

KOMUNIKACJA – 1948

1.01: Państwowa Komunikacja Samochodowa podaje do wiadomości, że ze względu na pismo MZK GG Nr 6371/DN/47 z dnia 10.11.1947 twierdzące, że wyżej wymieniona instytucja może sama obsłużyć pasażerów, którym wydaje bilety, PKS, po zatwierdzeniu decyzji przez Wydz. Mot. Urzędu Wojew. Gdańskiego pismem z dnia 20.12.1947 r. przestaje z dniem 1 stycznia 1948 r. honorować na swoich autobusach, kursujących na trasie Gdynia – Gdańsk bilety wydane przez MZK GG.

1.01: Zawiadamia się, że z dniem 1 stycznia 1948 r. bilety okresowe na linię autobusową „A” Gdańsk – Gdynia, sprzedawane przez M.Z.K.G.G., nie będą honorowane na autobusach Państwowej Komunikacji Samochodowej (P.K.S.). Posiadacze takich biletów winni we własnym interesie korzystać tylko z przejazdów autobusami M.Z.K.G.G. na tej trasie dla uniknięcia zatargów z obsługą wozów i służba nadzorcą P.K.S.

6.01: dyrekcja MZK GG podaje do wiadomości, że na podstawie zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 27.12.1947 r. L. dz. 1/3/26117/43, oraz na podstawie porozumienia z PKS z dnia 30.12.1947 r., z dniem 6 stycznia 1948 r. wchodzi w życie nowa taryfa autobusowa na linii Gdańsk – Gdynia. Ceny biletów są następujące: Gdańsk – Gdynia lub odwrotnie zł 120. Gdańsk – Sopot lub odwrotnie zł 70. Sopot – Gdynia lub odwrotnie zł 70. Gdynia – Orłowo lub odwrotnie zł 40. Gdańsk – Wrzeszcz (koszary) zł 40. Jednorazowe przejazdy ulgowe bez zmian.

6.01: z dniem 6 stycznia br. została podwyższona taryfa opłat w komunikacji samochodowej PKS na liniach dalekobieżnych przeciętnie o około 35 proc. Ceny biletów na trasie Gdynia – Gdańsk są równorzędne z taryfą MZK GG.

10.01: w ostatnich dniach grudnia warsztaty tramwajowe MZK GG we Wrzeszczu podjęły odbudowę 40 wozów tramwajowych dla Warszawy. Wraki tych wozów przywożone są na Wybrzeże transportami kolejowymi. W związku z tym zamówieniem, przeprowadzana jest rozbudowa warsztatów tramwajowych, dla których zaangażowano dodatkowo załogę robotniczą. Według ustalonego planu miesięcznie zostaną wykonane 3-4 wozy, a całe zamówienie wykończone zostanie w przeciągu roku. W warsztatach MZK GG zostaną wykonane roboty z działu metalowego i tokarskiego, silniki tramwajowe będą musiały wykonać we własnym zakresie warsztaty warszawskie.

16.01: celem dostosowania norm taryfowych i systemu sprzedaży biletów okresowych dla świata pracy w Elblągu wprowadzono z dniem 16 stycznia nowe zmiany w taryfie opłat za przejazdy tramwajowe. Udogodnienie polega na nieograniczaniu czasu i ilości dziennych przejazdów na podstawie abonamentowych biletów ulgowych i na sprzedaży ich przez konduktorów, a nie, jak dotychczas, przez Dyrekcję Tramwajów. Cena jednorazowego biletu tramwajowego ustalono w poprzedniej wysokości.

25.01: na nowo otwartej łącznicy z Rumii-Zagórza do Oksywia kursują następująco pociągi: Rumia-Zagórze odjazd: 5:53, 7:15, 12:32¹⁾, 14:05²⁾, 16:10, 22:10. Oksywie przyjazd: 6:23, 7:45, 13:04, 14:37, 16:40, 22:42. Oksywie odjazd: 6:32, 8:00, 13:18¹⁾, 15:30²⁾, 18:00, 23:00. Rumia-Zagórze przyjazd: 7:02, 8:32, 13:50, 16:00, 18:32, 23:32. Z Gdyni na Oksywie odchodzi 1 pociąg bezpośredni o godz. 5:09 przychodzi zaś bezpośrednio z Oksywia o 0:09. Wszystkie pociągi, tak z Oksywia jak i do Oksywia, mają w Rumii-Zagórze skomunikowanie z pociągami w kierunku Gdyni i Redy, dzięki czemu dojeżdżający do pracy nie są zmuszeni do długiego wyczekiwania. Na nowej łącznicy czynne są dodatkowe przystanki: Gdynia Rzeźnia, Obłuże i Oksywie. 1) kursuje tylko w soboty, 2) kursuje codziennie z wyj. sobót.

25.01: prace przy budowie autostrady Gdynia – Gdańsk prowadzone są w dalszym ciągu. W toku są prace na odcinku od ul. Barlickiego do Lendziona i od Lendziona do Rokossowskiego. Wykańcza się również nawierzchnię szosy na odcinku od Barlickiego do Alei Wojska Polskiego. Według planu wydziału technicznego Zarządu Miejskiego, prace przy budowie autostrady zostaną wykończone jeszcze w ciągu roku bieżącego. W chwili obecnej, kierownictwo robót przystępuje do budowy, kosztem półtora miliona zł, kanału burzowego na odcinku od ul. Barlickiego do Lendziona. Inwestycja ta jest konieczna ze względu na wody deszczowe, które w chwili obecnej nie mają żadnego odpływu.

25.01: Dyrekcja M.Z.K. Gdańsk-Gdynia podaje do publicznej wiadomości, że z dniem 25.1.1948 r. wprowadza nowy rozkład jazdy autobusów na trasie Gdańsk – Gdynia. Pierwszy autobus z Gdańska do Gdyni o godzinie 6:10. Pierwszy autobus z Gdyni do Gdańska o godzinie 6:00, następne autobusy co 15 minut. Od godz. 21:55

autobusy kursują co 30 minut. Ostatni autobus z Gdańska do Gdyni o godz. 23:10. Ostatni autobus z Gdyni do Gdańska o godz. 23:30. O godz. 24:00 i o godz. 0:15 autobusy z Gdyni do Wrzeszcza (ul. Partyzantów). Dyrekcja M.Z.K.G.G. zastrzega sobie ewentualne zmiany rozkładu z przyczyn od niej niezależnych.

4.02: na podstawie pisma Delegatury Gdańskiej Biura Kontroli Państwa przy Radzie Państwa z dnia 15 grudnia 1947 r. l. dz. 111/834/47 oraz uchwał Wydziału Wojewódzkiego z dnia 16 i 30 stycznia 1948 r., jak też uchwał prezydium Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej z dnia 30 stycznia 1948 r., zawieszono Zarząd i Rada Międzykomunalnego Związku Miast Gdańska, Gdyni i Sopotu pod nazwą „Wspólnota Miast Wybrzeża” obejmującego swoją działalnością przedsiębiorstwo „MZK GG”. Do czasu powołania statutowo organów Związku funkcję ich pełnić będzie komisarz ob. Inż. Franciszek Wichrzycki, naczelnik Wydziału Komunikacyjnego Urzędu Wojewódzkiego Gdańskiego, który urządowanie swoje objął w dniu 4 lutego 1948 roku. Przewodniczący Wydziału Wojewódzkiego inż. Stanisław Zrałek Wojewoda Gdański. Zagadnienie komunikacji w obrębie zespołu miast Gdańsk – Gdynia – Sopot jest jednym z najważniejszych problemów Wybrzeża. Musimy jednak ze smutkiem przyznać, że problem ten nie został dotychczas należycie rozwiązany. Powołany do życia 1 kwietnia 1946 r. Międzykomunalny Związek „Wspólnota Miast Wybrzeża”, który za pośrednictwem przedsiębiorstwa MZK GG miał zorganizować sprawną komunikację autobusową, trolleybusową i tramwajową, zawiódł w znacznej mierze pokładane w nim nadzieje. Ogłoszona przed rokiem wyżka taryfy nie wpłynęła – jak obiecywano – na radykalne usprawnienie komunikacji. Trudności komunikacyjne ciągle nie przestają być przyczyną udręki, rozgoryczeń i narzekania wszystkich mieszkańców Wybrzeża. Na ten smutny stan rzeczy często zwracaliśmy uwagę w naszych artykułach redakcyjnych, a rubryka „Śmiało i, szczerze” chwilami przeistaczała się w swego rodzaju „trybunę komunikacyjną”. Niedociągnięcia w naszej komunikacji często tłumaczono przyczynami obiektywnymi. Trudności te niewątpliwie istnieją i niesłusznie było by przypisywać wszystkie braki wyłącznie nieudolnej gospodarce. Nie ulega jednak wątpliwości, że nieudolność a często i nieuczciwość fatalnie zaciążyły, na stanie komunikacji na Wybrzeżu. Wystarczy przypomnieć, że w kilku procesach o milionowe nadużycia w MZK GG zapadły już prawomocne wyroki, a inne sprawy czekają na rozpatrzenie przez sądy. Wszystkie te okoliczności sprawiły, że wkroczenie wyższych władz państwowych i samorządowych w ropiejącą od dłuższego czasu dziedzinę gospodarki komunikacyjnej na Wybrzeżu stało się koniecznością. Dlatego też przyjmujemy z głębokim zadowoleniem wiadomość o zawieszeniu Rady i Zarządu Międzykomunalnego Związku Miast i mianowaniu na ich miejsce specjalnego komisarza. To radykalne posunięcie jest jedyną drogą, umożliwiającą przeprowadzenie rzetelnej kontroli dotychczasowej gospodarki komunikacyjnej, usunięcie nadużyć i rzeczywistą poprawę stosunków na tym odcinku. Mieszkańcy Wybrzeża, udręczeni do ostateczności dotychczasowymi porządkami komunikacyjnymi, z całą pewnością powitają tę decyzję z westchnieniem ulgi i nadzieją, że chaosowi, nieudolności i nadużyciom zostanie położony kres. Podając, powyżej naszym czytelnikom oficjalny komunikat, który stanowi zapowiedź poprawy stosunków komunikacyjnych na Wybrzeżu, wyrażamy życzenie, by zaczynającemu dzisiaj pracę komisarzowi udało się jak najlepiej spełnić swe trudne zadanie.

12.02: na odbytej niedawno konferencji w Min. Komunikacji poruszona była kwestia budowy kolejowego dworca osobowego w Gdyni. Min. Rabanowski zgodził się na przedstawiony mu projekt. Dworzec stanie na miejscu dawnego, przy Placu Konstytucji. Na pierwsze roboty Ministerstwo przyznało już 10 milionów zł kredytu. Nie wiadomo tylko, kiedy uda się uzyskać całość funduszy na ten cel, które obliczone są na 120 milionów zł. Dworzec będzie miał charakter monumentalny. Nad planami pracuje już prof. Gdańskiej Politechniki, inż. Tomaszewski. W niedługim terminie liczyć się można z rozpoczęciem prac wstępnych przy budowie dworca w ramach przyznanych dotąd inwestycji. Miejmy nadzieję, że Min. Komunikacji da się w niezbyt odległym terminie przekonać do konieczności prowadzenia dalszych robót. Szczątki bowiem starego dworca są obecnie – wśród innych obiektów publicznych – ostatnim, ponurym rekwizytem powojennym Gdyni, który ani jej, a tym bardziej kolejnictwu nie przysparza chwały.

13.02: na ulicach Moskwy pokazały się niedawno elektryczne autobusy ZIS-154. Maszynę tę wprawiają w ruch dwa silniki – jeden elektryczny, drugi spalinowy. W jakim celu zastosowano aż dwa silniki łącznie? Odpowiedź: jest prosta. Tramwaj wprawiany jest w ruch przez motor elektryczny, ale wymaga szyn i przewodów. W ostatnich latach szeroko rozpowszechniły się trolleybusy. Maszyny te nie potrzebują szyn, jeśli jeden trolleybus zepsuje się, pozostałe mogą go wyminąć. Ale trolleybus związany jest z przewodami. Natomiast nowe elektrobusesy nie potrzebują ani szyn, ani przewodów. Są trolleybusy, które wiozą ze sobą swoje własne małe elektrownie. Jak działa elektrobuses? Na elektrobusesie wmontowany jest diesel – najwygodniejszy silnik spalinowy, wymagający stosunkowo mało paliwa. Trudność polega jednak na tym, że diesel źle znosi zmiany prędkości, częste

przystanki i ponowne ruszanie z miejsca. Toteż zrodziła się myśl połączenia diesla z motorem elektrycznym. Diesel porusza generator prądu elektrycznego, a ten z kolei zasila motor elektryczny. Kierowca, regulując natężenie prądu, kieruje zarazem ruchem maszyny. W ten sposób Diesel pracuje przez cały czas równomiernie, pomimo, że prędkość elektrobusu często się zmienia.

19.02: bilety ulgowe powrotne, tzw. pracownicze stanowią 53 proc. ogólnej liczby sprzedawanych przez MZK biletów tramwajowych. Jak stwierdzono, wiele osób „handluje” biletami ulgowymi, odstępując je innym, nieuprawnionym do ich posiadania osobom. Sprzedaż i odstępowanie tramwajowych biletów ulgowych jest niedopuszczalne i w wypadku udowodnienia tego przekroczenia winy pociągnięty zostanie do odpowiedzialności i straci prawo do korzystania z ulgowych przejazdów.

3.03: prowadzone od dłuższego czasu roboty przy odbudowie mostu Siennickiego w Gdańsku dobiegają końca. Skończy się udręka robotników portu kaszubskiego, warsztatów głównych Trojan i innych zakładów pracy, położonych na Zawisłu, którzy musieli tracić nieraz kilka godzin dziennie na przeprawę promem przez Wisłę. Chwilowo pozostaje jeszcze nieczynny mechanizm zwodzący, którego odbudowa była połączona z wieloma dodatkowymi kosztami i z całą masą trudności, wynikających z braku materiałów i części składowych. Już dzisiaj jednak robotnicy MZK GG zakładają tory tramwajowe i naciągają sieć. W ciągu najbliższych kilkunastu dni należy oczekiwać stałego połączenia tramwajowego Zawisła z Gdańskiem. O wiele gorzej przedstawia się sprawa mostu zwodzonego na Motławie przy Zielonej Bramie. Roboty były prowadzone niemal przez całą zimę, jednakże nie wiele posunęły się naprzód. GDO, która ma ogólny nadzór i finansuje je, już kilkakrotnie zmieniała terminy zakończenia prac. Pierwszy termin oddania mostu do użytku ustalono na 31 października ub. roku. Most miał być wzmocniony palami, miała być naprawiona jezdnia – wszystko w tym celu, aby robotnicy mogli jak najszybciej korzystać z bezpośredniego połączenia tramwajowego między Placem Węglowym w Gdańsku a Zawisłem. Niestety w pewnym momencie GDO doszło do wniosku, że tymczasowe zabezpieczenie jest niewłaściwe i należy przystąpić do odbudowy stałej, bez uruchamiania mechanizmu zwodzącego. Ustalony został przy tym nowy termin oddania mostu do użytku na 31 grudnia ub. roku. Niestety minął i ten termin bez oczekiwanego rezultatu. Ale na pocieszenie strapionych robotników wyznaczono na konferencji w dniu 5 lutego nowy termin. Po zatwierdzeniu tego orzeczenia w dniu 20 lutego ustalono, że most przy Zielonej Bramie ma być odbudowany w całej swej okazałości wraz z mechanizmem zwodzącym w terminie do 1 maja br., to znaczy, że będzie oddany do użytku równocześnie z dużym mostem pontonowym, odbudowanym na linii Gdańsk – Elbląg. Po powzięciu tej decyzji zwrócono się do huty w Myszkowie pod Częstochową z zamówieniem nowych części do stoczni gdańskiej mechanizmu zwodzącego oraz do DOKP Gdańsk o przyspieszenie transportu do Wyszkowa. Nie wiadomo tylko czy w międzyczasie nie wyłoni się jakaś nowa trudność w postaci braku tlenu lub acetylenu używanych przy budowie w dość dużych ilościach. Jak słyhać już dzisiaj ze względu na brak tych artykułów grozi zahamowaniem robót. Należałoby życzyć GDO aby przy odbudowie niezbędnego dla mieszkańców Gdańska mostu wszystkie trudności były na czas usunięte. A że istnieją możliwości ich usunięcia, może świadczyć chociażby fakt, że jeśli pierwszy termin i sposób odbudowy mostu ustalono, kierując się brakiem funduszy, to przy ostatnim terminie zdołano uruchomić aż 8 milionów zł potrzebnych do całkowitego wykonania robót.

4.03: w czwartek 4 bm. MZK GG wypuściły pierwszy autobus, skarosowany we własnych warsztatach. Biorąc pod uwagę warunki pracy, trudności materiałowe i koszt zbudowania autobusu – pracę tę należy ocenić jako pewnego rodzaju wyczyn, który jest dobrą zapowiedzią pomyślnego rozwoju komunikacji międzymiastowej na Wybrzeżu. Nowy autobus został skarosowany na podwoziu „Leylanda”, których MZK w drodze przydziału otrzymało 5. Cały materiał zużyty na budowę oraz siłę roboczą MZK dało własne. Budowa „Leylanda” rozpoczęła się w pierwszych dniach stycznia br. i została zakończona 25 lutego. Wyznaczona do budowy brygada liczyła 27 pracowników. W skład jej weszło 9 ślusarzy i blacharzy, 10 stolarzy, 4 lakierników, 2 elektryków i 2 mechaników, zatrudnionych przy regulacji motoru. Na czele brygady stał doświadczony majster Antoni Gorzkowski. Ogólny nadzór nad budową sprawował kierownik warsztatów MZK inż. Stefan Kowalczyk. Koszt nowego autobusu wyniósł 4 miliony zł. Z sumy tej 3 miliony zł przypadło na pokrycie kosztów zakupu podwozia, jeden milion wydatkowano na budowę nadwozia. Budowa pochłonęła ogółem 5.125 roboczogodzin, co w przeliczeniu na pieniądze wyniosło razem z 30-40 proc. premią 300 tys. zł, materiał wraz z instalacją elektryczną i armaturą kosztował 200 tys. zł, koszty nakładowe wyniosły 500 tys. zł. Wszystkie detale karoserii wykonano we własnym zakresie. Robota, mimo że w wielu wypadkach miała charakter doświadczalny, postępowała sprawnie. Szczególnie odznaczył się majster Gorzkowski. Wielkie umiejętności fachowe i zapał w pracy wykazali wszyscy członkowie brygady. Na uroczystość wypuszczania pierwszego „Leylanda” przybył wojewoda inż. St. Zrałek. Po zwiedzeniu

warsztatów i przyjęciu raportu o przebiegu budowy od inż. Kowalczyka, wojewoda podziękował robotnikom za wielki wkład pracy przy budowie nowego wozu. Wojewoda podkreślił, że Wybrzeże jest w szczególnie trudnych warunkach komunikacyjnych i dlatego zadania, jakie spadają na MZK, są bardzo poważne. Chciałbym, powiedział wojewoda, żeby ten pierwszy, zbudowany w warsztatach MZK autobus był symbolem wkroczenia przedsiębiorstwa na nową drogę, prowadzącą do rozwiązania trudności komunikacyjnych na Wybrzeżu. Na zakończenie, wojewoda, nac. inż. Wichrzycki, zaproszeni goście i robotnicy, którzy wykonali „Leylanda”, przejechali pięknym wozem z warsztatów sprzed zajezdni tramwajowej we Wrzeszczu do placu przed gmachem Urzędu Wojew. Pięknie wykonany autobus zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz wzbudził ogólne uznanie. Podczas pierwszego próbnego kursu nowy wóz prowadził sekretarz komórki PPR w MZK, szofer Wierzbicki. Nadmienić należy, że w chwili obecnej znajdują się w budowie dalsze 4 „Leylandy”, które zgodnie z planem zostaną ukończone przed 1 maja br.

14.03: prace przygotowawcze do zelektryfikowania linii kolejowej Gdańsk – Gdynia zostały już daleko zaawansowane. Zasadnicze postulaty techniczne i szczegóły konstrukcyjne zostały uzgodnione. Prace nad elektryfikacją tej linii przeprowadzone będą jeszcze w toku roku bieżącego.

19.03: w związku z sytuacją, jaka wytworzyła się w Międzykomunalnych Zakładach Komunikacyjnych Gdańsk-Gdynia, Wojewoda gdański wyznaczył do tego przedsiębiorstwa komisarza, funkcję tę powierzając tow. inż. Wichrzyckiemu. Zadaniem jego jest wyprowadzenie instytucji na właściwe tory i usprawnienie jej pracy. Chcąc zapoznać się z zamierzeniami komisarza, przeprowadziliśmy z nim następującą rozmowę: ~ Tow. inżynierze, z tego co mówi się o MZK GG, należałoby przypuszczać, że rola Wasza w tej instytucji jest bardzo trudna. ~ Jak zwykle, tak i w tym jest dużo przesady. Nie moim obowiązkiem jest gromadzenie zarzutów, jakie ciążyą na ludziach kierujących dotychczasową pracą tej instytucji. Zresztą procesy sądowe najlepiej wykazały niejedno, a fakt, że zostałem komisarzem MZK GG mówi sam za siebie. ~ W jakim stanie zastaliście gospodarkę instytucji? ~ W pierwszej chwili, jak zresztą każdy nowy człowiek na nieznanym terenie, odniosłem wrażenie, że MZK znajduje się jeszcze w stadium organizacji. Zostałem 17 różnych wydziałów, z których wiele, może nawet kiedyś potrzebnych, obecnie utrudnia tylko pracę (np. Wydział Gospodarczy, który już został zlikwidowany). Ten wzrost administracyjny powoduje brak koordynacji wysiłków, a to odbija się szczególnie dotkliwie na organizacji ruchu. Np. Wydział Zaopatrzenia nie stojąc na wysokości zadania, powodował, że warsztaty odczuwały stale brak części zamiennych, potrzebnych do remontu i uzupełnienia zużywanych maszyn. Nadmierna znów ilość wydziałów technicznych i brak współpracy między nimi jest powodem zbytecznej biurokracji, na czym również cierpi służba ruchu. Wydział Kontroli, nie wywiązując się z ciężących na nim zasadniczych zadań, stwarzał „idealne” warunki do nadużyć, zamiast tępić je w zarodku. Procesy Pazurkiewicza czy Sadzikowskiego ujawniły kulisy życia MZK, wykazując małą dojrzałość organizacyjną tej instytucji. Zmiany personalne na kierowniczych stanowiskach Wydziału Kontroli i Zaopatrzenia są już dokonane. ~ Czy nie moglibyście ujawnić nam choć części swoich planów? ~ Narazie, naprawdę niewiele. Wojewódzka Komisja Kontroli, pracując od dwóch miesięcy w MZK zgromadzi zasadniczy materiał i ten będzie stanowił właściwą podstawę do przeprowadzenia ewentualnej reorganizacji instytucji. Już obecnie rozpoczęliśmy likwidację niektórych zbytecznych wydziałów. Jeśli chodzi o służbę ruchu, projektuje się utrzymanie dotychczasowego stanu ilościowego wozów w okresie zimowym, przy czym będziemy równocześnie dążyli do przygotowania większej ilości tramwajów i samochodów na okres letni, kiedy nasilenie ruchu pasażerskiego na Wybrzeżu jest największe. Mam nadzieję, że dzięki polepszeniu pracy aparatu administracyjnego, sprawność naszej komunikacji nie będzie budziła tak wielu zastrzeżeń jak dotychczas. Pracy naszej przyświeca hasło osiągnięcia jak największych oszczędności. Musimy dążyć do celowego wykorzystania taboru, jego obsługi i energii elektrycznej. Nie jest pożądanym, aby w godzinach, kiedy ruch jest znacznie słabszy, kursowała ta sama ilość wozów, co rano i po zakończeniu pracy. Nie oznacza to zresztą zmniejszenia częstotliwości wozów na linii. Po prostu w godzinach wieczorowych będziemy wstrzymywali przyczepy. Próby te już się prowadzi i będą one stanowiły podstawę do racjonalnego zaprojektowania rozkładów jazdy. Chcemy również doprowadzić do tego, by żaden wóz nie chodził na linii pusty. Odbudujemy więc dwie lub trzy zajezdnie pomocnicze, aby tramwaje z Siedlic lub Oruni nie musiały przez całe miasto jechać do zajezdni Centralnej. Rok bieżący poświęcony będzie na powiększenie i ulepszenie taboru i na inwestycje, które usprawnią ruch pod względem technicznym. Przedsiębiorstwo musi okrzepnąć, przeorganizować się i jednocześnie, w oparciu o dotychczasowe doświadczenia, wypracuje się racjonalny plan rozwoju na szereg lat najbliższych. ~ Tow. inżynierze czy można mieć również nadzieję na poprawę w ruchu samochodowym? ~ Bez wątplenia. Mam wrażenie, że już dzisiaj jest nieco lepiej, niż przed kilku tygodniami, a stosunek robotników

warsztatowych do pracy i do instytucji pozwala rokować najlepsze nadzieje. Dzięki robotnikom właśnie MZK uzyskało ostatnio 9 wozów ponad etat zimowy. Dzięki pozytywnemu stosunkowi robotników do pracy już w końcu lutego wykończono pierwszy „Leyland” z serii pięciu, które uzyskaliśmy dla Wybrzeża. A pracy przy nim było niemało. Mamy prawo przypuszczać, że w ciągu roku bieżącego otrzymamy dalszych 5 autobusów. Współzawodnictw pracy, do którego przystępują obecnie pracownicy MZK GG, wzywając doń zarazem inne tego rodzaju placówki w Polsce, pozwoli nie tylko zwiększyć liczbę wozów w ruchu, lecz również usprawnić ich kursowanie. Obietnice usprawnienia komunikacji miejskiej między Gdynią i Gdańskiem już obecnie zaczynają się realizować. Nie wymagamy jednak za wiele i zbyt szybkiej poprawy. Komisarz MZK nie jest cudotwórcą i trzeba wymagać od niego tylko tyle, ile można wymagać od człowieka. Im wcześniej wytworzy się w MZK zespół współpracujących dobrze ze sobą ludzi, tym pręcej znikną różne braki i niedociągnięcia. Co do niewygód komunikacji – bez wątplenia planuje się i w tej dziedzinie zmiany na lepsze. Ale niestety, być może, że wkrótce oburzymy wielu obywateli, którzy korzystali dotychczas z bezpłatnych przejazdów środkami lokomocji MZK. W pierwszym rządzie ograniczymy ilość bezpłatnych biletów na autobusy, koszt eksploatacji których jest dzisiaj dość wysoki. A jeszcze jedno muszę dodać pod adresem mieszkańców Wybrzeża, którzy dość często narzekają na obsługę MZK. Mogą oni nam wiele pomóc, kierując swoje spostrzeżenia bezpośrednio do Dyrekcji. Z uwag tych potrafimy wyciągnąć właściwe wnioski. Kontrola Społeczna nie zawiedzie i w tym wypadku.

23.03: w dniu 23 marca w związku z rocznicą oswoobodzenia Sopotu, odbyło się uroczyste posiedzenie Miejskiej Rady Narodowej. Po uroczystościach odbyło się ślubowanie nowych radnych. Wobec rezygnacji prezydenta m. Sopotu, tow. Wierzbickiego – prezydentem miasta Sopotu wybrano jednogłośnie dotychczasowego naczelnika Wydziału Oświaty i Kultury w Zarządzie Miejskim w Gdyni – tow. Jana Kapustę, członka Polskiej Partii Robotniczej.

27-29.03: Dyrekcja MZK GG podaje do wiadomości, że w okresie świątecznym komunikacja tramwajowa, autobusowa i trolleybusowa czynna będzie: w sobotę, dnia 27 bm. do godz. 18, w niedzielę, dnia 28 bm. od godziny 13, w poniedziałek, dnia 29 bm. komunikacja normalna. Statek „Natalia” łączący Gdynię z Oksywiem oraz statek „Janina” łączący Nowy Port z Basenem Górniczym kursować będą w okresie świątecznym normalnie. Prom Nr 1 Wisłoujście w okresie świątecznym kursować nie będzie. Autobusy PKS dostosowano również do ograniczeń wprowadzonych przez Dyrekcję M.Z.K.

8.04: w dniu 8 kwietnia 1948 r. w warsztatach Wydziału Samochodowego MZK GG odbyło się zebranie pracowników warsztatowych i kierowników wydziału. Na zebraniu tym pracownicy postanowili uczcić Święto Pracy 1 Maja, odbudowując bez pobierania wynagrodzenia jeden autobus.

20.04: Dyrekcja teatru kameralnego „Wybrzeże” w Sopocie komunikuje, iż na podstawie umowy z dyrekcją MZK GG, pasażerowie-widzowie mogą korzystać z bezpłatnych przejazdów powrotnych z Sopotu na trasie Gdynia – Gdańsk za okazaniem biletów autobusowych wykupionych do stacji Sopotu i ostemplowanych w kasie teatru.

25.04: w dniu 25 bm. przez most pontonowy w Serowie, leżący na trasie Gdańsk – Elbląg przejechały pierwsze wozy osobowe i ciężarowe. W ten sposób przed terminem jeszcze zostało wykonane trzecie z kolei zadanie województwa gdańskiego na rok bieżący. Oficjalne otwarcie mostu nastąpi w dniu 30 bm. Roboty przy odremontowaniu 26 pontonów mostowych, budowie pomostu, jezdni i nawierzchni drewnianej były realizowane w ciągu całej ubiegłej zimy. Wielkie trudności były przy wykonywaniu 9-tonowych kotwic, które utrzymują pontony stale na tym samym miejscu. Nie mniej kłopotu sprawiało urządzenie wind naciągających liny kotwiczne. W rezultacie żmudnej pracy, kosztem około 30 milionów zł Elbląg otrzymał dogodne połączenie na najkrótszej trasie z Gdańskiem, co niewątpliwie przyczyni się do ożywienia życia w tym mieście. Należy podkreślić, że budowa nowego mostu kosztowałaby co najmniej 250 milionów zł. Koszt zaś mostu stałego przekroczyłby miliard zł. W ten sposób uzyskano duże oszczędności finansowe. Odbudowany most nie będzie utrudniał żeglugi śródlądowej. Urządzone zostało zwodzone przęsło, które w razie potrzeby będzie otwierane dla przepuszczania nadjeżdżających statków. Na moście zainstalowano nowoczesną sygnalizację, która powiadomi nadjeżdżające samochody o ewentualnym usunięciu przęsła. Most ten jest przewidziany jako stały. Odprowadzanie jego do jednego z portów wiślanych będzie następowało tylko w wypadkach groźnej zimy, kiedy lody spływające z prądem rzek mogłyby mu poważnie zagrozić.

28.04: dyrekcja MZK GG stwierdza, że żadnej umowy z Dyrekcją Teatru Kameralnego „Wybrzeże” w Sopocie, dotyczącej bezpłatnych przejazdów powrotnych na trasie Gdańsk – Gdynia, za okazaniem biletów ostemplowanych przez kasę Teatru nie zawierała, i wszelkiego rodzaju bilety ostemplowane przez kasę Teatru nie będą w środkach komunikacyjnych MZK GG honorowane.

28.04: „Miś”, „Ryś”, „Żbik”, „Pantera” i „Mewa”, 5 imponujących autobusów typu Leyland lśniących wilgotnym połyskiem czerwonego lakiem, stoi w warsztatach przy zajezdni tramwajowej MZK w Oliwie, czekając na dzień Święta Pracy, w którym rozpoczną służbę na trasie Gdańsk – Gdynia. Początek ich historii przypada na koniec ub. r., gdy nadszedł z Anglii transport podwozi autobusowych, z których 5 przydzielono MZK GG. W tutejszych warsztatach wykonano karoserie i w dniu 1 marca br. zmontowano pierwszy autobus typu Leyland, który ochrzczono mianem „Miś”. Dalsze 4 wozy zmontowane zostały w następnych miesiącach, najmłodsza „Mewa” znajduje się jeszcze w montażu. W dniu 1 Maja cała piątka wyruszy w komplecie do Gdańska by wziąć udział w manifestacji w dniu Święta Pracy. Nowiutkie autobusy obliczone zostały na 36 miejsc siedzących i 10 stojących w każdym. Są przestronne i pojemne. Mają wygodne ławki i oszkloną przybudówkę dla szofera, a przy tym można się w nich swobodnie wyprostować, tak, że nawet ludzie, na których, jak to się mówi, Bóg zgubił miarę, nie będą zmuszeni podróżować Leylandami w kuczki. Motory są doskonałe, a podwozia wytrzymać mają 7 lat. Pamiętać jednak należy, że mowa tu o latach, które podwozia wytrzymują w Anglii. Na naszych drogach służyć mogą lat prawdopodobnie 3 przy czym dużo zależy od pasażerów. Jeżeli pragną podróżować wygodnie, powinni szanować Leylandy i stosować się do wskazówek obsługi, w przeciwnym razie przeladowane wozy zaczną się psuć, a ponieważ brakuje nam części zamiennych, gdyż z podwoziami i motorami nadeszły jedynie zapasowe opony, odmówić mogą zupełnie służby. Brygada montująca autobusy włożyła w montaż ogrom woli i wysiłku. Warsztaty przy zajezdni są całkowicie niedostosowane do robót montażowych; nastawione są w przeważającej mierze na remonty autobusów i tramwajów. Lecz, jak powiada informujący nas o dziejach „piątki” inż. Kowalczyk z MZK „dla chcącego nic trudnego”. Dużo materiałów, zdalnych jeszcze do użytku, wzięto z leżących bezużytecznie wraków ponemieckich. Montaż „Misia” czy „Pantery” zajął przeciętnie 5.000 godzin, a kosztował prawie 5 milionów zł, robocizna bowiem wyniosła 300.000 zł, materiały i koszty nakładowe pochłonęły 1.200.000 zł, za podwozie płacono 3 miliony złotych. W brygadzie montażowej pracowało ofiarnie 30 ludzi, wynagradzanych ryczałtem. Uroczystym dniem stanie się dla nich dzisiejsza środa. Dziś nastąpi próbna jazda pięciu autobusów, podobnych do dużych zabawek. Dziś kończy się zadanie brygady robotniczej. Dziś MZK GG gościć będzie przybyszów ze stołecznych MZK. Przyjazd gości wiąże się ze stojącym w zajezdni w Oliwie biało-czerwonym tramwajem ozdobionym herbem z syreną. W grudniu ub.r. MZK stolicy zwróciły się do MZK Wybrzeża z propozycją podjęcia remontu tramwajów. W pierwszej turze przysłano 3 zdezelowane wagony, wycofane już z obiegu, odrapane, o zużytych silnikach i przegniłych konstrukcjach drzewnych. Jeden z tych wozów stoi jeszcze w takim stanie, drugi znajduje się już w fazie remontu, rozebrane na razie na części, trzeci, który zaprezentuje się Wybrzeżu w dniu 1 Maja, a którego remont trwał 6 tygodni, wygląda tak, iż wierzyć się nie chce, że kiedyś przypominał jotę w jotę stary gruchot, czekający w zajezdni na remont. Nad tramwajem tym pracowało 10 ludzi, wykonując karoserię i remont podwozia. We środę, względnie w czwartek, tramwaj z syreną wyruszy na próbną jazdę, a po 1 Maja stolica otrzyma go w charakterze daru od Wybrzeża. Każdy robotnik, zatrudniony w warsztatach przy zajezdni MZK GG poświęca bowiem bezinteresownie 25 godzin w miesiącu na remont tramwajów stołecznych. W najbliższym czasie przyjdzie ma 40 dalszych wozów, które Wybrzeże odnowi dla stolicy. Z podobną ofertą zwrócił się do MZK GG Wrocław. Na razie jednak nie ma o tym mowy, gdyż MZK mają dość kłopotów z miejscowymi autobusami i tramwajami, które nieustannie przechodzić muszą „kurację odmładzającą”.

29.04: w czwartek 29 kwietnia br. odbyło się w sali Ratusza Staromiejskiego XXXII posiedzenie plenarne Gdańskiej MRN. Wobec ustąpienia dotychczasowego przewodniczącego, sędziego Mossakowskiego, nowym przewodniczącym Gdańskiej MRN został obrany jednogłośnie b. przewodniczący MRN Sopotu, mgr Leon Srebnik.

30.04: w przeddzień święta 1-majowego odbędzie się na Wybrzeżu doniosła uroczystość przekazania społeczeństwu Wybrzeża cennych darów wykonanych rękoma robotników. Komisarz MZK GG tow. inż. Wichrzycki przekaze przewodniczącemu Wojewódzkiej Rady Narodowej tow. Dudzie-Dziewierzowi 5 autobusów marki Leyland, których karoserie zostały wykonane w warsztatach głównych MZK GG. Naczelnik wydziału komunikacyjnego przekaze prezydentowi miasta tow. Nowickiemu most Zielony w Gdańsku.

1.05: w związku z uruchomieniem nowej przystani Gdańsk Zielona Brama częściowo zmieniony został rozkład jazdy statkami MZK w porcie gdańskim. Z przystani Gdańsk Zielona Brama od maja br. odjeżdżać będą statki żeglugi gdańskiej do Sopotu, Gdyni i Helu, Jastarni i Orłowa. Komunikację między Nowym Portem a basenem górniczym statek żeglugi gdańskiej utrzymuje się od godz. 6 do 24 bez przerwy a od godziny 0 do 6 co godzinę (opłata nocna). Żegluga gdańska przestrzega, że nie ponosi żadnej odpowiedzialności za opóźnienia i nieusku-tecznione jazdy, spowodowane przez niepogody, szkody na statku i przeszkody w żegludze.

1-3.05: Komitet Obchodu Święta 1 Maja przy MZK GG zawiadamia, że w dniach 1, 2 i 3 maja, nienależnie od normalnej komunikacji, kursować będą 3 jednostki komunikacyjne wyremontowane przez pracowników MZK GG w ramach dobrowolnej pracy jako dar na Święto 1 Maja. Są to autobus nr 43, trolleybus nr 228 i tramwaj warszawski. Dochód ze sprzedanych w tych wozach biletów przeznaczony jest na budowę domu zjednoczonych partii robotniczych, wszelkie zniżki w wyżej wymienionych wozach są nieważne.

5.05: oddział drogowo-mostowy zarządu m. Sopotu przeprowadza budowę drogi i niwelację terenu osiedla robotniczego Dolinki. Koszt roboty wyniesie około pół miliona zł. Za to w sumie zostanie wybudowana dobra i ładna szosa o nawierzchni żuźlowej. Droga ta da robotnikom Dolinek wygodne połączenie z miastem. Roboty zostaną ukończone w połowie maja. Przy pracy jest zatrudnionych około 50 ludzi. Ponadto oddział drogowy przeprowadza osuszanie terenów położonych przy b. granicy W.M. Gdańska i Rzeczypospolitej oraz przystępuje do remontów nawierzchni na terenie miasta.

6.05: na ostatnim posiedzeniu Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni powzięto kilka uchwał w sprawie nazw ulic gdyńskich. Ustalono zasadę ogólną co do nazw ulic przelotowych (jak np. Warszawska, prowadząca do Warszawy, Gdańska, prowadząca do Gdańska itp.) oraz ulic i placów o nazwach, związanych z tradycją i historią miasta. A mianowicie nazw tych zmieniać się nie będzie. Poza tym postanowiono, że przy ustalaniu nowych nazw ulic nie można używać nazwisk osób żyjących. Jednogłośnie przyjęto projekt przywrócenia ulicy I Armii WP jej poprzedniej nazwy. A więc ul. Staromiejska – bo taką, pomimo zmiany, nadal nazywali gdynianie – będzie znowu ul. Starowiejską. Jest to jedna z najstarszych ulic Gdyni więc słusznie nazwa jej została uznana za tradycyjną. Została przemianowana na Ulica Lipowa została przemianowana na ul. I Armii WP. Kika bezimiennych dotychczas ulic w Chylonii, w okolicy ul. Rzemieślniczej, otrzymało nowe nazwy. Nowe ulice będą nosiły rzemieślnicze miana: Kotlarskiej, Malarskiej i Ślusarskiej. Zabawne nieporozumienie miało miejsce w sprawie chylonkich ulic Niemojewskiego i Brejskiego. Okazuje się, że przed wojną ulica Niemojewskiego nazywała się ul. Brejskiego, a ul. Brejskiego – ul. Niemojewskiego. Po wojnie, kiedy w mieście zawieszano nowe szyldy polskie – pracownik, który sprawował tę funkcję, po prostu pomylił się i zamienił tabliczki. Tymczasem w Biurze Ewidencji Ludności mieszkańcy ul. Niemojewskiego są zameldowani na Brejskiego i odwrotnie. Zarząd Miejski, chcąc wprowadzić nareszcie porządek w tej sprawie, zaproponował aby przywrócić obydwu ulicom ich przedwojenne nazwy. Wniosek przyjęto jednogłośnie. Radny Zborowski postawił wniosek o przemianowanie ul. Okoniewskiego na zmarłego górnik i przodownika pracy – Wincentego Pstrowskiego. Wniosek został przyjęty przez akklamację. Również przez akklamację przyjęto wniosek radnej Skarżyńskiej o przemianowanie ul. Bandurskiego na ul. Partyzantów.

12.05: na linii kolejowej Gdynia – Reda przystąpiono do budowy drugiego toru. Prace prowadzone są przez junaków „Służby Polsce“ z obozu w Kolibkach. W chwili obecnej prowadzone są roboty ziemne. Junacy pracują w dwóch zmianach dziennych po 300 osób. Czas pracy jednej zmiany wnosi 5 godzin, z tym że roboty prowadzone są na całej trasie Gdynia – Reda w 7 punktach jednocześnie. Jedna z grup pracuje ponadto nad wydobywaniem żwiru w pobliżu stacji kolejowej Reda. Jednocześnie z pracami ziemnymi rozpoczęto w 2 miejscach montowanie torów: od Redy w kierunku Rumii i w Rumii pod Redą. Kierownictwo techniczne robót spoczywa w ręku fachowych pracowników PKP. Zakończenie robót ziemnych przewidziane jest na październik br. W roku przyszłym podjęta będzie przebudowa stacji kolejowych oraz mostów.

15.05: w bieżącym roku atrakcyjność Sianek znacznie wzrośnie. Przygotowania do sezonu kąpielowego, który rozpoczyna się w czerwcu odbywają się intensywnie. Głównym zaś czynnikiem, który podniesie znaczenie Sianek dla gdańszczan będzie ulepszenie komunikacji przez odbudowę linii tramwajowej dochodzącej do samej plaży. Tramwaje na linii tej mają ruszyć 1 czerwca. Dotychczas kursują one na tej trasie tylko do warsztatów kolejowych Trojan (linia nr 9). Obecnie przeprowadza się pośpiesznie naprawę mocno uszkodzonych i porwanym przewodom i doprowadza się do odpowiedniego stanu prostownię w Siankach mającą zasilać nową linię tramwajową.

16.05: na ostatnim posiedzeniu M.R.N. m. Gdańska, uchwalono przemianowanie ul. Parkowej na ul. Bohaterów Ghetta Warszawskiego.

27.05: niedawno donosiliśmy o projekcie MZK GG likwidacji linii autobusowej Gdynia – Oksywie. Jedynym połączeniem pomiędzy miastem a tą dzielnicą byłby tramwaj wodny. Głównym powodem likwidacji autobusów linii Gdynia – Oksywie była jej deficytowość. Postanowienie to spotkało się ze zdecydowanym protestem mieszkańców Obłęża i Oksywia. Protest ten znalazł swój wyraz w wystąpieniu przewodniczącego Rady Związków Zawodowych na ostatnim posiedzeniu MRN Gdyni. Ob. Zborowski stwierdził, że Rada Związków nie została nawet

zapytana o zdanie w tej sprawie i nie brała udziału w konferencji MZK GG. Likwidacja zaś linii autobusowej na tym odcinku wyrządzi wielką krzywdę mieszkańcom Oksywia-Obluża. Tramwaj wodny, zwłaszcza przy sztor-mowej pogodzie, nigdy nie zastąpi autobusu. Deficytowość autobusów tłumaczy się tym, że na tej linii pracow-nicy Marynarki Wojennej korzystają z daleko idących ulg. Jeżeli odtąd Marynarkę będzie obsługiwał Tramwaj Wodny to deficytowość zmniejszy się wydatnie. Sprawa ta musi być ponownie rozpatrzona. Przewodniczący MRN, od. Stolarek przychylił się do tego wniosku i przyrzekł w imieniu prezydium Rady, że postara się o zwołanie drugiej konferencji na której sprawa likwidacji linii autobusowej będzie ponownie rozpatrzona z punktu widzenia interesów ludności Oksywia i Obluża.

28.05: sprzedaż biletów ulgowych na miesiąc czerwiec na wszystkie środki lokomocji M.Z.K.G.G. rozpocznie się w dniu 28 maja i będzie trwać do dnia 4 czerwca rb. codziennie z wyjątkiem niedzieli od 8:00 do 15:00 w następujących punktach: 1) Dyrekcja M.Z.K.G.G., Wrzeszcz, Jaśkowa Dolina 48. 2) Warsztaty Samochodowe M.Z.K.G.G. Gdynia-Orłowo. 3) Gdynia, pl. Kaszubski (poczekalnia M.Z.K.G.G.). 4) Nowy Port, Zajezdnia Tram-wajowa. 5) Gdańsk, Plac Węglowy. Każda uprawniona do korzystania z biletów ulgowych instytucja, jeśli nie otrzymała dotąd pisemnego zawiadomienia o przeznaczonym dla niej miejscu pobrania biletów ulgowych, ze-chce we własnym interesie jak najszybciej porozumieć się z Dyrekcją M.Z.K.G.G. w celu przyznania jej prawa do biletów ulgowych oraz skierowania jej na odpowiedni punkt sprzedaży.

1.06: w wyniku przeprowadzonej konferencji z udziałem przedstawicieli Wojew. Rady Narodowej, MZK GG, Marynarki Wojennej, Kapitanatu Portu, PKP oraz Zarządu Miejskiego w Gdyni – z dniem 3 czerwca skasowana zostaje najbardziej deficytowa linia autobusowa MZK GG na trasie Gdynia – Oksywie. Ażeby jednak zapewnić ludziom pracy komunikację do miejsca zatrudnienia, M.Z.K.G.G. uruchomi jednocześnie na przeciąg jednego miesiąca, tytułem próby, tramwaj wodny na linii Gdynia Cukroport – Obluże – Oksywie. Tramwaj ten kursować będzie na swojej trasie co 20 minut. Gdyby jednak linia ta nie dała pozytywnych wyników, co zostanie ustalone komisyjnie, przywrócona zostanie wówczas komunikacja autobusowa.

1.06: na linii Gdynia Port – Oksywie kursują tramwaje wodne z częstotliwością co 20 minut.

2.06: 2 bm. odbyła się w MRN w Gdyni konferencja w sprawie projektowanego przerwania komunikacji autobu-sowej Gdynia – Oksywie. Sprawa ta nie mogła dotychczas znaleźć rozwiązania. W konferencji wzięli udział: przew. Woj. Rady Nar., tow. Duda-Dziewierz, przew. MRN Gdyni, tow. Stolarek, prezydent tow. Zakrzewski, przew. i sekretarz RZZ tow. Zborowski i Ślęzak oraz przedstawiciele partii politycznych, wojska i kolei. Dyrekcja MZK wysunęła projekt zlikwidowania linii z powodu jej deficytowości. W bardzo ożywionej dyskusji stwierdzono, że projektowany prom, który utrzymałby komunikację między Oblużem a Oksywiem, nie rozwiązuje zupełnie zagadnienia, a może jedynie odciążyć linię autobusową. Głównym jednak powodem przemawiającym przeciwko przerwaniu komunikacji, jest bardzo duża ilość robotników portowych, stoczniowych pracowników siłowni i stacji pomp oraz dzieci szkolnych i rodzin oficerskich i podoficerskich, których miejsca zamieszkania i pracy są bardzo często zbyt oddalone od promu. Obluże, dzielnica dość opuszczona, zostałaby jeszcze bardziej pokrzywdzona i odcięta od centrum. Pociągnęłoby to za sobą niechęć do mieszkania w tej dzielnicy. Na konferencji omówiono również sprawę nierentowności linii autobusowej Gdynia – Oksywie, na co zdaniem dyskutantów wpłynęły w dużej mierze wraki, jakie były kierowane właśnie na tę linię. Ponadto istnieje konieczność odbudowy pewnych odcinków drugiego wiaduktu, które są zupełnie zniszczone i przyczyniają się do psucia wozów. Wobec jednoli-tego stanowiska wszystkich zebranych, tow. Duda-Dziewierz oświadczył, że Wojew. Rada Narodowa wystąpi niezwłocznie do MZK z postulatem utrzymania linii autobusowej Gdynia – Oksywie w godzinach największego nasilenia, tj. między 5:30 a 8, 13:30 a 16 i 21:30 a 23:00. Niezależnie od tego będą kursowały autobusy w odstępach jednogodzinnych. Wojew. Rada Narodowa, doceniając w pełni konieczność wznowienia świata pracy dojazdu do domu i miejsca zatrudnienia, dołoży wszystkich starań, aby zagadnienie komunikacji Gdynia – Ok-sywie było rozwiązane w sposób, zadowolający wszystkich zainteresowanych.

3.06: 3 bm. zostaje skasowana linia autobusowa „C” na odcinku stacja pomp – Oksywie. Ruch autobusowy na linii „C” na odcinku Gdynia Dworzec – stacja pomp będzie się odbywał w następujących godzinach: 5:30-8:00, 13:00-16:00, 21:30-23:00. Opłata za przejazd pozostaje bez zmian.

5.06: z dniem 5 czerwca br. tramwaje linii Nr 8 będą kursować od ul. Łąkowej do Lotniska we Wrzeszczu na trasie dawnej linii Nr 8 oraz linii Nr 11. Linia będzie podzielona na 2 strefy: od ul. Łąkowej do Placu 1 Maja oraz od Placu 1 Maja do Lotniska. Częstotliwość ruchu co 12 minut. Linia tramwajowa Nr 11 zostaje zniesiona. Z dniem 5 czerwca br. linia tramwajowa Nr 9 będzie przebiegała od Cmentarza na Siankach do Placu 1 Maja. Linia będzie podzielona na 2 strefy: od Cmentarza na Siankach do Trojanu oraz od Trojanu do Placu 1 Maja.

Częstotliwość ruchu co 15 minut. W pogodne dni sezonu letniego (tzn. od 1 czerwca do 30 sierpnia) linię Nr 9 przedłuża się do Plaży na Siankach bez podwyższenia opłaty za przejazd.

18.06: do warsztatów samochodowych MZK GG we Wrzeszczu ściągnięty został ostatnio piętrowy samochód, który dotychczas znajdował się głęboko w lesie w okolicach Śpiewowa. Wydobycie jego stamtąd wymagało dużego nakładu pracy. Obecnie warsztaty przeprowadzają odbudowę karoserii i motoru, który został wyjęty z innego wozu tego typu. Po upływie dwóch tygodni na trasie Gdynia – Gdańsk będą kursowały trzy wozy piętrowe, które ze względu na dużą ilość pomieszczeń znacznie odciążą ruch na tej linii.

19.06: w zajezdni MZK GG przy Al. Wojska Polskiego stoją wozy tramwajowe, a raczej wraki dawnych wozów, które ongiś kursowały ulicami Warszawy. Widoczne są na nich jeszcze nieco zatarte syreny... Warsztaty główne MZK GG podjęły ostatnio budowę 35 motorowych wozów dla Warszawy. Pierwszy z nich został już wykonany na dzień 1 maja i przejechał przez otwarty tego dnia zwodzony most przy Zielonej Bramie. Obecnie warsztaty musiały chwilowo przerwać dalszą odbudowę, bo 110 wozów muszą dostarczyć dla Gdańska, na dzień 1 lipca, czyli na okres największego nasilenia ruchu na Wybrzeżu. Po wykonaniu tego głównego zadania, we wrześniu i w ciągu dalszych miesięcy br. warsztaty będą wypuszczały po 6 wozów. W tej chwili w hali roboczej stoją już dwa szkielety, wykonane z nowego drzewa i konstrukcje stalowe. Uwijają się przy nich niemal sami gdańscy warszawiacy. W załodze warsztatów, wśród 214 robotników, pracuje około 60 warszawiaków. Jeden z nich, brygadier Jerzy Fronczak, rozpoznał w remoncie „swój” wóz nr 274, na którym przejeździł wiele kilometrów. Warszawiakami są również: ob. Żebrowski, Wąsik, Łyczka i Kostrzewski, którzy w tej chwili przygotowują poszczególne części tramwajów i montują je w całość. Z naszych warsztatów – mówi ob. Frączak, który został już patriotą gdańskim – musi wyjść dobra robota, aby nasi koledzy w Warszawie wiedzieli, że Gdańsk pracuje umie pracować. Najwięcej kłopotu sprawia warsztatom odbudowa motorów. Większość wozów ma silniki rozbite, a fabryka w Żychlinie nie może jeszcze podoląć zapotrzebowaniu. Warsztaty MZK przewijają na miejscu serce motoru – wirniki i łątają jak mogą skorupy ich okryć. Poważny problem stanowią również łożyska osiowe, które dotychczas sprowadzane były ze Szwecji. Dostawcy ich zapowiedzieli wypełnienie zamówień dopiero na koniec 1949 r., a tramwaje czekać nie mogą. Warsztaty montują więc na razie łożyska ślizgowe, które całkiem nieźle spełniają swoją rolę. Praca, odbywająca się obecnie w warsztatach MZK GG, ma swoje również symboliczne znaczenie. Uwydatnia ona w pełni, jak cały naród nie szczędzi dziś wysiłku dla odbudowy swojej zniszczonej stolicy. Gdańsk wnosi wkład, przez ofiarność społeczeństwa i wysiłek robotnika.

19.06: Wojewódzki Komitet Przeciwpowodziowy Zawiadama że z dniem 19.6. br. został uruchomiony ruch kołowy na moście pontonowym w Serowie.

1.07: Dyrekcja MZK GG Gdańsk-Gdynia zawiadamia, że z dniem rozpoczęcia ferii szkolnych aż do rozpoczęcia nowego roku szkolnego, tj. od dnia 1 lipca 1948 r. do dnia 31 sierpnia 1948 r. nie są sprzedawane ani honorowane przez konduktorów abonamenty szkolne 50-przejazdowe oraz szkolne bilety miesięczne. W przyszłości abonamenty szkolne 10-przejazdowe będą wydawane i honorowane tylko na podstawie tzw. „Karty podstawowej”, wydawanej przez dyrekcję MZK Gdańsk-Gdynia i poświadczonej przez kierownictwo odnośnego zakładu naukowego.

3.07: w najbliższym czasie PKP podejmie odbudowę zniszczonego w czasie działań wojennych wiaduktu przy stacji Gdynia Osobowa, który znany był pod nazwą „tunelu śmierci”. W ten sposób zostanie zapoczątkowany drugi okres odbudowy kolejnictwa. W pierwszym okresie odbudowano zniszczone obiekty kolejowe środkami prowizorycznymi, jakich wymagała potrzeba szybkiego uruchomienia transportu. Obecnie zastępuje się je obiektami stałymi, co ma niezmiernie duże znaczenie ze względu na sprawność i bezpieczeństwo ruchu. „Tunel śmierci” w Gdyni został zakwalifikowany do obiektów, które muszą być odbudowane w pierwszej kolejności. W związku z tym wyłoniły się trudności, te same zresztą, które towarzyszyły odbudowie dworca gdyńskiego. Nie można było przywrócić wiaduktu do jego pierwotnej postaci, niewystarczającej dla potrzeb przewidywanego ruchu tak kolejowego jak i drogowego. Już przed wojną okazało się, że wiadukt jest zbyt wąski i wadliwie skonstruowany i nie pozwala na rozwiązanie nowych koncepcji rozbudowującej się komunikacji kolejowej i drogowej. Poza tym Regionalny Urząd planowania stworzył nowe pomysły dworca gdyńskiego, z czym wiąże się odmienne rozplanowanie dróg przy dworcu, pociągające za sobą zmianę w niwelacji torów. Umieszczenie otworu mostowego przewiduje się w odległości około 30 m od dotychczasowego w kierunku na Gdańsk, zmieniając zarazem układ ulic Podjazd, Dworcowej i 10 Lutego. Szerokość otworu będzie wynosiła 22 m w stosunku do dotychczasowego 9 m istniejących. Wiadukt otrzyma konstrukcję żelazo-betonową i tunel jego będzie rozdzielony rzędem filarów na dwie jezdnie kołowe po 6 m każda. Chodniki przewidziane dla pieszych będą szerokie na 3,5 m.

Realizacja tego projektu poprawi znacznie ograniczoną dotychczas widoczność i dostosuje całość do architektonicznego wyglądu miasta. Okres trwania przebudowy przewidziano na jeden rok.

15.07: Dyrekcja MZK GG komunikuje, że z dniem 15 bm. znosi powrotne przejazdy bezpłatne w środkach lokomocji MZK GG, honorowane dotychczas przy biletach autobusowych i tramwajowych, ostemplowanych przez kasy teatrów „Wybrzeża”.

15.07: przed kilku dniami Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych rozpoczęło II etap odbudowy spalonego w czasie działań wojennych dworca gdańskiego. Dotychczas użytkowana jego część składająca się z hali głównej i przyległych do niej urządzeń oraz przybudówek, w których mieszczą się mieszkania i biura, została odbudowana w pierwszym etapie robót. Obecnie przystąpiono do odbudowy części północnej, która składa się z poczekalni II i III klasy, poczekalni dla matek podróżujących z dziećmi, biuro dyżurnego ruchu i innych pomieszczeń. Równocześnie będą odbudowane wszystkie przybudówki unikalnej budowli. Całkowite zakończenie robót w stanie surowym nastąpi w ciągu tegorocznego sezonu budowlanego. Dworzec jednakże nie będzie jeszcze oddany do użytku, ponieważ roboty malarskie wymagają pełnego wyschnięcia tynków. W czasie odbudowy elewacja budowli nie zostanie zmieniona i odrestaurowane zostaną wszystkie istniejące dawniej wieżyczki. Zmieniony nieco będzie jedynie dach. Zamiast wysokich i ostrych szczytów, jakie istniały poprzednio zastosowana zostanie płaszczyzna o niewielkim spadzie. Od strony peronów zostanie wyburzona jedna wieżyczka i przybudówka co jest konieczne ze względu na przewidywaną w przyszłości przebudowę torów i poszerzenie obszaru dworca gdańskiego. Ogólny koszt odbudowy dworca wyniesie ok. 10 milionów.

16.07: uznając za słuszne postulaty MRN w Gdyni Dyrekcja MZK GG postanowiła z dniem 16 bm. przywrócić komunikację na całej trasie linii autobusowej Gdynia – Oksywie. Godziny kursowania autobusów tej linii pozostają bez zmiany tj. 5-8, 13-16, 20-23.

22.07: Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne GG przystąpiły do budowy nowej pętli tramwajowej w Oliwie, na placu przy zbiegu ulic Grunwaldzkiej i Armii Radzieckiej. Dotychczasowa pętla przy Alei Sprzymierzonych naprzeciw wejścia do parku, zostanie zlikwidowana a na jej miejscu powstanie skwer.

23.07: Dyrekcja Miejskiego Teatru „Wybrzeże” w Gdyni oraz Kameralnego w Sopocie podaje do wiadomości, iż z dniem 23 bm. zostały przywrócone bezpłatne powrotne przejazdy środkami lokomocji MZK GG dla osób przybywających do teatru. Bilety autobusowe, trolleybusowe jak również tramwajowe stempluje się w kasie teatru podczas pierwszej przerwy.

24.07: zasadniczą rzeczą, od której zależy sprawna komunikacja tramwajowa, jest należyty dopływ prądu elektrycznego. MZK znajduje się w tym dobrym położeniu, że ma własną stację prostowniczą do zasilenia wszystkich linii. Główną ich zaletą jest automatyczne działanie, a zadaniem – prostowanie prądu zmiennego wysokiego napięcia 15 tys. volt na prąd stały o napięciu 600 volt, na którym prądzie pracują tramwaje i trolleybusy. Stacji prostowniczych do obsługi tramwajów MZK posiada 4. Najważniejsza i najlepiej zaopatrzona jest stacja, mieszcząca się w budynku warsztatowym przy Alei Wojska Polskiego we Wrzeszczu. Trudno jest podjąć się fachowego opisu stacji prostowniczej tym nie mniej warto zaznaczyć że praca we wszystkich kabinach stacji: wysokiego napięcia, transformatorów, prostowników i prądu stałego jest bardzo ważna dla ruchu i niezwykle precyzyjna. Najbardziej godne uwagi wydaje się dla laika działanie prostowników, automatycznych wyłączników i zapewniających sprawność ruchu i bezpieczeństwo pasażerów. Warsztaty tramwajowe we Wrzeszczu składają się z kilku działów. Największy jest mechaniczny. Znacznie mniejszy, ale bardzo ważny jest dział elektryczny. Dalej są: kuźnia, spawalnia, odlewna, stolarnia i malarnia. Każdy wóz, który na nocą przybywa do zajezdni jest starannie przeglądany i oczyszczany. Jeżeli stan jego wymaga dłuższej naprawy – natychmiast zostaje skierowany do warsztatów, gdzie w zależności od braków, przechodzi przez odpowiednie działy. W warsztatach mechanicznych odbywa się naprawa podwozi, dorabianie detali nakładanie bandaży na zestawy kołowe i ostateczny montaż całego wozu po remoncie. Tu również montuje się nowe tramwaje, budowane na własne potrzeby i na zamówienia z Warszawy. Orowadzający nas po warsztatach nacz. Zajączkowski i jego zastępca Mirbach wyjaśniają liczne „tajemnice” pracy warsztatowej. Fachowcy tego działu wkładają w pracę dużo zapału. Najwięcej kłopotu sprawia różnorodność wozów. Utrudnia to dobieranie poszczególnych części a zupełnie uniemożliwia poczynienie większych zapasów gdyż możliwości warsztatów są ograniczone a nigdy nie jest wiadome, jakie typy wozów będą wymagały remontu. W związku z tym praca przy każdym wozie jest zindywidualizowana, a przez to znacznie zwolniona. Rozmontowywanie i składanie tramwajów odbywa się na 6 kanałach umożliwiających pracę przy podwoziach. Oddzielanie karoserii i inne ważniejsze manipulacje z całym wozem i cięższymi jego częściami, przeprowadza się przy pomocy wind. Urządzenia te potrzebne są także przy montażu nowych

wozów. Nowe wozy wykonuje się ze starych, nadających się do użytku części i dorobionych w warsztatach. Żeby mieć wyobrażenie ile pracy pochłania wykonanie jednego wagonu, trzeba najpierw zobaczyć wraki sterujące powykęcany kikutami żelastwa, z których robotnik i majster mają wykonać nowy wóz. Część warsztatów, gdzie odbywa się rozmontowywanie wraków, wygląda na prawdziwe pobojuwisko. Przechodząc między obrabiarkami, przy których majstrowie wykańczają precyzyjne detale, natrafiamy na interesujący moment nakładana bandaży na tzw. boscie koło. Szczegóły tej pracy wyjaśnia tokarz Makowiecki. Koło tramwaju składa się z właściwego koła i t. zw. bandażu. Zużyty bandaż, który nie pasuje do szyny lub zdeformowany przez nierównomierne starcie, powoduje wstrząsy w czasie jazdy i musi być wymieniony. Zdjęcie bandażu jest proste. Spawacz po prostu przy pomocy palnika przecina obwód. Bardziej skomplikowane jest nakładanie. Bandaż musi być ściśle dopasowany. O parę milimetrów mniejszy od koła, i dlatego przed nałożeniem powinien być ślinie rozgrzany. Do zadań majstra należy należyte dopasowanie i dostateczne nagrzanie bandażu. Przy nakładaniu używa się specjalnego dźwigu. Tajemnicę hartowania resorów wyjaśnia brygadier kowali, ob. Arendt. Bardzo interesująca jest praca działu elektrycznego. Brygadier Kurek informuje, że przewijanie jednego wirnika do motoru zajmuje średnio 50 godz. pracy, zaznaczając, że muszą być przed tym przygotowane cewki. Tak samo, jak w dziale mechanicznym, tu także daje się we znaki różnorodność motorów i ich części. Pozostałe działy uzupełniają całość warsztatów. Nie można bowiem obejść się bez kuźni, spawalni, stolarni czy też malarni. Wszystkie działy współpracują ze sobą i dążą do jak największego zgrania. Dlatego też praca warsztatów ma charakter zespołowy. 240 ludzi, z których 130 stanowią pracownicy wykwalifikowani, stanowi jedną rodzinę warsztatową. Kiedy zwiedzamy warsztaty – zajezdnia jest prawie pusta. Wszystkie wozy, za wyjątkiem rezerwowych, znajdują się na trasie. Dowiadujemy się, że w ruchu jest obecnie 96 tramwajów, z czego 49 wozów motorowych i 47 przyczepek. Liczba ta jest stała i nie zmienia się bez względu na wypadki wycofania zepsutych, gdyż na ich miejsce wyjeżdżają natychmiast rezerwowe. Dążeniem zakładów jest puszczenie na linię w najbliższym czasie 120 tramwajów. Uzupełnienie to nastąpi na drodze odbudowy starych i budowy nowych wozów.

25.07: aby zapewnić dobrą komunikację na plażę, MZK uruchomiło w niedzielę większą ilość środków lokomocji. Zamiast 101 wozów tramwajowych w dniu tym kursowało 115 wozów. Specjalne autobusy kursowały na Sianki i do Jelitkowa. Na trasie między Gdynią a Gdańskiem jeździło 18 autobusów. Kierownicy działów ruchu i mechanicznego MZK osobiście kontrolowali wszystkie linie.

30.07: przyzwyczailiśmy się wszyscy narzekać na MZK GG, a tymczasem okazuje się, że i ta instytucja zasługuje na uznanie. Ostatnia upalna niedziela, podczas której dziesiątki tysięcy mieszkańców Gdańska, Sopotu i Gdyni oraz niezliczone tłumy turystów z całego kraju korzystając z pięknej, słonecznej pogody udały się nad morze, na plażę, na wycieczki i spacerów podmiejskie – była trudną próbą sprawności komunikacyjnej. Z próby tej – MZK GG wyszły zwycięsko. Już w sobotę wieczorem kierownicy poszczególnych Wydziałów Ruchu pilnie informowali się w Morskim Instytucie Meteorologicznym o przewidywany stan pogody na jutro. W niedzielę od świtu przed zajezdniami MZK GG stali ludzie z zadartymi w górę głowami. Wszystkich interesowało pytanie: będzie deszcz czy pogoda? Ranek zapowiadał się nieszczególnie, było chłodno, pochmurno i dżdżysto. Ale już ok. 8 rozjaśniło się i wspaniałe lipcowe słońce zabłysło na niebie. Ustalenie się pogody postawiło na nogi nie tylko normalną służbę wszystkich trakcyj komunikacyjnych, ale również wszystkie dyspozycyjne rezerwy MZK GG. Oprócz głównej trasy przelotowej Gdańsk – Sopot – Gdynia, należało zwrócić pilną uwagę na linie boczne, wiodące w kierunku morza, przede wszystkim do Jelitkowa i Sianek. Rzucono tam do pomocy przeciążonym tramwajom autokary „Colombine” i „Bajaderę”. Około południa ruch pasażerów doszedł do zenitu. Tysiące ludzi tłoczyło się w tramwajach, autobusach, trolleybusach, wdzierając się siłą do wozów, deptało sobie po nogach, czepiało uchwytów, siedziało na dachach autobusów. Wówczas kierownictwo ruchu zdecydowało się rzucić na trasy zwykle samochody robocze w których zaimprovizowano od ręki drewniane schodki wejściowe i ławki. W zajezdniach nie pozostawiono ani jednego wolnego wozu, a mimo to okazało się w praktyce, że wciąż jeszcze stan naszego taboru komunikacyjnego jest niewystarczający. Dzięki sprawności kierownictwa i obsługi udało się jednak mimo tych zasadniczych mankamentów przewieźć cało i zdrowo kilkadziesiąt tysięcy pasażerów za miasto, na plażę, do dworców kolejowych i z powrotem do pieleszy domowych. Wszystkie plaże zaroily się różnobarwnym tłumem i do późnego wieczora tętniły gwarem i życiem. Najtrudniejszym problemem były linie dowozowe do Sianek i Jelitkowa, dokąd uruchomiono dodatkowo wspomniane już 100-osobowe autokary. Rzecz charakterystyczna, że mimo ogromnego tłoku w tramwajach autobusy chodziły dość luźno wypełnione. Tajemnica polega na tym, że w społeczeństwie naszym wciąż jeszcze pokutuje okupacyjny nawyk jazdy „na gapę” i w zatłoczonym tramwaju łatwiej jest prześlizgnąć się obok konduktora lub przejechać się bezpłatnie na

stopniu, aniżeli w autobusie. Nie obeszło się również bez awantur i spisania wielu protokołów milicyjnych. Leży przed nam kilkadziesiąt raportów kontrolerów MZK GG z ubiegłej niedzieli. Wszystkie świadczą o niedyscyplinowaniu pasażerów, o lekceważeniu przepisów bezpieczeństwa jazdy, o uchylaniu się od uiszczania opłat za bilety. Raporty te mówią same za siebie. Ale na szczęście olbrzymia większość mieszkańców Wybrzeża zachowała poczucie porządku i poszanowanie prawa. Zdarzające się tu i owdzie wybryki spotykają się natychmiast z należyłą odprawą innych pasażerów. Wraz ze stabilizacją wszystkich odcinków życia społecznego, postępuje również stabilizacja na odcinku komunikacyjnym. Miejmy nadzieję, że ostatecznie jej zakończenie nastąpi już w niedługim czasie.

5.08: przed kilku dniami kontrolował osobiście sprawność komunikacji środkami przewozowymi MZK GG wojewoda inż. Zralek, obserwując w godzinach wieczornych wzmożony ruch pasażerski w Sopocie. Wojewoda stwierdził, że wiele wozów wraca zbyt wcześnie do bazy, odbija się to fatalnie na ruchu pasażerskim. Należałoby w soboty i niedziele w godzinach wieczornych pozostawić wozy dłużej na trasie.

10.08: w godzinach popołudniowych na skutek podniesienia Zielonego Mostu koło Bramy Zielonej w Gdańsku komunikacja lądowa na tym odcinku drogi została na kilka godzin wstrzymana. Do podniesionego mostu podpłynął 50 t dźwig Gdańskiego Urzędu Morskiego, który wydobywał z dna rzeki pozostałe po budowie rusztowanie. Rusztowanie składało się z kilkunastu 4 do 5-metrowej długości pali, wbitych w dno rzeki tuż pod mostem. Roboty przy ich usuwaniu prowadziło Państwowe Przedsiębiorstwo Budowlane, które niedawno wykonało budowę mostu.

26.08: w dniu 26 bm. w WRN odbyła się konferencja w sprawie ulg dla młodzieży szkół wyższych, średnich i powszechnych przy przejazdach środkami komunikacyjnymi M.Z.K.G.G. w nowym roku szkolnym 1948-49. W konferencji wzięli udział przedstawiciele Kuratorium Okr. Szk., Okr. Komisji Zw. Zaw. młodzieży akademickiej i Dyrekcji MZK GG. Ustalono, że z dniem 26 bm. zostaje wstrzymana sprzedaż wszelkiego rodzaju biletów szkolnych, zaś z dniem 1 września b.r. wprowadzona będzie sprzedaż wyłącznie szkolnych biletów miesięcznych. Sprzedaż biletów odbywać się będzie na dotychczasowych zasadach. Placówki sprzedaży wydawać będą miesięczne bilety szkolne na zasadzie imiennych i zbiorowych list, przedkładanych przez kierownictwa, dyrekcje, rektoraty lub „Bratnie Pomocę” zainteresowane dla uczelni w terminie, ustalonym w uprzednio wydanym przez Dyrekcję MZK GG obwieszczeniu (planie sprzedaży). W drodze wyjątku, ze względu na rozpoczynający się nowy rok szkolny, miesięczne bilety szkolne na miesiąc wrzesień sprzedawane będą do dnia 10 września b.r.

3.09: Bolesław Bierut – generalnym sekretarzem KC PPR.

5.09: Dyrekcja MZK GG komunikuje, że z dniem 5 września br. zniesione będą wszelkiego rodzaju bezpłatne przejazdy powrotne w środkach komunikacyjnych MZK GG, stosowane dotychczas na zasadzie normalnych biletów, osteplowanych przez kasy teatrów Wybrzeża. Decyzja ta uzgodniona została ostatecznie z Gdańską Woj. Radą Kultury i Sztuki.

5.09: ze względu na dotychczasowy brak pełnych połączeń trolleybusowych, na terenie Gdyni istnieje tzw. taryfa wewnętrzna – miejska, z której mają prawo korzystać pasażerowie autobusów, odchodzących z Dworca Kolejowego do Gdańska. Autobusy te zatrzymują się dla wygody pasażerów na przystankach miejskich na Placu Kaszubskim, przy Zarządzie Miasta oraz przy garażach MZK GG w Gdyni. Opłata za odcinek od Dworca Kolejowego do Placu Kaszubskiego wynosi 10 zł w obu kierunkach, zaś za przejazd z Dworca Kolejowego do Zarządu Miasta i dalej aż do garażów MZK GG w Orłowie (nie do samego Orłowa) – 25 zł w obu kierunkach. Kwestia różnorodnych opłat autobusowych przy przejazdach wewnątrzno-miejskich w Gdyni ma charakter przejściowy i zostanie zlikwidowana z chwilą rozbudowy sieci i powiększenia taboru trolleybusów, co przyczyni się do zwiększenia częstotliwości ruchu na tych odcinkach i pozwoli użytkować autobusy wyłącznie jako środek bezpośredni szybkiej komunikacji pomiędzy trzema miastami Wybrzeża.

7.09: w myśl uprzednich zapowiedzi Biuro Planowania MZK GG przystąpiło do pierwszych prób, zadaniem których jest zbadanie największego natężenia ruchu pasażerskiego w poszczególnych środkach komunikacyjnych. We wtorek dnia 7 bm. w godzinach rannych przystąpiono do próby w tramwajach gdańskich, kursujących na trasie Oliwa – Gdańsk. Każdy z pasażerów przy wejściu do wozu motorowego otrzymywał od funkcjonariuszów MZK GG kartkę kontrolną, którą oddawał przy wysiadaniu. Na każdym przystanku stali specjaliści kontrolerzy z puszkami do których składano kartki. Już pierwsze obliczenia wykazały, że największe natężenie ruchu na tej linii trwa od godz. 6:30 rano do 8:30 oraz od 15 do 17. Ponieważ zajęcia w fabrykach rozpoczynają się o godz. 7 rano, zaś w biurach i szkołach o godz. 8 wynika z tego, że stanowczo zbyt wiele osób zasypia i spóźnia się do swych zajęć. W pracach statystycznych Biura Planowania, funkcjonariuszom MZK GG pomagają studenci

Politechniki Gdańskiej. Mają oni okazję przekonać się, jak trudną i odpowiedzialną pracą jest służba komunikacyjna na naszym terenie. Wielu pasażerów odmawiało wręcz przyjmowania kartek kontrolnych, niektórzy dopatrywali się w tym podstęp, inni nie orientowali się o co chodzi i zamiast kartki wrzucali do puszek pieniądze, przypuszczając że chodzi tu o jakąś zbiórkę dobroczynną. Następne badania natężenia ruchu pasażerów odbędą się w przyszłym tygodniu, we wtorek 14 bm. w trolleybusach kursujących na linii Gdynia – Sopot. Szczegółowe wyniki badań podane zostaną do wiadomości po ukończeniu prób na wszystkich trakcjach komunikacyjnych MZK GG.

9.09: dzięki wysiłkowi młodzieży „Służby Polsce” prace na linii komunikacyjnej Gdańsk – Gdynia, prowadzone obecnie we Wrzeszczu, zostały już wykonane w 60 proc. Znaczny odcinek nowej drogi mógłby już być wkrótce oddany do użytku, gdyby nie budynek Gdańskiego Urzędu Morskiego, który tarasuje przejazd. Na temat tego budynku krążą już wśród ludności różne wersje. Do niedawna jeszcze przypuszczano, że pod budynkiem będzie przechodziła normalna jezdnia, koszt przebicia której przez mury wyniosły 4 mil. zł. Dokładne prace inżynierskie wykazały jednakże, że projekt ten nie jest realny ze względu na wysokie koszty i niebezpieczeństwo stałego zarysowywania się murów od wstrząsu pojazdów mechanicznych. W obawie przed zawaleniem się budynku, należałoby utrzymywać nad nim stały nadzór techniczny. Dalsze momenty, przemawiające przeciwko tunelowi to mało solidna budowa kamienicy, oparta o zaprawę wapienną i utrudnienie przejazdu dla wozów piętrowych. Z tych wszystkich powodów postanowiono obecnie rozpocząć rozbiórkę tego budynku, z równoczesnym wzniesieniem nowego według nowej linii zabudowania Wrzeszcza. Można by przy tym wykorzystać w około 60% materiał budowlany z rozbiórki, co znacznie obniżyłoby koszty nowej budowli. Gdański Urząd Morski popiera ten projekt, obiecując przyjść w toku pracy z pewną pomocą materialną. Koszt realizacji tego projektu wyniosłby ok. 10 mil. zł, które są możliwe do uzyskania w ramach inwestycji przewidzianych w b.r. W ten sposób arteria komunikacyjna Gdańsk – Gdynia będzie mogła w niedalekiej przyszłości być użytkowana na odcinku od ul. Lendziona do ul. Miszewskiego. Na trasie przystąpiono już do dalszych robót, tak w kierunku Oliwy jak i w kierunku Gdańska. W kierunku Gdańska jezdnia będzie przebiegała z tyłu istniejących budowli, przez tereny, przewidziane w dalszej przyszłości na parking samochodowy, omijając znajdujące się na trasie budynki. W kierunku Oliwy rozpoczęto roboty ziemne na tyłach budynków Urzędu Skarbowego i „Społem”. Trasa w dalszym ciągu pobiegnie w prostej linii aż do Alei Wojska Polskiego. W związku z zamierzonymi pracami przygotowywane są obecnie plany szczegółowe węzła komunikacyjnego u zbiegu ulic Kościuszki i Słowackiego, gdzie prowadzone są roboty rozbiórkowe ogrodzenia terenu fabryki „Bałtyk” dla poszerzenia ulicy Grunwaldzkiej. Jeszcze w ciągu br. roboty przygotowawcze zostaną wykonane aż do ul. Miedzianej we Wrzeszczu.

12.09: mieszkańcy Małego Kacka biorą czynny udział w budowie nowej drogi dla swojej dzielnicy. W ciągu ubiegłej niedzieli dwudziestu kilku mieszkańców M. Kacka wykonało ładny odcinek roboty: wykopano i wywieziono 126 wózków ziemi. Ostatnio Zw. Młodzieży Polskiej zadeklarował swój udział w budowie drogi, ofiarując pracę 30 ludzi dziennie, w ciągu całego przyszłego tygodnia. Wobec obywatelskiej postawy ludności M. Kacka i młodzieży można spodziewać się szybkiego ukończenia robót.

15.09: Dyr. Okr. Kolei Państwowych komunikuje: Odbudowa dworca gdyńskiego wchodzi w stadium realizacji. Wstępny plan odbudowy i rozbudowy został zatwierdzony przez Ministerstwo Komunikacji. Szczegółowe opracowanie planu spoczywa w rękach prof. Politechniki Gdańskiej, inż. Tomaszewskiego. Dworzec, według założeń projektu, pozostaje na pierwotnym miejscu, będzie jednakowoż znacznie rozszerzony w kierunku Wejherowa. Przewiduje się znaczną rozbudowę pomieszczeń, a przede wszystkim wygodniejsze dla publiczności rozplanowanie holu, poczekalni, kas biletowych i bagażowych. Na całkowitą przebudowę dworca preliminuje się 130 mil. zł. Ze względu na szczupłość kredytów, przyznawanych przez MK w stosunku rocznym, prace rozłożono na okres około 3 lat. Jeszcze w bieżącym sezonie budowlanym przystąpi się do budowy 10 kas biletowych. Dworzec gdyński po przebudowie – tak od strony Pl. Konstytucji, jak i Czerwonych Kosynierów – będzie odpowiadał wszelkim wymaganiom praktyczności i wygody przy jednocześnie pięknym ujęciu architektonicznym.

23-24.09: Dyrekcja MZK GG zawiadamia, że w związku z przebudową torów przy Al. Sprzymierzonych i ul. Obrońców Westerplatte (stara pętla tramwajowa w Oliwie), ruch na odcinku od Zajezdni Tramwajowej we Wrzeszczu do ul. Armii Radzieckiej w Oliwie w czwartek dnia 23 bm. od godz. 21 do 5 rano w dniu 24 bm. odbywać się będzie tylko jednym torem. W związku z tym wozy dzienne kursować będą przeciętnie co 25 minut, zaś wozy tramwajowe nocne – co godzinę.

30.09: most dla pieszych przy ul. Obrońców Westerplatte w Sopocie, prowadzący przez wąwóz, został do końca tego tygodnia zamknięty z powodu pilnych prac nad naprawą jego górnej części. Dojście do Państwowej Szkoły Sztuk Pięknych obecnie jest możliwe jedynie z ul. Marszałka Stalina.

5.10: równolegle do prowadzonej obecnie budowy nowego mostu w pobliżu kolejowego dworca w Gdyni – PKP zabrały się do remontu drugiego, który łączy ulicę Śląską z Aleją Czołgistów. Most ten uległ w toku działań wojennych częściowym zniszczeniom: zawalił się przyczółek i zrujnowane zostały inne części. W dniu 5 bm. przybyła tu ekipa kolejarzy-specjalistów z Warsztatów Drogowych w Bydgoszczy (Kierownictwo Robót Mostowych Nr 2). Około 20 pracowników ulokowało się w kilku wagonach, ustawionych na moście. Robota powoli nabiera tempa. Na razie brak jeszcze niektórych narzędzi, zwłaszcza młota pneumatycznego. Mimo to roboty zakończone mają być w roku bieżącym.

15.10: w zajezdni trolleybusów MZK GG w Gdyni w obecności przewodniczącego MRN m. Gdyni ob. Stolarka, wiceprezydenta ob. Lazarowicza i przedstawicieli partii politycznych, pracownicy warsztatów trolleybusowych przekazali dyrekcji MZK GG dwa nowe trolleybusy, wykonane przez siebie. Trolleybusy te przerobione zostały ze starych wraków autobusowych typu „Bussing”, odszukanych na Żuławach. Wykonanie tej pracy pochłonęło dwa miesiące wytężonej pracy, 6 500 roboczo-godz. Koszt budowy jednego trolleybusu wyniósł 1.200.000 zł, podczas gdy nowy taki trolleybus zakupiony za granicą musiałby kosztować 10 mil. zł. Nowe wozy kursować będą na linii Sopot – Gdynia i Gdynia – Chylonia. Posiadają one po 27 miejsc siedzących i 40 stojących. Ten wynik pracy świadczy o wielkiej ambicji zespołu pracowników Trakcji Trolleybusów. Zespół ten kierowany jest przez naczelnika Edwarda Imbierowicza, kierownika działu – Macieja Gwiazdę i majstra Frankowskiego Jana.

18.10-18.11: wobec rozpoczęcia robót naprawczych przy moście prowadzącym przez śluzy na Wiśle pod Jazowem na linii wąskotorowej Sztutowo – Gdańsk Wąsk. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych zawiadamia, że od 18 bm. do 18 listopada br. wstrzymany będzie przewóz wszelkich przesyłek drobnicowych i całowagonowych między stacjami Koszwał do Sztutowa. Ruch pasażerski na linii Sztutowo – Gdańsk Wąsk. odbywać się będzie z przesiadaniem podróżnych przez miejsce robót.

23.10: Zjednoczenie Taboru i Sprzętu Kolejowego zamówiło na Stoczni Północnej w Gdańsku 60 wagonów tramwajowych, z których 30 przeznaczonych jest dla Poznania, a 30 dla Łodzi. Wozy te mają być motorowe, ale wobec trudności w otrzymaniu odpowiednich motorów, po ukończeniu będą chwilowo chodziły jako przyczepy. Jednakże w ich konstrukcji uwzględnione będzie miejsce dla wmontowania motoru. Stocznia budować będzie wozy seryjnie. Prace przygotowawcze są już zaawansowane. W tym miesiącu Stocznia przystąpiła do wykonywania półfabrykatów i przygotowania hali montażowej.

29.10: Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia wydawały w bieżącym roku, jako jedyne przedsiębiorstwo w Polsce, specjalne bilety kwartalne po cenach wybitnie ulgowych, pozostających w rażącej dysproporcji do istotnych kosztów własnych. Stały rozrost życia gospodarczego Wybrzeża spowodował niewspółmierne zwiększenie się ilości wydanych biletów specjalnych, co w konsekwencji przekroczyło w znacznej mierze zasięg możliwości MZK GG i przyczyniło do niczym nieuzasadnionego zwiększania się deficytu. W związku z tym, mając na uwadze ciężką sytuację finansowo-gospodarczą przedsiębiorstwa i w związku z tym wydane zalecenia Wojewódzkiej Komisji Lustracyjnej, komisarz dla Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych postanowił skasować z dniem 31 grudnia rb. wszelkie bilety specjalne kwartalne, tak, że z początkiem roku 1949 żadne bilety kwartalne po cenie specjalnej ulgowej wydawane nie będą.

15.11: Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych powiadamia, iż z dniem 15 listopada r. b. uruchomiony został ruch pociągów na linii Sztutowo – Gdańsk Wąskotorowy oraz przyjmowanie przesyłek drobnicowych i całowagonowych.

16.11: Dyrekcja OKP w Gdańsku powiadamia, iż z dniem 16 listopada rb. uruchomiła na odcinku Wejherowo – Reda linii kolejowej Tczew, Gdańsk, Gdynia, Lębork pociągi pasażerskie Nr 45 i 46 w dni robocze według następującego rozkładu jazdy. Pociąg pasażerski Nr 45 Reda odj. 20:30, Wejherowo przyj. 20:47. Pociąg pasażerski Nr 46 Wejherowo odj. 19:07 Reda przyj. 19:23.

20.11: Państwowa Komunikacja Samochodowa, Oddział Gdańsk, otrzymała w ślad za partią wozów ciężarowych marki „Fiat” z dostaw włoskich luksusowe autobusy z przyczepami o łącznej pojemności 104 miejsc do siedzenia. Dalsze przydziały autobusów spodziewane są w miarę nadchodzenia transportów z Włoch. Autobusy te będą kursowały na linii Gdańsk – Gdynia do czasu dotarcia bez przyczep, a po dotarciu z przyczepami, zabierając ściśle ograniczoną ilość pasażerów celem nieprzeciążania wozów. W związku z tym apelujemy do

pasażerów, ażeby przestrzegali obowiązujące przepisy przez ustawianie się na przystankach w kolejce i zachowanie kolejności przy wsiadaniu i zajmowaniu miejsc w autobusie.

20.11: prace przy budowie nowego kolejowego mostu w Gdyni doznały w okresie miesięcy letnich pewnego opóźnienia. Przyczyna była trochę niezwykła, bo brak sił roboczych. Mimo stałego kontaktu z Urzędem Zatrudnienia nie można było zmobilizować odpowiedniej ilości robotników. Dopiero obecnie udało się zgrupować wystarczające siły, bo aż 150 ludzi, którzy zwolnieni zostali jako pracownicy sezonowi z kolei i natychmiast zaangażowani przez Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych, które prowadzi budowę. Prace nad mostem idą teraz w prawdziwie „gdynskim” tempie. Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych uzyskało nadprogramowo wspaniałą, amerykańską betoniarkę, której wydajność wynosi aż 30 metrów sześciennych na godzinę. Zdołano już zabetonować 1 przyczółek, w roku bieżącym zabetonowane mają być wszystkie 3 przyczółki. Prace trwają przez 3 zmiany – w dzień i w nocy przy świetle reflektorów. Ziemia usuwana z wykopów utworzyła już imponujący wiał. Oczywiście, trzeba będzie ją razem z dalszą częścią terenu, usunąć powtórnie, ale to już w toku dalszych prac.

24.11: „My się roboty nie boimy - robota boi się nas!” jest to zawołanie pracowników wydziału mechanicznego MZK GG, którzy przed dwoma tygodniami na i wielkim wiecu w hali montażowej we Wrzeszczu, postanowili wykonać z okazji Kongresu Zjednoczenia Partii Robotniczych kapitalny remont pięciu wozów silnikowych w tramwajach, sześciu autobusów, dwóch trolleybusów w terminie do 8 grudnia oraz wykonać przedterminowo odbudowę 7 wraków tramwajowych i wiele innych prac technicznych. Przybywamy do warsztatów głównych, aby zobaczyć, jak idzie robota. W hali przy długich rzędach precyzyjnych maszyn stoją robotnicy, pochyleni nad robotą. Nad kanałami, wysoko na potężnych dźwigach wiszą wraki potrzaskanych wagonów tramwajowych, przy których uwijają się roje monterów, ślusarzy, spawaczy i malarzy. Dokoła słychać huk miotów, zgrzyt ciętego żelaza, syk acetylenu. Naczelnik wydziału mechanicznego raz po raz zagląda do poszczególnych grup, przypatruje się, sprawdza, doradza jak robić, aby praca szła szybko i dobrze. Naczelnik Zajązkowski jest sam robotciarzem, który rozpoczynał w warsztatach jako ślusarz-mechanik. Nic nie ujdzie jego bystrej uwadze. Jak tam idzie – pytamy – zdążycie w terminie? Naczelnik śmieje się. Co znaczy zdążymy, kiedy nowe wozy już poleciały na trasę! Te, które widzicie, to owe 7 wraków, których odbudowy podjęliśmy się nadprogramowo, motorowce, których wykończenia podjęliśmy się na dzień 8 grudnia, już są w ruchu. Teraz mamy zamiar wykończyć tę drugą partię na dzień Zjednoczenia Partii. Pytamy Lepisza, Wróblewskiego, Wiechetę, Kucharskiego i innych przewodników pracy, czy dadzą radę? Nie ma rzeczy niemożliwych – powiadają. Zrobi się, zobaczycie, na 8 grudnia.

2.12: w czasie posiedzenia MRN w Gdyni radni skarżyli się na złą komunikację miejską, zwłaszcza z Oksywiem, Chylonią i Małym Kackiem. Na Oksywie autobusy chodzą stanowczo za rzadko. W nieco lepszym położeniu jest Chylonia, która tylko w niedzielę odczuwa brak częstych połączeń z Gdynią. Mieszkańcy Małego Kacka żalą się natomiast, że autobusy na linii Gdynia – Gdańsk nie zatrzymują się przy drodze do Małego Kacka, co naraża zamieszkałych w Małym Kacku, a zatrudnionych w gdyńskim porcie robotników na częste spóźnienia do pracy. Na wniosek radnego red. Świącickiego postanowiono zaprosić na następne posiedzenie MRN przedstawiciela MZK GG celem wyjaśnienia tych niedomagań i uzgodnienia ewentualnych zmian komunikacyjnych. Na marginesie dyskusji ob. Stolarek oświadczył, że MZK GG ma otrzymać po 1 stycznia 10 nowych autobusów. Poza tym rozpatruje się projekt wycofania kilku autobusów z linii Gdynia – Gdańsk i przerzucenia ich do komunikacji miejskiej. Przyczyni się to niewątpliwie do usunięcia niektórych bolączek komunikacyjnych.

2.12: jak informuje MZK GG, w ciągu najbliższych dziesięciu dni przy pętli tramwajowej w Sopocie stanie prowizoryczna poczekalnia, na brak której niejednokrotnie uskarżają się pasażerowie, oczekujący na deszczu i mrozie na autobus lub tramwaj w stronę Gdańska czy trolleybus w stronę Gdyni. Stała poczekalnia wzniesiona zostanie dopiero w roku przyszłym.

6.12: zmiana rozkładu jazdy na linii kolejowej Rumia Zagórze – Gdynia Port Oksywie. Poc. Nr 6133: Rumia Zagórze odj. 7:33, Gdynia Rzeźnia odj. 7:47, Gdynia Obłuże odj. 7:58, Gdynia Port Oksywie przyj. 8:04. Poc. Nr 6134: Gdynia Port Oksywie odj. 8:22, Gdynia Obłuże odj. 8:28, Gdynia Rzeźnia odj. 8:38, Rumia Zagórze przyj. 8:52. Poc. Nr 6135: Rumia Zagórze odj. 14:40, Gdynia Rzeźnia odj. 14:54, Gdynia Obłuże odj. 15:04, Gdynia Port Oksywie przyj. 15:10. Poc. Nr 6136: Gdynia Port Oksywie odj. 15:40, Gdynia Obłuże odj. 15:46, Gdynia Rzeźnia odj. 15:56, Rumia Zagórze przyj. 16:10.

13.12: dojazd z Gdańska do Pruszcza był dotychczas źródłem stałej udręki dla automobilistów korzystających z tej drogi. Odcinek drogi państwowej Nr 1 łączącej Gdańsk z Warszawą przestał obecnie niepokoić podróżnych.

W dniu 13 bm. 18 km odcinek drogi na trasie Pruszcz – Zajęczkowo po ukończeniu prac przekazano władzom wojewódzkim. Dojazd do Tczewa jest już wygodny i prosty, jak ukończona właśnie droga.

21.12: dzielnice Gdyni: Oksywie, Obluże, Witomino i inne zamieszkałe całkowicie przez ludność robotniczą, od trzech lat odczuwają trudności komunikacyjne. Dojazd do pracy w śródmieściu lub w porcie stanowi poważne zagadnienie dla robotników i pracowników, jak również dla młodzieży, uczącej się w szkołach w śródmieściu. Kursujące wozy samochodowe Miejskich Zakładów Komunikacyjnych nie mogą rozwiązać zagadnienia, ponieważ jest ich za mało. Na trasie łączącej przedmieścia z centrum miasta i z portem kursuje około 12 wozów ciężarowych, unrowskich, które nie wystarczają dla obsłużenia pasażerów w godzinach rannych, gdy wszyscy udają się do pracy lub w godzinach powrotu do domu. Niestety, poza tym codziennie kilka samochodów schodzi z trasy do warsztatów remontowych. Nawet nowe wozy po kilkudniowej pracy muszą zjawić się w warsztatach i poddać się mniejszemu lub większemu remontowi. Gdyby obliczyć koszty remontów taboru samochodowego i strat wynikłych z opóźnień do pracy w ciągu minionego okresu, okazałyby się one prawdopodobnie znacznie większe, niż ogólny koszt doprowadzenia nawierzchni drogowej do porządku. Gdynia posiada jeszcze niewątpliwie wiele pilnych potrzeb, wymagających poważnych kredytów, nie trzeba zainteresować się również i tym zagadnieniem. Przyszły budżet inwestycyjny powinien uwzględnić sumy na remont dróg, łączących przedmieścia ze śródmieściem i portem. Dopóki nie zostaną uzyskane kredyty na gruntowny remont, należy w większym stopniu, aniżeli dotychczas przeprowadzać konserwację tych dróg. Wydatki przyniosą w efekcie poważniejsze oszczędności w całości gospodarki miejskiej.

22.12: Bolesław Bierut – przewodniczącym (I sekretarzem) PZPR.

23.12: po przerobieniu przez Zjednoczenie Wybrzeża Państwowych Przedsiębiorstw Budowlanych tegorocznych kredytów na budowę nowej jezdni szosy Gdańsk – Gdynia następuje chwilowo przerwa w pracach, a maszyny i narzędzia są przenoszone do magazynu. Prace zostaną wznowione natychmiast po otrzymaniu nowych kredytów, przy sprzyjających warunkach atmosferycznych. Całkowite ukończenie drugiej jezdni przewiduje się na jesieni przyszłego roku. Między innymi w roku przyszłym zostanie przebudowany most na torach kolejowych w Sopocie, tzw. PZ „zakręt śmierci”. W Sopocie nowa jezdnia będzie przebiegać dotychczasową trasą przez ul. Rokossowskiego, która ma być poszerzona. Oddanie do użytku nowej jezdni na trasie Gdańsk – Gdynia nie tylko znacznie przyspieszy przejazd z Gdańska do Gdyni, lecz zmniejszy również ilość wypadków. Według sporządzonej statystyki ruchu na trasie Gdańsk – Gdynia, w latach 1946-1947 notowano dziennie 7 różnych katastrof samochodowych.

24-26.12: 24. bm. wszystkie tramwaje, trolleybusy i autobusy kursują do godziny 18. Dnia 25. bm. – w pierwszy dzień świąt – od godziny 14. Dnia 26. bm. rozkład jazdy jest już normalny. Statki Żeglugi MZK GG: dnia 24. bm. s/s „Janina” kursuje do godz. 18, s/s „Teresa” – do godz. 15, s/s „Danuta” do godz. 12, s/s „Krystyna” do godz. 16 (ostatni kurs z Gdyni). Dnia 25. bm. s/s „Janina” kursuje do godz. 21, reszta statków nie kursuje. Dnia 26. bm. s/s „Krystyna” kursuje od godz. 9, reszta nie kursuje.

31.12: w noc Sylwestrową komunikacja wszystkich środków lokomocji MZK GG utrzymana będzie przez całą noc. Tramwaje na trasach Gdańsk – Sopot, Gdańsk – Nowy Port i Gdańsk – Orunia, kursować będą w odstępach 30-minutowych, na trasie Nowy Port – Libermiana i Siedlice – Sianki co godzinę. Trolleybusy na trasie Gdynia – Sopot i Gdynia – Chylonia, kursować będą co 30 minut, zaś autobusy na trasie Gdańsk – Gdynia co godzinę. Statek Żeglugi Gdańskiej s/s „Janina” kursujący na trasie N. Port – Basen Górniczy czynny będzie przez całą dobę.

LINIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ MZK GG:

TRAMWAJOWE DZIENNE:

2 GDAŃSK OLIWA PL. INWALIDÓW – al. Sprzymierzonych – al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego - Wiadukt Błędnik - Podwałe Grodzkie - Wały Jagiellońskie – TARG WĘGLOWY [do:1948-09-23]

2 GDAŃSK OLIWA PEŁTA – al. Sprzymierzonych – al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego - Wiadukt Błędnik - Podwałe Grodzkie - Wały Jagiellońskie – TARG WĘGLOWY [od:1948-09-24]

3 GDAŃSK TARG 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 - TARG 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 TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Rokossowskiego - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego - al. Sprzymierzonych - Oliwa - al. Grunwaldzka - SOPOT Stalina - REJA
- 8 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Długa - Długi Targ - ZIELONA BRAMA [do:1948-04-30]
GDAŃSK STARA MOTŁAWA - Chmielna - ŁĄKOWA [do:1948-04-30]
- 8 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Długa - Długi Targ - Chmielna - ŁĄKOWA [od:1948-05-01 do:1948-06-04]
- 8 GDAŃSK ŁĄKOWA - Chmielna - Długi Targ - Długa - Targ Węglowy - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Rokossowskiego - Roosevelta - Mickiewicza - pl. Komorowskiego - NIEDZIAŁKOWSKIEGO LOTNISKO [od:1948-06-05]
- 8/9 GDAŃSK STARA MOTŁAWA - Chmielna - Łąkowa - Długie Ogrody - Siennicka - TROJAN [do:1948-04-30]
- 9 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Długa - Długi Targ - Chmielna - Łąkowa - Długie Ogrody - Siennicka - TROJAN [od:1948-05-01 do:1948-06-04]
- 9 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Długa - Długi Targ - Chmielna - Elbląska - Siennicka - Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna - SIANKI ĆMENTARZ /w sezonie letnim do SIANKI PLAŻA/ [od:1948-06-05]
- 10 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Hucisko - Kartuska - SIEDLICE
- 11 GDAŃSK NIEDZIAŁKOWSKIEGO - pl. Komorowskiego - Mickiewicza - Roosevelta - al. Rokossowskiego - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - TARG WĘGLOWY [do:1948-06-04]

TRAMWAJOWE NOCNE:

- GDANSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Rokossowskiego - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego - al. Sprzymierzonych - Oliwa - al. Grunwaldzka - SOPOT Stalina - REJA
- GDANSK BOGUSŁAWSKIEGO - Jedności Robotniczej - ORUNIA (GOŚCINNA)
- GDANSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wały Piastowskie - Jana z Kolna - Marynarki Polskiej - Wolności - Władysława IV - Gronkiewicza - Łowczyńskiego - NOWY PORT - Marynarki Polskiej - Jana z Kolna - Wały Piastowskie - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - TARG WĘGLOWY
- GDANSK LIBERMANA - Mickiewicza - Chrobrego - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Chrobrego - Mickiewicza - LIBERMANA
- GDANSK SIEDLICE - Kartuska - Hucisko - Targ Węglowy - Długa - Długi Targ - Chmielna - Elbląska - Siennicka - Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna - STOGI PLAŻA [od:1948-06-05]

TROLEJBUSOWE DZIENNE:

- 11 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT Stalina - REJA [do:1948-?]
- 12 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Śląska - późn. Czerwonych Kosynierów - Chylońska - pl. Dworcowy - CHYLONIA [do:1948-?]
- 21 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT Stalina - REJA [od:1948-?]
- 22 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Śląska - Czerwonych Kosynierów - Chylońska - pl. Dworcowy - CHYLONIA [od:1948-?]
- (być może zmiana numeracji z 1x na 2x nastąpiła już w 1947 r.)*

TROLEJBUSOWE NOCNE:

- GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT Stalina - REJA [od:1948-xx-xx]
- GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Śląska - Czerwonych Kosynierów - Chylońska - pl. Dworcowy - CHYLONIA [1948-12-31/1949-01-01]

AUTOBUSOWE DZIENNE:

- A GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - (I Armii WP) Starowiejska - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT Stalina - GDAŃSK al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego - Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - pl. 1 Maja - Okopowa - URZĄD WOJEWÓDZKI
- B GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - Podjazd - Czerwonych Kosynierów - Chylońska - Pucka - RZEŹNIA
- C GDYNIA PLAC KASZUBSKI - (I Armii WP) Starowiejska - Dworzec PKP - Okrężna - OKSYWIE (PKP PORT OKSYWIE) [do:1948-06-02]
- C GDYNIA DWORZEC PKP - Okrężna - OBŁUŻE STACJA POMP [od:1948-06-03 do:1948-07-15]
- C GDYNIA DWORZEC PKP - Okrężna - OKSYWIE (PKP PORT OKSYWIE) [od:1948-07-16]
- 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))
- O GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Chrzanowskiego - Polska - Okrężna - DWORZEC PKP
- Z GDAŃSK ZAWIŚLE - Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna - STOGI [do:1948-06-04]