

KOMUNIKACJA – 1949

6.01: Dyrekcja MZK GG podaje do wiadomości, że na podstawie zarządzenia Ministerstwa Komunikacji z dnia 27.12.1948 r. L. dz. 1/3/26117/48 oraz na podstawie porozumienia z PKS z dnia 30.12.1943 r., z dniem 6 stycznia 1949 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.

6.01: dzięki usilnym staraniom władz MZK GG tabor autobusowy Wybrzeża zwiększy się w najbliższym czasie o 10 autobusów. Zakłady Komunikacyjne uzyskały przydział 10 nowych podwozi autobusowych włoskiej fabryki Fiat, tego samego typu jaki obecnie już posiada PKS. Nowe autobusy otrzymają karoserie wykonane na miejscu w Gdańsku – prawdopodobnie w Stoczni Północnej, która specjalnie jest przygotowana do budowy taboru tramwajowego i karoserii autobusowych. Pierwsze podwozia nadeszły już do Gdańska i dalsze spodziewane są w najbliższych dniach. Po wykończeniu podwozi autobusy zastąpią kursujące obecnie przestarzałe i zniszczone wozy, których eksploatacja i konserwacja znacznie przekracza dochody przedsiębiorstwa i ponadto zbyt długo przebywają w warsztatach. W ramach ogólnych podwyżek taryf przewozowych zostaną z dniem dzisiejszym wprowadzone nowe opłaty za przejazdy autobusami. Przy utrzymaniu dotychczasowych zniżek szczególnie zaś jednorazowych przejazdów za okazaniem abonamentu tramwajowego i trolleybusowego z legitymacją związków zawodowych świat pracy nie odczuje ciężaru podwyżek. W nowych stawkach płac przewidziane są wyrównania, którymi można będzie pokryć wydatki na dojazdy poza pracą. Obecnie ceny biletów za jednorazowy przejazd wynoszą: na trasie Gdańsk – Gdynia 120 zł, na przestrzeni jednej strefy Gdańsk – Sopot względnie Sopot – Gdynia 70 zł. Podwyższone z 25 zł na 40 zł zostały również opłaty za przejazd na przestrzeni Urząd Wojewódzki – Koszary Wrzeszcz oraz Gdynia Dworzec – Orłowo.

14.01: gdański oddział PKS otrzymał w dniu 14 bm. 4 wozy z przyczepami marki „Fiat”. Nowe wozy rozpoczną pracę z dniem 17 bm. W ten sposób ilość autobusów powiększyła się do 16. Przybycie nowoczesnych wozów usprawni niewątpliwie komunikację i przyczyni się do zmniejszenia przepelnienia w autobusach na linii Gdańsk – Gdynia.

16.01: od kilku miesięcy biuro elektryfikacji przy DOKP w Gdańsku opracowuje szczegółowy plan elektryfikacji Gdańsko-Gdyńskiego węzła kolejowego i ruchu podmiejskiego na linii od Pruszcza do Wejherowa. Realizacja projektu nabiera już konkretnych form. Ostatnio bawiła w tej sprawie na Wybrzeżu specjalna komisja pod przewodnictwem dyrektora Departamentu 8 Min. Komunikacji – Warzyńskiego, która dokonała lustracji linii. Przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji, DOKP, Urzędu Wojewódzkiego i Dyrekcji Planowania Przestrzennego odbyli przy tym naradę, poświęconą omówieniu konkretnych szczegółów planu. Według projektów Dyrekcji Kolejowej pierwsza faza robót elektryfikacyjnych ma być zakończona w ciągu 2 lat, zapewniając zapoczątkowanie ruchu elektrycznego między Gdańskiem a Gdynią. Komunikacja będzie się na razie odbywała na torach ruchu dalekobieżnego, ale równocześnie przewiduje się rozbudowę całej trasy w ten sposób, aby w przyszłości ruch podmiejski odbywał się osobno, na samodzielnych torach równoległych do linii dalekobieżnej. Zdawałoby się, że największą trudność stanowić będzie zakup taboru. Okazuje się jednak, że PKP dysponuje znaczną ilością zespołów, składających się z wagonów motorowych i przyczep, które z uwagi na odmienne napięcie silników nie mogą być wykorzystane w węźle warszawskim. Wagony motorowe lekkich pociągów podmiejskich, które mają być przekazane na Wybrzeże, przystosowane są do napięcia roboczego 800 volt prądu stałego, podczas gdy normalne napięcie na innych szlakach zelektryfikowanych PKP wynosi 3000 volt. Przeznaczony dla Gdańska tabor elektryczny wymaga jedynie remontu, większe natomiast trudności sprawia dostawa stacji prostowniczej, którą musiano zamówić zagranicą. Od terminu jej dostawy uzależnione jest rozpoczęcie ruchu elektrycznego. Urządzenia elektryczne węzła Gdańskiego zostaną przystosowane do późniejszego połączenia na napięcie jednolite. Jak już wyżej zaznaczyliśmy prace nad elektryfikacją węzła rozpoczną się od odcinka Gdańsk – Gdynia, aby później, w miarę postępu robót adaptacyjnych, objąć odcinki Gdańsk – Pruszcz i Gdynia –

Wejherowo. Komunikacja podmiejska odbywać się będzie ze znacznie większą częstotliwością aniżeli dotychczas. Przewiduje się, że pociągi elektryczne przebiegać będą w odstępach 15 minutowych, a w razie większego nasilenia ruchu w odstępach 7-minutowych. Pociągi elektryczne składać się będą z początku z zespołów 4-względnie 8-wagonowych, wygodnie mieszczących 600, względnie 1.200 pasażerów. Po pełnym usprawnieniu ruchu kursować będą zespoły dwu wagonowe o pojemności 300 osób każdy. W ostatecznej fazie na odcinku Gdańsk – Gdynia kursować będzie 60 par pociągów, na trasie Pruszcz – Gdańsk 35 par, na odcinku Chylonia – Wejherowo 30 par. Z uwagi na znacznie większą szybkość handlową pociągów elektrycznych, lepsze przyspieszenie i sprawniejsze hamowanie przebycie odcinka Gdańsk – Gdynia, pomimo zwiększenia ilości przystanków, trwać będzie zaledwie 28 minut, wobec 43 minut przy trakcji parowej i prawie godziny przy komunikacji autobusowej. Dla wygody pasażerów przewiduje się założenie nowych przystanków, odległych od siebie na odcinku Pruszcz – Gdańsk mniej więcej o 2,2-2,7 km. Między Gdańskiem a Gdynią odległość międzystacyjna wyniesie nawet poniżej 1,5 km. Nowe przystanki urządzone zostaną w pobliżu Politechniki, Lotniska, między Sopotem a Orłowem oraz pod Redłowem – u wylotu ul. Świętojańskiej. Na trasie Gdynia – Chylonia – Wejherowo utrzymane zostaną na razie dotychczasowe stacje i przystanki osobowe, dostosowane do nowych warunków ruchu. Siłę napędową węzeł Gdańsk czerpać będzie z ogólnej sieci elektrycznej Wybrzeża. Na trasie przewiduje się urządzenie 9 podstacji prostowniczych, które bezpośrednio zasilać będą linię trakcyjną. Według zapewnień osób kompetentnych równocześnie z pracami na linii Pruszcz – Wejherowo podjęte zostały roboty zmierzające do elektryfikacji ruchu osobowego między stacją Gdańsk Gł. a Nowym Portem. Realizację planu elektryfikacji węzła Gdańsko-Gdyńskiego ludność pracująca powita niewątpliwie z dużym uznaniem i zadowoleniem. Częstotliwość połączeń, skrócony czas jazdy, zwiększenie liczby przystanków, wszystko to przyczyni się do zaoszczędzenia czasu i sił człowieka pracy, rozładując zarazem przeciążenie istniejącej sieci komunikacyjnej i zapewniając pasażerom wygodę, której dziś brak. Z drugiej strony usprawnienie komunikacji wpłynie również na dalsze organiczne zespolenie trójmiasta Gdańsk – Sopot – Gdynia, wiążąc je jeszcze silniej w jeden wielki kompleks portowo-miejski.

22.01: Państwowa Komunikacja Samochodowa zakupiła zagranicą 700 podwozi marki Leyland, które są karosowane w Państwowych Zakładach Lotniczych. Konstruktorem nadwozia jest inż. Panczakiewicz z Centralnego Biura Technicznego Przemysłu Motoryzacyjnego. Nadwozie jest wykonane z surowców krajowych. Wozy posiadają 46 miejsc dla siedzących i dwa dla obsługi.



25.01: komunikacja autobusowa i trolleybusowa, mimo iż uległa poprawie jest jeszcze niedostateczna. Sytuację poprawi uruchomienie przez MZK nowych tras, które będą łączyły śródmieście z peryferiami, MZK GG zakupiły 10 wozów trolleybusowych, zrobiły zapotrzebowanie na części wymienne do wozów kursujących. Otrzymanych 10 samochodów ciężarowych przygotowuje się do komunikacji pasażerskiej. Wozy te będą kursowały na Oksywie, Witomino, Chylonię. Do 10 przydzielonych autobusów marki Fiat Stocznie Polskie budują karoserie. Po ukończeniu wiaduktu przy dworcu gdyńskim trolleybusy do Chylonii będą kursowały przez Podjazd, co skróci trasę i zmniejszy koszt biletu. Przewidziane jest skierowanie trolleybusów do Dworca Morskiego.

25.01:

TARYFA OPŁAT

za przejazdy środkami komunikacyjnymi MZK GG

TARYFA OPŁAT

ZA PRZEJAZDY ŚRODKAMI KOMUNIKACYJNYMI M. Z. K. G. G.
ustalona przez Mtn. Administracji Publicznej w dniu 22 stycznia 1949 r.
obowiązująca od dnia 1. II. 1949 r.

I. BILETY JEDNORAZOWE NORMALNE:

Za przejazd tramwajem w obszarze 1 strefy 15 zł, 2 stref 30 zł, 3 stref 40 zł
Za przejazd trolejbusem w obszarze 1 strefy 20 zł, 2 stref 35 zł, 3 stref 50 zł
Za przejazd autobusem na terenie m. Gdyni 1 stref. 25 zł, 2 stref. 40 zł, 3 stref. 60 zł

II. BILETY JEDNORAZOWE ULGOWE

Od szeregowych i podoficerów W. P. i Armii Sprzymierzonych, dzieci od lat 1-11 i osób otrzymujących zapotrzebienie emerytalne pobiera się (z wyłączeniem linii autobusowej Gdańsk-Gdynia) opłatę za jednorazowy przejazd w obszarze 1 strefy 5 zł, 2 stref 10 zł, 3 stref 15 zł.

III. BILETY ABONAMENTOWE NA 11 PRZEJAZDÓW 1-STREFOWYCH
Za przejazd tramwajami 21 150.—, trolejbusami 200.— zł, autobusami (z wyłączeniem linii Gdańsk-Gdynia) 21 250.—

IV. BILETY MIESIĘCZNE :

Za przejazdy tramwajami w obszarze 1 strefy 21 1.500.—
Za przejazdy tramwajami w obszarze 2 stref 21 1.800.—
Za przejazdy tramwajami w obszarze 3 stref 21 2.200.—
Na całą trasę tramwajową 21 2.500.—
Za przejazdy trolejbusem w obszarze 1 strefy 21 1.000.—
Za przejazdy trolejbusem w obszarze 2 stref 21 2.400.—
Za przejazdy trolejbusem w obszarze 3 stref 21 3.600.—
Na całą trasę trolejbusową 21 3.500.—
Na całą trasę elektryczną 21 4.500.—
Za przejazdy autobusem w obszarze Gdyni 1 strefowe 21 2.000.—
Za przejazdy autobusem w obszarze Gdyni 2 strefowe 21 2.800.—
Za przejazdy autobusem w obszarze Gdyni 3 strefowe 21 3.200.—
Bilety ulgowe 50% tańsze.

AKADEMICZNE

Dla studentów akademickich (z wyłączeniem linii autob. Gdańsk-Gdynia)
za przejazdy w obszarze 1 traktacji 21 800.—
za przejazdy w obszarze 2 traktacji 21 750.—

V. KARTY 70-PRZEJAZDOWE NA DOWOLNY ŚRODEK KOMUNIKACJI

(z wyłączeniem linii autobusowej Gdańsk-Gdynia)
W obszarze 1 strefy 350 zł, 2 stref 550 zł, 3 stref 750 zł, 4 stref i więcej 900 zł.
Na żądanie przysługuje uprawnionym do nabywania kart 70-przejazdowych, prawo nabywania w ich miejsce kart 60-przejazdowych (bez 10-ciu przejazdów w dowolnych dniach i dowolnych liniach) na 2 lub więcej stref w cenie w obszarze 2 stref 21 470, 3 stref 21 640, 4 stref i więcej 21 770.

VI. UPRAWNIENI DO KORZYSTANIA Z BEZPŁATNYCH PRZEJAZDÓW:

- Postowie na Sejm
- Radni Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Narodowej oraz Miejskich Rad Narodowych Gdańska, Gdyni i Sopotu.
- Umundurowani członkowie Milicji Obywatelskiej, jadący służbowo, najwyżej po 2-ch na jednym pomoście wozu tramwajowego oraz po jednym w wozach autobusowych i trolejbusowych.
- Dzieci w wieku do lat 8-eh.
- Przewodnik odcimnialeni.

VII. OPŁATA KARNA WYNOŚI 200.—

Postanowienie ogólne.

1) Do nabywania kart ulgowych 70-przejazdowych (wzgl. 60-przejazdowych) uprawnieni są:

- pracownicy będący członkami Związków Zawodowych, należących do Gdańskiej Okręgowej Rady Związków Zawodowych;
- wojskowi służby czynnej W. P. i Armii Sprzymierzonych;
- młodzież szkolna uczelni: Gdańska, Gdyni i Sopotu, posiadająca legitymacje szkolne typu ogólnopolskiego;
- osobom, zamieszkałym stale w Gdańsku, Gdyni lub Sopocie;
- inwalidzi wojenni powyżej 45% utraty zdolności zarobkowej zamieszkałi stale na terenie miast Gdańska, Gdyni lub Sopotu.

2) Karty 70-przejazdowe, ulgowe bilety miesięczne i bilety miesięczne akademickie wydawane będą tylko osobom, których miejsce pracy względnie uczelnia znajdują się w odległości nie mniejszej niż 1 km. od miejsca zamieszkania.

3) Karty miesięczne 70-przejazdowe urządzają do:

- 60-ciu przejazdów z miejsca zamieszkania do miejsca pracy lub zakładu naukowego i z powrotem w dniach i na liniach oznaczonych na kartach;
- 10 przejazdów dodatkowych w miesiącu w dowolnym dniu i na dowolnej trasie (z wyłączeniem linii autobusowej Gdańsk-Gdynia);
- bilety akademickie oraz karty 70-przejazdowe nie uprawniają do przejazdów nocnych (z wyjątkiem robotników portowych, zapotrzebowani w składowaniu ze stacją im. „Portowców”).

4) Karty 70-przejazdowe (względnie 60-przejazdowe) sprzedawane są na zbiorowe zapotrzebowania odnośnych zakładów pracy, kierownictwa szkół i uczelni wyższych oraz dowodów jednostek.

5) Osoby posiadające zapotrzebienie emerytalne mają prawo korzystać z biletów ulgowych tylko na podstawie specjalnych legitymacji, wydawanych przez M. Z. K. G. G. po przedłożeniu odpowiednich dowodów.

6) Pełny tekst taryfy opłat zostaje jednocześnie opublikowany we wszystkich środkach lokomocji M. Z. K. G. G.

7) M. Z. K. G. G. zarządzeniem Mtn. Administracji Publicznej nie są uprawnione do rozszerzania taryfy zniżkowej, w związku z czym z dniem 1 lutego przestają obowiązywać dotychczas stosowane ulgi przy przejazdach linia autobusowa Gdańsk-Gdynia, z wyjątkiem przejazdów szeregowych i podoficerów W. P., Armii Sprzymierzonych oraz inwalidów wojennych.

Terminy surrady za względu technicznych przesługuje się w bieżącym miesiącu jak następuje:

Institute, które winny wykupić bilety w dniach 25, 27, 28, 29 bieżącego miesiąca wykupią w dniach 29 bm. (niedziela), 31 bm. oraz 1. II. br. w dogodnie zorganizowanych punktach sprzedaży przy dotychczasowych placówkach.

1.02: wprowadza się do ogłoszonej w dniu 25.1.1949 r. taryfy opłat za przejazdy środkami komunikacyjnymi MZK GG następujące zmiany: kasuje się 70-przejazdowe karty pracownicze, w ich miejsce wprowadza się następujące 60-przejazdowe karty dla dorosłych oraz młodzieży szkół podstawowych i średnich: 1 strefa 300 zł, 2 strefy 420 zł, 3 strefy 540 zł, 4 strefy 660 zł, 5 stref i więcej 780 zł.

18.02: odbyło się pięćdziesiąte z kolei posiedzenie plenarne Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni, na którym przewodniczący złożył sprawozdanie z rocznej działalności MRN. Na posiedzeniu MRN odbyło się pożegnanie ustępującego przewodniczącego ob. Piotra Stolarka. Włodzimierz Zborowski nowym przewodniczącym MRN.

21.02: specjalna polityka posiadaczy wejherowskich gruntów spowodowała, że Wejherowo ma dzisiaj co najmniej dziwaczne granice miejskie. Miasto leży właściwie pośrodku wsi Nanice-Śmiechowo. Tak zwany Zamek, w którym mieści się obecnie Szkoła Średnia Przemysłu Drzewnego, leżący w odległości dwustu metrów od rynku, należy terytorialnie do gminy wiejskiej, a stadion sportowy położony w odległości ok. 2 kilometrów od rynku w prostej niemal linii za zamkiem, znajduje się w granicach miasta. Nowo budująca się dla miejskiej

dzielnicy szkoła stoi na terenie wsi. Podobnych dziwołagów jest w Wejherowie sporo. Toteż Zarząd Miejski zabiega już od dłuższego czasu o uregulowanie granic miasta, co pozwoli na wydatne usprawnienie gospodarki miejskiej. Przyczyni się do tego w znacznej mierze rewizja w parcelach gruntów nanickich, która przeprowadzona w pierwszym okresie trochę chaotycznie, zupełnie nie uwzględniała interesów miasta. Pozyskanie części gruntów nanickich pozwoli na rozbudowę przedsiębiorstw miejskich, na planowe przeprowadzenie ulic i ożywi w znacznym stopniu mieszkaniowy ruch budowlany. Posiadacze działek siłą rzeczy wstrzymali się dotychczas ze wznoszeniem trwałych budowli, nie wiedząc jaki jest plan rozbudowy miasta, a miasto nie mogło gospodarować na nieswoim terenie.

01.03: wydłużono czas kursowania linii C do Oksywia Port Oksywie, z dworca kolejowego autobusy odjadą o 23:05,20,35, w przypadku niedyspozycji wozów zrealizowany zostanie tylko kurs o 23:35. (P)

1.03: Dyrekcja OKP w Gdańsku zawiadamia, że ze względu na małą frekwencję podróży kasuje się w niedziele i dni świąteczne następujące pociągi pasażerskie: Poc. Nr 6131 6136 na odcinku Gdynia – Rumia Zagórze – Oksywie i poc. Nr 6134 6133 i 6134 6135 na odcinku Rumia Zagórze – Oksywie.

8.03: mieszkańcy Wybrzeża znają nie od dziś jedyną kobietę-motorniczego, pracującą w tramwajach gdańskich, Jadwigę Hebel. Uważne, pełne skupienia spojrzenie, pewna ręka, jaką prowadzi wóz tramwajowy i pełne godności zachowanie się dzielnej kobiety potrafiły przełamać nieufność gdańszczan, dawniej omijających wóz, prowadzony przez kobietę. Dziś z całym zaufaniem jadą tramwajem, który prowadzi Jadwiga Hebel, gdyż przekonali się, że potrafi robić to lepiej, niż niejeden mężczyzna. Udaje nam się zamienić kilka słów z ob. Hebel, która właśnie ma objąć służbę, wyruszając z zajezdni tramwajowej MZK GG na trasę gdańską. Jak dawno pracuje pani na tym stanowisku? – pytamy sympatyczną, zażywną Kaszubkę, która dość nieufnie przyjmuje dziennikarkę. Pracuję od marca 1946 r. jako motorowa na tramwajach gdańskich – mówi powściągliwie. Przedtem pracowałam 5 lat jako konduktorka, no i przy okazji nauczyłam się prowadzić wóz. Twarz motorowej zdradza iście męską energię. Wyczuwam jednak w dalszym ciągu rezerwę wobec przedstawicielki prasy. Pani jest wdową, jak słyszałam – podtrzymuję przerwana na chwilę rozmowę. Czy dobrze pracuje się w tramwajach? Nie wytrzymała. Uśmiech rozjaśnił jej twarz: Dobrze, bardzo dobrze, tylko od śmierci męża czuję się samotnie. Dawniej, jako konduktorka wolno mi było rozmawiać z pasażerami. Często ktoś pogadał, ktoś się pośmiał. A teraz nie wolno. Z motorniczym rozmówka wzbroniona. Początkowa rezerwa znikła bez śladu. Rozmawiamy szczerze o codziennym dniu dzielnej pracownicy. Dowiaduję się, że wróciła niedawno z kuracji w Łądku-Zdroju, kąpiele znakomicie jej pomogły na gościec. Choć pracuje już trzy lata jako motorowa, nie miała żadnego wypadku. Zarabia przyzwoicie, dzięki czemu jej dom w Oliwie prezentuje się nie najgorzej. Na pożegnanie życzę jej dalszych sukcesów w pracy. Niech pani mnie tylko za bardzo nie wychwala w gazecie – śmieje się ob. Hebel, znikając z pośpiechem za drzwiami biura, bo wóz tramwajowy czeka na motorową (ob. Hebel słynie z punktualności). MZK GG, realizując hasła naszej rzeczywistości, chętnie angażuje kobiety na odpowiedzialne stanowiska, dotychczas będące wyłączną domeną mężczyzn. Dowodem tego jest choćby Maria Perlicka, pierwszy kontroler autobusowy w Polsce oraz 250 kobiet, pełniących ciężką i odpowiedzialną służbę kontrolerek wozów MZK GG. Dziś, w dniu Międzynarodowego Święta Kobiet, przodownice pracy otrzymają premie pieniężne w wysokości 5000 zł każda, zaś 50 pracownic otrzyma zaszczytne dyplomy uznania.

17.03: w dniu 17 marca br. MRN w Tczewie zatwierdziła uchwały kolegium Zarządu Miejskiego w sprawie wydzielenia miasta i utworzenia Starostwa Grodzkiego. Tczew dawno już przekroczył liczbę 25.000 mieszkańców, wymaganą przez ustawę do wydzielenia miasta spod nadzoru Powiatowego Związku Samorządowego i starosty powiatowego. W związku z wydzieleniem miasta będą rozszerzone też jego granice dotychczasowe przez przyłączenie gromad wiejskich – Suchostrzygi i Bałdowa.

18.03: w wykonaniu polsko-brytyjskiej umowy handlowej w ciągu ostatnich dni do Gdyni nadeszło 29 podwozi autobusowych marki Leyland, które zgodnie z decyzją Ministerstwa Komunikacji „Motozbyt” przekazał Państwowej Komunikacji Samochodowej. Podwozia te zostały na razie zagarażowane w zajezdni gdańskiej bazy PKS, skąd będą odebrane do wytwórni karoserii, aby w sezonie letnim powrócić na linię, obsługiwane dotychczas przez przestarzałe i nienadające się już do dalszej eksploatacji autobusy. Podwozia Leylandów zostały wykonane przez fabrykę zgodnie z wymogami polskiego ustawodawstwa drogowego i miejsce dla kierowcy posiadają z lewej strony.

25.03: w dniu 25 bm. w obecności wojewody inż. Zrałka odbyła się druga narada oszczędnościowa, w której wzięli udział robotnicy, majstrowie i technicy MZK GG. Przewodniczył zebraniu ob. Zieliński, sekretarz komitetu zakładowego PZPR przy MZK GG. Po zagajeniu zabrał głos wojewoda inżynier Zrałek, który w dłuższym

referacie przedstawił zebranych zagadnienie planu produkcyjnego i akcji oszczędnościowej w związkach samorządowych. Mówca wskazał drogi, jakimi należy kroczyć, aby w możliwie najkrótszym czasie i jak najoszczędniej zwiększyć produkcję i częstotliwość środków komunikacyjnych MZK GG. Najlepiej zorganizowana akcja oszczędnościowa – mówił wojewoda Zralek – nie da spodziewanych wyników, o ile nie zostanie należycie zrozumiana, oceniona i zrealizowana przez masy pracujące, przez całe społeczeństwo. Chodzimy po złocie, tylko nie umiemy go podnieść. Wy musicie być oczami w tym zakładzie pracy i zwracać uwagę na wszelkie przejawy marnotrawstwa. Następnie dyr. MZK GG ob. Czachorowski omówił plan oszczędnościowy zakładów. Plan jest wynikiem wielu narad pracowników poszczególnych działów na których przedyskutowane były możliwości oszczędzenia wydatków w roku bieżącym. Z przedłożonego planu wynika, że MZK GG zamierza zaoszczędzić przy zakupach materiałowych 27.500.000 zł, tj. 10 procent sumy zakupów rocznych. Przez wprowadzenie ulepszeń technicznych i podniesienie wydajności pracy, przewiduje się zaoszczędzenie dalszych 22.000.000 zł, a eliminacja przerw, opóźnień do pracy itp. da około 10.000.000. zł. Z zaoszczędzonych około 300.000 roboczogodzin będzie można dodatkowo wykonać 30 głównych i kilkadziesiąt mniejszych remontów taboru, co pozwoli na pełne wykonanie planu przewozu pasażerów. Przy wykonaniu planu częstotliwość ruchu na wszystkich liniach komunikacyjnych zwiększy się o 33 procent. Ogółem MZK GG planują zaoszczędzenie w bieżącym roku 75 milionów złotych, która to kwota zostanie użyta na rozbudowę przedsiębiorstw oraz szybszą, lepszą i sprawniejszą obsługę linii komunikacyjnych Wybrzeża. W dyskusji nad referatem zabierali głos liczni pracownicy. Dyskusja wykazała, że pomysły pracowników mogą dać milionowe oszczędności, usprawniając jednocześnie pracę.

26.03: pracownicy traktacji samochodowej Miejskich Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk-Gdynia, pragnąc uczcić zbliżające się Święto Robotnicze, zobowiązali się odremontować do dnia 1 maja br. nowy wóz autobusowy typu „Bajadera”. Samochód ten, który otrzyma nazwę „Syrena” będzie mógł zabierać po 110 pasażerów naraz. Na jego remont pracownicy traktacji samochodowej przeznaczili 4255 godzin ponad plan.

26.03: w bieżącym miesiącu został poddany gruntownej naprawie most łączący centrum Gdańska z ul. Gen. Świerczewskiego. Przed trzema laty most ten został wykonany nad przebiegającymi pod nim torami przewoźniczo, jednak o mocnej konstrukcji z bali drewnianych. Ponieważ przewidywana odbudowa mostu o konstrukcji żelaznej, ze względów technicznych, nie może być przeprowadzona w najbliższym czasie, Zarząd Miasta postanowił celem zabezpieczenia bali drewnianych przed wpływami atmosferycznymi, obić je blachą cynkową. Przykrycie takie, jak twierdzą fachowcy, skutecznie zakonserwuje części drewniane na setki lat. Ponieważ podstawy mostu są silne, można obecnie czekać aż huty nasze zmontują nową konstrukcję żelazną. Zabezpieczenie mostu kosztowało tylko 50 tys. zł.

10.04: w niedzielę, 10 bm., z jadącego w stronę Gdańska autobusu MZK wypadł na zakręcie w okolicach wiaduktu kolejowego w Sopocie kompletnie pijany marynarz szwedzki. Autobus niezwłocznie zatrzymano, ażeby udzielić ofierze wypadku pierwszej pomocy. Jak się jednak okazało, pijany marynarz nie odniósł szczęśliwie żadnych poważniejszych obrażeń. Zaopiekował się nim przechodzący przypadkowo ulicą Stalina posterunkowy sopockiego Komisariatu MO, który zaprowadził pijaka do Komisariatu, zatrzymując go tam aż do wytrzeźwienia.

11.04: na apel górników huty „Kościeszko” załoga MZK GG na ogólnym zebraniu w dniu 11 bm. zobowiązała się wykonać wiele prac w terminie do dnia 1 maja. Robotnicy warsztatów Głównych we Wrzeszczu oddadzą do użytku 17 jednostek tramwajowych. Załoga zajezdni we Wrzeszczu odbuduje dwa wagony – przyczepę ze spalonych wraków, załoga jezdni na ul. Łąkowej wyremontuje 1 wagon – przyczepę, a załoga zajezdni Nowy Port – wagon silnikowy. Robotnicy warsztatów samochodowych odbudują autobus z silnikiem, typu Colombina, który otrzyma nazwę „Syrena”. Uzyskane zostaną przy tym oszczędności w wysokości 6 milionów zł. W związku z trudnościami otrzymania trolleybusowych części zamiennych, które w najlepszym wypadku mogą być sprowadzone z zagranicy za pół roku, załoga trolleybusów postanowiła we własnym zakresie zbudować zastępcze dyferencjały, przyspieszając tym samym wyjście z warsztatów 5 wozów trolleybusowych o pół roku. Pozwoli to uzyskać 22,5 miliona złotych dochodu w ciągu rb. Oprócz tego, załoga wykończy przedterminowo naprawę 2 wozów oddając je do eksploatacji na dzień 1 maja. Jednocześnie robotnicy warsztatów autobusowych uruchomią na dzień 1 maja nową linię autobusową, łączącą śródmieście z Małym Kackiem.

12.04: we wtorek 12 bm. w świetlicy MZK GG przy warsztatach głównych we Wrzeszczu-Oliwie odbyła się masówka pracowników MZK GG, w obecności wojewody inż. Zralca, przedstawicieli dyrekcji i delegatów koła partyjnego PZPR. Do przepelnionej sali przemówił wojewoda Zralek, witany hucznyimi oklaskami. Wojewoda w krótkich słowach nakreślił walkę proletariatu światowego o pokój, scharakteryzował nikczemne metody podżegaczy wojennych, usiłujących wywołać nową pożogę wojenną w imię własnych interesów kapitalistycznych. „Siły

pokoju rosna w całym świecie. Każdy uświadomiony robotnik jest żołnierzem tej wielkiej armii walczącej o pokój”. Następnie mówca przeszedł do spraw krajowych: systemu oszczędnościowego, współzawodnictwa pracy, a wreszcie zbliżającego się Święta klasy robotniczej i związanych z nim przygotowań. Naszą polityką jest praca – mówił wojewoda. Robotnicy MZK GG, którzy pierwsi na Wybrzeżu przystąpili do współzawodnictwa pracy, dając przykład innym instytucjom, dziś również stają przed społeczeństwem z wielkim planem w dziedzinie oszczędności. Według planu oszczędnościowego, zaprojektowanego przez dyrekcję MZK GG i uzupełnionego przez kontrplan pracowników MZK GG zaoszczędzić mają w roku bieżącym 70 milionów złotych. Jest to kwota olbrzymia. Jest to wspaniały dar załogi MZK GG, ofiarowany społeczeństwu i państwu. Za zaoszczędzone pieniądze nie będziemy budować fabryk zbrojeniowych, nie będziemy produkować bomb atomowych, nie będziemy przygotowywać nowej wojny. Za te pieniądze będziemy budować nowe domy mieszkalne, traktory, kupować krowy, masło dla naszych dzieci. Tegoroczne Święto 1-Majowe będzie wspaniałym przeglądem naszego dorobku, naszej organizacji pracy. Przychodzimy do niego z wieloma ważnymi załatwionymi już problemami. Przychodzimy z nową, podstawową siatką płac pracowniczych, ze zniesieniem kart żywnościowych, z nowym wielkim planem zagospodarowania ugorów, a wreszcie z daleko dystansowym systemem oszczędności. Przychodzimy z Czynem 1-Majowym. Co przyniesie społeczeństwu Czyn 1-Majowy robotników załogi MZK GG? Według złożonych deklaracji i dotychczasowych meldunków będzie to czyn wspaniały wielomilionowej wartości. Będzie to nowa linia autobusowa, łącząca robotnicze przedmieście Mały Kack ze śródmieściem Gdyni. Będzie to dalsze usprawnienie komunikacji na trasie Gdańsk – Gdynia I na wszystkich liniach wewnętrznych. Trakcja tramwajowa przygotowuje na dzień 1 Maja nowe wozy motorowe, wydział autobusów kończy budowę wielkiego autokaru „Syrena”, odbudowanego ze spalonego wraku wg. własnych konstrukcji sporządzonych nie przez techników i inżynierów, lecz wyłącznie przez doświadczonych majstrów i robotników, wydział elektryczny przyrzeka wyreperowanie wielu kilometrów sieci, uruchomienie zegarów na trasie Gdańsk – Gdynia, wszystkie inne trakcje i wydziały zadeklarowały szereg poważnych inwestycji wymagających wielkiego wysiłku i nakładu pracy. Dlaczego się tak dzieje? Dlaczego robotnicy MZK GG i innych zakładów na Wybrzeżu tak entuzjastycznie podjęli hasło Czynu Majowego? Dlatego, że klasa robotnicza rozumie, że jest współwłaścicielem i gospodarzem własnego kraju, własnego zakładu pracy. Rozumie, że współzawodnictwo pracy, Czyn Majowy, system oszczędności to dalsze ważne elementy w odbudowie kraju, w walce o pokój światowy. Po przemówieniu wojewody Zrałka zabierali kolejno głos przedstawiciele wszystkich trakcji i wydziałów, składając meldunki z dotychczasowych osiągnięć. Każda nowa deklaracja przyjmowana była burzą oklasków. Na zakończenie wojewoda po raz drugi wszedł na trybunę i rzucił 3 pytania: Załoga MZK GG, czy słyszeliście zobowiązania swych delegatów przez usta których postanowiliście wykonać te prace w ramach Czynu Majowego? Załoga MZK GG czy dotrzymacie danego słowa i wypełnicie zobowiązania? Załoga MZK GG czy spróbujecie na dzień 1 Maja przekroczyć przyrzeczone zobowiązania? Odpowiedzią było powstanie z miejsc i chóralne odśpiewanie „Międzynarodówki”. Pracownicy MZK GG z pewnością wykonają swój Czyn 1-Majowy.

13.04: w sobotę w godzinach wieczornych przy ul. Wielkopolskiej w Orłowie wydarzyła się katastrofa autobusowa. Autobus MZK GG jadący w kierunku Sopotu zderzył się ze stojącym na przystanku trolleybusem. W wyniku zderzenia jedna osoba została ranna. Rannego Bogdana Sadowskiego, zam. w Sopocie, ul. Jarosława Dąbrowskiego 7, karetka pogotowia przewiozła do Szpitala Miejskiego w Gdyni.

16.04: MZK GG zawiadamiają, że w okresie Świąt Wielkiejnocy środki lokomocji będą kursowały następująco: Tramwaje, trolleybusy i autobusy: W dniu 16.4. (Wielka Sobota) komunikacja normalna będzie utrzymana do godziny 19. W dniu 17.4. (pierwszy dzień Świąt) do godz. 13 wozy nie kursują. Normalna komunikacja będzie wznowiona o godzinie 13. W dniu 18.4. (drugi dzień Świąt) komunikacja będzie utrzymana normalnie przez cały dzień. Statki Gdynia – Oksywie: W dniu 16.4. komunikacja będzie utrzymana do godziny 17 (ostatni statek z Gdyni odejdzie o godzinie 16). W dniu 17.4. statek nie kursuje. Nowy Port – Wisłoujście: Statek „Janina” kursuje przez całe święta. Gdańsk Nowy Port – Kapitanat Portu: W dniu 16.4. statki będą kursować do godziny 18. W dniu 17.4. statki nie kursują. Gdańsk – Sobieszewo: W dniu 16.4. statek kursuje normalnie. W dniu 17.4. statek nie kursuje. W dniu 18.4 (Drugi dzień Świąt) statki kursują normalnie.

23.04: w sobotę dnia 23 bm. o godzinie 12 w południe pracownicy Warsztatów Mechanicznych Trakcji Tramwajowej MZK GG zameldowali Dyrekcji o wykończeniu prac zgłoszonych, jako Czyn 1-Majowy. W dniu tym przedterminowo ukończono całkowicie remont 17 wagonów tramwajowych, w tym 12 wozów motorowych, odbudowanych całkowicie ze starych wraków. Pracownicy Warsztatów Mechanicznych MZK GG zobowiązali się

ponadto wyremontować na dzień 1 Maja dodatkowo 5 dalszych wagonów, które w dniu Święta Pracy wyruszą do służby.

24.04: w związku z biegiem ulicznym o puchar przechodni „Głosu Wybrzeża” zostanie wstrzymany ruch tramwajowy na odcinku od ul. Roosevelta do pl. 1 Maja. Wozy będą kursować odcinkami następująco: linii 2 na odcinku Oliwa – ul. Barlickiego, linii 3 Nowy Port – Wały Piastowskie, linii 4 normalnie, linii 5 normalnie, linii 6 Orunia – Biskupia Góra, linii 7 Sopot – ul. Barlickiego, linii 8 Lotnisko – Polonia i Łąkowa – Targ Węglowy, linii 9 Sianki – Targ Węglowy, linii 10 Siedlice – Most. Podczas biegu juniorów wozy linii 2, 7 i 8 będą dochodziły do Bramy Oliwskiej, a tylko podczas biegu seniorów linia 2 i 7 będzie kursowała do ul. Barlickiego, skąd wozy 2 będą kursowały ruchem wahadłowym do Polonii. Ze względu na szybkie manewrowanie wozami (skracanie i wydłużanie trasy) wozy linii 2, 3, 7, 8 i 9 będą kursowały w pojedynczych składach. Dla szybkiego rozwiezienia publiczności część wozów przyczepnych dla linii 7 i 8 zostanie odstawiona na żeberko na targu Węglowym. Komunikacja autobusowa będzie utrzymana w miarę możliwości normalnie.

01.05: nowa linia autobusowa K: Dworzec PKP – Mały Kack, kursuje od 5:30 (z Małego Kacka) do 22:40 (z Dworca PKP); 5:30-8, 15-18 co 30 min, w pozostałych godzinach co 40 min. (P)

01.05: Sopot: przenosi się przystanek komunikacji miejskiej z pętli trolejbusowej na skrzyżowanie ulic: 3 Maja i Stalina. (P)

11.05: ciekawe jest zestawienie obrazujące rozwój MZG GG na przestrzeni od 1946 r. do chwili obecnej. Pamiętamy zapewne pierwszy rok po wojnie kiedy to wozy kursowały rzadko i nieregularnie, wiele linii nie było jeszcze uruchomionych, a chcąc dostać się z jednej dzielnicy do drugiej, trzeba było kilkakrotnie przesiadać się. Inne dzielnice nie posiadały w ogóle połączeń tramwajowych. Od tego czasu zmieniło się wiele. Coraz mniej spotyka się również narzekania na pracę naszych tramwajarzy. Jak rozwijały się nasze MZK GG najlepiej ilustrują cyfry. Długość linii tramwajowych wynosi obecnie 174,7 km. W 1946 roku przewieziono 28 milionów pasażerów, w roku następnym tabor tramwajowy przewiózł 45,2 miliona osób, w 1948 r. 65,7 miliona. Jak duża jest to ilość możemy sobie uzmysłwić, biorąc pod uwagę, że ludność Polski wynosi 25 milionów mieszkańców. MZK GG przewiozły więc w 1948 r. 2,6 razy więcej osób aniżeli liczy ludność kraju. Tabor MZK GG przebył przez trzy omawiane lata ogromną ilość kilometrów. W 1946 roku wozy przebyły 5,4 miliona km, w 1947 roku – 8,2 mil. km i w 1948 roku 10,8 mil. km. Na przestrzeni więc dwóch lat zwiększono ilość przebytych kilometrów 100 proc. Wynik ten równa się 270 okrążeniom kuli ziemskiej. Wzrosła także ilość wozów w ruchu. Przeciętnie w 1946 roku było w ruchu 25 wozów. W następnym roku – 67, a w końcu 1948 r. ilość wozów wzrosła do 102. W dniu 1 maja br. pracownicy MZK GG z dumą, meldowali o 125 wozach, kursujących na terenie miasta.

12.05: w ramach tegorocznych inwestycji komunikacyjnych, Dyrekcja MZK GG zakończyła przygotowania do budowy nowej, wielkiej linii trolleybusowej w Gdyni. Zarówno materiały techniczne, jak i kredyty inwestycyjne, przeznaczone na ten cel, są już do dyspozycji MZK GG. Wkrótce rozpocznie się budowa słupów i sieci elektrycznej. Trasa nowej linii bieć będzie od Placu Kaszubskiego, ulicą Świętojańską do Skweru Kościuszki, następnie ulicą 10 Lutego do Dworca Kolejowego, dalej ulicą Okrężną, 1 Wiaduktu, a następnie ulicą Polską, wzdłuż portu, do Dworca Morskiego, będzie to jedna z najdłuższych linii trolleybusowych na Wybrzeżu. Nowa linia obsługiwać będzie tysięczne rzesze robotników stoczniowych i portowych, którzy dotychczas niejednokrotnie musieli wędrować wiele kilometrów do miejsca pracy. Jednocześnie połączy ona ściślej szereg instytucji portowych znajdujących się w śródmieściu z licznymi placówkami znajdującymi się na terenie portu. Budowa nowej linii rozpocznie się już w bieżącym miesiącu.

13.05: MZK GG otrzymały 10 podwozi autobusowych typu „Fiat”, których karosowania podjęła się Stocznia Gdańska. Według zapewnień Stoczni pierwszy wóz zostanie oddany do eksploatacji w dniu 10 czerwca br. Karosowanie reszty zakończone zostanie jeszcze w bieżącym sezonie letnim. Nowe autobusy, które podobne są do kursujących już wozów PKS, posiadać będą 60 miejsc siedzących. Równocześnie spodziewane jest wkrótce nadejście z Francji 8 trolleybusów, które zasilą linię Chylonii, Gdyni i Sopotu. Część z nich przejdzie na nowo funkcjonującą linię Plac Kaszubski – Dworzec Morski w Gdyni. Tym samym liczba kursujących obecnie trolleybusów zwiększy się z 18 na 21.

15.05: dyrekcja MZK GG poczyniła starania o przydział 10 autobusów francuskich marki „Chausson”, które sprowadza obecnie Ministerstwo Komunikacji. Wozy tego typu kursują już od 1948 r. na ulicach Warszawy, ciesząc się wielką popularnością wśród pasażerów. Autobusy „Chausson” zasilą tabor na dotychczasowych liniach i umożliwią otwarcie nowej, na trasie Cyganki – Gdańsk. Przygotowania do otwarcia tej linii są już zaawansowane.

15.05: nowy rozkład jazdy PKP.

Dla orientacji i wygody czytelników podajemy poniżej rozkład jazdy pociągów podmiejskich, statków Żeglugi przybrzeżnej i na Wiśle.		6.47, 7.01, 7.18, 7.28, 7.50, 8.06, 8.26, 9.22, 9.42, 10.10, 10.47, 11.11, 11.47, 12.36, 13.11, 14.08, 14.49, 15.27, 15.48, 16.08, 16.28, 16.32, 16.57, 17.27, 17.43, 18.13, 18.30, 18.47, 19.41, 19.45, 20.08, 20.35, 21.16, 21.33, 22.42, 22.56, 23.26, 23.51, 0.15.	4.17, 4.22, 4.58, 5.21, 5.50, 6.15, 6.55, 7.25, 9.06, 9.46, 12.03, 12.40, 13.50, 13.12, 15.45, 17.05, 17.10, 19.03, 20.25, 20.49, 21.04, 21.39, 22.46, 23.19, 23.30.	16.55, 17.23, 17.40, 17.59, 18.09, 18.47, 19.20, 20.55, 21.11, 22.15, 22.45, 23.50.
POCIĄGI PODMIEJSKIE				
Gdańsk-Gdynia. Odjazd z Gdańska.				
3.41, 4.26, 4.56, 5.10, 5.40, 5.51, 6.01, 6.11, 6.23, 6.37, 6.55, 7.11, 7.25, 7.38, 7.55, 8.58, 9.19, 9.43, 10.11, 10.47, 11.41, 12.20, 12.45, 13.28, 13.58, 14.23, 14.43, 15.10, 15.22, 15.45, 16.16, 16.35, 16.40, 17.20, 17.45, 18.08, 18.20, 19.09, 19.45, 20.45, 21.37, 22.13, 22.42, 23.20, 0.15.				
Gdynia-Gdańsk. Odjazd z Gdyni:				
0.20, 0.45, 4.55, 5.10, 5.40, 6.00, 6.15, 6.30, 6.45, 7.10, 7.34, 7.50, 8.20, 9.05, 9.25, 9.55, 10.20, 10.55, 11.50, 12.20, 12.55, 13.50, 14.35, 15.12, 15.30, 15.50, 16.10, 16.20, 16.40, 17.10, 17.25, 17.57, 18.15, 18.30, 19.15, 19.40, 19.50, 20.20, 21.00, 21.55, 22.25, 22.40, 23.10, 23.35, 24.00.				
Sopot-Gdańsk. Odjazd z Sopotu:				
0.39, 1.02, 5.10, 5.26, 5.56, 6.13, 6.21,		3.57, 4.50, 5.09, 5.36, 6.01, 6.13, 6.22, 6.37, 6.46, 7.01, 7.17, 7.34, 7.49, 8.00, 8.19, 9.20, 9.33, 10.06, 10.31, 11.13, 12.03, 12.41, 13.06, 13.55, 14.19, 14.44, 15.09, 15.33, 15.45, 16.09, 16.33, 16.48, 17.02, 17.40, 18.11, 18.35, 18.45, 19.14, 19.32, 20.07, 21.07, 21.59, 22.35, 23.03, 23.39, 0.43.		
Sopot-Gdynia. Odjazd z Sopotu.				
3.57, 4.50, 5.09, 5.36, 6.01, 6.13, 6.22, 6.37, 6.46, 7.01, 7.17, 7.34, 7.49, 8.00, 8.19, 9.20, 9.33, 10.06, 10.31, 11.13, 12.03, 12.41, 13.06, 13.55, 14.19, 14.44, 15.09, 15.33, 15.45, 16.09, 16.33, 16.48, 17.02, 17.40, 18.11, 18.35, 18.45, 19.14, 19.32, 20.07, 21.07, 21.59, 22.35, 23.03, 23.39, 0.43.				
Tezew - Gdańsk - Gdynia. Odjazd z Tezewa:				
2.04, 3.42, 4.06, 4.21, 5.00, 5.10, 5.25, 5.32, 5.52, 6.03, 6.40, 7.11, 8.13, 8.40, 9.58, 10.37, 11.35, 12.33, 13.40, 15.05, 15.37, 16.55, 17.13, 17.35, 17.55, 18.10, 20.30, 21.34, 22.58, 23.20.				
Wejherowo - Gdynia - Gdańsk. Odjazd z Wejherowa:				
3.57, 4.50, 5.09, 5.36, 6.01, 6.13, 6.22, 6.37, 6.46, 7.01, 7.17, 7.34, 7.49, 8.00, 8.19, 9.20, 9.33, 10.06, 10.31, 11.13, 12.03, 12.41, 13.06, 13.55, 14.19, 14.44, 15.09, 15.33, 15.45, 16.09, 16.33, 16.48, 17.02, 17.40, 18.11, 18.35, 18.45, 19.14, 19.32, 20.07, 21.07, 21.59, 22.35, 23.03, 23.39, 0.43.				
Gdańsk - Nowy Port. Odjazd z Gdańska:				
5.25, 6.34, 7.25, 8.35, 10.55, 13.38, 14.43, 15.15, 16.26, 17.25, 18.22, 20.39, 22.22.				
Nowy Port - Gdańsk. Odjazd z Nowego Portu:				
5.11, 6.30, 7.13, 8.30, 9.20, 11.45, 14.09, 15.20, 16.13, 17.40, 19.20, 21.45, 23.05.				
Gdańsk - Pruszcz. Odjazd z Gdańska:				
1.11, 1.29, 4.32, 5.12, 6.00, 6.21, 6.56, 7.24, 7.53, 8.50, 9.50, 10.33, 11.15, 12.15, 13.01, 13.40, 14.23, 15.12, 15.20, 18.09, 18.57, 16.14, 16.38, 16.57, 17.03, 18.10, 18.35, 19.12, 19.54, 20.39, 21.04, 21.38, 22.20.				
Pruszcz - Gdańsk. Odjazd z Pruszcza:				
4.46, 6.07, 6.23, 6.38, 6.48, 6.58, 7.15, 8.39, 9.43, 10.24, 11.03, 11.53, 12.22, 13.00, 13.35, 14.16, 14.45, 14.58, 15.39, 15.53, 16.14.				

25.05: Dyrekcja MZK GG podaje do wiadomości, że Min. Administracji Publicznej przychyliło się do wniosku w sprawie honorowania abonamentów zniżkowych dla pracowników GUM, Centrali Węglowej i „Portorobu”, których praca rozpoczyna się lub kończy w porze nocnej. Zainteresowane instytucje winny zgłosić listy uprawnionych pracowników oraz bilety do ostemplowania.

25.05: Dyrekcja MZK GG przystąpiła obecnie do odnawiania czynnych już na niektórych przystankach poczekalni oraz do budowy nowych. Nowe poczekalnie uruchomione będą m.in. na linii Gdańsk – Nowy Port, na pętli w Sopocie, przy żegludze Gdańskiej na ul. Grodzkiej oraz w Nowym Porcie przy ul. Marynarki Polskiej. Budowa poczekalni przy ul. Łąkowej jest już na ukończeniu. Wkrótce odbudowany zostanie przystanek z poczekalnią w Jelitkowie. MZK GG przygotowuje również dalsze usprawnienia dojazdów na plaże w Siankach, Jelitkowie i Brzeźnie. Na tych liniach powiększony zostanie tabor oraz będzie rozbudowana sieć torów, m.in. powstaną nowe odgałęzienia linii tramwajowych.

29.05: MZK GG uzgodniły z Urzędem Wojewódzkim i MRN w Gdyni sprawę budowy linii trolleybusowej na trasie Duży Kack – Orłowo – Gdynia, Plac Kaszubski. Linia ta usprawni równocześnie przewóz pasażerów na trasie Sopot – Gdynia. Po zatwierdzeniu dokumentacji i kosztorysów, prace przy budowie nowej linii rozpoczną się już w pierwszych dniach czerwca. Projekt budowy linii trolleybusowej Dworzec Kaszubski - Dworzec Morski w Gdyni został obecnie zaniechany i będzie aktualny dopiero w 1950 roku. Realizacja projektu natrafiła na poważne przeszkody techniczne, spowodowane brakiem wiaduktów nad torami kolejowymi, przebudową dworca gdyńskiego i dużym natężeniem ruchu na wąskiej, dotychczasowej trasie przy ul. Morskiej.

30.05: w najbliższym czasie MZK GG przystępuje do budowy nowej linii trolleybusowej w Gdyni, której trasa przebiegać będzie od Placu Kaszubskiego ul. Okrężną i ul. Polską do dworca morskiego. Linia ta ma być wybudowana w roku bieżącym. W roku przyszłym przewidziano połączenie linią trolleybusową dzielnicy robotniczej Witomino z centrum Gdyni. W tych dniach MZK GG ustawi na Placu Kaszubskim oddzielne znaki przystankowe dla wozów linii sopockiej i dla Chylonii. Dotychczas pasażerowie niejednokrotnie mylili się i wsiadali do niewłaściwych wozów.

1.06: na ostatnim posiedzeniu Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni postanowiono celem uczczenia rocznicy wydania manifestu PKWN przemianować z dniem 1 czerwca br. ul. Kwiatkowskiego na ul. 22 lipca.

15.06: w roku 1947 budowa statków zajmowała pół procent ogólnej produkcji stoczni polskich, a już w roku 1948 wzrosła do 29 proc. Produkcja zaś zwana pozaokrętową wynosiła w roku 1947 36 proc., a w roku 1948 zmalała do 29 procent. Z powyższych danych wynika, że w roku 1948 budownictwo statków równało się produkcji pozaokrętowej, przy czym remonty statków zajęły 42 procent produkcji stoczni polskich. W roku bieżącym produkcja statków jeszcze znacznie wzrośnie. Produkcja pozaokrętowa stoczni mimo, że jest „wypierana” przez budownictwo statków, posiadała i posiada nadal wielkie znaczenie dla naszego życia gospodarczego. Natychmiast po zakończeniu działań wojennych, stocznie polskie przystąpiły do budowy i remontu wagonów kolejowych, uzupełniając tym samym ogromne braki w naszym taborze kolejowym. Z czasem stocznie polskie zajęły się również budową wozów tramwajowych, karoserii autobusowych itp. Jesteśmy na terenie Stoczni Północnej w Gdańsku. Dźwigi wznoszące się ponad budynkami fabrycznymi rysują się na czystym błękitnie nieba. Jeden z nich powolnym ruchem podnosi do góry ładunek, a po tym robi część obrotu i z powrotem opuszcza ciężar. Huk ciężkich uderzeń i zgrzyt żelaza mieszają się z warkotem motorów, tworząc monotonna, a zarazem potężną pieśń, przerywaną czasem rykiem syreny. Robotnicy z pośpiechem toczą po szynach ciężki wózek załadowany żelazem. Przez odstęp między budynkami widać tafelę szeroko rozlanej wody, a na niej biało pomalowany statek, wyrzucający z komina kłęby dymu. Wchodzimy do jednej z hal. Stoją tutaj wagony osobowe. Niektóre z nich już lśnią świeżą, zieloną farbą. Niezadługo podróżni będą mogli z nich korzystać. W tej hali wagony – trupy, dzięki

niezmordowanym zabiegom różnych fachowców i robotników, wracają do życia. Orowadzający nas kierownik biura konstrukcyjnego ob. M. Wiesławski pokazując wykonaną pracę, opowiada krótko historię od budowy wagonów w Stoczni Północnej. W czasie od 1945 roku do listopada ubiegłego roku odbudowaliśmy 1.100 wagonów towarowych. Przed rokiem rozpoczęliśmy odbudowę wagonów osobowych. Z 49 zamówionych wagonów osobowych wykończyliśmy i oddaliśmy już PKP 38 sztuk. Praca przy pozostałych 11 wagonach jest już wykonana mniej więcej w 30 procentach – kończy ob. Wiesławski. Przez otwarte drzwi widzimy stojący przed halą wagon osobowy, a raczej jego żardzewiały i pogięty szkielet. Gdy przejdzie on przez halę stanie się nowym i pięknym. W sąsiedniej hali produkuje się wagony kolei wąskotorowej dla trasy W-Z. Z żelaza wykonywane są tylko niektóre części, pozostałe zaś robione są z drzewa. Na ogólną cyfrę 23 zamówionych wozów, 2 zostały już wykończone. Wnętrza tych wagonów pachną świeżą farbą koloru białego i żółtego. Przechodzimy do następnej hali. Tutaj panuje większy ruch i hałas. Ogromna hala jest zastawiona różnymi maszynami, narzędziami i częściami żelaznymi. Produkuje się w niej systemem seryjnym podwozia tramwajowe. 30 wozów zostało zamówionych przez Łódź, a 30 zamówił Poznań. Poszczególne części są spawane na specjalnych przyrządach, ustawionych w ten sposób, by praca na nich odbywała się systemem taśmowym. Pod sufitem hali znajdują się suwnice, które przenoszą podwozia dalej, na następne warsztaty. Największe jednak natężenie ruchu obserwujemy w hali, gdzie powstają karoserie dla autobusów o podwoziach fiatowskich. Robotnicy przy pomocy młotów pneumatycznych prostują kawałki blachy i następnie przynitowują do żeber karoserii, przygotowanych przez kuźnię. Poważne trudności w pracy stanowi brak odpowiedniej blachy i innych materiałów. Autobusy te w ilości 10 sztuk za mówiły MZK GG. Z powodu niedostatecznej liczby kwalifikowanych rzemieślników stoczniowych, MZK pragnąc przyjść stoczni z pomocą przysłały 5 swoich blacharzy. Między blacharzami MZK, a blacharzami stoczni zawiązało się współzawodnictwo pracy – podsycając ambicją robotników obydwu przedsiębiorstw. Przyczynia się ono ogromnie do szybkiej i starannej pracy. Wychodzimy ze Stoczni Północnej w przeświadczeniu, że współzawodnictwo blacharzy umożliwi nam w najbliższym czasie wygodne podróżowanie autobusami MZK GG.

26.06: Stocznia Północna podjęła się wykonać zamówienie MZK 10 karoserii autobusowych. Zamówienie na karoserie wpłynęło do stoczni po terminie zamówień tej stoczni w hutach, tak że nie można było w 1 półroczu br. uzyskać potrzebnego materiału. Stocznia przystąpiła jednak do wykonywania zlecenia, wykorzystując własne skąpe zapasy materiałowe. Dostawa półfabrykatów do karoserii natomiast natrafia na duże trudności. Stocznia wykonała już 6 szkieletów karoserii i obecnie montuje następne dwa. MZK GG dostarczy do stoczni podwozia wraz motorami, na których zmontowane będą karoserie. Stocznia Północna wykona także wnętrza autobusów. Dla Łodzi stocznia wykonuje tramwaje. Warsztaty stoczniowe przygotowały już części do 30 zamówionych tramwajów oraz zmontowała dwa szkielety karoserii. Trzy dalsze są w montażu. Biuro Konstrukcyjne Stoczni Północnej opracowuje obecnie plany 10 wagonów motorowych zamówionych przez Warszawskie Koleje Dojazdowe. Wagony te mają kursować na linii Warszawa – Grodzisk. Ostateczne wykończenie budowy wagonów przewidziane jest na przyszły rok.

17.07: w lipcu ub. roku z inicjatywy DOKP i Zarządu Miejskiego w Gdyni podjęto budowę nowego wiaduktu kolejowego przy ul. 10 Lutego. Stary wiadukt okazał się bowiem zbyt wąski i nie odpowiadający wymaganiom powojennej Gdyni, a ponadto grożący niebezpieczeństwem dla ruchu kolejowego. Również odpływ wody w tunelu pozostawiał wiele do życzenia. Trwające od roku prace zbliżają się obecnie ku końcowi. W październiku br. nowy wiadukt będzie oddany do użytku. Nawierzchnia dla ruchu kolejowego jest już gotowa. Roboty przeprowadza Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych pod kierownictwem inż. Czesława Koteckiego i inż. Czesława Stankiewicza. Potrzebnych funduszy oraz materiałów budulcowych dostarcza DOKP. W związku z brakiem kredytów w Zarządzie Miejskim, które byłyby przeznaczone na urządzenie wnętrza tunelu, DOKP przyszła z pomocą miastu pokrywając wydatki związane z wykonaniem jednego światła wiaduktu, jezdni i instalacji wodociągowych. Łącząc pieniądze na ten cel DOKP była zmuszona przesunąć na przyszły rok ułożenie czterech płyt betonowych z ogólnej liczby osiemnastu na przyczółkach i filarach wiaduktu. W obecnym stadium budowy wykonuje się końcowe roboty konstrukcyjne. Wykonane uprzednio, niezwykle uciążliwe prace ziemne, zyskały uznanie świata technicznego Gdyni, tym bardziej, że wykonano je nie przerywając ruchu kolejowego. Ogólnie zatrudnionych jest przy budowie około 70 robotników (w ub. r. korzystano również z pomocy junaków „Służby Polsce”). W okresie masowego wykonywania robót dobre rezultaty dało współzawodnictwo pracy. Przebiegnięto wykonywano 150 proc. normy. W ramach czynu kongresowego wybudowano natryski dla zatrudnionych przy pracy robotników. Projektodawcą nowego wiaduktu jest inż. Dering z DOKP. Duże zasługi przy budowie położył dyrektor kolei inż. Krynicki. Z chwilą zakończenia robót stary wiadukt ulegnie likwidacji.

17.07: dla uczczenia Święta Odrodzenia pracownicy MZK GG powzięli szereg zobowiązań poza przewidzianym planem pracy. Pracownicy tramwajowi postanowili wybudować i oddać do eksploatacji z dniem 22 bm. stałą linię trolleybusową łączącą Gdynię z osiedlem robotniczym Mały Kack. Dział mechaniczny zobowiązał się odbudować dodatkowo trzy wozy silnikowe co pozwoli na zwiększenie częstotliwości ruchu tramwajowego z 12 minut na 10. Trakcja trolleybusów postanawia oddać do eksploatacji dodatkowo dwa nowe wozy. Pracownicy MZK GG zatrudnieni w Stoczni Północnej przy budowie karoserii autobusów „Fiat” zobowiązali się dla uczczenia rocznicy PKWN wykonać plan pracy o 10 dni wcześniej niż to było przewidziane.

20.07: sensację swojego rodzaju dla mieszkańców Orłowa i Małego Kacka wywołał fakt budowy nowej linii trolleybusowej na odcinku długości około 2600 m. biegnącym od Alei Zwycięstwa do granic Wielkiego Kacka. Budowę linii rozpoczęto 17 czerwca br. projektując ukończenie jej na dzień 22 lipca. Jak informuje kierownik budowy ob. Rose Edward, trolleybusy będą kursowały na odcinku między Małym Kackiem a Placem Kaszubskim w Gdyni, prawdopodobnie co 12 minut, co odciąży ogromnie główną linię Gdynia – Sopot, zważywszy na to, że 60 proc. jej dotychczasowych pasażerów stanowili mieszkańcy Orłowa oraz okolicznych wsi. Przy budowie nowej linii trolleybusowej pracował Wydział Drogowy i Wydział Elektryczny. Tempo pracy było nadzwyczajne. Pracownicy MZK pracowali na kilka zmian, chcąc wykonać budowę w terminie. Trudno mi mówić o przodownikach pracy – mówi zapytany o to kierownik budowy. Wyróżnili się bowiem nie tylko ob. Pawłowicz główny inż. MZK GG, ob. Kończak brygadzysta, ob. Kaczan, ob. Łapiński, ob. Słojewski, ob. Orłowski, ob. Perlik, ale nie było pracownika, któremu by sprawa wykończenia budowy w terminie nie leżała na sercu i który by nie wy dobył z siebie maksimum wysiłku. Najlepiej winien świadczyć o tym fakt zaoszczędzenia 7 tysięcy roboczogodzin, co przyniosło w sumie około miliona zł oszczędności. Ponadto przez wprowadzenie pewnych ulepszeń i zmiany linii zasilania, zaoszczędzono około 10 milionów zł. Pracowano dniem i nocą. Na uwagę zasługuje fakt, że w czasie budowy linii pracowano przez cały czas nie przerywając ruchu trolleybusowego na głównej linii Gdynia – Sopot, mimo, że n. p. przy zakładaniu sieci włączano się do sieci głównej pod wysokim napięciem. Roboty te przeprowadzał specjalnie wyszkolony personel ulokowany na odpowiednio zabezpieczonym wozie montażowym. Jak rozwiążecie sprawę przejazdu trolleybusów przez tor kolejowy? – pytamy. Bardzo prosto – odpowiada ob. Rose. Z obydwu stron toru buduje się dwustronne bariery ochronne t. z. szlabany, całkowicie zmechanizowane. Niezależnie od tego dróżnik będzie operował specjalnymi sygnałami świetlnymi, które pozwolą mu w razie potrzeby zatrzymać zbliżający się trolleybus. Czy mieliście jakie trudności w czasie budowy nowej linii? Raczej nie. Współpraca z wszelkimi instytucjami jak radiowęzeł, kolej itp. układała się jak najlepiej. Ostatnia burza wprawdzie opóźniła nam znacznie robotę zalewając doły pod nowe słupy. Wskutek wyładowań elektrycznych praca przy budowie linii była bardzo utrudniona. Mimo to – kończy kierownik budowy – terminu dotrzemy na pewno. Jest to przecież wkład pracowników MZKGG mający na celu dołożenie swojej cegiełki do uczczenia rocznicy PKWN. *(Trolleybusy przecinały linię Gdańsk – Gdynia w jednym poziomie.)*

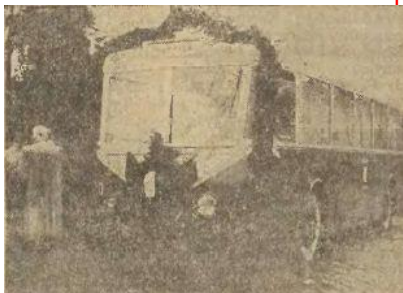


21.07: Dyrekcja MZK GG otrzymała pożyczkę krótkoterminową na zakupienie jeszcze w roku bieżącym 20 autobusów i 18 trolleybusów. Pożyczka ta przyczyni się do wzmożenia częstotliwości ruchu na wszystkich traktach komunikacji międzymiastowej na Wybrzeżu.

21.07: w czwartek 21 bm. w godzinach popołudniowych na skutek gwałtownej ulewy wiadukt koło Zarządu Miejskiego w Gdyni został zalany wodą na wysokość około 1,5 m wskutek czego wszystkie trolleybusy jadące w kierunku Chyloni zostały kolejno uszkodzone, tak że około godz. 19 komunikacja z Chylonią została przerwana. Dzięki całonocnej ofiarnej pracy pracowników MZK GG wszystkie uszkodzone wozy zostały naprawione i w piątek, 22 bm. komunikacja została normalnie wznowiona.

22.07: Dyrekcja MZK GG podaje do wiadomości, że z dniem 22 lipca 1949 r. wprowadza zwiększoną ilość taboru. W związku z czynem lipcowym zostaje wprowadzony nowy rozkład jazdy, a mianowicie: Tramwaje: linia

Nr 7 kursować będzie co 10 minut, zamiast jak dotychczas co 12, w międzyczasie wozy linii Nr 2 i linii Nr 1 co 2,5 minuty. Wozy linii Nr 8 również co 10 minut, zamiast jak dotychczas co 12. Trolleybusy: linia 21 Gdynia – Sopot kłusować będzie co 10 minut, zamiast jak dotychczas co 12. Linia Nr 22 Gdynia – Chylonia jak wyżej. Jednocześnie w dniu 22 lipca uruchomiona zostanie linia 23 Gdynia – Orłowo – Mały Kack, z częstotliwością ruchu co 30 minut. Z dniem 1 sierpnia 1949 r. zostaje odwołana linia autobusowa Gdynia – Mały Kack.



22.07: dnia 22 bm. o godz. 11 w Orłowie przy zbiegu Alei Zwycięstwa i ul. Wielkopolskiej nastąpiło uroczyste otwarcie nowej linii trolleybusowej, łączącej Gdynię z Małym Kackiem. Uroczystość rozpoczęły przemowy przedstawiciela Rady Zakładowej MZK GG ob. Porużyńskiego, wicedyrektora technicznego MZK GG i inicjatora budowy nowej linii ob. Pawłowicza, prezydenta Gdyni ob. Zakrzewskiego, przew. MRN ob. Zborowskiego, przewodniczącego Okręg. Zw. Samorz. ob. Łopińskiego. W przemówieniach zgodnie podkreślono dumę i radość zarówno pracowników MZK GG jak i społeczeństwa gdyńskiego, że otwarcie linii do Małego Kacka zbiegło się z radosnym świętem Odrodzenia Polski, które Manifestem Lipcowym zabezpieczyło losy klasy robotniczej. Robotnicy uczcili to święto pracą. Nowa linia trolleybusowa jest właśnie wynikiem wyłożonej pracy i uświadomienia politycznego pracowników MZK GG. Po przemówieniach rozdano nagrody wyróżnionym pracownikom. Byli to ob. Perlik Kazimierz – robotnik, ob. Woźniak Antoni – robotnik, ob. Likierski Jan – brukarz, ob. Szatkowski Stefan – robotnik, ob. Kończak Marian – monter, ob. Kaczan Leonid – monter, ob. Boczan Kazimierz – monter, ob. Surma Henryk – monter, ob. Łapiński Kazimierz – ślusarz, ob. Słojewski Edward – majster, ob. Rose Edward – kierownik budowy, ob. Orłowski Stefan – kier. działu drogowego, ob. Nałkowski Eugeniusz – nacz. wydz. technicznego. Wstęgę przeciął mieszkaniec Małego Kacka, robotnik ob. Grzenia, który mimo, że pracuje w przedsiębiorstwie samochodowym, ofiarował bezinteresownie 98 godzin pracy przy budowie nowej linii. Cztery pięknie udekorowane wozy ruszyły nową trasą. Mimo deszczu liczne grupy mieszkańców Orłowa i Małego Kacka tworzyły szpaler po obydwu stronach nowej trasy. Na końcowym przystanku przy pętli, czekali delegaci mieszkańców Małego Kacka, dziękując ze wzruszeniem pracownikom MZK GG za ten piękny czyn i obdarowując kwiatami wszystkich przodowników pracy. Dyrektor MZK GG ob. Czachorowski powiedział na zakończenie uroczystości: Na podkreślenie zasługuje ofiarna praca wszystkich pracowników zatrudnionych przy budowie tej linii. Pracowano bez przerwy, nawet w czasie ulewnych deszczów, mimo wezwania kierownictwa do przerwania robót z powodu fatalnej pogody. Ambicją pracowników było wykończenie linii na czas. I istotnie ukończono ją 21 bm. o godz. 22. Tej samej nocy spadł ulewny deszcz, podmywając szereg słupów i czyniąc znaczne szkody na nowej trasie. Dzięki całonocnej ofiarnej pracy robotników MZK GG szkody zostały naprawione i 22 bm. linia została oddana do użytku na 15 dni przed oznaczonym terminem. Zamiast w 22.686 roboczogodzin wykonano ją w 16.144 roboczogodzin, zyskując w ten sposób 1.201.000 zł oszczędności. Pytamy z kolei o znaczenie nowowbudowanej linii. Proszę spojrzeć na zebranych tutaj mieszkańców Orłowa i Małego Kacka. Ich radość wyraża najlepiej znaczenie tej linii. Ułatwi im ona życie, polepszy byt, zaoszczędzi czas. A co jest najistotniejsze, to fakt, że mimo Dyrekcja MZK GG zdaje sobie sprawę z tego, że nowa linia jest deficytowa nie zawahała się przed jej budową, mając przede wszystkim na względzie dobro robotników tu zamieszkałych. Przy budowie linii brano pod uwagę nie jej dochodowość, a cel któremu będzie służyć. Takie postawienie sprawy jest możliwe tylko w naszym ustroju, nie uznającym kapitalistycznych zasad rentowności, ustroju którego jedynym celem jest dobro człowieka. Trolleybusy do Kacka będą kursowały co 30 minut. Pasażerowie do Sopotu będą przesiadać na zbiegu ul. Wielkopolskiej i Alei Zwycięstwa.

25.07: nie ma dziedzin życia osobistego lub gromadnego, która nie byłaby mniej lub więcej związana, a zarazem uzależniona od właściwego rozwiązania problemu komunikacji w ogóle, a komunikacji miejskiej w szczególności. Nie ma też bardziej czułego instrumentu jak reakcja ludności na bóle komunikacyjne. Nie będzie zatem od rzeczy, jeśli w okresie podsumowywania osiągnięć w każdej dziedzinie życia, dokonywanego z okazji Święta Odrodzenia, piątej rocznicy Manifestu PKWN, zbilansowane zostaną również osiągnięcia w dziedzinie

komunikacji trzech miast Wybrzeża, uprzytomniony zostanie ogrom włożonej pracy, pokonanych trudności i uzyskanych rezultatów. Odbudowę i rozbudowę komunikacji miejskiej trzech miast podzielić można na 4 etapy. W pierwszych dniach po wyzwoleniu Wybrzeża tworzą się Miejskie Zakłady Komunikacyjne w każdym z trzech miast. Zbiera się skrzętnie i zabezpiecza walający się wszędzie sprzęt, urządzenia i wraki zniszczonych pojazdów wszelkiego rodzaju. Trzeba było dużej wyobraźni, by widząc zniszczone niemal doszczętnie wraki tramwajów, trolleybusów, autobusów, zaścielające ulice naszych miast, użyte jako barykady obronne, wierzyć, że uda się je uruchomić, że będą to środki komunikacji miejskiej, z których do dziś jeszcze korzystamy. Potrzeba była matką wynalazków, a olbrzymi hart ducha i samozaparcie pracowników Miejskich Zakładów Komunikacyjnych, zasadniczym warunkiem i głównym czynnikiem, od którego uzależnione było uruchomienie komunikacji miejskiej. Każdy miesiąc, począwszy od czerwca 1945 r., to nowe kilometry, to nowe jednostki oddanych do eksploatacji wozów tramwajowych i autobusów. Zabezpieczenie wielomilionowej wartości majątku dzisiejszych Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych Gdańsk-Gdynia łącznie z wymienionymi wyżej wynikami, to rezultaty pracy garstki pracowników MZK Gdańska i Gdyni, garstki ludzi dobrej woli, gorącego serca i dużych umiejętności. W dniu 27.3.1946 r. powstaje Zw. Międzykomunalny Miast Gdańska, Gdyni i Sopotu „Wspólnota Miast Wybrzeża” z przedsiębiorstwem „Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia”. Słuszność myśli politycznej i gospodarczej, przy wybitnym poparciu czynnika politycznego, miejscowych organów partii robotniczych, potrafiła przełamać opory lokalnych patriotyzmów i ambicjonalizmów. Dalsza, wspólna praca nowego MZK GG w r. 1946 bilansuje się. 34,5 km linii tramwajowych, 5,8 km linii trolleybusowych, 60 km linii autobusowych i 56 km linii żeglugowych, obsługiwanych przez wydobyte z dna morskiego, kanałów i basenów portowych i wyremontowane jednostki pływające. Rok 1946 to zarazem 32 wozy tramwajowe, 7 trolleybusów, 33 autobusy i 5 statków, to 37.176.000 przewiezionych pasażerów, to wynik pracy 1853 pracowników fizycznych i 398 umysłowych, w porównaniu z 773 pracownikami fizycznymi i 150 umysłowymi roku 1945. Lata 1946 i 1947 to drugi etap intensywnej odbudowy i rozbudowy Zakładów Komunikacyjnych w porównaniu z pierwszym etapem roku 1945, etapem zabezpieczenia majątku. Rok 1948 – trzeci etap pracy Zakładów Komunikacyjnych, to konsolidacja form organizacyjnych działów administracji, to dalsze śmiało projekty śmiało realizowanej rozbudowy działalności Zakładów w każdej dziedzinie. Imponujące cyfry. Ilość kursującego w roku 1948 taboru ulega dalszej wybitnej zwwyżce, osiągając cyfry 91 wozów tramwajowych, 17 trolleybusów, 23 autobusy, 7 statków. Sześćdziesiąt pięć milionów siedemset dwadzieścia tysięcy pasażerów przewieziono w r. 1948 środkami lokomocji MZK GG. Osiągnięcia pierwszego półrocza 1949 roku to początek czwartego etapu – to wielomilionowy, skrupulatnie opracowany i realizowany plan oszczędnościowy, stawiający MZK GG na pierwszym miejscu w naszym województwie, a na jednym z czołowych miejsc w kraju, w porównaniu ze wszystkimi zakładami pracy. Wspaniałe wyniki i czołowe miejsce zajmują Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne w zgłoszonych i zrealizowanych wyczynach dla uczczenia Zjednoczenia Partii Robotniczych, Święta 1 Maja, Kongresu Związków Zawodowych i Święta Odrodzenia. Święto 22 lipca br. czczą Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia otwarciem nowowypudowanej linii trolleybusowej Orłowo – Mały Kack, wybitnym zwiększeniem częstotliwości i regularności ruchu pojazdów wszystkich trakcji, oddaniem do eksploatacji na dzień 22 lipca ogólnej ilości 134 wozów tramwajowych, 29 trolleybusów i 7 statków z nowo odbudowanymi wiosną tego roku jednostkami m-s „Wanda” i s-s „Panna Młoda”, chlubą Żeglugi Gdańskiej na czele. W pierwszym półroczu 1949 roku MZK GG uzyskały i przepracowały 247 milionów złotych kredytów inwestycyjnych, budując siedem poczekalni, odbudowując halę nr 2 w Zajezdni Wrzeszcz, rozbudowując warsztaty, odbudowując 17 tramwajów, 2 autobusy, 2 trolleybusy i wspomniane już 2 statki. W drugim półroczu 1949 roku uzyskane zostaną i przepracowane dalsze kredyty inwestycyjne w wysokości 415 milionów zł, pozwalając na oddanie do ruchu nowych 10 autobusów marki „Fiat”, karosowanych w Stoczni w Gdańsku, kupno 13 trolleybusów typu „Vetra”, z których 4 zostały już przejęte, zrealizowanie uzyskanego już przydziału 20 autobusów węgierskich typu „Mavag”, uruchomienie szkoły dla 60 uczniów, wymianę 100 znaków przystankowych, wymianę torów o łącznej długości 12,7 km, rozbudowę linii nr 10 (do Siedlic w Gdańsku) i dokonanie całego szeregu dalszych niemniej ważnych inwestycji wewnętrzno-zakładowych. W dniu Święta odrodzenia Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia mogą, świecić przykładem wspaniałych wyników swojej działalności, będących wynikiem ścisłej współpracy czynnika politycznego, podstawowej organizacji PZPPR przy MZK GG, Zw. Zawodowego, Rady Zakładowej i Dyrekcji.

7.08: w pobliżu pętli tramwajowej i trolleybusowej naprzeciwko ul. Jana z Kolna w Sopocie została ustawiona przez MZK GG poczekalnia.

12.08: brygada robotników Stoczni Północnej przyspieszyła przy udziale pracowników Wydziału Karoseryjnego MZK o miesiąc czasu wykonanie szkieletów 10 nadwozi do autobusów typu „Fiat”. W tych dniach wykończony został w stanie surowym pierwszy autobus, który odbył próbną jazdę na przestrzeni ponad 200 km na najgorszych drogach województwa gdańskie-go. Próba przeprowadzona została z obciążeniem balastowym 4 ton. Po powrocie do warsztatów stoczniowych wszystkie wiązania konstrukcyjne karoserii poddano dokładnym oględzinom, które wykazały prawidłowe rozwiązanie konstrukcyjne. Autobus po wykończeniu wnętrza i lakierowaniu przekazany zostanie Dyrekcji MZK GG do eksploatacji. W ślad za nim w krótkich odstępach czasu odbędzie się wykończenie dalszych pojazdów. Karoserie nowego „Fiata” wyglądem swoim przypominają kursujące obecnie stare Büssingi.

14.08: zbieg ulic 10 Lutego i Dworcowej w Gdyni przedstawia dla laika obraz chaosu. Sterty piasku, rozkopana jezdnia, fragmenty ogrodzenia i zapracowani robotnicy. Uważniejsze spojrzenie wyławia jednak zarys wiaduktu kolejowego. Nowy wiadukt? – zdziwi się przechodzień – przecież parę kroków dalej jest stary. Czyżby mu co brakowało? Domysł słuszny. Stary most nie spełnia swego zadania. Jest za niski i za wąski jak na potrzeby ruchliwego miasta. Okazał się tak dalece nieprzydatny, że z chwilą otwarcia nowego ulegnie zasypaniu. Dlatego PKP zleciło Państwowemu Przedsiębiorstwu Robót Komunikacyjnych budowę nowego wiaduktu. Projektantem jego jest inż. Dering. Nowy most zbudowany jest na zasadach najnowszych zdobyczy techniki. Ma on na celu z jednej strony usprawnić komunikację pomiędzy centrum Gdyni a przedmieściami – Grabówkiem i Witominem, z drugiej – stwarza możliwość rozszerzenia torów kolejowych i ustrzeżenia dworca od zakorkowania przez wjeżdżające pociągi. Budowa nowego mostu pociągnęła za sobą konieczność przedłużenia ulicy 10 Lutego, przebudowę na tym odcinku układu kanalizacyjnego i świetlnego. Układ świetlny okazał się o tyle ważny, że – jak zdradza oprowadzający po budowie inżynier – istnieje projekt przeprowadzenia pod mostem trolleybusu. Linia ta przebiegać będzie miasto w kierunku północ – południe. Pracy jest i było bardzo wiele. Ogromne trudności spowodowała niemożliwość przerwania ruchu kolejowego. Budowano most, po którym bez przerwy przebiegały wagony. Zwiększało to niebezpieczeństwo pracy. Odbudowa Polski Ludowej wymaga wielkiego wysiłku obywateli. W tym samym czasie w porcie gdyńskim nad uporządkowaniem wejścia północnego pracują nurkowie i podobnie, jak murarze, narażają się na niebezpieczeństwo, gdyż ruch statków nie może być wstrzymany. Zespół budowlany pomimo trudności pracuje doskonale. Nie przerwano robót nawet w okresie zimowym. Robotnicy świadomi swego zadania biją ustalone normy, co pozwala na wcześniejsze wykonanie planu o cztery miesiące. Otwarcie wiaduktu nastąpi zatem już w październiku br. Po moście przebiega pociąg towarowy. Mimo woli podnosimy oczy. Czy pani wie, - mówi inż. Czerniawski nadzorca robót – że dworzec gdyński będzie mógł poszczycić się niedługo posiadaniem pierwszego w Polsce zasobnika? Co to takiego? – pytam. Zasobnik – to wieża służąca do automatycznego nawęglania parowozów. Automat ten pozwoli na uniknięcie długich i kosztownych postojów lokomotyw. Stanie się pionierem oszczędzania. Budowa jego jest już rozpoczęta. Jeszcze jedno osiągnięcie więcej – myślę – i uśmiecham się tak samo radośnie, jak stojący przy mnie robotnicy i inżynierowie.

14.08: Dyrekcja MZK GG uprzejmie komunikuje, że jest w trakcie wyłamywania remontów i budowy poczekalni, przystanków, tablic orientacyjnych i w kolejności przystąpi do przeróbki tablic orientacyjnych na trolleybusach.

15.08: MZK GG zawiadamiają, że tramwaj nocny linii 7, odjeżdżający z Sopotu o godz. 4:10, z dniem 15.8 br. będzie odjeżdżał do Gdańska (Hucisko) z Sopotu o godz. 4:05.

16.08: w związku z projektowaną budową linii trolleybusowej Gdynia – Oksywie odbyła się 16 bm. w siedzibie Dyrekcji MZK GG konferencja przedstawicieli zainteresowanych w tej budowie czynników. W związku z ograniczonymi możliwościami technicznymi MZK projekt budowy linii trolleybusowej będzie zrealizowany w obecnej postaci. Nowa linia będzie przebiegała od Skweru Kościuszki, poprzez ul. 10 Lutego, Plac Konstytucji (Dworzec Główny) ul. Okrężną do portu Marynarki Wojennej. Długość trasy wyniesie około 9 km. Znaczenie nowej linii będzie bardzo duże. Umożliwi ona połączenie śródmieścia z dworcem kolejowym, powiązanie Gdyni portami handlowym i drzewnym ze stoczną i strefą wolnocłową oraz ośrodkami mieszkalnymi na Obłuzu, a, przede wszystkim połączy z miastem odcięte basenami portowymi Oksywie wraz z siedzibą Dowództwa Marynarki Wojennej, warsztatami, szpitalem i osiedlem mieszkalnym. Koszt budowy wyniesie 45 milionów złotych. Pieniądzy tych MZK jeszcze nie posiadają. Rozporządzają tylko niewielkimi środkami własnymi oraz dostarczonymi przez Marynarkę Wojenną materiałami, jak prostowniki oraz kabel. Umożliwia to jednak rozpoczęcie robót. Dowództwo Marynarki oddaje również do dyspozycji MZK własne tereny na urządzenie stacji końcowej na Oksywiu. Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne wystąpiły do Ministerstwa Odbudowy o przyznanie w formie bezzwrotnej

dotacji potrzebnej na budowę kwoty 45 milionów zł. Roboty rozpoczynają się w najbliższym czasie – prawdopodobnie w przyszłym tygodniu. Zakończenie przewiduje się na rocznicę Rewolucji Październikowej.

20.08: Miejskim Zakładom Komunikacyjnym Gdynia-Gdańsk podlegają cztery trakcje: tramwajowa, trolleybusowa, autobusowa i wreszcie żegluga. Działają one w rojenie trójmiasta i na liniach promienistych Gdańska i Gdyni. Tramwaje (ok. 140 wozów) zaspokajają całkowicie wymogi linii, na których bieżą. Podobnie ma się sprawa z trolleybusami. Ostatnio tabor ich zwiększył się o 9 jednostek, a dalsze 4 mają być dostarczone w najbliższym czasie. W związku z tym Zakłady opracowały plan nowej linii Gdynia – Oksywie. Pomagała im w przeprowadzeniu zamierzeń bardzo wydatnie Marynarka Wojenna, najbardziej w tej sprawie zainteresowana. Zakłady po otrzymaniu odpowiednich kredytów podejmują się uruchomić nową linię już w październiku br. Największą bolączką MZK GG stanowią autobusy. Samochody znajdujące się obecnie na chodzie są już bardzo zużyte i na dobrą sprawę należało by je wycofać z obiegu. Niestety, nie ma ich czyni zastąpić. Naczelnym zagadnieniem staje się więc sprawa zdobycia nowych wozów. Obecnie w Stoczni Północnej jest 10 Fiatów w karosowaniu. Mają one być etapami dostarczone od września. W drodze do Polski znajduje się transport nowych autobusów węgierskich, dostosowanych do wymagań naszej komunikacji. Część z nich przeznaczona jest dla Wybrzeża. Poważną konkurencją przy otrzymaniu przydziału stanowi Warszawa. MZK GG żywią poważną obawę, że będą musiały ustąpić na korzyść stolicy. Istniał nawet projekt przerobienia aut ciężarowych na autobusy. Z braku ciężarówek musiał jednak upaść. Żegluga Gdańska, wydział MZK obejmuje 11 statków i 7 promów. Statki obsługują kanały rzeczne, port Gdańsk i Gdynię, utrzymują komunikację po zatoce i dokonują wycieczki na morze. Największą jednostką tej flotyli jest „Panna Wodna”, przerobiona ze ścigacza niemieckiego. Zakłady są pierwszą instytucją w Polsce, która uruchomiła statki i promy na zniszczonych trasach wodnych. Miesiące letnie są dla Zakładów miesiącami wyjątkowej pracy. W lipcu roku bieżącego przewieziono 6.030.000 pasażerów. W sierpniu ilość ta, sądząc z dotychczasowych wyników, wzrośnie. Obserwować można na podstawie wykazów zależność ilości pasażerów od pogody. Na przykład w roku ubiegłym wobec pogodnego lipca ruch turystyczny w tym miesiącu był większy, niż w roku obecnym. W sierpniu zaś jest odwrotnie. Pokazną liczbę pasażerów stanowią mieszkańcy domów Funduszu Pracowniczego, który coraz bardziej rozszerza swą działalność na Wybrzeżu. Aby podjąć wzrastającemu ogromowi pracy Zakłady wprowadziły od dnia 1.5. współzawodnictwo pracy, zarówno indywidualne jak i zbiorowe. Ustalono normy i trójki terenowe, które wysuwają kandydatów na przodowników. Kandydat musi utrzymać osiągniętą normę na przeciąg trzech miesięcy! Dumą Komunikacji Miejskiej jest wprowadzenie nowych zasad rachunkowości przemysłowej, przyjętej w skali ogólnopolskiej.

23.08: elektryfikacja kolejowego węzła gdańskiego. wobec planowanego rozwoju gospodarczego Wybrzeża stanowi niezmiernie ważny problem. Pozwoli ona bowiem na usprawnienie przewozu pracujących do zakładów przemysłowych i biur. Zelektryfikowanie kolei gdańskiej zmniejszy poza tym obciążenie przeładowanej obecnie drogi kołowej na trasie Gdańsk – Gdynia. W obsłudze ruchu podmiejskiego Okręgu Gdańsk – Gdynia tj. na przestrzeni od Pruszcza do Wejherowa kursuje obecnie średnio 38 par pociągów w ciągu dnia. Z tej liczby 24 są przeznaczone dla ruchu podmiejskiego, zaś reszta dla dalekobieżnego. Pociągi podmiejskie przemierzają dziennie ok. 3.200 km, podczas gdy trakcja elektryczna będzie mogła wykonać 4.800 km, przewożąc o 60 proc. pasażerów więcej. Analiza przewozów pasażerskich między Pruszczem i Wejherowem wykazuje, że przeciętnie korzysta z pociągów podmiejskich w obu kierunkach ok. 550.000 pasażerów dziennie. Ta właśnie liczba wzrośnie o 60 proc. po zelektryfikowaniu trasy. Elektryfikacja ruchu podmiejskiego zapewni więc przede wszystkim sprawne przewozy pasażerskie, lepsze warunki podróży i zwiększy wreszcie częstotliwość pociągów. Opracowany projekt elektryfikacji przewiduje znaczne zwiększenie liczby pociągów podmiejskich na dobę, szczególnie na odcinku międzymiastowym Gdańsk - Gdynia. Na tej trasie będzie kursować 60 par pociągów dziennie, na odcinku Pruszcza – Gdańsk – 35 i na trasie Chylonia – Wejherowo – 30. Ruch pociągów będzie się rozpoczynać o godzinie 4, a kończyć o 1. Skrócony zostanie również znacznie czas przejazdów: na trasie Gdańsk – Pruszcza za 21 minut do 14, Gdańsk – Gdynia z 38 min do 29, Gdynia – Wejherowo z 40 do 27 i Gdańsk – Nowy Port z 13 na 11 minut. W ten sposób trasę Pruszcza – Wejherowo podróży będą przebywać w ciągu 70 minut, zamiast dotychczasowych 99. Na zelektryfikowanej linii powstaną nowe przystanki – Gdańsk Politechnika, Gdynia Św. Jan i Kamionka między Sopotem i Orłowem. Perony na dworcach ruchu podmiejskiego będą podwyższone w ten sposób by pasażerowie mogli wsiadać bezpośrednio do wagonu, bez używania stopni, których kolejowy tabor nie posiada. Zmodyfikowane będą różne urządzenia kolejowe, co ułatwi ruch pasażerski w obrębie większych stacji. Plany większości przewidzianych robót zostały już opracowane, ze szczególnym uwzględnieniem

przebudowy stacji w Gdańsku i w Gdyni oraz zabezpieczenia przejazdów. M. in. w obrębie ul. Wielkopolskiej w Gdyni podniesione zostanie torowisko i wybudowany będzie wiadukt. Część zaplanowanych robót została już nawet zrealizowana. M.in. wyremontowano kilka 4-wagonowych pociągów, które zdały egzamin próbny. Dalsze jednostki znajdują się w remoncie. Odbudowano również jedną podstację prostowniczą, która umożliwi wcześniejsze otwarcie ruchu kolejowego na odcinku zelektryfikowanym dla wykonania prób i przeszkolenia drużyn kolejowych. Prace przy budowie linii będą, prowadzone do końca roku przyszłego, aby w początkach 1951 roku oddać do użytku społeczeństwu cały zelektryfikowany odcinek.

1.09: na podstawie decyzji Ministerstwa Żeglugi i Ministerstwa Administracji Publicznej dnia 1 bm. uległa likwidacji „Żegluga Gdańska MZK GG”, która włączona została do Państwowego Przedsiębiorstwa Żeglugi Przybrzeżnej w Gdańsku.

1.09: Dyrekcja MZK GG zawiadamia, że z dniem 1.9 br. zostały uruchomione dodatkowe wozy trolleybusowe na trasie Gdynia – Orłowo i Gdynia – Grabówek. Wozy dodatkowe będą kursowały w godzinach od 5:30 do 8 i od 13 do 18 i będą opatrzone specjalnymi tablicami „D”. Oddane do użytku wozy trolleybusowe typu „Vetra” są nowe i niedotarte, dlatego też dyrekcja MZK GG zwraca się do publiczności z prośbą o ściśle stosowanie się do wskazówek służby konduktorskiej odnośnie przestrzegania dozwolonej ilości przewożonych osób. Jednocześnie dyrekcja komunikuje, że na podstawie wyników obserwacji likwiduje się przystanki autobusowe: 1) przy ul. Wielkopolskiej w Orłowie, 2) przy ul. Wiejskiej w Oliwie, 3) przy Centrali Materiałów Budowlanych w Oliwie. Przystanek autobusowy stały przy Bramie Oliwskiej zostaje zmieniony na przystanek „na żądanie”.

3.09: mieszkańcy Wrzeszcza z zainteresowaniem śledzą rozbiórkę domu przy ul. Grunwaldzkiej 47. Podobny los spotkał dom przy ul. Lenziona 9-10, garaże i magazyny Społem przy Grunwaldzkiej 135, budynek przy Grunwaldzkiej 139, oraz oficyny domów nr 23 i 25. Rozbiórka tych domów pozwoli ukończyć budowę autostrady Gdańsk – Gdynia na odcinku do ul. Lenziona. Jeszcze w bieżącym roku ten odcinek autostrady zostanie oddany do użytku.

8.09: Wydział Techniczny Zarządu Miejskiego w Gdyni ukończył układanie nawierzchni na ul. Batorego na odcinku od ul. 3 Maja do ul. Władysława IV. Odcinek ten jest bardzo ruchliwy ze względu na dojazd i dojście do Ubezpieczalni Społecznej. Według kosztorysu, na prace te przewidywano 3 mil. zł. Wydział Techniczny wykonał je za sumę 2.604 tys. zł, uzyskując 396 tys. zł oszczędności. Roboty wykonano o 14 dni wcześniej niż przewidywano. Obecnie nawozi się ziemię pod trawniki wzdłuż chodników. Przestrzeń kilkudziesięciu metrów pozostawiono niezabrukowaną ze względu na plany urbanistyczne, które przewidują, w tym miejscu gmach z podcieniami na narożniku ul. Władysława IV. Obecnie Wydział Techniczny przystąpił do budowy jezdni, pod tunelem przy ul. 10 Lutego, która jeszcze w tym miesiącu będzie oddana do użytku. Wtedy skasuje się obecny „tunel śmierci”, który ulegnie zasypaniu. Wydział Techniczny pragnie wykończyć roboty przy lunchu na 1 października br.

12.09: Dyrekcja MZK GG przystąpiła do budowy nowej linii trolleybusowej, łączącej śródmieście Gdyni z Obłuzem i Oksywem. Długość nowej linii wynosić będzie 8 km 200 m. Od Placu Kaszubskiego przez ul. Świętojańską, 10 Lutego i dalej obok dworca linia pobiegnie prosto na Oksywie. Na uwagę zasługuje fakt, iż pracownicy MZK w połączeniu z pracownikami CZPPW w zrozumieniu wspólnego dobra, potrzeb ludności miejscowej, na Oksywiu i w okolicy, postanowili przesunąć termin ukończenia budowy linii z końca grudnia na 29 października 1949 r. Na wybór tej daty wpłynęło wysokie proletariackie wyrobienie pracowników MZK, którzy przez swój czyn chcą uczcić rocznicę Wielkiej Rewolucji Październikowej. Przy budowie linii zatrudnionych jest około 100 pracowników, którzy tworzą 8 grup współzawodniczących z sobą, dzięki czemu wykonują około 250 proc. normy. Koszt budowy całej linii wynosić będzie około 50 milionów złotych. Ze względu na to, iż prace wykonywane są przez tych samych ludzi, którzy w terminie oddali do użytku linię do Kacka, wierzyć należy, że i tym razem dotrzymają oni ustalonego przez siebie terminu.

24.09: w sobotę w południe nastąpiło uroczyste otwarcie wiaduktów nr 3 i 4 na ul. Mostowej w Gdyni, łączącej ponad torami gdyńskie śródmieście z portem. Wiadukty te uniezależniają ruch kołowy od przetaczania pociągów węglowych. Do zgromadzonych u zbiegu ul. Mostowej i Św. Piotra robotników i gości przemówił przewodniczący Rady Zakładowej Wydz. Wykonawczego GUM w Gdyni ob. Wróbel oraz przodownik pracy przy odbudowie wiaduktów Bożek, po czym po krótkim przemówieniu dyr. GUM Modrzewski przeciął wstęgę. Poprzez odbudowaną ulicę i wiadukty goście wraz z robotnikami przeszli do niewielkiej świetlicy GUM przy ul. Chrzanowskiego, gdzie w czasie krótkiej uroczystości przemawiali wiceprezes Gruszczyński, przedstawiciel Kom. Miejskiej PZPR, w imieniu interesantów portu przedstawiciel Polcargu dyr. Matuszak, ob. Hinc oraz sekretarz organizacji

podstawowej PZPR przy GUM ob. Deręgowski. Prace przy odbudowie mostu prowadzone były pod nadzorem kierownika Oddz. Wykonawczego GUM, inż. Wallasa, cieszącego się ogólnym poważaniem i sympatią robotników. Zakończenie robót przedłużało się wskutek trwających w lipcu i sierpniu deszczów, nie pozwalających na założenie podkładki betonowej pod jezdnię. Nowa ulica wraz z wiaduktami przedstawia się doskonale: jej otwarcie przyjęte zostało z pełnym zadowoleniem przez interesantów portowych i kierowców, zmuszonych poprzednio do wielominutowego czekania przed przejazdami kolejowymi.

28.09: dnia 28. ub.m. odbyło się zebranie załogi MZK GG, celem przygotowania się do Międzynarodowego Dnia Pokoju. Po wysłuchaniu referatu, delegata Rady Zakładowej ob. Rybickiego oraz sprawozdania dyrektora MZK GG ob. Czachorowskiego, zebrani dla uczczenia Dnia Pokoju, zobowiązali się do wykonania planu inwestycyjnego do końca bież. roku w 200 proc., wzmożenia akcji współzawodnictwa oraz wykonania ponad plan do końca bież. roku następujących inwestycji: Trakcja trolleybusowa: uruchomić prasę hydrauliczną 40-tonową, przeprowadzić średnią naprawę autobusu Nr 115, ciągnika Nr 64 i 121. Przeprowadzić naprawę średnią wozu trolleybusowego Nr 221, wykonać roboty stolarskie w wozie montażowym dla trakcji tramwajowej, wykonać drugą wieżę wozu „Tatra”, wykonać 20 szaf na garderobę dla pracowników, wyremontować ze złomu użytkowego 10 starterów i 10 prądnic, przetopić ze starych akumulatorów 300 kg ołowiu na odzysk. Przeprowadzić remont wozu remontowego dla trakcji samochodowej typu „Skoda”, uruchomić z wraków 1 dłutownicę i 1 pilę mechaniczną. Uruchomić świetlicę. Trakcja autobusowa: zmniejszyć normę na naprawę przyczepy 14-tonowej o 20 proc. Trakcja tramwajowa: wyremontować dźwig „Demag” do nowej montowni motorów, przewinąć 4 wirniki do motorów tramwajowych, odbudować 1 przyczepę Nr 395 tramwajową kompletnie rozbitą przez działania wojenne. Zwiększyć ilość rewizji w zajezdni – Wrzeszcz z 2 do 3 wagonów dziennie. Wykonać 5 stołów i 10 ławek oraz 1 średnią naprawę wozu przyczepnego w zajezdni Nowy Port. Zwiększyć z trzech do czterech rewizje wagonów w zajezdni przy ul. Łąkowej oraz wykonać wszystkie naprawy zjazdów poza normy. Wymalować wszystkie zgłoszone prace z okazji Międzynarodowego Dnia Pokoju. Dział elektryczny: wymienić uszkodzone słupy na linii Gdynia – Chylonia, wymienić zwrotnicę przy zajezdni trolleybusowej. Naprawić i ustawić słupy żelazne z wysięgami na odcinku Wrzeszcz – Oliwa. W dziale drogowym wykonać plan roczny wymiany szyn zwiększony o 20.000 normowych godzin. Oczyszczyć plac drogowy ze złomu i odesłać złom do huty. Wydział ruchu: uchwalił wziąć gremialny udział we współzawodnictwie, wzmoczyć dyscyplinę pracy, sprawną obsługę pasażerów, wzmoczyć czujność i bezawaryjną jazdę.

30.09: prace przy budowie arterii komunikacyjnej Gdańsk – Gdynia posunęły się w br. znacznie naprzód. Ministerstwo Odbudowy przeznaczyło na roboty te do końca br. 100 mil. zł. Na wykonanie planu w roku 1950 Ministerstwo Odbudowy asygnowało 285 mil. zł. Ponieważ zakończenie budowy arterii przewidziane jest w planie 6-letnim, dalsze fundusze będą napływały w miarę potrzeb.

1.10: Dyrekcja MZK GG komunikuje, że uznając słuszność prośby mieszkańców Nowego Portu, ul. Klinicznej i al. Roosevelta w Gdańsku, przenosi z dniem 1 października rb. przystanek autobusowy, istniejący dotychczas przy al. Rokossowskiego obok Politechniki, na skrzyżowanie al. Rokossowskiego z al. Roosevelta we Wrzeszczu.

1.10: z placu Głównego Dworca kolejowego prowadzić będzie jedna linia do Sopotu ulicami: Dworcową, 10 Lutego, Świętojańską przez Orłowo, a druga linia tzw. okrężna na Oksywie. Na całej trasie nowej linii zostały już ustawione słupy dla sieci elektrycznej. W warsztatach MZK GG wre praca przy budowie nowych wozów. Robotnicy pracujący przy budowie nowej linii zobowiązali się ukończyć prace na uroczystość obchodu Rewolucji Październikowej, pragnąc uczcić w ten sposób wielkie święto klasy robotniczej. Budowa linii trolleybusowej ze Śródmieścia Gdyni na Oksywie, dzięki wydatnej pomocy żołnierskiej, posuwa się szybko naprzód. Wkrótce punkt wyjściowy dla trolleybusów w śródmieściu Gdyni przeniesiony zostanie z Placu Kaszubskiego na plac przed Głównym Dworcem Kolejowym.

2.10: dnia 2 października br. o godz. 14 zostanie otwarty dla ruchu kołowego i kolejowego nowy wiadukt, łączący nie tylko Grabówek i Chylonię z centrum Gdyni, ale trasę Szczecin, Wejherowo i Hel z Gdańskiem i Elblągiem. Budowa nowego wiaduktu, prowadzona przez Państwowe Przedsiębiorstwo Robót Komunikacyjnych została ukończona zgodnym wysiłkiem robotników i inżynierów na 6 miesięcy przed projektowanym terminem. Konferencja, która odbyła się w dniu 29 bm., z udziałem przedstawicieli PPKK, DOKP, Zarządu Miejskiego, Partii, Zw. Zaw., prasy, radia i filmu, miała na celu omówienie programu uroczystości otwarcia wiaduktu. Na razie ze względów technicznych do dyspozycji ruchu kołowego zostanie oddana połowa wiaduktu, tzn. „jedno światło”, ukończenie drugiej połowy projektuje się w najbliższych miesiącach. Natychmiast po otwarciu nowego wiaduktu

rozpocznie się praca zlikwidowania starego wiaduktu, którego prowizoryczna odbudowa zagrażała bezpieczeństwu ruchu kołowego i przechodniów.

5.10: z powodu małej frekwencji DOKP wstrzymała ostatnio kursowanie do Nowego Portu pociągów nr 2419/2420 i 2423/2424. Dla udogodnienia powrotu z pracy robotnikom portowym uruchomiono między godziną 20 a 21 parę pociągów dodatkowych, a w związku z koniecznością dowozu pracowników na godzinę 8 przełożono kurs pociągu nr 2415 o 20 minut wcześniej. Dla umożliwienia powrotu pracowników z drugiej zmiany o godz. 23 pociąg nr 2436 kursuje 40 minut później.

6.10: nowo wybrane władze Gdańska: Bolesław Gemza – Przewodniczący MRN, Piotr Stolarek – Prezydent miasta.

11.10: Dyrekcja MZK GG otrzymała w tych dniach pół miliona, złotych dodatkowych kredytów inwestycyjnych na usprawnienie komunikacji w zespole Gdańsk-Gdynia. Suma ta zostanie zużyta, na pokrycie kosztów budowy linii trolleybusowej, łączącej śródmieście Gdyni z Oksywiem oraz zakup 20 nowych autobusów produkcji węgierskiej. Poza tym z kredytów tych pokryta zostanie należność za 13 nowych trolleybusów, niedawno zakupionych, które wkrótce oddane zostaną do eksploatacji.

14.10: w ramach umowy z MZK GG Stocznia Gdańska wykonuje w r. b. dla komunikacji miejskiej 10 podwozi do autobusów marki „Fiat”. Pierwszy „Fiat” o podwoziu wykonanym przez stoczniowców opuścił w tych dniach warsztaty i kursuje na linii Gdańsk – Gdynia. Następne wozy zostaną wykończone 20 bm., dalsze 23 listopada, a ostatnie cztery do 20 grudnia. W związku ze wzrostem taboru MZK GG projektuje uruchomienie nowej linii autobusowej, łączącej Pohulankę z Dworcem Głównym w Gdańsku. Linia ta połączy kolonię stoczniowców ze śródmieściem, a tym samym ułatwi robotnikom dojazd do miejsca pracy.

16.10: nowym, wspianiałym wyczynem pracy załogi MZK GG jest w tej chwili budowa w Gdyni linii trolleybusowej o długości 9 km, wiodącej z centrum miasta przez Obłuże na Oksywie. Tak, jak w czasie budowy trasy W-Z, tłumy warszawiaków śledziły z zainteresowaniem postępy tej budowy, tak mieszkańcy Gdyni, a zwłaszcza mieszkańcy przedmieść, obserwują codzienne osiągnięcia pracowników zatrudnionych przy budowie, dyskutują o postępach prac i czekają niecierpliwie na dzień otwarcia nowej linii. Jest to zupełnie zrozumiałe, jeżeli przyjrzymy się autobusom jadącym z Oksywi do Gdyni: robotnicy i marynarze, urzędnicy portowi, gospodynie domu nie tylko przepelniają każdy wóz, ale wiszą na stopniach i siedzą na dachach, narażając życie i zdrowie w czasie codziennej jazdy. O tym, jak taka jazda wpływa demontująco na autobusy, nie trzeba chyba wspominać. Wybieramy się na nową linię, aby zobaczyć, jak daleko posunęła się robota i przymierzyć ją do daty rozpoczęcia budowy: dnia 23 sierpnia br. Mimo, że okres, w jakim żyjemy, okres budowy (bloków) szybkościowców i przekraczania norm przyzwyczaił nas do rzeczy, które wydawałyby się cudem z tysiąca i jednej nocy naszym dziadkom i ojcom, szeroko otwieramy oczy na osiągnięcia MZK GG przy budowie, nowej linii. Na długiej, dziewięciokilometrowej trasie wiodącej od ul. 10 Lutego, przez Plac Konstytucji, całą ul. Okrężną aż do Marynarki Wojennej, stoją już słupy. Na większości z nich dociąga się właśnie ostatnie metalowe liny. Pętla na Placu Konstytucji i na Oksywiu już gotowa, wykańcza się już pętlę na Obłużu. Jak tego dokonaliście? – pytamy dyr. MZK GG ob. Czachorowskiego. Dyrektor wskazuje na pracowników zatrudnionych przy budowie: Proszę ich o to zapytać – mówi. Podchodzimy do jednego z robotników. Stanisław Gęborys, pracownik grupy sieciowej osiagający 185 proc. normy uśmiecha się słysząc nasze pytanie: Najważniejszą rzeczą – mówi – jest zachowanie odpowiedniego tempa pracy i umiejętność rozłożenia sobie roboty. A ponieważ moi współtowarzysze i ja mamy już sprawę i doświadczenie wyniesione z budowy linii na Mały Kack, więc robota idzie nam szybko i sprawnie. Gęborys jest skromny i nie wspomina o tym, że jest również racjonalizatorem i że skonstruował przyrząd do ustawiania słupów, który ogromnie usprawnił pracę przy budowie nowej linii. Dawniej potrzebowano około 30 ludzi w ciągu godziny na ustawienie jednego słupa, obecnie robi to 5-7 ludzi w ciągu 15 minut. Ob. Gęborys wpadł również na pomysł ustawienia specjalnych szyn, dzięki którym ciężki bęben z mosiężną liną dostaje się bez trudu na ciężarowy samochód. Kiedy patrzemy codziennie rano na robotników jadących do pracy – wtrąca ob. Bronisław Zaręba, robotnik osiagający przeciętnie 283 proc. normy – kiedy słyszymy codziennie ich prośby o jak najszybsze ukończenie linii, to robota sama pali się nam w rękach. Nie ma między nami żadnego, który by się ociągał. Wspianiałe wyniki współzawodnictwa. Podchodzimy do dwóch ogromnych tablic ustawionych w miejscu projektowanej pętli na Obłużu. Notuje się na nich codziennie wyniki współzawodnictwa, podając normy osiągnięte przez każdego pracownika. Taka kontrola wyników, prowadzona z dnia na dzień, nie tylko zachęca robotników do osiagania coraz lepszych wyników, ale prowadzi do takich osiągnięć, jakimi był np. czyn dwu szoferów: Gęborysa i Kozatora, którzy samorzutnie po godzinach pracy zwozili potrzebne słupy, aby brygada,

która stanie nazajutrz do roboty, nie potrzebowała tracić czasu na czekanie. Przeglądamy wyniki I etapu pracy: w grupie kablowej Wacław Podgórski osiągnął przeciętnie 384 proc. normy, Władysław Czubak – 383,2 proc. normy, Franciszek Jagiełło i Franciszek Kabat po 369 proc. normy; w grupie sieciowej Tadeusz Mandryga – 309,5 proc. normy, Bronisław Zaręba – 283,7 proc. normy, Bronisław Więckowski – 281,4 proc. normy. O wielkiej liczbie pracowników, którzy przekroczyli normy winien świadczyć fakt wypłacenia przez MZK GG za I etap współzawodnictwa pracy 53 pracownikom nagród w wysokości 158.000 zł. Patrząc na przeprowadzone już roboty mogłoby się wydawać, że sprawa ukończenia linii jest już kwestią dni. Tymczasem okazuje się, że przed budowniczymi nowej linii leżą jeszcze najważniejsze zadania: na długiej, biegnącej wśród niezabudowanych działek ul. Okrężnej nie ma jeszcze prądu elektrycznego. Równolegle więc do prac prowadzonych przy budowie montuje się na Grabówku podstację, do której prostowniki i transformatory zostaną sprowadzone z Wrocławia, oraz przeprowadza się poczworną linię podziemnego kabla, na długości około 5 km. Dzięki przychylnemu ustosunkowaniu się Marynarki Wojennej do prowadzonej budowy nowej linii, zdołano uzyskać 20 km kabla. Ze względu na to, że kabel jest aluminiowy, do spawania poszczególnych jego części trzeba było zatrudnić specjalistów wybitnej klasy. Wszystkie drobne części potrzebne przy budowie nowej linii przygotowuje się w specjalnie zainstalowanej na terenie budowy kuźni, a w większości w warsztatach MZK GG. Nie można nazwać tego błahym osiągnięciem, jeżeli weźmie się pod uwagę, że nowa linia pochłonie: około 3.000 zacisków, około 2.600 sztuk zwieszaków, przeszło 1.000 sztuk jarzm na słupy itp. Kiedy wobec tego należy się spodziewać uruchomienia nowej linii? Dyrektor Czachorowski uśmiecha się: Termin budowy przewidziany był na okres 4 miesięcy – odpowiada – ale jeżeli Gdański Urząd Morski, który zobowiązał się poprawić drogę i wybrukować pętlę na Oblużu. Zdąży na czas, to prawdopodobnie w myśl postanowienia pracowników zatrudnionych przy naszej budowie, oddamy nową linię do dyspozycji mieszkańców Gdyni już w rocznicę Rewolucji Październikowej. I proszę napisać – dodaje Romuald Domiński, robotnik osiągający 236 proc. normy – że dumni jesteśmy z tego, że dotychczas jesteśmy pierwszymi pracownikami Wybrzeża, którzy tegoroczną rocznicę Rewolucji Październikowej pragną uczcić tak poważnym nakładem pracy.

18.10: 10 linii tramwajowych MZK GG, o łącznej długości 82 kilometrów, obsługujących Gdańsk – Sopot pozostawało od przeszło 40 lat bez remontu. Brak studzienek odwadniających na trasie linii tramwajowych w dzielnicach położonych niżej poziomu rzeki Raduni, jak Orunia i Siedlice, przyczynił się poważnie do zniszczenia nawierzchni. W związku z tym, że linie tramwajowe Oruni wymagają stałej konserwacji a tym samym utrzymania specjalnych grup robotniczych do spawania popękanych rur, MZK GG przewiduje przeprowadzenie w planie 6-letnim linii trolleybusowej do Oruni. W tym celu, rozpoczęto budowę podstacji przy ul. Bojowców oraz odbudowę zajezdni w Oruni. W ramach kredytów inwestycyjnych, przeprowadza się obecnie remonty nawierzchni i wymianę szyn na odcinkach najbardziej zagrożonych. Na roboty bieżące przeznaczono 13 mil. zł. Wymiany szyn i remontu nawierzchni dokonano już koło „Orbisu”, na Siankach przy ul. Elbląskiej oraz na ulicach 1 Maja i Wały Jagiellońskie. Całkowicie przebudowano linię dookoła budującego się gmachu CPN oraz rozpoczęto gruntowny remont torów przy ul. Kartuskiej. Po wymianie szyn i podkładów przewiduje się rozbudowę końcowego odcinka na Siedlicach. Pozwoli to na zastosowanie przyczep na linii nr 10. Na rozbudowę końcówki w Siedlicach przeznaczono 1,5 mil. zł. W związku z zapadaniem się nawierzchni tramwajowej przy ul. Grunwaldzkiej, podjęto prace przygotowawcze w celu przeniesienia toru tramwajowego na nowo budującą się trasę. Zespoły robotnicze MZK GG postanowiły w ramach zobowiązań na cześć Międzynarodowego Dnia Pokoju ukończyć prace przy wymianie szyn i remoncie nawierzchni w bieżącym miesiącu. Zaznaczyć należy, że przebudowa linii tramwajowych odbywa się bez żadnych przerw w komunikacji. Jest to poważną zasługą ekip robotniczych MZK GG.

21.10: Dyrekcja MZK GG komunikuje, że projektowała budowę linii okrężnej na trasie Port - Śródmieście, jednak z uwagi na znaczną ilość torów kolejowych, które wspomnianą trasę przegradzają, względnie braku wiaduktów, które mają być pobudowane w roku 1952, na razie zrealizować tego nie mogła. Ponadto Dyrekcja MZK GG nie uzyskała zgody na zainstalowanie sieci trolleybusowej na ul. Polskiej. Na trasie tej zostanie w najbliższym czasie wzmożony ruch autobusów.

26.10: drugi z kolei autobus wybudowany przez Stocznnię Północną dla MZK GG odbył już próbną jazdę. Autobus posiada 34 miejsca siedzące i 15 stojących. Całość robót została wykonana solidnie. Próby wypadły pomyślnie. W dniu 23 bm. autobus wszedł do normalnej eksploatacji na linii Gdańsk – Gdynia pod numerem 28. Następny autobus pod numerem 29, wejdzie do eksploatacji w dniach najbliższych. Prace przy 7 dalszych karoseriach autobusowych są znacznie zaawansowane. Państwowa Komunikacja Samochodowa w Gdańsku otrzymała ostatnio 4 nowe wozy „Chausson”, które kursować będą na linii Gdańsk – Gdynia.

30.10: zgodnie z uchwałą załogi MZK Gdańsk-Gdynia dla uczczenia 32 rocznicy Rewolucji Październikowej budowa nowej, 9-kilometrowej linii trolleybusowej na trasie Gdynia – Oksywie, została ukończona na dwa miesiące przed terminem i oddanie jej do użytku publicznego nastąpi w dniu dzisiejszym. Uroczystość otwarcia nowej linii odbędzie się dziś o godz. 11 w Gdyni przy Skwerze Kościuszki u wylotu ul. 10 Lutego. Dyrekcja MZK GG zawiadamia, że z dniem 30.10.1949 r. od godz. 11 nowo uruchomiona linia trolleybusowa na trasie Gdynia (Dworzec P.K.P.) – Oksywie oddana zostaje do użytku publicznego. Wozy będą kursowały według następującego rozkładu: pierwszy trolleybus z Dworca do Oksywia o godz. 5:05. Ostatni trolleybus z Dworca do Oksywia o godz. 23:25. Pierwszy trolleybus z Oksywia do Dworca o godz. 5:33. Ostatni trolleybus z Oksywia do Dworca o godz. 23:55. Częstotliwość ruchu trolleybusów co 20 minut. Niezależnie od powyższego w godzinach nasilenia pasażerów tj. w godz. 5:15-8:30 i 13-19 wprowadza się wozy dodatkowe, które będą kursowały od Dworca P.K.P. do Obłuża z częstotliwością co 20 minut, a więc łącznie z wozami stałymi częstotliwość na tym odcinku w godzinach nasilenia pasażerów będzie co 10 min. Na trasie Gdynia – Oksywie pozostawia się dotychczasowy podział stref z tym, że koszt przejazdu normalnego obniża się na: w obrębie jednej strefy bilet normalny 20 zł. Za dwie strefy bilet normalny 35 zł. Dotychczas kursujące autobusy na tej linii z dniem uruchomienia trolleybusów zostaną wycofane. Trolleybusy linii Mały Kack z dniem 30.10.49 r. będą dojeżdżały do Dworca P.K.P., a nie jak dotychczas do Placu Kaszubskiego.

30.10: z chwilą wprowadzenia trolleybusów na linii Gdynia – Mały Kack, dyrekcja MZK GG skasowała warunkowy przystanek autobusowy, u zbiegu ul. Wielkopolskiej i Alei Zwycięstwa.

31.10: „Wykonaliśmy nasze zobowiązanie. My robotnicy i pracownicy M.Z.K.G.G. czcimy wielki dzień Rewolucji Październikowej przez oddanie do użytku o 13 tygodni przed terminem linii trolleybusowej Gdynia – Oksywie długości 9 km” czytamy na transparencie u wylotu ul. 10 Lutego. Napis ten w zwięzłej formie mówi zebrany z okazji uroczystości otwarcia linii trolleybusowej do Oksywia o rozmiarach wysiłku załogi M.Z.K.G.G. i sensie chlubnie wykonanego zobowiązania. Punktualnie o godz. 11 na ul. 10 Lutego wjeżdżają 4 nowe, odświętnie udekorowane trolleybusy. Mimo woli robi się przyjemnie, kiedy ogląda się takie uroczystości – słyszę strzęp rozmowy. Wokół trybuny robi się coraz tłoczniej. Wśród przybyłych na uroczystość widzimy: woj. inż. Zrałka, pierwszego sekretarza K.M.P.Z.P.R. w Gdyni Olejniczaka, przewodniczącego Gdyńskiej M.R.N. Zborowskiego, przewodniczącego Gdańskiej M.R.N. Giemzę, prezydenta m. Gdańska Stolaraka, przedstawiciela Mar. Woj. kmdr. Wojcieszka i wielu innych. Honorowe miejsca zajmują przodownicy pracy M.Z.K.G.G., w pobliżu ustawiają się orkiestra i chór. Na chodnikach tłumy mieszkańców miasta. Wkrótce zaczyna się oficjalna uroczystość. Chór M.Z.K.G.G. śpiewa hymn tramwajarzy. Następnie na trybunę wchodzi przewodniczący Rady Zakładowej ob. Porożyński. W krótkich słowach zagaja uroczystość. Po nim przemawiają inni. Wszyscy podkreślają wielki wysiłek i ofiarność pracowników M.Z.K.G.G., którzy w przeciągu 2 miesięcy potrafili dokonać wielkiego dzieła. Przed wojną nie mogło być mowy o linii trolleybusowej, łączącej Gdynię z Oksywiem – stwierdza w swoim przemówieniu przewodniczący Gdyńskiej M.R.N. ob. Zborowski – bo burżuazyjne władze nie troszczyły się o ludność robotniczą przedmieść, bo przed wojną nie robiono inwestycji deficytowych, tylko w interesie ludzi pracy. Stało się dopiero możliwe w nowym ustroju, realizującym sprawiedliwość społeczną, ustroju, zapoczątkowanym przez Wielką Rewolucję Październikową. Bez zwycięstwa rosyjskich mas pracujących w 1917 roku nie byłyby do pomyslenia nasze dzisiejsze sukcesy, wolność i niepodległość naszego kraju. Po przemówieniach dyrektor M.Z.K.G.G. ob. Czachorowski wręcza 31 szczególnie zasłużonym przodownikom pracy premie pieniężne. Wreszcie następuje kulminacyjny moment uroczystości. Wojewoda Zrałek przecina wstęgę, orkiestra gra hymn narodowy, wolno ruszają trolleybusy. Linia Gdynia – Oksywie otwarta! W pierwszym wozie zajmują miejsca przedstawiciele władz, w następnych przodownicy pracy i pracownicy M.Z.K.G.G. Wszyscy jadą do Oksywia. Tam następuje druga część uroczystości. Mieszkańcy Oksywia urządzają manifestację na cześć załogi M.Z.K. Znaczenie linii trolleybusowej dla tej części miasta najlepiej ilustruje transparent: „Trzydzieści lat czekaliśmy na Wasze dzieło”. Nic też dziwnego, że na widok trolleybusów wśród zebranych zapanował entuzjazm. Kolejno przemawiają wicedyr. M.Z.K. ob. Bratkowski i kmdr. Wojcieszek. Ob. Bratkowski podkreśla znaczenie wielkiej pomocy Marynarki Wojennej przy budowie nowej linii. Na zakończenie uroczystości Dowództwo Mar. Woj. podejmowało obiadem przodowników pracy M.Z.K.G.G. Obiad ten stał się okazją dla zmanifestowania serdecznych więzów, łączących cywilną ludność pracującą z odrodzoną Marynarką Polską. W drodze powrotnej do Gdyni, obserwując w trolleybusie rozradowane twarze pierwszych pasażerów, myślałem: nie jest frazesem twierdzenie, że najlepszą odpowiedzią na niecne knowania, amatorów nowej wojny jest wzmożenie wysiłków nad odbudową i rozbudową kraju; nic tak nie uspokaja i nie nastraja optymistycznie na przyszłość jak widok nowych

fabryk i domów, szkół i linii komunikacyjnych; nie może chcieć wojny ani jej się bać naród, który z takim zadaniem buduje nowe życie.

1.11: Dyrekcja MZK GG zawiadamia, że z dniem 1.11.49 r. zmienia się częściowo rozkład jazdy autobusów na linii Gdańsk – Gdynia. Ostatni autobus z Gdyni do Gdańska (Województwo) o godz. 23:15. Następne t.j. o godzinie 23:30, 23:42 i 0.05 tylko do Wrzeszcza. Ostatni autobus z Gdańska do Gdyni o godz. 23.25. Ostatni autobus od Województwa do Wrzeszcza o 0:10.

1.11: na wniosek robotników portowych oraz pasażerów komunikacji portowej w Gdyni, Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku postanowiła od 1 listopada br. przedłużyć linię wodną Obłuże – Dworzec Morski do Skweru Kościuszki (przystań Żegluga Przybrzeżnej). Przedłużenie linii jest szczególnie dogodnie dla pasażerów, mieszkających na Obłuzu, a chcących się dostać do śródmieścia. Nowo otworzona linia podzielona jest na dwie strefy: jedna od Obłuzia do Dworca Morskiego, a druga od Dworca Morskiego do Skweru Kościuszki. Ceny biletów w jednej strefie wynoszą: normalne 20 zł, ulgowe 10 zł. Bilety 60-przejazdowe w obrębie jednej strefy kosztują: normalne 600 zł, a ulgowe 300 zł. W związku z przedłużeniem linii w porcie gdyńskim obowiązuje nowy rozkład jazdy. Statki portowe wychodzą codziennie z Obłuzia o 6:00 i 6:50 do Dworca, skąd wracają na Obłuże o 6:25 i 7:20. W tych godzinach statek przeznaczony jest specjalnie dla przewozu robotników portowych i dlatego dobija jedynie do Dworca Morskiego. Od 7:45 statki zaczynają kursować na pełnej linii aż do Skweru. Ze Skweru Kościuszki odbijają będą od 9:00 do 23:00 w nieparzyste godziny. Z Obłuzia statki wychodzić będą od 10:00 do 22:00 we wszystkie parzyste godziny.

5.11: na posiedzeniu Miejskiej Rady Narodowej w Gdyni w dniu 5 bm. na wniosek przewodniczącego ob. Zborowskiego zostały przemianowane następujące ulice: ul. Dowborczyków na ul. Tomasza Nocznickiego, ul. Dreszera na ul. Komuny Paryskiej, ul. Dywizji Syberyjskiej na ul. Dywizji Kościuszkowskiej, ul. Hallerczyków na ul. Batalionów Chłopskich, ul. Kirtiklisa na ul. Hanki Sawickiej, ul. Legionów na ul. Feliksa Dzierżyńskiego, ul. Lisa Kuli na ul. Hubnera, ul. 11 Listopada na ul. Mariana Buczka, ul. Młodzianowskiego na ul. Rutkowskiego, ul. Murmańczyków na ul. Waryńskiego, ul. Orłąt Lwowskich na ul. Botwina, ul. Peowiaków na ul. Jarosława Dąbrowskiego, ul. ks. Skorupki na ul. ks. Piotra Ściegiennego, ul. Strzelców na ul. Dąbrowszczaków, ul. Szczepanowskiego na ul. Wieczorka, ul. gen. Zarzyckiego na ul. Bohaterów Ghetta, ul. Zielińskiego na ul. Pniewskiego, ul. Wileńska na ul. Małgorzaty Fornalskiej.

11.11: dla wygody mieszkańców Orłowa, którzy w przeważającej większości pracują w Gdyni MZK GG wprowadziły do ruchu na odcinku Orłowo – Gdynia dodatkowe trolleybusy, zwiększając częstotliwość do 6 minut. Zdecydował o tym fakt ścisłego powiązania mieszkańców Orłowa z Gdynią oraz bliska odległość tych ośrodków. Brak wozów nie pozwala na zwiększenie taboru kursującego między Sopotem a Gdynią. Nadmienić należy, że ruch na odcinku Sopot – Orłowo jest znacznie mniejszy, niż na linii Orłowo – Gdynia. Zwiększenie ilości wozów kursujących na odcinku Sopot – Orłowo z chwilą wyremontowania dalszych trolleybusów będzie zrealizowane.

13.11: w niedzielę, 13 bm., o godzinie 11, odbędzie się uroczyste otwarcie Mostu Czerwonego w Gdańsku Oruni, przy ul. Mostowej, łączącego Orunię z Olszynką. Przekazania mostu, którego budowę ukończono o miesiąc wcześniej niż przewidywał plan, dokonał przy udziale licznie zgromadzonej publiczności prezydent miasta Piotr Stolarek.

17.11: Państwowe Kierownictwo Budowy Mostów pod kierunkiem inż. Federa dokonało ostatnio na zlecenie Wydz. Technicznego ZM naprawy mostu przy ul. Kościuszki we Wrzeszczu. Kosztem 5 milionów zł ustawiono dwa nowe przesła metalowe.

22.11: w związku z rozbudową systemu komunikacyjnego w Gdyni (m.in. budową drugiego toru na szlaku Gdynia – Wejherowo), w porozumieniu z Zarządem Miejskim zamknięto 4 niedaleko siebie położone i słabo uczęszczane przejazdy kolejowe w tym jeden przy ulicy Św. Mikołaja. Po zakończeniu zasadniczych robót w roku bieżącym, zamiast omawianego przejazdu – pobuduje się przejście przez tory dla pieszych. Budowa nowego przejazdu kołowego w tym miejscu byłaby nieopłacalna, gdyż w przyszłości Zarząd Miejski projektuje budowę wiaduktu, łączącego ul. Czerwonych Kosynierów z ul. Okrężną, na przestrzeni pomiędzy ul. Św. Mikołaja a p.o. Gdynia Grabówek.

23.11: w roku bież. MZK GG uruchomiły centralną malarnię tramwajów, autobusów i trolleybusów w zajezdni w Nowym Porcie, w Gdańsku. Urządzona według nowoczesnych zasad techniki i higieny pracy malarnia przeprowadza obecnie malowanie i lakierowanie wszystkich wozów komunikacyjnych MZK GG. Produkcja malarni zaplanowana została w ten sposób aby do wiosny przyszłego roku wszystkie wozy, po uprzednim średnim lub

gruntownym remoncie, zostały przemalowane na jednolity kolor. Obecnie po głównym remoncie maluje się wielki autobus „Colombina”, który został również odpowiednio podwyższony, tak, że pasażerowie stojący nie będą podróżować ze schylnymi głowami z powodu niskiego pułapu dachu. „Colombina” już w najbliższym czasie wejdzie do ruchu na trasie G – G. Na wykończeniu w lakierni stoją również dwa całkowicie odbudowane wozy tramwajowe, które w ramach miesiąca odbudowy Warszawy zostały wykonane w warsztatach MZK GG dla warszawskich MZK.

23.11: w bieżącym tygodniu MZK GG wprowadzą do ruchu dalsze 3 autobusy pasażerskie. Będą to autobusy marki „Fiat” oznaczone numerami 30, 31 i 32. Dyrekcja MZK GG apeluje do publiczności o wyrozumienie dla wymogów zarządzenia, jakie otrzymała obsługa nowych wozów o nieprzeciążaniu autobusów, w okresie docierania silników. Leży to zarówno w interesie MZK GG jak i samej publiczności, zwłaszcza jeśli się weźmie pod uwagę wysoki koszt autobusów sprowadzonych z zagranicy za kosztowne dewizy.

26.11: na plenarnym posiedzeniu MRN Sopotu, w związku z przeniesieniem ob. Kapusty na inne stanowisko, dokonano wyboru nowego prezydenta miasta. Klub radnych PZPR zgłosił kandydaturę ob. Piotra Nowaka. W wyniku głosowania ob. Nowak został wybrany prezydentem miasta jednomyślnie.

29.11: komunikacja międzymiastowa i śródmiejska naszego Wybrzeża stanowi jeden z najtrudniejszych problemów. Wielki odsetek obywateli mieszkających w Gdyni, czy w Sopocie pracuje w Gdańsku i odwrotnie. Stąd powstaje konieczność utrzymania maksymalnej częstotliwości ruchu na liniach komunikacji autobusowej, tramwajowej i trolleybusowej, szczególnie w godzinach rannych i po zakończeniu pracy w portach, zakładach fabrycznych, instytucjach i urzędach. Przy największych nawet udogodnieniach ze strony MZK GG, stałe, nieodzowne przejazdy z domu do pracy i z pracy do domu pochłaniają robotnikom i pracownikom umysłowym wiele czasu. Przeciętnie traci się na przejazdy między Gdańskiem a Gdynią ok. 2 i pół godziny, zaś między Gdańskiem a Sopotem i Sopotem a Gdynią ok. półtorej godziny. Każde tzw. zaburzenie na linii czy awaria powoduje opóźnienie ludzi do pracy, co jest ze szkodą zarówno dla nich, jak i dla Instytucji. Dotychczas pozostawiała najwięcej do życzenia komunikacja w okresie zimowym. Trzeba stwierdzić, że w r. b. zarówno dyrekcja jak i rada zakładowa MZK GG zawczasu poczyniły przygotowania, ażeby sprostać zadaniom w okresie zimy. Zaczniemy od gdańskich linii tramwajowych, dla których tzw. „zaburzenie”, czyli „zakorkowanie” ruchu jest, szczególnie w okresie zimowym, zjawiskiem częstym. Przyczyną są tzw. awarie, którym załogi warsztatowe MZK GG postanowiły położyć kres. Otóż w ramach czynu na Dzień Pokoju zobowiązano się wybudować jeden, niezależny od linii napowietrznej wóz, „pogotowia tramwajowego”. Jest to wóz przerobiony z wraku tramwaju, który otrzymał podwozie samochodowe. Budowa tego wozu jest już na ukończeniu i niebawem zostanie oddany do użytku. Zniknie więc zjawisko wielokwadransowych, a bywało, że i parogodzinnych zahamowań ruchu na liniach tramwajowych. Uszkodzone wozy będą natychmiast usuwane z linii, by nie hamować kursowania pozostałych. Zawczasu odrestaurowano dwa pługi odśnieżne oraz 5 wozów-solarek, zaopatrzonych w przyrządy do usuwania śniegu oraz oczyszczania szyn tramwajowych. Dyrekcja posiada już niezbędne zapasy soli do walki z gołoleźdzą. We wszystkich tramwajach, które jeszcze w lecie zakwalifikowane zostały do remontu, naprawiono instalacje ogrzewnicze, zabezpieczono przed wilgocią i uszczelniono wozy przed zimnem. Podobne prace przeprowadzono w autobusach i trolleybusach. Dużym udogodnieniem dla publiczności będą poczekalnie na przystankach tramwajowych i trolleybusowych na wszystkich liniach. W tym roku zbudowano ogółem 9 poczekalni, w tym 6 na przystankach tramwajowych w Gdańsku oraz jedną w Sopocie i dwie w Gdyni na przystankach trolleybusowych. Przed zimą wykończone będą dwie poczekalnie. Jest to oczywiście zbyt mała jeszcze ilość, ale jak na początek wysiłek ten godny jest podkreślenia. Ponadto ustawiono wzdłuż linii kilkanaście zegarów. Do utrzymania częstotliwości ruchu w okresie zimowym przyłączą śródmieście Gdańska ze wszystkimi dzielnicami, przy rzadkiej, niestety, częstotliwości ruchu. Słaba częstotliwość ruchu na liniach autobusowych pomiędzy Gdynią, a jej przedmieściami stanowi również bolączkę ludności. W ogóle zagadnienie wzmocnienia i usprawnienia częstotliwości ruchu, aczkolwiek w dużym stopniu zostało w roku bieżącym rozwiązane, wymaga dalszego wysiłku zarówno ze strony władz MZK GG, jak i załogi przedsiębiorstwa. W związku z nadchodzącą zimą dyrekcja i rada zakładowa czyni się stan ilościowy taboru, który przedstawia się jak następuje: 119 wozów tramwajowych, obsługujących 10 linii w Gdańsku wraz z główną do Oliwy i Sopotu; 20 autobusów krytych, z których 10 obsługuje linię główną Gdańsk – Gdynia, pozostałe 10 – przedmieścia Gdańska i Gdyni oraz 24 trolleybusy, kursujące obecnie na 4 liniach Gdynia – Sopot, Gdynia – Kack, Gdynia – Chylonia i Gdynia – Oksywie. Tramwaje gdańskie, jak wiemy, MZK GG zajęły się sprawą wyekwipowania załóg roboczych. W roku bieżącym dyrekcja asygnowała na ekwipunek załóg poważną kwotę 28 milionów złotych. Zakupiono 265 kożuchów długich i krótkich, 300 par

butów filcowych, 300 par skórzanych rękawic oraz odpowiednią ilość materiałów na 1000 mundurów, 800 płaszczy i tyle czapek. Mundury i płaszcze robione są na miarę dla poszczególnych pracowników w krawieckich zakładach spółdzielczych w Oliwie. Wykonanie czapek natrafia na trudności, a to ze względu na brak odpowiedniego warsztatu spółdzielczego. Jeśli do naszych uwag dodamy, że w roku bieżącym przeprowadzone zostały kapitalne inwestycje i remonty we wszystkich warsztatach ośrodkach pracy załóg MZK GG włożyły dużo starań w wykonanie ich zadań.

9.12: dnia 9 bm. czterej kierowcy Gdańskiego Oddziału Państwowej Komunikacji Samochodowej przełamali istniejący dotychczas w szerokich kołach pracowników samochodowych, pogląd na wytrzymałość silników i opon autobusowych, przejeżdżając dzięki współzawodnictwu pracy w oszczędzaniu i staranności obsługi 100.000 km bez zmiany opon i remontów autobusów. Rekordzistami pracy są kierowcy 2 autobusów m-ki „Fiat” (opony „Pirelli”) Józef Piechowski, Stefan Gromek, Ignacy Ławniczak i Stanisław Wojciechowski. Wbrew ogólnie przyjętej teorii warunkującej wytrzymałość opon do 44.000 przejechanych kilometrów, wyżej wymienieni kierowcy przejechali w ruchu pasażerskim na trasie Gdańsk – Gdynia pełne 100.000 km bez najmniejszych awarii.



Świadczyło to o zrozumieniu przez ogół pracowników PKS idei współzawodnictwa pracy i oszczędności w dziedzinie ogumienia, paliwa oraz konserwacji sprzętu samochodowego, stanowiącego cenne dobro społeczne. Z okazji przejechania 100.000 km bez zmiany opon i remontów w dniu 9 bm. odbyła się na postoju autobusowym przed gmachem Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku skromna uroczystość, podczas której przedstawiciele władz komunikacyjnych i PKS złożyli kierowcom-przodownikom pracy serdeczne gratulacje i gorące życzenia dalszych sukcesów w pracy zawodowej. Na rekordzistów przyjeżdżających z trasy Gdańsk – Gdynia oczekiwali: naczelnik Wydz. Komunikacyjnego Urz. Woj. inż. Tadeusz Borysiewicz, przewodniczący Okręgu Gdańskiego Zw. Zaw. Transportowców i przew. okręg. komisji współzawodnictwa pracy przy transporcie samochodowym ob. Antoni Roseker, przew. Rady Zakładowej PKS ob. Józef Żukowski, przew. oddziału gdańskiego Zw. Zaw. Transportowców ob. Władysław Dyksta, naczelnik gdańskiego oddziału PKS ob. Waclaw Królik, z-ca nac. ob. Edward Jurewicz, kierownik gdańskiej stacji PKS ob. Romuald Dietrich, przedstawiciele prasy i in. Po przybyciu obu autobusów do Gdańska, przodownicy-kierowcy oświadczyli, że wyczyn swój uważają za początek wielkiego ruchu oszczędnościowego w dziedzinie komunikacji samochodowej w Polsce i wyrazili nadzieję, że za ich przykładem pójdą szerokie rzesze kierowców samochodowych zatrudnionych w przedsiębiorstwach państwowych w całym kraju. Należy podkreślić że autobusy kursowały nie tylko na trasie Gdańsk – Gdynia, gdzie nawierzchnia szosy jest stosunkowo dobra, ale także na trasach prowincjonalnych, gdzie niektóre szosy znajdują się często w złym stanie. Dzięki wysokim kwalifikacjom zawodowym, ostrożnej i oszczędnej jeździe kierowcy-rekordziści uzyskali 50 proc. oszczędności w przebiegu 100.000 km. Kierowcy zatrudnieni w oddziałach PKS w całym kraju mogą być dumni ze swych kolegów gdańskich, którzy pokazali jak należy pracować, aby zaoszczędzić krajowi cennych dewiz, wydawanych na zakup sprzętu samochodowego za granicą.

15.12: dnia 15 bm. zostanie rozebrany na okres zimowy most pontonowy na Wiśle w Serowie na trasie Gdańsk – Elbląg. Przeprawa przez Wisłę będzie się odbywać od 15 bm. za pomocą promu, lecz tylko podczas sprzyjających warunków atmosferycznych. Prom będzie czynny od godziny 6 do 22. O przerwach w kursowaniu promu będą informować podróżnych komunikaty umieszczane na specjalnych tablicach na drodze Gdańsk – Elbląg przy wyjeździe z miast: Gdańsk k. Elbląg i Nowy Dwór.

18.12: Przedstawiciele MZK GG, ZSP i Zarządu Miasta Gdańska postanowili uczcić 70 rocznicę urodzin Stalina połączeniem dzielnic robotniczej Pohulanki z Gdańskiem stałą linią komunikacyjną. W tym celu dziś stanie do robót ziemnych kilka tysięcy pracowników tych instytucji, którzy zajmą się poszerzeniem ul. Pilickiej. Ochotnicy korzystać będą ze sprzętu technicznego i taboru, w który zaopatrzą ich Stocznie i MZK GG. Dnia 31 grudnia ruszą po ulicy Pilickiej z Gdańska na Pohulankę pierwsze autobusy MZK.

20.12: linia kolejowa, łącząca Gdańsk z Wejherowem, posiadała dotychczas ruch dwutorowy jedynie między Gdańskiem a Gdynią. Zagęszczenie ruchu na jednotorowych szlakach między Gdynią a Wejherowem osiągnęło najwyższe granice możliwości przepuszczenia pociągów, szczególnie w godzinach rannych i popołudniowych – powodując niejednokrotnie dużą nieregularność w biegu pociągów. Celem usprawnienia, ruchu, Dyrekcja Okr. Kolei Państw. w Gdańsku zdecydowała budowę drugiego toru od Gdyni do Wejherowa, przy czym w pierwszym okresie budowy miał być w miarę przydzielanych kredytów wybudowany i oddany do ruchu w roku 1950 drugi tor na najwięcej przeciążonym odcinku od Gdyni do st. Reda. Zdecydowano przeprowadzić całą budowę sposobem gospodarczym, przy udziale junaków „SP”. Wykonanie robót ziemnych było znacznie utrudnione wobec zupełnego braku wykopów na całym odcinku planowanych prac, wskutek czego ziemię potrzebną do usypania nasypów torowiska należało w przeważnej części dowozić pociągami roboczymi z odległości do 9 km. Na zagęszczonym szlaku było to zadanie niezmiernie trudne tym bardziej, że roboty Junaków „SP” zasadniczo dopuszczalne są tylko w porze dziennej. Mimo tych trudności i braku sił roboczych, a zawdzięczając głównie wyjątkowej i ofiarnej pracy tych Junaków oraz robotników kolejowych postęp wykonanych robót był tak znaczny, że pozwoliło to Dyr. Okr. Kolei Państw. już wczesną jesienią rb. otworzyć ruch dwutorowy między st. Chylonią a Redą, a w dniu 20 grudnia po ukończeniu głównych robót na szlaku Gdynia – Chylonia, przedłużyć ten ruch na cały odcinek od Gdyni do Redy. Całkowity dotychczasowy koszt budowy, dzięki planowej organizacji robót i wydajnej pracy pracowników obliczono w robociznie na około 8.300.000 oszczędności. Budowa była wykonana wg projektów wykonanych w Dziale Inwestycyjnym D.O.K.P. pod kier. inż. Zygmunta Andrzejewskiego. Roboty torowe i nadzór nad robotami wykonywanymi przez 18 i 33 Brygadę Junaków „SP” wykonywali pracownicy wchodzący w skład Oddziału Drogowego Gdyni: pracownicy Sekcji Odbudowy Gdyni na czele z zawiadowcą Sekcji W. Borzuchowskim i jego zastępcami A. Auglem i Brzosko. Roboty zabezpieczenia ruchu pociągów wykonali pracownicy odcinka zabezpieczenia Gdynia na czele z zawiadowcą Witkowskim, monterem B. Kozłowskim i kontrolerem Piotrowskim. Wyróżnili się jako przodownicy pracy: robotnicy – Błoskowski Jan, Piłata Jan, Pionk Józef oraz torowi Usterkowski Leon i Pionk Leon. W 70 rocznicę urodzin Wodza Międzynarodowego Proletariatu Józefa Stalina – kolejarze D.O.K.P. Gdańsk oddali do użytku klasie robotniczej Wybrzeża b. ważną inwestycję.

24-25.12: w związku ze świętem Bożego Narodzenia. Żegluga Przybrzeżna komunikuje o wstrzymaniu komunikacji portowej na liniach wodnych Gdańsk – Kapitanat Portu oraz Gdynia – Obłuże od dnia 24 bm. godz. 18 do dnia 25 bm. godz. 14. Na trasie Nowy Port – Basen Górniczy kursować będzie przez okres Świąt bez zmian rozkładu jazdy statek „Natalia”.

24-26.12: Dyrekcja MZK GG podaje do wiadomości, że w okresie świątecznym kursowanie tramwajów, trolleybusów i autobusów będzie następujące: Dnia 24 grudnia – wszystkie środki komunikacyjne kursują do godz. 19. Po godz. 19 tramwaje, trolleybusy i autobusy zjeżdżają do swoich zajezdni. Dnia 25 grudnia – normalna komunikacja od godz. 13. Dnia 26 grudnia – wszystkie środki komunikacyjne kursują normalnie przez cały dzień.

31.12: prace ziemne na ul. Piłickiej, łączącej kolonię stoczniowców Pohulanka z miastem, wykonane przez robotników stoczniowych w ramach czynu stalinowskiego zapoczątkowały dalsze roboty drogowe. Robotnicy Wydziału Drogowego Zarządu Miejskiego, natychmiast po zakończeniu prac ziemnych przystąpili do układania nawierzchni na poszerzonym odcinku ulicy. Prace przy układaniu nawierzchni, mimo niewielkiej grupy robotników, szybko posuwają się naprzód. Materiały potrzebne do wykonania nawierzchni dowożą dwa samochody ZSP i dwa samochody Zarządu Miejskiego. Ul. Piłicka została nie tylko udostępniona dla ruchu autobusowego, ale równocześnie otrzymała 15 punktów świetlnych. Nowe latarnie ustawili robotnicy stoczniowi podczas wykonywania robot ziemnych. Zgodnie z zobowiązaniem zarówno robotników stoczniowych, jak i Zarządu Miejskiego, droga łącząca Pohulankę z miastem, została oddana do użytku z dniem 31 grudnia br.

31.12: uruchamia się linię autobusową F z pl. 1 Maja do Pohulanki - Dom Kultury co 30 minut. (P)

31.12: 31 grudnia przed Domem Kultury w kolonii stoczniowców na Pohulance w Gdańsku odbyła się uroczystość otwarcia drogi, łączącej Pohulankę z miastem. Na uroczystość przybył przedstawiciel Zarządu Miasta, MZK GG, Stoczni, robotnicy, biorący udział w budowie drogi i tłumy mieszkańców Pohulanki. W imieniu robotników stoczniowych, uroczystość zagał przewodniczący Rady Zakładowej ZSP tow. Krupa, stwierdzając, iż budowa drogi, która ułatwi połączenie kolonii z miastem, jest jeszcze jednym krokiem naprzód do poprawy warunków komunalnych klasy robotniczej Gdańska. Mieszkaniec Pohulanki – tow. Kwiatkowski podziękował stoczniowcom i robotnikom Zarządu Miejskiego, którzy nie szczędząc swych sił, oddali do użytku nową arterię komunikacyjną w wyznaczonym terminie. Przedstawiciel Zarządu Miejskiego inż. Groch stwierdził, iż wspólny wysiłek

mieszkańców i robotników daje dobre wyniki. Przykładem tego jest właśnie ul. Stoczniovców. Przedstawiciel podstawowej organizacji stoczniovców tow. Krupowis przekazał następnie dla świetlicy na Pohulance bibliotekę marksistowską i dzieła Mickiewicza. Po zakończeniu uroczystości autobus MZK GG piękny „Fiat”, którego karoserię wykonali stoczniovcy, rozpoczął swój pierwszy kurs. Trasa autobusów przebiega od Domu Kultury na Pohulance do placu 1 Maja w Gdańsku. Na nowej trasie autobusy będą kursowały co pół godziny.

31.12: Dyrekcja MZK GG zawiadamia, że w Noc Sylwestrową ruch tramwajowy i trolleybusowy zostanie wzmożony oraz wozy będą kursowały przez całą noc: na linii Gdynia – Oksywie co 30 min, na linii Gdynia – Chylonia co 30 min, na linii Gdynia – Sopot co 30 min (połączenie z tramwajem), na linii Sopot – Gdańsk co 30 min (połączenie z trolleybusem), na linii Gdańsk – Orunia co 30 min (połączenie z linią 7), na linii Gdańsk – Nowy Port co 30 min (połączenie z linią 7), na linii Sianki – Siedlce co 60 min i na linii Nowy Port – Libermana co 60 min.

LINIE KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ MZK GG:

TRAMWAJOWE DZIENNE:

- 1 GDAŃSK SZYMANOWSKIEGO – al. Sprzymierzonych – al. Wojska Polskiego – al. Grunwaldzka – al. Rokossowskiego – Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – TARG WĘGLOWY [od:1949-xx-xx]
- 2 GDAŃSK OLIWA PĘTLA – al. Sprzymierzonych – al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - TARG WĘGLOWY
- 3 GDAŃSK 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
- 4 GDAŃSK OLIWA RYNEK – Armii Radzieckiej - al. Grunwaldzka - Pomorska – JELITKOWO
- 5 GDAŃSK LIBERMANA - Mickiewicza - Chrobrego - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołwców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Chrobrego – Mickiewicza - LIBERMANA
- 6 GDAŃSK (BOGUSŁAWSKIEGO) PL. 1 MAJA - Jedności Robotniczej - ORUNIA (GOŚCINNA)
- 7 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Błędnik - al. Rokossowskiego - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego – al. Sprzymierzonych - Oliwa (pętla) - al. Grunwaldzka – SOPOT Stalina – REJA
- 8 GDAŃSK ŁĄKOWA – Chmielna - Długi Targ - Długa - Targ Węglowy - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Wiadukt Błędnik - al. Rokossowskiego – Roosevelta - Mickiewicza - pl. Komorowskiego - NIEDZIAŁKOWSKIEGO LOTNISKO
- 9 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Długa - Długi Targ - Chmielna - Elbląska - Siennicka – Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna - STOGI CMENTARZ /w sezonie letnim do STOGI PLAŻA/
- 10 GDAŃSK TARG WĘGLOWY – Hucisko – Kartuska – SIEDLICE

TRAMWAJOWE NOCNE:

- GDAŃSK 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
- GDAŃSK LIBERMANA - Mickiewicza - Chrobrego - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołwców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Chrobrego – Mickiewicza - LIBERMANA
- GDAŃSK (BOGUSŁAWSKIEGO) PL. 1 MAJA - Jedności Robotniczej - ORUNIA (GOŚCINNA)
- GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Błędnik - al. Rokossowskiego - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego – al. Sprzymierzonych - Oliwa (pętla) - al. Grunwaldzka – SOPOT Stalina – REJA
- GDAŃSK SIEDLICE – Kartuska – Hucisko – Targ Węglowy - Długa - Długi Targ - Chmielna - Elbląska - Siennicka – Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna – STOGI PLAŻA

TROLEJBUSOWE DZIENNE:

- 21 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT Stalina - REJA
- 22 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Śląska - Czerwonych Kosynierów - Chylońska – pl. Dworcowy – CHYLONIA
- 23 GDYNIA PLAC KASZUBSKI – Świętojańska – al. Zwycięstwa – Wielkopolska – MAŁY KACK [od:1949-07-22 do 1949-10-29]
- 23 GDYNIA DWORZEC PKP – pl. Konstytucji – 10 Lutego – Świętojańska – al. Zwycięstwa - Wielkopolska – MAŁY KACK [od:1949-10-30]
- 24 GDYNIA DWORZEC PKP - pl. Konstytucji – Okrężna - OKSYWIE [od:1949-10-30]

TROLEJBUSOWE NOCNE:

- GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT Stalina – REJA
- GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Śląska - Czerwonych Kosynierów - Chylońska – pl. Dworcowy – CHYLONIA [1949-12-31/1950-01-01]

AUTOBUSOWE DZIENNE:

A GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - 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 DWORZEC PKP – Okrężna Marchlewskiego - OKSYWIE (PKP PORT OKSYWIE) [do: 1949-10-29]

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 PLAC 1 MAJA – Jedności Robotniczej – Zaroślak – Stoczniovców – CHEŁM (POHULANKA) [od:1949-12-31]

K GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - Starowiejska - Świętojańska - al. Zwycięstwa – Wielkopolska - Łowicka - MAŁY KACK [od:1949-05-01 do:1949-07-31]

O GDYNIA PLAC KASZUBSKI – Chrzanowskiego – Polska – Okrężna – DWORZEC PKP [do:1949-xx-xx] (*skasowana najprawdopodobniej z powodu braku pojazdów*)

W GDAŃSK PLAC 1 MAJA - Okopowa - Toruńska – Kamienna Grobla – Szopy – Elbląska – Siennicka – ZAWIŚLE (WISŁOUJŚCIE) [od:1949-xx-xx]