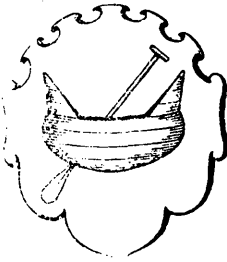


DZIENNIK

ZARZĄDU

Redakcja i Administracja
Plac Wolności 14. Tel. 28-00.
Adminstr. czynna od g. 9-12 w p.
Redakcja od godz. 2-3 po południu

Prenumerata: Miesięcznie zł. 1.--



M. ŁODZI.

Ogłoszenia: Wiersz nonparel. (cztery szp. na stronie) zł. 0,20—Przed tekstem zł. 0,55—za wiersz (dwie szpalty na stronie) Drobne zł. 0,03 za wyraz. Najmniejsze ogłoszenie zł. 0,50

Cena egzemplarza zł. 0,25.

Nr. 46 (421)

Łódź, dnia 15 listopada 1927 r.

Rok IX

Treść N-ru: Inż. J. Brzozowski: Zjazd w sprawach komunikacji miejscowej (C. d.) — Sprawozdanie Wydziału Kanalizacji i Wodociągów Magistratu m. Łodzi za m. październik 1927 r. — Sprawozdanie Wydziału Gospodarczego Magistratu m. Łodzi za czas od 1 stycznia do 31 października 1927 r. — Okólnik Nr. 23 o trybie postępowania przy zatrudnianiu zaprzęgów ze stajni miejskiej. — Biuletyn statystyczny: Statystyka protestów wekslowych. — Kronika miejska. — Z życia miast polskich. — Ogłoszenia.

Inż. Juljan BRZOSOWSKI

Naczelnik Wydziału Budownictwa
Magistratu m. Łodzi.

Zjazd w sprawach komunikacji miejscowej (Warszawa — 16 do 18 października 1927 r.)

(C. d.)

Prof. J. Michalski w swoim referacie „Komunikacja przedsiębiorstw miejskich“ przedstawia obecny stan przedsiębiorstw komunalnych, zastanawia się nad przyczynami, powodującymi niedomagania tych przedsiębiorstw i obszernie omawia rolę i zadania samorządów w tej dziedzinie, oraz podaje zasady, na jakich winny być one prowadzone.

Do swego referatu prof. J. Michalski przedstawił następujące tezy:

1. Gminy powinny prowadzić zasadniczo tylko takie przedsiębiorstwa, które zaspakajają potrzeby ogólne ludności — z wykluczeniem współzawodnictwa z prywatnym kupcem, rękodzielnikiem lub przemysłowcem.

2. Przedsiębiorstwa gminne winny być zasadniczo tak administrowane, ażeby nadwyżki dochodów co najmniej pokrywały wszystkie wydatki, jakie na gminę spadają wskutek istnienia tych przedsiębiorstw, włącznie z oprocentowaniem i amortyzacją włożonego w nie kapitału zakładowego.

3. Każde przedsiębiorstwo gminne powinno składać co roku dostępne dla każdego obywatela, podobnie jak budżet gminny i zamknięcia rachunków gminy za każdy rok gospodarczy, sprawozdanie z działalności (bilans i zamknięcie rachunkowe), w którym wszystkie dochody i wszystkie wydatki, włącznie z odpisami wszelkich wartości (amortyzacje) ruchomości i nieruchomości danego przedsiębiorstwa, powinny być pomieszczone.

4. Rozwój przedsiębiorstw gminnych, zmierzający do podniesienia ich gospodarczego i do uzyskania lepszej rentowności, zależy od zwolnienia ich od wielu dotychczasowych trudności i formalności natury biurokratyczno-administracyjnej oraz ucisku dotychczasowego toku instancyj, które kolidują z pojęciem i prosperacją każdego przedsiębiorstwa. Przedsiębiorstwo gminne powinno być zasadniczo, tak jak prywatne, prowadzone według zasad ściśle kupieckich (handlowych). Stać się to może jedynie wtedy, jeżeli dotychczasowe czynniki biurokratyczne (Magistraty) i polityczne (Rady Miejskie) przyjdą do rozeznania, że interes publiczny wymaga od nich ustępstw znacznej części ich nieograniczonych dotychczas uprawnień na rzecz czynnika niepolitycznego, który w dyrekcjach i radach nadzorczych przedsiębiorstw znaleźć winien swój wyraz; władze miejskie powinny ograniczyć swój wpływ w miejskich przedsiębiorstwach do niewielu najbardziej istotnych i najważniejszych spraw.

Przedsiębiorstwo gminne, nawet skomercjalizowane, musi zawsze mieć na uwadze, że jest przedsiębiorstwem publicznym, z czego wynika, że ma za zadanie, chociaż będzie prowadzone po kupiecku, w całej swojej działalności uwzględniać momenty natury ogólnej z zupełnym wykluczeniem wszelkich momentów natury partyjno-politycznej.

Adw. A. Chełmoński w referacie swoim; „Projekt ustawy o koncesjonowaniu kolei dojazdowych i tramwajów” przedewszystkiem stwierdził, że w Polsce nie posiadamy specjalnej ustawy, któraby regulowała sprawę koncesjonowania kolei dojazdowych i tramwajów. Ustawa z dnia 14 października 1921 r. mówi wogóle o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne użytku publicznego. Czy ustawa ta może być z punktu widzenia ściśle prawnego stosowana do tramwajów — jest sporne. Natomiast można z zupełną pewnością twierdzić, że pod względem celowości przepisy ustawy z dnia 14 października 1921 r. nie nadają się do koncesjonowania kolei dojazdowych i tramwajów, gdyż procedura udzielenia koncesji, dostosowana do kolei ogólnego znaczenia, jest zbyt uciążliwa, a zbędna, jeżeli chodzi o komunikację lokalną. Brak odpowiedniej ustawy hamuje rozwój komunikacji lokalnej, tak ważnej dla życia gospodarczego kraju.

W chwili obecnej posiadamy w sprawie komunikacji lokalnej dwa bardziej znane projekty: wcześniejszy-zamiejscowy we wniosku poselskim z dnia 12 lutego 1927 roku oraz projekt, opracowany na początku r. b. przez Ministerstwo Komunikacji.

Prelegent szczegółowo rozpatruje oba projekty, poddaje je rzeczowej krytyce i uważa, że koniecznym jest stosowanie innych zasad postępowania przy koncesjonowaniu kolei znaczenia miejscowego, a innych gdy chodzi o tramwaje-

Koleje miejscowego znaczenia niewątpliwie posiadają poważne znaczenie ogólne i Państwo winno mieć zupełnie zabezpieczoną możliwość; w stosunku do tego rodzaju środków komunikacji, decydowania zarówno o pozostawianiu, jak i przejęciu ich na swoją rzecz, gdy to ze względów ogólnopolskiego znaczenia stanie się niezbędnym. Co się tyczy tramwajów, to pod względem finansowym, należałoby zostawić gminom możliwość samodzielnej gospodarki.

Koncesjonowanie tramwajów należeć winno do samorządów.

Inż. A. Dąbrowski w referacie swoim pod tytułem: „Zadania i możliwości rozwoju komunikacji samochodowej w Polsce” wskazuje na ogromne braki dróg komunikacyjnych u nas, obrazuje jakie to powoduje straty zarówno dla producenta jak i konsumenta oraz dochodzi do wniosku,

że dobra, pewna i rozgałęziona komunikacja samochodowa wraz z siecią dróg bitych w czasie pokoju — to czynnik bogactwa narodu, w czasie wojny — to czynnik bezpieczeństwa, a przynajmniej najwyższej zdolności obrony.

Prelegent rozróżnia dwa rodzaje zadań, jakie ma do spełnienia zorganizowana komunikacja, a mianowicie zadania bezpośrednie i pośrednie.

Zadania bezpośrednio to oczywiście przewóz pasażerów i towarów; nie może się on ograniczać przytem do pomnożenia sprawności istniejących szlaków przewozowych kolejowych, wodnych i pociągowych, ale przede wszystkim musi służyć rozprowadzeniu dowozu po szerokich przestrzeniach i zgęszczaniu punktów docierania zorganizowanej komunikacji. Bliższe określenie zadań bezpośrednich znajdziemy w następującem wyszczególnieniu: 1) ruch robotniczy podmiejski, 2) ruch rolniczy: a) towarowy i b) pasażerski, 3) ruch handlowy: a) towarowy i b) pasażerski, 4) ruch pocztowy, 5) ruch sezonowy (letniskowy i sanatoryjny) 6) ruch turystyczny i 7) ruch luksusowy.

Zadania pośrednie, które spełnić ma dobrze zorganizowana lokomocja samochodowa, to: 1) ożywienie wymiany towarów, rozszerzenie zbytu i zapotrzebowania, co znowu wywołać musi wzrost produkcji, 2) stworzenie nowych warsztatów pracy, 3) przemożny wpływ na rozbudowę i udoskonalenie dróg bitych, 4) polepszenie strategicznych warunków kraju.

Następnie prelegent zastanawia się, czy są możliwości szybkiego rozwoju u nas komunikacji samochodowej i dochodzi do wniosku, że są, gdyż: materiał do budowy dróg mamy i rąk roboczych nie brak. Niestety jednak, gdy we wszystkich krajach Europy, nie mówiąc już o Ameryce, sprawa rozbudowy dróg stoi na pierwszym planie i posuwa się szybko, u nas do tej pory mało w tym kierunku się robi. Dróg państwowych jest w Polsce 13,000 klm., a samorządowych (wojewódzkich, państwowych i gminnych) 51,000 klm. czyli razem 44,000 klm.

Z natury swojej drogi te niezupełnie są odpowiednie dla ruchu samochodowego; należałoby wiele z nich przebudować lub przystosować do ruchu samochodowego.

Koszt przebudowy jednego kilometra drogi normalnej 12-metrowej na taką drogę z płytą betonową pośrodku należy liczyć średnio 200,000 zł. Zwyczajne wzmocnienie kory nawierzchni szabrowej drogi 6-metrowej z wglębniem bitumowaniem kosztowałoby około 100,000 zł. za kilometr. Przebudowa 25 proc. istniejących dróg na drogi automobilowe i wybudowanie 25 proc. nowych dróg o udoskonalonych nawierzchniach kosztowałoby musiało około 2,5 milionów złotych; gdyby to rozłożyć na okres 15-letni, roczny koszt inwestycyjny wynosiłby 166 milionów złotych.

Zdaniem prelegenta jest to zadanie ciężkie, ale bynajmniej nie niemożliwe; zadanie ciężkie ale wprost konieczne, zważywszy, że, nawet nie biorąc pod uwagę ruchu samochodowego, należałoby rozbudować sieć dróg, aby uzupełnić niedorozwój, wywołany poprzednim okresem podziału kraju między zaborców.

Wysiłek tak znaczny jeszcze conajmniej będzie pięciokrotnie mniejszy od tego, jakiby przypadł, gdybyśmy nie dopasowaną do całego kraju sieć kolejową chcieli od razu postawić na właściwym poziomie; temu brakowi rozwój sieci dróg bitych części zaradzić musi,

II. KOLEJOWA.

Referaty tej grupy, poruszają sprawy, tyżące komunikacji lokalnej. Do niej zaliczyć należy następujące referaty:

1) Inż. Z. Laube: Współpraca kolei samorządowych w Poznańskim. 2) Józefa Skwarczyńskiego: Małopolskie koleje lokalne. 3) Inż. L. Radwańskiego: Obciążenie socjalne przedsiębiorstw komunikacyjnych w Poznańskim i na Pomorzu. 4) Inż. Ryszarda Minchejmera: Projekt ustawy o samorządowych przedsiębiorstwach przewozowych. 5) Inż. T. Kozłowski: Wzajemny stosunek komunikacji kolejowej i samochodowej.

* * *

Inż. Z. Laube w referacie swoim: Współpraca kolei samorządowych w Poznańskim i na Pomorzu z normalnymi kolejami Państwowymi — daje obraz tej współpracy za czasów okupacji pruskiej i obecnie pod rządami polskimi. Niemcy, rozumiejąc doniosłe znaczenie dla państwa istnienia rozgałęzionej sieci komunikacyjnej, uważali koleje i kolejki lokalne za uzupełnienie kolei normalnych i dlatego otoczyli przedsiębiorstwa kolejek bardzo troskliwą opieką. Stworzyli specjalne ustawy, ujmując tak ważne zagadnienia w normy prawne. To też kolejnictwo lokalne zostało bardzo rozwinięte; na dzisiejsze województwo poznańskie i Pomorze przypada 15 przedsiębiorstw kolejowych ogólnej długości linii eksploatacyjnej około 1,000 klm.; 11 przedsiębiorstw stanowi własność powiatów. Wysoki poziom rolnictwa w tych województwach, które Niemcy nazywali „spichrzem Rzeszy“, osiągnięto tylko dzięki gęstej sieci kolejowej, która pokrywa te ziemie, a do czego przyczynia się w dużej mierze 1,000 klm. torów kolejek samorządowych i prywatnych. Kolejki te mają większe znaczenie ogólne, bo przecinają właśnie te okolice, które nie posiadają kolei państwowej, przez co uzupełniają ogólną sieć kolejową tam, gdzie kolei państwowych nigdy się nie buduje. Państwo udzielało samorządom na budowę kolejek kredytów na dogodnych warunkach, koleje państwowe dawały kolejkom częściowo swe grunta dla budowy bocznic i połączeń bezpłatnie lub za minimalny czynsz dzierżawny.

Donioślejsze znaczenie dla kolejek samorządowych miały udogodnienia eksploatacyjne, jakie stosowały koleje państwowe w stosunku do kolejek.

Niestety, obecnie za naszych rządów stosunek ten się zmienił całkowicie; rząd polski nie tylko cofnął wszystkie ulgi, z których korzystały przedsiębiorstwa kolejowe dawniej, ale nawet nie uznaje prawnie obowiązujących jeszcze umów, zawartych przez przedsiębiorstwa kolejek z państwowymi kolejami. Również i przy eksploatacji stanowisko polskich kolei państwowych w stosunku do przedsiębiorstw kolejowych jest pod każdym względem bardzo nieżyczliwe.

Zdaniem prelegenta wynika z tego, że kolej państwowa, nie wiadomo z jakiego powodu albo w jakim celu, traktuje kolejki Poznańskiego i Pomorza nie jako swe drobne arterje dopływowe, służące temu samemu celowi, co koleje państwowe, lecz ma się wrażenie, że usiłuje podciąć im świadomie czy celowo, rozwój i egzystencję. Traktuje je bowiem jako szkodliwe dla siebie konkurentki, które należy zwolnić, gdy tymczasem rozwój kolejek powiększa rozwój kolei państwowej i jej dochody. Trudności, robione kolejkom przez koleje państwowe i pobieranie od nich nadmiernych opłat za różne świadczenia, obciążają nie tylko kolejki, lecz w przeważnej mierze społeczeństwo, podkopują rolnictwo, przemysł

i handel, podkopują ogólną gospodarkę państwową a wzmagają drożyznę.

J. Skwarczyński w referacie swoim: Małopolskie koleje lokalne — kresli historję powstania i rozwoju kolei lokalnych w Małopolsce. Wydział krajowy wybudował 11 linii ogólnej długości 524 klm.; subwencjonował budowę 5 lini o długości 417 klm.

Prowadzenie eksploatacji na wszystkich wymienionych liniach, stosownie do postanowień koncesyjnych, oddano w zarząd austriackich kolei państwowych na podstawie umów o prowadzenia na nich ruchu, zasadniczo za zwrotem własnych kosztów prowadzeniu ruchu a więc bez materialnych korzyści dla zarządu austriackiego kolei państwowych. Zarząd austriackich kolei państwowych nie był dostosowany do prowadzenia eksploatacji taniej, odpowiedniej do charakteru kolei o miejscowym znaczeniu; dopiero doświadczenia pierwszych lat ujawniły potrzebę dostosowania się do danych warunków, tak że z latami stosunki zmieniły się na korzyść.

Wyniki eksploatacyjne 11 kolei lokalnych, których agendy sprawowało Krajowe Biuro Kolejowe, przedstawiają się w ostatnich 3 latach przedwojennych następująco:

Nadwyżka eksploatacyjna w przecięciu dosięgała na 1 kilometr w 1911 r. — 3,335 kor. austr.; w 1912 r. — 4,066 k. i w 1913 r. — 3,687 k.

Nadwyżka ta pozwoliła oprocentować w przecięciu inwestowany kapitał: w 1911 r. — 3,47 proc.; w 1912 r. — 4,19 proc. i w 1913 r. 4,10 proc. Wojna ogólno-światowa, a następnie i wojny polskie poczyniły bardzo znaczne spustoszenia na kolejach lokalnych w Małopolsce, w szczególności we wschodniej jej części. Wszystkie te koleje straciły znaczną część swego taboru parowozowego i wozowego. Pozostałe jednostki zrujnowane zostały nadmiernem zużyciem i brakiem konserwacji podczas wojny.

Tak zrujnowane wojną koleje lokalne dostały się pod zarząd Polskich Kolei Państwowych, bez żadnych formalności czy to ze strony zarządu tych kolei, czy też ze strony towarzystw kolei lokalnych. Okoliczność ta może była przyczyną, że w zarządzie P.K.P. nie uznawano początkowo prawnego stanu małopolskich kolei lokalnych. Dopiero kilkolatnie usilne starania zarządów towarzystw kolejowych potrafiły uzyskać uznanie dla postanowień koncesyjnych tych kolei, które zarząd P. K. P. przejął następnie, jako podstawę wzajemnego stosunku.

Stosunki na Małopolskich kolejach lokalnych, jakkolwiek uległy już poprawie, wymagają jednak dalszej sanacji, zarówno pod względem stanu budowli i wyposażenia, jak pod względem organizacji eksploatacji.

Najlepszem rozwiązaniem problemu eksploatacji Małopolskich kolei lokalnych byłoby przejęcie eksploatacji od zarządów kolei państwowych we własny zarząd towarzystw, które w Małopolsce mogłyby się złączyć wszystkie dla utworzenia wspólnego zarządu eksploatacyjnego.

Inż. L. Radwański w referacie swoim: Obciążenie socjalne przedsiębiorstw komunikacyjnych w Poznańskim i na Pomorzu — przedstawia ustawodawstwo społeczne, obowiązujące w Poznańskim i na Pomorzu i zestawia świadczenia, jakie z tego tytułu muszą ponosić przedsiębiorstwa komunikacyjne. Z zestawienia tego wynika, że przedsiębiorstwa komunikacyjne w byłym zaborze pruskim są znacznie więcej obciążone świadczeniami społecznymi, aniżeli w innych dzielnicach.

Dlatego referent wysuwa następujące wnioski:

1) Stworzenie jednolitego (w całym państwie) ustawodawstwa społecznego, celem równomiernego obciążenia przedsiębiorstw.

2) Obniżenie świadczeń w Poznańskim i na Pomorzu na rzecz ubezpieczenia od nieszczęśliwych wypadków, szczególnie dla kolejek powiatowych, do norm obowiązujących w innych dzielnicach.

3) Ze względu na odrębny charakter przedsiębiorstw komunikacyjnych — utworzenie osobnej instytucji ubezpieczeniowej od nieszczęśliwych wypadków dla przedsiębiorstw komunikacyjnych oraz innych instytucji użyteczności publicznej, jak: gazownie, elektrownie, wodociągi, kanalizacje i t. p.

4) Utworzenie dla tych instytucji użyteczności publicznej osobnej kasy emerytalnej dla wszystkich pracowników,

Inż. R. Minchajmer: Projekt ustawy o samochodowych przedsiębiorstwach przewozowych.

W referacie swoim inż. R. Minchajmer wskazuje na rozwój komunikacji samochodowej w ostatnich latach nawet w krajach o gęstej sieci kolejowej. Komunikacja ta nabiera szczególnego znaczenia w Polsce, gdzie cały szereg miast i miasteczek, a nawet pierwszorzędnych zdrojowisk, pozbawiony jest komunikacji kolejowej nawet lokalnej. Nic też dziwnego, że w ciągu ostatnich dwóch lat ilość zarejestrowanych autobusów wzrosła trzykrotnie (na 1 lipca 1925 było zarejestrowanych autobusów 412, na 1 lipca 1927 — 1235). Długość linii, obsługiwanych w początku roku bieżącego przez autobusy, wynosiła 15,888 klm.

Sprawy ruchu tych autobusów są regulowane przez obowiązujące przepisy.

(C. d. n.)

SPRAWOZDANIE

Wydziału Kanalizacji i Wodociągów Magistratu m. Łodzi za miesiąc październik 1927 r.

W październiku wydajność robót była znacznie mniejsza z powodu 12-dniowego strejku, który wybuchł na robotach pod hasłem żądania od Wydziału dopłaty 1 złoty dziennie za czas pracowany od 1 sierpnia r.b. Strejk obejmował II, III, IV, V odcinki robót, kopalnię piasku i betoniarnię. Na budowie Stacji Oczyszczania Ścieków, Działach Gospodarczym i Starych kanałów, do strejku nie doszło. W dniu 24.X. wszyscy strejkujący powrócili do pracy i roboty zostały ponownie podjęte.

Ogółem w październiku r.b. wykonano 615 metrów bieżących kanałów, poza robotami przy budowie Stacji Oczyszczania Ścieków.

Budowa Stacji Oczyszczania Ścieków na Lublinku.

Wykończono komorę zasuw w stanie surowym i zmontowano jedną zasuwę. Budynek Stacji doprowadzono do poziomu sit stałych (koła 177,300), wykonując roboty narazie w stanie surowym. Kanały, doprowadzające do wyławiaczy piasku, są zakończone całkowicie, jak również i rów wylotowy do Neru, który w październiku ogrodzono drutem kolczastym na długości 1,750 m.b.; na kolektorze głównym dokończono roboty niwelacyjnych i wykonano przejazd. Do budowy Stacji zużyto w miesiącu sprawozdawczym ogółem 375,000 szt. cegieł i około 700 beczek cementu.

Odcinek II wybudował dalsze 90 m. b. kolektora głównego, w warunkach pracy ciężkich, w terenie bardzo wodnistym, utrudniającym szalowanie i utrzymanie wykopu. Poza gładkim kanałem wybudowano jeden właz i ustawiono 17 stopni. Zużycie materiałów wynosiło około 200,000 cegieł, 350 beczek cementu i 680 sztuk kamionek.

Odcinek III wykonał dalsze 55 m.b., również w ciężkich warunkach terenowych, utrudnionych jeszcze nadzwyczajną głębokością wykopu, dochodzącą do 10^{1/2} metra.

Odcinek IV na ul. Leszno, pomiędzy ulicami 6-go Sierpnia i Zieloną, wybudował 133 m.b. kanału murowanego I kl. 60 x 110 c/m. z jednym włazem, połączeniem i bocznem wejściem z drzwiami. Poza tem na ul. 6-go Sierpnia, pomiędzy ulicami Leszno i 28 p. Strz. Kaniowskich, wykonano kanał VII klasy 120 x 200 c/m — 16 metrów bieżących, a na ul. Lipowej między ulicami 6-go Sierpnia i Andrzeja — 51 m.b. kanału rurowego 45 c/m. średn. z jednym włazem. Ogółem wykonano na odcinku IV — 200 m.b. kanałów, w warunkach naogół korzystnych, przy zużyciu 52,000 cegieł, 100 beczek cementu i 70 szt. kamionek.

Odcinek V wykonywał główne roboty na ulicy Piotrkowskiej. Na stronie wschodniej, od ul. Traugutta do Moniuszki, ułożono 82 m. b. kanału 45 c/m średn., od Moniuszki do ul. Przejazd — 178 m.b., na zachodniej stronie od ul. 6-go Sierpnia do Andrzeja — 10 m.b. Poza tem wybudowano na ul. Piotrkowskiej 2 włazy, 3 wentylatory i 2 studzienki deszczowe. Razem odcinek wykonał 270 m. b. kanału.

Na ulicach już skanalizowanych wybudowano: na ul. Zielonej — boczne wejście, na Przejazdzie i Gdańskiej ustawiono razem 4 studzienki deszczowe.

Roboty pomocnicze.

Kopalnia żwiru na Lublinku dostarczyła — 30 m³ żwiru na roboty.
 „ piasku na Polesiu Konstantynowskiem — 70 „ piasku „ „
 Betoniarńia dostarczyła — 209 szt. wyrob. beton.

Stare kanały:

Na ulicach Zgierskiej, Groszance i Mickiewicza ułożono nowych kanałów 100 c/m średn. — 167 m.b., na ul. Łagiewnickiej zaś — 30 c/m średn. — 142 m. b.

Obydwa kanały wykonano ze studzienkami rewizyjnymi, połączeniami, urządzeniami i t. p.

Roboty konserwacyjne kanałów wykonywano na ul. Konstantynowskiej i Szkolnej, a nadto wyczyszczono dno rz. Łódki między ulicami Pryncypalną i Włodzimierską.

STATYSTYKA WYKONANYCH ROBÓT.

a) W październiku 1927 r.

Odcinek	Kolektorów	Kanałów murowanych miejskich	Kanałów rurowych miejskich	Razem kanałów m. b.	Rowów i regulacji rzek	Ogółem m. b.
I	Budowa Stacji Oczyszczania Ścieków					
II	90	—	—	90	—	90
III	55	—	—	55	—	55
IV	—	149	51	200	—	200
V	—	—	270	270	—	270
Razem	145	149	321	615	—	615

b) W roku 1927 r.

Miesiąc	Kolektorów	Kanałów murowanych ulicznych	Kanałów rurowych ulicznych	Razem kanałów m. b.	Rowów i regulacji rzek	Ogółem m. b.
Marzec	—	—	50	50	—	50
Kwiecień	—	41	309	350	—	350
Maj	164	340	50	554	130	674
Czerwiec	260	270	180	710	190	900
Lipiec	339	254	312	905	600	1505
Sierpień	456	614	7	1077	1160	2237
Wrzesień	344	510	441	1295	290	1585
Październ.	145	149	321	615	—	615
Razem	1708	2178	1670	5556	2360	7916

c) Od początku robót.

Rok	Kolektorów	Kanałów murowanych ulicznych	Kanałów rurowych ulicznych	Razem kanałów m. b.	Rowów i regulacji rzek	Ogółem m. b.
1925	2414	3468	1930	7812	—	7812
1926	1644	4530	2460	8634	350	8984
1927 r. do 31. X 1927	1708	2178	1670	5556	2360	7916
Razem	5766	10.176	6060	22.002	2710	24.712

DZIAŁ GOSPODARCZY.

Ruch materiałów na Dziale Gospodarczym i lustrują poniższe cyfry:

Dostarczono wagonów	Od 1. I. do 1.X. 1927 r.	W październiku 1927 r.	R a z e m	
			wag.	ton
Cementu	124	40	164	2,460
Cegły	1,365	159	1,524	22,860
Drzewa	36	—	36	540
Kamionek	70	5	75	1,125
Różnych materiałów	46	3	49	735
Razem	1,641	207	1,848	27,720
Wywieziono na odcinki wagonetek 5-tonowych	Od 1. I. do 1.X. 1927 r.	W październiku 1927 r.	R a z e m	
			wag.	ton
Cementu	633	52	685	3,425
Cegły	5,344	540	5,884	29,420
Drzewa	242	4	246	1,230
Kamionek	177	14	191	955
Różnych materiałów	351	27	378	1,890
Razem	6,747	637	7,384	36,920

W Warsztatach Działu Gospodarczego dokonywano remontu wagonetek, okucia form betonowych, taczek i t. p. oraz wyrabiano bębny dla Gł. Kolektora.

STAN ZATRUDNIENIA.

	1. 10 27 r.			1. 11 1927 r.		
	Dniówk.	Akord.	Razem	Dniówk.	Akord.	Razem
1. Biuro Główne	5	—	5	5	—	5
2. Dział Gospodarczy	74	37	111	44	36	80
3. Budowa St. Ocz. Scieków	143	92	235	75	54	129
4. Odcinek II	82	220	302	74	215	289
5. " III	79	256	335	73	245	318
6. " IV	89	75	164	78	78	156
7. " V	122	53	175	111	48	159
8. Beton. i kop. piasku na pol. Konstantyn.	29	—	29	30	—	30
9. Kopalnia żwiru	14	—	14	14	—	14
10. Stare Kanały	88	—	88	80	—	80
11. Skład i różne	9	—	9	9	—	9
Razem	734	733	1,467	593	676	1,269

Zatrudnienie ogólne zmniejszyło się na I Odcinku z powodu zakończenia robót na budowie kolektora głównego i rowu wylotowego na Nerze, na innych rozpoczęto proporcjonalne zmniejszanie składu zatrudnienia w miarę zbliżającej się likwidacji robót.

SPRAWOZDANIE KASOWE za PAŹDZIERNIK 1927 r.

Pozostałość na 1 października 1927 r.		Zł.	97,736.45
Wpływy: Z Kasy Miejskiej na budowę	Zł.	320,000.—	
Wpływy Wydziału:			
z nowych kanałów	"	55.—	
na przywr. kredytów	"	585.93	
na utrzym. St. Kan.	"	2,940.75	323,481.68
Różne (kaucje, 0/000, areszty sądowe i t. p.)	"		171.93
Razem	Zł.		421,390.06
Wydatki: Materiały, cła i przewozy		Zł.	84,360.50
Robocizna: Miesięczni	Zł.	23,431.20	
Dniówkowi	"	110,756.85	
Akordowi	"	127,191.—	
Zapomogi i gratyf.	"	—	
Przedsięb. za rob.	"	33,9 3.31	295,352.79
Utrzymanie Starych Kanałów:			
Personel	Zł.	875.70	
Robocizna	"	20,341.33	
Drobne wydatki	"	—	21,217.03
Różne wydatki (depozyty, 0/000, komorne i t. d.)	"		10,129.27
Pozostałość na 1 listopada 1927 roku	"		10,430.47
Razem	Zł.		421,490.06

**SPRAWOZDANIE KASOWE za CZAS od 1 STYCZNIA
do 1 LISTOPADA 1927 roku.**

Pozostałość na 1 stycznia 1927 r.		Zł.	66,217.88
Wpływy: Z pożyczki państwowej	Zł.	260,000.—	
Z Kasy Miejskiej na budowę	<u>Zł.</u>	<u>3,555,000.—</u>	Zł. 3,815,000.—
Wpływy Wydziału:			
z nowych kanałów	"	55.—	
na przywr. kredytów	"	176,939.46	
za utrzym. St. Kan.	<u>"</u>	<u>22,904.75</u>	" 199,899.21
Różne: kaucje, depozyty, %/0 i t. d.	"		<u>6,128.27</u>
	Razem	Zł.	4,087,245.36
Wydatki: Materiały, cła i przewozy		Zł.	1,330,261.54
Robocizna: Miesięczni	Zł.	261,039.38	
Dniówkowi	"	979,349.49	
Akordowi	"	827,713.30	
Zapomogi i grat.	"	59,862.81	
Przedsiębiorcy	<u>"</u>	<u>297,845.94</u>	" 2,425,810.92
Utrzymanie Starych Kanałów:			
Personel	Zł.	9,567.16	
Robocizna	"	97,426.65	
Drobne wydatki	<u>"</u>	<u>491.80</u>	" 107,485.61
Zakup gruntów		"	105,766.97
Różne wydatki, (komorne, depozyty, %/0 i t.p.)	"		107,489.85
Pozostałość na 1 listopada 1927 roku	"		<u>10,430.47</u>
	Razem	Zł.	4,087,245.36

SPRAWOZDANIE

Wydziału Gospodarczego Magistratu m. Łodzi za czas od 1 stycznia do 31 października 1927 r.

Zakres działania Wydziału Gospodarczego obejmuje: administrowanie majątkiem miejskim, rozwój i pieczę nad plantacjami miejskimi oraz zaopatrywanie instytucyj miejskich.

Sprawność administracji majątku komunalnego osiągnięto przede-wszystkiem drogą zinwentaryzowania i oszacowania majątku nieruchomego, którego wartość wynosi sumę 41 milionów złotych. Spisano również ruchomości miejskie i oceniono je na 3,800 000 złotych. Pozatem uregulowano sprawę użytkowania lokalów dla pracowników miejskich i nauczycielstwa w gmachach własnych i dzierżawionych.

Idąc z postępem czasu, wycofano z użycia karetki pogotowia o zaprzęgu konnym, a wprowadzono 4 karetki samochodowe; dla skrapiania placów publicznych nabyto 2 beczkowsy. Dla załatwiania większych transportów podwojono liczbę samochodów towarowych.

W dziedzinie rozwoju plantacji miejskich, wykończono przede wszystkim park Źródliśka, gdzie założony został ogród botaniczny, basen z kilkudziesięciu oddziałami dla roślin wodnych, palmiarnia i t. p.; dookoła parku tego powstaje obecnie sztachetowe ogrodzenie na murywanym cokole.

Park 3-go Maja powoli, ale stopniowo przekształca się na jeden z ładniejszych parków w mieście. Ostatnio przystąpiono od strony ul. Zagajnikowej do budowy estetycznego siatkowego parkanu na słupach betonowych. Wewnątrz parku powstały 2 stawy, połączone ze sobą kanałem.

Park Staszica uporządkowano i odgrodzono od strony ul. Trębackiej; w parkach Poniatowskiego i Sienkiewicza z każdym rokiem przybývają nowe drzewa, krzewy i kwiaty. Należną uwagę poświęcono też wjazdowi do parku im. Poniatowskiego od strony dworca Kaliskiego, przystępując do wzniesienia bramy murowanej sztachetowej od ul. Towarowej.

Należy tu również wspomnieć o nowozałożonych, wzgl. uporządkowanych skwerach na Placu Wolności, Placu Dąbrowskiego, przed Katedrą i t. d.

Miejsce, gdzie leżą zwłoki bojowników o wolność, t. zw. Mogiła Poległych, otrzymało szeroką aleję, wysadzaną szpalerami drobnych krzewów,

W szkołkach plantacyjnych w ostatnim roku zasadzono drzew i krzewów 104,282 sztuki; obecnie wykończa się łańcuch stawów, przecinających wpoprzek cały teren przyszłego parku Ludowego.

W r. b. Wydział Gospodarczy zatrudniał przy robotach plantacyjnych ponad 1,000 robotników sezonowych.

Zakład Hodowli Roślin, według opinii ogrodników - rzeczoznawców, odpowiada całkowicie swemu zadaniu, przewyższył pod wieloma względami podobny zakład w Warszawie, a nawet może konkurować z zagranicą odnośnie urządzeń ogrodniczych i technicznych. Zakład w roku bieżącym został od frontu ulicy Brzezińskiej pięknie ogrodzony, budynki mieszkalne i gospodarce przebudowane i odnowione, rów na pewnej przestrzeni ocembrowany i t. p. Zakład posiada 14 szklarń, 22 skrzynie belgijskie, (z których 10 zbudowano w r. b.) oraz 80 skrzyń inspekcyjnych, o łącznie 1,000 okien. W roku 1927 wyhodowano około 350 tysięcy roślin wyłącznie dla parków i skwerów.

Na uwagę zasługuje także działalność Wydziału w kierunku budowy boisk dla towarzystw sportowych, z którymi Wydział Gospodarczy jest w stałym kontakcie, udzielając im boisk w parkach im. Poniatowskiego, Źródliśka i 3-go Maja. Pozatem wykończa się 6 boisk na placach miejskich, a mianowicie przy ul. Towarowej, Rokicińskiej i Miedzianej oraz obok szkół: na Rokiciu i przy ul. Marysińskiej.

Dla majątku miejskiego „Łągiwniki” został ustalony plan celowej parcelacji w kierunku stworzenia „miasta-ogrodu”. W r. b. Wydział dokonał szeregu przeróbek w budynkach gospodarczych i mieszkalnych, przeznaczając je dla personelu leśnego. Istniejące w Łągiwnikach stawy wyszlamowano i zarybiono, stwarzając tym sposobem racjonalnie założone gospodarstwo rybne. Kierownictwo gospodarki leśnej, spoczywające obecnie w rękach fachowych, daje gwarancje, że nakreślony plan dalszej pracy zostanie całkowicie zrealizowany.

W r. b. dokonano pomiarów całego majątku oraz niwelacji części zwanej „Skotniki”, a przeznaczonej pod budowę zakładów użyteczności publicznej.

Zaopatrywanie instytucyj miejskich uskutecznia się za pośrednictwem magazynu żywnościowego, składu opałowego i składnicy podęcznej.

Niezależnie od tego Wydział prowadzi 6 sklepów dla sprzedaży artykułów pierwszej potrzeby niezamożnej ludności po możliwie niskich cenach. Ostatnio wszystkie sklepy zostały odnowione i otrzymały nowe urządzenia, odpowiadające wszelkim wymogom nowoczesnym.

Obroty oddziału zaopatrywania w ciągu okresu sprawozdawczego wyniosły zł. 1,190,633.

OKÓLNIK Nr. 23.

Podaje się do wiadomości, że został ustalony ostatecznie tryb postępowania przy zatrudnianiu zaprzęgów ze stajni miejskiej.

Każdy woźnica ma u siebie książeczkę blokową, w której stronica, przeznaczona na dany dzień pracy, winna świadczyć o tem, kto i kiedy zatrudniał zaprzęg miejski, rodzaj tego zaprzęgu, przy jakiej robocie, od jakiej godziny i do której (według 24-godzinnej rachuby czasu) i, jeżeli zapłatę za zaprzęg oblicza się od ilości kursów, kwit powinien zawierać dane, ile kursów zaprzęg zrobił.

Zamawiający zaprzęg jest obowiązany powiedzieć, przez kogo zaprzęg będzie zatrudniony i przy jakiej robocie. Stajni miejskiej nie wolno wysyłać zaprzęgów, o ile nie jest wiadomo, kto i przy jakiej pracy zatrudni zaprzęg. Wysyłając zaprzęg, stajnia miejska wypełnia Nr. stronicy książki, datę, rodzaj i Nr. zaprzęgu, przez kogo ma być zaprzęg zatrudniony i przy jakiej robocie, zaś osoba, zatrudniająca zaprzęg w imieniu instytucji miejskiej, musi wymienić, od której do której godziny był zaprzęg zajęty i ewent. podać, ile zrobił kursów oraz opatrzyć swoim podpisem właściwy kwit.

Zaznacza się przytem, że jeżeli ktoś z pracowników miejskich, zatrudniających zaprzęgi miejskie, nie zastosuje się do niniejszego okólnika, wówczas należność za zatrudnienie zaprzęgu będzie potrącona z poborów służbowych tego pracownika. W razie powtórzenia się niedokładności, wysyłanie zaprzęgów dla danej instytucji zostanie wstrzymane, dopóki ta instytucja nie powierzy innemu pracownikowi czynności zamawiania i poświadczania zatrudniania zaprzęgów.

Przy wystawianiu przez Wydział Gospodarczy zarządzeń rozrachunkowych na należność dla stajni miejskiej za wysłane zaprzęgi winny być dołączone do zarządzeń kartki, świadczące o zatrudnieniu zaprzęgów; bez tych kartek zarządzenia rozrachunkowe nie będą honorowane.

W załączeniu przysyła się wzór kwitarjusza, który posiada każdy z woźniców.

Łódź, dnia 8 listopada 1927 roku.

Dyrektor Zarządu Miejskiego

(—) J. Zalewski.

Prezydent

w z. (—) W. Wojewódzki.

Biuletyn Statystyczny.

Opracowano w Wydziale Statystycznym Magistratu m. Łodzi.

Statystyka protestów wekslowych.*)

R o k M i e s i ą c	Liczba weksli			Suma ogólna w złotych		
	1925	1926	1927	1925	1926	1927
Weksle wykupione u notariuszów bez sporządzenia protestu.						
Styczeń	6.306	1.848	3.464	2.233.774	680.575	783.609
Luty	6.123	1.876	3.455	1.803.032	610.947	840.971
Marzec	7.959	2.240	4.049	2.011.614	640.570	836.907
Kwiecień	6.349	2.188	3.953	1.509.752	573.003	842.877
Maj	4.235	2.699	4.240	1.017.761	763.153	887.207
Czerwiec	5.107	2.227	4.605	1.254.708	598.938	1.118.857
Lipiec	4.823	2.249	5.475	1.160.424	598.748	1.177.735
Sierpień	5.863	2.231	6.867	1.611.328	528.989	1.471.175
Wrzesień	5.145	2.453	6.366	1.491.416	584.138	1.245.765
Październik	4.139	2.811		1.251.469	621.541	
Listopad	3.514	3.097		1.106.560	678.008	
Grudzień	2.635	3.684		784.556	784.259	
Ogółem	62.198	29.603		17.236.394	7.662.869	
Weksle zaprotestowane.						
Styczeń	14.622	11.913	8.584	4.552.431	3.326.059	1.603.611
Luty	12.198	9.103	8.993	4.013.421	2.352.487	2.301.811
Marzec	16.348	8.517	10.120	4.465.841	1.774.428	2.260.471
Kwiecień	10.859	7.372	8.502	2.781.916	1.904.144	1.867.458
Maj	11.908	8.136	10.955	2.840.409	2.074.537	1.791.596
Czerwiec	12.275	7.003	13.141	2.774.383	1.793.376	2.368.493
Lipiec	16.494	6.505	15.971	3.916.929	1.430.678	2.632.019
Sierpień	18.073	5.664	17.297	4.365.556	1.152.647	2.950.974
Wrzesień	21.355	5.848	14.827	5.093.834	1.173.669	2.576.595
Październik	26.533	6.422		6.960.230	1.295.731	
Listopad	22.604	6.802		6.134.959	1.248.523	
Grudzień	19.753	8.200		5.877.927	1.452.807	
Ogółem	203.122	91.435		53.777.836	20.979.086	

*) Źródło: Sprawozdania notariuszów łódzkich, dostarczone Sądowni Okręgowemu w Łodzi.

KRONIKA MIEJSKA

— Pierwsze posiedzenie nowej Rady Miejskiej.

Zgodnie z art. 23 Tymczasowej Ustawy o samorządzie miejskim z dnia 4 lutego 1919 roku (Dz. Pr. P. P. Nr. 13, poz. 140) oraz w związku z reskryptem Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi Nr. SM. 2574/1 z dn. 19 sierpnia 1927 roku o zarządzeniu wyborów do Rady Miejskiej m. Łodzi, — pierwsze organizacyjne posiedzenie nowowybranej Rady Miejskiej, powołanej na zasadzie tymczasowej ordynacji wyborczej do rad miejskich z dnia 13 grudnia 1918 roku, odbędzie się w czwartek, dnia 24 listopada 1927 roku o godzinie 19,30 w sali posiedzeń Rady Miejskiej przy ul. Pomorskiej Nr. 16.

Porządek dzienny posiedzenia obejmuje:

I. Zagajenie. II. Wybór Prezesa Rady Miejskiej. III. Określenie wysokości wynagrodzenia członków Magistratu: prezydenta, 2 wiceprezydentów i ławników (w myśl art. 42 Tymczasowej Ustawy o samorządzie miejskim oraz na zasadzie Rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 30 grudnia 1924 roku — Dz. U. Nr. 118, poz. 1073 — o dostosowaniu uposażeń członków zarządów i pracowników związków komunalnych do uposażenia funkcjonariuszów państwowych). IV. Wybory: 1) prezydenta i 2-ch wiceprezydentów (w myśl art. 43 ust. 4 Tymczasowej Ustawy o samorządzie miejskim — większością absolutną głosów). 2) 8 ławników (w myśl art. 43 ust. 3 Tymczasowej Ustawy o samorządzie miejskim oraz regulaminu wyborczego dla wyboru ławników z dnia 26 lutego 1919 roku — na zasadach proporcjonalności).

— **Z Miejskiej Stacji Opieki nad dzieckiem.** Działalność Miejskiej Stacji Opieki nad dzieckiem (przy ul. Tramwajowej 13), prowadzonej przez Wydział Opieki Społecznej, w ciągu października r. b. przedstawiała się następująco:

W okresie sprawozdawczym na wychowaniu u osób prywatnych znajdowało się 76 dzieci, z czego: w wieku od 6 do 12 mies. — 2, od 1 do 2 lat — 24 i od 2 lat wzwyż — 50.

W tymże czasie lekarz zbadał na stacji 136 dzieci, pielęgniarki dokonały 95 odwiedzin domowych. W październiku chorowało 11 dzieci, w tem na krzywicę 1, zaburzenia żołądkowe i kiszkowe — 2, choroby dróg oddechowych — 4, koklusz — 3 i odrę — 1.

Celem Miejskiej Stacji Opieki nad dzieckiem jest roztoczenie opieki nad dziećmi, oddanymi na wychowanie do osób prywatnych. Opieką ta polega na odwiedzaniu przez pielęgniarki mieszkań, w których wychowują się dzieci, badaniu warunków higienicznych i t. p. Poza tem każda opiekunka obowiązana jest w pewnych odstępach czasu dostarczyć powierzone jej dziecko na stację, celem zbadania przez lekarza stanu zdrowia dziecka, otrzymania niezbędnych wskazówek dla racjonalnego wychowania dziecka i t. p.

— **Miejskie Biuro Pośrednictwa Pracy dla służby domowej.** Działalność Miejskiego Biura Pośrednictwa Pracy dla służby domowej (Piotrkowska nr. 92), prowadzonego przez Wydział Opieki Społecznej, celem ochrony służby domowej przed wyzyskiem niepowołanych pośredników — w ciągu października r. b. przedstawiała się następująco:

W okresie sprawozdawczym zgłosiło się do Biura: służących do wszystkiego 202 (otrzymało pracę — 240), pokojówek — 30 (21), kucharek — 40 (25), gospodyń — 4 (0), posługaczek — 31 (14), kawiarek — 3 (3), bon — 28 (8), nianie — 8 (10), kelnerów — 0 (2), ogółem 346 (323) osób.

Prócz tego z Biura Pośrednictwa Pracy korzystały powtórnie 72 osoby.

— **Pomnik dla św. p. kap. S. Pogonowskiego.** Komitet budowy pomnika dla ś. p. kapitana Stefana Pogonowskiego zwrócił się do Magistratu z prośbą o udzielenie subwencji w wysokości 6,000 złotych na wykończenie pomnika i uzupełnienie go piękną symboliczną figurą husarza wedle projektu artysty-rzeźbiarza p. Konopki.

Magistrat, rozważając tę sprawę na ostatniem swem posiedzeniu, postanowił udzielić wspomnianej subwencji, wstawić odnośną sumę do budżetu miejskiego oraz wystąpić do Rady Miejskiej o zatwierdzenie powyższej uchwały.

— **Subsydjum dla Polsk. Komitetu Wyborczego w Gdańsku.** Magistrat m. Łodzi, przychylając się do prośby Polskiego Centralnego Komitetu Wyborczego na W. M. Gdańsk o poparcie finansowe akcji wyborczej Komitetu do Sejmu gdańskiego, postanowił przyznać Komitetowi sumę 500 zł., jako jednorazowe subsydjum, wstawić odnośną kwotę do budżetu miejskiego oraz wystąpić do Rady Miejskiej o zatwierdzenie powyższej uchwały.

— **Patronat nad Młodzieżą Rzemieślniczą.** Stowarzyszenie Patronatu nad Młodzieżą Rzemieślniczą, które — jak wiadomo — zajmuje się wychowaniem młodzieży rzemieślniczej poza szkołą, zwróciło się do Magistratu z prośbą o udzielenie z zasobów Magistratu pewnej ilości węgla, gdyż z powodu zbyt szczupłych środków finansowych Patronat nie jest w stanie opalić sal wykładowych oraz służących do celów przysposobienia wojskowego i wychowania fizycznego.

Magistrat, ze względu na wysoce ideowy i godny poparcia charakter działalności Patronatu, postanowił przychylić się do powyższej prośby i przyznać wspomnianej instytucji

subsydjum pod postacią węgla wartości 500 zł.

— **Czytelnictwo wśród młodzieży.** Według danych cyfrowych, posiadanych przez Wydział Oświaty i Kultury, działalność Miejskich Wypożyczalni dla dzieci i młodzieży w ciągu października r.b. przedstawiała się następująco:

W okresie sprawozdawczym ogółem z 5-ciu Wypożyczalni korzystało 18,745 dziatwy, w tem 9,237 chłopców i 9,508 dziewcząt. Prócz tego ze świetlic korzystało 2,128 dziatwy (895 chłopców i 1,233 dziewcząt).

Czytelnicy ci w okresie sprawozdawczym korzystali ogółem z 26,651 książek. Poczytność poszczególnych działów przedstawiała się następująco: bajki, powiastki, legendy i czytanki dla dzieci do lat 10 — 6,943 książki, powieści obyczajowe — 5,239, powieści historyczne — 5,150, przygody, podróże i opisy z z fabułą — 4,362, przyroda i matematyka — 1,228, geografia — 797, historia — 776, zyciorysy — 131, literatura — 803, sztuka i sport — 73, nauki społeczne — 37, religia — 34, nauki stosowane — 48, różne — 22, czasopisma — 808.

W porównaniu z ubiegłym miesiącem (wrześniem) frekwencja czytających wzrosła o 6,672 d ieci, w tem 2,837 chłopców i 3,835 dziewcząt.

— **Zachorowania na choroby zakaźne w Łodzi.** W ciągu ubiegłego tygodnia, t. j. od 6-go do 12. XI r. b. włącznie, do Wydziału Zdrowotności Publicznej (Oddział Sanitarny) zgłoszono następujące wypadki chorób zakaźnych: dur brzuszny 17 wypadków (wub. tyg. 25), czerwonka 0 (0), płonica 19 (41), błonica 20 (34), drętwnica karku 0 (0), odra 9 (8), róża 0 (3), krztusiec 6 (18), gorączka pólógowa 3 (0), jaglica 0 (0) — razem 74 (129) wypadków.

Z ŻYCIA MIAST POLSKICH.

Nowe miasto w Polsce.

Zgodnie z rozporządzeniem rady ministrów osadę Jedwabne, wchodzącą dotychczas w skład gminy wiejskiej tegoż miana, w pow. kolneńskim, zaliczono w poczet gmin miejskich, dołączając do niej wieś Kossaki, folwark Boczki i kolonję Kajetanowo.

Komisarz rządowy w Pabjanicach.

Urząd wojewódzki, wobec zdekompletowania pabjanickiej Rady Miejskiej, rozwiązał w dniu 9 b. m. radę i wyznaczył na stanowisko komisarza rządowego dotychczasowego prezydenta m. Pabjanic, prof. W. Gackiego. Powołano również Radę przyboczną, do której weszli pp. Dr. Eichner, Westerski, Liderberski, Kasperski i in.

Nowe władze miejskie w Łomży.

Nowowyzbrana Rada Miejska m. Łomży dokonała ostatnio wyborów nowych władz miejskich. Prezesem Rady obrany został sędzia Mikułowski (praw. pol.), wiceprezesem dr. M. Czarnecki (PPS), sekretarzem dr. Sz. Peltyn (koło żyd.) Na prezydenta m. Łomży wybrany został ponownie p. Wł. Świdorski (bezpart.). Ławnikami wybrani zostali pp. H. Epszajn (koło żyd.), F. Hryniewicz (PPS) i A. Antosiewicz (praw. pol.).

Rada Miejska w Grodnie.

Województwo białostockie odrzuciło protesty przeciw niedawno dokonany wyborom do Rady miejskiej w Grodnie i uznało te wybory za prawomocne.

Miejski Kinematograf Oświatowy

TEL. 18-26. **WODNY RYNEK** (róg Rokicińskiej), **PROGR. 42.**
dojazd tramwajami 16 i 10.

Od Wtorku, 15 do poniedziałku 21 listopada 1927 r. włącznie

Dla Dorosłych: początek sansów codziennie o g. 18, 20 i 22.

HOTEL IMPERIAL

Dramat w 8 aktach według powieści Ludwika BIRO.

W roli głównej: **POLA NEGRI.**

Nad program: Fragmenty z obrazu p.t.: „Z żaru piekieł na śnieżny szczyt“

Dla Młodzieży: początek seansów codziennie o godz. 14 i 16.

Z żaru piekieł na śnieżny szczyt

Niebezpieczna wyprawa do puszczy i dżungli afrykańskich
— — — oraz na niebotyczny szczyt wygasłego wulkanu **Kilimandżaro.**

Nad program: **Ferde i Merdek** w farsie p. t.: „Oj, ta ochrona lokatorów“

W poczekalniach kina codz. do g. 22 audycje radiofoniczne.

Redaktor: **Marjan Tarłowski.**

Wydawnictwo Zarządu m. Łodzi.

Tłocznia „Rozwój“ Łódź, Al. Kościuszki Nr. 41.