

KOMUNIKACJA - 1947

6.01: wprowadzenie kolejek na przystankach autobusowych przyczyniło się niewątpliwie do ukrócenia chaosu panującego na przeciążonej linii Gdynia – Gdańsk. Ponieważ jednak autobusów nie przybyło, wprowadzenie porządku nie rozwiązało problemu komunikacyjnego na tym odcinku. Bez nowych wozów sytuacja będzie się pogarszać z dnia na dzień. A o kupnie nowych wozów na razie nie słychać. Nad rozwiązaniem tego niezmiernie ważnego dla mieszkańców trzech miast Wybrzeża problemu ślęczą od dłuższego czasu zainteresowane instytucje, przede wszystkim GDO i MZK GG. Projekt GDO, aby połączyć Gdynię z Gdańskiem linią trolleybusową, został odrzucony i obecnie siał się wręcz niewykonalny, ponieważ zdobycie wozów trolleybusowych jest bardzo trudne. W ogóle kwestia trolleybusowa została zlekceważona w r. ub., kiedy w Olsztynie i Wałbrzychu można było jeszcze dostać tyle wozów, ile się chciało i za darmo. Dziś, kiedy zainteresowanie trolleybusami znacznie wzrosło, za wozy trzeba drogo płacić i jest ich niewiele, gdyż wszystkie większe miasta ubiegają się o nie. Wielka szkoda, że koniunktura trolleybusowa została przeoczona, ponieważ komunikacja trolleybusowa Gdynia – Gdańsk mogłaby z powodzeniem zastąpić autobusy. Warto też nadmienić, że koszty eksploatacyjne trolleybusów są o połowę niższe niż przy autobusach. Zamiast jednej linii trolleybusowej Gdynia – Gdańsk postanowiono wybudować linię tramwajową z Gdańska do Sopot, a Gdynię połączyć z Sopotem linią trolleybusową. Plan ten zrealizowano częściowo, jedyna luka to odcinek Orłowo – Sopot, który zresztą w najbliższych dniach będzie uruchomiony. Co do linii tramwajowej Gdańsk – Sopot, posiada ona wiele usterek, które jednak dadzą się usunąć. Tramwaje poruszają się zbyt wolno co ulegnie poprawie po wybudowaniu drugiej podstacji elektrycznej w Sopocie. Druga usterka – i to poważną – jest mała ilość wozów, kursujących na tym odcinku, gdyż zamiast 100 wozów kursuje tylko 50. Remont 50 dalszych wozów tramwajowych kosztowałby 25 milionów zł. Na razie jednak MZK nie posiada funduszy na ten cel. Dopiero plan trzyletni rozwiąże częściowo tę kwestię. Wtedy tramwaje będą kursowały częściej i publiczność będzie częściej z nich korzystać, dziś bowiem w godzinach wieczornych tramwaje świecą pustkami. Publiczność woli tłoczyć się w szybszych i częściej kursujących autobusach. Jak podaliśmy wyżej, w najbliższych dniach mają ruszyć trolleybusy na linii Orłowo – Sopot. Linia ta byłaby już ukończona, gdyby nie mrozy, które wstrzymały ostatnio roboty instalacyjne. Na razie na nowej linii kursować będą tylko 4 wozy, które, rzecz jasna, nie zaspokoją potrzeb publiczności. W ciągu 6 tygodni MZK wyremontuje dalszych 6 wozów, które będą sprowadzone z Olsztyna. Prawdopodobnie uda się uzyskać jeszcze 7 wozów w Wałbrzychu jednak transport i remont potrwa przynajmniej 2 miesiące. Jakkolwiek początkowo między Orłowem a Sopotem kursować będą tylko 4 trolleybusy, jednak i ta mała ilość odciąży nieco autobusy. Za 2 miesiące sytuacja poprawi się znacznie. Trolleybusy będą się cieszyły z pewnością dużym powodzeniem i dzięki temu zmniejszy się trochę tłok w autobusach. Usprawnienie komunikacji tramwajowej przewidziane w planie trzyletnim będzie dalszym krokiem, zmierzającym do rozwiązania problemu komunikacyjnego Gdynia – Gdańsk.

12.01: w niedzielę na szosie Gdańsk – Gdynia, na odcinku między Oliwą a Sopotem wydarzyła się katastrofa samochodowa. Wóz ciężarowy M.Z.K. zdużający w kierunku Sopotu, przy wymijaniu stojącego na drodze samochodu, wskutek oślizgłej nawierzchni wpadł no drzewo, silnie uderzając lewym bokiem kadłuba. Gwałtowne zahamowanie samochodu i silne uderzenie spowodowały strzaskanie kadłuba wozu oraz cięższe i lżejsze obrażenia cieleśne 10 pasażerów. Rannych przewieziono do Akademii Lekarskiej. Z tych 3 osoby doznały ciężkich uszkodzeń a mianowicie: Józef Trzeciak, ur. 1902, z zawodu nauczyciel, zam. w Sopocie, ul. Bieruta 40 – doznał złamania żebra, Janina Szostakiewicz, ur. 1912, urzędniczka, zam. we Wrzeszczu, ul. Danusi 4 – doznała pęknięcia czaszki oraz całkowitego pocięcia prawego ucha. Wskutek tych obrażeń nastąpiło zapalenie opon mózgowych. Ranna jest w stanie beznadziejnym. Trzecią ofiarą jest Karol Majchrzak, ur. 1900, kontroler, zam. we Wrzeszczu, Jaśkowa Dolina 24. Wszyscy wymienieni po udzieleniu im pomocy lekarskiej znajdują się nadal na wydziale chirurgicznym Akademii Lekarskiej we Wrzeszczu. 7 pozostałych osób, lekko rannych, po opatrzeniu w ambulatorium, odesłano do domu.

14.01: dnia 14.1. od godz. 9 na cały dzień zostaje wstrzymana komunikacja trolleybusowa do Orłowa z powodu przyłączenia linii do Sopotu. Trolleybusy do Chylonii będą kursować normalnie.

14.01: przejazd środkami komunikacyjnymi M.Z.K.G.G., zwłaszcza na trasie międzymiastowej, charakteryzuje się pewną atrakcyjnością. Jest pełen niespodzianek i wymaga znacznej sprawności fizycznej, przytomności umysłu, cierpliwości i odwagi, a ze strony obsługujących wozy szoferów i konduktorów prawie bohaterstwa.

Wszystkim aż nadto dobrze znane są ścisk w autobusach, tramwajach i trolleybusach, kolejki na przystankach, a nierzadko także i nieprzewidziany przymusowy postój z powodu jakiegoś defektu maszyny. Nic też dziwnego, że jadący lub oczekujący w kolejkach podróżni prowadzą zazwyczaj na temat komunikacji rozmowy utrzymane w tonie wybitnie krytycznym, a często i bardzo złośliwym. Sprawa ta jest dość szeroko omawiana na łamach prasy, a czynniki miarodajne radzą nad sposobami usunięcia zła. Trudności komunikacyjne Gdańska i Gdyni są szczególnie kłopotliwe i trudne do usunięcia. Skupisko bowiem ludzi tego ośrodka jest zbyt rozrzucone, ażeby mogło być obsługane przez obecnie posiadany tabor. W warunkach miasta zwartej ilość ludzi równa ludności Gdańska, Sopotu i Gdyni daje w rezultacie niewiele ponad 20 tys. przejazdów dziennie. Tymczasem zaś u nas ilość przejazdów sięga 100 i więcej tysięcy, nie licząc usług PKP i samochodów innych przedsiębiorstw transportowych. Na dalszą metę zakrojony plan przewiduje, jako najlepsze rozwiązanie, połączenie Gdańska i Gdyni trakcją elektryczną, z tym, że trasa ta obsługiwana będzie przez szybkobieżne torpedy i trolleybusy. Pierwszym etapem wykonania tego planu była budowa linii tramwajowej Oliwa – Sopot, dalszym – przedłużenie linii trolleybusowej Gdynia – Orłowo do Sopotu. Wykonanie tych dwóch początkowych etapów pracy powinno dać znaczne odciążenie komunikacji autobusowej i usunięcie dość kłopotliwej finansowo kwestii benzyny. W przyszłości – miałyby przynieść całkowitą likwidację autobusów. Budowa odcinka linii trolleybusowej Orłowo – Sopot prowadzona pod technicznym kierownictwem inż. prof. Kopeckiego i inż. Osińskiego, z technicznego punktu widzenia obejmuje: montaż sieci głównej na trasie 5 km, budowę 2 nowych podstacji prostowniczych Sopot 1 i Sopot 2, założenie podziemnych kabli zasilających o długości około 800 m oraz związany z tą budową remont 5 wozów trolleybusowych. Koszt budowy, wynoszący 18 mil. zł pokryty będzie przez G.D.O. z włączeniem w to 6 milionowej dotacji Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża. Sama linia kosztuje około 15,5 mil. zł, około 2,5 mil. zł przeznaczono na wozy. Roboty prowadzi 5 firm: SPB, inż. Mackiewicz, inż. Rodkiewicz i Kaszuba, BSB i Jakielek. Poza tym jedną z podstacji prostowniczych wykonali pracownicy wydziału sieci i stacji MZK sposobem gospodarczym. Podstacja prostownicza Sopot 1 jest przedmiotem dumy robotników MZK, którzy ją zbudowali. Jest to nieduży budynek wzniesiony dwadzieścia parę metrów od szosy, niedaleko przystanku Bungalów. Wewnątrz niezrozumiałe dla laika skomplikowane urządzenia elektryczne. Najważniejszym urządzeniem podstacji – objaśnia na prędcie kierownik działu trolleybusów ob. Obrączkiewicz – jest transformator na wysokie napięcie, wagi około 12 t, który zmienia prąd z wysokiego napięcia na niskie, i dwa t. zw. prostowniki, które „prostują” prąd zmienny na stały, niezbędny do zasilania drutu roboczego. Inne urządzenia bardziej szczegółowo mają znaczenie pomocnicze, związane z transformatorami i prostownikami. - W jakim czasie wybudowaliście podstację? - Można śmiało powiedzieć – w rekordowym tempie. W przeciągu niespełna 2 tygodni wszystko było gotowe. Pracownikom, którzy tego wyczynu dokonali, należy się słuszna pochwała. Obecnie wobec wykańczania linii podstacja jest nieczynna i oczekuje na rozpoczęcie pracy. Od mostu cały odcinek linii wykonuje firma Radkiewicz. I według opinii naszego przewodnika, ob. Obrączkiewicza, wykonuje niezwykle sprawnie. Zatrzymujemy się przy najbliższej grupie robotników zatrudnionych przy montażu sieci. Pod drutami wysoka drabina na kółkach, na niej mimo wiatru i zimna dwóch młodych robotników. - Ej, Malukiewicz, podaj mi tam obcęgi – krzyczy siedzący na samym szczycie drabiny Dziego, który z drugim kolegą Markowskim przymocowuje do słupa poprzeczkę. Gdy ci na górze nie zwracając uwagi ani na mróz ani na nas zawzięcie pracują – Malukiewicz z Olechnowiczem, podskakując na miejscu – dla rozgrzewki – udzielają nam krótkiego wywiadu. - Pracuje nas nie dużo, kilka grup po 3-4 osoby. Bo taka jest praca że tu hurtem nic nie poradzisz. Trzeba umiejętnie i sprawnie, ale tylko po kilka osób. - To wy musicie być specjalistami. - A jakże. Tu sami monterzy i mechanicy pracują – z dumą odpowiadają nasi rozmówcy. - Tacy, którzy by mogli, po otrzymaniu wskazówek od kierownika sami wszystko robić. - Mróz chyba bardzo przeszkadza wam w pracy? – A, nie pomaga. Szczególnie na górze na drabinie jest zimno i niewygodnie. No, ale zobowiązaliśmy się pospieszyć, więc trzeba z honorem wypełnić przyjęte zadanie. Toteż pewien czas i w święta i wieczorem pracowaliśmy. Budowa linii polega na przeprowadzeniu między ustawionymi po obu stronach szosy słupami poprzeczek, umieszczeniu na nich po cztery izolatory i na przeciągnięciu drutów roboczych oraz ostatecznym zmontowaniu tych wszystkich części. Drut jest miedziany, profilowany. Zużyto go na całym odcinku około 20 tys. kilogramów, sprowadzony został z Krakowa. Największą trudnością jest sprawa wozów. Obecnie przewiduje się bezpośredni ruch Gdynia – Sopot. Kursować ma jednak tylko 6 trolleybusów, według przewidywań teoretycznych co 15 minut. Ta ilość jest stanowczo niewystarczająca. I dlatego prowadzony jest teraz szybki remont zniszczonych wozów, których w ciągu najbliższych 2 miesięcy ma przybyć 4. Powiększona ilość będzie już w stanie obsłużyć ruch trasy. W najbliższych dniach, prawdopodobnie w końcu bieżącego tygodnia nastąpi otwarcie tej linii. Spodziewamy się, że przyczyni się ona

w dużej mierze do usprawnienia komunikacji między Gdańskiem a Gdynią, odciążając komunikację autobusową. Jest rzeczą bardzo ważną, aby ruch był tak uregulowany, żeby nie było trudności w połączeniach trolleybusów z tramwajami w Sopocie.

16.01: rozporządzenie Min. Administracji Publicznej i Min. Ziem Odzyskanych o przywróceniu i ustaleniu nazw urzędowych. Z dn. 16 b. mies. następujące miejscowości powiatu gdańskiego otrzymały nowe nazwy (w nawiasie dotychczasowe nazwy i niemieckie): Brętowo (Brentowo – Brentau); Lichnowy (Lichnowe – Grosa Lichtenau); Lipce (Lipicz – Guteherberge); Stogi (Heubudy – Heubden); Krzewiny (Michałowo – Herwtebusch); Kiełpiniek (Kiełpinko – Klein Kielpin); Płonia Mała (Małe Pleniewo – Klein Plehnendorf); Lubiszewo (Ludków – Ladekopp); Marynowy (Marynowo – Marienau); Nowy Staw (Nytych – Neuteich); Mikoszewo (Rybarkowo – Nikelswalde); Kalbudy Górne (Kalbudy – Ober Kalbude); Jantar (Paców – Pasewark); Pruszcz Gdański (Pruszcz – Praust); Ostaszewo (Szymbork – Shoneberg); Sobowidz (Sobowidze – Sobowitz); Stegna (Ścieżki – Steegen); Sztutowo (Obozy – Stutthof); Nowy Dwór Gdański (Nowy Dwór – Tiegenhof); Kalbudy Dolne (Kalbudy Dolne – Unter Kalbude).

17.01: w piątek, 17 bm. nastąpiło otwarcie linii trolleybusowej Orłowo – Sopot. Na uroczystość tę przybyli: Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża inż. E. Kwiatkowski, wicewojewoda Gdamski, wiceprezydent Gdańska inż. Czerny, prezydent Sopotu Leonard Wierzbicki, wiceprezydent Gdyni Modliński, dyrektor GDO inż. Olszewski, dyrektor MZK GG Madeyski oraz przedstawiciele miejscowego społeczeństwa. Otwarcia dokonał Delegat Rządu inż. Kwiatkowski. Oceniając fakt zbudowania i oddania do użytku linii trolleybusowej Orłowo – Sopot, z punktu widzenia potrzeb komunikacyjnych Wybrzeża należy traktować go jako ważny etap prac, mających na celu połączenie głównych miast Wybrzeża Gdańska i Gdyni trakcją elektryczną. Dla naszego ośrodka, będącego dość dużym skupiskiem ludzi i morską bazą gospodarczą państwa, dla ośrodka mającego duże ambicje i widoki rozwoju – zagadnienie komunikacji ma pierwszorzędne znaczenie. Dlatego też plany prac Gdańskiej Dyrekcji Odbudowy, uwzględniając potrzeby zarówno bieżące, jak przyszłe, przewidziały na rok 1946 budowę linii tramwajowej Oliwa – Sopot oraz miejską sieć trolleybusową w Gdyni i połączenie jej z Sopotem. Ten na dużą miarę zakrojony plan, mimo kolosalnych trudności, dzięki energii i inicjatywie GDO, a szczególnie wydziału komunikacyjnego tej instytucji, został w 100 proc. wykonany. Pierwszy etap prac, zmierzających do połączenia trakcją elektryczną Gdańska z Gdynią, przewidziany na rok ubiegły, zasiał zakończony. O znaczeniu tego faktu świadczy dobitnie przybycie na uroczystość otwarcia czołowych przedstawicieli administracji i sfer gospodarczych Wybrzeża. Uroczystość rozpoczęła się przemówieniem dyr. Olszewskiego, który przekazał nowo zbudowaną linię dla użytku MZK GG, w imieniu której z kolei przemówił dyr. Madeyski. Następnie przemawiali wicewojewoda Gdamski i Delegat Rządu inż. Kwiatkowski, który podkreślił wysiłek włożony w dzieło odbudowy nowo otwartej linii. Wysiłek ten jest wyrazem wyścigu pracy, który powinien charakteryzować całe nasze dzisiejsze życie i odbudowę. Po przecięciu przez min. Kwiatkowskiego wstęgi, uczestnicy uroczystości udali się pięknie udekorowanym barwami narodowymi i zielenią wozem w kierunku Gdyni. Po drodze goście zwiedzili podstację prostowniczą Sopot 1, zbudowaną sposobem gospodarczym przez MZK. Na linii trolleybusowej Gdynia – Sopot będzie kursowało 7 wozów w 12-minutowych odstępach. Pierwszy trolleybus będzie odchodził o godz. 5:05 z Gdyni i godz. 5:50 z Sopotu. Ostatni wóz z Gdyni o godz. 23 i z Sopotu o godz. 23:45. Przejazd odcinka Gdynia – Sopot trwa 45 min.

19.01: wybory do sejmu, Bolesław Bierut – prezydentem PRL, Józef Cyrankiewicz – Premierem.

20.01: wobec zespolenia portów Gdańska i Gdyni oraz w związku z kolosalnym zniszczeniem miasta Gdańska, zadania podmiejskiej komunikacji kolejowej są b. duże. Dotychczasowe wysiłki DOKP Gdańsk, zmierzające do pokrycia rzeczywistych potrzeb pasażerskiej komunikacji podmiejskiej, rozbijają się o trudności techniczne. Program roku 1947 przewiduje w pierwszym rządzie odbudowę i uruchomienie zburzonych nastawni elektrycznych w węźle gdańskim. Ponieważ obecnie wszystkie pociągi podmiejskie muszą być przeprowadzane do Gdyni, a częściowo i dalej, przeto również stacja osobowa Gdynia musi być przystosowana do przyjęcia zwiększonej ilości pociągów podmiejskich. W planie 3-letnim urządzenia kolejowe potrzeb ruchu podmiejskiego winny być uwzględnione w szerszych rozmiarach tak, by kolej mogła przejąć główny ciężar tego ruchu na odcinku Pruszcz Gdański – Wejherowo, dając dogodną, szybką, sprawną, częstą i tanią komunikację.

20.01: od poniedziałku Zarząd Miejski Gdańska rozpoczął rozbiórkę ruin po nieparzystej stronie ul. Grunwaldzkiej. Roboty prowadzi się z funduszy przyznanych na ten cel przez Delegaturę Rządu. Rozbiórki obejmą około 150.000 metrów przestrzennych. Roboty te są wstępnym krokiem do budowy nowej magistrali Gdynia – Gdańsk. Przed końcem sezonu zimowego prace ograniczą się tylko do rozbiórek, ponieważ roboty ziemne trudno jest

prowadzić przy mrozach i śniegach. Ponieważ koncepcja nowej magistrali opiera się przede wszystkim na poszerzeniu jezdni i wybudowaniu na uzyskanym miejscu drugiego toru, budownicy będą musieli poświęcić kilka domów całych przy ul. Grunwaldzkiej we Wrzeszczu, oraz niewielką zresztą ilość, zabudowań wzdłuż lewej strony szosy w Oliwie, Sopocie i Kolibkach-Orłowie. Dla uspokojenia właścicieli i mieszkańców zagrożonych rozbiórką domów wyjaśniamy, że rozbiórki nie będą w żadnym wypadku przeprowadzane w tym roku, lecz prawdopodobnie dopiero w następnym, kiedy budownictwo mieszkalne stanie na odpowiednim poziomie i da pewną gwarancję pomieszczenia w innych lokalach poszkodowanych budową nowej magistrali obywateli. Po ukończeniu rozbiórek ruin we Wrzeszczu rozpoczną się prace przygotowawcze w Oliwie i Sopocie, a więc wyburzanie istniejących jeszcze ruin i plantowanie terenu. Ponieważ poszerzenie ulicy Stalina w Sopocie będzie związane z dużymi kosztami i trudnościami technicznymi (wyburzenie parterów w okolicy ul. Rokossowskiego i wybudowanie podcieni), GDO postanowiła puścić tymczasowo ruch kołowy z Gdyni do Gdańska objazdem przez ul. Czerwonej Armii. Ruch z Gdańska do Gdyni odbywać się będzie jak dotychczas, ul. Stalina. Ulica Czerwonej Armii będzie również poszerzona kosztem jednego chodnika. Ulicą tą będzie chodził tramwaj. Jak będzie wyglądała przyszła magistrala? Szczegóły jej plan będzie gotowy dopiero za miesiąc, ale istniejący już projekt prawdopodobnie nie zostanie zmieniony. Ulica Grunwaldzka we Wrzeszczu upodobni się do Alei Rokossowskiego: środkiem jezdni będzie biegła linia tramwajowa, a po obu stronach dwa identyczne jednokierunkowe tory. Na otwartych przestrzeniach pomiędzy Wrzeszczem – Oliwą, Oliwą – Sopotem i Sopotem – Orłowem magistrala będzie przypominała dwutorową szosę Gdynia – Orłowo. Tylko nie wiadomo, jaki los spotka stare drzewa, które z obu stron ocieniają dzisiejszą szosę. Prawdopodobnie zostaną wycięte, gdyż szoferzy bardzo się na nie skarżą. Trochę będzie ich szkoda, wyglądają bardzo malowniczo. Budowa nowej szosy zawarta jest w planie trzyletnim i potrwa około 3 lat. Koszta, jeśli brać pod uwagę dzisiejsze ceny, wyniosą około 300 milionów zł. Najtrudniejszy będzie rok bieżący, ponieważ GDO, które po większej części finansuje przedsięwzięcie, otrzymało na ten cel w tym roku tylko 30 milionów, a więc zaledwie 10 proc. przewidzianej sumy. Na wiosnę roboty ruszą pełną parą. Może Delegatura Rządu, po przekonaniu się, że praca idzie sprawnie, udzieli pomocy finansowej i tym samym przyczyni się do szybszego zakończenia budowy, która w planie trzyletnim odbudowy Wybrzeża zajmuje jedno z czołowych pozycji.

25.01: problemu komunikacji miejscowej na Wybrzeżu nie można rozpatrywać patrząc na jego fragmentaryczne rozwiązanie. Dzisiejszy stan powięzienia trolleybusowego i tramwajowego na linii Gdańsk – Gdynia ma charakter tymczasowy, co oczywiście pociąga za sobą cały szereg trudności i niewygód. Stan ten zniknie w momencie, gdy w bieżącym roku linia tramwajowa zostanie przedłużona wzdłuż ul. Armii Czerwonej do północnego skraju Sopotu i tym samym da mieszkańcom Sopotu możliwość korzystania z bezpośredniej komunikacji z Gdańskiem. Po wybudowaniu tego odcinka linia trolleybusowa z tramwajową będzie się zająbiać ze sobą nie w jednym punkcie, a na całej długość Sopotu. Zmieni to oczywiście całkowicie obecny układ komunikacyjny. W miarę jak wychodzą będą odbudowy nowe wagony, obie linie będą funkcjonować sprawniej i częściej. Jako tymczasowe ułatwienie dla mieszkańców Sopotu wprowadzone będą specjalne ulgi, aby mogli trolleybusem dojechać do pętli tramwajowej i korzystać z tramwaju, który w okresy zimowym jest znacznie dogodniejszy dla pasażerów. (Mgr Marian Madeyski Nacz. Dyrektor Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk-Gdynia)

1.02: chcąc udogodnić dojazd do pracy pracownikom zatrudnionym w gdańskich stocznjach, Dyrekcja Kolejowa Gdańsk uruchamia z dniem 1 lutego br. na odcinku Gdańsk – Gdynia nowy pociąg podmiejski. Będzie to pociąg nr 34 A odjeżdżający z Gdyni o 6:03 – przyjazd do Gdańska o 6:41. Powracać będzie z Gdańska jako pociąg nr 33 A o godz. 8:48, przyjazd Gdynia – 9:19.

4.02: w ekspedycji tramwajowej na placu Węglowym w Gdańsku panuje ruch od 5 rano do 12 w nocy. Mniej więcej, co 12 minut nadjeżdża tramwaj, konduktor melduje się u ekspedytora, otrzymuje skierowanie jazdy: na Oliwę, Orunię, Sopot. Do budki ekspedytora, prócz konduktorów, zaglądnają kontrolerzy, instruktorzy techniczni, mechanicy. Brać tramwajarska, podobnie jak kolejarze, to ludzie towarzyscy, więc też szybko nawiązujemy rozmowę. Tematem, który nas, pasażerów, bardzo interesuje jest sprawa tłoku w wagonach. - Najważniejsza przyczyna przepełnienia tramwajów to brak taboru. Trzy, cztery razy dziennie mamy meldunki o uszkodzeniach – wyjaśnia instruktor techniczny. - Nie mamy tu na ekspedycji telefonu, nie mamy również pogotowia samochodowego, toteż naprawa wymaga około 1,5 godziny czasu, oczywiście, powoduje to nieprzewidziane przerwy w ruchu. - Ale co to się dziwić – dorzuca jeden z tramwajarzy – przecież te wszystkie wozy, to był dosłownie szmelc, zbierany na ulicy. Dziś po wyjściu z warsztatów już po dwóch tygodniach coś się psuje. To cewka nawali, kolektor się spali, „zakrościeje” nastawnica. Z remontem trudna sprawa, bo brak części wymiennych, kabli,

drutów nawojowych, izolacji. W końcu efekt jest tak, że zamiast 30 wozów chodzi 16. - A ludzie nie chcą zrozumieć, że im większe przepełnienie, tym szybciej psują się wagony – mówi ekspedytor. - No, każdy się spieszy do pracy – staje w obronie pasażerów. - My to rozumiemy, dlatego też w rannych godzinach częściej puszcza się wozy. Ale pasażerowie też powinni zrozumieć, że wszyscy jednym wozem jechać nie mogą. Nadjeżdża tramwaj. Wpada młoda konduktorka z meldunkiem, spieszy się, bo jej wóz zaraz odjedzie. Rozmawiamy z nią chwilę. - Praca jest męcząca i zarobek niewielki – mówi konduktorka Kruczkowska. - A ile pani miesięcznie zarabia? - Konduktorzy dostają 10 złotych na godzinę, z premią to wyniesie około 4 tysiące. Pracuję na siebie i na małą córeczkę. Z takiej pensji trudno żyć. Na słabe uposażenia narzekają i inni pracownicy tramwajowi. Np. motorniczy za godzinę zarabia 14 złotych, a po roku pracy 17 złotych. Trochę lepiej płaceni są kontrolerzy, ich zarobek z premią sięga 7 tysięcy złotych, a już krezusem jest elektryk, który zarabia 8,5 tysiąca złotych. Trudne położenie pogarsza fakt, że tramwajarze nie mają mundurów. Ci, którzy je dostali, płacili za nie po 2.200 złotych. Jedziemy obecnie do biura ruchu MZK we Wrzeszczu. Przy okazji mamy możliwość po raz nie wiadomo już który – stwierdzić, jak ciężka i niewdzięczna jest praca konduktora i kontrolera. Jeśli w tramwaju jest tłok, mniej więcej pół minuty wypada na załatwienie jednego pasażera. Oto konduktor wzywa do zapłacenia biletów. Ociągając się, po kilkakrotnych upomnieniach, ludzie wyciągają pieniądze. Rzadko kto poczuwa się do obowiązku ułatwienia konduktorowi pracy, przez danie odpowiedniej sumy drobnych. Przy mnie stoi jakiś jegomość który w kontemplacyjnym zamyśleniu migł w ręku należność za bilet. Na kilkakrotne wezwanie konduktora „zamyślony” gość w ogóle nie reaguje. Dopiero nagłe zjawienie się kontrolera wyrwa pasażera ze stanu idealnej obojętności. Zaczyna się tłumaczenie. - Jeżdżenie „na gapę” – wyjaśnia kontroler Cechnicki – to nagminna bolączka. Najwięcej takich darmowych pasażerów przytrzymujemy na Oruni, stanowią oni około 30 procent ogółu pasażerów. Wagon jest przepełniony, to też ludzie usiłują wsiąść przednim pomostem. Wiele energii musi włożyć kontroler, aby przekonać czepiających się ludzi, że jednak trzeba zachować pewien porządek. Niestety zarówno głos kontrolera, jak konduktora, nawołujących do wsiadania tylnym pomostem, są przysłowiowymi głosami na puszczy. W biurze MZK rozmawiamy z naczelnikiem Ruchu, ob. Meusem, oraz inspektorem technicznym ob. Witczukiem. Dowiadujemy się m.in., że w grudniu zanotowano 41 438 wozokilometrów. Przewieziono tramwajami gdańskimi w grudniu 1 832 025 pasażerów, największy ruch notowany był w lipcu ub. roku 2 333 056 osób. Wykresy obrazują tzw. stan służby, według nich ocenia się i odpowiednio punktuje i premiuje pracę konduktorów. Specjalne tablice, t.zw. grafiki, orientują konduktorów i kontrolerów, w którym dniu przypada im służba. Również ewidencja personalna ujęła jest bardzo przejrzysto na tablicy, w którą wsunięte są kartki z nazwiskami pracowników. - Ilu konduktorów pracuje na gdańskich tramwajach? - 235 i 91 motorowych, z tego 35 procent stanowią kobiety – wyjaśnia nacz. Meus. Jako ciekawostkę podają moi rozmówcy fakt, że z 14 konduktorek, które przystąpiły do pracy w pierwszej turze, 13 wyszło za mąż, przeważnie za kolegów po fachu. Inspektor Witczuk pokreśla duże uspołecznienie tramwajarzy. - Tramwajarze posiadają własną orkiestrę, klub sportowy, sekcję dramatyczną, prowadzone są kursy szkoły powszechnej i języków obcych. Istnieje nawet t. zw. referat uspołecznienia. Największym jednak dowodem uspołecznienia jest sama praca tramwajarzy, zarówno tych ze służby ruchu, którzy o 4:30 wstają do pracy, a o 12 w nocy schodzą ze służby, jak i warsztatowców. Niejeden z pracowników warsztatów ręce i nogi poodmrażał, mimo to nie zszedł z posterunku. Szczególnie ciężka jest praca konduktorów na 3 promach. Łatwo o przeziębienie. - Czy są choroby zawodowe tramwajarzy? - Tak, wszystkie choroby żołądkowe: katar żołądka, kiszek, opuszczenie żołądka. Poza tym od ciągłego stania – żylaki. W stosunku do konduktorek stosujemy zakaz: nie wolno im używać obuwia na wysokich obcasach. Ciekawe, że wszyscy pracownicy biura ruchu i t. zw. centrali ruchu to byli tramwajarze, kontrolerzy, którzy praktyczne wiadomości fachowe wyzyskują obecnie w pracy biurowej. Dlatego być może uderza, jako szczegół charakterystyczny, brak biurokracji, duże uproszczenie organizacji biurowej.

19.02: wychodząc z założenia, że bieda nie jest hańbą, Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia ujawniły swój deficyt. Do dnia 1.I.br. wynosił on 13,5 miliona zł, a do dziś znacznie się powiększył na skutek zniesienia przydziałów paliwa po cenach sżywnych. O ile do 1.X. ub. r. MZK otrzymywały na 1 autobus 2450 kg paliwa po 8,40 zł za kg, a od 1.X. do 1.I. br. 700 kg po 22,60 zł, to od 1.I. nie otrzymują nic i muszą kupować paliwo po cenie komercyjnej, czyli po 45 zł za kg. W podobnej sytuacji są zresztą wszystkie zakłady komunikacyjne w kraju, za wyjątkiem MZK Kraków, które mogły nawet odpisać 1,5 miliona zł na amortyzację. MZK Warszawa miały 80 milionów zł deficytu. Ale deficyt ten pokryła kasa miasta Warszawy. A kasy 3 miast Wybrzeża są puste i deficytu MZK GG pokryć nie mogą. Tymczasem Centralny Urząd Planowania żąda, aby wszystkie przedsiębiorstwa stały się samowystarczalne. MZK Gdańsk-Gdynia namyślały się długo i

zdecydowały: podwyższyć taryfę. Podkomitet Ekonomiczny Rady Ministrów zatwierdził tę decyzję i nowa taryfa ma wejść w życie już od 1 marca br. Rozpatrzmy ją punkt po punkcie. Na pierwszy plan wysuną się autobusy, jako najszybszy i – według nowej taryfy najdroższy środek lokomocji. Linia autobusowa Gdynia – Gdańsk będzie podzielona na odcinki: Gdynia – Sopot 30 zł i Sopot – Gdańsk także 30, razem 60 zł. W autobusach będą sprzedawane tylko bilety po 30 lub 60 zł. Tym samym autobus traci dla pasażera wartość jako środek komunikacyjny na mniejszych odcinkach. Pozostaje więc tramwaj i trolleybus. One, zdaniem MZK, mają spełniać rolę komunikacji dojazdowej dla szerokich mas. Dla jadących bezpośrednio z Gdańska do Gdyni lub odwrotnie koszt przejazdu trakcją elektryczną wyniesie 45 zł = 25 zł trolleybus i 20 zł tramwaj. Na krótszych odcinkach będzie obowiązywała inna taryfa: tramwaj Gdańsk – Wrzeszcz 10 zł, Wrzeszcz – Oliwa 10 zł i Oliwa – Sopot również 10 zł; trolleybus Gdynia – Orłowo 15 zł i Orłowo – Sopot 15 zł. Dla wygody mieszkańców Sopotu wprowadzone będą specjalne bilety po 5 zł za przejazd od mostu do pętli tramwajowej. Gdynianie zaś będą mogli jeździć od pl. Kaszubskiego do Zarządu Miejskiego za 10 zł. Tyle jeśli chodzi o zmiany taryfowe na trasie Gdynia - Gdańsk. Niemniej ważna dla mieszkańców jest komunikacja wewnątrz miast, kto-jej taryfa także objęta została podwyżką. Tramwaj w obrębie Gdańska kosztować będzie 10 zł. Przejazd trolleybusem lub autobusem z Gdyni na Grabówek wyniesie 15 zł, Grabówek – Chylonia 15 zł, przy przejeździe bezpośrednim z Gdyni na Chylonię – 25 zł. Zamiast biletów ulgowych jednorazowych MZK zamierza wprowadzić ulgowe bilety miesięczne, dla pracowników państwowych, samorządowych i uczącej się młodzieży. Ulgowy bilet pracowniczy na tramwaj w obrębie Gdańska – Wrzeszcza będzie kosztować 300 zł, bilet na Siedlice i Sianki – 600 zł. Studencki i uczniowski na 1 odcinek tramwajowy ma kosztować 200 zł, na 2 odcinki (np. Gdańsk – Oliwa) 300 zł, na 3 odcinki (Gdańsk – Sopot) 400 zł. Posiadacze biletów miesięcznych będą mogli, oczywiście, jeździć tyle razy dziennie, ile potrzebują. Niestety, ulgowa taryfa nie przewiduje biletów studenckich i uczniowskich na autobusy i trolleybusy. Tutaj najbardziej pokrzywdzona będzie młodzież gdyńska, dojeżdżająca do uczelni, mieszczących się w Sopocie lub Wrzeszczu. Jako jeden środek lokomocji pozostanie dla nich pociąg. Bilety miesięczne na trolleybusy i autobusy będą natomiast przyznawane dla świata pracy. Na trasie Gdynia – Chylonia bilet taki ma kosztować 600 zł, tyle samo na trasie Gdynia – Sopot. Miesięczny bilet autobusowy na trasie Gdynia – Sopot lub Gdańsk – Sopot wyniesie 800 zł. Na całej trasie Gdynia – Gdańsk 1600 zł. MZK tłumaczy tę poważną podwyżkę taryfy koniecznością wyrównania swego budżetu. Według ich obliczeń przy dotychczasowej taryfie przedsiębiorstwo traciło dziennie na tramwajach przeciętnie 95 tys. zł, na autobusach 240 tys. zł, na trolleybusach 48 tys. zł. Dochody dawała tu tylko żegluga przybrzeżna, której średnio dzienny zarobek wahał się w granicach 30 tys. zł. Po wprowadzeniu nowej taryfy MZK będą zarabiać na 1 pasażerze: w tramwaju 1 grosz, w trolleybusie 1,07 zł, w autobusie 1,40 zł. Tak mniej więcej wygląda sprawa nowej taryfy od strony MZK. Rzecz jasna, MZK bronią nowej taryfy, gdyż ona wybawi je z finansowych tarapatów. A publiczność? I ona z pewnością zabierze w tej sprawie głos, ponieważ chodzi tu także o interesy wszystkich mieszkańców zespołu trzech miast. Nie ulega wątpliwości że podwyżka cen biletów spotka się z licznymi sprzeciwami. Najgorszą stroną nowej taryfy jest to, że uniemożliwia ona ogromnemu odsetkowi ludności korzystanie ze środków przewozowych MZK jako komunikacji międzymiastowej. Niech jeżdżą pociągami! – oświadczyli przedstawiciele MZK. I tak też prawdopodobnie będzie. Czy jednak wtedy istnienie międzymiastowych linii MZK będzie miało społeczny sens? Warto się nad tym zastanowić.

25.02: MZK powiadomiły opinię publiczną Gdyni, Sopotu i Gdańska, że nastąpi podwyżka taryf za przejazdy między tymi trzema miastami. Wprowadzenie podwyżki biletów tramwajowych, trolleybusowych i autobusowych, należących do MZK, instytucja ta uzasadnia deficytem, z jakim się na przestrzeni ostatnich kilkunastu tygodni boryka, wynikłym w szczególności z tytułu podrożenia opłat za paliwo i że konieczną podwyżkę biletów zatwierdził Podkomitet Ekonomiczny Rady Ministrów. Ponieważ podwyżka przygotowana przez MZK w większości dotyczy ludzi pracujących w różnych zakładach przemysłowych i należących do Zw. Zaw., OKZZ po zapoznaniu się z sytuacją na terenie MZK rozumie, że podwyżka winna być wprowadzona, ale nie powinna dotyczyć biletów ulgowych, z których korzystają masy pracujące. Jeżeli już jest konieczna podwyżka dla pokrycia deficytu, to musi to nastąpić przez uzyskanie wpływów z podwyższenia biletów normalnych. We wtorek (25.02) w Okręgowej Komisji Zw. Zaw. w Gdańsku odbyła się konferencja z udziałem przedstawicieli OKZZ i MZK, poświęcona wyczerpującemu omówieniu tego zagadnienia. Po długiej dyskusji na ten temat uzgodniono następujące zmiany: 1) Przejazd autobusami z Gdańska do Gdyni – cena normalna zł 80,00. Taryfa ulgowa 50%. 2) Bilety pracownicze – 50 przejazdów na jedną strefę zł 150,00. 3) Bilety szkolne – za 50 przejazdów w miesiącu zł 50,00 dla dzieci pracujących rodziców. 4) Normalne bilety tramwajowe w jednej strefie – zł 12,00. 5) Ulgowe bilety dla

świata pracy na trolleybusach winny mieć takie zastosowanie jak na tramwajach. Uważamy, że było to najwłaściwsze rozwiązanie powyższego problemu, iż bilety ulgowe dla świata pracy nie zostały podwyższone, natomiast cały ciężar, wynikający z pokrycia deficytu, został przerzucony na bilety normalne, z których w lwiej części korzystają elementy niepracujące, spekulankie i pasożytnicze oraz częściowo ludzi rzemiosła i wolnych zawodów.

3.03: nowa taryfa biletowa MZK GG.

Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk — Gdynia, podają do wiadomości, że stosownie do zalecenia Okręgowej Komisji Związków Zawodowych z dn. 25.2.47 r. Rada Międzykomunalnego Związku Miast Gdańskie, Gdyni i Sopotu „Wspólnota Miast Wybrzeża” wprowadza nową taryfę przewozową, na środkach lokomocji M.Z.K.G.G. z dniem 3 marca 1947 roku.

TRAMWAJE LUB TROLLEYBUSY

1. Bilet jednorazowy w obrębie 1 strefy	zł. 12.—	ulgowy zł. 5.—
2. Bilet jednorazowy na odcinku Sopot — Gdańsk lub Gdynia — Sopot lub Gdynia — Chylonia	30.—	zł. 15.—
3. Abonament szkolny 50-przejazdowy (w obrębie 1 strefy)	50.—	
4. Bilet miesięczny szkolny na 1 linię w obrębie 1 strefy	200.—	
5. Abonament pracowniczy 50-przejazdowy w obrębie 1 strefy	150.—	
6. Bilet miesięczny szkolny na 1 linię w obrębie 2 stref	300.—	
7. Bilet miesięczny szkolny na 1 linię w obrębie 3 stref	400.—	

Bilety miesięczne	normalne	ulgowo
1. Na 1 linię w obrębie 1 strefy	zł. 720.—	300.—
2. Na 1 linię „ „ 2 stref	1400.—	600.—
3. Na 1 linię „ „ 3 stref	2000.—	900.—
4. Na 2 linie razem w obrębie 2 stref	1400.—	600.—
5. Na 2 linie „ „ 3 stref	2000.—	900.—
6. Na 2 linie „ „ 4 stref	2400.—	1000.—
7. Na 2 linie „ „ 5 stref	2700.—	1100.—
8. Na 2 linie „ „ 6 stref	2900.—	1200.—
Na wszystkie linie tramwajowe	3000.—	1300.—

Przyjmuje się następujący podział na strefy:

TRAMWAJE

Linia Nr 1 — Al. Wojska Polsk. — Pl. Węglowy w Gdańsku — cała trasa stanowi 1 strefę.

„ Nr 2 — Oliwa — Piłta — Al. Wojska Polskiego — cała trasa stanowi 1 strefę.

„ Nr 3 — Gdańsk — Nowy Port; I Gdańsk — Wrzeszcz, ul. Kliniczna; II Wrzeszcz, ul. Kliniczna — Nowy Port;

„ Nr 4 — Oliwa, Piłta tramwajowa — Jellikowo - Piata — cała trasa stanowi 1 strefę.

„ Nr 5 — Wrzeszcz — Nowy Port; I Libermana — Brzeźno; II Brzeźno — Nowy Port;

„ Nr 6 — Gdańsk — Orunia — cała trasa stanowi 1 strefę.

„ Nr 7 — Gdańsk — Sopot; I Sopot Piłta — Oliwa Piłta; II Oliwa Piłta — Wrzeszcz, Al. Wojska Polskiego; III Wrzeszcz, Al. Wojska Pol. — Gdańsk, Plac Węglowy.

TROLLEYBUSY:

Linia Nr 11 — I Gdynia — PZS Nr 6; II PZS Nr 6 — Orłowo; III Orłowo — Sopot;

Linia Nr 12 — I Gdynia Pl. Kaszubski — Dworzec Kolejowy; II Dworzec Kolejowy — Leszczynki; III Leszczynki — Chylonia.

U W A G A: Do czasu wykończenia linii tramwajowej przez m. Sopot — pasażerowie pragnący dojechać trolleybusem do piłty tramwajowej, nie dalej jednak niż do mostu w Sopocie, korzystają ze specjalnej ulgi. — Cena biletu zł 5.—

AUTOBUSY

Linia A. Bilet jednorazowy bezpośredni na trasie Gdańsk — Gdynia, lub odwrotnie (2 strefy)	zł. 80.—	ulgowy 40.—
Bilet jednorazowy na trasie Gdańsk — Sopot lub odwrotnie (1 strefa)	40.—	20.—
Bilet jednorazowy na trasie Sopot — Gdynia lub odwrotnie (1 strefa)	40.—	20.—
Linia B. Gdynia — Chylonia — jak taryfa trolleybusowa		
Linia C. Bilet jednorazowy bezpośredni na trasie Gdynia — Oksywie, lub odwrotnie (2 strefy)	20.—	10.—
Bilet jednorazowy na trasie Gdynia — Władukt II, lub odwrotnie (1 strefa)	10.—	5.—
Bilet jednorazowy na trasie Władukt II — Oksywie, lub odwrotnie (1 strefa)	10.—	5.—
Linia D. Bilet jednorazowy na trasie Wrzeszcz — Siedlice, lub odwrotnie (1 strefa)	10.—	5.—
Linia E. Bilet jednorazowy bezpośredni na trasie Gdynia — Witomino, lub odwrotnie (2 strefy)	20.—	10.—
Bilet jednorazowy na trasie Gdynia Pl. Kaszubski — Szkoła, lub odwrotnie (1 strefa)	10.—	5.—
Bilet jednorazowy na trasie Szkoła — Witomino, lub odwrotnie (1 strefa)	10.—	5.—
Linia F. Bilet jednorazowy bezpośredni na trasie Gdańsk — Sianki, lub odwrotnie (2 strefy)	20.—	10.—
Bilet jednorazowy na trasie Gdańsk — Zawisła, lub odwrotnie (1 strefa)	10.—	5.—
Bilet jednorazowy na trasie Zawisła — Sianki, lub odwrotnie (1 strefa)	10.—	5.—
Linia G. Bilet jednorazowy na trasie Gdańsk — ul. Łakowa, lub odwrotnie (3 strefy)	10.—	5.—

U W A G A: Poszczególne najmniejsze odcinki taryfowe stanowią t. zw. strefy.

BILETY MIESIĘCZNE:

dla linii A — w obrębie 1 strefy	zł. 2400.—
na pozostałych liniach w obrębie 1 strefy	zł. 600.—
Ulgowe bilety miesięczne tańsze o 50%	
Bilet miesięczny imienny na wszystkie linie komunikacyjne M.Z.K.G.G.	zł. 7000.—
Bilet miesięczny na okaziciela na wszystkie linie komunikacyjne M.Z.K.G.G.	zł. 8000.—
Uniwersalne bilety ulgowe tańsze o 50%	

P R Z E P I S Y

- Do korzystania z jednorazowych biletów ulgowych uprawnieni są:
- a) inwalidzi wojenni ponad 45% za okazaniem legitymacji ostemplowanej przez Dyrekcję M.Z.K.G.G.
 - b) oficerowie i szeregowi W. P. i państw sprzymierzonych,
 - c) dzieci do lat 7.
- Do korzystania z abonamentów 50-przejazdowych lub ulgowych biletów miesięcznych autobusowych, tramwajowych i trolleybusowych uprawnieni są:
- a) pracownicy instytucji państwowych i administracyjnych, nauczyciele szkół wyższych, średnich i powszechnych.
Bilety te sprzedawane będą tylko na podstawie imiennych list, przedłożonych przez zainteresowane instytucje w placówkach inkasowych: Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Jaśkowa Dolina 48, Gdynia, ul. Gdańska (PZS 6).
 - b) Pracownicy instytucji samorządowych i partii politycznych.
Bilety te sprzedawane będą tylko na podstawie imiennych list, przedłożonych przez zainteresowane instytucje w placówkach inkasowych: M.Z.K.G.G., Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Jaśkowa Dolina 48; Gdynia, ul. Gdańska (PZS 6).
- Zastosowanie ulg odnośnie innych grup pracowników państwowych uzależnione jest od zgody Zarządu MZKGG.
- Miesięczne bilety ulgowe upoważniają tylko do przejazdów na odcinku pomiędzy miejscem zamieszkania i miejscem pracy, i nie ograniczają ilości przejazdów.
- Miesięczne abonamenty 50-przejazdowe będą sprzedawane w ilości ściśle odpowiadającej liczbie stref przebywanych przez pasażera w drodze do pracy lub z powrotem. Abonament upoważnia do 2-ch przejazdów dziennie w każdej strefie. Abonamenty te będą sprzedawane tylko na podstawie imiennych list, przedłożonych przez zainteresowane instytucje w placówkach inkasowych: MZKGG, Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Jaśkowa Dolina 48, Gdynia, ul. Gdańska (PZS 6).
- Abonamenty w niedziele i święta są nieważne. Pracownik pragnący jeździć częściej niż 50 razy w miesiącu winien wykupić pracowniczy bilet miesięczny.
2. Bilety miesięczne (tramwajowe i trolleybusowe) szkolne sprzedawane będą tylko młodzieży szkolnej i akademickiej na podstawie list imiennych, przedłożonych przez zainteresowane uczelnie lub Bratnie Pomocę w placówkach inkasowych MZKGG.
- Miesięczne abonamenty 50-przejazdowe będą sprzedawane w ilości ściśle odpowiadającej liczbie stref, przebywanych przez pasażera w drodze do szkoły lub z powrotem. Abonament upoważnia do 2-przejazdów dziennie w każdej strefie. Abonamenty te będą sprzedawane tylko na podstawie imiennych list, przedłożonych przez zainteresowane uczelnie lub Bratnie Pomocę w placówkach inkasowych MZKGG, Gdańsk-Wrzeszcz, ul. Jaśkowa Dolina 48, Gdynia, ul. Gdańska (PZS 6).
- Abonamenty w niedziele i święta są nieważne. Student lub uczeń pragnący jeździć częściej niż 50 razy w miesiącu, winien wykupić szkolny bilet miesięczny.
- W listach wzmiarkowanych w punktach 1 a), b) i 2. należy wymienić: imię, nazwisko, miejsce zamieszkania i miejsce wykonywanej pracy, lub pobieranej nauki.
- U W A G A: Każda osoba pragnąca wykupić imienny bilet miesięczny bez względu na rodzaj, winna złożyć fotografię i jednorazowo gotówką zł. 20— na pokrycie kosztów trwałej oprawki, które wejdą w użycie z dniem 1 kwietnia 1947 r.
- Do korzystania z bezpłatnych biletów uprawnieni są:
- a) Radni WRN oraz radni MRN Gdańska, Gdyni i Sopotu za okazaniem legitymacji;
 - b) pracownicy MZKGG i ich rodziny, zgodne z postanowieniami umowy zbiorowej za okazaniem biletu służbowego,
 - c) członkowie MO umundurowani, najwyżej 3 osoby na przednim pomoście oraz funkcjonariusze liniowej służby dróg państwowych, najwyżej 1 osoba w jednym wozie za okazaniem legitymacji służbowej,
 - d) dzieci do lat 3-eh.
- PRZEWOZ BAGAŻU:**
Pasażer ma prawo do przewiezienia w tramwaju i trolleybusie tylko jednej sztuki bagażu, walizki czy pakunku nie przekraczającego wymiaru 60 x 30 x 25 cm. za który winien wykupić bilet według taryfy normalnej. Ważne od opłaty za bagaż nie większe, niż o wymiarze 40 x 25 x 20 cm. Przewóz bagażu w autobusach jest niedopuszczalny.
Przewóz psów dopuszczalny jest tylko w tramwajach i trolleybusach na pomoście, przy czym pies musi być w kagańcu i na smyczy. Za przewóz psa należy wykupić bilet normalny.
Taryfa niniejsza wchodzi w życie z dniem 3 marca 1947 r., przy czym dotychczasowe bilety tygodniowe oraz 10-przejazdowe abonamenty szkolne ważne są do dnia 8 marca 1947 r.
Dotychczasowe stemple uprawniające do przejazdów ulgowych są nieważne.

20.03: jako skutek podwyższenia opłat za przewozy osób w tramwajach, trolleybusach oraz samochodach MZK GG, zanotowały koleje znaczne zwiększenie się podmiejskiego ruchu pasażerskiego na odcinku Gdynia – Gdańsk. I tak ilość sprzedanych biletów za czas od 1 do 10 marca zwiększyła się w stosunku do pierwszej dekady lutego: w Gdańsku o 25 proc., Wrzeszczu 100 proc., Oliwie 50 proc., Sopocie 80 proc. i w Gdyni 50 proc.

23.03: dnia 23 bm. wskutek samowolnego przekopania grobli na terenie Państwowych Warsztatów Samochodowych w Oliwie nawał wody spuszczonej z terenów i warsztatowych zalał obydwa tory linii Gdańsk – Gdynia pomiędzy Wrzeszczem a Oliwą. Wskutek powstałych wyrw (1 i 1/2 m szerokości i 2 m głębokości) DOKP Gdańsk zamknęło dla ruchu obydwa tory od godziny 21:15 dnia 23 bm. do godz. 2:05 dnia 24 bm.

25.03: już pierwsze dni po wprowadzeniu podwyżki taryf przez MZK wykazały, że główny ciężar pasażerskiego ruchu podmiejskiego przejęła kolej, jako najtańszy w tej chwili środek lokomocji. Nieliczni jednak podróżni, korzystający z usług PKP orientują się w istniejących udogodnieniach przy przejazdach w obrębie odcinka Gdańsk – Gdynia. Od wielu bowiem miesięcy DOKP Gdańsk zaprowadziła relacje biletów normalnych powrotnych, które są do nabycia w kasach biletowych na stacji Gdańsk Gł., Wrzeszcz, Oliwa, Sopot, Orłowo i Gdynia. Ponadto podmiejskie kasy biletowe w Gdańsku Gł. zaopatrzone są w relacje normalnych biletów powrotnych do wszystkich stacji i przystanków położonych na odcinku Pszczółki (włącznie) – Gdańsk Gł. i na linii Gdańsk Gł. – Gd. Nowy Port. Natomiast kasy biletowe w Gdyni Chylonii prowadzą bilety powrotne w relacji: Gdańsk Gł., Wrzeszcz – Gdynia, Reda, Rumia Zagórze, Sopot i Wejherowo. Wreszcie na stacji Reda i Rumia Zagórze sprzedawane są bilety powrotne w relacji Gdynia i Wejherowo, a na stacji Kack Wielki, Kartuzy i Kościerzyna w relacji Gdynia.

W najbliższym czasie bilety powrotne otrzymają również st. Wejherowo w relacji: Gdańsk Gł., Gd. Wrzeszcz, Gdynia, Gdynia Chylonia, Lębork i Sopot, a stacja Żelistrzewo w relacji Gdańsk Gł., Gd. Wrzeszcz, Gdynia, Puck i Wejherowo. Bilety te uprawniają do przejazdu w jedną i drugą stronę tylko w dniu oznaczonym datą na bilecie. Cena biletu powrotnego równa jest podwójnej cenie biletu na przejazd w jedną stronę danej relacji klasy i pociągu. W razie użycia biletu powrotnego najpierw na przejazd „z powrotem” podróżny traci prawo do przejazdu w kierunku pierwotnym. DOKP Gdańsk apeluje zatem do podróżujących w obrębie wyżej wymienionych odcinków, by korzystali stale z tych udogodnień, dzięki którym zaoszczędzą wiele drogiego czasu, gdyż odpada konieczność podwójnego wystawiania w ogonkach przy kasach biletowych.

1.04: ulegając silnemu naciskowi opinii publicznej Zarząd MZK GG postanowił przeprowadzić ogólną obniżkę biletów na środki przejazdowe o 50 proc. ze skutkiem natychmiastowym. Ten skutek natychmiastowy widać właśnie na zdjęciu, zamieszczonym niżej. Śmiałej decyzji Zarządowi MZK GG należy przyklasnąć jak najgoręcej. Świadczy ona o wyrobionym poczuciu obywatelskim tej poważnej i poważanej instytucji i o jej szczerzej intencji służenia dobru publicznemu. Złośliwi do tej pery twierdzili, że publiczność istnieje dla komunikacji, a nie komunikacja dla publiczności. To oryginalne stanowisko znalazło jak gdyby potwierdzenie w niedawnej podwyżce opłat na MZK GG. Obecna obniżka przynosi mu jednak stanowcze zaprzeczenie. Teraz przekonaliśmy się rzeczywiście, że MZK GG istnieje dla dobra publicznego. Trudności finansowe, spowodowane niższą, MZK GG pokryje z łatwością, ekonomizując gospodarkę wewnętrzną i obniżając ilość etatów na wyższych szczeblach uposażeniowych. Powstanie podobno na tej drodze nawet znaczna nadwyżka budżetowa, którą MZK GG chce zużyć na urządzenie krytych przystanków, aby publiczność nie marzła w ogonkach. Stwierdzić musimy z żywym zadowoleniem, że od tego momentu MZK GG ogromnie zyskały na popularności wśród społeczeństwa Wybrzeża i że niewątpliwie w dalszym ciągu będą się stawały coraz bardziej popularne.



16.04: wiosenne słońce ożywiło ulice Gdańska. Przez Grunwaldzką we Wrzeszczu przelewa się ruchliwy tłum. Jezdnią mkną samochody. Dzwoni tramwaj. Szoferzy, poskramani mandatami karnymi, ograniczają wprawdzie w mieście szybkość, nie pędząc już na złamanie karku, jak to było dawniej, ale mimo to zdarzają się wypadki. W lecie ruch kołowy zwiększy się jeszcze i zwiększać się będzie w miarę rozwoju portów i życia handlowego miast Wybrzeża. Poszerzenie, przebudowa jezdni staje się pilną koniecznością. Przed kilku dniami Wydział Techniczny Zarządu Miejskiego w Gdańsku przystąpił do budowy arterii komunikacyjnej na trasie Gdańsk – Gdynia. W roku bieżącym projektujemy budowę odcinka od ulicy Konopnickiej do Kościuszki – wyjaśnia naczelnik Wydziału Technicznego, inż. Janczukowicz. Szerokość jezdni wyniesie 55 metrów. Po środku jezdni, w pasie zieleni, ciągnąć się będzie nowo zbudowana linia tramwajowa. Po obu stronach drogi ułoży się szerokie chodniki.

20.04: w niedzielę, dn. 20 kwietnia o godz. 9 rano odbyło się uruchomienie trzeciej (i ostatniej) linii tramwajowej na trasie: Plac Słowiański – ul. Kościuszki. Uroczystego przecięcia wstęgi dokonał wiceprezydent miasta, ob. mgr Bartoszewski, po czym odbyła się na trasie pierwsza jazda wozu tramwajowego prowadzonego osobiście przez dyrektora Tramwajów Miejskich ob. Kamińskiego.

21.04: samoloty polskich linii lotniczych LOT, kursujące na linii Gdynia – Warszawa i Gdynia – Łódź, począwszy od dnia 21 bm. odlatają codziennie z lotniska we Wrzeszczu a nie, jak dotychczas z Rumii. Plan lotów nie uległ zmianie. Lotnisko komunikacyjne we Wrzeszczu posiada nowo odbudowane pola betonowe, przystosowane do lądowania i startowania ciężkich maszyn. W trakcie odbudowy znajdują się hangary dworca lotniczego.

21.04: sprawa odbudowy dworca kolejowego w Sopocie przez długi czas nie mogła ruszyć z miejsca. Trwał spór kompetencyjny między Zarządem Miejskim a koleją, budynek zaś dworcowy pozostawał nie odbudowany. W chwili obecnej władze kolejowe przejęły inicjatywę w swoje ręce, rozpoczynając intensywne roboty murarskie.

24.04: w Sopocie prowadzone są obecnie roboty rozbiórkowe przy zburzonym budynku stacyjnym. Dworzec sopocki, który stanie z murów dotychczasowego budynku, będzie jedynie parterowym prowizorium. Ukończenie budowy prowizorycznego dworca nastąpi pod koniec lipca br., a więc w dniu otwarcia Międzynarodowych Targów Gdańskich. Budowa fundamentalnego dworca w Sopocie uzależniona jest przede wszystkim od uzgodnienia planów urbanistycznych rozbudowy tego miasta z Urzędem Planowania. Przyszły dworzec ma być przesunięty o 100 m w kierunku Gdańska, przy czym przewiduje się budowę autostrady i 4-torowy układ linii kolejowej.

26.04: DOKP Gdańsk komunikuje, iż dotychczasowe postępowanie przy nabywaniu biletów miesięcznych ulgowych i szkolnych ulega zmianie z dniem 26 bm. Nabywcy tych biletów zobowiązani są do przedkładania w kasach biletowych również zamówień sporządzanych przez siebie według wzorów, wywieszonych przy okienkach kas biletowych. Zamówienia te powinny być zaopatrzone w pieczęć i podpisywane przez pracodawcę, względnie szkołę.

12.05: w przyszłym tygodniu GDO rozpisuje pierwsze przetargi. Na „pierwszy ogień” pójdzie remont obiektów mieszkalnych i szkolnych, następnym etapem będą prace przy odbudowie szpitali. Ciekawe są plany GDO na odcinku drogowo-komunikacyjnym. Mianowicie, w najbliższym już czasie rozpoczną się prace przy poszerzeniu szosy Gdańsk – Gdynia. Szosa zostanie poszerzona o 100 proc. i oddana do użytku publicznego jako „Droga Państwowa Nr 1”. Roboty wstępne są już w toku. Np. we Wrzeszczu burzy się rudery leżące na trasie projektowanej arterii. Jedynie w Sopocie na skutek niemożności zburzenia obramowujących szosę budynków, pozostanie ona w stanie obecnym. Całokształt prac przy „Drodze Państwowej nr 1” potrwa trzy lata i pochłonie olbrzymie fundusze. Wystarczy powiedzieć, że jeden kilometr drogi kosztować będzie około 200 milionów zł. Prócz poszerzenia szosy Gdańsk – Gdynia w projekcie jest budowa nadmorskiej autostrady. W ten sposób wszystkie ośrodki Wybrzeża zostaną połączone z sobą szerokimi, europejskimi drogami. Tak wyglądają w grubszych zarysach subwencje i plany GDO.

13.05: dróg bitych (państwowych, wojewódzkich i powiatowych) posiadamy w pow. morskim 402 km, w tym 84 km o nawierzchni ulepszonej. W najbliższym czasie nastąpi odbudowa nawierzchni ulepszonej na drodze od Gdyni do Redy i dalej aż do granicy powiatu lęborskiego w Strzebielinie. W obecnej chwili Zarząd Drogowy w Wejherowie odbudowuje most żelbetowy w Kacku Wielkim z kredytów Ministerstwa Komunikacji. Jest to most nad torem kolejowym na drodze Gdynia – Kack Wielki – Kościerzyna, długości 29 metrów bież. Prace rozpoczęto 15.4.1947. W ub. roku odbudowano 2 mosty drewniane o łącznej długości 25 m bież. z kredytów Ministerstwa Komunikacji i samorządu. Na bieżący rok planowane jest odbudowanie zniszczonych mostów w Darżlubiu oraz w Karwii.

14.05: Dyrekcja MZK GG zawiadamia, że okresowe bilety (abonamenty, bilety miesięczne) można nabywać wzgl. wymieniać już od 20 każdego miesiąca. Publiczność proszona jest, by zechciała skorzystać z możliwości wcześniejszego wykupywania biletów, celem uniknięcia natłoku przy kasach w ostatnich dniach miesiąca.

17.05: w dniu 17 bm. MZK GG uruchomiły nową linię tramwajową nr 8 na trasie Wrzeszcz od pl. Gen. Świerczewskiego (ul. Barlickiego, Jaśkowa Dolina) – Gdańsk, ul. Długa do mostu na Motławie przy Zielonej Bramie. Jest to dalszy odcinek trasy, która z jednej strony połączy linie tramwajowe ze szlakami naszej żeglugi, a z drugiej strony umożliwi dojazd z dzielnicy Stary Gdańsk przez Stogi (Sianki) do najpiękniejszej plaży Gdańska.

19.05: celem zapewnienia pracownikom portowym dogodnego dojazdu do pracy i powrotu do miejsca zamieszkania DOKP Gdańsk uruchamia z dniem 19 bm. nową parę pociągów pasażerskich nr 2421a/2422a na linii Gdańsk Główny – Gdańsk Nowy Port. Pociągi te będą kursowały codziennie według następującego rozkładu jazdy: Gdańsk Główny odjazd 5:52, Nowy Port przyjazd 5:52, Nowy Port odjazd 6:20, Gdańsk Główny przyjazd 6:48. Pociągi te posiadać będą bezpośrednie połączenia z Gdynią i Pruszczem.

19.05: z kredytów na rok 1947 (22 mil. zł) będzie można odbudować i zabezpieczyć 3 mosty uliczne w Gdańsku, leżące na trasie tramwajowej na Sianki t. j. odbudować most „Siennicki” i zabezpieczyć dla ruchu tramwajowego most: „Zielony” i „Stągiewny” kosztem ok. 18 mil. zł. Kosztem ok. 3 mil. zł będzie można wyremontować istniejącą Drogę Państw. Nr. 1 na odcinku Gdynia – Sopot, natomiast na rozpoczęcie przebudowy szosy nie ma na razie kredytów. Jest w opracowaniu projekt poszerzenia i przebudowy odcinka 14 km od ul. Rokossowskiego w Gdańsku do szosy dwutorowej w Orłowie. Koszt całości przebudowy tego odcinka wg. cen obecnych wyniesie ok. 300 mil. zł.

8.06: problem komunikacyjny będący najbardziej żywotnym zagadnieniem odbudowującego się Wybrzeża jest ciągle nie rozwiązany. Dlatego też każda inicjatywa i każdy wysiłek czyniony i w tym kierunku zasługują na uwagę. Mamy tu do zanotowania godny przykład pracowników Miejskich Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk-Gdynia, którzy samorzutnie wystąpili z propozycją przeprowadzenia między poszczególnymi działami Wyścigu Pracy. W ubiegłą niedzielę 1 czerwca br. odbyła się na zakończenie tegoż wyścigu skromna uroczystość podsumowania wyników, na którą przybyli przedstawiciele władz i urzędów w osobach: nacz. Wydz. Komunikacyjnego Urz. Wojew. inż. Wichrzyckiego jako delegata ob. wojewody, inż. Koronackiego jako reprezentanta Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża, wiceprezydentów m. Gdyni Modlińskiego i Stolarka, radnych Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku z jej przewodniczącym ob. Mossakowskim i innych. Ze strony MZK gościom towarzyszyli nacz. dyrektor Madejski z dyr. technicznym Koźmińskim, administracyjnym Sakowiczem oraz przedstawiciele Rady Zakładowej. Do zawodów stanęli pracownicy następujących wydziałów: Tramwajowego z Trolleybusowym, Torów z Wydz. Sieci, Żeglugi z Wydz. Gospodarczym oraz Bazy Samochodowej Nr 1 z Bazą Nr 2. Poszczególne Wydziały postawiły sobie za zadanie wykonania części ich prac rocznych odbudowy lub remontu określając ściśle ich wykonanie. Chodziło o to, ażeby przy jak największej oszczędności finansowej i materiałowej dać maksimum wydajności. Przegląd wysiłku rozpoczęto od Bazy Nr 1, z której wyjechało 28 wyremontowanych autobusów, w tym 2 „piętrusie”. Jak się okazało plan pracy został nie tylko wykonany, ale przekroczony o remont 8 wozów. Następnie udano się do Zajezdni tramwajowej, gdzie po zwiedzeniu Hali montażowej odbył się przegląd wyremontowanych wozów tramwajowych. I tak, zamiast 44 wozów motorowych oraz 36 wozów przyczepnych, co stanowi razem 80 sztuk, wykonano dodatkowo 16 wozów, dosięgając w niedalekiej przyszłości do jubileuszu setnego wozu tramwajowego na Wybrzeżu. W dalszym ciągu objazdu udano się do Bazy Nr 2, która legitymuje się wykonałem dwudziestu dwóch autobusów, wśród których na specjalne wyróżnienie służy „Bajadera”, mogąca pomieścić ponad 150 pasażerów oraz luksusowa „Colombina”, służąca specjalnie dla celów wycieczkowych po Wybrzeżu. Następnym celem była zajezdnia trolleybusowa w Gdyni. Przybyli mieli możliwość podziwiania 8 wykończonych wozów trolleybusowych, które jednak z powodu braku opon muszą stać jeszcze przez parę tygodni beczynnie. Dalszym etapem była przystań żeglugi MZK w Gdańsku, połączona z objazdem po kanale portowym i Martwej Wiśle, gdzie kursuje 11 statków i 7 promów. Zwiedzający wstąpili też do stoczni Nr 1, gdzie remontowany jest duży statek, mogący jednorazowo zabrać ponad 500 pasażerów. Wspominając o wysiłku poczynionym przez pracowników poszczególnych wydziałów MZK nie można ominąć wydziału gospodarczego, który w okresie wyścigu może poszczycić się ciekawymi rezultatami. I tak dla przykładu: budynek o kubaturze blisko 500 m³, którego koszt miał wynieść ponad 1.200.000 zł, został wykonany w ramach wyścigu pracy sposobem gospodarczym za 173.000 zł. Oceniając wyniki wyścigu pracy podkreślić należy, że wniósł on wiele w dzieło usprawnienia komunikacji między trzema miastami Wybrzeża.

13.06: M.Z.K.G.G. przewiozły w maju wszystkimi trakcjami na terenie, objętym miastami Gdynia – Gdańsk 4 miliony pasażerów, tj. o 30 proc. więcej, niż w kwietniu br.

18.06: z dniem 18 bm. MZK GG uruchamiają nową linię autobusową „okrężną” „O”. Trasa jej biegnąć będzie następującymi ulicami: z Placu Kaszubskiego, ul. Portową, Chrzanowskiego, Polską, Wiadukt I, Okrężną, Dworzec Kolejowy, ul. 10 Lutego, Plac Kaszubski i odwrotnie. W związku z tym ulegnie zmianie trasa linii biegnącej na Oksywie, a mianowicie: Plac Kaszubski, Starowiejska, Dworzec Kolejowy, Okrężna, Wiadukt I, Oksywie.

20.06: Przedsiębiorstwo Tramwajów Miejskich w Słupsku uruchomiło nową linię tramwajową od ul. 3 Maja do ul. Arciszewskiego. W ten sposób połączona została z centrum miasta najodleglejsza dzielnica miasta Słupska.

28.06: Ministerstwo Komunikacji zarządziło zmianę w spisie osób, uprawnionych do nabywania ulgowych biletów miesięcznych. Obecnie pracownicy przedsiębiorstw prywatnych i spółdzielczych nie będą mogli otrzymywać tych biletów. Natomiast pracownicy ci mogą korzystać z biletów miesięcznych ogólnie dostępnych, których cena równa się 20-krotnej cenie biletu normalnego za przejazd 1-razowy.

1.07: gęsta sieć kolei wąskotorowych na urodzajnych terenach Żuław Gdańskich utraciła zupełnie swój charakter przydatności komunikacyjnej, gdyż na skutek zburzenia wałów ochronnych na Zalewie Wiślanym znalazła się pod wodą. Równoległe do prac odwadniających prowadzone były roboty nad uruchomieniem nieczynnych dotąd linii wąskotorowych. Dzięki uporczywym i ofiarnym wysiłkom kolumn robotniczych zakończono odbudowę linii wąskotorowej od Gdańska aż po lewy brzeg Wisły koło Różankowa. W związku z tym DOKP Gdańsk uruchamia z dniem 1 lipca 2 pary pociągów pasażerskich na tej linii według następującego rozkładu jazdy: Gdańsk Wąskotorowy odjazd 6:35 i 16:25, Lewy Brzeg Wisły przyjazd 8:15 i 18:10, Lewy Brzeg Wisły odjazd 9:20 i 19:15, Gdańsk Wąskotorowy przyjazd 11:00 i 21:00. Równocześnie otwarte zostaną stacje: Gdańsk

Wąskotorowy, Odrzygoszcz, Koszwały, Różankowo dla nadania przesyłek drobnicowych i ekspresowych, cało-wagonowych i bagażu oraz sprzedaży biletów. Na przystankach osobowych Dworzyszcz, Rychenbork, Ostat-nigrosz, Cedry Małe, Jadłowo, Szewce, Jazy nad Wisłą i Lewy Brzeg Wisły sprzedaż biletów i nadanie bagażu za pośrednictwem konduktora w pociągu.

7.07: Zarząd Miejski w Gdańsku podaje do wiadomości, że uchwałą Miejskiej Rady Narodowej z dnia 7 lipca 1947 r. zostają zatwierdzone obszary dzielnic terenu administracyjnego m. Gdańska, jak również ich nazwy, na miano których wpłynęły tak względy tradycji, jak i specyficzne ich położenie. Dzielnicą I Śródmieście, II Siedlice, III Wrzeszcz, IV Oliwa, V Nowy Port, VI Zawisze-Sianki, VII Dolne Miasto, VIII Orunia. Dzielnicą I Śródmieście obejmuje II Komisariat M.O., ujmuje swym obszarem wyspę Ostrów (Holm), Stare Miasto, Prawe Miasto, Przed-mieście, Wyspę Spichrzów, Podgórze, Kolonie Stoczni (Schiechau-kolonie) i Zielony Trójkąt. Dzielnicą II Sie-dlice, obejmująca I Komisariat M.O., ujmuje swym obszarem osiedla Siedlice, Emaus, Cyganki i Wysoką Górę (Pohulanka). Dzielnicą III, Wrzeszcz, obejmuje III Komisariat M.O., ujmuje swym obszarem osiedla Wrzeszcz i Brentowo. Dzielnicą IV Oliwa, obejmuje IV Komisariat MO., ujmuje swym obszarem osiedla Oliwę i Jelitkowo wraz z folwarkami Ustron (Ernsttal) i Słowinka (Schwabentai). Dzielnicą V Nowy Port, obejmująca V Komisariat M.O., ujmuje swym obszarem osiedla Nowy Port, Brzeźno, Letniewo, Siemień i Wisłoujście. Dzielnicą VI Zawi-sze-Sianki, obejmująca VI Komisariat M.O., ujmuje swym obszarem osiedla Zawisze-Sianki, Krokowo i Górki Zachodnie. Dzielnicą VII Dolne Miasto, obejmująca VII Komisariat M.O., ujmuje swym obszarem Dolne Miasto wraz z wyspą Ołowianką, Rudniki, Olszynkę Wielką i Olszynkę Małą. Dzielnicą VIII Orunia, obejmująca VIII Komisariat M.O., ujmuje swym obszarem osiedla Orunia, Stara Wieś, Winiary (Neuweinberg), Stare Szkoty (Al-tschtotland), Oruńskie Przedmieście (Stadtgebiet), Ptaszniki (Vogeigreif).

8.07:

Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk - Gdynia				
ŻEGLUGA GDANSKA				
Gdańsk, Grodzka 17		Tel. Nr 519-75		
S-S „ALEKSANDRA”	M-S „EUGENIA”			
S-S „KRYSZYNA”	M-S „EWA”			
S-S „DANUTA”	M-S „WANDA”			
S-S „TERESA”	S-S „NATALIA”			
S-S „MARIA”	S-S „IRENA”			
S-S „JAN”	M-S „HALINA”			
Rozkład jazdy statkami Żeglugi Gdańskiej				
Gdańsk — Sopot — Hel				
Gdańsk — odjazd	7.30	Hel — odjazd	13.30	
Sopot — przyjazd	8.00	Sopot — przyjazd	15.30	
Sopot — odjazd	9.30	Sopot — odjazd	20.00	
Hel — przyjazd	11.30	Gdańsk — przyjazd	21.30	
SOPOT: Między godziną 15.00 a 20.00 statek kursuje na jednogodzinne przejażdżki po morzu.				
Gdynia — Hel				
Gdynia — odjazd	—	8.30	12.30	17.00
Hel — przyjazd	—	10.00	14.00	18.30
Hel — odjazd	6.00	10.30	14.30	19.00
Gdynia — przyjazd	7.50	12.00	16.30	20.15
Gdańsk — Sianki — Bąsak				
Gdańsk — odjazd	5.00	8.00	12.00	15.00
Sianki — odjazd	5.15	8.15	12.15	15.15
Bąsak — przyjazd	6.00	9.00	13.00	16.00
Bąsak — odjazd	6.15	9.15	13.30	16.30
Sianki — odjazd	7.00	10.00	14.15	17.15
Gdańsk — przyjazd	7.15	10.15	14.30	17.30
W NIEDZIELE I ŚWIĘTA (w dni pogodnie) statki z Gdańska do Bąsaku kursują co godzinę.				
Gdańsk (Rybi Rynek) — Nowy Port (Kapitanat Portu)				
Rybi Rynek — odjazd	5.20, 6.20, 7.30, 8.00, 10.30, 12.00, 14.00, 15.10, 16.30, 18.00, 19.30, 22.00, 23.00.			
Kapitanat Portu — odjazd	5.00, 6.30, 7.30, 9.00, 10.30, 12.00, 14.00, 15.10, 16.30, 18.00, 19.30, 22.00, 23.00.			
Gdynia Cukroport — Oksywie — Obłuże				
Gdynia Cukroport — odjazd	6.10, 7.00, 8.00, 9.00, 10.00, 11.00, 12.00, 13.00, 14.00, 15.00, 16.00, 17.00, 18.00, 19.00, 20.00, 21.00, 22.00, 23.10.			
Obłuże — odjazd	5.30, 6.30, 7.30, 8.30, 9.30, 10.30, 11.30, 12.30, 13.30, 14.30, 15.30, 16.30, 17.30, 18.30, 19.30, 20.30, 21.30, 22.30.			
CENY BILETÓW:				
norm.: ulgowy:				
Gdańsk — Sopot	50,— zł	30,— zł	Gdynia — Hel	100,— zł
Gdańsk — Hel	150,— zł	90,— zł	Gdańsk — Bąsak	30,— zł
Sopot — Hel	100,— zł	60,— zł	Gdynia Cukroport — Oksywie—Obłuże	10,— zł
UWAGA: Żegluga Gdańska urządza WYCIECZKI NA ZWIEDZANIE PORTÓW: gdańskiego, gdyńskiego i na Bąsak (Mierzeja Gdańska).				
DYREKCJA				

14.07: na Wybrzeżu daje się zauważyć silny wzrost ruchu pasażerskiego. W związku z napływem urlopowiczów w czerwcu Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk - Gdynia przewiozły wszystkimi swymi środkami lokomocji ogółem 4.098.000 pasażerów.

24.07: W połowie lipca rozpoczęto roboty przy odbudowie mostu na martwej Wiśle w Gdańsku. Roboty prowadzi Państwowe Przedsiębiorstwo Inżynieryjne nr 1. Z uwagi na ważność połączenia oraz na brak drugiego mostu łączącego Sianki, Warsztaty Kolejowe Trojan oraz Stocznnię nr 4 z Gdańskiem, most ma być oddany do użytku

z końcem b. roku. Ogólny koszt odbudowy wynosić będzie ok. 22 milionów zł. Most będzie zrekonstruowany na wzór dawnego, tzn. środek będzie przystosowany do unoszenia dla przepływów statków.

31.07: w zakładach pracy znajdujących się w Rumii Zagórz praca dość duża liczba robotników, dojeżdżających z Gdańska i Gdyni. Pociągi kursujące na linii Gdynia – Wejherowo i przebiegające przez Rumie Zagórze nie zatrzymywały się w godzinach porannych i popołudniowych na stacji Rumia, co powodowało poważne utrudnienia dla podróżujących. OKZZ, chcąc pomóc robotnikom, wystąpiła do Dyrekcji OKP o zatrzymanie pociągów w Rumii w odpowiednich godzinach. Obecnie, na skutek tej interwencji, pociąg poranny, wychodzący z Gdyni o 7:26 i popołudniowy, przychodzący do Gdyni o 16:05 zatrzymują się w Rumii.

1.08: gruntowny remont budynku stacji w Sopocie w szybkim tempie dobiega końca. Wnętrza są już gotowe i pod dachem, drzwi wsadzone, okna oszklone. Obecnie tynkuje się ściany zewnątrz. Na wschodnim szczytce umieszczono wielki, z daleka widoczny zegar. Od strony miasta zakłada się zieleńce. Główna część budynku jest przeznaczona na obsługę pasażerów. W podłużnym, obszernym hallu sześć okienek

(z których jedno oddane będzie dla użytku stałego informatora) jest przewidzianych na kasy biletowe. Przy trzech okienkach odprawiać się będzie bagaż. Przeniesienie biur nastąpi prawdopodobnie pod koniec tygodnia, tak, że podczas Międzynarodowych Targów Gdańskich odnowiona stacja Sopot już będzie czynna.

6.08: w najbliższym czasie komunikacja autobusowa na trasie Gdańsk – Gdynia ulegnie dalszemu usprawnieniu, gdyż z przydziału GUP Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia zakupiły siedem nowych autobusów.

8.06: tegoroczny plan inwestycyjny poważnie uwzględnia w Gdyni sprawę remontu dróg miejskich. Przed wszystkim naprawiana jest nawierzchnia jezdni na szlakach, obciążonych dużym ruchem pojazdów motorowych. Przeprowadzono już odbudowę nawierzchni ul. Czolgistów oraz szosy prowadzącej do Gdańska. Naprawiane są również ulice w śródmieściu, na Wzgórzu Focha.

9-17.08: w dniach 9, 10, 15 i 17 sierpnia br. odbywać się będą wyścigi konne w Sopocie. Celem zapewnienia szerokiej publiczności dogodnego dojazdu do toru wyścigowego, DOKP Gdańsk uruchamia w wyżej wskazanych dniach przystanek osobowy Sopot Wyścigi, na którym zatrzymywać się będą następujące pociągi: z kierunku Gdańska do stacji Sopot Wyścigi, poc. nr: 27 przyjazd 14:04, 45 – 14:56, 121 – 15:17, 123 – 15:30, 125 – 16:04, 2929 – 16:49, 21 – 17:25, 2523 – 17:47, 133 – 18:01, 29 – 18:20, 47 – 19:41, 31 – 20:09, 135 – 21:10; z kierunku Gdyni do stacji Sopot Wyścigi, poc. nr: 122 przyjazd 14:16, 124 – 15:37, 26 – 16:36, 134 – 16:48, 28 – 17:27, 126 – 18:53, 136 – 19:11, 30 – 19:38, 128 – 20:43, 138 – 22:03. Postoje wszystkich pociągów wynoszą poniżej minuty. Pociągi Nr 131, 133, 134, 135, 136 i 138 w relacji Gdańsk – Sopot, przewidziane do kursowania tylko w niedzielę i dni świąteczne, zostaną uruchomione także w sobotę, dnia 9 i w piątek, dnia 15 sierpnia br. Oprócz wyżej wymienionych pociągów uruchamia się 9, 10, 15 i 17 sierpnia dalsze dwie pary pociągów podmiejskich Nr 27 A/124 A i 122 A/29, na odcinku Gdańsk Gł. – Gdynia, według następnego rozkładu jazdy: Poc. Nr 27 A Gdańsk odjazd 14:17, Sopot Wyścigi 14:37, Gdynia przyjazd 15:00. Poc. 29 A Gdańsk odjazd 18:50, Sopot Wyścigi 19:11, Gdynia przyjazd 19:33. Poc. 122 A Gdynia odjazd 14:05, Sopot Wyścigi 14:26, Gdańsk Gł. przyjazd 14:47. Poc. 124 A Gdynia odjazd 15:50, Sopot Wyścigi 16:11, Gdańsk Gł. przyj. 16:36. Podróżnych do przystanku osobowego Sopot Wyścigi odprawiać się będzie z kierunku Gdańska za biletami powrotnymi do st. Sopot, a z kierunku Gdyni za biletami powrotnymi do stacji Gdańsk Oliwa. Natomiast w drodze powrotnej dla podróżnych, nie posiadających biletów powrotnych, kasa biletowa Sopot Wyścigi sprzedawać będzie bilety w kierunku do Gdańska za biletami od st. Sopot i do Gdyni za biletami od stacji Gdańsk Oliwa.

14.08: Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia, przewiozły w lipcu o 12,8 proc. więcej pasażerów, aniżeli w miesiącu poprzednim. Frekwencja w tramwajach zwiększyła się ponad 11 proc., w trolleybusach ponad 16 proc., w autobusach o 7 proc., na statkach przybrzeżnych o 15 proc. Ogółem MZK GG przewiozły w lipcu na wszystkich trakcjach 4.624.000 pasażerów Zwiększoną frekwencję tłumaczyć należy napływem letników. Zainkasowano 57.921.000 zł.

21.08: dbając o wygodę pasażerów, MZK GG zaopatrzyło wszystkie przystanki swoich linii komunikacyjnych w tabliczki z rozkładami jazdy. Na prośbę Dyrekcji P.K.P w rozkładach tych uwzględniono nawet ważniejsze połączenia kolejowe. Niestety, tabliczki te znikają stale ze słupów lub szkło zostaje rozbite, a kartka z rozkładami jazdy wyjęta. Widocznie są ludzie, którzy z małą złośliwością zabawiają się w zrywanie tabliczek lub być może robią to by przynieść sobie do domu autobusowy czy tramwajowy rozkład jazdy z najbliższego przystanku. Tabliczka z rozkładem jazdy jest oprawiona z jednej strony w blachę, z drugiej strony w szkło i przynitowana do słupka przystanku. Cena sporządzenia takiej tabliczki wynosi około 500 zł. W ostatnich czasach zostało

zerwanych 27 takich tabliczek, co daje szkodę w wysokości 13,500 zł nie licząc kosztów utrzymania stałej kontroli nad stanem przystanków. W wydziale ruchu M.Z.KG.G. zatrudniony jest ostatnio stały pracownik, który opracowuje rozkłady i w razie ich zniszczenia uzupełnia je nowymi.

21.08: od niedawna ukazały się na przystankach tramwajowych we Wrzeszczu zegary elektryczne. Pierwszy z nich został umieszczony przy zbiegu ulic Grunwaldzkiej i Barlickiego, drugi zaś przy tzw. pętli tramwajowej koło koszar. Oczywiście, że pasażerowie są z tego bardzo zadowoleni. Dobrze by było, gdyby podobne zegary znalazły się w Gdańsku przy „Orbisie” oraz na końcowym przystanku autobusowym koło urzędu wojewódzkiego.

27.08: w Nowym Jorku zademonstrowano nowy typ autobusu o giętkim wozie, który umożliwia wzięcie ostrych zakrętów. Wóz składa się z dwóch części - przednia część ma cztery koła, tylna dwa. Obie części połączone są gumową przegrodą w kształcie „harmonijki” akordeonu.

28.08: Wydział Komunikacyjny Gdańskiego Urzędu Wojewódzkiego odda we wrześniu do użytku publicznego 3 wiadukty nad torami kolejowymi i 1 most w Wielkim Kacku, w powiecie morskim, wiadukt długości 28 m w Leśnie w powiecie kartuskim, wiadukt długości 50 m o bardzo ciekawej, skośnej konstrukcji, Wiadukt w Półku, w powiecie kościerskim, długości 24 m i most nad rzeką Czarną wodą w miejscowości o tej samej nazwie, położonej na granicy pow. chojnickiego, długości 25 m. Wiadukty i most są konstrukcji żelbetonowej. Prace nad ich wykonaniem rozpoczęto w maju i w rekordowym wprost tempie doprowadzono do końca. Nie od rzeczy będzie nadmienić też o odbudowie traktu Warszawa – Gdynia. Odcinek ten, liczący 67 km, od Pruszcza do granicy województwa ulegnie całkowitej przebudowie. Osiedla położone na tej trasie otrzymają nawierzchnię z kostki, cała droga poszerzona będzie do 7 metrów i skasowane będą łuki. Przy tych pracach, trwających od wczesnej wiosny, zatrudnionych jest 6 przedsiębiorstw, w tym 2 państwowe, 1 spółdzielcze i 3 prywatne.

7.09: dużą przeszkodą dla ruchu kołowego w Al. Wojska Polskiego był do niedawna parowóz, którzy Niemcy ustawili jako barykadę. Kocioł parowozu został uszkodzony podczas wojny, ale można go odremontować. MZKGG, którym parowóz przeszkadzał w przedłużeniu linii tramwajowej do Oliwy, bezskutecznie próbowały go ściągnąć. Dopiero brygada kolejarzy z parowozowni Gdańsk-Południe pod kierownictwem swego naczelnika, tow. Józefiaka ściągnęła pociąg wrak przy pomocy wind pneumatycznych. Kolejarze z Trojanu postanowili parowóz ściągnąć i odremontować. Trudno było go sprowadzić do warsztatów remontowych, ponieważ na linii Gdańsk – Kartuzy Niemcy wysadzili w powietrze mosty. Dzielni kolejarze nie zrażając się tą przeszkodą, przeciągnęli parowóz na przestrzeni ponad 500 m, przy pomocy ruchomych podkładów z szyn. W chwili obecnej parowóz doprowadzony jest już do szosy, prowadzącej z Gdańska do Gdyni i nocą przeciągnięty zostanie na bocznice kolejową, skąd odjedzie do warsztatów. Tym samym zniknie z ulic gdańskich jeszcze jedna „pamiątka” z okresu wojennego, zaś DOKP Gdańsk zyska dodatkowy parowóz.

11.09: w okolicy mostu przejściowego, łączącego ul. Hucisko z Nowym Światem w Gdańsku, panuje wielkie ożywienie. Tu bowiem robotnicy budują nowy most. Mostem tym można będzie nie tylko przechodzić przez tor kolejowy, jak to było dotychczas, ale i jeździć. Roboty te bardzo interesują gdańszczan, którzy obliczają, ile benzyny i czasu da się zaoszczędzić dzięki temu, że się uniknie niedogodnego objazdu na most przy Dyrekcji Kolejowej i ulicę 3 Maja. Most przy Nowym Świecie buduje Zarząd Miejski Gdańska systemem gospodarczym, finansując tę robotę z kredytów Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża. Całkowity koszt inwestycji wyniesie około 2,5 mil. zł. Jest to most prowizoryczny, obliczony na 3 lata. Mimo tak krótkiego czasu używania koszt budowy opłaci się w zupełności ze względu na oszczędność w eksploatacji pojazdów mechanicznych. Nowy most buduje się według systemu Grocha, polegającego na tym, że części ciągnięte konstrukcji są żelazne, zaś części ściskane drewniane. Po upływie trzech lat prowizoryczny most, łączący Hucisko z Nowym Światem, ma być zastąpiony stałym mostem o mocnej konstrukcji. Obecnie budowany, prowizoryczny most, po spełnieniu swojej trzechletniej służby będzie przy budowie mostu stałego jako rusztowanie. Prowadzone w tej chwili roboty są przygotowaniem do właściwej budowy, 21 robotników przeprowadza roboty niwelacyjne. Od strony Nowego Świata, przy pomocy pneumatycznej sprężarki robotnicy rozbijają betonowe umocnienie starego przyczółka w miejscach, gdzie mają być położone dźwigary nowego mostu. Konstrukcję mostu przygotowuje się w warsztatach mechanicznych Zarządu Miejskiego. Pracuje przy tym około 15 fachowców. Ze względu na poważne znaczenie mostu, który połączy dwie ruchliwe dzielnice miasta, wydział techniczny Z.M. roboty prowadzi w przyspieszonym tempie. Zakończenie budowy przewidziane jest na pierwsze dni listopada. Z obecnych prac wydziału technicznego Z.M. Gdańska na uwagę zasługuje jeszcze, będące na ukończeniu śluza i most w Bramie Żuławskiej, otwierający drogę do Elbląga oraz znajdujący się również w końcowej fazie budowy most na ul.

Podmiejskiej w Oruni. Most ten, o konstrukcji żelazo-betonowej, umożliwi dogodny wyjazd z Gdańska na Kościerzynę oraz połączy dwie dzielnice Oruni, położone po obu stronach Raduni.

13.09: staraniem Zarządu Miejskiego m. Wejherowa oraz dzięki wydatnej pomocy finansowej Delegatury Rządu ds. Wybrzeża zostanie w najbliższych dniach uruchomiony przystanek kolejowy Śmiechowo pod Wejherowem na trasie Wejherowo – Gdynia. Uruchomienie nowego przystanku kolejowego jest wielkim udogodnieniem dla robotników oraz urzędników mieszkających w osiedlach działkowych Śmiechowa a dojeżdżających do pracy w Gdyni. Oszczędzają oni w ten sposób około 2 godzin czasu dziennie.

14.09: frekwencja w środkach komunikacyjnych MZK GG osiągnęła w sierpniu szczytowe nasilenie, w stosunku do lipca podniosła się o półtora do trzech procent. Wszystkie środki lokomocji MZK przewiozły w sierpniu 4 miliony 700 tysięcy pasażerów, zainkasowano 62 miliony zł.

28.09: oprócz popularnych wozów MZK GG na trasie Gdańsk – Gdynia kursują również autobusy PKS. Wydawać by się mogło, że nie ma żadnej różnicy pomiędzy czerwono-żółtymi wozami MZK a zielono-kawowymi PKS. Niestety, pomimo tej samej trasy i jednakowego przeznaczenia (komunikacja między trzema miastami Wybrzeża) instytucje powyższe są ze sobą w stałej niezgodzie. A nieporozumienia władz zwierzchnich momentalnie odbijają się na pasażerach. Ostatnie miesiące lata były widocznie okresem nieporozumień pomiędzy wymienionymi instytucjami gdyż od 28 września PKS nie honoruje biletów miesięcznych, a nawet służbowych. Wszystko w porządku, tylko dlaczego panowie dyrektorowie PKS nie ogłoszą nowego rozporządzenia? Obywatele posiadający prawo do takiego czy innego biletu nie byłiby wówczas narażeni ni na przykrości ze strony obsługi, która twierdzi, że pasażerowie chcą okradać PKS. Trudno być jasnowidzem i przewidzieć, co w danym miesiącu można w autobusach PKS a co nie. Pasażerom chodzi o szybką komunikację, a to czy jedzie wozem MZK, PKS czy innym jest dla nich najmniej istotne.

1.10: na skutek licznych interwencji ze strony świata pracy i akcji prasowej, domagających się umożliwienia pracownikom i ich rodzinom korzystania z ulgowych przejazdów, nie tylko do miejsca pracy, ale również dla zaspokojenia ich potrzeb kulturalnych, społecznych i gospodarczych Dyrekcja M.Z.K.G.G., uznając słusność tych postulatów, wprowadza w porozumieniu z Międzypartyjną Wojewódzką Komisją Porozum. z dniem 1.10.1947 r. w miejsce dotychczasowych biletów abonamentowych 50-przejazdowych, bilety miesięczne z fotografią w cenie zł 300 za jedną strefę, uprawniające do nieograniczonej ilości przejazdów trakcjami elektrycznymi. Uprawnieni do korzystania z wyżej wymienionych biletów są pracownicy, zatrudnieni w instytucjach państwowych i samorządowych, których pobory miesięczne nie przekraczają zł 12.000 brutto, jak również ich żony. W październiku ze względów technicznych bilety miesięczne dla pracowników wydawane będą bez fotografii. Żony pracowników pragnące zaopatrzyć się w bilety miesięczne, winny złożyć w jednej z wymienionych placówek jedną fotografię oraz zaświadczenia pracodawcy męża, stwierdzające, że petentka jest ślubną żoną oraz nie pracuje zarobkowo. Począwszy od listopada pracownicy obowiązani będą również do złożenia fotografii. W celu łatwiejszego i punktualnego zaopatrzenia ludności pracującej w wymienione bilety, Dyrekcja MZK GG zorganizowała następujące placówki sprzedaży biletów miesięcznych, rozpoczynając sprzedaż 20 każdego miesiąca na miesiąc następny w godzinach 8-13: 1) Wrzeszcz, ul. Jaśkowa Dolina 48 (gmach Dyrekcji MZK GG), 2) Wrzeszcz, Matki Polki 13, 3) Wrzeszcz, Grunwaldzka (ekspedycja tramwajowa u zbiegu ulic Grunwaldzkiej i Szymanowskiego), 4) Nowy Port Zajezdnia, 5) Baza Nr 2, Gdynia, Warsztaty Samochodowe MZK GG przy ul. Gdańskiej, 6) „Orbis”, Gdańsk, 7) „Orbis”, Sopot, 8) Ekspedycja autobusowa, Gdynia, Plac Kaszubski. Dla uzyskania wymienionych biletów, instytucje obowiązane są złożyć imienne wykazy pracowników, których zarobki nie przekraczają zł 12.000 mies. brutto, z wskazaniem żądanej trasy.

1.10: Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia podają do wiadomości: 1) z dniem 1 października zostaje skasowana komunikacja autobusowa na trasie Gdańsk Dworzec Główny – ul. Łąkowa i Gdańsk Dworzec Główny – Trojan. W miejsce skasowanych autobusów zostaje z tym dniem uruchomiona linia tramwajowa na odcinku ul. Łąkowa – Stara Motława i Trojan – Stara Motława. Na odcinku Zielona Brama – Wały Jagiellońskie kursować będzie tramwaj linii nr 8. Opłata na powyższych odcinkach wynosić będzie 5 zł za odcinek. 2) Z dniem 1 października br. zostaje uruchomiona nowa linia autobusowa wewnętrzna we Wrzeszczu. Autobusy będą kursować ulicami Rokossowskiego róg Roosevelta (przystanek początkowy) – Roosevelta – Mickiewicz – Lelewela – Grażyny – Wajdeloty – Barlickiego róg Grunwaldzkiej (przystanek końcowy). Autobus kursować będzie co 15 minut.

1.10: decyzją Dyrekcji Głównej PKS w Warszawie został zlikwidowany oddział kartuski PKS, przy czym pozostawiono tylko 6 linii autobusowych. Opinia publiczna została zaskoczona tą nagłą decyzją, ponieważ linie

autobusowe, zwłaszcza w kierunku Bytowa i Gdańska cieszyły się wielką frekwencją i nie mogły przynosić deficytu. Nie może być również mowy o przeroście personelu (ostatnio było tylko 20 osób) czy o nierentowności oddziału kartuskiego, podniesionego na odpowiedni poziom przez personel. Jak słyhać, pracownicy wystosowali do Dyrekcji warszawskiej memoriał w sprawie, poparty przez PRN i partie polityczne.

2.10: Wydział Techniczny Zarządu Miejskiego w Gdańsku postanowił przystąpić do odbudowy mostu Nowoświeckiego, który łączy centrum miasta z robotniczą dzielnicą Siedlice. Most ten zniszczony przez Niemców w 100 proc., jest jednym z ważniejszych węzłów komunikacyjnych i jego odbudowa zaoszczędzi w ciągu roku ponad 2 i pół miliona zł wydatków na benzynę, którą zużywały pojazdy mechaniczne przy okrążaniu tej trasy. Z drugiej strony brak mostu uniemożliwiał całkowicie połączenie tramwajowe, co przede wszystkim godziło w ludzi pracy. Władze budowlane w planie urbanistycznym przewidziały odbudowę tego mostu w konstrukcji żelazobetonowej, która według przypuszczanych obliczeń, kosztować będzie blisko 25 milionów zł. Koszt wielki i na naszą dzisiejszą sytuację materialną nie do pomyślenia. Postanowiono zatem wybudować most prowizoryczny i ponieważ firmy budowlane zażądały wygórowanej sumy około 5 milionów zł oburzeni tym inżynierowie pracujący w Zarządzie Miejskim przeprowadzili dokładne obliczenia i podjęli się wybudować most za 3 miliony zł. Teraz należało wybrać odpowiedni system mostu, który byłby najtańszy i najbardziej trwały. Prawie wszystkie systemy mostów drewnianych zaprojektowane zostały przez inżynierów polskich. Rozpatrywano więc projekty inż. Ilbiańskiego, Pentnowskiego i Rychtera. Wszystkie te projekty znalazły już wielokrotnie zastosowanie w życiu, gdyż już wybudowano w Polsce według nich dziesiątki mostów. Jednakże żaden z wymienionych systemów nie odpowiadał stawianym żądaniom i potrzebom. Wybrano zatem system mostu o konstrukcji żelazodrewnianej, zaprojektowany przez inż. Leona Grocha, który kilkanaście takich mostów postawił już w Małopolsce. Inż. Groch jest pracownikiem Wydziału Technicznego Zarządu Miejskiego w Gdańsku, spotykamy go przy budowie konstrukcji mostów. Wyjaśnia nam na modelu zalety „swojego” mostu. Most jest trwały i mocny. Konstrukcja żelazna obliczona jest na ciągnięcie, drewniana zaś na ściskanie. Jest to zatem idealny typ mostu, odporny na wszelkie zmiany atmosferyczne i co b. ważne, jego części są bardzo łatwe do wymiany. Poza tym most inż. Grocha może być w każdej chwili rozebrany i przeniesiony na inne miejsce. Długość mostu wyniesie około 26 m, szerokość zaś około 6 m. Będzie to most pierwszej klasy, dostosowany do normalnego obciążenia kołowego. Obok pojazdów mechanicznych i konnych, przez most przebiegać będzie linia tramwajowa, która nareszcie połączy Gdańsk z Siedlicami. Na podwórzu Warsztatów Wydziału Technicznego widzimy już gotowe poszczególne elementy mostu, nad których wykonaniem pracuje tylko 12 ludzi. Oszczędność jest posunięta do maksimum. Ponieważ most jest budowany w ramach ogólnopolskiego wyścigu pracy, robotnicy nie szczczędzą sił, ażeby dotrzymać 60-dniowego terminu. Majster ciesielski ob. Pogórko, kiedy pytamy go, czy skończy na czas swoją robotę, uśmiecha się i twierdzi, że wstyd by mu było zawieść zaufanie ludzi, którzy czekają na most z niecierpliwością. Ludzie zajęci przy wykonaniu konstrukcji są prawdziwymi przodownikami pracy. Każdy z nich zna w zupełności swój fach i odznacza się wielką pomysłowością i obywatelskim podejściem do wykonywanego zadania. Tokarz, ob. Łechtowski na przykład, na metrowej tokarce, wydobytej z gruzów, toczy gwinty na sześciometrowych ściągaczach do mostu. Jeden z inżynierów stoczni, któremu opowiadano o tym wyczynie, kręci z powątpiewaniem głową. A przecież tokarz ten zastosował tylko zwykłą konstrukcję łożysk kulkowych, które podtrzymują drugi pręt. Spawacz Blome natomiast potrafi w sposób nienaganny wykroić palnikiem dziury, których nie potrafiłaby wykonać najlepsza wiertaczka w ten sposób. Mówimy tylko o niektórych robotnikach, gdyż nie sposób było by wyliczać zasługi wszystkich ludzi, którzy tu pracują z takim entuzjazmem. Podkreślić także należy zasługi Dyrekcji Kolejowej, która przez umożliwienie budowy rusztowania i przez: przydzielenie dźwigu do zakładania konstrukcji przyspiesza niewątpliwie budowę mostu. Most Nowoświecki zostanie w terminie ukończony i służyć będzie przede wszystkim robotnikom Gdańska.

3.10: Gdańska Rada Narodowa w dniu 3 października wysłuchała po raz pierwszy sprawozdania dyrekcji Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk-Gdynia, znanych powszechnie pod nazwą MZK GG. Sprawozdawca tej instytucji dyr. Madeyski, operując liczbami, podkreślił duże sukcesy w odbudowie komunikacji miejskiej od kwietnia 1946 roku. Zagadnienie komunikacji miejskiej w miastach portowych jest zupełnie odrębne od podobnego problemu w innych miastach kraju. Wpływa na to przede wszystkim rozległość trasy, łączącej trzy oddzielne miasta morskie, stanowiące jeden wielki ośrodek gospodarczy. Natężenie ruchu komunikacji miejskiej ilustrują liczby przewiezionych pasażerów. W roku 1946 środki komunikacyjne MZK GG przewiozły 40 milionów ludzi, przebywając trasę około 700.000 km. Na każdego z mieszkańców trzech miast przypada w roku

16 przejazdów i 22 km przebytych autobusami, trolleybusami i tramwajami. Najwięcej pasażerów przewiozły tramwaje – 55 proc., trolleybusy – 25 proc., autobusy 14 proc. i statki przybrzeżne – 6 proc. Z ogólnej ilości 220 przejętych zniszczonych wozów tramwajowych odbudowano do dnia dzisiejszego 116. Sprawozdawca podkreślił, a Miejska Rada Narodowa uznała duże zasługi pracowników warsztatowych przy odbudowie taboru. Do końca roku bieżącego zostanie odbudowana i oddana do użytku linia tramwajowa z Dworca Głównego w Gdańsku do Sianek. W roku przyszłym linia ta zostanie przedłużona z Sianek do plaży. W następnym etapie zostanie uruchomione połączenie tramwajowe do Siedlic oraz na lotnisko we Wrzeszczu. Tabor trolleybusowy i autobusowy uzyskało MZK przede wszystkim z remontu wraków poniemieckich. Wozów trolleybusowych odbudowano 22. Autobusów jest ogółem 90. Brak części zamiennych, a szczególnie ogumienia unieruchamia prawie połowę tej ilości. Z 24 wagonów trolleybusowych kursuje połowa, a warsztaty autobusowe wykonują miesięcznie około 500 napraw. Samochody MZK o napędzie benzynowym zużywają wielkie ilości benzyny i oliwy, a o te produkty coraz trudniej. W związku z tym czynione są przygotowania do przejścia na napęd gazem świetlnym lub drzewem. W końcu sprawozdania poruszona została kwestia taryf biletów ulgowych. W sierpniu br. 2.826.000 pasażerów miało bilety normalne, płacąc 51 milionów zł. Bilety ulgowe otrzymało w tym miesiącu 3.266.000 osób, które wpłaciły 10.200.000 zł. Aby pokryć powstające niedobory bez podwyższania taryf dyrekcja MZK przeprowadza w roku bieżącym akcję oszczędnościową. Usprawnia się gospodarkę warsztatową i likwiduje przerosty personalne.

7.10: z powodu niedostatecznej frekwencji na nowo uruchomionej linii autobusowej F prowadzącej ulicami Wrzeszcza: Barlickiego, Wajdeloty, Grażyny, Lelewela, Mickiewicza i Roosevelta do Al. Rokossowskiego, Miejskie Zakłady Komunikacyjne GG znoszą tę linię z dniem 7 bm.

13.10: Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia wprowadzają z dniem 13 bm. na linii autobusowej „A” Gdańsk – Gdynia następujący rozkład jazdy: pierwszy autobus z Gdańska do Gdyni o godz. 6:00, pierwszy autobus z Gdyni do Gdańska o godz. 6:00, następne co 7 minut. W stronę Gdyni (z Gdańska) od godz. 21:45 co 14 minut, ostatni wóz w stronę Gdyni o godz. 23:23. W stronę Gdańska (z Gdyni) od godz. 22:41 co 14 minut, ostatni wóz w stronę Gdańska (do Województwa) o godz. 23:55 i dwa autobusy odjazd z Gdyni (Dworzec Główny) o godz. 0:06 i 0:20 tylko do Wrzeszcza (garaże).

21.10: PKS, instytucja pracująca według zarządzeń i norm Dyrekcji w Warszawie stosuje ulgi, jako też przewozi bezpłatnie swymi autobusami, kursującymi na linii Gdańsk – Gdynia, wszystkich obywateli, którym prawo do ulg względnie bezpłatnego przejazdu przyznane zostało wspólnie przez MZK GG i OKZZ. PKS zaniechała przewożenia swymi autobusami obywateli, którzy wykupują bilety abonamentowe MZK GG ze względu na odmowę odprowadzania części gotówki za sprzedane bilety do kasy PKS.

23.10: ostatnio wykryto na terenie MZK GG w Gdańsku olbrzymie nadużycia. Naczelnik wydziału finansowego MZK, Pazurkiewicz od dłuższego czasu dopuszczał się malwersacji czekowych. Według dotychczasowych obliczeń, nadużycia sięgają 3 milionów zł, lecz prawdopodobnie ogólna suma sprzeniewierzonej gotówki jest wyższa. Sprawą zajmuje się Specjalna Komisja do Walki z Nadużyciami. Sprawca został aresztowany. W toku śledztwa wykryto ponadto, że Pazurkiewicz wielokrotnie prosił swoich kolegów i znajomych o żyrowanie weksli, po czym weksli nie wykupywał. W ten sposób Pazurkiewicz przyczynił się do ruiny finansowej wielu osób, które nie podejrzewając go o złe intencje, obdarzały go zaufaniem.

23.10: Miejska Rada Narodowa na ostatnim swoim posiedzeniu ponowiła uchwałę z dnia 23 grudnia 1946 r. o włączeniu w granice miasta gromad Suchostrzygi i Bałdowo z terenu gminy Tczew wieś oraz gromady Lisewo, leżącej na prawym brzegu Wisły i należącej obecnie do pow. gdańskiego. Jest to uchwała słuszna i z pewnością zostanie zaakceptowana przez władze nadzorcze, gdyż omawiane gromady od dawna są naturalnymi przedmieściami Tczewa, powiązanymi ściśle gospodarczo i kulturalnie z miastem. Dotychczasowa przynależność tych miejscowości do gmin wiejskich jest sztuczna i ma charakter tylko formalny. Realizacja powyższej uchwały będzie ogromnym dobrodziejstwem dla wspomnianych gromad, zyska też na tym i sam Tczew. Nowy dworzec kolejowy, który buduje się w północno-zachodniej stronie miasta, jest pierwszym etapem rozbudowy Tczewa i w niedalekiej już przyszłości będzie centrum wielkiego Tczewa.

24.10:

ROZKŁAD JAZDY TRAMWAJÓW, TROLLEYB. I AUTOBUSÓW										
Srod. lokom.	Linia	Kierunek	Pierwsze wozy			w ciągu dnia	wieczorem			Uwagi
			1	2	3					
Tram.	2	Gdańsk — Oliwa	5.34	5.46	5.52	Łącz. z L. 7	22.22	22.34	22.57	od 21 kurs. tylko L. 7
		Oliwa — Gdańsk	5.12	5.24	5.36	co 6 min.	22.30	22.42	23.06	
"	3	N. Port — Gdańsk	5.00	5.09	5.18	co 10 min.	22.15	22.35	22.50	
		Gdańsk — N. Port	5.26	5.35	5.44		22.41	23.01	23.16	
"	4	Oliwa — Jelitkowo	5.15	5.45	6.15	co 30 min.	21.45	22.15	22.45	
		Jelitkowo — Oliwa	5.30	6.00	6.30		22.00	22.30	23.00	
"	5	N. Port — Libermiana	5.00	5.06	5.18	co 12 min.	22.06	22.18	22.30	
		Libermiana — N. Port	5.26	5.48	6.30		22.48	23.00	23.12	
"	6	Gdańsk — Orunia	5.20	5.28	5.36	co 8 min.	22.24	22.48	23.04	od 21.30 co 16 min.
		Orunia — Gdańsk	5.44	5.52	6.00		22.48	23.12	23.22	
"	7	Gdańsk — Sopot	5.34	5.46	5.58	co 12 min.	22.22	22.34	22.57	
		Sopot — Gdańsk	5.30	5.42	5.54		22.18	22.30	22.54	
"	8	Gdańsk — Łąkowa	5.15	5.35	5.55	co 20 min.	22.15	22.35	22.55	z przesiad.
		Łąkowa — Gdańsk	5.10	5.30	5.50		22.10	22.30	22.50	" "
"	8/9	Gdańsk — Trojan	5.15	5.35	5.55	co 20 min.	22.15	22.35	22.55	" "
		Trojan — Gdańsk	5.28	5.48	6.08		22.08	22.28	22.48	" "
Autob.	"A"	Gdańsk — Gdynia	6.00	6.10	6.20	co 10 min.	22.40	23.00	23.25	o g. 0.05 tylko do Wrzeszcza
		Gdynia — Gdańsk	6.00	6.10	6.20		23.30	23.50	0.05	
"	"B"	Gdynia — Rzeźnia	5.00	6.00	7.00	co 60 min.	22.00	23.00		
		Rzeźnia — Gdynia	5.30	6.30	7.30		22.30	23.30		
"	"C"	Gdynia — Oksywie	5.00	5.15	5.30	co 15 min.	23.00	23.15	23.30	
		Oksywie — Gdynia	5.30	5.45	6.00		23.30	23.45	24.00	
"	"D"	Gdańsk — Siedlice	5.20	5.35	5.50	co 20 min.	22.05	22.25	23.05	
		Siedlice — Gdańsk	5.35	5.50	6.05		22.25	22.45	23.15	
"	"E"	Gdynia — Witomino	5.00	6.00	7.00	co 60 min.	21.00	22.10	23.30	
		Witomino — Gdynia	5.30	6.30	7.30		21.30	22.40	24.00	
"	"F"	Dworzec — Pl. Kasz.	5.20	5.04	6.00	co 20 min.	22.00	22.04	23.20	
		Pl. Kasz. — Dworzec	5.00	5.20	5.40		21.40	22.20	23.00	
Troll.	11	Gdynia — Sopot	4.48	4.58	5.12	co 12 min.	23.00	23.10	23.25	o g. 5.00 z Gd. — Orłowa
		Sopot — Gdynia	5.30	5.42	5.54		23.42	23.54	0.05	
"	12	Gdynia — Chylonia	4.54	5.09	5.24	co 15 min.	22.54	23.09	23.24	
		Chylonia — Gdynia	5.31	5.46	6.01		23.31	23.46	0.01	
TRAMWAJE NOCNE:										
Z Sopotu do Gdańska	odjazd				0.15	Z Gdańska do N. Portu	odjazd			23.45
" Gdańska do Sopotu	"				0.10	" N. Portu do Gdańska	"			23.15
" Gdańska do Orunii	"				23.52	" ul. Libermiana do N. Portu	"			23.45
" Orunii do Gdańska	"				0.08	" N. Portu do ul. Libermiana	"			23.15
Następne co godzina.										B

25.10: Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia zawiadamiają, że w związku ze zmianą taryfy przewozowej trakcji elektrycznej w dniu 1.10.47 r., zwracane będą nadpłaty powstałe na skutek zakupu biletów miesięcznych w dniach od 20.9 do 30.9.1947 r. według wówczas obowiązującej taryfy. Powyższe dotyczy wyłącznie posiadaczy, którzy wykupią bilety okresowe na miesiąc listopad 1947 r. i zwrócą bilety za miesiąc październik. Kasy M.Z.K.G.G. będą pobierały za miesięczne bilety listopadowe należność zmniejszoną o wysokość nadpłaty, dokonanej w okresie od 20.9 do 30.9.1947 r. W tym celu posiadacze wyżej wymienionych biletów winni zgłosić się indywidualnie lub grupowo przez zakład pracy w nieprzekraczalnym terminie do dnia 5.11.1947 r. celem wymiany biletu i zwrotu nadpłaty do niżej wymienionych placówek inkasowych: Dyrekcja M.Z.K.G.G. Wrzeszcz ul. Jaśkowa Dolina 48, Garaże M.Z.K.G.G. Gdynia dawny P.Z.S.6., „Orbis” Gdynia, „Orbis” Gdańsk. Wszelkie pretensje, niezgłoszone w wyżej wymienionym terminie, uwzględniane nie będą.

28.10: rozpoczęte w czerwcu 1946 r. prace nad budową wiaduktu nr 2 przy drodze Gdynia – Oksywie, zniszczonego doszczętnie przez Niemców, postępują w szybkim tempie. Jest to pierwszy w Polsce most, wznoszony z zastosowaniem tzw. naprężeń wstępnych, które używa się celem uzyskania oszczędności w żelazie, konstrukcji żelbetowej oraz dla uniknięcia pęknięć w betonie. Żelbetowy wiadukt łukowy o rozpiętości 45 m przy szerokości 22 m (dwutorowa jezdnia 12-metrowa, chodniki po obu stronach, szerokości 5 m), przecina na ukos czterotorową magistralę towarową, prowadzącą z portu do dworca towarowego. Początkowo było bardzo trudno o sprzęt i materiały, a zwłaszcza dawał się odczuć brak żelaza o średnicy 50 mm. Na same rusztowania potrzebne było 500 metrów sześciennych drzewa. Firma budowlana „Społeczne Przedsiębiorstwo Budowlane” w Sopocie zdołało jednakże wszystkie te trudności szczęśliwie zażegnać. Ze względu na krótki termin do wykonania oraz późną porę roku pracuje obecnie na budowie 70 fachowych robotników i trzech techników na trzy zmiany. Po wyburzeniu starych przyczółków i skrzydeł wybudowano na starych fundamentach nowe przyczółki i skrzydła na płycie żelbetowej o grubości 70 cm. Do tych robót zużyto ok. 700 m kubicznych betonu, do dalszych prac trzeba będzie jeszcze około 440 kubików. Bronowanie rozpocznie się z początkiem listopada br. Gdy wiadukt będzie gotowy, co ma nastąpić na wiosnę 1948 r., pozostanie jeszcze tylko do wykonania podniesienie i rozszerzenie obydwu dojazdów do wiaduktu na przestrzeni 300 metrów.

4.11: w czasie ostatniego posiedzenia MRN m. Gdyni dyr. MZG GG złożył obszernie sprawozdanie z dotychczasowej działalności Zakładów. MZK GG uruchomiły 4 zasadnicze trakcje komunikacyjne, a mianowicie tramwajową, autobusową, trolleybusową i żeglugową. Od chwili założenia przedsiębiorstwa do dziś MZK przewiozły wszystkimi trakcjami 40 milionów pasażerów, przebywając w tym okresie łączną trasę 7 milionów kilometrów.

Według obliczeń MZK, na każdego z 300.000 mieszkańców zespołu miejskiego Gdynia-Gdańsk przypada 126 przejazdów rocznie. Najbardziej uczęszczane są tramwaje, ponieważ przewożą one 55 proc. pasażerów, dalej idą autobusy, przewożące 25 proc., później trolleybusy – 14 proc., wreszcie żegluga – 6 proc. pasażerów. W lipcu br. frekwencja na środkach komunikacyjnych MZK była najwyższa, osiągnęła bowiem cyfrę ponad 4,8 miliona przewiezionych osób. Tramwaje obsługują ponad 150.000 mieszkańców Gdańska i okolic. MZK odremontowały 125 wozów i w najbliższym okresie mogą jeszcze wyremontować 75. Nie wszystkie wozy znajdują się w ruchu, ponieważ często zdarzają się awarie. Przeciętny koszt odbudowy wozu wynosi 270.000, koszt remontu przyczepy – 180.000 zł. Na uwagę zasługuje odbudowa warsztatów tramwajowych gdzie w tej chwili pracuje 56 obrabiarek. Czynne są 3 zajezdnie. Odbudowa linii tramwajowej Oliwa – Sopot kosztowała 14.830.000 zł. Nie jest to dużo, ponieważ PKP dopomogły Zakładom dostarczając torów i podkładów. Przeciętne zużycie prądu przez tramwaje wynosi miesięcznie 250.000 KWH. W związku z ostatnią podwyżką ceny prądu (3,60 zł zamiast 1,20 za 1 KWH), znacznie wzrosły koszty utrzymania trakcji tramwajowej. Oczywiście komunikacja tramwajowa jest znacznie gorsza od autobusowej czy trolleybusowej. Jednak MZK rozbudowują i nadal będą rozbudowywać trakcję tramwajową, a to z uwagi na kompletny brak wozów autobusowych i trolleybusowych w kraju, podczas gdy tramwaje są już produkowane w fabrykach polskich: w Chorzowie i pod Łodzią. 24 wozy trolleybusowe, kursujące w Gdyni i na linii Gdynia – Sopot są to ponemieckie wraki, wyremontowane przez MZK. Nowe wozy można sprowadzić tylko z zagranicy. Ponieważ w Anglii samo podwozie kosztuje 25.000 funtów, MZK czynią starania aby zakupić wozy w Czechosłowacji lub Włoszech. W przyszłym roku MZK wybudują 4 nowe linie trolleybusowe Gdynia – Oksywie, dworzec kolejowy – dworzec morski, Chylonia – Cisowa i Orłowo – Mały Kack. Uruchomienie tych linii rozwiąże komunikację miejską w Gdyni. Autobusy MZK są podzielone na 2 bazy, w Gdyni i Gdańsku. MZK otrzymały łącznie: 27 wozów ponemieckich, 41 wozów UNRRA i 16 ciężarówek. Część tych wozów stale znajduje się w remoncie. Ilość napraw wzrasta z miesiąca na miesiąc na skutek zużywania się maszyn, stale zbyt przeładowanych. I, gdy w kwietniu 1946 r. MZK miały tylko 75, w marcu zanotowano aż 500 napraw. Na skutek tak częstych remontów w ruchu znajdują się przeciętnie 24 wozy. MZK czynią od dawna starania, celem nabycia nowych wozów. Na skutek tego w listopadzie otrzymamy 5 nowych wozów z Anglii, które będą obsługiwały linię Gdynia – Gdańsk. Wozy te miały początkowo kosztować 7 milionów zł, ale na skutek przetrzymania gotówki przez „Varimex”, który załatwił sprawę zakupu, MZK musiały dopłacić jeszcze 7 milionów, ponieważ w międzyczasie cena się zmieniła. W najbliższym czasie MZK przejmą warsztaty przy szosie Gdańskiej w Gdyni, zajmowane przez PZS Nr. 6. Warsztaty te stanowią przedwojenną własność MZK Gdynia. Po przejściu tych bogatych w narzędzia warsztatów MZK zwolnią zajmowane dotychczas warsztaty MIR-u. Na odcinku żeglugowym MZK rozporządzają 11 statkami i 7 promami. Oczywiście te środki lokomocji są środkami sezonowymi i automatycznie odpadają z chwilą zamarznięcia kanałów. W remont statków i promów MZK włożyły 7 milionów zł. Dyr. Madejski w sprawozdaniu swym podkreślił wielką zasługę pracowników MZK, którzy przede wszystkim przyczynili się do postawienia komunikacji Wybrzeża na takim poziomie, na jakim się obecnie znajduje. Jakkolwiek ogół pracowników pracuje bez zarzutu, to jednak w 2-tysięcznym zespole pracowników MZK znalazły się parszywe owce, które rzuciły cień na całą instytucję. Na terenie Zakładów miały miejsce 4 duże afery, w których odegrało ciemną rolę 4 pracowników MZK. Pierwszą z nich była głośna afera w bazie Gdynia. W drugim wypadku chodziło o nadużycia przy dostawie kartofli, które zresztą przysporzyły strat nie MZK, a firmie dostarczającej kartofle. Ale pracownik MZK był w nią wmieszany. Trzecia sprawa – była to defraudacja 740.000 zł przez pracownika Wołchowicza. Ostatnia, przerastająca poprzednie – to afera Pazurkiewicza. Tutaj nadużycia sięgają 3 milionów złotych. Sprawą zajmuje się prokurator. Mówiąc o rentowności przedsiębiorstwa Dyr. Madejski podkreślił, że 60 proc. pasażerów korzysta z ulg. Dochodowe są tylko trolleybusy. Reszta środków komunikacyjnych jest deficytowa. Ożywiona dyskusja jaka wywiązała się po sprawozdaniu dyrektora MZK, nie wniosła właściwie nic nowego do poruszanego zagadnienia. Wysunięto dwie propozycje: pierwsza aby Rady Narodowe 3 miast wyłoniły specjalną komisję, która będzie kontrolować działalność MZK GG, druga aby dyrekcja MZK składała przynajmniej w 2-miesięcznych odstępach szczegółowe sprawozdania, które radni miejscy mogliby rozpatrzyć przed posiedzeniem MRN.

7.11: nakładem znacznych subwencji z Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża oraz staraniem Zarządu Miejskiego m. Wejherowa, wybudowano na szlaku kolejowym Wejherowo – Reda przystanek Śmiechowo. Nowy przystanek wybudowano z tą myślą, aby dojeżdżającym do Gdyni licznym robotnikom portowym oraz pracownikom różnych urzędów i instytucji zamieszkałym w wejherowskich ogródkach działkowych i przedmieściu Śmiechowo, skrócić znacznie drogę do stacji kolejowej. Mogą oni w ten sposób zaoszczędzić około dwóch godzin

cennego czasu. Trzeba również nadmienić, iż kilka kilometrów drogi dzielącej Śmiechowo od stacji kolejowej Wejherowo muszą odbywać pieszo, wobec braku jakiejkolwiek komunikacji na tym odcinku. Zdawało by się, że wszystko jest w najlepszym porządku. Tymczasem jednak, chociaż od dwóch miesięcy przystanek wybudowano i urządzono robotnicy dalej odbywają swe codzienne wędrówki Śmiechowo – Wejherowo. Sprawa jest bardzo jasna, bo przystanku nie uruchomiono i pociągi na nim się nie zatrzymują. A tymczasem jesienne słońce zaczyna dawać się we znaki, a zbliżająca się zima niesie ze sobą mróz i śnieg. Dlatego też świat pracy apeluje do kompetentnych czynników o szybkie uruchomienie przystanku kolejowego Śmiechowo. Niechaj na nim stają tylko te pociągi, którymi „szary człowiek“ w Śmiechowie jedzie do pracy i z niej wraca. Chodzi też o to, aby obiekt wybudowany spełniał swe zadanie.

11.11: dnia 11. bm. odbyło się uroczyste otwarcie mostu łączącego ul. Nowy Świat i ul. Bojowców. Przechodnie cieszyli się, że wreszcie usunięta zostanie przeszkoda w ruchu kolejowym. Geneza budowy mostu jest dość ciekawa. Otóż jeden z urzędników Zarządu Miejskiego zadał sobie kiedyś trud obliczenia ilości pojazdów, które musiały wskutek braku połączenia dwóch części miasta jechać drogą okrężną. Z obliczeń tych wynikało, iż benzyna zużyta na 2 km objazd będzie kosztowała w ciągu roku 2,5 mil. zł. Za tę sumę można by zbudować most. Przystąpiono do realizacji projektu. Delegatura Rządu chętnie udzieliła kredytu w sumie 3 mil. zł. Projekt sporządził inż. Groch według patentu swego ojca. Konstrukcja mostu jest drewniano-stalowa. Części stalowe pracują na rozciągnięcie, drewniane na ściskanie. Most ten służyć będzie ca 1 rok, następnie przeniesiony zostanie, jako most stały na inne stanowisko. Z chwilą jego uruchomienia rozpocznie się budowę nowego mostu przystosowanego do komunikacji miejskiej. Ogłoszono przetarg na budowę mostu i okazało się że najniższa oferta opiewa na kwotę 2.900 tys. zł. Pracownicy Zarządu Miejskiego wystąpili z propozycją, że odbudują most w ciągu 60 dni, z tym warunkiem, że oszczędności poczynione na skutek pracy systemem gospodarczym zostaną przeznaczane na premie. Z premii tych pracownicy Zarządu Miejskiego zobowiązali się połowę wpłacić na odbudowę Gdańska. Prace ukończono na 13 dni przed terminem. **Obecnie przez most jeździ już tramwaj, łączący Siedlice z ul. Wały Jagiellońskie.** Ponieważ most jest wąski, ruch odbywać się będzie w jednym kierunku, celem utrzymania porządku tuż przy moście ustawiono budkę, w której dyżurny milicjant za pomocą automatycznej sygnalizacji regulować będzie ruch. Zainstalowanie nowego mostu usprawni wybitnie komunikację miejską.

14.11: roboty przy wykonywaniu wiaduktu gdyńskiego Nr 2 zbliżają się ku końcowi. W początku grudnia przewiduje się jego otwarcie. Równocześnie prowadzone są prace przy odbudowie wiaduktu Nr 4. Przystąpiono już do budowy betonowych przyczółków. Część główna wiaduktu tj. konstrukcja stalowa została zamówiona na Śląsku. Zakończenie prac uzależnione jest od terminowego dostarczenia tych części.

15.11: duże zainteresowanie wśród mieszkańców Wybrzeża wzbudza budowa nowej jezdni, na odcinku Gdańsk – Gdynia, równoległej do już istniejącej. W związku z szybko postępującym rozwojem naszych portów stała się palącą sprawą dogodnego i jak najszybszego ich połączenia. Po dłuższej przerwie, spowodowanej trudnościami technicznymi, przystąpiono do dalszych prac rozbiórkowych i ziemnych na odcinku między ul. Konopnickiej a Barlickiego. Drugą część prac rozpoczęto na trasie od ul. Barlickiego do Lendziona. W tym miejscu prace znajdują się już w końcowym stadium. Przygotowany wykop, ujęty linią krawężników, zasypuje się gruzem ceglany. Dla tak zwanego „zaklinowania“ gruz pokrywa się żwirem, na co z kolei idzie beton, który będzie idealnym podkładem pod kostkę granitową. Praca wre bez przerwy. Brygady robotników pracują na dwie zmiany. Ostatni schodzą z miejsca pracy o godz. 11 w nocy. Przy pracy zatrudnionych jest 130 pracowników, którzy dokładają starań, żeby do świąt Bożego Narodzenia ukończyć prace.auta, furmanki i dwa walce stanowią tabor kierownictwa robót. Wszystko prowadzi się systemem gospodarczym. Wykorzystywany jest gruz z pobliskich ruin. Betoniarka przerabia tysiące kilogramów betonu, który po rozlaniu stwarza jednolitą gładką taflę na jezdni. W przyszłym roku prace przerzucane będą na dalsze odcinki. Dzięki energicznemu kierownictwu, wydajności pracy robotników i poparciu rządu druga jezdnia, łącząca Gdynię z Gdańskiem zostanie w szybkim czasie wykończona, co pozwoli na odciążenie wiecznie zatłoczonej magistrali Gdynia – Gdańsk.

16.11: na ostatnim plenarnym posiedzeniu MRN Gdańska zostały zatwierdzone nowe rozszerzone granice miasta. Do obszaru wielkiego Gdańska włączono: zachodnią część lasu oliwskiego, majątek Matarnię, z gminy Łostowice gromady – Pięciu, Ujścisko, Łostowice i Porzeczkowo. Poza tym gromady Lipce i Św. Wojciech-Radonicę z gm. Pruszcz, z tym, że wieś Radonica nie wchodzi w obręb Gdańska, oraz gromady Nowa Wieś, Pleniewo Małe, Pleniewo Wielkie i Przejazdowo z gminy Wiślinki. Z gminy Miła Góra włączono do Gdańska gromadę Krapiec.

18.11: miesiąc październik dobrze wpłynął na frekwencję pasażerów, korzystających ze środków komunikacyjnych Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk-Gdynia. W miesiącu tym ilość pasażerów w tramwajach wzrosła o 30 proc. Ogólna ilość pasażerów wzrosła jeszcze znacznie, mianowicie o 54 proc. Trzeba jednak stwierdzić, że wzrost ten spowodowany został w głównej mierze przez młodzież szkolną, która w tym okresie zaczęła naukę (przede wszystkim uczelnie), jak wiadomo młodzież szkolna jest mało dochodowym pasażerem, gdyż korzysta z ulg. Dlatego też tramwaje zanotowały w zeszłym miesiącu wzrost dochodów tylko o 11 proc., a ogólny wzrost dochodów wyniósł jedynie 4 proc. Ale to też oznacza okragłe sumki. Spadek zaznaczył się natomiast w ilości pasażerów, przewiezionych przez żeglugę MZK GG, co jednak jest zjawiskiem sezonowym.

30.11: zasadniczym powodem niedociągnięć i mankamentów komunikacji zespołu miast Gdynia – Sopot – Gdańsk, jest brak odpowiedniej ilości taboru komunikacyjnego. Częste zarzuty i glosy krytyki pod adresem MZK GG oparte są zazwyczaj na nieznajomości tego stanu rzeczy. Na nic więc nie zdadzą się tu napaści i krytyki – „z pustego i Salomon nie naleje”, jak powiada przysłowie. W ciągu ub. miesiąca na 8 liniach autobusowych łącznej długości 58 km kursowało 25 wozów, które przewiozły 594.938 pasażerów. Należy wziąć pod uwagę że spośród wyżej wymienionych na linii „A” (Gdańsk – Sopot – Gdynia) kursuje tylko 12 autobusów, pozostałe muszą obsłużyć inne niezbędne linie komunikacyjne. Na Oksywie kursują 4 autobusy, na linii okrężnej 2, na pozostałych jak Sianki, Chylonia, Witomino 1. Zaledwie 3 wozy znajdują się w stałej rezerwie i z trudem są w stanie zastępować psujące się na liniach autobusy i utrzymywać ciągłość komunikacji. Aby zrozumieć, jak szczupłe są środki komunikacyjne, jakimi rozporządzają MZK GG, trzeba zdać sobie sprawę, że np. na linii „A” przeciętna frekwencja wynosi ok. 300.000 pasażerów dziennie, tj. taka ilość ludzi usiłuje codziennie przejechać autobusami przestrzeń Gdynia – Gdańsk lub z powrotem. Tymczasem autobusy kursujące na tej linii przy zachowaniu przepisowej ilości miejsc siedzących i stojących byłyby w stanie przewieźć w ciągu dnia zaledwie 250.000 pasażerów. Należy jednak wziąć pod uwagę, że natężenie frekwencji ulega silnym wahaniom i w godzinach największego nasilenia przed godz. 8 rano i przed 4 po południu frekwencja przekracza zazwyczaj dwukrotnie pojemność kursujących na tej linii 12 autobusów MZK GG. Na pozostałych liniach autobusowych sytuacja przedstawia się jeszcze gorzej. Wobec zupełnego braku wozów komunikacyjnych na rynku krajowym oraz wyczerpania możliwości remontu wraków poniemieckich Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne od roku już starały się o przydział 10 spośród sprowadzonych z zagranicy podwozi autobusowych marki „Leyland”. W rezultacie tych starań MZK GG otrzymały ostatnio 3 podwozia, co jednakże usprawni dotychczasowy stan komunikacji w nieznacznym stopniu. Jak bowiem stwierdzają fachowcy i jak wykazuje praktyka i dotychczasowe doświadczenia, są to lekkie wozy komunikacyjne, nadające się jedynie na dobre drogi i małe stosunkowo obciążenie, nie przekraczające 40 osób. Obecnie warsztaty MZK GG dokonują wzmocnienia resorów i ram podwozia Leylandów. Po zakończeniu tych prac warsztaty przystąpią do budowy karoserii, które przez wzgląd na wysokie koszty, zostaną prawdopodobnie wykonane we własnym zakresie. Wozy te wyruszą na trasę z początkiem przyszłego roku i zwiększą pojemność taboru MZK GG o 132 miejsca pasażerskie. (Mgr Marian Madeyski, Nacz. Dyrektor Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk-Gdynia)

1.12: z inicjatywy Wojewody Gdańskiego ustalone zostały następujące zasady przejazdów autobusowych na przedstawienia Teatru „Wybrzeże” w Gdyni: 1) pasażer udający się do Teatru „Wybrzeże” z Gdańska, Wrzeszcza, Oliwy lub Sopotu winien zachować bilet autobusowy, wykupiony u konduktora autobusu po normalnej cenie, 2) wykupiony bilet należy ostemplować pieczętką teatralną i datownikiem w kasie Teatru „Wybrzeże”, 3) Dyrekcja Teatru „Wybrzeże” bierze pełną odpowiedzialność materialną za niedopuszczenie do nadużyć na tym tle. Dyrekcja Teatru uzgodni z Wydziałem Ruchu MZK GG typ pieczętki do stemplowania i typ datownika tak, aby nie mogły powstać na tym tle nadużycia oraz prześle do Wydziału Ruchu odpowiednią ilość wzorów pieczętek, 4) ostemplowany przez kasę teatralną bilet autobusowy upoważnia do bezpłatnego przejazdu powrotnego w dniu wykupienia biletu i pobytu w Teatrze w ciągu jednej godziny po zakończeniu przedstawienia, 5) dla uniknięcia nieporozumień, autobusy podstawione pod teatr kasuje się. Na ich miejsce w ciągu godziny po ukończeniu przedstawienia wszystkie autobusy linii „A” zatrzymywać się będą na skrzyżowaniu ul. Kwiatkowskiego z ul. Świętojańską, 6) zasady te wchodzi w życie z dniem 1.12.1947 r.

1.12: M.Z.K.G.G. podają do wiadomości, że z dniem 1.12.1947 r. tracą swą ważność abonamenty 10-przejazdowe strefowe z odcisniętym stemplem „1”, „2”, „3”. W miejsce wyżej wymienionych abonamentów zostały wprowadzone abonamenty 10-przejazdowe ważne na wszystkie strefy.

2.12: wielką bolączką mieszkańców Obłęża, Oksywiu i pracowników zatrudnionych w porcie jest brak połączenia kolejowego Oksywiu z Gdynią. Sprawa ta była przedmiotem rozważań ze strony D.O.K.P. Gdańsk. Trudność w zaprowadzeniu komunikacji na tej trasie polegała na tym, że przedwojenne plany budowy stacji Gdynia i Gdynia Port uwzględniały ruch portowy, towarowy i rozrządowy, a nie przewidywały zupełnie torów przejazdowych dla ruchu pasażerskiego z Gdyni do Oksywiu. Co prawda połączenie kolejowe z Oksywem istniało już przed wojną, było jednak używane wyłącznie dla przewozów towarowych, a nie dla ruchu pasażerskiego. Potem okupant przekształcił Gdynię w port wojenny, wskutek czego nie było tu ruchu masowego, ani importu czy eksportu i dworce towarowe stały puste. Po wojnie wzmagający się z każdym dniem ruch towarowy na stacji Gdynia Port, wymagający nieprzerwanej pracy rozrządowej nie pozwala na uruchomienie pociągów pasażerskich pomiędzy Gdynią a Oksywem wskutek braku odrębnych torów przejazdowych dla tych pociągów. Przy obecnym bowiem układzie wszystkie pociągi na tej linii musiałyby przechodzić przez okręgi 4 dworców towarowych w obrębie stacji Gdynia Port. Zmniejszyłoby to automatycznie sprawność i wydajność PKP w obsłudze portu, bo kursowanie 2 par pociągów pasażerskich na tej trasie spowodowałoby przerwę w pracy kolejowej na przeciąg około 4 godzin dziennie. Wobec tego, aby umożliwić dojazd do Gdyni personelowi Marynarki Wojennej, pracownikom zatrudnionym w porcie oraz mieszkańcom okolicznych osiedli, D.O.K.P. przystąpiła do budowy oddzielnego połączenia Oksywiu z Gdynią, z pominięciem całego okręgu stacji Gdynia Port. Roboty prowadzone są równoległe z budową nowego toru, który włączy stację Gdynia Port do sieci P.K.P. od strony zachodniej, to znaczy od Rumii Zagórza. Po zaprowadzeniu niezbędnych urządzeń zabezpieczających i telekomunikacyjnych nastąpi otwarcie komunikacji podmiejskiej z Gdyni do Oksywiu z przesiadaniem w Rumii-Zagórzu. Pomiędzy Oksywem a Rumią-Zagórzem wprowadzony będzie ruch pociągów wahadłowych z połączeniem na pociągi w kierunku Gdyni i Redy.

11.12: w jednym z miast na Ziemiach Odzyskanych zrobiono w tych dniach bardzo ciekawe „odkrycie”, mające być może pewne znaczenie dla stolicy. Jeden z pracowników Warszawskiego Zarządu Miejskiego znalazł przypadkowo przechowywanych tam... 7 nowych trolleybusów. Są to bardzo duże wozy produkcji włoskiej, sprowadzone jeszcze przez Niemców tuż przed wkroczeniem Wojsk Czerwonych. Wozy nie były w ogóle w użyciu. Trolleybusy te to olbrzymy. Każdy z nich ma 12,5 m długości i może pomieścić 100 pasażerów. O znalezione wozy ubiegają się Warszawa i Gdańsk. Trudno jest dziś jeszcze powiedzieć, czy trolleybusy te zostaną przyznane Warszawie. Ubiega się o nie również i Gdańsk, który skłonny jest oddać stolicy kilka starych trolleybusów za cenę zrzeczenia się pretensyj do „odkrycia”. Pismo stołeczne „Robotnik”, które opisało sprawę, oddaje głos, oczywiście, za Warszawą: Sprawa nie jest jeszcze przesądzona, ale wydaje się, że potrzeby stolicy są co najmniej takie same, jeśli nie większe niż Gdańska. Przypuszczać należy, że Warszawa nie będzie skłonna do tego ustępstwa. Decyzja w sprawie przyznania wozów zapadnie w ciągu najbliższych kilkunastu dni. Ze swej strony chcielibyśmy skromnie przypomnieć, ile to złotych na łamach prasy Warszawskiej wylali koledzy dziennikarze stołecznych pism z okazji przejażdżki na trasie Gdańsk – Gdynia.

12.12: na ulicach Mickiewicza i Roosevelta we Wrzeszczu w szybkim tempie przeprowadzany jest remont torów tramwajowych. Jest to zapowiedź, że niedługo już Gdańsk otrzyma połączenie z lotniskiem Wrzeszcza. Jedyna dotychczasowa linia tramwajowa od ul. Libermanna do Brzeźna i Nowego Portu nie obsługuje należycie tego przedmieścia, a skasowanie szeregu wozów sprawia, że pasażerowie tracą dużo czasu na czekanie aż tramwaj raczy się łaskawie pokazać.

16.12: tramwaj Nr 4 kursujący między Oliwą a Jelitkowem zmieni trasę. Dotychczas linia tramwajowa przebiegała przez ulicę Grunwaldzką. Obecnie „czwórka” pojedzie torami w stronę Sopotu i przy rozjeździe skręci w stronę Jelitkowa. Zmiana ta odkorkuje częściowo ul. Grunwaldzką.

17.12: od paru dni prasę centralną obiega wiadomość, w/g której w jednym z miast na Ziemiach Zachodnich „odkryto” 7 nowych włoskich trolleybusów, które Niemcy sprowadzili do tej miejscowości przed samym końcem wojny i których nie zdążyli jeszcze uruchomić. Wozy te mają być w doskonałym stanie i nadają się do natychmiastowego użytku. Według tej wersji o trolleybusy te toczy się obecnie walka między Warszawą i Gdańskiem, ponieważ każde z tych miast ubiega się o przydział tych wozów. W związku z powyższym „Rzeczpospolita” z dn. 10 bm. donosi, że Gdańsk usiłuje uzyskać dla siebie nowe włoskie trolleybusy za cenę paru swoich starych wozów, które proponuje rzekomo odstąpić w zamian Warszawie. Chcąc zorientować się źródłowo w tej sprawie, zwróciliśmy się do dyr. MZK GG Madeyskiego, z prośbą o wyjaśnienie. Jak się okazuje, sprawa ta wygląda nieco inaczej, niż to podaje prasa centralna. Chodzi tu mianowicie prawdopodobnie o trolleybusy, będące od dawna już w eksploatacji Związku Elektryfikacji Okręgu Dolnośląskiego w Wałbrzychu. Część tych wozów jest

zbędna na tamtejszym terenie i MZK GG prosiły jeszcze w ubiegłym roku o odsprzedanie tych trolleybusów do Wybrzeża. Prośba ta została wtedy załatwiona odmownie. W każdym razie rzekome „odkrycie” tych wozów przez urzędnika warszawskiego Zarządu Miejskiego jest „odkryciem Ameryki”. Ostatnio MZK GG wystąpiły ponownie o sprzedanie trolleybusów w Wałbrzychu, jednakże ani przy poprzednich, ani obecnych pertraktacjach nie było mowy o żadnej „zamianie”, czy odstąpieniu posiadanego taboru Warszawie. Wybrzeże cierpi dotkliwie na brak taboru komunikacyjnego i każdy z tych „starych zdezelowanych gratów”, o których wspomina „Rzeczpospolita”, jest, niestety, ciągle potrzebny na Wybrzeżu i o oddaniu ich nie może być na razie mowy. Natomiast chodzi o sprawiedliwy podział trolleybusów, stojących bezużytecznie w Wałbrzychu, pomiędzy miasta, mające już czynny linie trolleybusowe, a cierpiące na brak taboru komunikacyjnego. Pod tym względem Wybrzeże znajduje się niewątpliwie na pierwszym miejscu. Jeśli zaś można by w ogóle myśleć o jakiejś wymianie wozów trolleybusowych, to byłaby ona uzasadniona względami technicznymi, gdyby przeprowadzono taką wymianę w ten sposób, by każdy z zakładów komunikacyjnych otrzymał jednolity typ wozów, co znakomicie ułatwiłoby dostosowanie ich do wszystkich linii trolleybusowych na danym terenie. Nad tym należało by się zastanowić.

22.12: MZK GG uruchomiły z dniem 22.12 br. nową linię tramwajową Nr 11, biegnącą od końca ul. Niedziałkowskiego, ul. Mickiewicza, Roosevelta, Rokossowskiego, Dw. Główny, Targ Węglowy. Linia ta jest jednostrefowa.
24-26.12: ruch środków komunikacyjnych MZK GG w okresie świąt przedstawiać się będzie następująco: Dnia 24.12. br. ruch do godz. 18 z tym, że część wozów zjeżdżać będzie od godz. 17. Dnia 25.12. br. (pierwsze święto) ruch rozpocznie się od godz. 13. Dnia 26.12. br. (drugie święto) ruch normalny. Wyjątek stanowią promy Żeglugi M.Z.K.G.G. „Jan” i prom Nr. 1, które w okresie świąt kursują normalnie.

LINIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ MZK GG (niepełny przebieg tras):

TRAMWAJOWE DZIENNE:

- 2 GDAŃSK OLIWA PL. INWALIDÓW – al. Sprzymierzonych – al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego - Wiadukt Błędnik - Podwałe Grodzkie - Wały Jagiellońskie - PLAC WĘGLOWY
- 3 GDAŃSK PLAC WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwałe Grodzkie - Wały Piastowskie - Jana z Kolna - Marynarki Polskiej - Wolności - Władysława IV - Gronkiewicza - Łowczyńskiego – NOWY PORT - Marynarki Polskiej - Jana z Kolna - Wały Piastowskie - Podwałe Grodzkie - Wały Jagiellońskie - PLAC WĘGLOWY
- 4 GDAŃSK OLIWA RYNEK – Armii Radzieckiej - al. Grunwaldzka - Pomorska – JELITKOWO
- 5 GDAŃSK LIBERMANA - Mickiewicza - Chrobrego - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Chrobrego – Mickiewicza - LIBERMANA
- 6 GDAŃSK BOGUSŁAWSKIEGO - Jedności Robotniczej - ORUNIA (GOŚCINNA)
- 7 GDAŃSK PLAC WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwałe Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Rokossowskiego - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego – al. Sprzymierzonych - Oliwa - al. Grunwaldzka - SOPOT Stalina – REJA
- 8 GDAŃSK ZIELONA BRAMA - Długi Targ - Długa - pl. Węglowy - Wały Jagiellońskie - Podwałe Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Rokossowskiego – al. Grunwaldzka – BARLICKIEGO (późn. DMOWSKIEGO) [od:1947-05-17 do:1947-09-30]
- 8 GDAŃSK PLAC WĘGLOWY – Długa – Długi Targ – ZIELONA BRAMA [od:1947-10-01]
GDAŃSK STARA MOTŁAWA – Chmielna – ŁĄKOWA [od:1947-10-01]
- 8/9 GDAŃSK STARA MOTŁAWA – Chmielna – Łąkowa – Długie Ogrody – Siennicka – TROJAN [od:1947-10-01]
- 10 GDAŃSK PLAC WĘGLOWY – Hucisko – Kartuska – SIEDLICE [od:1947-11-11]
- 11 GDAŃSK NIEDZIAŁKOWSKIEGO – pl. Komorowskiego – Mickiewicza – Roosevelta – al. Rokossowskiego – Wiadukt Błędnik – Podwałe Grodzkie – Wały Jagiellońskie – TARG WĘGLOWY [od:1947-12-22]

TRAMWAJOWE NOCNE:

- GDAŃSK PLAC WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwałe Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Rokossowskiego - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego – al. Sprzymierzonych - Oliwa - al. Grunwaldzka - SOPOT Stalina – REJA [od:1947-xx-xx]
- GDAŃSK BOGUSŁAWSKIEGO - Jedności Robotniczej - ORUNIA (GOŚCINNA) [od:1947-xx-xx]
- GDAŃSK PLAC WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwałe Grodzkie - Wały Piastowskie - Jana z Kolna - Marynarki Polskiej - Wolności - Władysława IV - Gronkiewicza - Łowczyńskiego – NOWY PORT - Marynarki Polskiej - Jana z Kolna - Wały Piastowskie - Podwałe Grodzkie - Wały Jagiellońskie - PLAC WĘGLOWY [od:1947-xx-xx]
- GDAŃSK LIBERMANA - Mickiewicza - Chrobrego - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Chrobrego – Mickiewicza – LIBERMANA [od:1947-xx-xx]

TROLEJBUSOWE DZIENNE:

- 11 GDYNIA DERDOWSKIEGO - Świętojańska – Gdańska - ORŁOWO [do:1947-01-16]
- 11 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT Stalina - REJA [od:1947-01-17]
- 12 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Śląska - późn. Czerwonych Kosynierów - Chylońska – pl. Dworcowy – CHYLONIA

AUTOBUSOWE DZIENNE:

A GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa – (Starowiejska) I Armii WP - 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 [do:1947-11-30]

B GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa – Podjazd – Czerwonych Kosynierów – Chylońska – Pucka – RZEŹNIA [od:1947-12-01]

C GDYNIA DWORZEC PKP - Okrężna - OKSYWIE (PKP PORT OKSYWIE) [do:1947-06-17]

C GDYNIA PLAC KASZUBSKI – (Starowiejska) I Armii WP – Dworzec PKP – Marchlewskiego – OKSYWIE (PKP PORT OKSYWIE) [od:1947-06-18]

D GDAŃSK WRZESZCZ – Grunwaldzka – al. Rokossowskiego - 3 Maja – Kartuska – SIEDLICE [do:1947-10-31]

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))

F GDAŃSK WRZESZCZ BARLICKIEGO/GRUNWALDZKA – Wajdeloty – Grażyny – Lelewela – pl. Komorowskiego – Mickiewicz – Roosevelta – ROKOSSOWSKIEGO/ROOSEVELTA [od:1947-10-01 do:1947-10-07]

G GDAŃSK DWORZEC GŁÓWNY PKP – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – Okopowa – Toruńska – ŁĄKOWA [do:1947-09-30]

O GDYNIA PLAC KASZUBSKI – Chrzanowskiego – Polska – Okrężna – Dworzec PKP – 10 Lutego – Świętojańska – PLAC KASZUBSKI (linia dwukierunkowa) [od:1947-06-18 do:1947-xx-xx]

O GDYNIA PLAC KASZUBSKI – Chrzanowskiego – Polska – Okrężna – DWORZEC PKP [od:1947-xx-xx]

Z GDAŃSK DWORZEC PKP – Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie – Okopowa - Toruńska – Kamienna Grobla – Szopy – Elbląska - Siennicka – TROJAN [do:1947-09-30]

Z GDAŃSK ZAWIŚLE – Lenartowicza – Budzysza – Stryjewskiego – Nowotna – STOGI