

KOMUNIKACJA - 1945

3.04: Franciszek Kotus-Jankowski – Prezydentem Gdańska.

05: uruchamia się linię autobusową z Wrzeszcza do Dworca Kolejowego w Gdańsku,

29.05: Ministerstwo Komunikacji wydało rozporządzenie w sprawie zniżek kolejowych na P.K.P. Dla pracowników państwowych i ich rodzin – 50 proc. zniżki. Dla ludzi świata pracy (w ruchu podmiejskim) – 97 proc. zniżki. Dla młodzieży szkolnej przy przejazdach w święta państwowe i kościelne oraz na ferie małe i duże – 50 proc. zniżki. Dzieci do lat 14 w towarzystwie rodziców i opiekunów korzystają z 50 proc zniżki od obowiązującej taryfy.

31.05: pasażerowie korzystający z dogodnej komunikacji autobusowej „Orbisu” na trasie Gdynia – Gdańsk narażeni są w Orłowie na bardzo dogodną sposobność postradania oka lub co najmniej uszkodzenia głowy. Dziwne to zaiste urozmaicenie podróży powoduje luźno zwisający drut instalacyjny, który uplasował się wygodnie akurat na środku jezdni u wjazdu do Orłowa od strony Sopot. Drut ten w myśl twierdzenia o złośliwości rzeczy martwych radośnie wita wjeżdżających do Orłowa zdzierając im w przystępie dobrego humoru – z głowy co popadnie i zadaje niejednokrotnie poważne uszkodzenia cielesne. W tej sytuacji jedyną ulgę przynosi nadzieja, że ten symbol spostrzegawczości tamtejszych władz może jednak ulegnie wkrótce zmianie.

20.06: przewóz Oksywie – Gdynia, którego brak dotkliwie odczuwają mieszkańcy Pogórza, Obłuża i Oksywia zostanie uruchomiony w najbliższych dniach. Na razie będą kursowały ratownicze łodzie wiosłowe i prom. Organizuje przewóz firma „Przybrzeżna Żegluga Bałtycka”, która przed wojną posiadała statki „Merkur” i „Minerwa”. Wykorzystane będą dawne przystanie firmy P.Ż.B. Bliższe szczegóły o wysokości opłat, miejscu i czasie odbijania promu zostaną podane dodatkowo.

22.06: Państwowa Komunikacja Samochodowa „Autobaza” w Gdyni zawiadamia, że dnia 22 czerwca 1945 r. (w piątek) uruchamia szereg autobusów na liniach Gdynia – Gdańsk i Gdynia – Warszawa przez Gdańsk, Tczew, Gniew, Nowe, Grudziądz, Brodnica, Rypin, Sierpc, Płońsk, Zakroczym, Warszawa. Informacji udziela się w biurze P.K.S. w Gdyni ul. Stefana Batorego 23.

06: uruchamia się linię autobusową z Dworca Kolejowego do Nowego Portu,

28.06: ogłoszono nowy Rząd Jedności Narodowej. Premier – Edward Osóbka-Morawski.

28.06: uruchamia się linię tramwajową nr 1 z Wrzeszcza Zajezdni do Opery Bałtyckiej, przedłużoną w kilka dni później do Bramy Oliwskiej,

1.07: z dniem 1 lipca br. Polskie Koleje Państwowe wprowadzają nowy rozkład jazdy. Do zasadniczych usprawnień należy zaprowadzenie bezpośredniej komunikacji Warszawa – Szczecin przez Poznań oraz Warszawa – Wrocław, przez Łódź Kaliską. Dużym osiągnięciem jest nawiązanie kilku dogodnych połączeń Gdańska z Gdynią.

4.07: w Gdańsku, u wylotu pięknej Alei marsz. Rokossowskiego w pobliżu mostu przystaje tramwaj. Jest to krańcowy przystanek uruchomionej od kilku dni komunikacji tramwajowej na odcinku Gdańsk – Wrzeszcz. Warszawa niedawno chlubiła się E.K.D., Gdańsk może poszczycić się tramwajem. Wchodzimy do wozu, który zaraz rusza w powrotną drogę, tzn. do ul. Morskiej, gdzie chcąc jechać dalej, trzeba się przesiąść do innego wozu kursującego od ul. Morskiej do zajezdni tramwajowej, tzn. do granicy Oliwy. Ponieważ ruch jest na razie jednorodowy, wahadłowy, na tramwaj czeka się 15-20 minut. (Czas przejścia wozu od mostu i z powrotem). Gdańskie wagony tramwajowe są dość duże, mogą pomieścić 100-110 osób. Na razie jest w nich przestronno, można odpocząć po ścisiku autobusowym. Największy ruch mamy w godzinach rannych i po 3 popołudniu, gdy ludzie idą do pracy i wracają – mówi konduktorka – ale dajemy sobie doskonale radę mimo, że prawie wszyscy dopiero od kilku dni pracujemy w tym zawodzie. W drugim wozie jest konduktorem młody warszawiak, również nowicjusz. Pracujemy na dwie zmiany, od 6 do 12 i od 12 do 18. Zarabiamy 50 zł dziennie, otrzymujemy obiad lub kolację w zależności od czasu pracy. Wozy prowadzą na razie Niemcy. Kandydaci na motorowych praktykują i wkrótce będą mogli objąć służbę. Na dalszym odcinku linii tramwajowe mkną Aleją Sprzymierzonych do Oliwy. Przed zniszczonym budynkiem warsztatów, główną zajezdnią, tramwaj zatrzymuje się. Zwalony na linii most kolejowy ze spiętrzonymi wagonami i lokomotywą barykaduje przejazd. Jest to granica Wrzeszcza i Oliwy, ale do miasta pozostaje jeszcze ze 2 km. W hali warsztatowej znajdujemy wicedyrektora tramwajów i autobusów m. Gdańska inż. Bogusławskiego, który informuje, że prace rozpoczęto około 20 maja. Zarówno budynki jak tabor i instalacje są poważnie zniszczone. Tak np. 5 procent wagonów posiada uszkodzenia, które dadzą się

szybko naprawić, ale już około 60 procent wymaga poważnego remontu, a reszta nie nadaje się w ogóle do użytku. Obecnie kursują 3 zespoły wozów. 3 motorowe i jeden z przyczepką. Budynek i warsztaty remontujemy częściowo: zabezpieczając przed większym zniszczeniem. Największą bolączką jest brak materiałów instalacyjnych, które musimy sprowadzić. Nie pozwala nam to na uruchomienie dalszych odcinków. Brakujące części do sieci, jak łączniki, izolatory, dorabiamy w miarę możliwości w naszych warsztatach i zakładach. Kabel montujemy z kawałków. Dyrekcji podlegają również i autobusy, które zaczynamy uruchamiać. Na Dni Morza kursowały 2 wozy. W 95 procent autobusów brak jest motorów. Zatrudniamy obecnie 75 pracowników (konduktorów, motorowych i pracowników w warsztatach). Mamy fachowców z poznańskiej dyrekcji tramwajowej, którzy szkolą nowicjuszy. Co do płac, to jak na trudne miejscowe warunki aprowizacyjne są niewielkie. Robotnik otrzymuje 40 zł, wykwalifikowany 50 zł. Zamierzeniem na najbliższą przyszłość – mówi na pożegnanie inż. Bogustawski – jest uruchomienie tramwajów do Nowego Portu, niestety uzależnione to jest od otrzymania kabla. Jedziemy znów przez Wrzeszcz do Gdańska. Jest już 4, więc konduktor obok biletów zwykłych po 2 zł sprzedaje pracującym bilety ulgowe po 1 zł, przewidziane dla wojska i dla pracujących w godzinach udawania się do pracy i z powrotem. Niestety bilety są w jednym kolorze, widzimy, że utrudnia to konduktorowi pracę. Brak jeszcze jest w wozach i na zewnątrz napisów, brak tabliczek na przystankach; sądzimy, że szybko braki te się uzupełni, a to drobiazgi wobec istotnie ważnego faktu uruchomienia stałej i taniej komunikacji, przede wszystkim dla licznych rzesz pracowników zamieszkujących Wrzeszcz. Może jeszcze ważniejszym będzie uruchomienie komunikacji z Nowym Portem, skąd obecnie robotnicy, technicy, pracownicy, zatrudnieni przy odbudowie portu przemierzają dwa razy dziennie długą, 5 i pół km drogę Wrzeszcz – Nowy Port pieszo.

10.07: uruchomienie linii z Gdyni do Gdańska (Urząd Wojewódzki) linię obsługują firmy: MZK Gdynia, MZK Gdańsk MKS Sopot,

10.07: Alfred Kossakowski – Przewodniczącym MRN w Gdańsku.

14.07: dr. Teyseire – Przewodniczącym Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni (nadal funkcjonuje stanowisko prezydenta miasta).

16.07: została podpisana umowa o przekazaniu polskiemu Ministerstwu Kolei zarządu kolejowego. Przekazywanie będzie następowało etapami.

16.07: Henryk Zakrzewski – Prezydentem Gdyni.

17.07: za drogie są bilety w komunikacji autobusowej Gdynia – Gdańsk. Jeden przejazd w obie strony kosztuje 70 zł. Nawet w porównaniu z koleją taryfa jest wyższa o przeszło 50 proc. Wielu ludzi pracy od czasu do czasu musi jechać do Gdańska czy Sopotu i wydatek ten poważnie obciąża kieszeń pracownika. Przedsiębiorstwa autobusowe utrzymujące komunikację pomiędzy Gdynią a Gdańskiem są państwowymi i powinni one mieć na oku dobro obywateli.

21.07: uruchamia się linię tramwajową nr 2 z Oliwy pętli do Zajezdni Wrzeszcz (przed wiaduktem),

4.08: posiedzenie Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej, przeniesionej z Sopotu do budynku dawnego Arbeitsamtu. Przewodniczącym WRN wybrany został Leonard Wierzbicki. (Nadal funkcjonuje stanowisko wojewody.)

6.08: Polskie Biuro Podróży „Orbis” uruchomiło z dn. 6 sierpnia stałą komunikację autobusową na trasie Bydgoszcz – Warszawa i Bydgoszcz – Gdynia. Autobusy do Warszawy kursują codziennie, odjazd o 9. rano sprzed lokalu „Orbisu”. Do Gdyni kursują autobusy co drugi dzień, we wtorki, czwartki i soboty. Odjazd o 7. rano sprzed „Orbisu”. Ceny biletów wynoszą: do Gdyni 300 zł, do Warszawy 500 zł.

15.08: przejęcie kolei przez władze cywilne,

15.08: Zarząd m. Gdyni cierpi na brak gotówki. Subwencje Skarbu Państwa nie wystarczają nawet na najkonieczniejsze wydatki, jak pensje pracowników, nie mówiąc już o odbudowie gmachów publicznych. Dlatego też największą troską zarządu miasta jest znalezienie źródeł szybkich i konkretnych dochodów. Na posiedzeniu Miejskiej Rady Narodowej, które odbyło się w dniu 15. bm. sprawa ta była szeroko omawiana. Wiceprezydent miasta, ob. Modliński przedstawił radnym projekt rewindykacji wszystkich przedsiębiorstw miejskich, a w pierwszym rzędzie miejskich zakładów energetycznych oraz miejskich linii komunikacyjnych. (...) Drugim poważnym źródłem dochodów gminy m. Gdyni były przed wojną miejskie zakłady komunikacyjne. Obecnie na terenie naszym działają dwa przedsiębiorstwa komunikacyjne: „Orbis” i „Autobaza”. Według danych, zaczerpniętych w Województwie, „Autobaza” istnieje na podstawie umowy z P.K.S. w Gdańsku. Przedsiębiorstwo to wystąpiło nawet oficjalnie o koncesję. Dochody jego są olbrzymie, o czym świadczy to, że „Autobaza” płaci P.K.S. 30% „Orbisowi” za 10% od obrotu brutto. Co do „Orbisu”, to statut tego przedsiębiorstwa pozwala tylko na sprzedaż

biletów, a nie na eksploatację linii komunikacyjnych. Zainterpelowany w tej sprawie dyrektor „Orbisu”, ob. Wawrzyniak, powiedział, że jedynie „Orbis” wykazał inicjatywę przy organizowaniu linii autobusowych i z uwagi na to przedsiębiorstwo otrzymało z Ministerstwa Komunikacji zezwolenie na eksploatację linii. Tymczasem zarząd m. Gdyni stwierdził, że z kursujących autobusów tylko jeden jest własnością „Orbisu”, pozostałe zaś są, niewiadomego pochodzenia. Zarząd m. Gdyni zastrzega się kategorycznie przeciwko eksploatacji dróg i ulic w okręgu administracyjnym miasta. Zarząd nad liniami komunikacyjnymi w mieście chce przejąć gmina miejska. Gmina własnym staraniem i wkładami pieniężnymi zorganizuje miejskie zakłady komunikacyjne. Już teraz kursuje kilka ciężarówek na linii Orłowo – Chylonia. Ceny biletów są niższe, niż na liniach „Orbisu”, czy „Autobazy”, lecz pomimo to przynoszą dochody. Zarząd m. Gdyni nie może opierać się na dotacjach rządu, lecz musi sam stworzyć warunki dla gospodarowania miastem.

21.08: od dłuższego już czasu krążyły pogłoski o tym, że w branży samochodowej w Gdyni dzieje się coś niedobrego. Odbywało się to pod płaszczykiem pracy „pionierskiej” dla dobra kraju i społeczeństwa. Na terenie Gdyni funkcjonowała firma pn. „Autobaza Nr 3” pracująca pod egidą P.K.S. i „Orbisu”. Właścicielami firmy, mieszczącej się przy ulicy 3 Maja 27 byli bracia Józef i Piotr Welzowie i J. Stachowiak. Obywatele ci po pewnym czasie zerwali umowę z P.K.S. i założyli fikcyjną firmę „Bałtyckie Linie Samochodowe”, ażeby tym razem prowadzić interesy na własną rękę. Jak bardzo podejrzane były to „interesy”, świadczy fakt, że już po kilkutygodniowej egzystencji firmy pracującej bez żadnej licencji, wkroczyła w sprawę Prokuratura Sądu Okręgowego w Gdyni, która po wstępnych dochodzeniach zadecydowała o pieczętowanie biur i składów firmy oraz aresztowanie głównych współwłaścicieli. W dniu dzisiejszym aresztowani zostali Józef i Piotr Welzowie, którzy po wylegitymowaniu okazali się volksdeutscheami. Za Stachowiakiem zaś wysłano listy gończe. Specjalna Komisja Kontrolna rozpoczęła już działalność, dostarczając prokuraturze pokaźny materiał obciążający współwłaścicieli firmy i stwierdzający ich szkodliwą, działalność w stosunku do Skarbu Państwa, Zarządu m. Gdyni i miejscowego społeczeństwa. Pod pozorem pionierskiej akcji, mającej na celu uruchomienie komunikacji międzymiastowej banda gdyńskich szabrowników nabijała kieszenie milionami złotych, wierząc, że przy pomocy łapówek uda im się prowadzić niecny proceder nadal. Istnieje uzasadnione przypuszczenie, że w ślad za głównymi sprawcami pod kluczem znajdzie się jeszcze szereg osób zamieszanych w tę aferę.

9.09: od niedzieli dnia 9 września bm. Zarząd Miejski miasta Gdyni uruchomił nową linię autobusową, na trasie Gdynia – Chylonia, liczącej 12 km. W okresie pierwszych dwóch tygodni kursować tu będą na razie 3 wozy, po czym w odstępach tygodniowych dołączać się będzie do tej linii po dwa do trzech dalszych autobusów. W uzupełnieniu tych informacji, udzielonych nam przez ob. ob. Taczanowskiego i Fondera – z ramienia Zarządu Generalnego Linii Komunikacyjnych, donosimy, że ze względu na ciężkie warunki i dość drogie paliwo, cenę biletów ustalono w wys. 10 zł, t.j. mniej więcej złotówkę od kilometra. W miarę stabilizacji i obniżki cen paliwa bilety potanieją. Jest to pierwsze połączenie, które dzięki wysiłkom Zarządu Miejskiego zapewni częstą i najtańszą obsługę komunikacyjną na tym szlaku. Dla dzieci szkolnych, jak też dla ludności pracującej przewidywane są wydatne zniżki. Sięgać one będą 50% taryfy normalnej, przy czym osoby wyżej wymienionych kategorii korzystać z nich będą, mogły rano do godz. 8 i po południu od godz. 5.

15.09: dnia 15 bm. Gdańska Dyrekcja Odbudowy zakończyła remont linii tramwajowej Gdańsk – Nowy Port. Prace trwały 6 tygodni i wykonane zostały w przewidywanym terminie. Przy odbudowie linii GDO korzystała z pomocy fachowców z Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Gdańsku z dyr. Bogusławskim na czele.

15.09: dnia 15 bm. Dyrekcja Miejskich Zakładów Komunikacyjnych uruchomiła nową linię tramwajową, łączącą Gdańsk z Nowym Portem z miejscem przesiadania w Letniewie. Koszt przejazdu z Gdańska do Nowego Portu wynosi dla pracowników samorządowych 2 złote, a cena przejazdu bez zniżki 4 zł.

17.09: w czasie odbudowy elektrowni gdańskiej na Ołowiance, gdzie GDO wykonywało wszystkie roboty budowlane i mostowe, dużym sukcesem była odbudowa mostu kolejowego, bez którego dostawa węgla dla elektrowni byłaby niemożliwością. Most postawiono w ciągu 5 dni.

21.09: na posiedzeniu Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni odbyłym 21 bm. pod przewodnictwem prezesa dra Teisseyre uchwalono szereg wniosków w aktualnych dla Gdyni sprawach, przedłożonych przed prezydium Zarządu Miejskiego. W drugiej z tego zakresu sprawie, dotyczącej rewindykacji Miejskich Zakładów Komunikacyjnych, prezydent m. Gdyni ob. Zakrzewski odbył konferencje z wicemin. Administracji Publicznej ob. Żarnk-Michalskim. Wiceminister Michalski uznał słuszność żądań Zarządu Miejskiego. Wówczas to wkroczone na teren autobazy P.K.S. (Państwowej Komunikacji Samochodowej) i ustalono niedociągnięcia i nadużycia ze strony eksploatorów komunikacyjnych. Kierownictwo Autobazy Nr. 3 nie przestrzegało żadnych przepisów i działało

samowolnie na szkodę interesów publicznych. Np. bilety drukowane były bez porozumienia z Zarządem Miejskim i Izbą Skarbową, wobec czego skarb państwa poniósł milionowe straty. Zarząd Miejski spowodował wkroczenie komisji komunikacyjnej K.R.N., która początkowo zajęła stanowisko negatywne do władz miejskich, lecz przekonawszy się o niesłuszności takiego stanowiska sprawę przekazała urzędowi prokuratorskiemu. Autobaza działała, mówiąc delikatnie, pod protektoratem PKS, która inkasowała 30 proc. wpływów. Gospodarka zarówno pod względem fiskalnym, jak i prawnym zdaniem referenta sprawy, była fatalna, toteż aresztowani bracia Welcowie odpowiadają za kilka artykułów kodeksu karnego. Zarząd Miejski zajął stanowisko nieustępliwe, wobec czego już w najbliższym czasie przejmie w swoje wyłączne władanie Miejskie Zakłady Komunikacyjne, znajdujące się w stanie gruntownej reorganizacji. Następnie wiceprezydent Modliński zapoznał Radę z planami Zarządu Miasta, zmierzającymi do ulepszenia i potaniaenia komunikacji śródmiejskiej. Otóż wybija się tu na plan pierwszy znana już poniekąd sprawa wprowadzenia trolleybusów. W wyniku pertraktacji z Gdańską Dyрекcją Odbudowy Zarząd Miejski otrzymuje na ten cel 6 milionów złotych kredytu. Projektowane są 4 linie komunikacyjne. Pierwsza linia z Orłowa przez ul. Św. Jańską, 10 Lutego, Morską i Grabówek do Chylonii i Zagórza uruchomiona zostanie przed Gwiazdką. Na wniosek wiceprezydenta Modlińskiego Rada przez akklamację wyraziła podziękowanie Gdańskiej Dyрекacji Odbudowy za pomoc okazaną Gdyni. Z dalszych projektów zasługuje na uwagę zamierzone zorganizowanie Komunalnego Związku Komunikacyjnego, który będzie kierował komunikacją wzdłuż całego Wybrzeża od Gdyni do Gdańska, stanowiącego jeden kompleks gospodarczy. Dużo uwagi poświęciła z kolei Rada sprawie zniżek w autobusach dla młodzieży szkolnej i nauczycielstwa.

21.09: gdy niespełna trzy miesiące temu uruchomiono pierwszą linię tramwajową w Gdańsku pracownicy, przemierzający do tej pory dwie przestrzenie pieszo – odetchnęli z ulgą. Uruchomienie tej linii było nie lada sukcesem Dyрекacji Tramwajów, zwłaszcza, że prace reperacyjne ukończono o miesiąc wcześniej, niż było to początkowo projektowane. O trudnościach, związanych z odbudową linii tramwajowych opowiada dyr. Miejskich Zakładów Komunikacyjnych inż. Bogusławski: Przy naprawie sieci i torów pracujemy od maja. Puszczanie pierwszego tramwaju w dn. 29 sierpnia jest zasługą wysiłków malej grupy ludzi, którzy pracowali bez wytchnienia, dosłownie dniem i nocą i w ciągu ostatnich sześciu dni spaliśmy godzinę, dwie na dobę. W miesiąc później przedłużyliśmy linię do Oliwy, a 15 września uruchomiona została linia z Gdańska do Nowego Portu. Ponieważ czynne są na razie pojedyncze tory, dla skrócenia do połowy czasu jazdy tramwaje kursują systemem wahadłowym. Niestety tramwaje stają, dość często z powodu przerwy w dostarczaniu prądu. Największą trudnością – informuje dalej inż. Bogusławski, jest brak materiału budowlanego, przede wszystkim brak drutu miedzianego na górą, sieć. Normalnie sieć długości 5 km powinna stanowić jednolity drut, obecnie składa się ona z kawałków długości do 100 m, które zdjęte zostały z innych linii. W wielu miejscach pozrywane były szyny. Dużym utrudnieniem pracy jest brak transportu, przy budowie pierwszej linii pracowaliśmy ręcznymi wózkami. Obecnie projektuje się uruchomienie drugiego toru Gdańsk – Oliwa, następnie uruchomienie linii tramwajowej Gdańsk – Orunia i uruchomienie drugiego toru na trasie Gdańsk – Nowy Port. Termin wykonania tych planów zależy głównie od tego jak prędko zostanie dostarczony materiał na budowę górnej sieci.

28.09: Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Gdyni w porozumieniu z GDO Gdańsk rozpoczęły już prace wstępne nad uruchomieniem komunikacji trolleybusowej. Ze względu na ogromne koszty remontu wozów, urządzeń oraz rekonstrukcji linii elektrycznej, postanowiono wykorzystać wszystkie materiały niezbędne do tej akcji. Prowadzi się obecnie zbieranie i zabezpieczanie na terenie miasta i okolic rozrzuconych i zniszczonych przez działania wojenne części trolleybusowych tak dla rekonstrukcji sieci, jak i remontu samych wozów. W akcji tej wydatnej pomocy udzielić może miejscowe społeczeństwo przez zgłaszanie do Miejskich Zakładów Komunikacyjnych w Gdyni wiadomych im miejsc, w których znajdują się rozrzucone lub ukryte części trolleybusowe. M.Z.K. w Gdyni gotowe jest wypłacać premie za wydatną pomoc w tej akcji. Obsługa trolleybusów wymaga specjalnego wykształcenia fachowego, dlatego MZK rozpoczynając prace wstępne wzywają wszystkich fachowców, którzy w czasie okupacji obsługiwali linie trolleybusowe do zgłaszania się w celu podjęcia pracy.

10: linia 1 kursuje z Zajezdni Wrzeszcz do Targu Węglowego,

15.10: drugi dzień obrad M.R.N. w Gdańsku przyniósł deklaracje programowe 4-ch partyj politycznych. Ożywioną dyskusję wywołuje sprawa taryfy tramwajowej. Partie polityczne stoją na stanowisku podwyższenia taryfy normalnej do 3 zł za przejazd jednorazowy, przy jednoczesnej obniżce biletów dla świata pracy do 50 gr. Głosowanie ustala cenę biletu na 3 zł. Dalsze wnioski w tej sprawie rozpatrzone będą komisyjnie.

20.10: uruchamia się drugi tor na linii tramwajowej nr 1 na odcinku Wrzeszcz – Opera,

28.10: w niedzielę, 28. bm. odbędą się na Oksywiu uroczystości związane z powrotem ze Szwecji jednostek bojowych Polskiej Marynarki Wojennej. Dojazd na Oksywie będzie ułatwiony przez kursowanie autobusów i samochodów z pl. Kaszubskiego, dostarczonych przez instytucje i firmy rozporządzające taborem samochodowym oraz przez przewóz wodą (w pobliżu Kapitanatu Portu). Chcąc udostępnić mieszkańcom Wybrzeża wzięcie udziału w uroczystości powitania „Daru Pomorza” i łodzi podwodnych, jaka odbędzie się w niedzielę 28. bm. na Oksywiu, prosimy, wszystkie instytucje, rozporządzające taborem samochodowym, by za przykładem „Społem” i „Czytelnika”, które już zgłosiły swe samochody, o dostarczenie, 28. bm. na czas od 8 rano do 1.30 po poł. samochodów dla przewozu publiczności z pl. Kaszubskiego na Oksywie i z powrotem. Za przejazd może być pobierana opłata 10 zł od osoby. Zgłoszenia mają być kierowane do sekretariatu w Zarządzie Miejskim.

10.11: uruchamia się drugi tor na odcinku Wrzeszcz – Oliwa,

1.12: ze względu na coraz bardziej mnożące się nieszczęśliwe wypadki, spowodowane nieuregulowaniem ruchu ulicznego w Al. Marszałka Rokosowskiego, na podstawie Rozporządzenia Ministrów: Komunikacji, Spraw Wewnętrznych i Sprawiedliwości z dnia 27.10.1937 r. (Dz. U. R. P. Nr 85. poz. 616) oraz Rozp. Min. Kom i Spraw Wewn. z dnia 15.7.1937 r. (Dz. U. R. P. Nr 58, poz. 4581) o ruchu pojazdów mechanicznych i rowerowych na drogach publicznych jako Starosta Grodzki Prezydent Miasta Gdańska Fr. Kotus-Jankowski zarządza: Obustronne jezdnie asfaltowe Al. Marszałka Rokosowskiego przeznaczone są wyłącznie do jednokierunkowego ruchu samochodowego. Ruch rowerowy odbywać się może wyłącznie po ścieżce rowerowej, pomiędzy jezdniami, a pierwszym szeregiem drzew. Dla wszelkich innych pojazdów przeznaczona jest boczna aleja brukowana. Przeprowadzenie wyżej wymienionego zarządzenia polecam organom Milicji Obywatelskiej.

1.12: uruchomienie linii autobusowej z Dworca PKP do Chyloni i Rzeźni,

23.12: dnia 23 bm. odbyło się uroczyste otwarcie linii tramwajowej na Orunię. Linia ta biegnie z Pl. 1 Maja aż do rynku oruńskiego. Niestety z powodu zniszczenia mostu nie ma jeszcze bezpośredniego połączenia Oliwa - Orunia. W uroczystości udział wzięli: Prezydent miasta Kotus-Jankowski, przewodniczący komisji finansowo-budżetowej Groblewski, przewodniczący komisji kontroli społecznej Chylicki, dyr. GDO inż. Olszewski, inspektor gł. Madejski, dyrektor Bogusławski oraz przewodniczący Rady Zakładowej Tramwajów Miejskich Włodarczyk. Po przecięciu wstęgi przemówił prezydent Kotus-Jankowski oraz przewodniczący Groblewski. Następnie trzy wozy odjechały na Orunię, gdzie miejscowy proboszcz dokonał poświęcenia linii, po czym zebrani przełamali się opłatkiem.

24.12: na głośny na Wybrzeżu problem komunikacji autobusowej składają się trzy przede wszystkim zagadnienia: regularność kursów, ceny biletów i sprawa wsiadania do obłożonych wozów. W związku z wszystkimi punktami narzekania są powszechne i słuszne. Wydaje się jednak, że w pierwszych dwóch wypadkach mało co da się tymczasem zmienić. W ruchu są najróżniejsze typy wozów, na benzynę, ropę, drzewo, o różnej szybkości, wozy psują się dość często – wszystko to uniemożliwia w pełni regularne kursy. Niemniej zakłady komunikacyjne winny w ramach możliwości chociaż jaki taki wprowadzić tu porządek. Cena biletów niedostępna dla szerszego ogółu nie prędko chyba ulegnie zmianie – jak dotychczas, problem benzyny jest dramatyczny i sprawa ta ulec może poprawie dopiero z chwilą uregulowania jej w zakresie ogólnopaństwowym. Tym bardziej należało by energicznie uporządkować przynajmniej problem bezpieczeństwa i ludzkich warunków wsiadania do autobusów. Ta sprawa jest chyba w naszych możliwościach. A dzieją się rzeczy okropne. Na placu Kaszubskim w Gdyni pasażerowie nie są najpierw w stanie w ogóle wysiąść z przybyłych autobusów, tak gwałtownie napiera już ciżba u drzwi wozów. Potem zaczyna się wsiadanie per fas et nefas „po trupach”. Konduktor nie ma niekiedy możliwości nawet spuścić drabinki, mężczyźni gramolą się okrakiem, damy bez większych skutków próbują naśladować ten bojowy styl. Przy końcu tej procedury obsługa nadaremnie ostrzega, że wóz rusza, nierzadko rezygnuje już w ogóle z ostrzeżeń. Wóz odrywa się, ludzie z narażeniem życia wiszą u poręczy, urywają urządzenie, tłuką szyby, były i ciężkie upadki w biegu i szpital i gorzej już nawet. Pomijam moralne szkody, w poczuciu osobistej godności i nerwowym układzie. Czy Milicja Obywatelska nie mogłaby wkroczyć w te gorszące sprawy i wydelegować choć jednego uzbrojonego dzielnego „regulirowszczika”?

24-26.12: komunikacja tramwajowa i autobusowa w Gdańsku w czasie świąt. W wigilię tramwaje i autobusy MZK kończą pracę o godz. 18, w pierwszy dzień świąt tramwaje i autobusy kursują od godz. 13, w drugie święto normalnie.

28.12: na posiedzeniu Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni 28. bm., przewodniczący dr Teisseyre omówił zmiany personalne, jakie nastąpiły w Radzie Narodowej w związku z rozłamem w Str. Ludowym. W ostatnim punkcie porządku dziennego wysunięto szereg wniosków i interpelacji. Miedzy innymi w sprawie komunikacji

autobusowej. W odpowiedzi wiceprezydent Modliński wyjaśnił, że częstotliwość i regularność ruchu autobusowego jest uzależniona od jakości i ilości wozów oraz przydziału paliwa. Obecnie Gdynia otrzymała 3 wozy na benzynę i 6 na ropę, które będą mogły być uruchomione, wtedy stare wozy pójdą do remontu. Paliwo będzie. Rada zakładowa pracowników autobusowych zwróciła się z ostrzeżeniem, że jeśli nie będzie uregulowane bezpieczeństwo, to komunikacja stanie. Poza blokowaniem wozów, wymysłami i groźbami ze strony osób wojskowych, ostatnio we Wrzeszczu zdarzył się wypadek ostrzelania autobusu, ponieważ nie zatrzymał się w żądanym przez oficera miejscu. W wyniku strzałów ranny został szofer i kobieta. Prowadzone jest w tej sprawie śledztwo. Prace nad uruchomieniem trolleybusów posunęły się naprzód. Przyznano kredyt 3,5 miliona złotych na odbudowę linii. 20 ton drutu miedzianego otrzymała Gdynia w darze od Szwecji. Pomiędzy 1 a 15 lutym ruszą trolleybusy na krótkim na razie odcinku, Plac Kaszubski – Zarząd Miejski. Będzie kursować 25 wozów (łącznie z przyczepkami). Pierwsza partia już opuściła warsztaty. Wkrótce 10 wozów będzie kompletnie gotowych do użytku. W pierwszych dniach wiosny będą uruchomione dwie linie: Chylonia – Orłowo oraz Zarząd Miejski – Port. Następne pójdą na Witomino i do Sopotu. Są to projekty, zaznaczył prezydent Modliński, oparte na realnych podstawach. Wysuwano sprawę oświetlenia ulic Morskiej i Wiaduktu, na których wskutek ciemności są częste napady.

31.12: komunikacja tramwajowa w Gdańsku. W noc sylwestrową na linii Gdańsk – Oliwa tramwaje będą kursowały do godz. 1 w nocy, a następnie po czterogodzinnej przerwie od godz. 5 rano. Na pozostałych liniach Gdańsk – Orunia – Nowy Port jak w dni powszednie.

LINIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ (niepełny przebieg tras):

TRAMWAJOWE DZIENNE:

1 GDAŃSK ZAJEZDNIA WRZESZCZ – al. Sprzymierzonych – al. Grunwaldzka – „POLONIA” (OPERA BAŁTYCKA) [od:1945-06-28 do:1945-?]

1 GDAŃSK ZAJEZDNIA WRZESZCZ – al. Sprzymierzonych – al. Grunwaldzka – al. Rokossowskiego – BRAMA OLIWSKA [od:1945-? do:1945-10-?]

1 GDAŃSK SZYMANOWSKIEGO – al. Sprzymierzonych – al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie – PLAC WĘGLOWY [od:1945-10-?]

2 GDAŃSK OLIWA PL. INWALIDÓW – al. Sprzymierzonych – ZAJEZDNIA WRZESZCZ [od:1945-07-21]

3 GDAŃSK PLAC 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 - PLAC WĘGLOWY [od:1945-09-15]

6 GDAŃSK BOGUSŁAWSKIEGO - Jedności Robotniczej - ORUNIA (GOŚCINNA) [od:1945-12-23]

AUTOBUSOWE DZIENNE:

GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - Starowiejska - Świętojańska - Gdańska - SOPOT Stalina - GDAŃSK al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - pl. 1 maja – Okopowa – URZĄD WOJEWÓDZKI [od:1945-07-10]

GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa – Podjazd – Czerwonych Kosynierów – Chylońska – pl. Dworcowy – CHYLONIA PKP [od:1945-12-05]

GDAŃSK WRZESZCZ – al. Grunwaldzka – al. Rokossowskiego – Wiadukt Błędnik – Podwale Grodzkie – DWORZEC KOLEJOWY [od:1945-05-? do:1945-10-?]

GDAŃSK DWORZEC KOLEJOWY – Podwale Grodzkie - ? – NOWY PORT [od:1945-06-? do:1945-09-14]