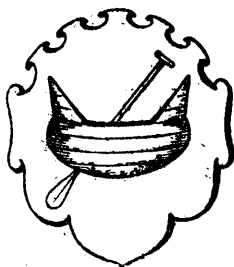


DZIENNIK

ZARZĄDU



M. ŁODZI.

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.--

Ogłoszenie: Wiersz nonparel. (cztery szp. na stronie) **zł. 0.20**—Przed tekstem **zł. 0.55**—za wiersz (dwie szpalty na stronie) Drobne **zł. 0,05** za wyraz. Najmniejsze ogłoszenie **zł. 0,50**

Cena egzemplarza **zł. 0.25.**

Nr. 47 (422)

Łódź, dnia 22 listopada 1927 r.

Rok IX

Treść N-ru: Inż. J. Brzozowski: Zjazd w sprawach komunikacji miejscowej (C. d.) — J. Muszyński: Nowoczesne systemy piekarń mechanicznych. — Ruch służbowy pracowników Zarządu m. Łodzi za m. październik 1927 r. — Biuletyn statystyczny: Eksport towarów włókienniczych zagranicę. — Sprawozdanie Urzędu Weterynaryjnego za październik 1927 r. — Kronika miejska. — Z życia miast polskich. — Ogłoszenia.

Inż. Julian BRZOWSKI

Naczelnik Wydziału Budownictwa
Magistratu m. Łodzi.

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

(C. d.)

Aczkolwiek komunikacja autobusowa rozwija się u nas szybko, to jednak posiada liczne braki, a przede wszystkim ten, że ogromna większość linii jest eksploatowana przez przygodnych drobnych przedsiębiorców, nie mających nic wspólnego z automobilizmem, uprawiających wyzysk i nie liczenie się z pasażerami oraz nie dających żadnej gwarancji regularności ruchu. Wobec tego Min. Rob. Publ. projektuje ogłoszenie ramowej ustawy o samochodowych przedsiębiorstwach przewozowych (osobowych i towarowych). Prelegent omawia projekt tej ustawy, której zasadniczą cechą jest to, że w zasadzie nie wprowadza wyłączności, a tylko w wyjątkowych wypadkach jest możliwość uzyskania wyłączności na przeciąg nie dłuższy, jak lat 20 i pod warunkiem, że w tym wypadku przedsiębiorca przyjmuje na siebie obowiązek pokrywania kosztów budowy lub utrzymania drogi. W wyjątkowych wypadkach, jeżeli wyłączność udzielono bez powyższego warunku, to termin jej nie może być dłuższy nad lat 10 i w tym wypadku wyłączność nie stoi na przeszkodzie otwieraniu na tych samych liniach samochodowych przedsiębiorstw przewozowych przez instytucje państwowe lub samorządowe.

Wreszcie prelegent daje przegląd przepisów wydawania pozwoleń na przedsiębiorstwa autobusowe w Belgji, Holandji, Francji, we Włoszech, Szwajcarii, Niemczech i Anglii.

Inż. T. Kozłowski w referacie „Wzajemny stosunek komunikacji kolejowej i samochodowej” wymienia na wstępie charakterystyczne cechy

kolei i komunikacji autobusowej, a mianowicie: charakterystyczne cechy kolei, jako środka komunikacji są: regularność, szybkość, bezpieczeństwo i taniść, a jako przedsiębiorstwa: duże koszty inwestycyjne.

Komunikacja autobusowa znacznie ustępuje kolejom pod względem: regularności, bezpieczeństwa i taniści, natomiast jako przedsiębiorstwo posiada małe koszty inwestycyjne. Komunikacja samochodowa, która powinna być naturalnym sprzymierzeńcem kolei, staje się dotkliwym konkurentem dla kolei o niewielkiej długości, o niezbyt intensywnym, albo sezonowym ruchu, a przede wszystkim dla kolei dojazdowych.

Zjawisko to zmusiło już zarządy kolei drugorzędnych do stosowania specjalnych środków zapobiegawczych, jak wprowadzenie zwiększonej szybkości, zamiana trakcji parowej na elektryczną, powiększenie ilości pociągów o zmniejszonym składzie, wreszcie stosowanie wagonów motorowych z jednoosobową obsługą.

Mówca uważa, że taki stan rzeczy odbija się wysoce niepomyślnie jak na eksploatacji kolei, tak i na bezpieczeństwie ruchu na drogach szosowych, gdyż dla obsłużenia intensywnego ruchu sezonowego na niektórych odcinkach szos zjawiają się autobusy w takiej ilości, że poważnie krępują ruch kołowy.

Referent upatruje przyczynę nienormalnej konkurencji, zamiast współpracy, samochodów z kolejami w nieuregulowanych stosunkach w dziedzinie prawnej oraz w niedostatecznym nadzorze nad bezpieczeństwem ruchu samochodowego.

Nie powinno się udzielać zezwoleń na kursowanie samochodów na drogach publicznych bez ograniczenia, natomiast dla uzdrowienia stosunków w tej dziedzinie, prócz poważnego zwiększenia nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu, niezbędny jest system koncesyjny przy wydawaniu zezwoleń na otwarcie komunikacji samochodowej z włożeniem na kontrahenta obowiązku utrzymania regularnego ruchu.

W końcu swego referatu inż. T. Kozłowski składa następujące wnioski:

Przyjmując pod uwagę troskę o bezpieczeństwo ruchu na drogach szosowych, jak również dążenie do zapewnienia na tych drogach regularnej komunikacji, a także pragnąc usunąć przeszkodę w rozwoju kolei dojazdowych w postaci nienormalnej konkurencji, stwarzanej dla nich przez nieuregulowany ruch autobusowy, Zjazd prosi i upoważnia Zarząd Związku przedsiębiorstw komunikacyjnych w Polsce o wystąpienie do Władz z prośbą, aby:

1) wprowadzić system wydawania koncesji na otwarcie regularnego ruchu autobusowego na zupełnie określonych i w koncesji wymienionych odcinkach szos z jednoczesnym zwiększeniem nadzoru nad regularnością ruchu, nad stanem bezpieczeństwa kursujących autobusów oraz nad technicznym i moralnym przygotowaniem personelu;

2) nie wydawać koncesji na komunikację autobusową na odcinkach, już dostatecznie obsługiwanych przez istniejące koleje dojazdowe;

3) W razie stwierdzenia przez władzę państwową lub samorządową niedostatecznego obsługiwanego ruchu, przez istniejące koleje dojazdowe, aby kolejom tym jednak było przyznane pierwszeństwo w otrzymywaniu koncesji na otwarcie komunikacji autobusowej w razie, jeśliby z jakichkolwiek względów nie było możliwym odpowiednie powiększenie ilości pociągów kolejowych.

4) W razie jednostronnego wystąpienia do Władz o koncesję na budowę kolei dojazdowych i na otwarcie komunikacji samochodowej pomię-

dzy pewnymi miastami, aby pierwszeństwo było przyznane kolei, jako rozwiązującej sprawę komunikacji lepiej, ekonomiczniej i na stałe.

III. TRAMWAJOWA.

Do tej grupy należą następujące referaty:

- 1) Inż. T. Boniewicz: Budowa kolei elektrycznej Warszawa-Zyrardów i międzymiastowych kolei elektrycznych w Zagłębiu Dąbrowskiem.
- 2) Inż. W. Brokman: Elektryfikacja ruchu podmiejskiego.
- 3) Jan Bełdowski: O 8-o godzinnym dniu pracy w zastosowaniu do potrzeb ruchu tramwajowego.
- 4) Inż. T. Kozłowski: O patentowanych skrzywkach zwrotnicowych inż. T. Kozłowskiego.
- 5) Inż. K. Massalski: Psychotechnika w zastosowaniu do potrzeb tramwajownictwa.
- 6) Inż. K. Mech: Nowe kierunki w budowie i wyposażeniu technicznym wagonów tramwajowych.
- 7) Inż. R. Podoski: Stan urządzeń polskich przedsiębiorstw tramwajowych w związku z wymaganiami bezpieczeństwa i techniki.

* * *

Inż. T. Boniewicz w swoim referacie „Budowa kolei elektrycznych Warszawa—Zyrardów i międzymiastowych kolei elektrycznych w Zagłębiu Dąbrowskiem” wskazuje na to, że warunki gospodarczo-finansowe naszego kraju po wojnie nie sprzyjają angażowaniu prywatnego kapitału w przedsiębiorstwa, mające za zadanie budowę kolei, gdyż tego rodzaju przedsiębiorstwa wymagają znacznych kapitałów i nie mają widoków szybkiego i odpowiadającego obecnym konjunkturom oprocentowania.

Ministerstwo Kolei Żelaznych (obecnie Ministerstwo Komunikacji) wydało za cały czas powojenny tylko 8 koncesyj a mianowicie:

W 1923 r.: 1) Na kolej wąskotorową Działoszyce — Kazimierz Wielki, 2) Na kolej wąskotorową Starachowice — Solec nad Wisłą.

W 1924 r.: 3) Na międzymiastową kolej elektryczną normalnotorową z Dąbrowy przez Będzin do Sosnowca i z Będzina do Czeldzi. 4) Na normalnotorową kolej elektryczną z Warszawy przez Grodzisk do Żyrardowa. 5) Na wąskotorową kolej elektryczną z Łodzi przez Rokiciny do Tomaszowa. 6) Na normalnotorową kolej z Zagłębia Dąbrowskiego i Śląskiego do Inowrocławia — Łasku — Brodnicy i Warszawy.

W roku 1925: 7) Na wąskotorowe koleje z Hajduczek przez Pinczów — Wiślicę do Cudzynowic i z Kazimierzy Wielkiej do Posądy. 8) Na normalnotorową kolej z Zagłębia Węglowego Dąbrowskiego przez Pinczów - Busk do Zwierzyńca.

Z koncesyj tych zostały zrealizowane, względnie znajdują się w budowie cztery: 2 wąskotorowe koleje: Działoszyce — Kazimierz Wielki oraz z Hajduczek do Cudzynowic i z Kazimierzy-Wielkiej do Posądy — i 2 normalnotorowe: Warszawa — Grodzisk — Żyrardów i międzymiasto we koleje w Zagłębiu Dąbrowskiem.

Dwie ostatnie linie budowane są prawie wyłącznie przez kapitały angielskie. Udział miejscowych kapitałów w budowie kolei Warszawa — Żyrardów wynosi 6,5 proc. a w budowie międzymiastowych kolei w Zagłębiu Dąbrowskiem — 5 proc. Tym jednak nie mniej prowadzenie interesów utrzymano w polskich rękach.

Referent wskazuje dalej na potrzebę budowy tramwajów międzymiastowych, które niezbędne są do należytego rozwoju wielkich środo-

wisk ludzkich, do poprawienia higienicznych warunków życia. Wreszcie opisuje budowę i urządzenia obu wyżej wymienionych kolei.

Inż. W. Brokman: „Elektryfikacja ruchu podmiejskiego“. Referent wskazuje na szybko rosnący w ostatnich dziesiątkach lat ruch podmiejski, oraz podaje charakterystyczne cechy tego ruchu, a mianowicie: przeniesienie wielkich rzesz w najszybszym czasie na krótkie dystanse o wielu przystankach, przyczem ruch ten nabrzmiewa w pewnych godzinach, by w innych osłabnąć zupełnie. Te warunki wymagają więc od trakcji dla ruchu podmiejskiego wielkiej elastyczności. Tym warunkom najlepiej odpowiada trakcja elektryczna.

Dla zobrazowania wzrostu ruchu podmiejskiego, referent podaje w tablicach wzrost ludności w poszczególnych miastach i ilości przejazdów.

Tablica I.

Liczba mieszkańców w milionach	w r. 1800	1850	1900	1922
Londyn	1,1	2,7	6,6	7,5
Paryż	0,6	1,4	3,7	4
Nowy Jork	0,1	0,6	3,4	5,6
Berlin	0,2	0,4	2,5	4,0
Warszawa	0,053	0,164	0,686	0,956

Z tablicy tej widać, że ludność Warszawy wzrosła w ciągu ostatniego stulecia 15-krotnie. W większym jednak stopniu, jak ludność, wzrasta ruch komunikacyjny; np. w Berlinie od 1875 do 1920 roku ludność wzrosła z 1 i pół miliona do 4 milionów a więc niespełna 3-krotnie. Liczba zaś przejazdów zwiększyła się z 32 milionów do 1,424 milionów — 45-krotnie. Gdy na 1 mieszkańca w 1875 r. wypadło 25 przejazdów, to w 1920 roku — 346 przejazdów.

Tablica II.

Liczba osób przewiezionych w 1920 roku (w milionach)

Londyn	2.853
Paryż	1.606
Nowy Jork	2.505
Berlin	1.424

Komunikacja wielkich miast opiera się głównie na 4 rodzajach lokomocji: tramwaje, koleje elektryczne nadziemne i podziemne, autobusy, koleje podmiejskie z trakcją parową i elektryczną.

Poniższa tablica wykazuje udział każdego rodzaju komunikacji w ruchu przewozowym.

Tablica III.

Miasto	Udział procentowy w ogólnej komunikacji			
	elektr. koleje	tramwaje	ombibusy	kol. parowe
Berlin	7	55	0,5	37
Paryż	33	38	15	14
Londyn	21	35	33	11
Nowy Jork	56	38	2	4

W dalszym ciągu swego referatu inż. Brokman omawia techniczne sposoby przeprowadzeniu trakcji elektrycznej oraz jej zalety i wyższość nad trakcją parową a mianowicie: 1) Większa szybkość przewozu, 2) Zwiększenie liczby pociągów i ich częstości, 3) Zwiększenie pojemności pociągów, 4) Usunięcie plag dymu i sadzy, 5) Zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych.

Jan Bełdowski: O 8-godzinnym dniu pracy w zastosowaniu do potrzeb ruchu tramwajowego.

Przedewszystkiem referent omawia: Dekret o 8-godzinnym dniu pracy, z dnia 23 listopada 1918 roku, oraz Ustawę o czasie pracy w przemyśle i handlu z dnia 18 grudnia 1919 r.

Następnie omawia prelegent 8-godzinny dzień pracy na kolejach. Trudności powstałe przy dostosowaniu ustawy o 8-godzinnym dniu pracy do potrzeb kolejowych zostały bardzo ciekawie rozwiązane przez Ministerstwo Kolei.

Rozporządzenie Ministerstwa Kolei, obowiązujące od dnia 1 lipca 1920 r., reguluje czas pracy pracowników kolejowych w ten sposób, że normalny czas pozostawiania pracowników na służbie określa się w zależności od stosunku czasu, w którym pracownik wykonywa pracę produkcyjną, do czasu zajęć służbowych, t. j. do czasu pozostawiania pracownika na służbie. Określenie tego stosunku czasu do pracy oznaczono współczynnikami; np. jeżeli pracownik przez jakiś czas pracuje produkcyjnie, to cały jego czas pracy jest liczony normalnie, co odpowiada współczynnikowi 1; do pracownika takiego stosuje się 8-godzinny dzień pracy, względnie 46-godzinny tydzień pracy albo 200 godzin miesięcznie.

Jeżeli pracownik podczas swojej służby nie wykonywa żadnej pracy, a tylko jest w stanie wyczekiwania i gotowości do pracy, to względem takiego pracownika stosuje się współczynnik $\frac{1}{3}$, co odpowiada 138 godzinom w tygodniu, albo 600 godzinom miesięcznie, czyli, każda godzina takiej gotowości do pracy równa się 20 minutom intensywnej pracy.

Ustalenie współczynników pośrednich między tymi dwiema krańcowymi kategorjami pracowników zależne jest od stosunku czasu pracy do wykonywanej pracy. Pośrednie współczynniki, łącznie już z dwoma krańcowymi, ustalono jak następuje:

Współczynnik	1	46 godzin w tygodniu lub 200 godz. miesięcznie
"	$\frac{5}{6}$	56 " " 240 " "
"	$\frac{2}{3}$	70 " " 300 " "
"	$\frac{1}{2}$	91 " " 400 " "
"	$\frac{1}{3}$	138 " " 600 " "

Na podstawie tych współczynników normuje się czas pracy poszczególnych pracowników; np., jeżeli pracownik w ciągu dnia pracował 5 godz. intensywnie (produkcyjnie), co odpowiada współczynnikowi 1, to czas 5 godz. liczy mu się w całości i, jeżeli następnie tego samego dnia był 6 godz. w pogotowiu do pracy, ale z braku tej pracy nie pracował, co odpowiada współczynnikowi $\frac{1}{3}$, to czas 6 godz. liczy się tylko za 2 godz., czyli razem w danym dniu wymieniony pracownik pracował 5 plus 2 = 7 godz. i te 7 godz. wpisuje się na poczet obowiązujących jego 46 godz. w tygodniu lub 200 godz. miesięcznie.

Czas pracy i współczynniki dla poszczególnych kategorji pracowników ustalane bywają na podstawie przeciętnych obliczeń za okres ostatnich 3 miesięcy.

Dalej omawia prelegent długość dnia roboczego i potrzeby ruchu tramwajowego przed wojną i podczas wojny, oraz niemożliwość idealnego stosowania 8-godzinnego dnia pracy w ruchu tramwajowym.

Prelegent obażernie omawia przebieg organizacji ruchu i systemy podziału pracy w warunkach tramwajowych od 1918 roku do chwili obecnej. Ażeby umożliwić zaspokojenie żądań pracowników i potrzeby mieszkańców, Minister Pracy i Opieki Społecznej w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu w dniu 16 marca 1925 r. wydał rozporządzenie, zmieniające dla pracowników ruchu normy 8-godz. dnia, wzgl. 46 godz. czasu pracy tygodniowo, na normę równoważną 184 godz. w okresie 4-tygodniowym, przy czym czas pracy poszczególnego pracownika w żadnym wypadku nie może przekraczać 10 i pół godzin na dobę, a praca może się odbywać bez przerwy odpoczynkowej, lecz pracownicy muszą mieć możliwość spożycia posiłku podczas pracy. Rozporządzenie zaznacza, że godziny pracy dla poszczególnego pracownika winny być dokładnie określone w ogólnym planie zajęć. Do pracowników ruchu zaliczono: konduktorów, motorowych, kontrolerów, instruktorów, ekspedytorów, wekslarzy, dróżników i obchodowych.

Wreszcie referent omawia potrzeby ruchu tramwajowego w poszczególnych miastach polskich z dostosowaniem ustawy o 8-godzinnym dniu pracy, oraz techniczną stronę sporządzania planów zajęć.

Inż. T. Kozłowski w referacie: „O patentowanych skrzywkach zwrotniczych inż. T. Kozłowskiego“, omawia techniczną stronę budowy swych zwrotnic oraz ich zalety.

Inż. K. Massalski w referacie swoim „Psychotechnika w zastosowaniu do potrzeb tramwajowych“, wymienia przede wszystkim, jakie wymagania muszą być stawiane personelowi przedsiębiorstw komunikacyjnych.

Taniość przewozu wymaga najmniej licznej obsługi i rekrutowania personelu z pośród warstw, najmniej mających kwalifikacyj do wysokich płac. Punktualność wymaga sumiennosci, obowiązkowości i karności. Masowość przewozu — spokoju, taktu i spostrzegawczości. Szybkość przewozu wymaga bystrości, pewności siebie i szybkiej orientacji; bezpieczeństwo — doskonałych organów wzroku i słuchu, szybkości orientacji i reakcji, wykluczając przytem nerwowość, siły fizycznej, wytrzymałości, pewności i giętkości ruchów; spokoju i odwagi podczas wypadków. Następnie, prócz zalet fizycznych, pracownik posiadać musi pewne zalety psychologiczne i moralne.

Wobec tego, że, jak widzimy, personel przedsiębiorstw komunikacyjnych musi odpowiadać bardzo wysokim, specjalnym wymaganiom, wybór subiektywny jest niedostateczny i dlatego zagranica już od szeregu lat posługuje się psychotechniką przy wyborze personelu.

Psychotechnika posługuje się aparatami, za pomocą których zbadać można dokładnie uzdolnienia kandydata w każdym poszczególnym kierunku, ułożyć je według skali lub zrobić wykresy, tak zwane profile psychologiczne i, na podstawie ułożonych z doświadczeń praktyki uzdolnień, potrzebnych dla należytego wykonywania danego zawodu, tak zwanych monografij zawodowych—stwierdzić, czy kandydat do danego zawodu się nadaje. Referent jest zdania, że badania psychotechniczne mogą oddać niezmiernie usługi przedsiębiorstwom komunikacyjnym, należy je jednak prowadzić je sumiennie i umiejętnie przez dobrego psychologa, dobrze obeznanego z warunkami pracy danego zawodu.

Na zakończenie referent opisuje urządzenie oraz poszczególne aparaty gabinetu psychotechnicznego w tramwajach poznańskich,

Inż. K. Mech wygłosił bardzo ciekawy i obszerny referat pod tytułem: „Nowe kierunki w budowie i wyposażeniu technicznym wagonów tramwajowych”, ponieważ jednak referat ten porusza stronę czysto fachową — streszczać go nie będą.

(Dok. nast.)

Józef MUSZYŃSKI

Ławnik Magistra u m. Łodzi
Przewodn. Wydz. gospodarczego.

Nowoczesne systemy piekarń mechanicznych.

Jak wiadomo, ostatnio rząd wystąpił z inicjatywą oraz pomocą finansową w kierunku budowy piekarń mechanicznych dla wypieku chleba. Sprawa ta obchodzi żywo władze samorządowe miejskie, które zainteresowane są oczywiście w dostarczaniu ludności miejskiej taniego i zdrowego pieczywa. Szereg miast w Polsce wybudował, wzgl. zamierza budować piekarnię mechaniczne, ostatnio zaś Ministerstwo Spraw Wewnętrznych zażądało m. in. od Magistratu m. Łodzi wydania opinii w sprawie planu sfinansowania mechanizacji piekarstwa spółdzielczego. Plan taki przedłożył Ministerstwu Związek Spółdzielni Spożywców R. P., przewidując m. in. dla Łodzi kredyt w wysokości 500,000 zł. Doniosła sprawa mechanizacji piekarń zaczyna więc wkraczać na realne tory.

W wyborze systemu piekarń nowoczesnych należy być bardzo przezornym, gdyż firm budujących piekarnie jest wielka ilość i prawie każda z nich posiada odrębną konstrukcję pieców. Zasadniczo istnieją trzy konstrukcje pieców piekarskich: piece z wyciąganymi trzonami, wrzutowe i automatyczne (piece ciągle).

W r. b. odbyła się wystawa pieców nowoczesnych w Essen, zorganizowana przez Niemiecki Związek Mistrzów Piekarskich; reklamowano prawie wyłącznie piece wrzutowe jako praktyczniejsze, piece zaś z trzonami wyciąganymi były bardzo słabo reprezentowane. Piece wrzutowe różnią się tem od pieców zwykłych, że ogień pali się, nie jak przy dotychczasowych starych konstrukcjach, poza obrębem właściwego pieca, lecz palenisko jak i płomienny kanał podciągowy, znajdują się w środku pieca pod trzonem. Piece tej konstrukcji nadają się w małych przedsiębiorstwach piekarskich.

Ostatni wyraz techniki w piekarstwie — to piece - automaty (ciągle), których są dwa typy: t. zw. „rotacyjny” połączonych firm Werner i Pfeleiderer w Niemczech oraz Baker w Londynie i tunelowy firmy Lidon w Paryżu.

Piec typu Werner-Pfeleiderer-Baker, zwany rotacyjnym, jest więcej skomplikowany. Pieczywo składa się na podwieszane płyty, które automatycznie posuwają się górą ku tyłowi pieca, tam opuszczają się i wracają dołem. Piece te więcej nadają się na wypiek chleba pszennego niż żytniego i w naszych stosunkach są mniej odpowiednie.

Piec typu Lidon, zwany tunelowym, jest prostej konstrukcji i przy żytnim wypieku, jako wymagającym wyższej temperatury, niż pszenny, zasługuje na większą uwagę. Piec tego typu przedstawia się jako niski ogrzewany tunel, w którym przesuwa się pomost z płyt szamotowych. Na początku tunelu surowe pieczywo dostaje się na płyty, u wylotu zaś znajdują się tace lub kosze na pieczywo wypieczone. Dla naszego piekarstwa najodpowiedniejsze są piece tunelowe, gdyż, jako mniej wrażliwe

na wysokość temperatury, z równą korzyścią mogą być użyte do wypieku chleba żytniego, jak i pszennego.

Jak wiadomo, chleb ze starych muflowych (polskich) pieców jest okazalszy i smaczniejszy, niż z pieców w wysuwanych trzonami. Tę zaletę pieca muflowego posiada i piec Lidona, nie mając natomiast jego wad. Bułka czy chleb pada na płytę szamotową, gorącą, jak w piecu starym. Natychmiast dostaje się w otoczenie, nasycone parą, co w piecu starym następuje dopiero, gdy ten jest już załadowany pieczywem. Gra ciepła i wilgoci jest więc u Lidona doskonałą; pieczywo rozwija się nie wysychając i wędruje na pomoście ku górze.

Piece Lidona ogrzewane są węglem, koksem lub gazem. Paliwo działa na rurki Perkinsa (co ma miejsce i w zarzuconych obecnie piecach z wysuwanymi trzonami).

Poza różnicą w konstrukcji pieców, inne urządzenia systemów Lidona i Werner-Pfleiderera są do siebie zasadniczo zbliżone. Specjalnym natomiast odróżnieniem systemu Lidona jest kamera t. zw. wypożyczkowa, znajdująca się pomiędzy maszyną do dzielenia ciasta, a maszyną do formowania. Drugą różnicę stanowią kamery fermentacyjne, przez które uformowane ciasto wędruje na podwieszonych deskach. Tam znajduje uregulowaną temperaturę i odpowiednią wilgoć.

Porównanie ilości pracowników w obydwóch systemach wypada na korzyść systemu Lidona: do wypieku 12,000 kg. chleba używa się o jednego piekarza zawodowego mniej, niż u jego konkurentów.

Natomiast bijąca w oczy jest różnica w ilości robotników, używanych w starych piekarniach, a w piekarni systemu Lidona. Według norm naszych, dla piekarni o produkcji 30,000 kg. potrzeba 100 zawodowych piekarzy i 35 osób do pomocy, u Lidona zaś potrzeba 5 zawodowych piekarzy i około 30 osób pomocy.

Z powyższego widzimy jak kolosalna jest oszczędność na robociznie przy wypieku automatycznym. Zaznaczyć należy, że miasto Warszawa w roku bieżącym przystąpiła do budowy piekarni automatycznej tunelowej, systemu Lidona.

Abstrahując od tego, czy piekarnię taką wybuduje Zarząd miasta, czy spółdzielnia, należy jednak podkreślić, że budowa piekarni mechanicznej jest sprawą pierwszorzędnej wagi, zwłaszcza dla tak wielkiego ośrodka ludności, jakim jest Łódź, zamieszkała przeważnie przez ludność robotniczą, dla której chleb stanowi główny środek pożywienia.

RUCH SŁUŻBOWY

pracowników Zarządu m. Łodzi za m. październik 1927 roku.

A. Zaangażowania.

Burzyński Stanisław, z dniem 1 października 1927 r. do Wydziału Zdrowotn. Publ. na stanowisko felczera szpitala św. Józefa na 3-mies. okres pracy próbnej z uposaż. wg. VII st. sl.

Arch. Lisowski Kamil, z dniem 1 października 1927 r. do Wydz. Budown. na stanowisko architekta Oddz. Regulacji Miasta z uposaż.

wg. III st. sl. na 3-mies. okres pracy próbnej.

Rothe Aniela, z dniem 1 września 1927 r. do gimnazjum imienia J. Piłsudskiego na stanowisko nauczycielki.

Książkowska Aurelja, z dniem 1 września 1927 r. do Wydz. Opieki Społ. w charakterze gospodyni IV-go Miejsk. Domu Wych. na okres 3-mies. pracy próbnej z uposaż. wg. VIII st sl.

Cywińska Zofja, z dniem 1 września 1927 r. do Miejskiej Szkoły Pracy na stanowisko katechetki.

Strauch Oskar, z dniem 1 września 1927 r. do Miejskiej Szkoły Pracy na stanowisko nauczyciela języka niemieckiego.

Szaflikówna Helena, z dniem 1 września 1927 r. do Miejskiej Szkoły Pracy na stanowisko nauczycielki.

Moniński Józef, z dniem 15 sierpnia 1927 r. do Biura Wojskowo-Policyjnego w charakterze tymczas. pracownika na okres do 1 stycznia 1928 r.

Machnowska Henryka, z dniem 1 października 1927 r. do Wydziału Opieki Społecznej w charakterze niższej funkcj. na stanowisko pielęgniarki Domu Starców i Kalek na 3-mies. okres pracy próbnej z uposaż. wg. VIII st. st.

Jezierska Marjanna, z dniem 1 października 1927 r. do Wydziału Opieki Społecznej w charakterze niższej funkcj. na stanowisko posługaczki III Miejsk. Domu Wych. na 3-mies. okres pracy próbnej z uposaż. wg. XII st. st.

Każmierska Marjanna, z dniem 1 października 1927 r. do Wydziału Opieki Społecznej w charakterze niższej funkcj. na stanowisko posługaczki III Miejsk. Domu Wychowawczego na 3-mies. okres pracy próbnej z uposaż. wg. XII st. st.

Skąpski Stanisław, z dniem 17 października 1927 r. do Centralnej Ekspedycji w charakterze tymczasowego gońca.

Kilczewski Franciszek, z dniem 26 września 1927 r. do Wydz. Podatkowego w charakterze dietarjusza na okres 3-mies.

Draże Aleksander, z dniem 26 września 1927 r. do Wydz. Podatkowego w charakterze dietarjusza na okres 3-mies.

Obłąk Stanisław, z dniem 3 paź-

dziernika 1927 r. do Wydz. Podatkowego w charakterze dietarjusza na okres 3-mies.

Grzelak Kazimierz, z dniem 24 października 1927 r. do Centralnej Ekspedycji w charakterze tymczasowego gońca.

• Jarosz Jan, z dniem 24 października 1927 r. do Centralnej Ekspedycji w charakterze tymczasowego gońca.

Domański Sylwester, z dniem 17 października 1927 r. do Wydziału Opieki Społecznej w charakterze tymczasowego urzędnika dietarjusza z uposaż. zł. 7.18 dziennie.

Siostra Gadomska Cherubina, z dniem 1 września 1927 r. do Wydz. Zdrowotności Publicznej w charakterze kontraktowej przełożonej szpitala Marji-Magdaleny z uposaż. wg. VI st. st.

Siostra Michalska Helena, z dn. 1 września 1927 r. do Wydz. Zdrowotności Publicznej w charakterze kontraktowej pielęgniarki szpitala Marii Magdaleny z uposaż. wg. VIII st. st.

Siostra Wendlandtówna Ryszarda, z dniem 1 września 1927 r. do Wydz. Zdrowotności Publicznej w charakterze kontraktowej pielęgniarki szpitala Marji-Magdaleny z uposaż. wg. VIII st. st.

Siostra Okroj Bogusława, z dniem 1 września 1927 r. do Wydz. Zdrowotności Publicznej w charakterze kontraktowej pielęgniarki szpitala Marji-Magdaleny z uposaż. wg. VIII st. st.

Dr. Erdman Kazimierz, z dniem 15 października 1927 r. do Wydziału Zdrowotności Publicznej na stanowisko ordynatora Sekcji do Walki z Rakiem.

Pruchnicka Kozalja-Edwarda, z dniem 15 października 1927 r. do Wydziału Zdrowotn. Publicznej w charakterze kucharki sanatorium w Chojnach na okres 3-mies. pracy próbnej z uposaż. wg. X st. st.

Kubicki Jan, z dniem 6 października 1927 r. do Wydziału Podatkowego w charakterze dietarjusza na okres do dn. 1.I. 1928 r.

Ks. Durko Edward, z dniem 1 października 1927 r. do Wydziału Zdrowotności Publicznej na stanowisko kapelana szpitala w Radogoszczu.

B. Zwolnienia:

Stelmaszczyk Wacław, dietarjusz Wydz. Przedsiębiorstw Miejskich, z dn. 1 października 1927 r.

Hajkowski Antoni, dietarjusz Biura Wojskowo-Policyjnego z dn. 1 października 1927 r.

Szamborska Marjanna, etatowa posługaczka III Miejsk. Domu Wychowawcz. Wydz. Opieki Społecznej z dn. 1 październikn 1927 r.

Matlawska Stanisława, etatowa posługaczka III Miejsk. Domu Wychowawcz. Wydz. Opieki Społecznej z dn. 1 października 1927 r.

Bobrowska Antonina, etatowa pielęgniarka Domu Starców i Kalek Wydz. Opieki Społecznej z dniem 1 października 1927 r.

Pruski Władysław, dietarjusz Wydziału Zdrowotności Publicznej z dniem 1 października 1927 r.

Faleczówna Zofja, nauczycielka Szkoły Pracy, z dniem 1 września 1927 r.

Leśniewska Helena, nauczycielka Szkoły Pracy, z dniem 1 września 1927 r.

Piaskowski Roman, poborca targowiskowy Wydz. Przedsiębiorstw Miejskich, z dniem 17 października 1927 r.

Śmiarowska Małgorzata, pielęgniarka sanatorium w Łagiewnikach z dniem 1 października 1927 r.

Otocka Lucyna, pielęgniarka sanatorium w Łagiewnikach, z dniem 1 października 1927 r.

Królewiecka Janina, pielęgniarka

sanatorium w Łagiewnikach, z dn 1 października 1927 r.

Gobelna Anna, pielęgniarka sanatorium w Łagiewnikach, z dniem 1 października 1927 r.

Różycka Eleonora, pielęgniarka sanatorium w Łagiewnikach z dniem 1 października 1927 r.

Szczeblewska Marjanna, etatowa posługaczka III Miejsk. Domu Wychowawcz. Wydz. Opieki Społecznej z dniem 1 października 1927 r.

Wajdner Józef, etatowy goniec Centralnej Ekspedycji, z dniem 17 października 1927 r.

Stawiszyński Jan, etatowy wózny szkoły powszecznej Wydz. Oświaty i Kultury, z dniem 17 października 1927 r.

Nemec Bolesław, akordowy sekwestrator Wydz. Podatkowego z dniem 1 lipca 1927 r.

Dr. Kędziński Wacław, ordynator Sekcji do Walki z Rakiem, z dniem 15 października 1927 r.

Siostra Plebankówna Zofja, etatowa kucharka sanatorium w Chojnach, z dniem 20 września 1927 r.

Grzelak Bolesław, mł. odźwierny Wydz. Gospod. z dniem 17 października 1927 r.

Danychówna Antonina, dozorc. Oddział. Szpitala Marji-Magdaleny z dniem 16 września 1927 r.

C. Mianowania i awanse:

Dylik Zygmunt, odbywający służbę próbną, mianowany od dnia 1 października 1927 r. kontraktowym urzędnikiem Wydz. Oświaty i Kultury na stanowisko manipulanta Miejsk. Biblioteki Publicznej z uposażeniem wg. VII st. sł. szczebla „A”.

Kurowski Wawrzyniec, mianowany od dnia 1 października 1927 r. kontraktowym gońcem Centralnej Ekspedycji z uposażeniem wg. XII st. sł.

Kubiak Jan, etatowy mł. dezyn-

fektor Izby Odkazającej Wydziału Zdrowotności Publicznej, mianowany od dnia 1 października 1927 r. etatowym starszym dezynfektorem tejże Izby z równoczesnym awansem do VII st. sł.

Krysiak Antoni, mianowany od dnia 1 października 1927 r. etatowym niższym funkcjonariuszem Wydziału Zdrowotności Publicznej na stanowisko mł. dezynfektora Izby Odkazającej z uposażeniem wg. IX st. sł.

Sokołowski Jan, referent Oddziału Prasowego ustalony w służbie miejskiej w IV st. sł.

Piotrowski Ludwik, kierownik Oddz. Oświaty i Kultury Pozaszkolnej, awansowany od 1 września 1927 r. z III do II st. sł. „ad personam”.

Grochulski Jan, woźny Wydziału Statystycznego przeniesiony z dniem 17 października 1927 r. do Wydziału Przedsiębiorstw Miejskich na etatowe stanowisko poborcy targowiskowego z równoczesnym awansem do VIII st. sł.

Andzejewski Bronisław, sezonowy robotnik Wydz. Gospod. przeniesiony z dniem 17 października 1927 r. do Wydz. Statystycznego na etatowe stanowisko woźnego XI st. sł.

Kułakowska Anna, mianowana z dniem 1 października 1927 r. etatową niższą funkcjonariuszką Wydz. Opieki Społecznej na stanowisko posługaczki I Miejskiego Domu Wychowawczego z uposaż. wg. XI st. sł.

Thomas Janina, mianowana z dn. 8 września 1927 r. kontraktową kancelistką Biura Wojskowo-Policyjnego z uposaż. ryczałt. w kwocie zł. 198.

Lenard Jan, mianowany z dn. 8 września 1927 r. kontraktowym kancelistą Biura Wojskowo-Policyjnego z uposaż. ryczałt. w kwocie zł. 198.

Karwat Leon, mianowany z dniem 8 września 1927 r. kontraktowym kancelistą Biura Wojskowo-Policyjnego z uposaż. ryczałt. w kwocie

zł. 198.

Górski Marjan, mianowany z dn. 8 września 1927 r. kontraktowym kancelistą, Biura Wojskowo-Policyjnego z uposaż. ryczałt. w kwocie zł. 198.

Olszewski Antoni, mianowany z dniem 8 września 1927 r. kontraktowym kancelistą Biura Wojskowo-Policyjnego z uposaż. ryczałt. w kwocie zł. 193.

Banachowski Antoni, kontraktowy woźny szkoły powszechnej awansowany od dnia 1 października 1927 r. z XII do XI st. sł.

Kurowski Wawrzyniec, tymczasowy goniec Centralnej Ekspedycji, mianowany etatowym niższym funkcjonariuszem Wydziału Prezydjalnego na stanowisko gońca Centralnej Ekspedycji z uposaż. wg. XII st. sł.

Dowbór Stanisław, referent Wydziału Statystycznego ustalony w służbie miejskiej w IV st. sł.

Librach Izaak (Ignacy), kierownik biura Urzędu Stanu Cywilnego ustalony w służbie miejskiej w III st. sł.

Szlichciński Adolf, referent Biura Wojskowo-Policyjnego ustalony w służbie miejskiej w IV st. sł.

Jaroszek Marceł, kierownik składnic Wydz. Gospod. ustalony w służbie miejskiej w IV st. sł.

Leśniczak Zygmunt, kierownik Oddz. Zaopatrywania Wydz. Gosp. ustalony w służbie miejskiej w IV st. sł.

Grzesikowska Jadwiga, kierowniczka Wypożyczalni Książek Wydz. Oświaty i Kultury ustalona w służbie miejskiej w V st. sł.

Graliński Włodzimierz, kierownik Oddz. Opieki Zamkniętej Wydziału Opieki Społecznej ustalony w służbie miejskiej w II st. sł.

Kleck Wacław, kierownik Oddz. Opieki Otwartej i Półotwartej Wydz.

działu Opieki Społecznej ustalony w służbie miejskiej w III st. st.

Muszyński Wiktor, referent Oddziału Komunikacji Wydz. Budown. ustalony w służbie miejskiej w III st. st.

Neumann Jakób, referent Oddz. Prawnego ustalony w służbie miejskiej w III st. st.

Szymański Roman, kierownik Oddz. Personalnego ustalony w służbie miejskiej w II st. st.

Laskowski Stanisław, woźny I Miejskiej Wypożyczalni Książek i Czytelni Pism dla dorosłych, awansowany od dnia 1 października 1927 r. z XII do XI st. st.

Rosiak Ignacy, zastępca służby szpitalnej, mianowany od dnia 1 października 1927 r. etatowym niższym funkcjon. Wydz. Zdrowotności Publicznej na stanowisko starszego dezynfektora szpitala w Radogoszczu z uposażeniem wg. IX st. st.

Honówna Wanda, manipulanka Biura Wojskowo-Policyjnego, mianowana od dnia 1 października 1927 r. korespondentką tegoż Biura z równoczesnym awansem z VI do V st. st.

D: Przeniesienia:

Grajcar Antoni, etatowy dozorca parkowy Wydz. Gospodarczego z dniem 1 października 1927 r. do Wydz. Oświaty i Kultury na etatowe stanowisko woźnego Muzeum Miejskiego.

Modelska Cecylja, etatowa pielęgniarka szpitala Marji-Magdaleny z dniem 1 października 1927 r. do szpitala w Radogoszczu na etatowe stanowisko pielęgniarki z dotychczasowym uposażeniem.

Dobrowolski Franciszek, pozaetatowy kancelista Wydz. Podatkowego z dniem 1 października 1927 r. do Wydziału Prezydjalnego z dotychczasowym uposażeniem

Ułankiewicz Stanisław, pozaetatowy elektromonter Wydziału Budownictwa, od dnia 7 października 1927 r. do Wydziału Gospodarczego na etatowe stanowisko instrukt. mechanika z uposażeniem wg. V st. st. na okres 3-mies. służby przygotowawczej.

Wasiakówna Franciszka, pielęgniarka szpitala św. Aleksandra Wydz. Zdrow. Publ. z dniem 1 października 1927 r. do sanatorium w Łagiewnikach na stanowisko pielęgniarki z dotychczasowym uposażeniem.

Góralczykówna Julja, pielęgniarka szpitala Marji-Magdaleny Wydz. Zdrow. Publ. z dniem 1 października 1927 r. do szpitala św. Aleksandra na stanowisko pielęgniarki z dotychczasowym uposażeniem.

Radkiewiczówna Stanisława, pielęgniarka szpitala św. Józefa Wydz. Zdrow. Publ. z dniem 1 października 1927 r. do sanatorium w Łagiewnikach na stanowisko pielęgniarki z dotychczasowym uposażeniem.

Pawlikiewiczówna Emilja, pielęgniarka szpitala Marji-Magdaleny Wydz. Zdrow. Publ. z dniem 1 października 1927 r. do szpitala św. Józefa na stanowisko pielęgniarki z dotychczasowym uposażeniem.

Łaskiewicz Feliks, kancelista Dozoru Sanitarnego Wydz. Zdrow. Publicznej z dniem 15 października 1927 r. na stanowisko kancelisty szpitala w Radogoszczu z dotychczasowym uposażeniem.

Sulię Władysław, kancelista szpitala w Radogoszczu Wydz. Zdrowotności Publicznej z dniem 15 października 1927 r. na stanowisko kancelisty Dozoru Sanitarnego z dotychczasowym uposażeniem.

Sprostowanie: W Nr. 39 „Dz. Z. m. Ł.” w dziale „Ruch służbowy” (str. 9) winno być: „Arch. Górliński Stanisław” (zamiast „Henryk”).

BIULETYN STATYSTYCZNY.

Opracowano w Wydziale Statystycznym Magistratu miasta Łodzi,
Eksport towarów włókienniczych zagranicę*)

MIESIAC	W A G A			W A R T O Ś C			Zwrot cła Za barwniki		
	w t e m			w t e m					
	Ogółem	towary bawełniane białe kolorowe	towary wełniane kolorowe	towary bawełniane białe kolorowe	towary wełniane kolorowe	Przędzy wełniane			
	k i l o g r a m ó w			t y s i e c y z ł o t y c h					
Listopad 1926	300 008	12 932 263 520	10 909 12 647	—	3 024 128	2 474 142	280	—	68
Grudzień "	350 928	17 571 302 530	18 225 12 602	—	3 429 177	2 765 202	285	—	80
Styczeń 1927	436 994	25 622 387 621	4 346 19 405	—	4 106 207	3 356 74	469	—	103
Luty "	439 970	22 124 389 226	10 005 18 615	—	4 399 243	3 558 147	450	—	106
Marzec "	412 762	23 834 341 911	9 850 21 788	15 379	4 099 274	3 031 120	308	357	102
Kwiecień "	885 104	20 992 789 469	11 630 33 828	29 185	8 498 263	6 902 110	579	704	221
Maj "	434 409	29 283 317 323	3 497 60 076	24 320	4 695 327	3 049 31	707	581	110
Czerwiec "	457 887	26 087 295 833	19 907 57 580	38 480	5 182 305	2 761 218	828	1 070	121
Lipiec "	734 189	25 222 606 973	11 802 49 346	40 846	7 165 256	5 038 128	648	1 095	181
Sierpień "	825 969	37 115 685 650	19 878 49 851	33 475	8 720 404	6 221 290	868	937	209
Wrzesień "	776 865	40 903 595 699	35 012 37 743	67 508	8 847 570	5 407 441	591	1 838	189
Październik "	566 346	21 316 424 761	34 742 47 055	38 472	6 371 334	4 125 319	639	954	152
<i>Łódź</i>	<i>392 537</i>	<i>3 506 254 361</i>	<i>12 788 48 558</i>	<i>73 404 5 338</i>	<i>40</i>	<i>3 571 170</i>	<i>666</i>	<i>2 205</i>	<i>77</i>

*) Dane Związku Eksportowego Polskiego Przemysłu Włókienniczego, obejmującego okręg przemysłowy łódzki i białostocki.

Sprawozdanie

Urzędu Weterynaryjnego za październik 1927 r.

I. Choroby zaraźliwe zwierzęce:

Wścieklizna psów: Kwarantanna w mieście.

II. Rakarnia.

Dostarczono i zniszczono trupów: koni 8, świń 2, ptactwa 6, psów 2 żywych psów 4, prócz tego zniszczono złowionych psów wałęsających się 103*

III. Dozór weterynaryjny nad zwierzętami handlowymi i surowcami zwierzęcymi.

Na targowisku zbadano 788 koni.

Na stacjach kolejowych zbadano: koni 5, bydła rog 2.226 szt., cieląt 326, owiec 170, trzody chlewnej 3.639, drobiu 35.000 szt., mięsa 668 kg., kiszek, pęcherzy i żołądków 2.200 kg., skór 150 sztuk; innych produktów 34.100 kg.

IV. Dozór weterynaryjno-sanitarny.

Dokonano oględzin: miejsc sprzedaży mięsa i ryb 385, mleczarni 35, stajen 48, obór 180, rzeźni dla ptactwa 6, razem 652 oględzin, podczas których sporządzono 10 protokołów policyjnych; ponadto lekarze weter. przyjmowali udział w 7 komisjach.

V. Rzeźnie.

Miejska: Poddano rzezi: bydła rog. 1.799 szt., cieląt 1.682, owiec i kóz 891, koni 55, trzody chlewnej 8.361 sztuk.

Wśród zwierząt tych stwierdzono, po uboju, następujące choroby, gruźlicę u 174 szt. bydła rog. i 61 świń, włośnicę u 10 i wagrzycę u 35 szt. trzody chlewnej, inne choroby u 478 zwierząt.

Bałucka: Zabito: bydła rog. 2.194 szt. cieląt 2.045, owiec i kóz 1.525: koni 67, trzody chlewnej 2.960 sztuk.

Po uboju u zwierząt tych stwierdzono: gruźlicę u 231 szt. bydła rog., 4 owiec i 23 świń, włośnicę u 3 i wagrzycę u 5 szt. trzody chlewnej, inne choroby u 485 zwierząt.

KRONIKA MIEJSKA

— **W sprawie dodatku wielkomiejskiego dla pracowników komunalnych.** Jak donosiliśmy swego czasu, Magistrat m. Łodzi wystosował w dniu 30 września do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych memoriał w sprawie przyznania pracownikom Zarządu m. Łodzi 20-procentowego dodatku wielkomiejskiego*).

W odpowiedzi na memoriał Ministerstwo Spraw Wewnętrznych za pośrednictwem Urzędu Wojewódzkiego zawiadomiło Magistrat, iż nie może uwzględnić prośby Magistratu, albowiem przepisy, normujące

*) Por. „Dz. Z. m. Ł.” Nr. 42, 27 r.

pobory funkcjonariuszy państwowych i komunalnych, przewidują przyznawanie dodatku specjalnego tylko dla funkcjonariuszy, pełniących służbę w stolicy lub na kresach, wobec czego niema podstaw prawnych do przyznania tego dodatku funkcjonariuszom państwowym, a zatem i komunalnym, pełniącym służbę w Łodzi.

— **Z Rady Szkolnej m. Łodzi.** Dnia 21 b. m. pod przewodnictwem dr. St. Skalskiego odbyło się posiedzenie Rady Szkolnej m. Łodzi.

Po odczytaniu i zatwierdzeniu

protokołu poprzedniego posiedzenia przyjęto do wiadomości szereg okólników władz szkolnych, między innymi, okólnik Ministerstwa Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, dotyczący prywatnej nauki religji dla dzieci żydowskich.

Na mocy tego okólnika, Rada Szkolna upoważniona jest do wydawania zezwoleń na prowadzenie kursów religijnych dla młodzieży żydowskiej. Kursy te będą obejmowały wyłącznie naukę przedmiotów religijnych. Uczniowie publicznych szkół powszechnych, uczęszczający na prywatne kursy religji, nie mogą być zwalniani z nauki religji w szkole właściwej.

Następnie przystąpiono do zatwierdzenia wyborów Opiek Szkolnych. Po rozpatrzeniu posiadanego materiału zamianowano 60 nowych opiekunów głównych na następny okres trzechletni.

¶Pozatem Rada Szkolna postanowiła na wniosek p. Macińskiej zwrócić się do Kuratorjum Szkolnego w sprawie dopuszczenia absolwentów seminarjów nauczycielskich do bezpłatnej praktyki w szkołach powszechnych.

Również postanowiono zwrócić się do Magistratu m. Łodzi w sprawie rozszerzenia półkolonij letnich.

Wreszcie wydano p. Klarze Wolfsonowej, właścicielce gimnazjum, koncesję na prowadzenie szkoły prywatnej.

— **Piekarnia mechaniczna w Łodzi.** Związek Spółdzielni Spożywców Rzeczypospolitej Polskiej przedłożył Ministerstwu Spraw Wewnętrznych ogólny plan sfinansowania mechanizacji piekarstwa spółdzielczego z prośbą o wyjednanie kredytu w Bnku Gospodarstwa Krajowego dla szeregu spółdzielni.

W planie tym przewidziany jest kredyt na budowę nowych piekarni mechanicznych dla powszechnej Spółdzielni Spożywców w Łodzi w wysokości 500,000 zł. oraz dla Spółdzielni „Spójnia“ w Piotrkowie w wysokości 80,000 zł.

W związku z powyższem Mini-

sterstwo Spraw Wewnętrznych zwróciło się za pośrednictwem Urzędu Wojewódzkiego o zasiągnięcie w tej sprawie opinii Magistratów m. Łodzi i m. Piotrkowa.

Magistrat m. Łodzi w najbliższych dniach skonkretyzuje swą opinię, która wraz z uwagami Urzędu Wojewódzkiego, przesłana zostanie Ministerstwu Spraw Wewnętrznych.

— **Spis zwierząt gospodarskich w Łodzi.** W czasie od 1 do 10 grudnia r. b. przeprowadzony zostanie na terenie miasta Łodzi spis zwierząt gospodarskich (konie, bydło rogatego, trzody chlewnej i owiec).

Nad sprawami, związanymi z akcją spisową, obradowała w piątek, dnia 18 listopada r. b. powołana do życia przez Prezydenta miasta Komisja Spisowa. Obecni byli: wiceprezes W. Wojewódzki, dr. S. Skalski, M. Hertz, inż. E. Berliner, dr. J. Zachert, nac. E. Rosset, S. Kazimierzczak, K. Łukasiewicz, S. Dowber, oraz przedstawiciel Komisarjatu Rządu na m. Łódź, p. Chrempiński.

Ustalono, że zostanie przeprowadzony przy współudziale władz policyjnych wykaz posesyj, na których znajdują się zwierzęta gospodarskie, następnie zaś wyzyskane zostaną dane Urzędowi Weterynaryjnego, Wydziału Przedsiębiorstw Miejskich, oraz Biura Wojskowo-Policyjnego i w ten sposób przygotowany zostanie materiał do dochodzeń spisowych.

Komisja postanowiła także zwrócić się do Kuratorjum Okręgu Szkolnego Łódzkiego z prośbą o polecenie szkołom, aby poinformowały działwę szkolną o charakterze i zadaniach spisu.

Spis służy celom wyłącznie statystycznym i nie będzie wyzyskany dla żadnych innych celów

Drogą informowania działwy szkolnej przeniknie do starszego społeczeństwa przekonanie o użyteczności spisu.

Pracami, związanymi z przeprowadzeniem spisu, kieruje Wydział Statystyczny.

Z ŻYCIA MIAST POLSKICH.

Wybory w Białymstoku.

Wybory do Rady Miejskiej w Białymstoku odbędą się dnia 11-go grudnia b. r.

Uprawnionych do głosowania jest 44,600 osób. Radnych będzie wybranych 41.

Przewodniczącym Głównego Komitetu Wyborczego jest vice-prezes sądu okręgowego p. Bacciarelli.

Nowy Zarząd m. Równego.

W dniu 3 b. m. odbyły się — na zarządzenie p. wojewody Mecha — ponowne wybory magistratu m. Równego. Prezydentem wybrany został p. Arcimowicz, wizytator kuratorjum okr. szkoln. wołyńsk., wiceprezydentem p. S. Taraszczański.

Nowe władze miejskie w Częstochowie.

Na inauguracyjnym posiedzeniu Rady Miejskiej w Częstochowie prezesem Rady wybrany został p. Bugajski (PPS), wiceprezesem p. Wosiński (Kom. Katol.), sekretarzami pp. Federman (Bund) i Chrzęstek (PPS). Na prezydenta miasta wybrany został sen. Romuald Jarmułowicz (PPS). Wybory pozostałych członków Magistratu odłożono do najbliższego posiedzenia.

Nowy burmistrz miasta Słupcy.

Rada Miejska miasta Słupcy na posiedzeniu swem w dniu 5 listopada r. b. w drodze konkursu powierzyła mandat burmistrza p. Janowi Alfonsowi Czajewiczowi.

Miejski Kinematograf Oświatowy

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

Od Wtorku, 22 do poniedziałku 28 listopada 1927 r. włącznie

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

- „DAGFIN” -

(GROBOWIEC MIŁOŚCI)

Według powieści WERNERA SGHEFFA

W roli głównych: **Paweł Richter i Paweł Wegener.**

Nad program: Fragmenty z obrazu p.t.: „Z żaru piekiel na śnieżny szczyt”

Nastęny program: „**KRÓLOWA NIEWOLNIKÓW**“ (Wznowienie).

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

Wesoły dramat
w 10 aktach

KARJERA CHAPLINA

Nad program ???

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

Redaktor: **Marjan Tarłowski.**

Wydawnictwo Zarządu m. Łodzi.