

## KOMUNIKACJA - 1950

**1.01:** sumując trzyletnie doświadczenia i osiągnięcia szeregu zakładów pracy i instytucji Wybrzeża, trudno nie wspomnieć o jednej z najżywotniejszych instytucji, jaką są Międzykomunalne Zakłady Komunikacyjne Gdańsk-Gdynia. Z usług MZK GG korzysta całe społeczeństwo Wybrzeża, nic dziwnego, że interesuje się ono żywo zarówno ich osiągnięciami jak i zamierzeniami na najbliższą przyszłość. Przypomnijmy rok 1945. Kursujące z rzadka i nieregularnie ciężarówki z budami, były zasługą garstki pracowników. Ludzie ci, natychmiast po wyzwoleniu, mając na względzie konieczność rozwiązania problemu komunikacji między Gdańskiem a Gdynią, rozpoczęli pracę od zabezpieczenia wszelkiego rodzaju pojazdów, remontu zniszczonych wraków i naprawy dróg i torowisk tramwajowych. Już w 1946 i 1947 r. na stanowiska kierownicze awansowali robotnicy. Rozpoczęła się okres intensywnej rozbudowy zakładów dzięki czemu w oparciu o skrupulatnie opracowany i zrealizowany plan inwestycyjny i oszczędnościowy MZK GG wysuwają się w roku 1948 na jedno z czołowych miejsc w kraju. W 1949 r. prace MZK GG przebiegały pod kątem usprawnienia organizacyjnego i planowania, opartego na zasadach gospodarki ustroju socjalistycznego. Rok ten odznaczył się zasadniczym zwrotem w udoskonaleniu zarówno technicznym jak i w doskonaleniu warunków higieny i bezpieczeństwa pracy. Wprowadzenie szczegółowo zaplanowanej organizacji pozwoliło zlikwidować przerosty biurokratyczne, ustaliło wyraźne formy pracy i odpowiedzialności. Gospodarka planowa została wprowadzona zarówno na odcinku planu gospodarczego jak i planu inwestycyjnego, umożliwiając odpowiednią gospodarkę taborem i wprowadzając racjonalną konserwację napraw bieżących, średnich i głównych. Dzięki wprowadzeniu norm pracy wzrosły wydajnie wyniki produkcyjne, co wpłynęło bezpośrednio na poprawę zarobków pracowniczych. Systematyczny wzrost współzawodnictwa opartego na ściśle opracowanych regulaminach i miernikach świadczy o budzącym się coraz bardziej wśród załogi MZK GG zrozumieniu socjalistycznego stosunku do pracy. Uwydatniło się to specjalnie przy zakończeniu IV etapu współzawodnictwa, w którym wzięło udział ponad 50 proc. załogi. Znaczne oszczędności oraz uzyskanie lepszych warunków eksploatacyjnych jest wynikiem stałego doskonalenia pracy na odcinku technicznym, a zwłaszcza w działach elektrycznym, motorów i odlewni. W ramach zapewnienia należytej higieny i bezpieczeństwa pracy, wprowadzono centralne ogrzewanie we wszystkich miejscach pracy, pobudowano szereg szatni i umywalni, zaopatrzone całkowicie wszystkich pracowników w odzież ochronną oraz zaopatrzone prawie wszystkich pracowników w pełne umundurowanie, obuwie, ciepłe kożuchy i płaszcze. Zarówno Dyrekcja, jak i Rada Zakładowa włożyły duży wysiłek na odcinku szkoleniowym, zwłaszcza przez otwarcie pierwszej w Polsce szkoły MZK GG, której uczniowie już po czteromiesięcznym okresie istnienia szkoły wykonują samodzielnie własne narzędzia jak cyrkle, różnego rodzaju klucze, tzw. żabki itp. Wreszcie z uwagi na stały brak fachowców MZK GG prowadzą stałe szkolenie rzemieślników w poszczególnych specjalizacjach. Dzięki osiągnięciom załogi MZK GG jak i współzawodnictwu pracy plan inwestycyjny w 1949 r. został kilkakrotnie przekroczony. Umożliwiło to zrealizowanie znacznej poprawy warunków komunikacyjnych, szczególnie na terenie Gdyni. Zwiększono również ilość taboru kursującego na odcinku tramwajowym o 30 proc. i trolleybusowego o 40 proc., co pozwoliło na wymianę starych zużytych wozów na nowe. Uruchomiono w 1949 r. dwie nowe linie trolleybusowe z Gdyni do Małego Kacka i Oksywiu, oraz dwie linie autobusowe z Gdańska do Wisłoujścia i z Gdyni do Małego Kacka. Mimo ich deficytowości budowano je z myślą o pomocy dzielnicom robotniczym. W ramach planu inwestycyjnego przeprowadzono również budowę nowych mijanek, wymianę szyn tramwajowych, budowę Centralnej Malarni, przebudowę zajezdni trolleybusowej oraz szereg poważnych remontów. Zapytany o zamierzenia na przyszłość dyrektor MZK GG ob. Czachorowski odpowiada: Główną uwagę zarówno Dyrekcja jak i Rada Zakładowa zwróciły na takie zaplanowanie pracy, aby w jej wyniku nastąpiła jak najdalej idąca poprawa warunków komunikacyjnych, szczególnie w dzielnicach robotniczych. Walczymy wciąż jeszcze z poważnymi niedomaganiem na odcinku taboru autobusowego jak również z poważnymi niedomaganiem torowisk i jezdni tramwajowych. Dlatego też na rok 1950 projektujemy w pierwszym rządzie: odbudowę 12 linii tramwajowych, odbudowę nowo zakupionych we Wrocławiu poniemieckich i nieużywanych dotychczas trolleybusów. Przewidzieliśmy także specjalne kredyty na zakup nowych autobusów. Nowe połączenia otrzymają w pierwszym rządzie ośrodki robotnicze: Pohulanka i Cygańska Góra w Gdańsku oraz przedmieście Dęptowo w Gdyni.

**4.01:** w ciągu kilku ostatnich dni na Wybrzeżu nastąpiła reorganizacja w dziedzinie gospodarki komunikacyjnej. Z tych powodów na trasie Gdańsk – Gdynia, dawały się odczuć pewne trudności, które z dniem dzisiejszym

zostaną całkowicie usunięte. Państwowa Komunikacja Samochodowa otrzymała nową strukturę organizacyjną i kompetencyjną. W nowej strukturze nie ograniczy się do obsługi komunikacji pasażerskiej, ale duży nacisk położy również na transport towarowy. W tym celu obsługa PKS obejmie wszystkie miasta powiatowe, miasteczka i gminy wiejskie. W nowej strukturze PKS skoncentruje cały wysiłek przede wszystkim na obsłudze linii dalekobieżnych, dlatego popularne zielone „Fiaty” kursujące dotychczas na trasie Gdańsk – Gdynia zostały z dniem 1 stycznia wycofane, zaś na ich miejsce weszły do ruchu autobusy typu „Chausson”. Ponieważ część autobusów „Fiat” przerzuconych do służby dalekobieżnej w dalszym ciągu przebiegać będzie przez miasta Wybrzeża, jak również MZK GG wprowadziły do ruchu szereg nowych wozów, ruch pasażerski nie zostanie niczym zakłócony i dotychczasowa komunikacja na tej trasie nie ulegnie żadnym zmianom.

**7.01:** celem zmniejszenia tłoku w autobusach i trolleybusach w godzinach rannych na interwencję Rady Związków Zawodowych w Gdyni, Kuratorium Okręgu Gdańskiego przeniósł czas rozpoczęcia lekcji w szkołach zawodowych z godziny 8 na 8:30. Godzina ta będzie obowiązywała z rozpoczęciem drugiego półrocza szkolnego.

**11.01:** wielką bolączką mieszkańców m. Tczewa oraz dojeżdżających do pracy robotników, pracowników umysłowych i młodzieży szkolnej był brak miejskiej komunikacji autobusowej. Ze względu na dużą odległość nowo wybudowanego dworca kolejowego od śródmieścia, sprawa ta była wielokrotnie tematem obrad MRN, zaś rozwiązanie tego problemu było troską ojców miasta. Dzięki usilnym staraniom burmistrza m. Tczewa ob. Kulwickiego – Państwowa Komunikacja Samochodowa w Gdańsku zobowiązała się uruchomić na terenie miasta komunikację autobusową. Dnia 11 stycznia br. w obecności przedstawicieli władz miejscowych, uroczystego otwarcia stałej komunikacji autobusowej na terenie m. Tczewa dokonał wicestarosta powiatowy. Przed budynkiem nowego dworca kolejowego na przystanku stanął gotowy do pierwszego kursu autobus Państwowej Komunikacji Samochodowej. Po przecięciu wstęgi ruszył z pierwszymi pasażerami autobus wzdłuż wytyczonej od nowego dworca trasy następującymi ulicami: Pomorską, Kolejową, Dworcową, Plac Wolności, Mickiewicza, Jarosława Dąbrowskiego, 30 Stycznia, Bałdowską do Gen. Świerczewskiego (powrót tą samą trasą). Na całym odcinku w odpowiednich odległościach i przy ważnych punktach oznaczono tablicami przystanki, których ilość wynosi 15. Koszt przejazdu autobusem wynosi 30 zł od osoby. Dla świata pracy i młodzieży szkolnej najprawdopodobniej władze miejskie w wyniku pertraktacji z Dyrekcją PKS wyjedną wprowadzenie biletów ulgowych.

**14.01:** fala mrozów, która przeszła nad Wybrzeżem, dała się szczególnie we znaki pasażerom, zmuszonym dłużej czekać na pociągi, tramwaje czy autobusy. Na skutek dużych opóźnień pociągów linie MZK GG były w ciągu ostatnich paru dni silnie przeciążone. Ruch natomiast zmniejszył się z powodu uszkodzenia kilkunastu wozów motorowych, w których popękały osie lub resory. Również chwilowe przerwy spowodowane zamarzaniem dopływów paliwa nastąpiły w komunikacji autobusowej, w trolleybusowej zaś na skutek zamarzania hamulców. Z tych przyczyn również PKS nie dostarczyła na trasę normalnej ilości wozów. We czwartek sytuacja na terenie MZK GG była już całkowicie opanowana, dzięki ofiarności pracowników Zajezdni i Warsztatów, którzy poza godzinami służby reperowali bez przerwy wszystkie uszkodzone wozy. Jeżeli nie będzie specjalnie dużych opadów śnieżnych komunikacja miejska będzie funkcjonować normalnie. Warto zaznaczyć, że przerwy w ruchu spowodowane mrozami były mniejsze na Wybrzeżu aniżeli w innych częściach kraju.

**14.01:** jedną z największych bolączek Gdyni, ważnego węzła kolejowego był brak odpowiedniego dworca osobowego. Przedwojenny dworzec, wybudowany w stylu pseudo-zakopiańskim i całkowicie nie harmonizujący z innymi nowoczesnymi gmachami miasta portowego uległ wypaleniu i częściowemu zniszczeniu w czasie działań wojennych. Przed kilku miesiącami zatwierdzono plany i rozpoczęto przebudowę dworca, który uzyska nowoczesną elewację. Ogólna kubatura nowego dworca, do którego budowy użyte będą elementy starego dworca, wyniesie 10.000 m<sup>3</sup>. Prace prowadzone będą etapami, by nie powodować dezorganizacji ruchu kolejowego. Dnia 14 bm. oddane zostały już do użytku przebudowane kasy pasażerskie. Poczekalnia wykończona zostanie w 1951 r., całość zaś budynku w 1953 r.

**20.01:** Dyrekcja MZK GG komunikuje, że w okresie kilkudniowych silnych mrozów byłoby niedopuszczalną lekomyślnością utrzymywanie komunikacji na trasie do Pohulanki, ze względu na całkowite oblodzenie stromej, wąskiej, położonej na dużych i krętych wzniesieniach drogi. W tych warunkach autobus pasażerski w każdej chwili mógł stoczyć się i spowodować nieobliczalną w skutkach katastrofę. Samochody stoczniove, które mimo mrozów kursowały na tej drodze, są mniejszego typu i dają się zaopatrzyć w łańcuchy, czego nie da się zainstalować przy autobusach. Dyrekcja MZK GG dołoży wszelkich starań, aby mimo trudnych warunków zimowych utrzymać stałą komunikację na Pohulance, nie może jednak z góry odwoływać tej komunikacji, gdyż może to nastąpić jedynie na skutek siły wyższej.

**20.01:** celem usprawnienia dowozu ludzi do pracy odbyła się dnia 16 bm. w Zarządzie Miejskim w Gdańsku konferencja, w której wzięli udział przedstawiciele PKP, MZK GG i instytucji z terenu Gdańska. Na konferencji ustalono zmianę godzin urzędowania poszczególnych instytucji. I tak Zarząd Miejski oraz Miejska Rada Narodowa rozpoczynać będą pracę o godz. 8:30, Urząd Wojewódzki o godz. 9, Kuratorium Szkolne o 8:30 i Ubezpieczalnia Społeczna o 8:30. Zmiany te wprowadzone zostaną 20 stycznia. Po wprowadzeniu nowych wozów węgierskich MZK GG uruchomi autobusy na trasie Gdańsk – Wrzeszcz. PKP zobowiązały się do punktualnego dojazdu 10 pociągów na linii Gdynia – Gdańsk. Również usprawniona będzie komunikacja na Trojan.

**21.01:** tabor MZK GG powiększył się o dwa nowe autobusy, które zasilą linię Gdańsk – Gdynia. Na trasie tej kursuje obecnie 10 nowych autobusów MZK GG, co niewątpliwie – po usunięciu starych wozów usprawni regularność przejazdów. Poważnym wzmocnieniem linii komunikacyjnych będzie nadejście 6 autobusów węgierskich marki „Mavag”. Są to 60-osobowe wozy, które przejadą na linie gdyńskie. Wozy te są już w drodze do Polski.

**11.02:** celem usprawnienia sprzedaży biletów ulgowych miesięcznych i abonamentowych oraz wyeliminowanie kolejek i natłoku przy punktach sprzedaży, jak również celem punktualnego i szybkiego zaopatrzenia w bilety najszerzszych mas pracujących Wybrzeża, Dyrekcja MZK GG prosi instytucje państwowe i samorządowe oraz przedsiębiorstwa, których pracownicy korzystają z ulgowych przejazdów środkami lokomocji MZK GG, aby ze chcieli pisemnie powiadomić Dyrekcję MZK GG – Wrzeszcz, Jaśkowa Dolina 48 do dnia 28 bm. ilu pracowników korzysta z ulgowych przejazdów. Należy podać również dokładny adres przedsiębiorstwa. Po sporządzeniu planu sprzedaży biletów i abonamentów, z wyznaczeniem dnia punktu sprzedaży przedsiębiorstwa zostaną o tym powiadomione. Jednocześnie Dyrekcja MZK GG prosi o podanie czy rodzaj zajęcia pracowników wymaga wielokrotnego korzystania ze środków komunikacji, gdyż w przeciwnym razie będą oni mogli korzystać jedynie z abonamentów ulgowych wg taryfy zatwierdzonej przez Ministerstwo Administracji Publicznej.

**21.02:** w porozumieniu z dyrekcją MZK GG dyrekcja Państwowego Teatru „Wybrzeże” komunikuje, że na żądanie publiczności dojeżdżającej do teatru w Gdyni autobusy będą się zatrzymywać przy ul. 22 Lipca w godzinach 18:30-23.

**22.02:** tramwaj linii 9 z Targu Węglowego o 5:54 będzie odchodził o 5:44. (P)

**1.03:** dyrekcja MZK GG skasowała linię „2”, przerzucając wszystkie zwolnione w ten sposób wozy na linię „1”, która jest czynna obecnie cały dzień, a nie parę godzin. Trasę Oliwa – Gdańsk obsługuje tylko i wyłącznie kursująca co 12 min linia „7”.

**1.03:** ekspozytura gdańska Państwowej Komunikacji Samochodowej komunikuje, że z dniem 1 marca 1950 r. wprowadzone zostaną na wszystkich liniach obsługiwanych przez PKS ulgowe bilety miesięczne dla świata pracy i uczącej się młodzieży. Szczegółowych informacji udziela kasa biletowa PKS Gdańsk, Dworzec Kolejowy w godzinach 6:30-8:30 i 12-16:30.

**9.03:** od kilku dni na trasie Gdańsk – Gdynia kursują nowe autobusy z węgierskiej fabryki „Mavag”. Na razie MZK GG otrzymały 3 wozy. Dostawa dalszych w najbliższych tygodniach.



**18.03:** w sobotę około godziny 8 w Gdyni na ulicy Świętojańskiej w pobliżu domu nr 34 oderwała się przyczepka trolleybusowa ciągniona przez samochód – pogotowie techniczne MZK GG w kierunku Placu Kaszubskiego. Pojazd skręcił w miejscu i potoczył się wprost na wystawę sklepu z porcelaną przy nr. 34. Skutkiem wypadku wystawa oraz wejście do sklepu uległy całkowitemu zniszczeniu. Ofiar w ludziach nie było. Wyjaśnieniem przyczyn wypadku zajął się I Komisariat MO w Gdyni.

**25.03:** MZK GG zasłużyło na pochwałę i to w punkcie, który dotychczas spotykał się z najsilniejszą krytyką mas pracujących i najbardziej tajemniczym milczeniem dyrekcji przedsiębiorstwa. Od kilkunastu dni na trasie okrężnej przez port gdyński kursują dwa nowe, eleganckie autobusy węgierskie „Mavag”. Te lśniące, wygodne wozy, w których dzisiaj jeżdżą nasi robotnicy portowi, są doskonałymi „kamieniami milowymi” drogi postępu, dokonywanej na każdym odcinku naszego życia. Zamiast w niewygodnych i natłoczonych ciężarówkach jeździmy już

do pracy i z pracy w autobusach krytych, jasnych, siedząc w wygodnych fotelach. Mamy nadzieję, że pochwała zmian, jakie MZK GG wprowadziły na gdyńskiej linii portowej, nie spowoduje zamknięcia oczu dyrekcji MZK GG na stałą i poważną bolączkę pasażerów tej linii – mianowicie, zbyt rzadkie kursowanie wozów. Obecne kursy, odbywające się co 20 minut, nawet w godzinach rannych i popołudniowych, są stanowczo za rzadkie. Robotnicy domagają się wprowadzenia kursów w ciągu dnia co 15 minut, a w godzinach rozpoczęcia i kończenia pracy co 10 minut.

**27.03:** na ostatnim posiedzeniu MRN m. Gdyni na wniosek Klubu Radnych Str. Demokratycznego, MRN uchwaliła jednogłośnie przemianowanie ulicy Okrężnej na ulicę im. Juliana Marchlewskiego. Ulica Marchlewskiego łącząca port gdyński z miastem przewidziana jest w planie 6-letnim jako jedna z głównych arterii, przy której rozbudowany zostanie pomocniczy przemysł portowy. Ulica Marchlewskiego jest jedną z najdłuższych w Gdyni. Biegnie ona od dworca kolejowego dookoła portu przez Grabówek i Obłuże, na Oksywie.

**1.04:** z uwagi na instrukcje w sprawie uruchomienia komunikacji autobusowej w województwie gdańskim na trasach, które nie mają żadnej komunikacji, kursowanie autobusów w Tczewie zawieszono z dniem 1 kwietnia.

**1.04:** na ostatnim posiedzeniu MRN w Gdańsku ustalono nazwy ulic w dzielnicy domków fińskich (okolica ul. Zaspy) we Wrzeszczu. Ulice otrzymały nazwy, związane tematycznie z górnictwem. Będzie więc m. in. ulica im. Pstrowskiego, Górnicza, Kopalniana, Koksowa i Dźwigowa.

**8-10.04:** komunikacja miejska w trójmieście w okresie świąt utrzymana będzie z nieznacznymi tylko ograniczeniami, a mianowicie: w sobotę tramwaje, trolleybusy i autobusy na bocznych liniach zjeżdżać będą z krańców do zajezdni od godz. 20. Natomiast komunikacja autobusowa na linii Gdańsk – Gdynia będzie utrzymana normalnie. W niedzielę wszystkie środki lokomocji będą kursowały ze zmniejszoną częstotliwością od godz. 7:30 do godz. 14. Po godz. 14 ruch będzie normalny. Komunikacja nocna z soboty na niedzielę zostaje wstrzymana. Natomiast z niedzieli na poniedziałek wozy nocne będą kursowały normalnie.

**18.04:** świat pracy Wybrzeża zdaje swój egzamin dojrzałości społecznej i politycznej, podejmując i realizując zobowiązania produkcyjne ku czci Święta Robotniczego i czynem stwierdzając swoją nieugiętą wolę obrony pokoju wbrew Anglo-amerykańskim podżegaczom i mąciocielom imperialistycznym. Pracownicy MZK GG w trakcji pojazdów ogumionych z bazy Nr 2 w Gdyni przyjęli na siebie następujące zobowiązania: podnieść jakość rewizji okresowych autobusów i trolleybusów, jak również jakość wykonania nocnych przeglądów taboru komunikacyjnego, zwrócić większą, niż dotychczas uwagę na jednostki, wychodzące z remontu głównego i średniego w sensie lepszego jakościowego wykonania, przyspieszyć o 7 dni wykonanie remontu głównego (odbudowy) trolleybusu Nr 282 którego wyjście przewidziane było na dzień 7 maja, wykonać do dnia 1 czerwca silnik zastępczy do ciągnika typu „Colombina”, naprawić silnik w szlifierce elektrycznej w warsztacie elektrycznym, przygotować 10 wentyli „Knorr” dla autobusów „Fiat” do dnia 15 bm., oddać do ruchu do dnia 1 maja jeden trolleybus ponad plan.

**1.05:** z dniem 1 bm. została zwiększona częstotliwość ruchu na liniach trolleybusowych Gdynia – Sopot (linia 21) oraz Gdynia – Chylonia (linia 22). Trolleybusy na tych liniach kursują od godz. 5 do godz. 22 co 9 zamiast, jak dotychczas, co 12 minut, a następnie aż do zjazdu co 12 minut. Pierwszy trolleybus z Gdyni (Plac Kaszubski) do Chylonii odchodzi o godz. 4:54 i ostatni o godz. 23:30. Pierwszy z Chylonii do Gdyni o godz. 5:25 i ostatni o godz. 2:00. Pierwszy z Gdyni (Plac Kaszubski) do Sopotu o godz. 4:50 i ostatni o godz. 23:24. Pierwszy z Sopotu do Gdyni o godz. 5:15 i ostatni o godz. 23:58. Rozkład jazdy tramwajów linii Nr 7 pozostaje bez zmian (częstotliwość co 12 minut).

**6.05:** w Parku Oliwskim o godzinie 15 rozpocznie się wielka zabawa ludowa pod hasłem „Głos Wybrzeża” swoim czytelnikom”, a także z powodu biegu o puchar „Głosu Wybrzeża” w godzinach od 15 do 18 tramwaje kursują: 2 Oliwa – Teatr Wybrzeże, 3 i 7 jak linia 2, 8 Lotnisko – al. Rokossowskiego, Łąkowa – Targ Węglowy, 9 Sianki – Targ Węglowy, 10 Siedlce – Sąd, A Gdynia – Rokossowskiego, F Pohulanka – pl. 1 Maja, W Wisłoujście – Targ Węglowy. (P)

**7/8.05:** z powodu zabawy ludowej w godz. od 10 do 0:30 na trasie Oliwa – Gdańsk i Oliwa – Sopot kursują dodatkowe autobusy i tramwaje, wozy dzienne kursują do godz. 0:30 (taryfa normalna), trasa biegu linii 4 zostaje ograniczona do pętli w Oliwie (z wyeliminowaniem ul. Armii Radzieckiej), (P)

**15.05:** ostatnio MZK GG otrzymały nowe węgierskie autobusy marki „Mawag”, co pozwoliło na znaczne usprawnienie ruchu na terenie trójmiasta. W związku z powiększeniem taboru MZK GG z linii Gdańsk – Gdynia wycofane zostały wozy PKS-u, które przerzucono do obsługi linii dalekobieżnych na terenie naszego województwa. Obecnie MZK GG obsługuje więc samodzielnie trójmiasto, a mimo to, częstotliwość ruchu autobusów została

zwiększona i wozy kursują nie co 10, lecz co 9 minut. Projektuje się nawet dalsze zagęszczenie ruchu i wypuszczenie wozów, kursujących na linii Gdańsk – Gdynia i co 8 minut. Na zwiększenie częstotliwości kursów wpłynęło z jednej strony powiększenie taboru autobusowego Zakładów, z drugiej zaś, konstrukcja wozów „Mawa”, które przystosowane są specjalnie do kursowania po miastach i posiadają bardzo szerokie wyjścia oraz przejścia wewnątrz wozów, co wpływa w znacznym stopniu na szybkość rozładowania wozów na przystankach. Dawniej przy dużej frekwencji pasażerów wozy linii Gdańsk – Gdynia kursowały z pewnymi opóźnieniami, teraz kursują punktualnie co do minuty. Jeszcze jednym usprawnieniem, dokonanym w związku z otrzymaniem nowych wozów przez MZK GG, jest całkowite wycofanie t. zw. „bud” z linii bocznych i zastąpienie ich normalnymi wozami autobusowymi, co wpłynęło na większą ładowność wozów, kursujących na tych liniach. Wycofanie przez PKS z linii Gdańsk – Gdynia zielonych autobusów, pozwoliło na uruchomienie nowych linii w terenie. W pierwszym rzędzie połączono Żuławy z Gdańskiem linią, biegnącą ze Stegny przez Nowy Dwór i Pruszcz do Gdańska. Linia ta ma wielkie znaczenie dla usprawnienia ruchu między Żuławami a „stolicą” województwa gdańskiego. Druga linia zostanie uruchomiona z dniem 14 bm. i przebiegać będzie z Gdańska przez Oliwę i Koleczkowo do Wejherowa, stwarzając dogodnie warunki komunikacyjne dla tej części terenu, która dotychczas pozbawiona była całkowicie linii autobusowych i utrudniony miała dostęp do linii kolejowych. PKS zwiększyło poza tym ilość wozów na liniach Gdańsk – Gdynia – Bytów oraz Gdynia – Gdańsk – Starogard – Bożechowo, co pozwoli mieszkańcom trójmiasta na urządzenie niedzielnych wycieczek w piękne okolice Bytowa, czy Starogardu. Od 1 czerwca PKS planuje uruchomienie również regularnej linii autobusowej na trasie Gdańsk – Gdynia – Wielka Wieś – Jastrzębia Góra – Karwia. Autobusy tej linii kursować będą trzy razy w tygodniu, przyczyniając się w znacznej mierze do rozładowania ruchu kolejowego między trójmiastem a pełnym morzem. Jeszcze jednym wielkim usprawnieniem, jakie PKS wprowadza dla wczasowiczów, jest projektowane uruchomienie komunikacji na trasie Karwia – Jastrzębia Góra – Wielka Wieś, co umożliwi wreszcie regularną komunikację ludziom, spędzającym wczasy w okolicach Karwi. Autobusy tej linii kursować będą codziennie z dużą częstotliwością. Widzimy więc, że usprawnienie komunikacji na naszym terenie stale postępuje naprzód, wprowadzając z każdym rokiem coraz to większe ułatwienie dla ludności województwa.

**16.05:** na trasie Gdańsk – Gdynia powiększa się z dniem dzisiejszym ilość kursujących autobusów linii „A”. Pierwszy autobus odjeżdża z Gdańska (Województwo) do Gdyni o godz. 6:02. Następnie wozy odchodzą co 8 minut do godz. 21:54, po czym kolejno o 22:10, 22:26, 22:42, 22:58 i ostatni o 23:28. Pierwszy autobus odjeżdża z Gdyni (Plac Konstytucji) do Gdańska o godz. 5:40 i 6:00. Następnie co 8 minut do godz. 22:56. Ostatni o godz. 23:12, zaś tylko do Wrzeszcza o godz. 23:58.

**16.05:** Dyrekcja MZK GG podaje do wiadomości, że z dniem dzisiejszym wprowadza nową linię nocną nr 80 na trasie Lotnisko – Siedlice, co pociągi za sobą pewne zmiany w rozkładach jazdy linii nocnych. Linia 30 na Targ Węglowy – odjazd z Nowego Portu 23:40 i z Targu Węglowego 0:10. Linia 50 – odjazd z Nowego Portu o godz. 23:40, z ul. Libermana 0:10. Linia 60 – odjazd z ul. Łąkowej o godz. 24:00, z Oruni 0:30. Linia 70 – odjazd z Gdańska o godz. 0:10, z Sopotu 0:15. Linia 80 – odjazd z Siedlic o godz. 0:20, z lotniska 0:50. Linia 90 – odjazd z Targu Węglowego o godz. 0:10, z Sianek 0:40. Linia Gdynia – Sopot odjazd z Gdyni o godz. 23:40, z Sopotu o godz. 0:10. Wozy nocne kursują w odstępach mniej więcej jednogodzinnych.

**18.05:** letni rozkład jazdy pociągów węzła gdańskiego

Letni rozkład jazdy pociągów pasażerskich węzła gdańskiego	
<b>GDANSK—GDYNIA</b>	
Odjazd z Gdańska: 0:22, 3:05, 3:39, 4:01, 4:34, 4:58, 5:11, 5:16, 5:33, 5:55, 6:05, 6:24, 6:42, 7:00, 7:13, 7:26, 7:37, 7:39, 8:18, 8:36, 8:65, 9:18, 9:48, 10:20, 11:08, 12:25, 13:10, 13:27, 13:47, 14:25, 14:40, 14:50, 15:10, 15:22, 15:33, 15:50, 16:10, 16:23, 16:36, 17:01, 17:23, 17:50, 18:26, 18:39, 19:07, 19:33, 20:13, 21:23, 21:41, 22:32, 23:01, 23:20, 23:48.	3:32, 3:50, 4:01, 4:28, 4:45, 5:00, 5:10, 5:23, 5:45, 6:11, 7:24, 7:48, 8:14, 9:07, 9:17, 19:17, 11:14, 12:18, 12:30, 13:45, 14:23, 15:24, 16:25, 17:36, 17:49, 18:17, 19:11, 20:41, 22:17, 22:59, 22:50, 23:30.
<b>GDANSK—PRUSZCZ</b>	
Odjazd z Gdyni: 6:25, 4:55, 4:55, 5:10, 5:41, 6:00, 6:25, 6:40, 6:53, 7:03, 7:23, 7:40, 7:57, 8:31, 9:15, 9:35, 10:25, 10:55, 11:00, 12:05, 12:40, 13:00, 13:25, 14:10, 14:20, 15:00, 15:10, 15:20, 15:35, 15:59, 16:05, 16:21, 16:33, 16:47, 17:00, 17:15, 17:35, 18:00, 18:15, 18:43, 19:05, 19:15, 19:34, 20:10, 20:30, 20:50, 21:23, 21:40, 21:52, 22:10, 22:35, 22:50, 23:15, 23:40.	Odjazd z Gdyni: 0:21, 1:24, 1:58, 5:29, 5:35, 6:00, 6:25, 6:41, 7:06, 7:25, 7:45, 7:52, 8:49, 9:14, 10:00, 10:22, 11:40, 12:01, 12:51, 13:35, 13:50, 14:22, 14:55, 15:11, 15:40, 16:05, 16:22, 16:40, 16:53, 17:04, 17:19, 18:02, 18:18, 18:45, 19:48, 20:26, 20:51, 21:37, 22:29, 23:27.
<b>GDANSK—TCZEW</b>	
Odjazd z Gdańska: 0:21, 1:24, 5:52, 6:11, 7:06, 8:24, 9:14, 10:29, 11:06, 11:40, 12:01, 13:33, 14:23, 15:35, 15:11, 15:37, 15:57, 16:05, 16:23, 16:40, 16:53, 17:19, 18:16, 18:29, 18:37, 20:08, 20:36, 20:51, 22:03, 22:26, 22:39, 23:06, 23:23, 23:42.	Odjazd z Pruszcza: 3:34, 4:37, 5:37, 5:57, 6:19, 6:28, 6:42, 6:54, 7:15, 7:21, 8:45, 9:03, 9:51, 10:04, 10:58, 10:45, 11:13, 11:54, 12:47, 13:02, 13:23, 14:18, 14:49, 15:09, 15:35, 16:40, 16:50, 17:02, 18:00, 18:17, 18:42, 18:50, 19:43, 19:55, 20:55, 21:19, 22:04, 23:24, 23:31.
<b>GDANSK—NOWY PORT</b>	
Odjazd z Gdańska: 5:30, 6:50, 7:29, 8:43, 13:06, 14:27, 15:11, 16:39, 17:30, 18:49, 19:49, 20:52, 22:40.	Odjazd z Nowego Portu: 4:54, 6:14, 7:24, 8:12, 11:10, 14:15, 15:23, 16:12, 17:22, 19:07, 20:12, 21:53, 23:30.

**25.05:** w myśl ustawy z dnia 20 marca br., o jednolitej władzy terytorialnej, zlikwidowany zostaje urząd wojewody gdańskiego. Przewodniczącym Prezydium WRN w Gdańsku zostaje Mieczysław Wągrowski.

**25.05:** liczne mosty gdańskie wymagają ciągłej konserwacji. Dlatego też Zarząd Miejski w Gdańsku przystąpił w roku bieżącym do remontów mostów. Na moście przy ul. gen. Świerczewskiego został ułożony nowy podkład, zaś most przy ul. Tarcice otrzymał nową konstrukcję nośną i nawierzchnię mostową. Poza tym zostały założone nowe poręcze ochronne na 9 mostach o ogólnej długości 111 m. Nową poręcz otrzymał również zaniedbany most na Cygańskiej Górze.

**31.05:** w myśl ustawy z dnia 20 marca br., o jednolitej władzy terytorialnej, zlikwidowany zostaje urząd prezydenta miasta Gdyni. Przewodniczącym Prezydium MRN w Gdyni zostaje Antoni Kozłowski.

**1.06:** długotrwała obserwacja wykazała, że na stałych przystankach trolleybusowych „Redłowo” i „Kolibki” jest mała frekwencja pasażerów wsiadających i wysiadających. Wobec tego Dyrekcja MZK postanowiła z dniem 1 czerwca przystanki te zamienić na przystanki „Na żądanie”. Równocześnie strefa dotychczasowa „Kolibki” zostaje przeniesiona do przystanku „Orłowo - Poczta”.

**1.06:** z dniem 1 czerwca przystanek autobusowy „Na żądanie” w Gdańsku Wrzeszczu przy Al. Rokossowskiego obok Akademii Lekarskiej dla kierunku na Gdańsk zostanie przesunięty ok. 150 m ku Al. Roosevelta.

**1.06:** z dniem dzisiejszym zwiększa się częstotliwość ruchu autobusów na linii „P” Gdynia dworzec – port handlowy – plac Kaszubski. Autobusy na tej trasie w godzinach 5:20-8:20 i 13:20-17:20 będą kursowały w dni powszednie w odstępach 15-minutowych. W godzinach 8:20-13:20 oraz 17:20-21:20 co 20 minut. Od 21:20 do 23:00 co 40 minut. W niedziele i święta przez cały dzień co 40 minut.

**2.06:** w myśl ustawy z dnia 20 marca br., o jednolitej władzy terytorialnej, zlikwidowany zostaje urząd prezydenta miasta Gdańska. Przewodniczącym Prezydium MRN zostaje Piotr Stolarek.

**2.06:** w myśl ustawy z dnia 20 marca br., o jednolitej władzy terytorialnej, zlikwidowany zostaje urząd prezydenta miasta Sopotu. Przewodniczącym Prezydium MRN zostaje znany aktywista i działacz robotniczy ob. Alfred Miller.

**16.06:** w zrozumieniu potrzeb pracowników olejarni „Union”, stoczni gdyńskich i Zarządu Portu Gdańsk-Gdynia, na wniosek rad zakładowych i organizacji partyjnych tych zakładów MZK GG wprowadza częściową zmianę w dotychczasowym rozkładzie jazdy trolleybusów, a mianowicie na linii Nr 22 odjazd z Gdyni o godz. 23:00, 23:15 i 23:42, a z Chylonii o godz. 23:33, 23:48 i 0:13. Na linii Nr 23 odjazd z Gdyni do Kacka o godz. 22:57 i 23:40, a z Małego Kacka o godz. 22:27 i 22:57. Tak więc postulaty dotyczące usprawnienia komunikacji do Kacka i Chylonii zostały zrealizowane ku zadowoleniu gdyńskiego świata pracy.

**18.06:** MZK GG zamierza uruchomić linię trolleybusową na odcinku Chylonia – Cisowa. Budowa linii długości ok. 3 km będzie wykonana przy pomocy mieszkańców Chylonii oraz młodzieży ZMP ze szkoły Nr 9, którzy zadeklarowali swój udział w pracy. W przewożeniu ziemi na trasę pomogą okoliczni gospodarze, którzy zobowiązali się dostarczyć furmanki. Uruchomienie nowej linii przewidziane jest na dzień 21 lipca. *(Ze względu na brak rąk do pracy, nie udało się ukończyć prac w planowanym terminie.)*

**25.06:** Dyrekcja PKP w Gdańsku, chcąc umożliwić pasażerom na stacji w Sopocie oczekiwanie latem na pociąg, na wolnym powietrzu, rozpoczęła budowę pięknego tarasu obok dworca. Teras na którym urządzony będzie bufet, zostanie prawdopodobnie oddany do publicznego użytku dziś w niedzielę 25 bm.

**1.07:** został częściowo zmieniony rozkład jazdy wozów nocnych MZK GG linii 60 i 80. Według nowego rozkładu wozy nocne kursować będą: Linia 60 – odjazd z Łąkowej o godz. 24, 1 i 3:20, odjazd z Targu Węglowego do Oruni o godz. 0:10, 1:10, 3:30, 4:10 i 4:40, odjazd z Oruni o godz. 0:30, 1:30, 3:40, 4:25 i 5:04. O godz. 4 i 4:40 (przyjazd z Oruni do Targu Węglowego) przesiadanie na linię 80 w kierunku Łąkowej. Linia 80 – odjazd z Łąkowej o godz. 24 i 2:50, odjazd z Siedlic do Lotniska o godz. 0:20 i 1:20, odjazd z Lotniska do Siedlic o godz. 0:50, 1:50 (do Łąkowej) i 3:20, odjazd z Siedlic do Łąkowej o godz. 3:50 i 4:30. Na pozostałych liniach nocnych wozy kursują tak, jak dotychczas.

**1.07:** Dyrekcja MZK GG podaje do wiadomości, że sprzedaż biletów miesięcznych i abonamentów w okresie letnim odbywa się codziennie za wyjątkiem niedziel i świąt, od godz. 7:15 do 13:00, w sobotę do godz. 12:00. Zgodnie z planem sprzedaży w ostatnich dniach miesiąca, kiedy specjalnie dużo osób zgłasza się po bilety sprzedaż przedłuża się o jedną godzinę.

**7.07:** Pani Malinowska! Dlaczego jeszcze nie pracowała pani przy nasypie na pętli trolleybusowej? – pyta sportkaną na ulicy sympatyczną, o ogorzalej twarzy szatynkę kierownik Szkoły Nr 9 ob. Józef Leroch, kiedy szliśmy w Cisowej do pętli, aby obejrzeć wykonane tam dotychczas wspólnym wysiłkiem ludności prace przy niwelacji

terenu i nasypie, który będzie zakończeniem nowej linii trolleybusowej Chylonia – Cisowa. Nie wiedziałam o niczym – broni się gorąco przewodnicząca koła gospodyń wiejskich z Cisowej. Ależ, ja bardzo chętnie, naprawdę... I nie tylko ja, ale i moi chłopcy... Przecież to dla wspólnego dobra – tłumaczy się zarumieniona kobieta. Bobrze, dobrze. Czekamy na panią. Właściwie cała ta sprawa zaczęła się w dniu zakończenia roku szkolnego na uroczystości w naszej szkole – opowiada ob. Leroch – kiedy maszerujemy dalej ku miejscu, gdzie pracują ochotnicy, kopiąc piasek i ładując go na samochody. Nasza piękna szkoła, obecnie jedenastolatka, to nasze ukochane dziecko! Ale, cóż. Brak nam potrzebnych nauczycieli, których odstrasza uciążliwa droga do końcowego przystanku z Chylonii do Cisowej. Postanowiliśmy więc zaapelować do miejscowego społeczeństwa, żeby w ramach Czynu Lipcowego pomogło uruchomić trolleybus z Chylonii do Cisowej. Przecież to jest zadanie MZK GG – wtrącam nieco zdezorientowana. Tak, to prawda. Już dwa lata temu MZK GG postanowiły uruchomić tę linię. Ale sprawa rozbijała się o brak ludzi do robót ziemnych przy nasypie na pętli i trudności, związane z szczupłością taboru samochodowego. Wtedy właśnie zwrócono się do społeczeństwa Cisowskiego. Pierwsze na apel zgłosiło się koło szkolne ZMP ze swoim przewodniczącym Michasiem Sikorą. Chłopcy pracują z prawdziwym zapałem, зараżając innych swoim entuzjazmem. Przy rozkopanym zboczcu pagórka uwijają się właśnie z łopatami młodzi chłopcy. Kiedy zbliżamy się, samochód rusza, dzwigając 15 kubików ziemi, którą wysypie się na pętlę. Mimo odwiedzin gości, chłopcy nie przestają pracować. Gerard Byczkowski, Zygfryd Skrzypkowski, mała Eleonora Muszyńska – to prawdziwi przodownicy. Mają psiakość, złe łopaty – stwierdza ob. Głodowski, najczynniejszy przy budowie nasypu gospodarz z Cisowej, oglądając po gospodarsku porzucony szpadeł. Ale mimo to robota idzie na całego i w przyszłym tygodniu będzie koniec. Na święto Odrodzenia nasze zobowiązanie wypełnimy – kończy z przekonaniem kierownik Leroch, uśmiechając się po ojcowsku do młodych pomocników. Jaką wartość przedstawia praca przy robotach ziemnych? – indaguję z zaciekawieniem organizatorów tego czynu społecznego. Wykopiemy, przewieziemy i splantujemy ponad 2000 kubików ziemi, co w przybliżeniu kosztowałoby około półtora miliona zł. Sumka niezgorza – uśmiecha się pod wąsem ob. Głodowski. Ale jaka będzie radość, gdy MZK GG połączy Chylonię z Cisową dwukilometrową linią trolleybusową. Cztery tysiące mieszkańców Cisowej odetchnie z ulgą. Dlatego też większość naszych obywateli zakasała rękawy, nie wyłączając matek, obarczonych małymi dziećmi, jak na przykład Jaskólska czy Dekadada! Do widzenia. Zatem 22 lipca spotkamy się w Cisowskim trolleybusie – woła za mną wesoło kierownik, pożegnawszy mnie na przystanku w Chylonii.

**12-15.07:** Dyrekcja MZK GG informuje, że w dniach od 12 lipca godz. 7 do dnia 15 lipca. b.r. włącznie na linii tramwajowej Nr 3 od ul. Klinicznej do Placu Wolności będą przeprowadzane roboty przy wymianie liny napowietrznej. W związku z tym tramwaje będą kursowały na tym odcinku tylko jednym torem w obu kierunkach, co pociągnie za sobą pewne zaburzenia w ruchu i opóźnienia w rozkładzie jazdy.

**15.07:** w związku ze zbliżającą się 6 rocznicą manifestu PKWN poszczególne wydziały MZK GG przyjęły na siebie szereg zobowiązań dla uczczenia święta Odrodzenia. Tegoroczny czyn lipcowy załogi MZK GG wyraża się kwotą 711.973 zł. W ramach tych zobowiązań załoga MZK GG odda do użytku 3 odremontowane wozy tramwajowe, 2 autobusy, 1 wóz dla PGR, 1 szlifierkę elektryczną i cały szereg drobnych napraw związanych z technicznym usprawnieniem prac warsztatowych. Ponadto w czynie lipcowym MZK GG uruchamia linię autobusową dnia 21 bm. na trasie Gdańsk Dworzec – Cygańska Góra. Zobowiązania powzięte poza normalnym planem produkcyjnym na ogólnych zebraniach poszczególnych oddziałów, świadczą dobitnie o socjalistycznym podejściu pracowników MZK GG do sprawy ogólnego podniesienia poziomu komunikacji na Wybrzeżu. Dowodzą one, że społeczeństwo Wybrzeża może zawsze liczyć, iż pracownicy MZK GG zrobią wszystko, aby zapewnić światu pracy jak najlepszy dojazd do miejsc pracy.

**22.07:** z dniem 22 bm. zostaje uruchomiona nowa linia autobusowa dwustrefowa na trasie dworzec główny w Gdańsku – Cygańska Góra. Pierwszy autobus z dworca odchodzi o godz. 5:05, z Cygańskiej Góry o godz. 5:30. Ostatni autobus z dworca odchodzi o godz. 22:35, ostatni z Cygańskiej Góry o godz. 22:55. Częstotliwość kursów przez cały dzień co 50 minut.

**22-23.07:** na czas wyścigów konnych w Sopocie, tj. w dniach 22, 23 lipca Dyrekcja MZK GG ustanawia przystanki autobusowe „na żądanie” na ul. Grunwaldzkiej przy drodze do pola wyścigowego.

**30.07:** na czas wyścigów konnych w Sopocie, tj. w dniu 30 lipca Dyrekcja MZK GG ustanawia przystanki autobusowe „na żądanie” na ul. Grunwaldzkiej przy drodze do pola wyścigowego,

**5-6.08:** na czas wyścigów konnych w Sopocie, tj. w dniach 5 i 6 sierpnia Dyrekcja MZK GG ustanawia przystanki autobusowe „na żądanie” na ul. Grunwaldzkiej przy drodze do pola wyścigowego.

**10.08:** Dyrekcja MZK GG komunikuje, że z dniem 10 bm. wszystkie wozy linii „5” w godzinach od 5 do 9, tj. w godzinach dojazdów do pracy kursują z przyczepkami.

**25.08:** komunikacja podmiejska, szczególnie w dużych ośrodkach przemysłowych – jakim jest zespół miast portowych na Wybrzeżu – aby mogła spełniać należycie swoją rolę, musi być szybka, częstotliwa, wygodna i tania. Niedostateczna ilość mieszkań w Gdańsku wskutek zniszczeń wojennych, znaczna odległość dzielnic robotniczych od centrum, a przede wszystkim fatalne rozwiązanie urbanistyczne przedwojennej Gdyni powodują, że wielu pracowników mieszka z dala od zakładów pracy. Mamy tu do czynienia ze skutkami kapitalistycznych koncepcji urbanistycznych spychających ludność robotniczą na przedmieścia, oddalone od centrum, dostępnego tylko dla klasy posiadającej. Rozbudowa komunikacji podmiejskiej w planie 6-letnim ma m.in. na celu likwidację tych pozostałości okresu kapitalistycznego. Z każdym prawie rokiem zwiększa się liczba pracujących, szybki rozwój przemysłu zmusza do szukania rezerw pracowniczych również poza zespołem trójmiasta. Już nierzadkim dziś zjawiskiem na Wybrzeżu jest, że ludzie pracy dojeżdżają do Gdyni z Tczewa i z dalszych jeszcze miejscowości, do Gdańska zaś z Wejherowa, Pucka, Łeby czy Kościerzyny, nie mówiąc już o przejazdach w samym trójmieście rozciągającym się na przestrzeni przeszło 30 km. Skromnie nawet licząc, co najmniej 150 do 180 tysięcy osób dziennie korzysta z podmiejskiej i miejskiej komunikacji kolejowej, autobusowej, tramwajowej lub trolleybusowej. Dla ustalenia szczytowego obciążenia środków komunikacji podmiejskiej i miejskiej zespołu miast portowych, należy również uwzględnić potrzeby kulturalne mieszkańców, a także turystykę stałą i sezonową. Znaczne usprawnienie komunikacji podmiejskiej uzyskamy dzięki planowanej elektryfikacji węzła gdańskiego. Zelektryfikowane zostaną linie na trasie Pruszcz Gdański – Gdańsk – Gdynia – Reda – Wejherowo oraz Gdańsk Główny – Nowy Port. Inwestycje te będą realizowane w trzech etapach: w pierwszej fazie nastąpi zelektryfikowanie ruchu na odcinku Gdańsk – Nowy Port, w drugim na odcinku Gdańsk - Gdynia, w trzecim zaś zostanie wykończona elektryfikacja trasy w kierunku Tczewa i Wejherowa. Obecnie są już w toku prace ziemne, mające na celu dostosowanie torowiska odcinka centralnego do nowych zadań. Dyrekcja OKP dysponuje już potrzebną ilością zespołów wagonów elektrycznych, aby po zelektryfikowaniu uruchomić pociągi w odstępach od 7 do 30 minut, w zależności od pory dnia. Z uwagi na wielkie zagęszczenie pociągów i obciążenie głównych tras przewiduje się przebudowę zasadniczych odcinków torów. W związku z tym nastąpi również modernizacja urządzeń stacyjnych w Gdańsku i Gdyni, która pozwoli na całkowite oddzielenie ruchu towarowego od osobowego i wyodrębnienie komunikacji podmiejskiej na oddzielnych torowiskach i peronach. Już w roku bieżącym nastąpi dalsza rozbudowa sieci komunikacyjnej MZK GG. Będzie ona podobnie rozbudowana jak sieć kolejowa: w kierunku północnym i południowym. Plan inwestycyjny MZK GG kładzie na razie nacisk na rozszerzenie sieci linii trolleybusowych. I tak przewidziane jest przedłużenie linii Gdynia – Chylonia do Cisowej i dalej na Oksywie. W kierunku południowym linię tramwajową z Placu 1 Maja na Orunię w Gdańsku zastąpi w najbliższym czasie linia trolleybusowa. W miarę dostaw nowego taboru autobusowego ulegną również dalszej rozbudowie linie obsługiwane przez ten środek lokomocji. Jedną z najważniejszych inwestycji będzie przebudowa linii tramwajowych we Wrzeszczu i wzdłuż ulicy Grunwaldzkiej. Zostanie również częściowo zmieniony bieg linii nr 5, która łączyć się będzie we Wrzeszczu z głównymi liniami tramwajowymi. Podstawowym założeniem inwestycji komunikacyjnych planu 6-letniego na Wybrzeżu jest dalsze zbliżenie przedmieść do centrum miasta i większych zakładów przemysłowych. Dyrekcja Międzykomunalnych Zakładów Komunikacyjnych prowadzi obecnie studia, zmierzające do znalezienia najracjonalniejszych rozwiązań rozbudowy sieci komunikacji miejskiej. W roku 1955 zniknie przepełnienie i przeciążenie wagonów tramwajowych i autobusów, a komunikacja podmiejska i miejska zdolne będą wygodnie przewozić pasażerów – ludzi pracy. Zniknie również odziedziczone po kapitalistycznym okresie gospodarki zaniedbanie przedmieść, które zostaną powiązane z centrum miasta dogodną komunikacją. Inwestycje komunikacyjne na Wybrzeżu posiadać będą wielkie znaczenie dla zapewnienia poprawy komunalnych warunków bytu klasy robotniczej.

**25.08:** budowa drogi państwowej na trasie Gdańsk – Gdynia posuwa się szybko naprzód. Obecnie prowadzone są końcowe roboty przy układaniu kostki na niewielkich odcinkach we Wrzeszczu oraz prace przy budowie mostu na trasie Sopot – Orłowo. Jeden przyczółek już wybudowano i przystąpiono do budowy filarów środkowych.

**27.08:** Wojewódzki Komitet Obchodu Święta Lotnictwa, licząc się z masowym udziałem społeczeństwa na rewii lotniczej we Wrzeszczu, pamiętał także o komunikacji kolejowej i autobusowej. Od godz. 14 wszystkie pociągi osobowe zatrzymywać się będą na przystanku Wrzeszcz Lotnisko. Również MZK GG



uruchomi od godz. 14 dodatkowe autobusy, które kursować będą od głównych przystanków autobusowych i tramwajowych we Wrzeszczu na lotnisko.

**29.08:** MZK GG rozpoczęły budowę nowych poczekalni na terenie Gdańska. Dwie pierwsze poczekalnie w Siedlicach i Siankach zostaną oddane do użytku w przyszłym miesiącu. W roku bieżącym zostanie również zbudowana poczekalnia w Oliwie.

**31.08:** dla uczczenia Krajowego Kongresu Obrońców Pokoju, pracownicy MZK GG w ramach Wart Pokoju podejmują szereg zobowiązań. Załoga warsztatów głównych, torów i zajezdni we Wrzeszczu, postanowiła wykonać do dnia 15 września bież. roku jedną lorę ciężarową. Wartość zobowiązania równa się 400 roboczogodzinom. Pracownicy zajezdni MZK GG w Nowym Porcie zobowiązali się wykonać poza planem montaż 8 silników elektrycznych do wagonów odśnieżnych dla działu drogowego. Dla wykonania tego zobowiązania potrzeba 104 roboczogodzin. Pracownicy lakierni centralnej w Nowym Porcie wykonają poza planem 30 okrągłych, numerycznych tablic. Pracownicy zajezdni przy ul. Łąkowej zobowiązują się wykonać ponadplanowo remont odstawnego wagonu silnikowego. Pracownicy zajezdni we Wrzeszczu postanowili wykonać ponadplanowo remont wagonu silnikowego pogotowia technicznego; remont wymaga, 170 godzin roboczych. Podejmując te zobowiązania, pracownicy MZK GG w Gdańsku wzywają wszystkie trakcje i wydziały oraz przedsiębiorstwa komunikacyjne w Polsce do wykonania poprzez Warty Pokoju zobowiązań produkcyjnych.

**2.09:** system strefowy, oparty w niektórych zakładach komunikacyjnych na kalkulacji i przepisach koncesyjnych (jak Śląskie Elektryczne Koleje czy Łódzkie Koleje Dojazdowe) stosuje również zarządzenie Min. Administracji Publicznej w odniesieniu do MZK GG. Zarządzenie to, wprowadzając stawki taryfy obowiązującej obecnie w kraju, które wynoszą za normalne przejazdy tramwajami zł 15, trolleybusami zł 20, autobusami zł 25 oraz za przejazdy ulgowe wszystkimi środkami zł 5 – wyłączna przedsiębiorstwa takie, jak MZK GG, polecając im wprowadzenie taryfy odmiennej, opartej na zasadzie strefowej. Obowiązująca obecnie taryfa MZK GG opracowana jest w myśl zasad ustalonych przez władze centralne, a projekt taryfy był w szczególności ustalony i zatwierdzony w styczniu 1949 r. przez MAP po wypowiedzeniu się Departamentu Ekonomicznego i Dep. Cen CUP przy Komitecie Ekonomicznym Rady Ministrów. Nawet drobne odchylenia ogólne czy indywidualne od zatwierdzonej taryfy, należą wyłącznie do kompetencji Min. Gospodarki Komunalnej. Strefowość jest uzasadniona jako konieczna w pewnych zakładach komunikacyjnych. Nie ma np. potrzeby wprowadzania taryfy strefowej tam, gdzie większość linii ma na ogólnie równomierne nasilenie ruchu, przechodząc przez okolice równomiernie zamieszkałe. I w takich ośrodkach istnieją poszczególne linie, kwalifikujące się do podziału strefowego, ale dzielenia ich zaniechano w przepisach ogólnych Ministerstwa, by nie komplikować taryf. W zakładach tego typu nierównomierność linii kwalifikujących się do podziału na strefy jest pokrywana z zysków linii, na których są krótsze przejazdy i równomierniejszy ruch pasażerski, jako na biegnących wzdłuż przestrzeni zabudowanych. Inaczej przedstawia się sprawa w zakładach takich, jak MZK GG, gdzie wielka procentowo ilość linii łącząc miejscowości i dzielnice oddzielone przestrzeniami pustymi, posiada przewagę odcinków martwych. Na tych odcinkach wymiana pasażerów jest mała, a na całych liniach nieregularna w czasie, stwarzając gdzie nie gdzie ostre nasilenia ruchu i przeciążając tabor specjalnie w czasie jazdy i powrotu z pracy, podczas gdy przeciętne dzienne zapelnienie np. taboru tramwajowego MZK GG nie przekracza połowy miejsc postawionych do dyspozycji. Układ 60-przejazdowych kart ulgowych, pozostaje w związku z systemem strefowym, przy czym ich rozmiary nie przeciążają pasażerów, a ułatwiają pracę służbie ruchu. Mimo sztywnego kartonu, karty są często przed upływem terminu ich wykorzystania, tak zniszczone, że konduktor, czy kontroler nie są w stanie ich odczytać. Dyrekcja nie uważa wydawanych obecnie kart za idealne i uproszczenie ich jest przedmiotem rozważań Wydziału Ruchu i Eksploatacji.

**3.09:** MZK GG przystąpiły latem br. do odbudowy wielkiego gmachu przy ul. Żeglarskiej w Gdańsku, w którym mieścić się będą różne placówki socjalne oraz siedziby Komitetu PZPR, rady zakładowej i klubu racjonalizatorskiego. Odbudowa gmachu zakończona zostanie w roku bieżącym. W odremontowanym budynku przeznaczone będą pomieszczenia m.in. na przedszkole dla dzieci pracowników MZK GG.

**6.09:** z powodu wymiany szyn na szlaku Pruszcz Gdański – Gdańsk Przetok, wprowadza się na tym odcinku począwszy od dnia 6 września br. aż do odwołania ruch jednotorowy. W związku z tym wstrzymuje się bieg następujących poc. podmiejskich: Poc. Nr. 91133 Pruszcz Gd. odj. 10:01, Gdańsk Gł. przyj. 10:26, poc. Nr 91137 Pruszcz Gd. odj. 11:13, Gdańsk Gł. przyj. 11:41, poc. Nr 91115 Pruszcz Gd. odj. 13:02, Gdańsk Gł. przyj. 13:25 oraz poc. Nr 91130 Gdańsk Gł. odj. 8:43, Pruszcz Gd. przyj. 9:11. Jednocześnie zmienia się rozkład jazdy następujących poc. podmiejskich. Poc. Nr 91016 Gdańsk Gł. odj. 14:07, Pruszcz Gd. przyj. 14:25 odj. 14:26.

Poc. Nr 91135 Pruszcz Gd. odj. 11:25, Św. Wojciech przyj. 11:31 odj. 11:31, Lipce przyj. 11:34 odj. 11:35, Gdańsk Orunia przyj. 11:39 odj. 11:39, Gdańsk Biskupia Góra przyj. 11:45 odj. 11:45, Gdańsk Gł. przyj. 11:50.  
**7.09:** MZK GG przystąpiły do zakładania nowych łuków szyn tramwajowych na Targu Węglowym, głównym punkcie zbornym tramwajów kursujących na trasie Gdańsk – Sopot. Zakładane szyny tramwajowe są produkcji polskiej. Dzięki ofiarnej pracy brygad robotniczych MZK GG komunikacja tramwajowa, mimo prowadzenia robót, odbywa się normalnie, bez żadnych przeszkód.

**8-9.09:** od godz. 22 dnia 8 września br. do godz. 5 dnia 9 września br. wozy tramwajowe na linii nr 5 w Gdańsku będą kursowały z pewnym opóźnieniem z uwagi na wymianę skrzyżowania przy strefie wolnocłowej.

**13.09:** w planie sześcioletnim MZK przewiduje przede wszystkim uruchomienie komunikacji w dzielnicach obwodowych, a więc na przedmieściach, pozbawionych dotychczas jakichkolwiek środków komunikacyjnych. Poza tym projektuje się rozbudowę komunikacji w kierunku poprzecznym do głównych arterii. Dzięki poważnym środkom inwestycyjnym będzie można wydatnie powiększyć tabor, wskutek czego nastąpi duża poprawa w częstotliwości ruchu. Zagadnienie budowy nowych linii wiąże się ściśle z planem przestrzennym rozwoju trójmiasta. Uzależnione jest ono od rozbudowy dzielnic mieszkalnych, przemysłowych i portów, a także od elektryfikacji kolei i dlatego winno być ściśle przeanalizowane wspólnie z oddziałami planowania przestrzennego Prezydium poszczególnych Rad Narodowych i biurem regionalnym KPG w Gdańsku. Przejdźmy obecnie do poszczególnych odcinków tras trójmiasta, na których komunikacja zostanie usprawniona. W rb. kontynuować się będzie budowę linii trolleybusowej Chylonia – Cisowa. Uruchomienie linii trolleybusowej na tej trasie jest jedynym możliwym rozwiązaniem połączenia komunikacyjnego między Cisową a Gdynią. Przewidywane jest także połączenie z Dęptowem linią autobusową. Realizacja tego zadania możliwa jest już w roku bieżącym, pod warunkiem jednak, że przeprowadzona tam zostanie droga, a MRN wyasygnuje na ten cel kredyty. W planie sześcioletnim projektuje się także puszczenie linii trolleybusowej pod Wiaduktem Pokoju. I tu także wylania się konieczność zbudowania nowej drogi. W 1952 r. przewidywane jest połączenie Gdyni z Witominem i dalej z Kackiem linią trolleybusową. Związane jest to z przebiegiem drogi, której plany MRN nie przewidują. Nasuwa się więc pilna konieczność uzgodnienia projektów MZK z gdyńską MRN. Przewidywane zmiany połączeń kolejowych stawiają pod znakiem zapytania budowę linii trolleybusowej na Obłuże, która miała być realizowana w 1952 r. W Gdańsku MZK projektuje budowę linii trolleybusowej Gdańsk – Orunia. Zagadnienie to związane jest z wytyczeniem i budową nowej drogi. W trakcji tramwajowej poważniejszą inwestycją, przewidzianą w planie sześcioletnim, stanie się budowa linii obwodowej: Wrzeszcz – Brentowo – Emaus – Siedlice. Z uwagi na trudności terenowe (duże wzniesienia) projekt ten wymaga poważnego przestudiowania. Sama koncepcja jest słuszna i realna, zwłaszcza po wybudowaniu drugiego toru na Siedlice. Uzasadniony jest projekt przedłużenia linii tramwajowej wzdłuż ulicy Elbląskiej. W planie sześcioletnim natomiast nie widać rozwiązania dla połączenia Olszynki z Gdańskiem. Należałoby tu przystąpić do budowy nowej drogi i uruchomić choćby komunikację autobusową. Budowa drugiego toru do Brzeźna oraz powiązanie tej linii z Wrzeszczem jest zagadnieniem gospodarczo celowym, zwłaszcza z uwagi na połączenie z portem. Dla realizacji tego planu potrzebna jest współpraca DOKP, która musiałaby przebić tunel dla połączenia dwóch linii. Poważną inwestycją w planie 6-letnim jest przewidywany wzrost taboru, co w połączeniu ze wzrostem wskaźnika wydajności pracy wniesie dalszą, bardzo znaczną poprawę w komunikacji miejskiej. Uwzględniając odciążenie w ruchu pasażerskim, jakie przyniesie za sobą elektryfikacja kolei, plan sześcioletni przewiduje wzrost przewozów pasażerskich, biorąc rok 1949 jako 100 – do 133,8. Tabor komunikacyjny wzrośnie o 50 proc., przy czym nastąpi stopniowa wymiana starego taboru na tabor nowy, polskiej konstrukcji. Zagadnienie to jest poważną troską dyrekcji MZK GG, ponieważ przestarzały tabor wymaga znacznych nakładów konserwacyjnych. Już w 1951 r. przewiduje się wprowadzenie do ruchu 15 nowych wagonów tramwajowych produkcji polskiej oraz 15 autobusów i 9 trolleybusów. Specjalną uwagę zwróci MZK GG w planie sześcioletnim na zagadnienie kadr, na szkolenie młodego narybku. Przewiduje się znaczny wzrost sił kobiecych na stanowiskach, nie wymagających większego wysiłku fizycznego, jak konduktorek, spawaczy, motorniczych, wiertaczy i elektrotechników. Projektuje się doszkalanie na kursach technicznych przodowników, racjonalizatorów oraz pracowników administracyjnych, zwłaszcza z awansu społecznego. Szkolić się będzie w szerokim zakresie kierowców I i II klasy. Dzięki przeszkalananiu pracowników w średniej szkole zawodowej, liczba pełno-kwalifikowanych fachowców MZK GG wzrośnie w planie 6-letnim o 540 osób.

**15.09:** w związku z przygotowaniem do elektryfikacji komunikacji kolejowej na trasie Gdańsk – Gdynia i robotami prowadzonymi na poszczególnych odcinkach władze kolejowe przystąpiły także do rozbudowy wiaduktu kolejowego nad ulicą Czołgistów w Gdyni.

**17.09:** MZK GG informuje, że w planie inwestycyjnym na 1950 rok przewidziane jest umieszczenie na przystankach tabliczek informacyjnych o przebiegu tramwajów, autobusów i trolleybusów na głównych trasach trójmiasta. Już w najbliższych tygodniach umieszczone będą pierwsze tablice.

**18.09:** z dniem 18 bm. na życzenie mieszkańców Cygańskiej Góry, zostaje częściowo zmieniony rozkład jazdy linii autobusowej „C” Gdańsk dworzec – Cygańska Góra. Odjazd pierwszego autobusu od dworca głównego – godz. 5:20, z Cygańskiej Góry – godz. 5:40. Odjazd ostatniego autobusu od dworca głównego – godz. 23:30, z Cygańskiej Góry – godz. 23:45. Całodzienna częstotliwość kursów – co 40 minut.

**23.09:** nieustannemu dudnieniu pociągów przejeżdżających pod wiaduktem na trasie Sopot – Orłowo towarzyszy trzask ciętego żelaza. Nie zwracając uwagi na mknące szybko wagony, zbrojarze tną elektrycznymi nożycami grube pręty o średnicy 40 mm. - Pręty te – mówi zastępca kierownika budowy wiaduktu tow. Nicki są jeszcze jednym dowodem ofiarnej pracy robotników przy realizacji zadań planu 6-letniego. Sto ton prętów wykonali dla nas hutnicy „Floriana” na Dolnym Śląsku w ciągu dwóch niedziel. Między rusztowaniami budowy przebiegają coraz nowe składy pociągów. Nie przeszkadza to zupełnie drugiej trójce zbrojarzy, w skład której wchodzi: Szymichowski, Niklas i Nowak. Przekraczają oni normę o 100 do 150 proc. - Dobre wyniki pracy zawdzięczamy całkowitemu zmechanizowaniu robót – podkreśla ob. Nowak. - Przed wojną robotnik musiałby stracić w kuźni przy zginaniu jednego pręta kilka godzin. Przy pomocy elektrycznej giętarki wykonujemy tę pracę w ciągu paru minut. Budowa wiaduktu na nowej drodze, która połączy wkrótce Gdańsk z Gdynią i usprawni znacznie komunikację trójmiasta posuwa się szybko na przód. Robotnicy dokładają starań aby ukończyć budowę wiaduktu jak najszybciej. Nowa droga jest świadectwem troski władz państwowych o człowieka, o jego bezpieczeństwo. Istniejący dotychczas wiadukt stanowił na skutek nagłego skrętu poważne zagrożenie tak dla przejeżdżających maszyn jak i ich pasażerów. Stary most nad torami był znacznie krótszy – mówi kierownik robót tow. Okieńcyc. - Nowy wiadukt będzie trzecim co do długości wiaduktem w Polsce. Jest to m. in. powodem dumy zatrudnionych tu robotników PPB Nr 1, którzy starają się wykonywać pracę bez zarzutu i ukończyć budowę wiaduktu przed terminem. - Pierwszy raz pracuję w takich warunkach, obok przejeżdżających co kilka, a najwyżej kilkanaście, minut pociągów – mówi cieśla Wysocki – zatrudniony przy stemplowaniu przyczółka. - Jestem jednak bardzo zadowolony z tej pracy i wyrabiam prawie codziennie ok. 250 proc. normy. - Mielśmy poważne trudności z otrzymaniem dźwigarów - opowiada kierownik oddziału PPB Nr 1 tow. Stachurski – a gdyby ich nie dostarczono na czas, tempo robót opadłoby. Nasi towarzysze z Hydrotrestu, pracując poza godzinami służbowymi wydobyli z dna Wisły w okolicach Śpiewowa dziesiątki kilutonowych dźwigarów. Mimo uciążliwego transportu, otrzymaliśmy je na czas. Do przyspieszenia budowy wiaduktu poważnie przyczynili się junacy z 18 brygady SP, którzy wykonali wysoki nasyp, łączący wiadukt z nową drogą. Junacy przyspieszyli również znacznie budowę odcinka nowej drogi między Sopotem a Orłowem. Tempo pracy przy budowie wiaduktu świadczy o tym, że termin zakończenia robót zostanie dotrzymany. Wiadukt będzie oddany do użytku w dniu 15 grudnia br., w trzecią rocznicę zjednoczenia partii robotniczych. Warunki pracy robotników i odpoczynku po zajęciach, świadczą o trosce kierownictwa robót. Do dyspozycji robotników oddano zradionizowaną świetlicę, wygodną stolówkę i urządzenia natryskowe.

**30.09-7.10:** zawieszają kursowanie pociągów z Gd. Brzeźna do Gd. Nowego Portu.

**12.10:** sprawa zelektryfikowania kolei wężła Gdańsk – Gdynia jest pilnym i niezmiernie ważnym problemem dla planowego rozwoju okręgu portowego. Elektryfikacja rozwiąże całkowicie problem szybkiego i masowego przewozu pracujących w godzinach szczytowego ruchu i odciążą skutecznie przeciążoną drogę kołową. Wybudowanie kolejowej linii elektrycznej i uruchomienie jej wymaga jednak doskonale przygotowanego personelu. Obsługa pociągów elektrycznych musi być praktycznie przeszkolona i musi nabyć odpowiedniego doświadczenia, by podjąć wielkim wymogom przy obsłudze właściwej trasy zelektryfikowanej kolei od Pruszcza do Wejherowa. Dla tych celów doświadczalnych rozpoczęto elektryfikację niewielkiego odcinka podmiejskiego Gdańsk – Nowy Port. Odcinek ten zostanie uruchomiony już w ciągu najbliższych miesięcy. Tam przeprowadzać się będzie szkolenie obsługi konduktorskiej, kierowniczej i administracyjnej dla pociągów elektrycznych głównej trasy o dużej szybkości i wielkiej częstotliwości ruchu pociągów. Roboty przy budowie torowisk dla sieci trakcyjnej na odcinku Gdańsk – Nowy Port są już w pełnym toku. Ukończono zupełnie prace ziemne między Brzeźnem i przystankiem Kolonią. Za osiem dni rozpoczną się prace na pozostałym odcinku od przystanku Kolonia do Gdańska. Fundamentowanie torów napotyka na liczne trudności. Między Zaspą np. a przystankiem Kolonia na głębokości 50 cm ukazała się woda podskórna i torf. Dopiero zwiększona 3-4 krotnie masa fundamentowa dała pewną stabilizację terenu, konieczną dla zapewnienia bezpieczeństwa pędzącym pociągom. Do zaopatrywania

sieci trakcyjnej w prąd elektryczny, służyć będzie podstacja, która przetwarzać będzie zmienny prąd, otrzymywany z elektrowni na stały prąd trakcyjny. Budynek podstacji zostanie wykończony już w końcu bm. Urządzenia prostownicze dla tej podstacji zostały skompletowane z krajowych zasobów, przy czym remonty tych urządzeń zostały przeprowadzone we własnym zakresie przez pracowników Warsztatów Kolejowych w Bydgoszczy. Do obsługi zelektryfikowanej magistrali trójmiasta montowany jest tabor elektryczny podmiejski o typie nowoczesnym, którego ilość całkowicie pokryje zapotrzebowanie komunikacyjne Wybrzeża. Prace przy remoncie pociągów elektrycznych są tak daleko posunięte, że termin ukończenia taboru wyprzedzi o 6 miesięcy budowę torów i sieci trakcyjnej. Praca przy elektryfikacji odcinka Gdańsk – Nowy Port, który ma długość ok. 8 km, zostanie zakończona jeszcze w tym roku. Jeszcze w ciągu grudnia br. na linii Gdańsk – Nowy Port ruszą elektryczne pociągi, obsługiwane przez doskonale wyszkolonych kolejarzy.

**13.10:** w granicach miasta Gdym, wyłączając tereny portowe, znajduje się ok. 150 km ulic pozbawionych dotąd nawierzchni. Największa ilość niezabrukowanych ulic posiadają dzielnice robotnicze, zaniedbane zupełnie przez przedwojenną administrację miasta. Część z tych ulic, przede wszystkim w rejonach podmiejskich otrzyma brukowane jezdnie w b.r. Do końca br. poza kończąca się już budową ulicy Demptowskiej, otrzymają nawierzchnię ulica Długa i Bohaterów Getta Warszawskiego na Witominie, ul. Redłowska i Dzierżyńskiego na Wzgórzu Focha oraz ulice w osiedlu mieszkaniowym ZOR. Nawierzchnia będzie zrobiona częściowo z kamienia polnego, częściowo zaś z kostki granitowej. Zainwestowane w budowę nawierzchni ulic w Gdyni kredyty wyniosły w roku bież. 20 milionów złotych.

**15.10:** prace związane z budową drogi państwowej Nr 1 na odcinku Sopot – Orłowo zbliżają się ku końcowi. Przeszło 100 robotników – nie licząc junaków SP, zajętych jest wywożeniem ziemi, betonowaniem i brukowaniem tej nowoczesnej, wielkiej arterii komunikacyjnej. W tej trudnej i odpowiedzialnej pracy pomagają robotnikom nowoczesne maszyny. Przy budowie trasy Orłowo – Sopot, którą wykonuje PPB Nr 1, uruchomiono 9 lokomotywek, 2 betoniarki, 4 samochody-wywrotki do wywożenia ziemi, spychacz oraz tzw. „kariolę”, czyli heblarkę, która nabiera 8 metrów sześć. ziemi i przerzuca ją na odpowiednie miejsce. Prace przy budowie drogi na odcinku Sopot – Orłowo, której kierownikiem jest ob. Gołębiwski, można podzielić na kilka etapów. Pierwszy etap – to roboty ziemne, związane z niwelacją terenu, wyrównywaniem powierzchni itp. Drugi etap to ustawianie krawężników. W pracy tej wyróżniają się brukarze z brygady Maksymiliana Głowackiego – Wł. Witkowski, Antoni Dudzik, Franciszek Richert oraz Paweł Karkowski. Następnym etapem pracy jest betonowanie drogi. Wymaga ono staranności i cierpliwości, aby powierzchnia betonu była jak najbardziej gładka i równa. Dopiero na betonie układa się kostkę, która będzie stanowiła właściwą nawierzchnię. Brygada Władysława Babiarsza, zatrudniona przy robotach ziemnych ma wielu przodowników pracy, którzy wykonują przeciętnie 250 proc. normy. Są nimi trzej bracia Kinowie – Antoni, Stefan i Edward, Leon Tomaszewski, Jan Wierzchowski, Alfons Pipke oraz Kazimierz Bieniaszewski. Przy pracach pomocniczych takich jak nakładanie i wyładowywanie żwiru na wywrotki samochodowe, celuje brygada Józefa Cybuli, osiągając przeciętnie do 300 procent normy. W skład brygady wchodzi trzej przodownicy – bracia Lubiszewscy – Julian, Józef i Wincenty.

**15.10:** w celu skrócenia dróg łączących dzielnice mieszkalne z zakładami pracy, Wydział Komunikacji Prezydium MRN Gdańska opracował projekt nowych linii komunikacyjnych. W przyszłym roku zostanie zbudowana droga łącząca Wrzeszcz północny z dworcem głównym przez Siedlce. Nowa trasa będzie przebiegać od ul. Sobieskiego we Wrzeszczu przez ul. Schuberta, Beethovena i Wyczółkowskiego do ul. Kartuskiej w Siedlcach i następnie ul. gen. Świerczewskiego do Dworca Głównego. Poza tym zaprojektowano budowę bezpośredniej drogi z Brentowa na Holm przez ul. Słowackiego, Kościuszki i Kliniczną. Nowe trasy ułatwią dojazd do miejsc pracy tysiącom robotników, zamieszkałych we Wrzeszczu.

**17.10:** dla uczczenia 33 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej, pracownicy MZK GG rzucili hasło: „Ani jednego pracownika poza zobowiązaniami!”. Na zebraniach oddziałowych, a następnie na masówce ogólnej, która odbyła się w dniu 10 bm., pracownicy tej instytucji powzięli szereg zobowiązań, które sięgają sumy 5 i pół miliona złotych. Na pierwszym planie należy wymienić budowę linii trolleybusowej Chylonia – Cisowa, długości 1,6 km, której wykonanie na drodze przyjętych zobowiązań przyśpieszone zostanie o około 7 dni, tak, że oddanie jej do eksploatacji nastąpi najpóźniej w pierwszych dniach listopada br. Linia ta wybiega aż do granicy administracyjnej miasta. Nowy odcinek linii włączony zostanie do strefy dotychczasowej bez podnoszenia cen przejazdu. Pomysły racjonalizatorskie i przedterminowość wykonania linii Chylonia – Cisowa sięgają kwoty 1.300.000 zł oszczędności. Drugim poważnym zobowiązaniem jest przyśpieszenie robót naprawczych taboru tramwajowego i autobusowego, co pozwoli wprowadzić do eksploatacji zwiększoną ilość wozów, a tym samym

przyczyni się do usprawnienia ruchu i rozładowania szczytowych nasileń w ruchu pasażerskim. Pracownicy Wydziału Ruchu, postanowili zaofiarować dodatkową i bezpłatną pracę przy budowie wspomnianej linii Chylonia – Cisowa, przy pętli tramwajowej na Oruni w Gdańsku i w robotach przy oczyszczaniu i odgruzowywaniu miasta Gdańska. Poważne oszczędności w skali ogólnokrajowej dadzą zobowiązania pracowników magazynowych zaopatrzenia odnoszące do upłynnienia złomu poprzez jego segregację i wysyłkę do hut. Świadectwem dużego wyrobienia społecznego są indywidualne zobowiązania pracowników tak fizycznych jak i umysłowych w zakresie szkolenia zawodowego swoich współkolegów i przygotowania ich do zajęcia bardziej odpowiednich stanowisk.

**18.10:** wzdłuż torów kolejowych między Gdańskiem a Gdynią wre na całej trasie ożywiona praca. Między Wrzeszczem i Oliwą, Sopotem a Orłowem – wszędzie uwijają się sylwetki junaków, z połyskującymi w jesiennym słońcu łopatami. Prowizorycznymi torami wąskotorowej kolejki bez przerwy jadą wagoniki naładowane ziemią. Tam, gdzie jeszcze przed miesiącem wznosiły się pagórki lub widniały wielometrowej głębokości doły dziś układa się na równej płaszczyźnie nowe tory. To junacy 19 Brygady SP przygotowują trasę kolei elektrycznej, która już w najbliższych latach połączy Gdańsk z Gdynią, a pod koniec 1953 r. zostanie doprowadzona do Pruszcza Gdańskiego i Wejherowa. Praca posuwa się szybko naprzód. W roku bieżącym junacy przetrucili już ok. 150.000 m<sup>3</sup> ziemi. Na jednym z odcinków między Sopotem a Orłowem junacy ustawieni w długim szeregu ładują na platformy ziemię. Wagony zapełniają się szybko. Zbliża się godzina 16 – koniec pracy. Skład wagonów powrócił już po raz dziesiąty. Tu pozostałby wg planu do jutra, aby zabrać kolejny ładunek ziemi. Junacy z 11 kompanii postanawiają jednak nie pozostawiać pustych wagonów. Nie zważają na gwizdek dowódcy, który oznajmia czas powrotu do brygady. Nie możemy zostawić pustych wagonów – mówi junak Labranc. - Musimy jeszcze w tym roku zakończyć roboty ziemne pod budowę kolei elektrycznej. Dlatego też cała nasza kompania wykonuje przeciętnie po 300 proc. normy. Junacy Pietrzyk i Karczewski osiągają do 680 proc. normy. Staram się im nie ustępować w pracy. Ten duży pagórek – mówi dalej, wskazując ręką na prawo, junak Labranc - wysokości ok. 6 m, splantowaliśmy już na długości ok. 1 km. W przyszłym roku nasi koledzy z SP ułożą na przygotowanym przez nas obszarze tory. Pracujący w pobliżu junacy wyprostowują się na chwilę, by zaczerpnąć tchu. I znów pochylają się nad łopatami. Ziemię wywozi się do Oliwy, gdzie na odcinku od „Motozbytu” do stacji kolejowej sypie się wał pod dwa tory szyn kolejowych. Pracuje tu III kompania junaków, walcząca o pierwszeństwo z drugą kompanią. Junacy podzieleni na plutony wykonują różne prace. Jedni opróżniają wagony z ziemi, inni rozsypują przywieziony piasek po całym wale, pozostali układają prowizoryczny tor kolejki wąskotorowej. Budowa kolei elektrycznej wymaga wielkiego wysiłku. Oprócz torów trzeba będzie zbudować kilka wiaduktów: dwa w Oliwie i po jednym w Gdańsku i w Gdyni. Prace przy budowie wiaduktów zostały już rozpoczęte. Dzięki ofiarności junaków, kolej elektryczna, która znacznie usprawni komunikację podmiejską, zostanie prawdopodobnie uruchomiona przed terminem. Junacy pracują bardzo chętnie – podkreślają przedstawiciele kierownictwa budowy. – Wielu chłopców chce w przyszłym roku powrócić ochoczo do brygad SP, by móc kontynuować rozpoczęte przez siebie dzieło. Będzie dosyć pracy dla wszystkich chętnych i w roku przyszłym. W roku 1951 będzie się już budować podmiejskie dworce jednoperonowe w Gdańsku i w Gdyni oraz przystanki na całej trasie. Przystanki są przewidziane w Gdyni na wprost siedziby MRN, w Redłowie oraz przy Politechnice i Stoczni w Gdańsku. Urządzenia podstacyjne i tabor kolejowy wykonywany jest w warsztatach elektrycznych na śląsku. Na trasie Gdańsk – Gdynia będą kursować pociągi czterowagonowe, podobne do warszawskich elektrycznych kolei dojazdowych. Pociągi te zobaczymy już wkrótce na linii szkoleniowo-doświadczalnej kolei elektrycznej na trasie Gdańsk – Nowy Port, która ma być oddana do użytku z końcem b.r. Komunikacja elektryczna na trasie Gdańsk – Gdynia zostanie uruchomiona w roku 1952.

**18.10:** szkoleniowy pociąg elektryczny, który wkrótce kursować będzie na trasie Gdańsk Główny – Nowy Port.



**28.10:** budowa nowoczesnej trasy Gdańsk – Gdynia wchodzi w ostatnie stadium. Pracownicy PPB wraz z dzielnymi junakami przystąpili do budowy ostatnich odcinków drugiej jezdni, która za kilka tygodni zostanie otwarta dla ruchu.

**30.10:** Klub techniki i racjonalizacji przy MZK GG ma już swoją tradycję. Wielu pracowników – racjonalizatorów i nowatorów – mistrz samochodowy Czerwiński, elektrotechnik Brunon Derda, tokarz Markuszewski, monter-elektryk Józef Trzebiakowski i inni przysporzyli przedsiębiorstwu nie tylko oszczędności, sięgające setek tysięcy złotych, ale przyczynili się niejednokrotnie do rozwiązania szeregu trudnych problemów technicznych, które miały bezpośredni wpływ na utrzymanie taboru w stanie gotowości do eksploatacji. Rozpoczęta realizacja planu 6-letniego jeszcze bardziej spotęgowała świadomość racjonalizatorów, którzy w ub. tygodniu ukonstytuowali nowy zarząd klubu. Na przewodniczącego klubu wybrano inż. Jana Pawłowicza, na wiceprzewodniczącego kierownika ruchu Jędrzejewskiego, na sekretarza technika Januszewskiego. Klub techniki przy MZK GG ma za sobą szereg poważnych osiągnięć. Opanowano krytyczną sytuację powstałą w I kwartale br. wskutek braku wkładek węglowo-grafitowych do zbieraczy prądu przy trolleybusach i tramwajach. Rozwiązanie sytuacji było trudne i bez widoków szybkiej poprawy. Wkładki węglowo-grafitowe produkcji krajowej nie mogły jeszcze sprostać trudnym warunkom atmosferycznym naszego Wybrzeża i nie nadawały się do eksploatacji. Stosowanie tych wkładek spowodowałoby podrożenie kosztów własnych MZK GG o dalsze kilka procent, prócz tego naraziłoby to MZK GG na wydatkowanie kwoty ok. 80 mil. zł, która zachwiałaby równowagę budżetową przedsiębiorstwa. Z uwagi na to zrodziła się myśl zastąpienia wkładek węglowo-grafitowych wkładkami metalowymi z kompozycją wkładki węglowo-grafitowej, bardziej odpornych na warunki atmosferyczne naszego Wybrzeża. Zastosowanie tego wynalazku dało już pierwszorzędne wyniki, a dalsza jego realizacja jest nie tylko zagadnieniem MZK GG, ale zagadnieniem ogólnopolskim. W podobne tarapaty z wkładkami mogą wejść w najbliższym czasie inne przedsiębiorstwa tego typu, lecz już bez kłopotu, gdyż problem został już rozwiązany. Wynalazek ten wprowadzony przez inż. Pawłowicza został zgłoszony w Urzędzie Patentowym R.P. i przyniesie przedsiębiorstwu 4.695 tys. zł oszczędności rocznie.

**1.11:** jaką trasą będzie przebiegał ruch kołowy w okresie poprzedzającym bezpośrednio oddanie do użytku nowego mostu sopockiego? To pytanie zadają sobie często pasażerowie trolleybusów i autobusów, patrząc na wysoki nasyp urywający się tuż nad obecną szosą przy budującym się wiadukcie. Z wysokości wiaduktu i nasypu wysnuwają słuszny wniosek, że stara droga będzie w tym miejscu zasypana. Ale jaką trasą będzie w takim razie przebiegał ruch kołowy? Istotnie: stara droga do Sopotu będzie w tym miejscu zasypana i nie będzie bynajmniej krzyżowała się z nową drogą i nie będzie pod nią przebiegała. Ok. 50 metrów przed przystankiem Sopot Kolonia (jadąc w stronę Sopotu) „stara” szosa wejdzie w nową: Jezdnia – jak to już dziś można zauważyć – przesuwają się trochę w lewo, pobiegnie nową trasą równoległe do drugiej, całkowicie nowej jezdni i wysokim nasypem przebiegać będzie przez nowy wiadukt. A jak przebiegać będzie ruch w okresie, kiedy most jeszcze nie będzie gotowy, a starą szosę trzeba będzie już zasypywać dla ułożenia nawierzchni na całym nasypie? Budowniczowie już przygotowali wszystko na tę ewentualność. Z lewej strony nasypu przy nowym moście, jadąc w stronę Sopotu, zbudowano pochyły zjazd, który z nasypu wiedzie prosto do „zakrętu śmierci” przy starym moście. Sopocki most – staruszek, świadek licznych katastrof, będzie w tym czasie równie pożyteczny, jak dotąd, i będzie nam służył aż do czasu, kiedy po otwarciu nowego wiaduktu i dojazdu do niego pójdzie na rozbiórkę.

**1.11:** pracownicy działu ruchu MZK GG postanowili uczcić 33 rocznicę Rewolucji Październikowej budową nowej pętli tramwajowej w Oruni oraz przebudową pętli w Sopocie, przeznaczając na to 2300 roboczogodzin pozasłużbowych. Przebudowę pętli w Sopocie zakończono na 5 dni przed terminem, zaoszczędzając dodatkowo 200 tysięcy złotych. Prace przy przebudowie pętli w Oruni są w toku. Postaramy się zakończyć je również przed terminem – mówi konduktor Z. Herba, pracujący w Oruni. Nowa pętla usprawni znacząco komunikację tramwajową. Dotychczas na mijance w Oruni trzeba było zatrudniać dodatkowo trzech robotników, którzy pracowali wyłącznie przy przetaczaniu wagonów tramwajowych. Przy tym systemie pracy amortyzacja wozów była droższa i o wypadki nie było trudno. Poza tym zużywaliśmy znacznie więcej prądu – stwierdza ob. Herba. Październikowy czyn tramwajarzy nie tylko usprawni komunikację tramwajową w Oruni i obniży koszty eksploatacji taboru, ale również ułatwi pracę konduktorkom. Wybudowanie nowej pętli ułatwi nam, kobietom, znacznie pracę konduktorską – mówi pracująca przy układaniu podkładów pod tory Krystyna Botello. Przy nawracaniu wozów musiałam otwierać z drugiej strony, ciężkie, okute żelazem drzwi. Nie było łatwo je otworzyć. Teraz przesuwanie drzwi staną się zbyt łatwe. Kobiety-konduktorki pracują z zapałem przy budowie nowej pętli. W grupie tramwajarzy, którzy tłuką stare cegły pod podkłady tramwajowe, pracuje m.in. konduktorka J. Dymańczyk, córka

małorolnego chłopca z miejscowości Korczewy. Przyjechałam – mówi – trzy miesiące temu w gościnę do siostry w Gdańsku, pracującej w MZK GG. Za jej przykładem poszłam i ja. Polubiłam pracę konduktorki. Razem z całą załogą MZK GG chcę uczcić rocznicę Wielkiej Rewolucji ulepszeniem komunikacji w dzielnicy robotniczej. Zobowiązanie nasze wykonamy przed terminem – mówią przy pożegnaniu pracownicy ruchu MZK.

**5.11:** w ostatnich dniach rozpoczęto prace przy rozszerzaniu ulic dojazdowych do wiaduktu Obrońców Pokoju w Gdyni. Prace te pozwolą uruchomić drugi przebieg wiaduktu i usprawnić ruch kołowy między Gdynią i Grabówkiem. W pierwszym stadium robót rozpoczęto wywóz ziemi, po czym nastąpi ułożenie nawierzchni i chodnika. Roboty cieszą się wielkim zainteresowaniem mieszkańców Gdyni, którzy od dawna domagali się oddania do użytku drugiej części wiaduktu.

**5.11: dnia 5 bm. w godzinach przed południowych odbyła się w Gdyni uroczystość otwarcia linii trolleybusowej do Cisowej.** Na uroczystość przybyli: przedstawiciel KM PZPR ob. Eugeniusz Szwarczyk, przewodniczący MRN ob. Antoni Kozłowski, dyr. naczelny MZK GG ob. Edward Czachorowski, przedstawiciele społeczeństwa Chylonii i Cisowej, oraz prasy. O godz. 11 na pętli przed dworcem kolejowym w Chylonii zjechał udekorowany nowo wyremontowany trolleybus z napisem: „Pracownicy MZK GG w 33 rocznicę Rewolucji Październikowej społeczeństwa przedmieść robotniczych – Chylonii i Cisowej”. Zebranych gości powitał przewodniczący Rady Zakładowej ob. Otorowski, po czym przedstawiciel KM PZPR podziękował załozie za wykonanie zobowiązań na 9 dni przed terminem, za trudy poniesione przy budowie linii. Z kolei przemówił dyr. adm. MZK GG ob. Bratkowski, dziękując mieszkańcom Cisowej za pomoc przy budowie nowej pętli trolleybusowej. Następnie zabrał głos przewodniczący MRN ob. Kozłowski, który m.in. powiedział: Ustrój Polski Ludowej, ustrój krajów demokracji ludowej buduje i poprawia warunki komunalne świata pracy, manifestując tym niezłomną wolę pokoju, w odróżnieniu od ustroju państw kapitalistycznych, które z pracy i potu robotnika kują narzędzia zagłady. Podkreślić należy, że przez wybudowanie linii do Cisowej centrum Gdyni połączone zostało z najdalszymi terenami miasta i że nowa linia zbudowana została według najnowocześniejszych wymogów technicznych. Po przemówieniach nastąpiło przecięcie wstęgi, a zebrana publiczność odśpiewała chóralnie Międzynarodówkę. Do Cisowej ruszył trolleybus.

**10.11:** na początku ubiegłego miesiąca pięć pracowników MZK GG, zatrudnionych przy sprzątanii wozów tramwajowych, zgłosiło się do Dyrekcji z prośbą o przeszkolenie ich na motorowych. Szkolenie trwało jeden miesiąc. Prymusem kursu została ob. Jadwiga Marchel, która objęła już służbę motorowego. Obecnie MZK GG otwierają nowy kurs szkolenia kobiet na motorowych, na który zgłosiło się dotychczas piętnaście kobiet.

**13.11:** robotnicy na budowie trasy Gdańsk – Gdynia dotrzymują kroku swoim towarzyszom na wiadukcie sopockim. Entuzjazm, który ogarnął brygady robotnicze, przemawia za pełnym wykonaniem budowy według planu. Chociażby nam przyszło pracować bez przerwy obiadowej i do zmroku – powiedzieli robotnicy PPB 1 na zebraniu w dniu 16 października – wiadukt musi w bieżącym roku być oddany do użytku. Oddanie do ruchu w terminie nowego wiaduktu i czterokilometrowego odcinka dwukierunkowej trasy będzie efektem gospodarczym wielkiej miary. Najważniejszą rzeczą w końcowym stadium robót będzie połączenie starej trasy z kierunku Gdynia – Sopot z nowym wiaduktem i nową jezdnią. Ażeby tego dokonać, trzeba przede wszystkim równoczesnego ukończenia budowy wiaduktu, nowej nawierzchni i przełożenia sieci trolleybusowej. Zanosilo się na to, że budowa sieci trolleybusowej przysporzy MZK GG niemałych kłopotów. Brak bowiem było słupów. Zwrócono się wówczas o pomoc do Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Gdańsku. Kolej pomogła i zobowiązała się dostarczyć nie tylko potrzebną ilość słupów, ale dostarczy słupy o wyglądzie estetycznym, odpowiadające wymogom miejskiej trasy. Niewiele już czasu i niedużo pięknych, bezmroźnych dni zostało do końca roku. Skoordynowana praca Biura Budowy Trasy Gdańsk – Gdynia, PPB, Miej. Przedsiębiorstwa Robót Budowlanych, ZEON'u poczty, zakładu wodociągów i MZK GG może zapewnić terminowe otwarcie wiaduktu, trasy i linii trolleybusowej. Należy przypuszczać, że współpraca tych instytucji będzie należycie uzgodniona, a trasa zostanie oddana do użytku z końcem bieżącego roku.

**20.11:** Gdynia czci II Światowy Kongres Obrońców Pokoju w Warszawie nie tylko szatą świąteczną. Wszędzie wre ożywiona praca przy realizacji zobowiązań podjętych na cześć Kongresu przez załogi robotnicze. W dniach obrad Kongresu wzrosło tempo pracy również przy budowie drugiej jezdni pod „Wiaduktem Pokoju”. Wiadukt kolejowy w Gdyni, łączący ulice 10 Lutego i Dworcową z ulicami Śląską i Czerwonych Kosynierów nie przypadkowo otrzymał nazwę „Wiaduktu Pokoju”. Został on odbudowany w rekordowym tempie jako symbol naszej twórczej pracy pokojowej. Przebiega po nim obecnie siedem torów kolejowych. Dzień i noc przejeżdżają po nim pociągi, wioząc pokojowy produkt pracy polskiego robotnika dla wymiany z innymi narodami, lub surowce dla naszego przemysłu. Odbudowany wiadukt został znacznie poszerzony przez likwidację niebezpiecznego

zakrętu. Przy budowie przejawiała się troska o człowieka o bezpieczeństwo jego życia. W chwili obecnej jest układana nawierzchnia jezdni po lewej stronie. Roboty wykonuje 20-osobowa brygada, którą kieruje ob. Leon Janaszak.

**21.11:** mieszkańcy Gdyni z zainteresowaniem śledzą odbudowę Wiaduktu Pokoju, prowadzącego z ul. 10 Lutego na ul. Czerwonych Kosynierów i ul. Śląską. W pierwszej fazie robót wykończono pod tunelem tylko jedną jezdnię. Obecnie wydział gospodarki komunalnej przy Prezydium MRN przystąpił sposobem gospodarczym do budowy drugiej jezdni, co znacznie usprawni komunikację między śródmieściem a przedmieściami Gdyni. Jak poinformował kierownik robót, inż. Zieliński, najtrudniejszą sprawą przy tej budowie było wykonanie kanału burzowego, gdyż w czasie ulewnych deszczów woda całkowicie zalewała jezdnię pod wiaduktem. Dzięki nowemu rurociągowi o dużej przepustowości nie grozi już jezdni żaden „potop”. Przed wykonaniem drugiej jezdni trzeba było wywieźć około 5 tysięcy metrów sześć. ziemi. Ziemię tę złożono w miejscu przyszłej budowy gmachu ekspedycji towarowej, który ma stać naprzeciw dworca gdyńskiego przy ul. Okrężnej. Obecnie pod wiaduktem układa się krawężniki, chodniki, oraz kostkę granitową. Aby zapobiec obsuwaniu się ziemi, skarpy, wiaduktu będą obsiane trawą oraz obsadzone bylinami i krzewami. Zieleń i krzewy nadadzą wiaduktowi żywy, przyjemny dla oka koloryt. Całość robót przy Wiadukcie Pokoju jest traktowana, jako wstęp do rozwiązania połączenia drogowego ul. 10 Lutego z ul. Śląską i ul. Czerwonych Kosynierów. Zginął wprawdzie „zakręt śmierci”, ale nie zniknęło „wąskie gardło”, jakim jest zbyt ciasne przejście z tunelu na ulicę. Problem ten domaga się jeszcze gruntownego przepracowania.

**23.11:** prace przy budowie torowisk dla zelektryfikowanej kolei podmiejskiej na niektórych odcinkach są już daleko posunięte. M.in. na odcinku Gdynia – Orłowo widać wielkie wykopy dla poszerzenia torów oraz – bliżej Orłowa – duży nasyp. Nasypem tym biec będzie kolej zelektryfikowana, która nie będzie przecinała ruchu kołowego na ul. Wielkopolskiej. Ostatnio na ul. Wielkopolskiej przystąpiono do budowy nowoczesnego wiaduktu kolejowego. Na okres budowy jezdni ul. Wielkopolskiej będzie podzielona na dwie części o szerokości 3,20. Jeden przejazd pod rusztowaniami wiaduktu będzie miał wysokość 3,90 i będzie przeznaczony dla ruchu kołowego, zaś przejazd drugi (dla trolleybusów) będzie wysoki na 3,70. Patrząc w kierunku Kacka prawa jezdni przeznaczona jest dla ruchu kołowego, lewa – dla trolleybusowego. Kierowcy i przechodnie winni zwracać pilną uwagę na sygnały świetlne i tablice ostrzegawcze. Światła dla pojazdów mechanicznych w tym miejscu podlegają ograniczeniu.

**24.11:** Dyrekcja MZK GG wyjaśnia: 1) Podział tras na strefy nie jest wymysłem MZK GG, lecz rezultatem żmudnych i długich badań i kalkulacji opartych między innymi na zestawieniu obliczeń średniej długości przejazdu i zapelnienia wozu na podstawie ogólnopolskiego pomiaru ruchu. I tak w Poznaniu średnia długość przejazdu tramwajowego 1 pasażera wynosi 2,54 km, w Krakowie 1,79 km, w Warszawie 2,75 km, w Gdańsku natomiast 3,74 km. Jak z tych cyfr porównawczych wynika stosowanie w różnych miastach jednakowego szablonu przy kalkulacji taryfy jest niemożliwe. Gospodarka przedsiębiorstwa musi być oparta na kalkulacji, uwzględniającej warunki lokalne. Ponadto taryfa musi godzić ulgi dla świata pracy z wymogami samowystarczalności gospodarczej Zakładów i pod tym kątem była opracowywana oraz analizowana i przepracowywana przez władze nadzorcze i centralne. Zmiany decydujące o samowystarczalności wymagają znajomości kalkulacyjnej strony zagadnienia, do której z kolei potrzeba jest gruntowna, fachowa znajomość przedmiotu. 2) Zarządzenie zobowiązujące do przejazdów trasą wybraną przez pasażerów jest niestety konieczne dla uniknięcia nadużyć.

**29.11:** kilka dni temu robotnicy PPB zakończyli roboty przy betonowaniu środkowej części wiaduktu sopockiego. Trzeba było przypatrzeć się wysiłkowi robotników w ostatnich dniach, by przekonać się, z jakim poświęceniem starali się jak najwcześniej ukończyć ostatni etap pracy. Największą troską robotników była... pogoda. Robotnicy wiedzieli, że z chwilą nastania silnych mrozów wykończenie robót przy betonowaniu mogłoby się znacznie odwlec. Niemałą przeszkodę w dalszym postępie robót stanowią deszcze, gdyż w okresie dżdżystym beton powoli usycha. Jedno jest pewne: most w Sopocie będzie gotowy na dzień 15 grudnia. Z oddaniem jednakże wiaduktu do użytku publicznego łączy się sprawa wykończenia nowej trasy, a przede wszystkim sprawa przełożenia linii trolleybusowej nad nową jezdnią. Rozwiązaniem tego problemu powinni się jak najszybciej zająć pracownicy MZK GG. Od nich teraz zależy, czy wysiłek robotników PPB przy budowie wiaduktu da spodziewane rezultaty, czy nie.

**30.11:** Dyrekcja MZK GG komunikuje, że z chwilą wykonania przebudowy drogi przy ul. Wyczółkowskiego, zostanie uruchomiony dodatkowy autobus odjeżdżający z Cygańskiej Góry o godz. 6. Ze względu na brak taboru MZK GG nie jest w stanie uruchomić więcej autobusów.



**4.12:** niskie, ciasne, poskręcane naprędcy z wyszukanych w gruzach części drewna i żelaza budki handlarskie, chodniki z pozrywanymi płytami, sterty gruzu i sterczące gdzieśgdzie szczątki murów. Tak wyglądało jeszcze w 1947 r. centrum Wrzeszcza, między ulicą Jesionową i Morską. Od tego czasu wygląd tej części Wrzeszcza zmienił się nie do poznania. Duży wpływ na to miał projekt budowy drugiej nawierzchni ul. Grunwaldzkiej, stanowiącej część trasy Gdańsk – Gdynia, która w toku realizacji planu 6-letniego w dziedzinie budowy dróg stanie się jedną z najbardziej nowoczesnych arterii komunikacyjnych w kraju. Pod drugą nawierzchnię trzeba było przygotować teren. Opracowany przez inżynierów projekt trasy przewidywał poprowadzenie drugiej jezdni od strony morza, a więc przez teren pokryty gruzami zburzonych domów. Usunięcie gruzu wymagałoby zatrudnienia wielu setek robotników potrzebnych do innych ważniejszych robót. Zrozumiał to świat pracy Gdańska. Do pracy nad oczyszczeniem centrum Wrzeszcza z gruzów ochotniczo przystąpili robotnicy zakładów produkcyjnych, młodzież akademicka, pracownicy instytucji państwowych i społecznych, organizacje młodzieżowe i kobiece. Jeszcze nie wszystkie gruz zostały usunięte, a już robotnicy MPRB pracowali nad budową nowej nawierzchni. Budowano ją odcinkami. W niektórych miejscach np. w pobliżu ul. Morskiej i Lendziona stały niezniszczone domy, które mimo wszystko należało rozebrać. Los ten spotkał dotychczas jeden tylko z budynków. Już w przyszłym roku jednak zostaną rozebrane pozostałe. Cały odcinek nowej trasy we Wrzeszczu od alei Rokossowskiego do ul. Kościuszki będzie wybudowany jeszcze w bieżącym roku. Łącznie z odcinkiem Sopot – Orłowo w grudniu br. zostanie oddane do użytku 5,7 km nowej trasy. Całkowite ukończenie trasy przewiduje się na rok 1954. Trzeba bowiem wiedzieć, że oddanie trasy do użytku nie jest równoznaczne z jej wykończeniem. Harmonogram prac na rok 1951 przewiduje ostateczne wykończenie zbudowanych już odcinków nowej drogi. W toku tych prac zostaną założone chodniki, ścieżki rowerowe, zieleńce i oświetlenie. We Wrzeszczu zostaną przełożone tory tramwajowe. Wykończy się odcinek trasy od ul. Kościuszki do alei Wojska Polskiego. Przy ul. Szymanowskiego powstanie nowa pętla tramwajowa. W następnych latach będą prowadzone prace na pozostałych odcinkach drogi między Wrzeszczem i Sopotem. Niektóre części trasy, w szczególności w Oliwie i w Sopocie nie będą posiadały dwustronnej jezdni, gdyż trzeba byłoby burzyć zbyt wiele domów. W miejscach tych, a mianowicie w Oliwie od ul. Derdowskiego do ul. Piastowskiej i w Sopocie od ul. Sikorskiego do Centrali Rybnej droga ta zostanie jednak znacznie poszerzona.

**6.12:** bardzo pilna jest sprawa połączenia komunikacyjnego Rudnik z Gdańskiem. Tramwaj nr 9 dojeżdża tylko do Bramy Żuławskiej, skąd do centrum dzielnicy jest około półtora kilometra. Tymczasem z Rudnik dojeżdżają codziennie do śródmieścia Gdańska, Zawisła i Wisłoujścia setki robotników. Poza tym do szkoły nr 29 dojeżdżają nauczyciele z Wrzeszcza i Sopotu. Dlatego też uruchomienie na tej trasie przynajmniej jednego autobusu w godzinach rannych i popołudniowych jest sprawą palącą.

**7.12:** prace przy budowie sieci dla kolei elektrycznych posuwają się szybko naprzód mimo, iż odbywają się z dala od miejskiego gwaru, przez nikogo nie dostrzegane. Linia Gdańsk – Nowy Port będzie odcinkiem próbnym, na którym po raz pierwszy na Wybrzeżu pobiegnie wspaniała, wielka inwestycja Planu 6-letniego – wyteśkiona, podmiejska kolej elektryczna. Prace przy budowie tego odcinka są już daleko posunięte.

**10.12:** budowa trasy Orłowo – Sopot w ostatnich dniach wkroczyła w nową, końcową fazę. Przystąpiono mianowicie do zakładania sieci trolleybusowej nad nową jezdnią. Dziś śladem ofiarnych pracowników PPB Nr 1, którzy budowali most i układali nawierzchnię nowej szosy kroczą pracownicy MZK GG. Na przejętym odcinku jezdni panuje ruch. Co rusz przyjeżdżają samochody MZK z długimi, żelaznymi słupami, które są rozprowadzane po całej jezdni. Z ustawieniem słupów – powiadają robotnicy – nie mamy już kłopotów. Najtrudniej było je zdobyć. Z pomocą przyszła nam Generalna Dyrekcja Kolei Państwowych w Warszawie, z którą uzgodniliśmy sprowadzanie słupów z Dolnego Śląska. PKP zawdzięczamy to, że transporty przychodzą do Gdańska regularnie, ułatwiając nam pracę. Dotychczas nadeszło około 40 proc. słupów z ogólnego zapotrzebowania. Słupy są estetyczne i w zupełności odpowiadają pięknemu wyglądowi autostrady. Brak niektórych akcesoriów także stanął MZK GG na przeszkodzie przed przystąpieniem do budowy sieci trolleybusowej na odcinku Sopot – Orłowo. Aby nie opóźnić pracy, MZK GG rozpoczęły produkcję niektórych materiałów we własnym zakresie. Dzisiaj nie ma już przeszkody która mogłaby zahamować pracę. Sprzeciwiałoby się to zobowiązaniu pracowników MZK GG, którzy jednomyślnie budowę sieci trolleybusowej, przewidzianą w planie 1951 r. postanowili wykończyć do końca grudnia. A jak wiadomo – pracownicy MZK GG dotrzymują terminów.

**11.12:** w dniu dzisiejszym pracownicy działu mechanicznego MZK GG przystępują do szybkościowego remontu kapitalnego wozu tramwajowego nr 255. Wóz ten przewidziany był do remontu w planie na 1951 r., z uwagi jednak, że jest to ostatni wóz, który nie przeszedł gruntownego remontu w taborze tramwajowym MZK GG i

kursował dotychczas na trasie ze starymi barwami, pracownicy działu mechanicznego podejmując zobowiązanie na cześć Kongresu Warszawskiego postanowili dokonać jego remontu jeszcze w bieżącym roku. Czas postoju wozu w naprawie, zgodnie uchwałą ma być skrócony o 60 procent.

**12.12:** montaż sieci trakcyjnej na elektryfikowanym odcinku kolei podmiejskiej Gdańsk – Nowy Port dobiega już końca. W poniedziałek rano ekipa montażowa rozpoczęła montowanie sieci na obszarze bliskim dworca gdańskiego. Prace widoczne są z okien pociągów podmiejskich między Wrzeszczem a Gdańskiem. Należy zaznaczyć, iż zakładanie sieci odbywa się ze specjalnego pociągu montażowego, sprowadzonego do Gdańska z Warszawy.

**17.12:** Wydział Kultury przy Prezydium WRN w Gdańsku zawiadamia, że na uroczystość odsłonięcia tablicy pamiątkowej na latarni morskiej w Rozewiu ku czci Stefana Żeromskiego i na koncert w Wielkiej Wsi w dniu 17 bm. odjedzie z Gdańska o godz. 10 sprzed dworca głównego specjalny autobus, o ograniczonej ilości miejsc. Autobus zatrzymuje się w Sopocie na przystanku PKS i w Gdyni obok MRN. Powrót o godz. 19. Koszt przejazdu w obie strony 15 zł. Reflektanci na przejazd autobusem mogą zamawiać miejsca w Wydziale Kultury Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej, Gdańsk ul. Rzeźnicka – tel. 314-23 lub 345-05.

**21.12:** 21 grudnia br. dostarczony został na dworzec gdański pierwszy na Wybrzeżu pociąg elektryczny, który niebawem kursować będzie na trasie Gdańsk – Nowy Port. Odcinek kolei elektrycznej Gdańsk – Nowy Port jest pierwszy z zaplanowanej linii Pruszcz – Wejherowo przez Gdańsk – Gdynię, budowanej w ramach Planu 6 letniego.



**23-26.12:** w dniu 23 bm. wszystkie środki komunikacyjne MZK GG kursować będą normalnie, jak w dni powszednie., W dniu 24 bm. (niedziela) odbywać się będzie normalny ruch wszystkich środków komunikacyjnych MZK GG. Wozy nocne w tym dniu nie kursują. W dniu 25 bm. ruch komunikacyjny przy zmniejszonej ilości wozów trwać będzie od godziny 7 do 13. Od tej godziny począwszy odbywać się będzie według normalnego rozkładu świątecznego. W dniu 26 bm. wozy MZK GG kursują według rozkładu świątecznego.

**23-26.12:** PKS uruchamia 23 bm. następujące linie dodatkowe: Gdańsk – Przywidz – Kościerzyna odjazd godzina 13; Gdańsk – Ostaszewo – Nowy Dwór odjazd godz. 13:15 i Gdynia – Bytów odjazd godz. 13. Na pozostałych liniach zwiększona będzie ilość autobusów w miarę nasilenia ruchu i w miarę możliwości PKS. W dniu 24 i 26 bm. komunikacja PKS utrzymana będzie według rozkładu, zaś w dniu 25 bm. komunikacja PKS zostanie wstrzymana na wszystkich liniach. Kasa biletowa PKS w Gdańsku czynna będzie w dniu 23 i 24 bm. od godziny 6:30 do 18. Podróżni proszeni są o wcześniejsze nabywanie biletów.

**29.12:** po południu dnia 29 grudnia odbyła się pierwsza próbną jazdą zespołu elektrycznego. Przebiegła ona sprawnie i była świadectwem sumienności montażu linii i wszelkich urządzeń pomocniczych.

**31.12/1.01:** Dyrekcja MZK GG, pragnąc udostępnić ludności przejazd na zabawy sylwestrowe i powrót do domów, w nocy z dnia 31 grudnia na 1 stycznia 1951 r. zwiększa częstotliwość kursowania trolleybusów, tramwajów i autobusów. Nocna komunikacja autobusowa będzie się odbywać na trasie Gdynia – Grand Hotel w Sopocie i Gdańsk – Grand Hotel. Przewodnicy pracy i zaproszeni na bal noworoczny goście, mają prawo do bezpłatnego przejazdu dla jednej osoby na każde zaproszenie do Sopotu, w godzinach od 18 do 22 w dniu 31 bm. W Gdyni na trasach trolleybusowych Gdynia Plac Kaszubski – Cisowa i Gdynia Plac Konstytucji – Oksywie, zostaną uruchomione dodatkowe wozy.

## **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
- 2 GDAŃSK OLIWA PĘTLA – al. Sprzymierzonych – al. Wojska Polskiego - al. Grunwaldzka - al. Rokossowskiego - Wiadukt Błędnik - Podwale Grodzkie - Wały Jagiellońskie - TARG WĘGLOWY [do:1950-02-29, od:1950-xx-xx]
- 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 [do:1950-xx-xx]
- 5 GDAŃSK OLIWA PĘTLA - al. Grunwaldzka - Pomorska – JELITKOWO [od:1950-xx-xx]
- 6 GDAŃSK LIBERMANA - Mickiewicza - Chrobrego - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Chrobrego – Mickiewicza - LIBERMANA
- 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:

- 30 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
- 50 GDAŃSK LIBERMANA - Mickiewicza - Chrobrego - Gdańska - Krasickiego - Oliwska - Rybołowców - Wolności - Władysława IV - NOWY PORT - Oliwska - Krasickiego - Gdańska - Chrobrego – Mickiewicza - LIBERMANA
- 60 GDAŃSK PL. 1 MAJA - Jedności Robotniczej - ORUNIA (GOŚCINNA) [do:1950-05-16]
- 60 GDAŃSK ŁĄKOWA – Chmielna – Długi Targ – Długa – Jedności Robotniczej – ORUNIA (GOŚCINNA) [od:1950-05-16]
- 70 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Wały Jagiellońskie - Podwale Grodzkie - Błędnik - al. Rokossowskiego - al. Grunwaldzka - al. Wojska Polskiego – al. Sprzymierzonych - Oliwa (pętla) - al. Grunwaldzka – SOPOT Stalina – REJA
- 80 GDAŃSK NIEDZIAŁKOWSKIEGO LOTNISKO – pl. Komorowskiego – Mickiewicza – Roosevelta – al. Rokossowskiego – Wiadukt Błędnik – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – Hucisko – Kartuska – SIEDLICE [od:1950-05-16 do:1950-06-30]
- 80 GDAŃSK NIEDZIAŁKOWSKIEGO LOTNISKO – pl. Komorowskiego – Mickiewicza – Roosevelta – al. Rokossowskiego – Wiadukt Błędnik – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – Hucisko – Kartuska – SIEDLICE (wybrane kursy: Wały Jagiellońskie – Targ Węglowy – Długa – Długi Targ – Chmielna – ŁĄKOWA lub SIEDLICE – Kartuska – Hucisko – Targ Węglowy – Długa – Długi Targ – Chmielna – ŁĄKOWA [od:1950-07-01]
- 90 GDAŃSK SIEDLICE – Kartuska – Hucisko – Targ Węglowy - Długa - Długi Targ - Chmielna - Elbląska - Siennicka – Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna – STOGI PLAŻA [do:1950-05-16]
- 90 GDAŃSK TARG WĘGLOWY - Długa - Długi Targ - Chmielna - Elbląska - Siennicka – Lenartowicza - Budzysza - Stryjewskiego - Nowotna – STOGI PLAŻA [od:1950-05-16]

### TROLEJBUSOWE DZIENNE:

- 21 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT Stalina - REJA
- 22 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Śląska - Czerwonych Kosynierów - Chylońska – pl. Dworcowy – CHYLONIA [do:1950-11-04]
- 22 GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Śląska - Czerwonych Kosynierów – Chylońska – CISOWA [od:1950-11-05]
- 23 GDYNIA DWORZEC PKP - pl. Konstytucji – 10 Lutego – Świętojańska – al. Zwycięstwa - Wielkopolska - MAŁY KACK
- 24 GDYNIA DWORZEC PKP - pl. Konstytucji – (Okrężna) Marchlewskiego – OKSYWIE

### TROLEJBUSOWE NOCNE:

- GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - al. Zwycięstwa - SOPOT Stalina – REJA
- GDYNIA PLAC KASZUBSKI - Świętojańska - Śląska - Czerwonych Kosynierów - Chylońska – CISOWA [1950-12-31/1951-01-01]
- GDYNIA DWORZEC PKP – pl. Konstytucji – (Okrężna) Marchlewskiego – OKSYWIE [1950-12-31/1951-01-01]

### 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) PREZYDIUM WRN
- B GDYNIA DWORZEC PKP – Dworcowa – Podjazd – Czerwonych Kosynierów – Chylońska – Pucka – RZEŹNIA
- C GDAŃSK DWORZEC PKP – Podwale Grodzkie – Wały Jagiellońskie – Kartuska – Zakopiańska – Wyczółkowskiego – CYGAŃSKA GÓRA [od:1950-07-22]

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 – Stoczniowców – CHEŁM (POHULANKA)

K GDYNIA DWORZEC PKP - Dworcowa - Starowiejska - Świętojańska - al. Zwycięstwa – Sportowa - Łużycka - MAŁY KACK [od:1950-xx-xx]

P GDYNIA PLAC KASZUBSKI – Chrzanowskiego – Polska – (Okrężna) Marchlewskiego – DWORZEC PKP [od:1950-xx-xx]

W GDAŃSK PLAC 1 MAJA – Okopowa - Toruńska – Kamienna Grobla – Szopy – Elbląska – Siennicka – ZAWIŚLE (WISŁOUJŚCIE)