUM WRN /do godz. 8 do Szymanowskiego, powrót bez wjazdu w ulice Reymonta i Szymanowskiego/
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:1956-10-09]
112 GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Wały Jagiellońskie - Okopowa - Toruńska - Kamienna Grobla - Szopy - Elbląska - Sztutowska - SOBIESZEWO [od:1956-10-10]
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

116 GDAŃSK BRĘTOWO - Potokowa - Słowackiego - Reymonta - Szymanowskiego - al. Grunwaldzka – (al. Rokossowskiego) al. Zwycięstwa - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - Okopowa – PREZYDIUM WRN /do godz. 8 do Reymonta, powrót bez wjazdu w ulice Reymonta i Szymanowskiego/
117 GDYNIA PLAC KASZUBSKI – Starowiejska - Dworcowa - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Nasypowa - Bosmańska - Dąbka – MUCHOWSKIEGO [od:1956-03-24]
118 GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Jedności Robotniczej - PRUSZCZ GDAŃSKI [od:1956-04-21]
119 GDYNIA CELNA - Polska - Chrzanowskiego - Wendy - Portowa – pl. Kaszubski – Świętojańska - al. Zwycięstwa - Redłowska - Dzierżyńskiego - al. Czolgistów - Krasickiego - I Armii Wojska Polskiego – Świętojańska – pl. Kaszubski – Portowa - Wendy - Chrzanowskiego - Polska - CELNA [od:1956-07-22 do:1956-08-31]
119 GDYNIA CELNA - Polska - Chrzanowskiego - Wendy - Portowa – pl. Kaszubski – Świętojańska - al. Zwycięstwa - Redłowska - Dzierżyńskiego - al. Czolgistów - Świętojańska – pl. Kaszubski – Portowa - Wendy - Chrzanowskiego - Polska - CELNA [od:1956-09-01 do:1956-09-30]
119 GDYNIA CELNA - Polska - Chrzanowskiego - Wendy - Portowa – pl. Kaszubski – Świętojańska - al. Zwycięstwa - Redłowska - Dzierżyńskiego - al. Czolgistów – Dom Marynarza – al. Czolgistów – Świętojańska – pl. Kaszubski – Portowa - Wendy - Chrzanowskiego - Polska - CELNA [od:1956-10-01 do:1956-10-20]
119 GDYNIA DWORZEC PKP - pl. Konstytucji - Marchlewskiego - Polska - Chrzanowskiego - Wendy - Portowa – pl. Kaszubski – Świętojańska - al. Zwycięstwa - Redłowska – Dzierżyńskiego - al. Czolgistów – Dom Marynarza – al. Czolgistów – Świętojańska – pl. Kaszubski – Portowa - Wendy - Chrzanowskiego - Polska - Marchlewskiego - pl. Konstytucji - DWORZEC PKP [od: 1956-10-21]
120 GDAŃSK PLAC 1 MAJA – Okopowa - Toruńska – Kamienna Grobla – Szopy – Elbląska – RUDNIKI [od:1956-10-10]
121 GDYNIA MAŁY KACK LIDZKA - Orłowska - Chwaszczyńska - WIELKI KACK [od:1956-12-01]

STACJE I PRZYSTANKI LINII SZYBKIEJ KOLEI MIEJSKIEJ 800V:

GDAŃSK GŁÓWNY – GDAŃSK NOWY PORT
GDAŃSK GŁÓWNY – GDYNIA OSOBOWA
GDYNIA OSOBOWA – GDYNIA CHYLONIA [od:1956-01-15]
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
Gdynia Stocznia
Gdynia Grabówek
GDYNIA CHYLONIA