

STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI

Tradycja regionalna i historia ruchu stowarzyszeniowego mają szczególną wymowę i znaczenie na ziemiach, na których z trudem i bohaterstwem walczone o byt, o zachowanie polskości, o możliwość istnienia i działania. Takim terenem była Ziemia Gdańska, na której o wymienione prawa, walczyli jej mieszkańcy, a także cechy, związki i inne organizacje. Na początku XX wieku, wobec wzmożonej, wrożej ekspansji i nacisku politycznego, ekonomicznego i gospodarczego do walki o polskość tutejszych ziem włączyły się organizacje, których bastionem były koleje. Życie polityczne, naukowe, kulturalne i sportowe koncentrowało się w organizacjach pracowników kolejowych, którymi kierowali przede wszystkim inżynierowie i technicy kolejowi.

Pod naciskiem wzrastającego szowinizmu niemieckiego, w dniu 1 września 1933 r., rząd polski przeniósł Gdańską Dyрекcję Kolei Państwowych - z Gdańska do Torunia, pozostawiając na tym terenie jedynie, utworzone w lutym 1932 r. Biuro PKP w Gdańsku, podległe bezpośrednio dyrektorowi Kolei w Toruniu. W polskich związkach i organizacjach działali gdańscy technicy i inżynierowie, a także pracownicy Rady Portu i Poczty Polskiej w Gdańsku. Oni też ponieśli największe ofiary w okresie II wojny światowej, zgodnie z zasadą okupanta o eksterminacji polskich kadr kierowniczych.

Wśród pracowników napływających do Gdańska, z dalszych i bliższych ziem Rzeczypospolitej, jako pierwsi przybyli transportowcy. Już w dniu 3 kwietnia 1945 r. - 180 kolejarzy przyjechało do Gdańska-Oruni, obejmując we władanie zdewastowane oraz zrujnowane środki i urządzenia transportowe. Przybyli również drogowcy i ci którzy swe przyszłe życie związali z morzem. Sytuacja, w której znalazły się tereny województwa gdańskiego, bezpośrednio po ustaniu działań wojennych, wymagała podjęcia natychmiastowej, zorganizowanej akcji, zmierzającej do zabezpieczenia i uporządkowania komunikacji.

Gdańsk jako : miasto, port morski, centrum handlowe i ośrodek turystyczny, mógł istnieć oraz spełniać swą rolę, w wyniku wykorzysta-

tania funkcji transportu i komunikacji. Było to oczywiste dla pracowników transportu kolejowego, drogowego i wodnego. Pierwsze kadry techniczne objęły kierownictwo nad usuwaniem zniszczeń, odbudową i rekonstrukcją. Już w kwietniu 1945 r. wyszły z Gdańska i Gdyni, pierwsze pociągi z materiałami i dostawami dla zniszczonego kraju. W maju 1945 r. wznowiono komunikację osobową, na trasie Gdańsk - Gdynia - Wejherowo, a w lipcu uruchomiono połączenie ze stacją portową Gdańsk - Przeróbka. Czynne były drogi na prowizorycznych mostach i przepustach.

Decyzją ówczesnego ministra kolei Jana Rabanowskiego, w czerwcu 1945 r. przeniesiono do Gdańska siedzibę Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, co spowodowało napływ reszty wysoko kwalifikowanego personelu międzywojennego PKP.

Ten właśnie personel zamierzał zorganizować w Gdańsku, społeczne życie inteligencji technicznej - kontynuatora przedwojennych organizacji społecznych. Członkowie dawnych zrzeszeń i Związków Inżynierów Kolejowych, Kolejowych Inżynierów Drogowych, pracowników administracji technicznej PKP, postanowili dostosować działania organizacyjne do nowych warunków politycznych, gospodarczych i społecznych Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Na pierwszym zebraniu organizacyjnym w lipcu 1945 roku, w mieszkaniu prywatnym ówczesnego dyrektora Okręgu Kolei Państwowych w Gdańsku, a później podsekretarza stanu w Ministerstwie Komunikacji, kolegi Zbigniewa Modlińskiego, aktyw techniczny podjął decyzję zorganizowania Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Kolejowych przy Centrali Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych.

Przewodniczącym Stowarzyszenia został kol. Tadeusz Janiszewski, zastępcą kol. Zenon Menchen, ówczesny przewodniczący Zarządu Okręgu Związku Zawodowego Kolejarzy, a przewodniczącym Sekcji Organizacyjnej kol. Jan Szczepański.

Działalność Stowarzyszenia prowadzona początkowo na terenie DOKP, obejmowała działania organizacyjne. Rozpatrywano ponadto możliwość utworzenia podobnych kół Stowarzyszenia w innych jedno-

stkach i węzłach kolejowych. Idea organizacji dotarła samorzutnie do Zakładów Naprawczych Taboru Kolejowego, do instytucji Dróg Publicznych i Dróg Wodnych oraz do Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.

Wobec nawiązania szerszych kontaktów stowarzyszeniowych i jednolitego kierunku działania organizacji technicznych, w ramach NOT powstało społeczne zapotrzebowanie na poszerzenie kręgu instytucji. Konsekwencją powyższego, była również zmiana dotychczasowej nazwy na Stowarzyszenie Naukowo - Techniczne Inżynierów i Techników Komunikacji w Gdańsku. Ówczesny aktyw gdańskich kolejarzy i drogowców zorganizował zebranie będące odpowiednikiem dzisiejszych zgromadzeń delegatów.

W dniu 12 września 1946 r. Zarząd Oddziału Gdańskiego SITK został wybrany w składzie :

przewodniczący	-	kol. Tadeusz Janiszewski /DOKP/
z-ca przewodniczącego	-	kol. Adolf Riedel /Dyrekcja Dróg Wodnych/
z-ca przewodniczącego	-	kol. Franciszek Wichrzycki /Urząd Wojewódzki/
sekretarz	-	kol. Roman Kowalczyk /DOKP/
z-ca sekretarza	-	kol. Henryk Śliwowski /DOKP/ /późniejszy wojewoda gdański/
skarbnik	-	kol. Jan Szczepański /DOKP/
z-ca skarbnika	-	kol. Edward Czacharowski /DOKP/
przewodniczący Komisji Rewizyjnej	-	kol. Michał Krajewski /DOKP/
sekretarz Komisji Rewizyjnej	-	kol. Tomasz Kłoc /Powiatowy Zarząd Dróg/
przewodniczący Sądu Koleżeńskiego	-	kol. Tadeusz Krupski /Urząd Wojewódzki/
sekretarz Sądu Koleżeńskiego	-	kol. Antoni Wilk /Powiatowy Zarząd Dróg/

W roku 1946 praca SITK polegała przede wszystkim na dalszym przyjmowaniu członków Stowarzyszenia, na uooskonaleniu organizacji

pracy i przygotowaniu programu działania na dalsze etapy rozwoju. Stan ilościowy członków wzrósł do 169 osób. Nawiązana została współpraca ze związkami zawodowymi i z czynnikami partyjnymi. Członkowie Stowarzyszenia aktywnie uczestniczyli w akcjach związanych z odbudową miast i wsi. Należy wspomnieć o tym, że SITK przyczyniło się w znacznym stopniu do budowy Ośrodka Szkolenia Zawodowego w Gdańsku - Stogach, niezbędnego kolejarzom dla szkolenia kadr technicznych.

I Kongres Techników Polskich, który odbył się w grudniu 1946 r. w Katowicach, zapoczątkował i określił ramy działania stowarzyszeń naukowo-technicznych NOT w odbudowie gospodarczej Polski Ludowej. Zarząd Główny Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Warszawie nakreślił linię działania Stowarzyszenia, formy organizacyjne i zadania związane z projektem "Ustawy o stopniu inżyniera".

Zarząd Oddziału Gdańskiego SITK ukonstytuował się w roku 1948 w następującym składzie :

przewodniczący	- kol. Józef Soroko /DOKP/
z-ca przewodniczącego	- kol. Tadeusz Janiszewski /DOKP/
z-ca przewodniczącego	- kol. Adolf Riedel /Dyrekcja Dróg/
sekretarz	- kol. Witold Żakowski /DOKP/
z-ca sekretarza	- kol. Bogusław Jastrzębski /Urząd Wojewódzki/
skarbnik	- kol. Jerzy Rejment /DOKP/
z-ca skarbnika	- kol. Stanisław Kucharczak /Urząd Wojewódzki/
członek	- kol. Zbigniew Modliński /DOKP/
członek	- kol. Jan Kupiński /DOKP/
członek	- kol. Franciszek Wichrzycki /Urząd Wojewódzki/
z-ca członka	- kol. Edward Stencel /DOKP/
z-ca członka	- kol. Antoni Wilk /Urząd Wojewódzki/
z-ca członka	- kol. Tomasz Kloc /Urząd Wojewódzki/

Do Komisji Rewizyjnej zostali powołani : kol.kol. Leon Stankiewicz

/przewodniczący/, Tadeusz Bonpiewicz, Kazimierz Sielski, Henryk Śliwowski i Alfons Gumowski.

W skład Sądu Koleżeńskiego weszli : kol.kol. Leonard Lenkiewicz /przewodniczący/, J.Iwaszkiewicz, B.Bachar, I.Wiewiorski, E.Wądołowski i Cz.Jakubowski.

W tym roku stan członków zwiększył się do 184 kolegów, utworzono Sekcję Dróg Wodnych. Zasięgiem działania zostało objęte całe województwo. W Tczewie zorganizowano koło terenowe z 35 członkami.

Działacze SITK włączyli się do opracowania, w czynie społecznym, dokumentacji technicznej na pierwszy etap budowy Ośrodka Szkolenia Zawodowego PKP w Gdańsku-Stogach. Budowę gmachu głównego ośrodka, rozpoczęto w kwietniu 1948 r. Prace fizyczne były wykonywane w czynie społecznym. Członkowie SITK włączyli się aktywnie do prac, objęli kierownictwo techniczne budowy i nadzór. Budowa została ostatecznie zakończona w 1959 roku.

W tym okresie wyloniła się koncepcja inwestycji dla Wybrzeża, dotycząca elektryfikacji kolei Pruszcz Gdański - Wejherowo. Koledzy z SITK wyróżniali się inicjatywą w jej budowie i podejmowali szereg trafnych decyzji gospodarczych. Należy podkreślić ogromne zasługi : kol.kol. : Z.Modlińskiego, W.Gintyły, K.Brzeskiego i wielu innych.

W 1948 roku Naczelna Organizacja Techniczna realizowała uchwałę dotyczącą powszechnej rejestracji inżynierów i techników. Rozpoczął się zorganizowany, masowy ruch wynalazczości pracowniczej. Zarząd Oddziału SITK rozpoczął organizowanie kół zakładowych, jako podstawowych komórek organizacyjnych Stowarzyszenia, obejmując tą akcją wiele jednostek gospodarczych w branży komunikacyjnej.

Zarząd Oddziału, którego przewodniczącym został kol.Bronisław Czerniawski pracował w składzie : kol.kol. : Zygmunt Gorajek, Z.Czerwik, Benon Wróblewski, Stanisław Malicki, Paweł Pawlak, Zygmunt Wrześniowski, Józef Sucharda, Józef Sollich, Antoni Wilk, Zygmunt Szkóp, Jerzy Rejment, Tomasz Kloc, Czesław Topolewicz, Witold Gintyło.

Zarząd objął swym działaniem Tczew i Gdynię. Włączył się do zorganizowania 6 pierwszych klubów techniki i racjonalizacji w : Parowozowni Gdańsk-Zaspa, Oddziale PKP w Gdyni, Zakładach Mechanicznych w Gdańsku, Parowozowni w Nowym Dworze i Stoczni Rzecznej w Pleniewie. Aktyw SITK włączył się do organizacji kursów przygotowawczych do egzaminu na stopień inżyniera.

W 1951 roku Zarząd Oddziału SITK działał w następującym składzie : przewodniczący - kol. Antoni Skokowski, członkowie : kol. kol. Jan Szczepański, Stanisław Uliński, Edward Lecki, Henryk Wilde, Feliks Cieszyński, Władysław Noga, Bogusław Jastrzębski, Stefan Rolla, Józef Sielicki, Kazimierz Gawryszczak, Zygmunt Szkóp, Witold Gintyło, Borys Bachar, Alfons Gumowski, Leon Skrzypkowski, J. Wyrobisz.

Pierwsi technicy uzyskali w tym roku, na mocy ustawy, tytuły inżynierskie. W wyniku nasilonej akcji werbunkowej, szeregi stowarzyszeniowe liczyły 344 członków indywidualnych - w 19 kołach zakładowych. Działacze zgłosili 19 propozycji racjonalizatorskich. W ramach działalności szkoleniowej wygłoszono 189 referatów opracowanych przez kolegów z SITK. W pracach tych wyróżniali się : kol. kol. Jan Szczepański, Edward Lecki, Bogusław Jastrzębski, Henryk Wilde, Jerzy Rejment, Henryk Siedlarski i Aleksy Korda.

W 1952 roku Zarządem Oddziału kierował kol. Kazimierz Kniat. W skład Zarządu wchodził : kol. kol. Bogusław Jastrzębski, Henryk Siedlarski, Edward Lecki, Jan Szczepański, Jan Krynicki, Stanisław Steckiewicz, Antoni Skokowski, Józef Sielicki, Jan Nadolny, Zygmunt Wrześniowski, Zygmunt Szkóp i Bolesław Nielubszyc. Stan członkowski zmniejszył się do 266 kolegów, w wyniku przeprowadzonej weryfikacji członków i przejściu grupy działaczy do SIMP, PZITB i SEP.

W 1953 roku Zarząd w nie zmienionym składzie zorganizował dalszych 12 kół zakładowych i powiększył liczbę członków do 466. Koledzy z SITK opracowali procesy technologiczne dla 6 stacji kolejowych oraz wzorcowej rewizji parowozów. Brygady robotniczo-inżynierskie uruchomiły ogrzewanie elektrowni rezerwowej, na stacji Gdynia i odlew-

nię metali kolorowych w Malborku. Drogowcy odtworzyli w czynie społecznym drogę gminną Pinczyn-Piesienica oraz opracowali szereg dokumentacji technicznych. Działalność odczytowo-szkoleniową wzbogacił Oddział, wyświetlaniem filmów technicznych /10 projekcji/, utworzono również punkt konsultacyjny dla osób ubiegających się o tytuł inżyniera.

W 1954 r. pracom Zarządu Oddziału przewodniczył kol. Bronisław Oczi. Do Zarządu weszli nowi aktywiści : kol.kol. Bronisław Guzowski, Eugeniusz Sperski, Konstanty Citko, Aleksandra Truszczyńska, Jan Narożniak, Franciszek Paszkiewicz i Władysław Jachyński. Pod koniec roku, Oddział liczył 871 członków i 43 koła zakładowe. W ramach współpracy z przedsiębiorstwami gospodarki uspołecznionej i radami narodowymi, drogowcy udzielali pomocy w budowie mostu w Ryjewie, wykonali w czynie społecznym projekt drogi gminnej Węglkowiec - Wdzydze oraz ustalili warunki budowy wiaduktu w Tczewie.

W 1955 roku przewodniczącym Oddziału został kol. Franciszek Doering, przy czym skład Zarządu nie uległ zasadniczym zmianom. Liczba członków zwiększyła się do 1040 osób w 44 kołach zakładowych. Cenną inicjatywą było wprowadzenie wieczorów dyskusyjnych - zorganizowano ich 10.

Kol. Edward Lecki, jako pierwszy aktywista SITK w Gdańsku, odznaczony został w miesiącu grudniu tego roku, srebrną odznaką honorową NOT.

W 1956 r. przewodniczącym został kol. Bronisław Grudziński. Do grona aktywistów doszli koledzy : Ryszard Cackowski, Jerzy Stompór, Zygfryd Grinberg, Aleksander Muczko, Piotr Baranowicz, Edmund Konieczny, Stanisław Żemojtel. W szeregach członkowskich zrzeszono 870 kolegów. Szesnastu kolegów uzyskało tytuł inżyniera na mocy ustawy z dnia 28.01.1948 roku.

W 1957 roku funkcję przewodniczącego pełnił kol. Ziemowit Świderski. Aktywistami Zarządu byli koledzy : Ewelina Trojanowska, Czesław Wiła, Mieczysław Buczkowski, Leon Wangler, Mieczysław Sułko i Tadeusz Muzioł.

Zarząd Główny SITK wyróżnił Oddział Gdański, powierzając mu zorganizowanie X Zjazdu Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w salach Politechniki Gdańskiej. Oddział liczył w tym roku 828 członków, zgrupowanych w Sekcjach: Kolejowej /669/, Drogowej /141/ i Wodnej /18/.

W 1958 roku Stowarzyszeniu przewodniczył kol. Stanisław Steckiewicz. Do Zarządu Oddziału weszli nowi aktywiści: kol.kol. Tadeusz Muzioł, Michał Rzewuski, Marek Ciesielski, Edward Krauze, Alfons Feder, Mieczysław Karczewski, Dionizy Ligocki i Stanisław Wąsik.

Sekcja Wodna SITK uległa likwidacji na skutek reorganizacji. Liczba członków zmniejszyła się do 514 osób. Zarząd Oddziału podjął działania, mające na celu przeciwdziałanie rozpadowi Stowarzyszenia. Mimo tych trudności, zostały zorganizowane 2 kursokonferencje: drogową, nt. aparatury VSS i kolejową, dotyczącą zagadnień racjonalizacji i wynalazczości oraz 9 specjalistycznych odczytów.

W 1959 roku, przewodniczącym Zarządu Oddziału SITK został kol. Zygmunt Szkóp. Na koniec roku Oddział rejestrował 521 członków i 20 kół zakładowych.

W 1960 roku Zarząd Oddziału nie uległ zmianie. Ważnym osiągnięciem było zorganizowanie 2 konferencji naukowo-technicznych nt.: "Nadbałtyckie Dni Drogowe" i "Problemy komunikacji 5 miast Wybrzeża Gdańskiego".

W 1961 roku skład Zarządu pozostał prawie nie zmieniony. Do grona aktywistów Oddziału doszli koledzy: Lucjan Fijałkowski, Jerzy Chochowski, Halina Gliszczyńska, Julian Kędziński, Witaliusz Polak, Mieczysław Trębiński.

W wyniku działalności związanej z IV Kongresem Techników Polskich, nastąpiło ożywienie pracy Oddziału. Liczba członków wynosiła 775 osób, pracowało 26 kół, działalność stowarzyszeniową wspomagało 11 członków zbiorowych. Zgodnie z uchwałą XIII Walnego Zjazdu SITK w Zakopanem, kadencja władz oddziałów została przedłużona o 2 lata.

Oddział Gdański SITK zorganizował konferencję naukowo-techniczną nt. "Współpraca kolei z portami". Referaty opracowane przez kolejarzy, portowców, inżynierów, techników i ekonomistów stały się źródłem wielu usprawnień i inspiracji organizacyjnych na linii kolej - porty. Stanowiły również cenny materiał dla pracowników naukowych i studentów.

W 1963 roku na czele Zarządu Oddziału stał kol. Stanisław Malinowski. Do nowo wybranego Zarządu weszli następujący aktywiści: kol.kol. Tadeusz Raś, Zbigniew Prabucki, Edmund Kasperkowiak, Karol Kopyra, Bogdan Lisiak, Stanisław Moczarski, Mieczysław Sadaj, Franciszek Szatkowski, Stanisław Stachurski. Ilość członków w wyniku kolejnej weryfikacji i aktualizacji, zmalała z 911 w 1962 r. do 858 w 30 kołach zakładowych.

Oddział wydał biuletyn tematyczny racjonalizacji, zawierający 107 tematów do opracowania.

W 1965 r. skład Zarządu Oddziału nie uległ zasadniczym zmianom, pracował pod przewodnictwem kol. Stanisława Malinowskiego. W gronie aktywistów działali koledzy: Sylwester Kotecki, Aleksander Suski, Władysław Kwiatkowski, Józef Kobos, Jan Śliczek.

Pod koniec roku, Oddział SITK liczył 960 członków w 35 kołach zakładowych i 11 członków zbiorowych.

Zakończył się konkurs na rozwiązanie komunikacyjne śródmieścia Gdańska. Odbyły się konferencje naukowo-techniczne nt.: "Elektryfikacja linii Śląsk - Porty" i "Problemy dróg Żuławskich".

W 1966 r. stan członków wyniósł 982 w 38 kołach zakładowych. Zorganizowano dalsze konferencje naukowo-techniczne nt.: "Problemy kolejowych robót modernizacyjnych", "Postęp techniczny w budownictwie kolejowym" oraz seminarium "Komunikacja, a rozwój przestrzenny miast" w Juracie, w dniach 4 - 5 października 1966 r., z udziałem 145 osób.

W 1967 r. na okres następnej, dwuletniej kadencji obowiązki przewodniczącego Zarządu Oddziału powierzono ponownie kol. Stanisławowi

Malinowskiemu. Do grupy czołowych aktywistów władz Oddziału doszli kol.kol.: Edmund Boito, Jan Narożniak, Jan Chmielewski, Edward Stefański, Zbigniew Sterne i Stanisław Siluk.

Stan organizacyjny Oddziału obejmował 962 członków indywidualnych i 40 kół zakładowych.

W 1968 r. Oddział liczył 975 członków w 42 kołach zakładowych. Wzrosła działalność merytoryczna, zorganizowano konferencję naukowo-techniczną nt. "Diagnostyka taboru kolejowego" /6.12.1968 r./, w ciągu roku odbyło się 28 narad, 150 odczytów.

Zgłoszono i zastosowano 242 wnioski racjonalizatorskie. Oddział powołał Komisję Uprawnień Budowlanych, która rozpatrzyła 29 wniosków.

W 1969 roku skład Zarządu Oddziału, pod przewodnictwem kol. Stanisława Malinowskiego, powiększył się o nowych aktywistów. Byli to koledzy: Roman Klimek, Stanisław Pikuś, Andrzej Topolewicz, Andrzej Mbrożkiewicz, Halina Zielonka, Stanisław Fota, Jerzy Góra, Medard Szalewski, Eugeniusz Dembicki, Kazimierz Wysiatycki i Lucjan Potrzebowski. Oddział powiększył znacznie liczbę członków, zrzeszając 1141 działaczy w 45 kołach, wysunął się na III miejsce w Oddziale Gdańskim NOT, po SIMP i SEP. Wzrost organizacyjny spowodował większe zaangażowanie w sprawy regionu. Koledzy z SITK, zgłosili swe prace na doroczny konkurs nagród NOT, uzyskując nagrody za wybitne osiągnięcia techniczne w roku 1969. Ich opinie, stały się podstawą do uzyskania kredytów na rozpoczęcie budowy mostu na Wiśle w Kiezmarku.

W 1970 r., z powodu przeniesienia przewodniczącego kol. Stanisława Malinowskiego, odbyło się Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Oddziału SITK w Gdańsku, mające na celu wybór nowego przewodniczącego. Został nim kol. Mieczysław Sadaj.

Zasadniczym kierunkiem dalszego działania były nadal sprawy regionu, dotyczące dróg kołowych, kolejowych, komunikacji miejskiej, samochodowej i lotniczej. Na konferencjach analizowano zagadnienia komunikacji na dolnym tarasie miasta Gdańska i problemy komunikacji zespołu Gdańsk - Gdynia.

W 1971 roku ten sam Zarząd kierował pracami 46 kół zakładowych i 1144 członkami. Działalność stowarzyszeniowa była ukierunkowana

na problemy kolejnictwa gdańskiego, programy prognozowania i projektowania układów tras ulicznych, na przykładzie zespołu portowo-miejskiego Gdańsk - Gdynia oraz na niektóre problemy Portu Północnego.

W 1972 roku przewodniczącym Oddziału został kol. Mieczysław Sadaj. Doszli nowi aktywiści: kol. kol. Lubomir Łaszewski, Edward Uklejewski, Jan Oficjański, Józef Wincenciak, Edward Jurewicz i Bożysław Bogdaniuk.

Zarząd Oddziału włączył się aktywnie w ocenę planowania i realizację wszystkich przedsięwzięć komunikacyjnych i transportowych. Kierując działaniami 1217 członków, zgrupowanych w 46 kołach, Zarząd Oddziału rozszerzył działalność w zakresie postępu technicznego i podnoszenia kwalifikacji zawodowych kadr. Ogółem zorganizowano 44 narady regionalne i terenowe. Do najważniejszych należały: "Nowe technologie transportu kolejowego", "Podtorze kolejowe w aspekcie modernizacji tras kolejowych", "Doświadczenia i projektowanie elektrycznego ogrzewania rozjazdów kolejowych".

W 1973 roku Oddział liczył 1158 członków w 40 kołach. W ciągu roku odbyło się 58 porad, między innymi nt.: "Droga Czerwona", "Nowe uprzedyskutowane rozwiązania konstrukcyjne mostów i wiaduktów", "Połączenia komunikacyjne lotniska Rębiechowo z Trójmiastem" oraz "Planowanie sieci drogowej regionu".

W 1974 roku, ten sam Zarząd pracuje w oparciu o 1201 członków w 42 kołach zakładowych. Zorganizowano łącznie 98 porad regionalnych, terenowych i zakładowych. Między innymi została zorganizowana narada nt.: "Transport do Portu Północnego", "Transport do Rafinerii", "Śródmiejska Droga Czerwona", "Szybka Kolej Miejska w Trójmieście", "Komunikacja i ochrona środowiska". Koledzy z SITK odnieśli szereg sukcesów międzynarodowych i krajowych, uczestnicząc w konkursach i zdobywając nagrody m.in. w: konkursie olimpijskim "Tokio 1964", za projekt przeprawy przez Wisłę pod Zakroczymem, most na trasie toruńskiej w Warszawie, tunel na stacji Gdańsk, most w Kiezmorku i Malborku.

W 1975 roku przewodniczącym Zarządu Oddziału został wybrany kol. Tadeusz Raś. Pod koniec roku Oddział liczył 1245 członków i 42 koła zakładowe. Zorganizowano łącznie 74 narady branżowe - do najważniejszych

należą następujące : "Nowoczesne metody napraw i utrzymania toru kolejowego" /narada o zasięgu krajowym/, "Perspektywy rozwoju transportu towarowego w aglomeracji gdańskiej", "Projektowanie przymorskiej SKM", "Organizacja informatyki w Północnej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych", "Prognozowanie sieci drogowej". Zorganizowano również szereg wystaw i giełd pomysłów racjonalizatorskich w jednostkach PKP i w Domu Technika w Gdańsku.

W dniach 19 - 21.10.1975r. odbył się w Gdańsku XX Walny Zjazd Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji. Oddział Gdański SITK uczestniczył we współzawodnictwie Oddziałów Stowarzyszenia, zorganizowanym przez Zarząd Główny SITK, zajmując III miejsce. Dzięki sprzyjającym warunkom lokalowym Domu Technika, Zarząd O/SITK w Gdańsku, przyjął szereg grup wycieczkowych, krajowych i zagranicznych.

W 1976 roku Zarząd Oddziału realizował swoje zadania statutowe, w oparciu o 1252 członków i 46 kół zakładowych. Zarząd zorganizował narady regionalne nt. : "Zalety i wady nowego taboru kolejowego dla SKM w Trójmieście", "Kierunki rozwoju południowego pasa aglomeracji gdańskiej", "Infrastruktura dzielnicy mieszkaniowej Gdańsk-Chełm", "Projektowanie i eksploatacja systemów informatycznych w drogownictwie". W tym roku odbyło się łącznie : 56 narad, 104 odczyty, 68 wycieczek, 37 wystaw, 14 konkursów i 34 projekcje filmów technicznych. Liczba członków zbiorowych wzrosła do 15. Oddział Gdański SITK był współorganizatorem XVI Krajowego Zjazdu Komunikacji Miejskiej, który odbył się w Gdańskim Domu Technika,

W 1977 roku, ten sam Zarząd ukierunkował swe działania na :

- aktywny udział w działalności inwestycyjnej : węzłów drogowych, nowych dróg /obwodnica gdańska/, mostów i wiaduktów, stacji kolejowych, a zwłaszcza terminalu kontenerowym Gdynia, stacji postojowej Gdynia- Cisowa, stacji Kombinatu Celulozowo-Papierniczego Kwidziń, trzeciego toru do Portu Północnego, unifikacji napięcia na węzłach Gdańska i Gdyni itp.,

- inicjowaniu i pełnym zaangażowaniu w czynach społecznych macierzystych zakładów pracy,
- ocenie i udziale w rozwiązywaniu trudnych problemów komunikacji i transportu w zespole Gdańsk-Gdynia oraz województwie,
- organizację konferencji, seminariów i narad, których wnioski przekazano kompetentnym organizacjom społeczno-politycznym i władzom administracji państwowej. Były to :
 - zalety i wady nowego taboru /EW-58/ kolejowego dla zespołu G-D,
 - kierunki rozwoju południowego pasma aglomeracji gdańskiej,
 - infrastruktura dzielnicy mieszkaniowej Gdańsk-Chełm,
 - organizacja przewozów kolejowych w warunkach dużych obciążeń przewozowych,
 - zagadnienia obsługi transportowej zespołu portowego,
 - projektowanie i eksploatacja systemów informatycznych w drogownictwie.

Z uwagi na zbliżający się termin sprawozdawczo-wyborczy w kołach i Oddziale, opracowano wytyczne mające na celu :

- pogłębianie i uatrakcyjnianie prac kół zakładowych SITK,
- uaktywnianie młodzieży stowarzyszeniowej,
- usunięcie barier utrudniających działalność szkoleniową, odczytową i specjalistyczną w Zespołach Usług Technicznych NOT i Zespołach Rzeczoznawców,
- poszerzenie werbunku członków zbiorowych.

W 1978 roku Walne Zgromadzenie Delegatów SITK dokonało wyboru nowych władz. Przewodniczącym ponownie został kol. Tadeusz Raś. Do grona aktywistów na szczeblu władz, doszli nowi koledzy : K. Lipiński, K. Boczkowski, J. Hawan, A. Kosmol, J. Pawlaczyk, A. Szczepanowski. Zarząd kierował pracami 46 kół zakładowych i 468 członkami zwyczajnymi. Mimo starań nie udało się w województwie elbląskim utworzyć samodzielnego Oddziału SITK. Istniało tam tylko 5 kół zakładowych z 182 członkami zwyczajnymi i 3 członkami zbiorowymi.

Zorganizowano: 4 kurskonferencje ogólnokrajowe, 188 konferencji regionalnych, 242 odczyty, 131 wycieczek, 82 wystawy, 58 konkursów.

W dniach 18 -19 października 1978 r. odbył się w Szczecinie XXI Walny Zjazd SITK, na którym ustalono wytyczne w celu uniezależnienia prowadzonych prac od odgórnego ukierunkowania, tj. przyjęto zasadę działalności dostosowanej do specyfiki regionu. Ustalono również nowy regulamin oceny działalności oddziałów SITK oraz Fundusz Pomocy Koleżeńskiej.

W 1979 r. ten sam Zarząd kierował pracami 48 kół zakładowych i 1492 członkami zwyczajnymi oraz posiadał 26 członków zbiorowych. W województwie elbląskim ilość kół wzrosła do 6. Nadal jednak nie było warunków do pełnego usamodzielnienia się.

W ramach działalności statutowej zorganizowano: 16 konferencji i porad ogólnokrajowych, 252 narady regionalne, 165 odczytów, 76 wycieczek, 32 wystawy, 23 konkursy oraz 113 filmów i innych. Wydano informator obejmujący 36 stron zawierające niezbędne dane organizacyjne oraz plan pracy. Ukazało się 9 informacji z życia Oddziału SITK w wydawnictwach ROW NOT oraz liczne, polemiczne artykuły w prasie codziennej, nt. problemów komunikacji miejskiej, kolejowej, samochodowej, lotniczej, dróg i mostów oraz taboru kolejowego i bezpieczeństwa ruchu.

W Domu Technika w Gdańsku zorganizowano ważne imprezy międzynarodowe:

- kwiecień 1979 r. narada Komitetu Dyrekcyjnego Instytutu Kolejnictwa Europejskiego /ORE/,
- sierpień 1979 r. wymiana naukowa z Instytutem Komunikacji Politechniki w Brunshwiku /RFN/,
- wrzesień 1979 r. narada sekretarzy generalnych SITK krajów socjalistycznych.

W związku z obchodami 60-lecia SITK odbył się w Warszawie Nadzwyczajny Zjazd SITK /13 grudnia 1979 r./, w którym wzięło udział 10 delegatów O/SITK w Gdańsku.

W 1980 r. ten sam Zarząd kierował pracami 48 kół zakładowych SITK oraz ponad 1500 członkami zwyczajnymi. Zgodnie z uchwałą Nadzwyczajnego Zjazdu SITK - z grudnia 1979 r. - w miesiącu lutym 1980 r. odbyło się uroczyste spotkanie z okazji 60-lecia Stowarzyszenia.

W lutym 1919 r., w dawnym Ministerstwie Komunikacji i Dyrekcji Kolei, powstał Związek Polskich Inżynierów Kolejowych. W kwietniu 1919 r. zwołano Zjazd i założono formalnie Związek. Również w dniu 12 kwietnia 1919 r. odbył się w Warszawie I Zjazd Powiatowych Inżynierów Drogowych R.P. Rok 1919 był więc początkiem zorganizowanego działania inżynierów kolejowych i drogowych w Polsce. Z tych Związków wywodzi się Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji. Rocznica ta, pod koniec 1979 r. oraz w 1980 r., została odpowiednio zaakcentowana i wyeksponowana.

W ciągu roku zorganizowano ważne techniczne narady i sympozja nt.:

- "Problemy budownictwa tunelowego w rozwiązaniach komunikacyjnych aglomeracji gdańskiej" /14.03.1980 r./,
- "Radiołączność w kolejnictwie" /18-19.03.1980 r./,
- "Obsługa komunikacją zbiorową zespołu dzielnic Gdańsk-Południe",
- "Wybrane aspekty symulacji ruchu,
- "Rola transportu w integracji gospodarki polskiej i jej rozwoju",
- narada omawiająca spostrzeżenia z wyjazdu studialnego budownictwa drogowego w USA.

Zarząd Oddziału szczególnie akcentował potrzebę kompleksowego rozwiązania komunikacji w Trójmieście. Uzyskano zgodę i decyzję wojewody gdańskiego na zorganizowanie konkursu "Główna arteria drogowa komunikująca Trójmiasto".

Prace przygotowawcze podjęto w czerwcu 1980 r. Obecnie środowisko techniczne nadal podtrzymuje to stanowisko.

Powyższe opracowanie, podające zarys rozwoju i najważniejsze osiągnięcia Oddziału na przestrzeni przeszło 35-letniej działalności nie wyczerpuje całości spraw i rozwiązywanych zagadnień.

Oddział Gdański Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji,
opierając się na pracy wielu działaczy, w miarę swych środków i możliwości realizował nakreślone zadania statutowe i ponadplanowe.