

KOMUNIKACJA - 1946

2.01: wywiad z prezydentem miasta Gdyni H. Zakrzewskim. Czy zapowiada się poprawa w komunikacji autobusowej? Uzyskaliśmy nowe wozy, i obiecano nam zwiększenie przydziału paliwa. Ruszą trolleybusy. Przeszkodą ich uruchomienia był brak w kraju drutu miedzianego. Obecnie część otrzymaliśmy w darze od Szwecji, część kupiliśmy, tak że już w lutym uruchomimy linię wewnętrzną. Na razie każde z miast ma swą odrębną komunikację, ale jest już projekt powołania między komunalnego związku komunikacyjnego dla ujednoczenia zagadnień komunikacji na trasie Gdynia – Gdańsk.

3.01: zagadnieniem niezmiernie ważnym jest połączenie komunikacyjne trzech miast Wybrzeża. W styczniu już rozpocznie działalność Między Komunalny Związek Komunikacyjny „Wspólnota Miast Wybrzeża”. Prezydium WRN zatwierdza obecnie statut Związku, aktualna sprawa pożyczki w Banku Komunalnym da związkowi finansowe podstawy działania. Do czerwca przewiduje się połączenie Gdańska linią tramwajową z północną częścią Sopotu, południowa zaś część Sopotu uzyska połączenie trolleybusowe z Gdynią. Zarząd Miejski w Gdańsku zajął się poza tym uruchomieniem komunikacji wodnej śródmiastowej. Gdańsk dysponował 6 statkami i szeregiem promów, które kursowały po kanałach i Motławie. Obecnie statki są wydobywane i poddawane remontom, promy już są czynne. Na wiosnę Zarząd Miejski projektuje połączenie przy pomocy tramwajów wodnych Sianek z Gdańskiem oraz Trojlu z Gdańskiem.

30.01: odcinki ulic 3 Maja i Batorego w okolicy siedziby M.K.S. są zatarasowane pojazdami różnego typu. Bo miejska komunikacja samochodowa nie ma nawet zajezdni, nie ma budynków na warsztaty. Na obszernym placu, zawalonym różnorodnym sprzętem samochodowym, istnym cementarzystycznym osobowych i ciężarowych maszyn, odbywa się pod mroźnym niebem remont nadających się do naprawy aut. Przy ogniu rozpalonym w ustawionej pionowo rurze, prowizorycznym piecu, odbywa się naprawa 15-tonowego ciągnika Hanamana. W małym baraczkę pokazuje inż. Taczanowski dyr. M.K.S. zainstalowaną własną, elektrownię i mały warsztat, tokarnię gdzie dorabia się brakujące mutry czy śruby. Nasze zakłady przed wojną mieściły się przy ul. Gdańskiej – mówi dyr. Taczanowski. Duża hala, warsztaty, obszerny teren, składały się na dogodną bazę. Zajął ją obecnie P.Z.S. z tym, że będą remontować nam wozy. Dotąd nie widzieliśmy stamtąd ani jednej śrubki. Wszystko musimy wykonywać własnymi siłami, mimo nieodpowiednich warunków pracy. Przenosimy się na Waszyngtona, gdzie remontujemy trolleybusy, ale tam są komplikacje z M.I.R-em, obecnym gospodarzem terenu. Wchodzimy do „biura”. Izba w której przy kilku stołach pracują urzędnicy jest jednocześnie kancelarią, poczekalnią i gabinetem dyrektora. Przed jej oknami stoi ogromny wóz. Nieustanne stukanie młotków dochodzi z jego wnętrza. Jest to wielka gondola na 132 miejsca, której remont już na ukończeniu i wkrótce będzie chodzić z ciągnikiem. Na życzenie wojewody, M.K.S. montuje dwa większe wozy przystosowane do dalszej podróży bo dotychczasowa komunikacja autobusowa dalekobieżna nie jest zadowalająca. Gdy przejmowaliśmy te zakłady w sierpniu, chodziły tylko 4 wozy – mówi dyrektor. Teraz rozporządzamy 20 wozami. Kursuje wprawdzie tylko 13. Na trasie Gdynia – Gdańsk 8, do Chylonii – 3 i na Oksywie 2. Nie mogliśmy uruchomić więcej wozów mimo że nasilenie pasażerów tego wymaga, ponieważ mamy za małe przydziały paliwa. To co otrzymujemy, wystarcza nam na 8 dni. A przy koszcie benzyny na wolnym rynku 50, 60 zł za litr ceny biletów nie wytrzymują kalkulacji. Linia oksywska jest deficytowa ponieważ 70 proc. pasażerów stanowi wojsko które albo nic nie płaci albo cenę ulgową od 10-złotowego biletu, który skalkulowaliśmy poniżej przewidzianej taryfy (2 zł za km) licząc się z tym, że mieszkańcy Oksywia to wyłącznie ludzie pracy. Częstotliwość wozu jest co 30, 40 minut. Na Chylonię co 20 minut, a jeśli uda się uzyskać większe przydziały, dodamy jeden wóz na linii chylońskiej, tak, że będą kursowały co 15 minut, jak do Gdańska, gdzie dodamy jeszcze dwa wozy. W porozumieniu z M.K.S. z Gdańska chcemy usprawnić komunikację Wybrzeża, eliminując wozy przedsiębiorstw, które nie stosują się do przepisów, nie dają wozów w momencie jazdy do pracy i z pracy, dbając jedynie o kasowe strony przedsiębiorstwa. Wprowadzamy też ujednoczenie wozów, dając im jednakową barwę i starając się przywrócić gdyńskim autobusom ich estetyczny wygląd. Niestety, trudno nam jest utrzymać wozy w czystości. O myciu wozu przy mrozie nie może być mowy wobec braku ogrzewanej zajezdni. Brak ten dotkliwy przy obecnych warunkach atmosferycznych, wpływa też na psucie się wozów. Dwa wozy mamy zawsze w pogotowiu na wypadek uszkodzeń. Zdarzają się też wypadki wpadania na nasze wozy piratów samochodowych, wielkich ciężarówek UNRAA. Od Pl. Kaszubskiego

przecignięte wysoko pomiędzy słupami druty prowadzą do zajezdni przy ul. Waszyngtona, gdzie sieć ich cała misternie rozpięta ponad głowami czeka na puszczenie wozu. W małym drewnianym baraczk, przywiezionym hen z Babich Dołów mieści się biuro i magazyn. Obok warsztaty. Wchodzimy do boksu – warsztatu gdzie remontuje się wozy. W wąskiej hali u wejścia ogłusza nas huk młota. To kowal wali co sił w rozpalony kawał żelaza, aż skry idą. Pomocnik miechem dmucha w czerwony żar ognia. Przy długich stołach młodzi praktykanci pod okiem majstrów rozkręcają skomplikowane mechanizmy i oczyszczają z rdzy najdrobniejsze części. Nieco dalej oślepia jaskrawy błysk acetylenu, białym światłem rozświetlając mrok warsztatu. Pod wozem w wykopie pracują robotnicy, małymi lampkami oświetlają swój wąski i ciasny teren pracy, opukując młotkami pudło wozu który podziurawiony do niedawna kulami, jak rzeszoto jest już cały. Tylko szare plamy metalu znaczą ślady po zasklepionych otworach. W głębi hali stoi nowiutki, pomalowany kremową i czerwoną farbą trolleybus. Wewnątrz białe drewniane ławki. 28 miejsc siedzących. Duży trolleybus może od biedy pomieścić i 100 osób. Do kompletnego wykończenia brak jeszcze pociągnięcia lakierem ale w zapyłonej sali, gdzie wykonuje się inne prace, nie da się tego zrobić. Brygada pracownicza, złożona z 46 osób, prowadzi swe prace nie zwracając uwagi na chłód w nieogrzewanym warsztacie, na ilość przepracowanych godzin, byle doprowadzić wozy do stanu używalności. Drut miedziany na brakujące przewody wkrótce ma nadejść ze Szwecji. M.K.S. zatrudnia 226 pracowników. Szoferzy otrzymują pensję, konduktorzy 2 procent od sprzedanych biletów. Zarobki tygodniowe robotnicze wahają się od 300 zł ucznia, przez 800 robotnika do 1500 majstra. Pierwsza linia trolleybusowa będzie uruchomiona w lutym na przestrzeni Pl. Kaszubski – Zarząd Miejski. Dalsze do Orłowa i krańca Sopotu jako całość z kursującymi gdańskimi tramwajami. Następna linia pójdzie do Chylonii. Najtrudniejsza sprawa jest z portem. Zanim będzie naprawiony wiadukt, nie może być mowy o komunikacji trolleybusowej. Na podwórzu stoi szereg trolleybusów, pościąganych pracowicie z bliższych i dalszych okolic. Jest ich 32. Z tego 24 nadają się do remontu, pozostałe będą użytkowane jako części zamienne. Dyrektor wzdycha przy 3 włoskich wozach. Piękne, nowe trolleybusy na 130 osób ostatnio przez Niemców sprowadzone niszczą się stojąc na deszczu i śniegu. Nie mamy pomieszczeń. Ostatnio doszliśmy do porozumienia z M.I.R-em, który gospodaruje na tym terenie w sprawie uzyskania dalszych niezbędnych nam boksów. W małym budynku własna elektrownia dostarcza w miarę potrzeby prądu do warsztatu. Mimo trudnych warunków, braku pomieszczeń praca się posuwa i już wkrótce gdyńskie społeczeństwo naocznie przekona się o jej wynikach.

1.02: w Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku odbył się uroczysty akt przekazania władzy nowemu wojewodzie gdańskiemu – Stanisławowi Zrałkowi.

16.02: dalekobieżne linie autobusów Orbisu: Linia Nr 1 Gdynia – Gdańsk – Warszawa: codziennie kursują dwa autobusy. Odjazd z Gdyni godz. 6:00, z Sopot 6:30 z Gdańska 7:00. Linia Nr 2 Gdynia – Gdańsk – Tczew – Bydgoszcz – Łódź: autobusy kursują w poniedziałki, środy i piątki. Odjazd z Gdyni o godz. 6:00, z Sopot 6:30, z Gdańska 7:00. Linia Nr 3 Gdynia – Gdańsk – Starogard – Bydgoszcz - Poznań: autobusy kursują w poniedziałki i czwartki. Odjazd o godz. 6:00, z Sopot 6:30, z Gdańska 7:00. Linia Nr 4 Gdańsk – Gdynia – Słupsk. Autobusy kursują codziennie. Odjazd z Gdańska o godz. 8:00, z Sopot 8:30, z Gdyni 9:00. Linia Nr 5 Gdynia – Gdańsk – Kwidzyn – Malbork – Elbląg. Autobusy kursują codziennie. Odjazd z Gdyni godz. 8:00, z Sopot 8:30, z Gdańska 9:00. Linia Nr 6 Gdynia – Gdańsk – Tczew: Autobusy kursują codziennie. Odjazd z Gdyni, Sopot i Gdańska. Linia Nr 7 Gdańsk – Gdynia – Kartuzy: w przygotowaniu. Lokalna: Gdynia – Sopot – Oliwa – Gdańsk: Autobusy kursują codziennie od godz. 7:00 do 21:00.

17.02: od dłuższego już czasu w prasie miejscowej pojawiają się wzmianki i artykuły atakujące w swej treści autobusowe linie komunikacyjne. Jako jedna z tego rodzaju instytucji Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Gdyni śledzimy z uwagą wszystko to co mówi się i pisze o sprawach komunikacji na Wybrzeżu. Wszyscy dotychczas krytykowali – nikt nie zastanawiał się nad tą sprawą poważnie – nikt nie starał się dociec źródła tych tak niewygodnych i przykrych zjawisk – nikt nie zainteresował się działalnością i pracą M.Z.K. nikt nie zapytał o trudności jakie musi pokonywać instytucja by nieraz za wszelką cenę utrzymać w ruchu komunikację autobusową. Problem komunikacji na Wybrzeżu jest bezspornie i kwestią bardzo ważną, na którą trzeba i należy się zastanowić. Wiemy doskonale, iż normalna komunikacja musi odpowiadać następującym warunkom: 1) sprawność, 2) uregulowana dokładnie częstotliwość ruchu, 3) wygoda, możliwie najbardziej niskie ceny biletów. Wiemy również, że to wszystko co dotychczas nazywa się komunikacją, jest tylko czasowym środkiem zastępczym, jest komunikacją ad-hoc. Nie wynika jednak z tego, iż ta zastępcza komunikacja powinna wykonywać zorganizowanej i uporządkowanej działalności. Na zasadnicze powody nieregularności ruchu składają się, następujące najważniejsze przyczyny jak: brak odpowiedniego jakościowo taboru samochodowego, brak odpowiednich przydziałów

paliwa (dotychczasowe przydziały pokrywają zapotrzebowanie M.Z.K. w wysokości 25-30 procent) – wreszcie współpraca innych instytucji jak „Orbis” i PKS. Sprawa udostępnienia cen biletów jest również kwestią niemniej ważną ale czy można zmniejszyć ceny biletów jeżeli ceny paliwa na wolnym rynku wynoszą poza przydziałami: ropa po 20 zł, benzyna do 55 zł za litr. Problem cen rozwiązać należy albo przez osiągnięcie przydziału odpowiedniej ilości wozów i paliwa, albo przez wprowadzenie innego środka lokomocji, łączącego w sobie wspomniane wyżej wartości i niezależnego od przydziału materiałów pędnych. Taki środek lokomocji na terenie Gdyni istniał. Środkiem tym są trolleybusy. Działania wojenne zniszczyły całkowicie sieć i urządzenia stacji prostowniczych – zasilających, same wozy, rozrzucone po terenie Gdyni i okolicy, zostały zdewastowane i zaledwie w 50 proc. nadają się do naprawy. Niemniej jednak Miejskie Zakłady Komunikacyjne na drodze do radykalnego rozwiązania problemu komunikacji, po dokładnym zbadaniu wszelkich możliwości wspólnie z godną podkreślenia wydatną pomocą GDO postanowiły odtworzyć komunikację trolleybusową. Przystępując do tej akcji zdawaliśmy sobie sprawę z trudności na jakie praca ta w obecnych, nowych warunkach napotkać musiała. Dzisiaj już większość trudności leży poza nami. Ściągnięto z terenu miasta Gdyni i okolic ponad 30 wozów trolleybusowych, zebraliśmy skrzętnie wszystkie pozostałe i nadające się do użytku odcinki przewodu jezdnego oraz inne materiały niezbędne do odbudowy sieci. Gdańska Dyrekcja Odbudowy przysłała nam z pomocą, udzielając kredytu w wysokości jednego miliona złotych. Prace zostały zapoczątkowane. W chwili obecnej uzyskaliśmy dalsze kredyty w wysokości 2.500.000 zł co pozwoliło na prowadzenie pracy na wszystkich odcinkach jednocześnie. Remontowana jest pierwsza partia w ilości 10 wozów, z czego 50 proc. już wykonano, prowadzi się prace nad odbudową sieci i podstacji prostowniczych. Za pośrednictwem Konsulatu zamówiliśmy w Szwecji 180 ton przewodu jezdnego, z czego 20 ton otrzymujemy jako dar Konsula Szwedzkiego dla Gdyni. W pierwszym etapie z zebranych przez nas materiałów odbudujemy odcinek śródmieścia, zaś po nadejściu przewodu ze Szwecji odcinki Gdynia – Chylonia i Gdynia – Orłowo – Sopot. Wydatna pomoc finansowa G.D.O. i tempo prowadzonych prac pozwolą nam już w lutym br. oddać do dyspozycji społeczeństwa pierwsze wozy trolleybusowe na trasie śródmieścia. Z preliminowanych dalszych kredytów w wysokości 6.500.000 zł na pierwszy kwartał br. będą intensywnie prowadzone prace nad uruchomieniem dalszych odcinków. Pragniemy, by zbliżający się sezon letni zbiegł się z ukończeniem prac i oddaniem do dyspozycji społeczeństwa tak wszechstronnie wygodnego środka komunikacji jakim są trolleybusy. (Fr. Taczanowski, Dyrektor M.Z.K. w Gdyni)

24.02: o godz. 12 w południe publiczność gdyńska z ciekawością i podziwem patrzyła na pierwszy trolleybus, który zrobił kilka kursów na trasie: zajezdnia – pl. Kaszubski przez Świętojańską, do ul. 10 Lutego bo tylko na tej przestrzeni są przeciągnięte kable, ponieważ ciągle jeszcze nie ma miedzianego drutu niezbędnego dla funkcjonowania trolleybusów. Ale i tę trudność, jak wiele innych, pracownicy MZK postanowili pokonać. Szwecja zobowiązała się dostarczyć 56 tys. m drutu miedzianego w terminie do 1maja – mówi w.-dyr. Fonder – wobec tego, żeby nie zwlekać z uruchomieniem trolleybusów, staramy się o pożyczkę drutu z Warszawy na przeprowadzenie linii do Zarządu Miejskiego, Orłowa i Chylonii, co odciąży znacznie autobusy. W dużym, odnowionym wozie jedziemy z pracownikami, fachowcami, których pracą ruszył pierwszy trolleybus. Jedziemy szybko, gładko i bez wstrząsów, bez zapachu benzyny, czy innego paliwa. Instruktor Siuda, który pracował przy zakładaniu trolleybusów w czasie okupacji, będzie teraz szkolił naszych szoferów. W warsztatach wre praca. 6 wozów już jest ukończonych, 4 otrzymują ostatnie pociągnięcia. Musimy mieć 20 – mówi podwoziarz Frankowski, również stary pracownik trolleybusowy. Czy dzień powszedni, czy niedziela, pracujemy. Zaczęliśmy od zbierania postrzelanych wozów, pojedynczych części i wspólną naszą pracą osiągnęliśmy dzisiejsze rezultaty: nowiutki trolleybus kursujący po mieście. 10 gotowych do użytku w zajezdni. Jesteśmy z różnych stron Polski - mówi wicedyr. Fonder – możemy się różnić poglądami politycznymi, może być między nami rozbieżność w zapatrywaniach na szereg spraw, ale będę wyrazicielem ogółu pracowników, gdy powiem, że łączy nas wspólna ambicja i wspólna idea osiągnięcia konkretnych rezultatów dla Gdyni. W tym tworzymy jedną harmonijną całość, wspólną rodzinę Miejskich Zakładów Komunikacyjnych.

1.03: z dniem 1. marca br. zostaje uruchomiona przez Żeglugę Gdańską, armator Miejskie Zakłady Komunikacyjne m. Gdańska komunikacja wodna na terenie portu gdańskiego. Statki będą kursować codziennie od godz. 6 do godz. 23. Będą one obsługiwały następującą trasę: Rybi Rynek – Przeróbka – Aldak – Hol (przystanek na żądanie) – Magazyny Nr 21 i Nr 22 – Dworzec Wiślany (poczta) – Basen Górniczy (nabrzeże zachodnie i wschodnie) – Dworzec Wiślany (elewator Nr 3 i 4) – Wislouiście – Nowy Port – Zakręt pięciu gwizdków – Kapi-tanat Portu. W pierwszym etapie przewiduje się uruchomienie 3 statków: s/s Maria, Jan, Krystyna. Jednocześnie

uruchomiony zostanie przewóz promami ręcznymi: jeden przy Rybim Rynku, drugi przy ul. Wałowej oraz przewóz dużą łodzią z Nowego Portu na Westerplatte.

6.03: wprowadzenie komunikacji trolleybusowej w Gdyni, ulega opóźnieniu, mimo, że pracownicy MZK zrobili ze swej strony wszystko by trolleybusy ruszyły. Wozy są gotowe do użytku, ale brak jest miedzianego kabla, który Szwecja zobowiązała się dostarczyć w terminie do 1-go maja. Na razie udało się dyr. MZK Taczanowskiemu uzyskać dla Gdyni w Warszawie 7 tys. metrów drutu. Natychmiast przystąpiono do pracy. Przy ul. Świętojańskiej przeciąga się sieć trolleybusową dalej, w stronę Zarządu Miejskiego, poczynając od ul. 10-go Lutego. Otrzymana ilość drutu wystarczy do uruchomienia miejskiej komunikacji, w obrębie Gdyni tak, że jeszcze w tym miesiącu będziemy jeździli trolleybusami.

19.03: uruchomiono linię trolejbusową na trasie: Zajezdnia Derdowskiego (pl. Kaszubski) – Zarząd Miejski,

26.03: jedną z największych plag pracującego na Wybrzeżu człowieka jest zła komunikacja między miejscem zamieszkania a warsztatem pracy. Tylko nieliczni szczęśliwcy mają swoje biuro czy fabrykę pod bokiem. Przytłaczająca większość skazana jest na codzienne długie wyczekiwanie na przystankach autobusowych i tramwajowych, lub, co gorsza, na kilkukilometrowe męczące spacerki. Zarządy miast Gdyni, Sopotu i Gdańska zrozumiały rychło, że na własną rękę niewiele zdziałają. Na skutek porozumienia trzech miast powstał Międzykomunalny Związek Komunikacyjny. Ale zanim statut Związku zostanie wprowadzony w życie, trzeba przede wszystkim stworzyć normalną komunikację w samych miastach. Zadanie to wykonuje Gdańska Dyrekcja Odbudowy, jako ekspozytura Ministerstwa Odbudowy. Do dnia dzisiejszego G.D.O. wykonało następujące prace w zakresie odbudowy komunikacji miejskiej: jednotorową linię tramwajową Gdańsk Nowy Port (długości 7 km), dwutorową linię tramwajową Gdańsk – Wrzeszcz – Oliwa i częściowo na Jelitkowo (10,5 km), jednotorową linię na Orunię (4,5 km). W Gdyni odbudowano i w dniu 19 bm. uruchomiono linię trolleybusową Zajezdnia – Pl. Kaszubski – Zarząd Miejski oraz wyremontowano 10 wozów motorowych. Ogólny koszt robót w Gdyni wyniósł 3.500.000 zł. To dopiero początek. Dalszy ciąg prac, które obejmą najpilniejsze potrzeby komunikacyjne, będzie wykonany w ciągu bieżącego roku. A więc w Gdańsku przede wszystkim odbudowa zasadniczych pętli tramwajowych w śródmieściu i na peryferiach, jak druga linia Gdańsk – Nowy Port przez Brzeźno, budowa drugiego toru przy istniejącej już linii do Nowego Portu przez Zaspę, jednotorowa linia Gdańsk Sianki (Hojbudy); no i oczywiście remont 10 wozów motorowych i przyczepki. Prace te zamkną się globalną sumą 57.000.000 zł. Równocześnie w Gdyni G.D.O. będzie pro wadziła nadal rozpoczętą odbudowę linii trolleybusowych na odcinkach Zarząd Miejski – Orłowo – Sopoty oraz Zarząd Miejski – Chylonia. Prace powyższe zostaną ukończone do końca czerwca br. i będą kosztowały 6.850.000 zł plus 19.000.000 zł na linię trolleybusową Orłowo – Sopoty. Poza tym kosztem 7.000.000 zł odbuduje się budynki tramwajowe. Dalsze 23 mil. złotych przeznaczono na budowę nowej linii tramwajowej Oliwa – Sopot. Celem uruchomienia tymczasowej komunikacji Gdańsk – Sianki G.D.O. preliniuje 5 milionów zł na remont 7 statków i 4 promów oraz na zakup samochodów. Nieodzownym czynnikiem sprawnej komunikacji są dobre drogi i mosty. Ponieważ w rejonie Gdańska i Gdyni pozostawiają one wiele do życzenia, G.D.O. postanowiła poczynić w tym roku choćby najniezbędniejsze remonty. Prace inżynierskie przy naprawie dróg i mostów oraz osuszenie części terenów zalewowych Żuław w granicach m. Gdańska pochłoną 32.200.000 zł, z czego prace melioracyjne na Żuławach wyniosą 4.500.000 zł. Ta ostatnia pozycja obejmie remont stacji pomp na Oruni i Rudnikach, dzięki czemu Gdańsk uzyska 18 km kwadr urodzajnej ziemi ogrodniczej. Remont ulic w Gdańsku wyniesie 4 mil. 500 tys. zł, w Gdyni 6.000.000 zł, w Sopocie 3.000.000 zł. Tyle o tegorocznych planach G.D.O. w związku z usprawnieniem komunikacji na terenie trzech miast wydzielonych. W przyszłości projektuje się poszerzenie i przebudowę drogi państwowej Nr 1 (Gdynia – Gdańsk) na autostradę dwutorową, naprawę reszty ulic i mostów w Gdańsku, rozbudowę sieci trolleybusów w Gdyni. Do dalszych projektów należy budowa reprezentacyjnej autostrady spacerowej nad brzegiem morza.

28.03: comiesięczne posiedzenie Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni składało się z dwu części. Pierwsza, poświęcona była sprawie uczczenia rocznicy wyzwolenia miasta i portu od najeźdźcy niemieckiego, w drugiej omawiane były sprawy bieżące, wymagające aprobaty Rady. W projektach trwałego uczczenia Pierwszej Roczniccy Wyzwolenia Gdyni przewidziane zostało przez Komisję porozumiewawczą stronnictw politycznych przemianowanie jednej z ulic na Aleję Zwycięstwa. Z ramienia wnioskodawców sprawę tę referuje radny Kos (PPR), wnosząc o przemianowanie ul. 10-go Lutego na Aleję Zwycięstwa. Przewodniczący otwiera dyskusję nad tym wnioskiem. O głos poprosił red. Święcicki. W nawiązaniu do słów dra Teisseyre, który w mowie inauguracyjnej uroczystą część posiedzenia Rady podkreślił, że historia najmłodszego z miast na świecie Gdyni pisana została pracą i krwią. Red. Święcicki przypomniał, że dzień 10-go lutego jest właśnie pierwszą datą w historii tego

miasta. Historii nie należy przekreślać. Jest rzeczą słuszną i konieczną nazwanie jednej z ulic miasta Aleją Zwycięstwa, tak, jak jest słuszne, ażeby wzniesiony był pomnik Braterstwa, ale zniesienie nazwy ulicy 10-go Lutego jest bezzasadne. Zdaniem mówcy nazwę Alei Zwycięstwa powinien otrzymać odcinek szosy od wylotu ul. Świętojańskiej do Orłowa, względnie nawet cała trasa drogi od Gdyni do Gdańska przy porozumieniu się Gdynskiej MRN z miejskimi Radami Narodowymi Sopot i Gdańsku, winna otrzymać tę historycznie uzasadnioną nazwę. Gdańsk był ogniskiem drugiej wojny światowej, Gdańsk stał się symbolem klęski germańskiego Atylli i symbolem zwycięstwa nad barbarzyńskim agresorem. Droga od Gdańska przyszło przed rokiem wyzwolenie Gdyni. Radny Święcicki apeluje o zmodyfikowanie złożonego wniosku. Przewodniczący zarządził pięciominutową przerwę dla porozumienia się w tej sprawie klubów partyjnych. Po przerwie imieniem klubów zabrał ponownie głos r. Kos wnosząc wniosek o przemianowanie ulicy Gdańskiej na Aleję Zwycięstwa. Plenum przyjęło ten wniosek frenetycznymi oklaskami. W ramach tegoż punktu obrad rady Czerwień wysunął wniosek o przemianowanie ul. Mościckiego na ul. im. Mieczysława Migały. Migała był tutaj w Gdyni robotnikiem portowym i ofiarnym działaczem związkowym wśród robotników. W okresie wojny interwencyjnej w Hiszpanii Mieczysław Migała udał się tam jako ochotnik do szeregu wojsk republikańskich, w których zginął śmiercią bohaterską. Wniosek ten został również przyjęty.

29.03: 29 marca we Wrzeszczu odbyła się uroczystość podpisania aktu erekcyjnego Związku Międzykomunalnego miast Gdańska, Gdyni i Sopotu pn. „Wspólnota Miast Wybrzeża” w Gdańsku. Podpisani przewidują, jako pierwszy etap prac Związku na najbliższą przyszłość, odbudowę pełnej sieci komunikacyjnej miast Gdańska, Gdyni i Sopotu w stanie i sprawności sprzed 1 września 1939 r., połączenie tychże miast linią komunikacyjną o trakcji elektrycznej, a przede wszystkim zapewnienie dojazdów do pracy.

1.04: powstanie MZKGG (Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia) z siedzibą w Gdańsku przy ul. Jaśkowa Dolina, organem prowadzącym MZK GG został Związek Międzykomunalny „Wspólnota Miast Wybrzeża” w Gdańsku, który rozpoczął swą działalność na podstawie uchwał: Prezydium MRN w Gdyni z 9.11.1945 r., Prezydium MRN w Sopocie z 12.11.1945 r. i Prezydium WRN z 3.1.1946 r. „Wspólnota Miast Wybrzeża” zakończyła swą działalność w lutym 1951 roku, gdy powstało Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia.

27.04: ukończenie budowy pętli trolejbusowej na pl. Kaszubskim (do tej pory trolejbusy zawracały w zajezdni trolejbusowej, przy ul. Derdowskiego 1). (MG)

4.05: Dyrekcja M.Z.K. Gdańsk-Gdynia podaje do wiadomości, że w dniu 4 maja rb. nastąpiło rozstrzygnięcie konkursu na godło M.Z.K.G.G. Zarząd M.Z.K.G.G. po rozpatrzeniu 70 najeżanych projektów przyznał – zgodnie z warunkami konkursu – następujące nagrody: 1 nagroda – zł 5.000 za projekt ozn. godłem „KIEZUN”, 2 nagroda – zł 3.000 za projekt ozn. godłem „PUNKT”, 3 nagr. – zł 2.000 za projekt oznacz. godłem „DELTA”. Po otwarciu kopert, zawierających nazwiska, stwierdzono, że autorami nagrodzonych projektów są: 1) Godło „KIEZUN” – ob. Pluciński Mieczysław, Gdynia, Sienkiewicza nr 25, 2) Godło „PUNKT” – ob. Gintel Jerzy, Gdańsk Wrzeszcz, Morska 43, 3) Godło „DELTA” – arch. Tomaszewski Janusz, Oliwa, Grottgera 13. Zgodnie z warunkami konkursu, nagrodzone projekty stają się własnością M.Z.K.G.G. Prócz tego Zarząd M.Z.K.G.G. postanowił zakupić za cenę zł 1.000 stosownie do zastrzeżenia w ogłoszeniu konkursu, projekt oznaczony godłem © (kółko z kropką w środku), autorem którego jest ob. Chmara Edmund, Sopot, ul. Bałtycka 4-a. Autorzy nagrodzonych i zakupionych projektów zechcą zgłosić się osobiście do Dyrekcji M.Z.K.G.G. Wrzeszcz, Jaśkowa Dolina 43, celem podjęcia przyznanych nagród. Projekty niewyróżnione zostaną w dniach najbliższych przesłane autorom. Dyrekcja MZKGG wyraża podziękowanie wszystkim, którzy wzięli tak liczny udział w konkursie i w ten sposób dopomogli Dyrekcji w ustaleniu godła Zakładów.

8.05: uruchamia się linię autobusową z Bramy Oliwskiej do Siedlec (P).

10.05: posiedzenie Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni z dn. 10 bm. rozpoczął przewodniczący dr Teisseyre wnioskiem, aby przewidziane porządkiem obrad wręczenie honorowego obywatelstwa Kazimierzowi Rusinkowi odłożyć na czas jego przyjazdu do Gdyni. Po przyjęciu wniosku przystąpiono do dyskusji nad porządkiem obrad, usuwając zeń punkt, dotyczący zatwierdzenia statutu Międzykomunalnego Związku Komunikacyjnego z uwagi na to, że radni nie zdążyli się jeszcze dokładnie zapoznać z jego treścią. Prezydent miasta Zakrzewski oznajmił radnym, że obiecany przez Szwecję drut miedziany do linii trolleybusów nadszedł już w ilości 40 t, co umożliwi uruchomienie komunikacji trolleybusowej na linii Gdynia – Orłowo w przeciągu 3 tygodni. W związku z tym prezydent odczytał projekt podziękowania Szwecji na ręce konsula szwedzkiego, p. Drzeliusa. Projekt Rada przyjęła oklaskami.

23.05: najbardziej opłakany stan jakościowy mają autobusy i trolleybusy w Gdyni. Ogromny teren należący przed wojną do MZK, wspaniałe hale, warsztaty z maszynami śpiącymi pod warstwą kurzu są zajmowane przez P.Z.S. a kremowo-wiśniowe autobusy gdyńskie montowane są w warunkach niezwykle ciężkich przy coraz to, z rozwojem przedsiębiorstwa, zwiększającej się ciasnocie. Pisaliśmy swego czasu o pracy MZK na mrozie pod gołym niebem przy ul. Batorego, gdy do metalu przymarzały palce. W zajezdni trolleybusów przy ul. Waszyngtona, mieściły się w jednej hali: kuźnia, garaż, szlifiernia, a pył szlifowanego żelaza osiadał na świeżo malowanym wozie. Zajezdnia trolleybusowa zbudowana przez Niemców na terenie portowym mieści się wspólnie z MIR-em, który ma tu swoje składy, a zbudowanie nowej zajezdni przekracza obecnie możliwości finansowe. Mimo trudności, coraz więcej wozów opuszcza warsztat. Ogółem na trasie Gdańsk – Gdynia kursuje 30 wozów. Linia trolleybusowa wkrótce będzie przedłużona w jedną stronę do Chylonii, w drugą do Orłowa. Umożliwili to Szwedzi, hojnie obdarzając MZK miedzianym drutem, długości około 53 km, i G.D.O. – przyznając na bieżący kwartał 17 i pół miliona złotych kredytów na cele komunikacji M.Z.K.

25.05: mieszkaniec Wybrzeża, jadąc długą „Bajadera” w Gdyni czy piętrowym wozem Gdańska nie zdaje sobie często sprawy, ile pracy i wysiłków kosztowało uruchomienie stałej i wygodnej komunikacji tramwajowej i trolleybusowej jaka obecnie wiąże nasze najruchliwsze i sąsiadujące ze sobą trzy punkty Wybrzeża. Po roku pracy Miejskie Zakłady Komunikacyjne 3 miast zjednoczone w Związku „Wspólnota Miast Wybrzeża” mają poważne osiągnięcia i rozporządzają szeregiem warsztatów, zajezdni, stacji prostownikowych i okazałym taborem. Ostatnio uruchomionym środkiem lokomocji przez M.Z.K. są przewożące pasażerów rozległą trasą portu gdańskiego tramwaje wodne: „Krystyna”, „Teresa”, o których już pisaliśmy z okazji otwartej linii oraz prom „Jan”, kursujący pomiędzy Dworcem Wiślanym a Basenem Górniczym. Rozważane są projekty uruchomienia komunikacji wodnej Bąsak – Elbląg i Gdynia – Oksywie, obsłużenie 3 miast i części Zatoki Gdańskiej i Puckiej. Z chwilą gdy mocno zniszczony most na Wiśle w kierunku Sianek będzie przebudowany, będą uruchomione trzy promy. Przejechawszy w Rybnego Rynku do Nowego Portu tramwajem wodnym, znajdujemy się u krańca lądowej linii tramwajowej, łączącej Nowy Port z Gdańskiem. Na razie czynna jest linia jednotorowa, wkrótce po przeciągnięciu drutów będzie uruchomiona druga, co znacznie usprawni komunikację. Przy końcowym przystanku w Nowy Porcie jest zajezdnia tramwajowa z warsztatami ręcznymi, hala remontów, stolarnia, siłownia i serce komunikacji – podstacja elektryczna przetwarzająca prąd zmienny na stały. Druga podstacja nowego typu przy ul. Towarowej została zmontowana pracą i wysiłkiem M.Z.K. Posiada nowoczesne prostowniki w stalowych kolbach, chłodzone przy pomocy powietrza itd. Jest chlubą i troską pracowników, którzy czekają na kredyty z G.D.O. by prowadzić dalsze prace. W projekcie jest zmontowanie trzeciej podstacji prawdopodobnie w Sopocie dla trolleybusów i tramwajów. Maszyny będą przeniesione ze zniszczonej stacji prostownikowej w porcie. W centrum Wrzeszcza przy ul. Partyzantów mieszczą się garaże autobusowe M.Z.K. z których korzysta Milicja, co jak skarżą się pracownicy M.Z.K. ogromnie utrudnia im pracę. Jeszcze gorszy jest brak niezbędnych maszyn, jak szlifierki i brak pieniędzy na jej zakup. By oszlifować np. cylinder wysłała się go do Poznania. Oglądamy duże warsztaty z czynnym dźwiękiem o nośności 5 ton, zdolnym do podniesienia całego wozu, uporządkowane magazyny, zbiorniki z oliwą. Obecnie Gdańsk ma 7 kursujących wozów. Kremowo-błękitne z herbem Gdańska wyglądają estetycznie. Od 9 maja kursuje piętrowy autobus. Automatyczna podstacja przy al. Wojska Polskiego we Wrzeszczu jest już przepracowana. Zamiast 25 przepracowała 60 tysięcy godzin. Czynna jest nadal. Oglądamy wielkie hale, które w momencie objęcia ich przez MZK wyglądały jak rupieciarnia, zaciekająca wodą, z wybitymi szybami, uszkodzonym dachem, a teraz są to warsztaty gdzie widać pracę. W dziale maszynowym ogłuszający huk i świst. Duże tokarki, na których ustawione są zestawy kołowe toczą wagonowe osie, małe wykonują drobne prace przy obrabianiu metali. Zgrzytają frezarki, wiertarki, szlifierka wygładza metalowy wałek z dokładnością do 0,001 mm. Robotnik nastawia mechanizm, maszyna posłusznie pracuje. A w drugiej hali heblarka żelazna przygotowuje szyny, w dziale stolarskim piła taśmowa tną równo drewniane kłocę, w ręcznej stolarni wykańcza się drewniane części urządzeń tramwajowych. W kuźni przy żarze ognia dwaj kowale walą młotami w kawał rozpalonego żelaza. Pośrodku olbrzymi młot elektro-pneumatyczny zastępuje człowieka, uderzając równomiernie w czerwony blok żelaza. Czuwający przy nim robotnik, potem zlany, w silnych rękach trzyma długie cęgi, którymi obraca żelazo. W odlewni metali dwóch robotników długimi widłami zdejmują z ognia wiaderko z grafitu, w którym w temperaturze 1.200 stopni topi się mosiądz. Jaskrawy blask razi oczy. Długą łopatą mieszają zawartość i wlewają w formy z piasku. Zajezdnia tramwajowa z oddziałem pogotowia dla wozów czynna cała dobę, pracuje na 3 zmiany. Kilku robotników właśnie naprawia drobne uszkodzenia od spodu wozu. Przy pomocy motoru podnosi się i opuszcza wagon tramwajowy, pod nim w wykopie pracują robotnicy. Praca

trwa nieprzerwanie. Po pierwszym okresie zabezpieczenia i uporządkowania warsztatów, taboru itd. przeprowadzono remonty wozów wypuszczając 6 gotowych wozów miesięcznie. W początkowym etapie, gdy brak było ludzi w 1945 r. na 10 polskich robotników było zatrudnionych 120 niemieckich. Stopniowo sytuacja się poprawia. 30.IV. br. pracowało już 175 Polaków i 2 Niemców. Prowadzone są radiowe kursy, w których szkoli się 50 rzemieślników. Pracowicie zgromadzony tabor tramwajowy liczy 230 wozów, o uszkodzeniach 35-40 proc. Przez okres od sierpnia r. ub. do kwietnia br. wyremontowano i oddano do użytku 36 wozów motorowych i gospodarczych mimo braku blach, śrub itp. Gdy w styczniu kursowało 14 wozów, dziś kursuje już 28, a są dni gdy 31. Najbardziej opłakany stan lokalowy mają autobusy i trolleybusy w Gdyni. Ogromny teren należący przed wojną do MZK, wspaniałe hale, warsztaty z maszynami śpiącymi pod warstwą kurzu są zajmowane przez P.Z.S. a kremowo-wiśniowe autobusy gdyńskie montowane są w warunkach niezwykle ciężkich przy coraz to z rozwojem przedsiębiorstwa zwiększającej się ciasnocie. Pisaliśmy swego czasu o pracy MZK na mrozie pod gołym niebem przy ul. Batorego, gdy do metalu przymarzały palce. W zajezdni trolleybusowej przy ul. Waszyngtona, mieściły się w jednej hali: kuźnia, garaż, szlifiernia, a pył szlifowanego żelaza osiadał na świeżo malowanym wozie. Zajezdnia trolleybusowa zbudowana przez Niemców na terenie portowym miesi i się wspólnie z MIR, który ma tu swoje składy, a zbudowanie nowej zajezdni przekracza obecnie możliwości finansowe. Mimo tych trudności coraz więcej wozów opuszcza warsztaty. Ogółem na trasie Gdańsk – Gdynia kursuje 30 wozów. Linia trolleybusowa wkrótce będzie przedłużona w jedną stronę do Chylonii, a w drugą do Orłowa. Umożliwili Szwedzi, hojnie obdarzając MZK miedzianym drutem, długości ok. 53 km, a G.D.O. przyznając na bieżący kwartał 17 i pół miliona złotych kredytów na cele komunikacji M.Z.K.

27.05: Bolesław Nowicki – Prezydentem Gdańska.

28.05: odbyło się pod przewodnictwem sędziego Mossakowskiego posiedzenie MRN miasta Gdańska, na którym szczegółowe sprawozdanie z dotychczasowych osiągnięć Zarządu Miejskiego w Gdańsku złożył prezydent Kulus-Jankowski, zgłaszając równocześnie rezygnację ze stanowiska prezydenta miasta Gdańska, umotywowaną kompletnym wyczerpaniem stanu zdrowia. Miejska Rada Narodowa dymisję przyjęła i wyraziła ustępującemu prezydentowi podziękowanie za ofiarną pracę. Jednocześnie wybrano nowego prezydenta w osobie ob. Bronisława Nowickiego (PPR) który przejął urządowanie.

29.05: 22 czerwca przybył do Gdańska z Gdyni delegat Rządu ds. Wybrzeża inż. E. Kwiatkowski w towarzystwie dyr. Strzegockiego oraz dyr. GDO Olszewskiego. Celem wizyty było stwierdzenie prac około rozbudowy miasta oraz przyznanie kredytów na II kwartał roku bieżącego. Trolleybusy otrzymały – po sumie przeznaczonych na uporządkowanie miasta – 10.000.000 – kwotę drugą co do wysokości. W ciągu 3 tygodni przewiduje się uruchomienie linii do Orłowa. W III kwartale projektuje się przedłużenie linii do Sopotu, a następnie do Oliwy, skąd już istnieje połączenie tramwajowe z Gdańskiem. Równocześnie uruchomiona zostanie komunikacja z Chylonią. Na tej trasie wozy nie pojadą ul. 10 Lutego, gdyż most na ul. Podjazdowej nie nadaje się do poprowadzenia tam sieci. Pojadą natomiast ulicą Śląską, by pod tamtejszym wiaduktem połączyć się z pętlą przy Zarządzie Miejskim.

1.06: uruchamia się linię autobusową z Gdyni do Oksywia (P).

1.06: na ostatnim posiedzeniu Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni przekonaliśmy się, jak trudno jest niektórym ludziom, a nawet całym zespołom przystosować się do nowych form gospodarczych, wprowadzonych do naszego ustroju. Chodzi tu mianowicie o Międzykomunalny Związek Miast Wybrzeża, który ma na celu koordynację pracy na odcinku komunikacji międzymiastowej ku pożytkowi mieszkańców Wybrzeża. Dzięki scaleniu zakładów komunikacyjnych w jeden związek chodzą dziś po Gdyni trolleybusy, a w najbliższym czasie będą chodzić do Orłowa, później zaś dalej, bo aż do Oliwy, dokąd docierają już od dawna gdańskie tramwaje. I wszystko byłoby w najlepszym porządku, gdyby nie pewien odłam pracowników M.Z.K. w Gdyni, którym nie spodobała się spółka. Rada Zakładowa M.Z.K. wystąpiła do Miejskiej Rady Narodowej z prośbą o wyłączenie M.Z.K. Gdynia ze związku, ponieważ rzekomo spółka owa wychodzi na szkodę Gdyni. Jako dowody rada zakładowa przedstawiła kilka faktów, z których najważniejszymi miał być fakt zabrania przez M.Z.K. Gdańsk dużych ilości benzyny, oliwy i sprzętu. Na ten temat rozwinęła się namiętna dyskusja, w której radny red. Świącicki pierwszy zwrócił uwagę, że cała historia jest prawdopodobnie zwykłym nieporozumieniem, spowodowanym nieświadomością pracowników M.Z.K. Gdynia, nie orientujących się, na czym polega istota spółki, jej cele i zadania.

2.06: uruchamia się linię 4 z Oliwy (Rybińskiego) do Jelitkowa (P).

7.06: „Orbis” Gdańsk prowadzi sprzedaż biletów tramwajowych mies. norm. i tygodniowe ulgowe dla instytucji.

22.06: w dniu 22 czerwca 1946 r. został rozstrzygnięty drugi konkurs na herb miasta Gdyni. Jury konkursu nagrodziło pierwszą nagrodą w kwocie 15.000 zł projekt Nr 76 pod godłem „Roch 4”. Po otwarciu koperty ujawniono autora nagrodzonego projektu, którym okazał się ob. Leon Staniszewski, zam. w Gdyni Orłowie. Herb miasta przedstawia na czerwonej tarczy 2 ryby morskie na tle miecza w kolorze białym. Ryby są koloru żółtego, na pieczęciach jednak będą w heraldycznym kolorze złotym.



23.06: w niedzielę dnia 23 bm. o godz. 20 odejście z molo w Sopocie korowod statków M.Z.K.G.G. na dwugodzinny wyjazd w morze. Opuszczanie wianków, pieśni ludowe przy akompaniamencie muzyki. Uczestnicy proszeni są o zabranie wianków, które będą mogli własnoręcznie puszczać na wodę. Bilety w kasach „Orbisu“ Nr 1 przed wejściem na molo. Nr 2 przy przystani Żeglugi Gdańskiej na molo w Sopocie.

23.06: uruchamia się linię autobusową z Gdyni do Witomina (P). Pętla znajdowała się na rogu ulicy Wielkokackiej i Stawnej.

27.06: zapowiedziane na ostatnim posiedzeniu plenarnym gdyńskiej MRN przez pełniącego obowiązki prezydenta miasta wiceprezydenta St. Modlińskiego uruchomienie komunikacji trolleybusowej pomiędzy centrum miasta a Orłowem dokonane zostanie przed oznaczonym terminem dnia 1.6. rb. Dziś 27 czerwca na Placu Kaszubskim o godz. 8:30 wiceprezydent Modliński, zastępujący przebywającego w delegacji gospodarza Gdyni dokona w obecności przedstawicieli władz, organizacji i robotników Miejskich Zakładów Komunikacyjnych uroczystego otwarcia linii do Orłowa. Witamy ten akt, jako dowód nowego doniosłego dla Wybrzeża osiągnięcia w zakresie poprawy komunikacji międzymiastowej. Inicjatorom i wykonawcom linii należy się publiczne uznanie.

7.07: uruchamia się linię autobusową z Dworca PKP do Stogów (P).

15.07: nowa taryfa MZK GG, bilet normalny na jedną strefę kosztuje 8 zł, ulgowy 4 zł,

18.07: w ramach planu komunikacyjnego, zmierzającego do połączenia, linią tramwajowo-trolleybusową Gdańska i Gdyni, MZKGG buduje systemem gospodarczym nową linię tramwajową na odcinku Sopot – Oliwa. Roboty kontroluje GDO. W chwili obecnej roboty ziemne są już na ukończeniu. Kierownictwo robót przewiduje, że nowa linia zostanie otwarta pod koniec września br. Budowa linii tramwajowej pochłonie 12 milionów złotych, z czego 8 milionów wyklada Delegatura Rządu, 3 GDO i 1 milion MZKGG. Największe koszty, bo dwie trzecie ogólnej sumy pochłoną tory, pomimo że Dyrekcja Kolei Państwowych dostarczyła starych, a więc tańszych szyn. Równocześnie GDO przystąpiła do budowy linii trolleybusowej na odcinku Sopot – Orłowo. Koszta wyniosą 15 milionów złotych, w co wlicza się koszt budowy 2 podstacji elektrycznych oraz remont 10 wozów trolleybusowych. Budowę prowadzi się wyłącznie z kredytów Delegatury Rządu.

23.07: samoloty pasażerskie, utrzymujące komunikację pomiędzy Gdynią – Gdańskiem a Warszawą nie lądują we Wrzeszczu, lecz na lotnisku w Rumii-Zagórze. Jest to przedwojenne polskie lotnisko cywilne. Również odlot samolotów do Warszawy odbywa się z Rumii. Nie wiemy, czym się kierowano, przenosząc lotnisko do Rumii. Wydaje się jednakowoż, że dla pasażerów daleko wygodniej było przyjeżdżać względnie wyjeżdżać z Wrzeszcza, aniżeli z Rumii, Wrzeszcz położony jest centralnie dla Gdańska i Gdyni, a Rumia oddalona znacznie i nie ma dogodnej komunikacji autobusowej.

27.07: mamy poza sobą okres improwizacji w gospodarce miejskich przedsiębiorstw użyteczności publicznej. Miasta Wybrzeża stoją wobec zagadnień samowystarczalności, przedsiębiorstwa komunalne muszą odegrać tu swoją rolę. Mimo to – po pierwszym roku pracy – większość zakładów użyteczności publicznej nie może pracować dochodowo. Przyczyną tego jest dewastacja wojenna, a w wielu wypadkach rabunkowa, wyniszczająca gospodarka niemiecka. W trudnych warunkach znalazły się Zakłady Komunikacyjne Gdańska i Gdyni. Specjalna Komisja pod przewodnictwem inż. Kopeckiego, która w 1945 r. oceniała majątek M.Z.K.G.G. stwierdziła stopień zniszczenia sieci i taboru na 80 proc. Zużycie linii oruńskiej wynosiło 100 proc., linii na Brzeźno 80 proc. W roku ubiegłym kredyty państwowe szły na uruchamianie linii oraz na niezbędne uzupełnianie braków w sieciach i taborze. Zarówno przy odbudowie, jak i eksploatacji, oraz inwestowaniu nowych linii komunikacyjnych

M.Z.K.G.G. zmuszone jest nabywać środki materiałowe w znacznym stopniu na wolnym rynku. Wpływa to decydująco na koszty, obecnie opłacalne są linie autobusowe i żeglugi. Natomiast tramwaje i trolleybusy pracują deficytowo w stosunku do kosztów eksploatacyjnych. Na opłacalność linii wpływają między innymi dwa czynniki: charakter budowy linii i wysokość opłat za przejazdy. Większość linii tramwajowych w Gdańsku z przedmieściami posiada charakter kolejek dojazdowych, przy czym posiadają one 43 proc. „odcinków martwych“, to jest takich, na których nie ma zmiany publiczności. Wpływa to na podrożenie przeciętnego kosztu przejazdu w ogólnej kalkulacji. Obecnie koszt własny przejazdu wynosi 4,15 zł. Jeżeli zważymy, że gros pasażerów korzysta z opłat ulgowych, które z konieczności kalkulowane są niżej kosztu własnego, to jasne staje się, że wyrównanie musi powstać z dochodów taryfy normalnej. Idąc po linii zdrowej kalkulacji M.Z.K.G.G. przystąpiło do opracowania nowej podwyższonej taryfy na tramwaje i trolleybusy, która obowiązywać będzie od dnia 5 sierpnia. W taryfie tej główną uwagę poświęcono ulgowym biletom pracowniczym. Skrupulatna analiza potrzeb komunikacyjnych trzech miast: Gdańska, Gdyni i Sopotu, oraz potrzeb świata pracowniczego, dojeżdżającego do miejsc pracy naprowadziły czynniki decydujące M.Z.K.G.G. na konieczność poparcia dezyderatu, który wysunięty został w listopadzie 1945 r. na Radzie Miejskiej m. Gdańska. Projekt ten dotyczy partycypowania zakładów pracy w kosztach przejazdów pracowników do miejsca pracy.

27.07: uruchamia się linię 5 z Nowego Portu przez Brzeźno, Wrzeszcz do Liebermana (Waryńskiego) (P).

28.07: na skutek wzrostu kosztów technicznych, Prezydium MZK GG uchwaliło z dniem 1 sierpnia br. podniesienie cen biletów tramwajowych z jednego na dwa złote oraz z pięciu na osiem złotych. Ponieważ koszty przejazdów do miejsca pracy poważnie przeciążają budżet robotników. OKZZ w Gdańsku w porozumieniu z partiami politycznymi PPR i PPS nakłoniła wiele najpoważniejszych firm Wybrzeża, jak B.O.P., GUM. Zjednoczenie Stoczni i kilka innych do pokrywania przez firmę kosztów przejazdów do miejsca pracy. Obywatelskie stanowisko tych firm zasługuje w pełni na uznanie i OKZZ w Gdańsku zwraca się z apelem do pozostałych przedsiębiorstw, aby poszły w ich ślady i z dn. 1 sierpnia br. wykupiły ulgowe bilety dla swoich pracowników. OKZZ jako wyraziicielka woli mas pracujących wyraża przekonanie, iż poszczególne firmy okażą pełne zrozumienie dla konieczności przyjsia z pomocą materialną robotnikom. Obecnie cena czterotygodniowego biletu tramwajowego na 2 przejazdy dziennie wynosi 140 złotych. Poszczególne firmy mają z kolei możliwość uwolnienia się od nadmiernych kosztów, związanych z przewożeniem pracowników do miejsca zatrudnienia przez składanie do OKZZ wniosków o przydziały robotnikom mieszkań, położonych bliżej danego zakładu pracy.

28.07: na skutek starań OKZZ w Gdańsku, Ministerstwo Komunikacji zatwierdziło 50% zniżkę kolejową dla wszystkich pracujących, którzy w okresie urlopów wypoczynkowych pragną udać się do dowolnie wybranej miejscowości na wywczasy. Odpowiednie blankiety, upoważniające do otrzymania zniżki kolejowej wydawane są przez OKZZ w Gdańsku za pośrednictwem Rad Zakładowych na terenie całego województwa gdańskiego. Odległość jazdy koleją jest nieograniczona. Prawo do ulgi przysługuje wszystkim pracownikom. Rodzinom pracowników zniżka nie przysługuje.

29.07: manewrujący pociąg na Oruni wpał na pociąg osobowy z Gdyni, 4 osoby ciężko ranne,

5.08: na podstawie Uchwały Rady Międzykomunalnego Związku Miast Gdańska, Gdyni i Sopotu „Wspólnota Miasta Wybrzeża” z dnia 15 lipca 1946 r. wprowadzona zostaje z dniem 5 sierpnia br. nowa taryfa tramwajowa w Gdańsku i trolleybusowa w Gdyni. Instytucje uprawnione do wykupywania biletów tygodniowych lub miesięcznych dla swych pracowników mogą bilety te nabywać w kasach Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych (Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Jaśkowa Dolina 48, Nowy Port Zajezdnia i Gdynia, ul. Batorego 23) tylko na podstawie imiennych wykazów pracowników z podaniem ich adresów, poświadczonych przez daną instytucję. Sprzedaż biletów tygodniowych i miesięcznych odbywa się codziennie, z wyjątkiem niedziel i świąt, w godzinach od 8 do 14. Taryfa za korzystanie z przejazdów tramwajami w Gdańsku i trolleybusami w Gdyni. A. Taryfa normalna: 1. Bilet jednorazowy – 8 zł. 2. Bilet powrotny wykupywany do godz. 8 rano – 10 zł. 3. Bilet imienny miesięczny na 1 linię – 480 zł. 4. Bilet imienny miesięczny na 2 linie – 720 zł. 5. Bilet imienny miesięczny na 3 linie – 960 zł. 6. Bilet imienny miesięczny na wszystkie linie – 1.200 zł. 7. Bilet miesięczny na okaziciela na wszystkie linie – 1.440 zł. 8. Za przewóz bagażu – 20 zł. B. Taryfa ulgowa: 1. Bilet jednorazowy ulgowy – 3 zł. 2. Bilet tygodniowy ulgowy (14 przejazdów) – 42 zł. 3. Bilet miesięczny na 2 linie – 270 zł. 4. Bilet miesięczny na 3 linie – 400 zł. 5. Bilet miesięczny na wszystkie linie – 600 zł. 6. Bilet miesięczny na okaziciela na wszystkie linie – 720 zł. 7. Ucząca się młodzież oraz nauczyciele szkół powszechnych Gdańska, Gdyni i Sopotu płacą za okazaniem legitymacji ostemplowanej przez Dyрекcję MZK GG za bilet jednorazowy – 1 zł. Uwaga. Przejazd autobusem na trasie Gdańsk Oliwa – Wrzeszcz – Oliwa ustala się na zł 20. 1. Bilety ważne są na przejazd jedną

linią. W wozach bezpośrednich pasażerowie opłacają przejazd kombinowany. 2. Bilety powrotne są sprzedawane wszystkim pasażerom w dni powszednie do godz. 8 rano. Na przejazd powrotny bilety te ważne są tylko w tym dniu, w którym zostały nabyte. 3. Do korzystania z taryfy ulgowej są uprawnieni: a) Nauczyciele i profesorowie szkół średnich i wyższych Gdańska, Gdyni i Sopotu za okazaniem legitymacji ostemplowanej przez Dyрекcję MZK GG, b) Dzieci od 3 lat do 7, c) Inwalidzi wojenni za okazaniem legitymacji, d) Oficerowie i szeregowi Wojska Polskiego i Armii Sprzymierzonych, e) Pracownicy instytucji państwowych, samorządowych i partyj politycznych oraz zakładów pracy znajdujących się pod zarządem państwowym lub samorządowych za biletami tygodniowymi lub miesięcznymi i za okazaniem legitymacji, przy czym bilety tygodniowe lub miesięczne sprzedawane są wymienionym wyżej instytucjom na podstawie wykazów imiennych pracowników z podaniem miejsca ich zamieszkania. Bilety tygodniowe ważne są na dwurazowy przejazd w dni powszednie i świąteczne. 4. Do korzystania z bezpłatnych przejazdów są uprawnieni: a) Posłowie Krajowej Rady Narodowej oraz Radni Wojewódzkiej Rady Narodowej za okazaniem legitymacji, zaś Radni Miejskich Rad Narodowych w granicach administracyjnych miast, które reprezentują, b) Pracownicy Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych GG i ich rodziny, zgodnie z postanowieniami umowy zbiorowej, c) Członkowie Milicji Obywatelskiej umundurowani – najwyżej 3 osoby na 1 pomoście, d) Dzieci do 3 lat, e) Posiadacze biletów służbowych. 5. Przewóz Bagażu: a) Pasażer ma prawo do przewozu w tramwaju tylko 1 sztuki bagażu, walizki lub pakunku o wymiarach nieprzekraczających 60 X 30 X 25 cm na który winien wykupić bilet według taryfy normalnej. W wozach trolleybusowych i autobusowych przewóz bagażu zezwolony jest tylko na kolanach za opłatą. Wolne od opłaty są bagaże nie większe niż o wymiarze 40 X 25 X 20 cm. Przewóz psów dopuszczalny jest tylko na smyczy i kagańcu, na pomoście za normalną opłatą. Taryfa nocna 100% droższa. Taryfa niniejsza obowiązuje od dnia 5 sierpnia 1946 r.

30.08: wygodna i szybka komunikacja trolleybusowa w Gdyni ma swoje słabe strony. Są to źle rozplanowane przystanki. Pierwszy przystanek jest, jak wiemy, przy placu Kaszubskim. W porządku. Ale między przystankiem drugim (Skwer Kościuszki), a trzecim (Kilińskiego) jest stanowczo za duża odległość, podczas gdy na krótkim odcinku Kilińskiego – Zarząd Miejski zrobiono jeszcze jeden, zupełnie zbyteczny, przystanek przy ul. Lipowej. O wiele lepiej by było, gdyby trolleybusy zamiast przy ul. Lipowej przystawały gdzieś pomiędzy Skwerem Kościuszki a Kilińskiego, np. przy Wybickiego. Na tym odcinku skoncentrowało się kilka ważnych instytucji, jak Liga Morska (przy Kwiatkowskiego), Urząd Informacji i Propagandy i inne, w których wielu stałych pasażerów linii trolleybusowej ma do załatwienia sprawy urzędowe.

9.09: w dniu 9.9.46 r. odbyło się ogólne zebranie wszystkich robotników i pracowników Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych GG w Gdyni. Zebranie otworzył przedstawiciel Rady Zakładowej M.Z.K.G.G. ob. Bała. Aktualny referat – w związku z mową ministra spraw zagranicznych St. Zjednoczonych Byrnesa – wygłosił dyrektor administracyjny M.Z.K.G.G. ob. Taczanowski. Pracownicy M.Z.K.G.G. po referacie przyjęli jednogłośnie rezolucję, w której potępiają wystąpienie Byrnesa, domagającego się silnych Niemiec.

12.09: Warsztaty Główne MZK GG przy al. Wojska Polskiego we Wrzeszczu należą do jednego z tych coraz liczniejszych obiektów na Wybrzeżu, z których ślady powojennego dziedzictwa znikły prawie całkowicie. Domyślając się zgoła odmiennego obrazu przed rokiem, zapytujemy oprowadzającego nas naczelnika, Kowalczyka Stefana, o warunki, w jakich znajdowały się warsztaty w chwili uruchomienia. W dniu objęcia warsztatów, 25.4. ub.r. panowało tu zniszczenie i chaos. Budynki były w 25-30 proc. zburzone, zaś maszyny w 30 do 40 proc. Wozy tramwajowe rozsiane były po całej trasie, oczywiście, jako wraki. Doliczyliśmy się ich 230. Przeciętne uszkodzenia wynosiły 35-40 proc. Z personelem niewykwalifikowanych, ad hoc dobranych ludzi wzięliśmy się ostro do pracy. Pierwsze 4 wozy ruszyły na Święto Morza. Znajdujemy się w hali montażowej. Gorączkowo pracują tokarki, frezarki, poruszają się miarowo heble. Tutaj powstają prawie z pierwocin białe smukłe tramwaje Gdańska. Widzimy kilka zardzewiałych kół. Oto prototyp tamtych wozów – naczelnik z dumą pokazuje nam szereg stojących, nowiutkich wozów. – Resztę zrobimy już sami. Nad tą „resztą” pocą się właśnie monterzy elektrycznych silników, ślusarze, stolarze, malarze i wielu innych specjalistów. Warsztaty zatrudniają ich prawie 400. Zarabiają nieźle. Stawka za godzinę pracy wynosi 10-25 zł + 50 proc. dodatku morskiego + premie (ca. 30 proc.). Najlepszym chyba dowodem naszej pracy – komunikuje z radością naczelnik – jest opinia zwiedzających warsztaty dyrektorów z głębi kraju, którzy uznali je za najlepiej funkcjonujące w Polsce. Zapytujemy o bieżące wyniki produkcji oraz plany na przyszłość. Odbudowaliśmy dotychczas 65 wozów pasażerskich oraz 7 gospodarczych (dla przewozu). Obecnie wypuszczamy 7-8 wozów miesięcznie. W jesieni spodziewamy się pracować

jeszcze wydajniej, gdyż do tego czasu odbudowane będą wszystkie budynki oraz urządzenia. Pod koniec września mamy zamiar uruchomić linię do Sopotu.

16.09: z dniem 16 września M.Z.K. wprowadziły bezpośrednią komunikację tramwajową Gdańsk – Oliwa. Tramwaje linii „2” kursują dotychczasową trasą w Oliwie i od koszar, dawnego miejsca przesiadki, idą trasą „jedynki”, a więc ul. Grunwaldzką, Marsz. Rokossowskiego przez most koło dworca głównego w głąb Gdańska do Bramy Wyzynnej. Dotychczasowa cena biletów została utrzymana. Za przejazd całej trasy Gdańsk – Oliwa trzeba więc opłacić podwójny bilet. Pasażer korzysta jedynie z udogodnienia, że nie potrzebuje się przesiadać. W niedługim czasie nastąpi dalsze usprawnienie komunikacji tramwajowej, gdy zostanie wykończona budowa toru tramwajowego z Oliwy do Sopotu, Prace są już daleko posunięte i można się spodziewać, że najdalej w połowie października pierwsze tramwaje ruszą z Gdańska do Sopotu. Linia ta odciąży komunikację autobusową.

27-29.09: Wydział Kultury i Sztuki Zarządu Miejskiego w Gdyni komunikuje w związku z licznymi zapytaniami w sprawie połączeń autobusowych z Sopotu i Gdańska z Teatrem Miejskim w Gdyni w dniach występu baletu Parnella tj. 27, 8 i 9, że autobusy MZK będą odchodziły po spektaklu o godz. 21 w kierunku na Sopot, Gdańsk bezpośrednio sprzed teatru. Mieszkańcy Gdańska bilety na powyższe występy mogą nabywać w kasie „Orbisu”, Gdańsk ul. Okopowa.

1.10: baza trolejbusowa przenosi się z ul. Waszyngtona na Gdańską (al. Zwycięstwa) (P).

3.10: w dniu dzisiejszym wyrusza pierwszy trolleybus z Gdyni na Chylonię. Jest to odcinek najdłuższy z dotychczas wyremontowanych, wynosi bowiem około 7 km. Do obsłużenia nowej, linii konieczny był remont dodatkowych 3 wozów. Ogólny koszt odbudowy trolleybusów gdyńskich zamknął się sumą 13 milionów złotych. Dzisiejsza uroczystość oddania do ruchu linii trolleybusowej Gdynia – Chylonia jest zarazem zakończeniem odbudowy trolleybusów gdyńskich. Problem komunikacji miejskiej, jak na trudne warunki powojenne, został rozwiązany w sposób zupełnie zadowalający. Wykonanie w tak szybkim tempie robót stało się możliwe, dzięki ofiarnej pracy robotników i inżynierów M.Z.K. i G.D.O. Nie należy jednak zapominać, że uruchomienie trolleybusów byłoby niemożliwe bez cennego daru Szwecji – 40 ton drutu trolleybusowego. 10 miesięcy temu G.D.O., dzięki po parciu Zarządu m. Gdyni i przy wydatnej współpracy Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych, rozpoczęło od budowę linii trolleybusowych w Gdyni. Prace dokonane w ciągu tego okresu można rozbić na 3 etapy. W pierwszym etapie uruchomiono linię na odcinku Plac Kaszubski – Zarząd Miejski, remontując podstawę centralną i 10 wozów typu „Henschel”. Pierwszy trolleybus ruszył 19 marca. 27 czerwca br. oddano do ruchu drugą linię Gdynia – Orłowo (około 4,2 km).

3.10: uruchamia się linię autobusową z Dworca PKP do Łąkowej (P).

5.10: palącą sprawą było połączenie Gdańska z przedmieściami położonymi nad Leniwką, a przede wszystkim Siankami, Pleniewem i Bąsakiem. Żegluga Gdańska M.Z.K.G.G. po uruchomieniu stałej komunikacji po porcie gdańskim i gdyńskim oraz między tymi portami a Helem przystąpiła do uruchomienia stałego połączenia między Gdańskiem – Siankami – Pleniewem i Bąsakiem, (razem na tej trasie statek zatrzymuje się przy 8 przystaniach). Połączenie to utrzymywać będzie m/s „Anna”, która po gruntownym remoncie (przeprowadzonym przez pracowników Żeglugi Gdańskiej) jest najładniejszym statkiem, kursującym po kanałach gdańskich.

Rozkład jazdy	
Gdańsk — odjazd o godz.	6.00 — 8.00 — 12.00 — 15.00
Sianki — odjazd „	6.20 — 8.20 — 12.20 — 15.20
Bąsak — przyjazd „	6.45 — 8.45 — 12.45 — 15.45
Bąsak — odjazd „	7.00 — 9.00 — 13.00 — 16.30
Sianki odjazd „	7.25 — 9.25 — 13.25 — 16.55
Gdańsk — przyjazd „	7.45 — 9.45 — 13.45 — 17.15

Ceny biletów	
Gdańsk — Bąsak	25.— zł
Gdańsk — Sianki	15.— „
Sianki — Bąsak	15.— „

Za przejazd od przystanku do przystanku —
ku zł 10 —

8.10: w Gdyni Plac Kaszubski stanowi główny węzeł komunikacji miejskiej i międzymiastowej. Przez cały dzień do późna panuje tam hałas, dający się mocno we znaki chorym ze Szpitala Miejskiego. Trudno, tego zmienić nie można. Zresztą, jak nas informuje personel szpitala, komunikacja Gdynia – Gdańsk i trolleybusy nie tak bardzo dokuczają, bo po pierwsze jeżdżą tylko w dzień, po drugie przystanki są nieco oddalone od okien szpitala. Za to prawdziwą zmorą chorych i personelu są dalekobieżne autobusy, obsługujące linię Gdynia – Elbląg, Tczew i inne, które urządziły sobie miejsce postojowe pod samym szpitalem, tuż koło drzwi wejściowych. Autobusy te przyjeżdżają często w nocy, motory (pewnie bez tłumika) urządzają piekielny koncert, a pasażerowie też nie zawsze zachowują się cicho.

29.10: w niedzielę ku powszechnej radości ruszyły po nowym torze pierwsze tramwaje z Gdańska do Sopotu. Trasę tę obsługują wozy linii „7”. Szczęśliwa „siódemka” jest dowodem ciągłego usprawniania komunikacji na Wybrzeżu. Uruchomienie tej linii znakomicie odciążało komunikację autobusową. Uciążliwy tłok w samochodach na linii Gdańsk – Gdynia przestał być nagminnym zjawiskiem. Za tę inicjatywę i pracę należą się szczególne słowa uznania dyrekcji i zespołowi pracownikom MZK, które jako instytucja międzykomunalna zdają celująco egzamin i stwierdzają, że współpraca na płaszczyźnie trzech miast prowadzi do najlepszych rezultatów.

15.11: Gdańska Spółdzielnia Przewozowo-Spedycyjna, Gdańsk Wrzeszcz, ul. Piękna Nr 12, tel. 419-73 zmienia z dn. 15.11.1946 r. rozkład jazdy autobusów na trasie 1) Wrzeszcz – Elbląg; 2) Wrzeszcz – Obozy – Rybacki Kąt. Obowiązuje następujący rozkład jazdy: Wrzeszcz – Elbląg (przez Pruszcz – Nowy Dwór – Nytych) odj. 7:45; 15:00, przyjazd 11:40; 18:40. Elbląg – Wrzeszcz: odj. 6:30; 14:00, przyjazd 10:20; 17:50. Wrzeszcz – Obozy – Rybacki Kąt: odj. 10:00; 17:00, przyjazd 12:40; 19:40. Rybacki Kąt – Obozy – Wrzeszcz: odj. 6:15; 13:45, przyjazd 8:55; 16:25.

5.12: statek MZK GG Gdańsk – Bąsak odchodzi o 6:30, 13 (do Elbląga), 15:00, Bąsak – Gdańsk o 7:30, 12:30 (z Elbląga), 16:00,

24.12: MZK GG: komunikacja kursuje normalnie do godziny 18, ostatni autobus z Gdańska do Gdyni odjedzie o 18:44,

25.12: MZK GG: komunikacja kursuje normalnie od godziny 13,

LINIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ (niepełny przebieg tras), (od: 1946-04-01 MZK GG):

TRAMWAJOWE DZIENNE:

1 GDAŃSK SZYMANOWSKIEGO – al. Sprzymierzonych – al. Wojska Polskiego – al. Grunwaldzka – al. Rokossowskiego – Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – PLAC WĘGLOWY [do:1946-09-15]

2 GDAŃSK OLIWA PL. INWALIDÓW – al. Sprzymierzonych – ZAJEZDNIA WRZESZCZ [do:1946-09-15]

2 GDAŃSK OLIWA PL. INWALIDÓW – al. Sprzymierzonych – al. Wojska Polskiego – al. Grunwaldzka – al. Rokossowskiego – Wiadukt Błędnik – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – PLAC WĘGLOWY [od:1945-09-16]

3 GDAŃSK PLAC 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 - PLAC WĘGLOWY

4 GDAŃSK OLIWA RYNEK – Armii Radzieckiej - al. Grunwaldzka - Pomorska – JELITKOWO [od:1946-06-02]

5 GDAŃSK LIBERMANA - Mickiewiczza- Chrobrego - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Chrobrego – Mickiewiczza – LIBERMANA [od:1946-07-27]

6 GDAŃSK BOGUSŁAWSKIEGO - Jedności Robotniczej - ORUNIA (GOŚCINNA)

7 GDAŃSK PLAC WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Rokossowskiego - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego – al. Sprzymierzonych - Oliwa - al. Grunwaldzka - SOPOT Stalina – REJA [od:1946-10-29]

TROLEJBUSOWE DZIENNE:

GDYNIA DERDOWSKIEGO - Świętojańska – ZARZĄD MIASTA [od:1946-03-19 do:1946-06-26]

11 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa – ORŁOWO PĘTLA [od:1946-06-27]

12 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Śląska - późn. Czerwonych Kosynierów - Chylońska – pl. Dworcowy – CHYLONIA [od:1946-10-02]

AUTOBUSOWE DZIENNE:

A 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

B GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa – Podjazd – Czerwonych Kosynierów – Chylońska – pl. Dworcowy – CHYLONIA PKP

C GDYNIA DWORZEC PKP - Okrężna - OKSYWIE (PKP PORT OKSYWIE) [od:1946-06-01]

D GDAŃSK WRZESZCZ – Grunwaldzka – al. Rokossowskiego - 3 Maja – Kartuska – SIEDLICE [od:1946-05-08]

E GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - Podjazd - Śląska - Witomińska - Rolnicza - Wielkokacka – WITOMINO (brak informacji nt. lokalizacji krańca, najprawdopodobniej było to skrzyżowanie ulic Wielkokackiej i Stawnej, następnie kraniec przeniesiono na skrzyżowanie ulic Stawnej i Pasiecznej (brak dat zmian lokalizacji krańca)) [od:1946-06-23]

G GDAŃSK DWORZEC GŁÓWNY PKP – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – Okopowa – Toruńska – ŁĄKOWA [od:1946-10-02]

Z GDAŃSK DWORZEC PKP – Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie – Okopowa- Toruńska – Kamienna Grobla – Szopy – Elbląska - Siennicka - TROJAN [od:1946-07-07]

Z GDAŃSK ZAWIŚLE – Lenartowicza – Budzysza – Stryjewskiego – Nowotna – STOGI [od:1946-07-07]