

# DZIENNIK

ZARZĄDU

M. ŁODZI

Redakcja i Administracja  
Pl. Wolności 14, I piętro, tel. 218-03  
Administ. czynna od g. 9—12 w p.  
Redakcja od godz. 2—3 po poł.



Ceny ogłoszeń: Zwyczajne: 1 kolumna — zł. 100.—; 1/2 kolumny — zł. 50.—; 1/4 kol. — zł. 25; 1/8 kol. — zł. 15. Drobne po 10 gr. za 1 wyraz najmniejsze ogłoszenie zł. 1.—

Prenumerata: Miesięcznie zł. 1.—

Gena egzemplarza zł. 0.30

Nr. 42 (678)

Łódź, dnia 18 października 1932 r.

Rok XIV

**Treść numeru:** Samochód a kolej i tramwaj w planowaniu kraju i miast (art. inż. W. Leyberga). — Ruch służbowy za miesiąc sierpień r. b. — Kronika miejska. — Z życia miast polskich. — Ogłoszenia.

Inż. WACŁAW LEYBERG

Architekt Oddziału Regulacji Miasta Wydziału Budownictwa Magistratu m. Łodzi.

## Samochód a kolej i tramwaj w planowaniu kraju i miast.

(Referat wygłoszony w Towarzystwie Urbanistów Polskich w Warszawie dnia 7. X. 1932 r.)

### I. CHARAKTERYSTYKA ŚRODKÓW KOMUNIKACJI MECHANICZNEJ.

#### 1. System gospodarczy a komunikacja.

Środki komunikacji mechanicznej są niezbędną potrzebą systemu wytwórczości przemysłowej, opierającego się na masowej produkcji, nieograniczonej terytorjalnie wymianie dóbr, olbrzymiej akumulacji środków wytwarzania i sił roboczych. Wprowadzenie napędu mechanicznego do produkcji spowodowało konieczność zastosowania go i w komunikacji. Nasz system gospodarczy nie mógłby egzystować bez środków lokomocji, umożliwiających szybki a tani masowy przewóz wytwarzanych przedmiotów na wielkie odległości, ułatwiających wymianę półfabrykatów między poszczególnymi działami produkcji, zezwalających wreszcie na skupianie i odżywianie wielkich mas ludności w ośrodkach przemysłu.

Do istniejących środków komunikacji mechanicznej przybył w ostatnich dziesiątkach lat nowy — samochód. Rozpowszechniał się on w niezwykle szybkim tempie. W Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, w których pierwsze samochody pojawiły się ok. roku 1900, przypadał w r. 1910 jeden samochód na 265 osób, w r. 1919 na 16 osób, w r. 1931 na 4,6 osób. Kraje europejskie pozostały mniej lub

więcej w tyle, ale właśnie dlatego problem komunikacji samochodowej jest dla nich aktualny. W Europie najbardziej rozpowszechniony jest samochód we Francji, gdzie jeden wóz przypada na 27 osób, Anglii (31 os.), Danji (32 os.), Belgji (51 os.), Szwajcarii (59 os.), Holandji (70 os.), Niemczech (97 osób, dane za rok 1931). W Polsce komunikacja automobilowa jest dopiero w zaczątkach, na 1 wóz przypadało 1 stycznia 1931 r. około 800 osób.

Samochód stwarza nowe możliwości komunikacyjne, posiada w wielu dziedzinach transportu niewątpliwą wyższość nad pozostałymi środkami lokomocji, ale też w innych ustępuje im zdecydowanie. Dlatego należy dokładnie zbadać jego właściwości, poznać zalety i wady, aby na tej podstawie ustalić właściwy zakres jego zastosowania oraz zdać sobie sprawę z wpływu, jaki ten nowy środek lokomocji może wywrzeć na rozbudowę kraju i miast.

## 2. Właściwości środków komunikacji funkcją ich zdolności przewozowej.

Zakres zastosowania poszczególnych środków komunikacji zależy przede wszystkim od ich wydajności. Najważniejsze z punktu widzenia urbanistyki właściwości środków komunikacji są funkcją ich zdolności przewozowej.

Jak w produkcji, tak i w transporcie, masowość pociąga za sobą ekonomję. Ruch masowy zezwala na urządzenia komunikacyjne, obniżające koszty eksploatacji, lecz wymagające inwestycji, których amortyzacja obciążałaby nadmiernie koszty przewozu, gdyby ruch był niedostateczny. Przy dużem natężeniu ruchu możliwa jest budowa ekonomicznej drogi, np. żelaznej lub wodnej. Przy zastosowaniu tej samej siły można przewieźć na szynach ciężar 10-krotnie, na spokojnej wodzie 50-krotnie większy, niż na szosie; jest to wynikiem zmniejszonego tarcia, które trzeba przy przewozie pokonać. Pozatem środki lokomocji masowej mogą wykorzystywać najtańszy napęd (np. parowy), który niezawsze daje się zastosować w komunikacji drobnej. Z tych względów koszty eksploatacji będą mniejsze na drogach wodnych i żelaznych, niż na lądowych.

Środki komunikacji masowej cechuje nie tylko ekonomja kosztów transportu, ale i oszczędność zajmowanej drogi, ekonomja przestrzeni. Skupiając na niewielkiej przestrzeni znaczne masy przewozu, zajmują one mniejszą powierzchnię drogi, z której korzystają, niż środki komunikacji o niewielkiej wydajności. Tak więc w miarę wzrostu zdolności przewozowej zwiększa się ekonomja transportu. Jeżeli zestawimy środki komunikacji mechanicznej według ich zdolności przewozowej, uszeregujemy je temsamem podług wysokości kosztów ich eksploatacji.

Jednakże z istoty komunikacji masowej wynika jej zasadnicza wada: może ona uwzględniać indywidualne potrzeby poszczególnych przedmiotów przewozu tylko o tyle, o ile nie kolidują one z wymogami całego transportu. W miarę wzrostu zdolności przewozowej zwiększa się ekonomja eksploatacji, natomiast maleje elastyczność środka lokomocji.

Możemy teraz ustalić wytyczne, jakimi powinniśmy kierować się, chcąc zastosować środek komunikacji, najbardziej odpowiadający potrzebom ruchu. Powinniśmy więc, — z uwagi na koszty eksploatacji, — starać się zastosować środek o zdolności przewozowej możliwie dużej, jednakże nie tak wielkiej, by nie mogła ona być wykorzystana; przy niedostatecznym ruchu środek lokomocji o dużej wydajności traci rację bytu. Ponadto powinniśmy zbadać, czy zastosowanie środka komunikacji o mniejszej wydajności nie będzie wskazane ze względu na korzyści, płynące z jego większej elastyczności.

Do tych dwóch cech zasadniczych, t. j. mniejszej lub większej ekonomii, dadzą się sprowadzić najważniejsze z punktu widzenia urbanistyki, właściwości poszczególnych środków komunikacji. Środki przewozu posiadają ponadto pewne cechy indywidualne, wynikające z ich konstrukcji, jednakże cechy te mają znaczenie podrzędne i z reguły tylko nieznacznie zmieniają zakres zastosowania środka lokomocji, będący funkcją jego pojemności.

## II. SAMOCHÓD A KOLEJ I TRAMWAJ.

Postarajmy się teraz zanalizować właściwości komunikacji automobilowej i zestawić w myśl powyższych rozważań samochód z koleją i tramwajem.

### 1. Samochód a kolej.

a) RUCH TOWAROWY. Pojemność samochodu ciężarowego jest niezmiernie mała w porównaniu z pojemnością kolei. Normalne auto przewozi ok. 3 ton, ciężkie z dwiema przyczepkami ok. 15 ton, wóz towarowy kolei przeciętnie 20 ton, pociąg — do 1500 ton, a więc tyle, ile sto dużych samochodów z przyczepkami. Zdolność przewozowa linii samochodowej, wyrażająca się ilością ton, którą można przewieźć w przeciągu godziny, jest kilkakrotnie mniejsza, niż kolei.

Koszty eksploatacji są znacznie większe w komunikacji samochodowej, niż kolejowej. Według danych francuskich kolei pracuje pięć do dziesięciu razy taniej. W Niemczech przewóz samochodem ciężarowym kalkuluje się mniej więcej w cenie 15—20 fen./tklm., podczas gdy koszty własne kolei Rzeszy wynoszą około 4 fen./tklm. W Ameryce, — dzięki taniości benzyny i dobroci dróg, — koszty eksploatacji samochodu są stosunkowo niskie, jednakże przewyższają one koszty kolei.

Tak więc komunikacja kolejowa jest dzięki większej zdolności przewozowej ekonomiczniejsza od samochodowej. Jednakże może ona znaleźć zastosowanie tylko tam, gdzie ruch jest dostatecznie intensywny. Pozatem ustępuje kolej częstokroć samochodowi wskutek swej sztywności.

Wyższość samochodu, wynikająca z łatwości dostosowywania się do indywidualnych potrzeb przedmiotów przewozu, przejawia się przede wszystkim w jego elastyczności przestrzennej, z której wynika między innymi, możliwość dostarczania towaru bez-

pośrednio od nadawcy do odbiorcy bez konieczności przeladowania na inny środek lokomocji. Ma to tem większe znaczenie, im krótsza jest trasa, ponieważ w miarę zmniejszania się długości transportu, wzrasta rola przeladunku oraz dostawy do dworca i z dworca w kalkulacji przewozu kolejaj.

Z tego względu na niewielkich odległościach samochód może się okazać tańszym od kolei. Przyczynia się to do rozwoju komunikacji samochodowej w tych krajach, w których z różnych względów przeważają przewozy na małych odległościach tak np. w niewielkiej Szwajcarii lub w Anglii, w której ośrodki gospodarcze leżą dzięki strukturze geograficznej kraju w pobliżu portów. W Ameryce, gdzie przeciętna długość przewozu jest znacznie większa, samochód ma dogodne warunki rozwoju dzięki temu, że sieć kolejowa jest bardzo rzadka.

Dzięki łatwości dostosowania się samochodu do potrzeb przewożonego przedmiotu, transport automobilem będzie niekiedy szybszy niż kolejaj. Niewielka pojemność samochodu zezwala na natychmiastowaj przesyłkę nawet i drobnych ładunków wprost do miejsca przeznaczenia, podczas gdy przewóz kolejaj zależny jest od istniejącego rozkładu jazdy i wymaga częstokroć kilkakrotnego przeladunku na stacjach węzłowych. Dzięki tej zalecie, — elastyczności w czasie, — samochód góruje często nad kolejaj tam, gdzie chodzi o natychmiastowy transport, np. przedmiotów, ulegających zepsuciu. Tak np. przewóz kolejaj świeżych ryb z portu Vigo w Hiszpanji do Madrytu trwał 32 godziny, po zastosowaniu samochodów ciężarowych zaledwie 12 godzin, przyczem zmniejszyło się także i zużycie lodu.

Indywidualne traktowanie przesyłki przez samochód może być z różnych względów bardzo cenione. Tak więc możność osobistego dozorowania transportu może odgrywać poważną rolę, zwłaszcza przy przesyłkach wartościowych; podobnie może być samochód faworyzowany przy przewozie przedmiotów wrażliwych na wyciewy otoczenia, jak np. wyroby tytoniowe, lub na wstrząsy przy przeladunku (czekolada, szkło). Niekiedy samochód, chociaż mniej ekonomiczny, znajdzie zastosowanie dzięki łatwości wyzyskania go dla celów reklamowych. Również dzięki indywidualnemu traktowaniu przesyłki zezwala samochód na zmniejszenie kosztów opakowania.

Wreszcie samochód, lekki i zwrotny, pokonywujajcy z łatwością znacznie większe wzniesienia i krzywizny, niż kolejaj, będzie mógł w trudnym terenie skracać sobie drogę, a temsamem czas i koszt przewozu.

b) RUCH OSOBOWY. Podobnie przedstawia się rzecz w ruchu osobowym. Koszty własne komunikacji samochodowej są z reguły wyższe, niż kolejowe. Tak np. w Niemczech koszty eksploatacji autobusów pocztowych wynosiły w 1928 roku 11 fen./oskln. przy taryfie 7,5 fen./oskln.; natomiast kolejaj pracowała przeszło dwukrotnie taniej, wydatki jej wynosiły około 4,5 fen./oskln. Dzięki swej taniości kolejaj ma niezaprzeczalną wyższość nad samochodem wszędzie, gdzie potrzeby komunikacji są dostatecznie duże, by mogła ona znaleźć zastosowanie.

Samochód okaże się ekonomiczniejszy dopiero wtedy, kiedy ruch będzie tak niewielki, że linja kolejowa, obliczona na przewóz mas, nie byłaby należycie wykorzystana.

Przy niewielkich potrzebach komunikacji środek lokomocji o dużej zdolności przewozowej traci rację bytu. W takich warunkach wprowadzenie komunikacji samochodowej daje korzyści gospodarce i może być wykorzystane nawet i przez kolej. Tak np. w Ameryce towarzystwa prywatne, eksploatujące linje kolejowe, wprowadzają ostatnio na odcinkach najmniej rentownych komunikację autobusową, unikając dzięki temu ewentualnego deficytu. Na pewnych liniach pociągi kursują tylko podczas sezonu, lub jedynie w godzinach największego natężenia ruchu, podczas gdy w czasie słabego ruchu komunikację przejmują autobusy.

Również na niewielkich odcinkach środki o mniejszej zdolności przewozowej (tramwaj, samochód) będą owocnie konkurowały z koleją, ponieważ dzięki swobodniejszemu trasowaniu i większej ilości przystanków mogą one dogodniej doprowadzać pasażerów do miejsca zamieszkania lub pracy. Jest to zaleta samochodu analogiczna do możliwości przewozu przedmiotów bezpośrednio od nadawcy do odbiorcy w ruchu towarowym. Ponadto zastosowanie jednostek lokomocji o małej pojemności zezwala na ich uruchomienie w mniejszych odstępach czasu, co jest niekiedy dużym udogodnieniem.

Podobnie jak w ruchu towarowym, w górzystym terenie samochód będzie miał wyższość nad koleją z uwagi na trudności jej trasowania. Tak np. odcinek linji kolejowej Drezno - Possendorf ma 19 km. długości, przejazd trwa 55 minuty, podczas gdy droga autobusem wynosi zaledwie 10 km., komunikacja trwa 25 min., pośpieszna tylko 18 min.

Wreszcie nie należy pominąć psychologicznej przyczyny rozpowszechnienia samochodu osobowego. Jako środek komunikacji indywidualnej, dostosowujący się z łatwością do życzeń pasażera, jest on wygodniejszy i przyjemniejszy od innych środków lokomocji. W Ameryce, gdzie wobec wyższych zarobków samochód jest dostępniejszy niż u nas, ponadto zaś dzięki taniej benzynie i dobrym szosom koszty jego eksploatacji są niskie, różnica kosztów komunikacji automobilowej i kolejowej nie jest tak wielka i samochód osobowy znajduje szerokie zastosowanie. To też jest on tam znacznie poważniejszym konkurentem kolei, niż autobus, który częstokroć przyczynia się nawet do zwiększenia jej dochodów, rozszerzając zasięg jej wpływów.

## 2. Samochód a tramwaj.

Tramwaj posiada mniejszą zdolność przewozową, niż kolej, natomiast większą, niż samochód, dlatego też zajmuje on pod wieloma względami stanowisko pośrednie między temi dwoma środkami komunikacji.

### A. AUTOBUS.

Jako współzawodnik tramwaju występuje przede wszystkim samochód o względnie największej pojemności, t. j. autobus.

Wyda jno ść środka komunikacji wyraża się ilością pasażerów, którą może on przewieźć w przeciągu godziny na jednej linii, a więc innymi słowy iloczynem ilości przewiezionych wozów względnie pociągów i liczby pasażerów, którą poszczególne wóz, czy pociąg może pomieścić. Maksymalna ilość przejeżdżających wozów zależy od najmniejszych odstępów czasu między nimi, te zaś, uwarunkowane przede wszystkim długością postoju na przystanku, są w komunikacji autobusowej i tramwajowej mniej więcej równe. Tak więc, ponieważ ilość autobusów i tramwajów, które mogą przejechać podczas godziny, jest w przybliżeniu ta sama, natomiast pojemność autobusu jest znacznie mniejsza, niż tramwaju, zwłaszcza z jedną lub dwiema przyczepkami, — zdolność przewozowa linii tramwajowej jest mniej więcej dwukrotnie większa, niż linii autobusowej. Tak np. według inż. Lenartowicza tramwaj z 1 przyczepką w Warszawie może przewieźć 12.000 osób, z dwiema — 15.000 osób, autobus 7.200 osób na godzinę.

Powyższe obliczenie obala wypowiedziany częstokroć pogląd, jakoby autobus dzięki większej szybkości wyrównywał obniżenie zdolności przewozowej, wynikające z niewielkiej pojemności. W rzeczywistości wzrost szybkości zwiększa wydajność tylko tych środków komunikacji, których bieg nie jest przerywany na przystankach; odstępy między wozami są wtedy podyktowane jedynie względami bezpieczeństwa publicznego, nie zaś, jak to ma miejsce przy autobusach i tramwajach, długością postoju na przystanku. W publicznej komunikacji autobusowej, czy tramwajowej, zwiększenie szybkości jest wprawdzie pożądane ze względu na wygodę pasażera, jednakże niemal zupełnie nie wpływa na wydajność środka komunikacji. W miarę przyspieszania ruchu odległość między wozami wzrasta, a ilość przewożonych w jednostce czasu wozów pozostaje bez zmiany. Zdolności przewozowej nie można więc podnieść przez zwiększenie szybkości, lecz raczej przez skrócenie postojów na przystankach (np. przez ułatwienie wsiadania i wysiadania), lub przez jednoczesne zatrzymywanie większej ilości wozów na przystanku, co zezwala na zmniejszenie odstępu między nimi.

Dzięki większej pojemności tramwaj zajmuje mniejszą powierzchnię jezdni, niż samochód. Na jednego pasażera samochodu przypada wg. obliczeń Giesego w warunkach berlińskich blisko 10 m<sup>2</sup>, na pasażera autobusu 0,81 m<sup>2</sup>, tramwaju z przyczepką 0,5 m<sup>2</sup>. Pasażer w samochodzie zajmuje więc blisko 20-krotnie, w autobusie przeszło półtorakrotnie więcej miejsca, niż w tramwaju. To obliczenie zgadza się z doświadczeniami Warszawy, gdzie wg. relacji inż. Lenartowicza dwa wozy tramwajowe mogą przewieźć tylu pasażerów, co trzy autobusy. Według obliczeń kanadyjskiego Towarzystwa Tramwajów Elektrycznych, odnoszących się do miasta typowego, tramwaj przewozi 78% pasażerów, zajmując 24% powierzchni ulicy, podczas gdy autobus, obsługujący tylko 1,5% pasażerów, zajmuje 1,4% powierzchni, a więc stosunkowo przeszło 3 razy więcej. Zastąpienie komunikacji tramwajowej autobusową pociągnęłoby za sobą konieczność nadawania ulicom znacznie większej szerokości. Przy ulicach istniejących zastąpienie tramwaju autobusem spowodowałoby znaczne zgęszczenie ruchu kołowego i częstokroć

poważne trudności komunikacyjne. Ulica, odpowiadająca całkowicie wymogom występującego ruchu przy zastosowaniu tramwajów, może się okazać niezdolną do przepuszczenia tych samych mas ludności po wprowadzeniu autobusów. Ekonomia miejsca, będąca skutkiem zastosowania komunikacji o większej wydajności, jest specjalnie cenna w mieście, gdzie powierzchnia dróg jest ograniczona.

Tramwaj nie tylko posiada większą pojemność, ale też i łatwiej dostosowuje się do wahań natężenia ruchu, a to przede wszystkim dzięki możliwości dołączania wozów przyczepnych. Powierzchnia jezdni, przypadająca na pasażera tramwaju bez przyczepki, jest większa, niż po dodaniu jednego lub dwóch wozów; wynosi ona wg. Giesego 0,64 względnie 0,5 i 0,45 m<sup>2</sup>. Dwa lub trzy bezpośrednio połączone wozy zajmują mniejszą powierzchnię, niż jadące oddzielnie. Tak więc obserwujemy tu oryginalne zjawisko: w miarę wzrostu ruchu tramwaj, dzięki dołączeniu wozów przyczepnych, zajmuje stosunkowo mniejszą powierzchnię, niż przy ruchu normalnym, niejako kurczy się. Ponadto pojemność wozu tramwajowego wzrasta znacznie podczas wielkiego natężenia ruchu dzięki dużej ilości miejsc stojących, które wskutek większych wstrząsów odgrywają w autobusie tylko podrzędną rolę, lub też wogóle nie istnieją. Wreszcie dodawanie wozów przyczepnych powoduje mniejszy wzrost kosztów eksploatacji, niż wprowadzanie całych jednostek lokomocji, jak to ma miejsce w komunikacji autobusowej i nie pociąga za sobą zmiany rozkładu jazdy. Środek komunikacji masowej łatwiej dostosowuje się do potrzeb wzmożonego ruchu, niż środek lokomocji o niewielkiej pojemności. Istotnie wydajność linii tramwajowych, obserwowana podczas największego natężenia ruchu, przekracza znacznie normalną. Tak np. w Wiedniu w roku 1929 w dniu Wszystkich Świętych, przewoziły tramwaje, prowadzące do cmentarza centralnego, 28 tysięcy osób na godzinę. W S. Francisko naliczono w tramwajach 26 tysięcy osób w ciągu godziny. Natomiast maksymalna wydajność autobusów, obserwowana w Londynie, wynosiła tylko 12.000 osób na godzinę.

Jednakże najpoważniejszym czynnikiem, ograniczającym zakres stosowania autobusów, jest ich niższość gospodarcza. Według inż. Lenartowicza koszt przejazdu autobusem jest mniej więcej dwukrotnie wyższy od przejazdu tramwajem. Podobnie i w Krakowie, gdzie sieć tramwajów jest stosunkowo szczupła, autobusy przyniosły deficyt a ponadto nie spełniły one pokładanych w nich nadziei, nie mogły bowiem podoląć potrzebom ruchu masowego. Według obliczeń angielskich zastąpienie tramwaju przez autobusy w Liverpoolu spowodowałoby podniesienie taryfy o 57%. W miastach, w których autobusy i inne środki lokomocji znajdują się w jednym ręku, częstokroć te ostatnie pokrywają deficyt komunikacji autobusowej.

Również i względy bezpieczeństwa publicznego przemawiają przeciw samochodowi. Świadczą o tym wymownie statystyki wypadków, spowodowanych ruchem wielkomięjskim. Tak np. w Berlinie w roku 1928 na milion przebytych przez poszczególne środki lokomocji wozokilometrów najwięcej osób ranily motocykle (20,0), następnie autobusy (14,6), dalej taksówki (10,2), auta

ciężarowe (9,8), a najmniej tramwaje (9,2) i auta prywatne (5,1). Ogółem samochody i motocykle spowodowały 80,4% wypadków, natomiast tramwaje 5,2%, a autobusy 4,2%. Należy jednak zaznaczyć, że komunikacja autobusowa odgrywa w Berlinie podrzędną rolę wobec tramwajowej.

Podobnie i wymogi higieny przemawiają za tramwajem, niezanieczyszczającym powietrza w przeciwieństwie do autobusu. Wyziewy samochodów są plagą wielkiego miasta. Charakterystyczne pod tym względem są głosy prasy włoskiej w związku z zastąpieniem komunikacji tramwajowej w śródmieściu Rzymu przez autobusową w styczniu 1930 roku. Pisma te uskarżają się na to, że przeprowadzona reforma uczyniła z Rzymu najhałaśliwszą stolicę na świecie i stworzyła zamiast obiecywanej „strefy ciszy” w zabytkowej części miasta „strefę wyziewów benzynowych”. Ponadto samochód powoduje, zwłaszcza przy złym stanie bruków, powstawanie tumanów kurzu, czego nie czyni zupełnie tramwaj. Zepsucie powietrza wyziewami aut w Chicago jest tak znaczne, że komisarz zdrowia tego miasta jedyny ratunek widział w... budowie domów bez okien, sztucznie oświetlonych i zaopatrzonych w oczyszczone powietrze. W myśl tego projektu dojazd do domów odbywałby się w szczelnie zamkniętych samochodach. Rzecz jasna, że ta propozycja jest niepoważna. Nie należy zwalczać skutków zła, lecz usunąć przyczynę.

Tak więc tramwaj pod wieloma względami góruje nad autobusem, przede wszystkim dzięki większej zdolności przewozowej, a tem samem i większej ekonomji zajmowanej powierzchni jezdni oraz kosztów eksploatacji. Powinien on z reguły znaleźć zastosowanie tam, gdzie ruch jest dostatecznie intensywny, by się jego eksploatacja opłacała, jednakże zbyt słaby, by środek komunikacji o większej jeszcze wydajności (np. kolej podziemna lub nadziemna) wchodził w rachubę. Istotnie jest on nadal najważniejszym środkiem publicznej komunikacji wielkomiejskiej i w miastach Ameryki Północnej, kraju największego rozwoju automobilizmu, obsługiwał on w roku 1931 65% ruchu, podczas gdy kolejki pod- i nadziemne przejęły 18%, a autobusy tylko 12%. W Paryżu, gdzie usunięto tramwaj ze śródmieścia, przypadają na jeden autobus przeszło dwa wozy tramwajowe.

Natomiast przy niewielkiem natężeniu ruchu autobus, nie wymagający znacznych inwestycji, może się okazać korzystniejszym. Tak więc znajdzie on zastosowanie w średnich miastach o nieznacznym ruchu; w wielkiem mieście będzie obsługiwał luźno zabudowane lub rozbudowujące się dopiero przedmieścia, doprowadzając ruch do tramwaju i innych środków komunikacji; tytułem próby będzie uruchomiany na linjach, których rentowność jest niepewna; niekiedy będzie tylko poprzednikiem tramwaju i ustąpi po dostatecznym wzroście ruchu; odegra wreszcie poważną rolę w komunikacji podmiejskiej. Klasycznym przykładem tego rodzaju przeznaczenia autobusów jest Boston, gdzie z końcowych stacyj kolei podziemnej i tramwajów rozchodzą się promieniście linje autobusowe, obsługujące dalsze przedmieścia.

Poza tem autobus znajdzie zastosowanie tam, gdzie z pewnych względów ma wyższość nad tramwajem. Tak np. na wąskich



i krętych ulicach starych miast, gdzie tramwaj powoduje zwykle trudności komunikacyjne, zmniejsza wydajność innych środków lokomocji, a w wypadku zatarasowania toru może zakorkować ruch na znacznej przestrzeni — może się okazać słusznym usunięcie tramwaju i wprowadzenie niezwiązanego z szynami i bardziej zwrotnego autobusu. Pewna wyższość autobusu leży również w możliwości zatrzymywania się na przystankach tuż przy chodniku, co zwiększa bezpieczeństwo wsiadających oraz nie hamuje ruchu na jezdni.

Jednakże byłoby błędem wyciąganie wniosku, że tramwaj w śródmieściu jest przeżytkiem i w miarę wzrostu ruchu powinien być wypierany przez autobus, jak to rzekomo miało mieć miejsce w wielkich miastach zagranicą. Zastąpienie tramwaju przez autobus mogłoby doprowadzić, jak o tem była mowa wyżej, do jeszcze większego zapelnienia ulicy i pogorszenia warunków komunikacji. Posiadając mniejszą wydajność, autobus mógłby okazać się wogóle niezdolnym do przejęcia całego ruchu, zaspakajanego uprzednio przez tramwaj. To też w miastach, w których ten ostatni został ze śródmieścia usunięty, nie zastępował go zwykle autobus, lecz środek komunikacji o jeszcze większej wydajności, niż tramwaj, a mianowicie kolejka podziemna i nadziemna (Londyn, Paryż, Berlin). Tylko środek lokomocji masowej mógł przejąć intensywny ruch między City a miejscem zamieszkania, podczas gdy na autobus przechodził przeważnie tylko lokalny ruch wahałowy i doprowadzający. Wypieranie tramwaju przez autobus było więc w tych wypadkach pozorne; faktycznie zastępował go nie autobus, lecz środek masowej lokomocji szynowej. Niekiedy ruchliwe arterje śródmieścia dlatego tylko mogły obejść się bez tramwajów, że te ostatnie poprowadzone zostały pobliskimi ulicami równoległymi (np. w Berlinie ulica Unter den Linden odciążona została przez Leipzigerstrasse). Nie należy zapominać, że częstokroć usuwanie tramwaju z jądra wielkich miast zagranicy podyktowane było nietyle potrzebami komunikacji, ile względem na zabytkowy charakter dzielnicy.

Dalszą zaletą autobusu jest łatwość przerzucania go z jednej linii na drugą. Ma to specjalne znaczenie dla ruchu świątecznego i wycieczkowego, dla którego mogą być uruchomione specjalne linje, nieczynne podczas całego tygodnia, a obsługiwane przez tabor tych tras, na których ruch w święta maleje.

## B. SAMOCHÓD OSOBOWY.

Różnice między komunikacją tramwajową a automobilową są jeszcze jaskrawsze, jeżeli przeciwstawimy tramwajowi samochód osobowy. Pojemność jego jest jeszcze mniejsza; koszty eksploatacji wielkie, zajmowana powierzchnia jezdni bardzo duża. Zaletą auta osobowego jest łatwość dostosowywania się do indywidualnych potrzeb pasażerów, wynikająca z jego małej pojemności, ze swobody poruszania się, nieskrępowanej jakimikolwiek wyznaczonymi trasami. Zaspakaja on najsprawniej potrzeby ruchu szybkiego a rozproszonego, nie skupiającego się na stałych trasach. Jest on typowym środkiem komunikacji indywidualnej, nato-

miast nie odpowiada zupełnie potrzebom ruchu masowego. Z temi zastrzeżeniami odnosi się do samochodu osobowego to, co było powiedziane wyżej o autobusie.

Tak więc w związku z różnicą zdolności przewozowej samochodów, kolej i tramwaj mają swe zalety i wady. W ostatnich latach wszystkie trzy środki komunikacji starały się różnicę tę zniwelować, ażeby dzięki temu rozszerzyć swój zakres zastosowania. I tak powstaje na odcinkach o znacznej częstokroć długości (np. między N. Yorkiem i Chicago, na odległości 1.200 km) regularna ciężarowa komunikacja autobusowa, obsługiwana przez pociągi, składające się z dwóch lub trzech samochodów o wielkiej pojemności, poruszane ekonomicznym silnikiem ropnym. Jednakże obniżenie kosztów eksploatacji okupuje się wtedy zmniejszeniem elastyczności. Przesyłki nie mogą być odstawiane bezpośrednio od dostawcy do odbiorcy, na stacjach końcowych dostawę transportu uskutecznia się przy pomocy lekkich samochodów. Z drugiej strony kolej wprowadza pociągi osobowe i towarowe o zmniejszonej pojemności, o napędzie elektrycznym, benzynowym lub ropnym. Na pewnych odcinkach kolei włoskich zastosowano nawet dla takich pociągów przystanki „na żądanie”, aby zwiększyć jeszcze elastyczność lokomocji. Tramwaje opuszczają szyny, rezygnują z przyczepki i, jako t. zw. trolleybusy, różnią się od autobusów tylko rodzajem trakcji. Powstają twory pośrednie, zależnie od swej pojemności zbliżone bardziej do samochodu, tramwaju lub kolei. Jednakże zawsze zwiększenie ekonomji pociąga za sobą — i pociągać musi — zmniejszenie elastyczności i odwrotnie. Jest to, jak widzieliśmy, zasadnicze prawo, któremu podlegają wszystkie środki lokomocji mechanicznej.

Znając zdolność przewozową poszczególnych środków komunikacji możemy teraz ustalić, jaki jest najwłaściwszy pod względem gospodarczym zakres ich zastosowania, aby następnie porównać je ze sobą z punktu widzenia ekonomji ich eksploatacji i ich elastyczności. W komunikacji osobowej przy minimalnym ruchu znajdzie zastosowanie samochód, posiadający najmniejszą pojemność, najmniej ekonomiczny, lecz najbardziej elastyczny. Następne miejsce zajmie autobus, dalej środki komunikacji szynowej, operujące niewielkimi jednostkami ruchu i korzystające przeważnie z trakcji elektrycznej, np. tramwaje. Są one ekonomiczniejsze od aut i autobusów, lecz jako związane z szynami, mniej elastyczne. Zestawienie to zamykają koleje, wykazujące największą wydajność, najmniej kosztowne eksploatacji, lecz poruszające się na sztywnej i kosztownej sieci w najmniejszym stopniu zdolne są do dostosowywania się do indywidualnych potrzeb przewozu. Ruch towarowy przedstawia obraz podobny. Szereg środków komunikacji możnaby jeszcze uzupełnić statkami, które posiadają olbrzymią pojemność, są tanie w eksploatacji, ale wymagają znacznych inwestycji przy budowie swych szlaków oraz wskutek sztywności dróg wodnych i niewielkiej szybkości transportu — są najbardziej ograniczone w swych możliwościach komunikacyjnych.

Nowe środki komunikacji, które przyniesie rozwój techniki, zajmą miejsce pośrednie, zależnie od ich zdolności przewozowej.

(Dokończenie nastąpi).

## Ruch służbowy za miesiąc sierpień 1932 r

### A. ZAANGAŻOWANIA:

na stanowiska pozaetatowe:

urzędnicy:

1. *Gersztynowicz Rachela*

z dn. 1. VIII. 32 do Wydziału Zdrowotności Publicznej w charakterze urzędniczki tymczasowej na stanowisko pomocnika prowizora Miejskiej Apteki Szpitalnej z uposażeniem zł. 150.— miesięcznie na czas do dnia 31 sierpnia 1932 roku.

2. *Galewska Paulina*

z dn. 1. VIII. 32 do Wydziału Zdrowotności Publicznej w charakterze urzędniczki tymczasowej na stanowisko pomocnika prowizora Miejskiej Apteki Szpitalnej z uposażeniem zł. 150.— miesięcznie na czas do dnia 31 sierpnia 1932 roku.

3. *Arkinowa Emilja*

z dn. 1. VIII. 32 do Wydziału Zdrowotności Publicznej w charakterze tymczasowej urzędniczki na stanowisko zastępczyni urlopowanego aptekarza szpitala w Radogoszczu z uposażeniem zł. 350.— miesięcznie na czas do dnia 5 września 1932 roku.

4. *Matula Władysław*

z dn. 1. VII. 32 do Wydziału Opieki Społecznej w charakterze tymczasowego pracownika na stanowisko kierownika na półkolonjach letnich z uposażeniem ryczałtowym zł. 252.— miesięcznie na czas do dnia 31 lipca 1932 r.

5. *Gralak Józef*, 6. *Grundman Sruł*, 7. *Grodzicki Jerzy*, 8. *Kubiak Tadeusz*, 9. *Plóciennik Władysław*, 10. *Robaczyński Roman*, 11. *Sarnecki Tadeusz*, 12. *Strzelczykowski Piotr*, 13. *Szalek Jan*, 14. *Goldman Benon*, 15. *Wekslerówna Róża*, 16. *Domańska Izabela*, 17. *Kaganówna Leonja*, 18. *Kowalska Wanda*, 19. *Pigielowa Aniela*, 20. *Pośpieszyńska Alina*, 21. *Oleszczukówna Zofja*, 22. *Skrzypecka Kazimiera*, 23. *Wyraǳkiwicz Elżbieta*, 24. *Woźniakówna Felicja*, 25. *Honigsberg Dina*, 26. *Woźnicka Helena*, 27. *Urbaniakówna Irena*, 28. *Klepacka Jadwiga*, 29. *Felisiak Anna*

z dn. 1. VII. 32 do Wydziału Opieki Społecznej w charakterze tymczasowych pracowników na stanowiskach wychowawczych na półkolonjach letnich z uposażeniem według XI st. sł. na czas do dnia 31 lipca 1932 roku

30. *Gorzycka Aniela*

z dn. 4. VII. 32 do Wydziału Opieki Społecznej w charakterze tymczasowej pracownicy na stanowisko wychowawczyni na półkolonjach letnich z uposażeniem według XI st. sł. na czas do dnia 31 lipca 1932 roku.

31. *Karasińska Zofja*, 32. *Sztandarówna Walerja*, 33. *Alfabetówna Marja*, 34. *Kaczor Leon*, 35. *Pietrzak Mieczysław*, 36. *Kowalczyk Zenon*, 37. *Balcerzak Teodor*

z dn. 4. VII. 32 do Wydziału Opieki Społecznej w charakterze tymczasowych pracowników na stanowiska wychowawców na półkolonjach letnich z uposażeniem według XI st. sł.

38. *Malecka Zofja*  
z dn. 7. VII. 32 do Wydziału Opieki Społecznej w charakterze tymczasowej pracownicy na stanowisko wychowawczyni na półkolonjach letnich z uposażeniem według XI st. sł.
39. *Kowalewski Edward*  
z dn. 7. VII. 32 do Wydziału Opieki Społecznej w charakterze tymczasowego pracownika na stanowisko wychowawcy na półkolonjach letnich z uposażeniem według XI st. sł.
40. *Wojdel Władysław*  
z dn. 1. VIII. 32 do Wydziału Opieki Społecznej w charakterze tymczasowego pracownika na stanowisko kierownika półkolonij letnich z uposażeniem zł. 252.— na czas do dnia 31. VIII. 1932 r.
41. *Banasiakówna Helena*, 42. *Brauerówna Chana Dwojra*, 43. *Hammernikówna Eugenja*, 44. *Kaganówna Edwarda*, 45. *Kowalska Jadwiga*, 46. *Jasińska Marja*, 47. *Pieszczynska Eugenja*, 48. *Przybylakówna Irena*, 49. *Ibkowska Stanisława*, 50. *Franckowski Jan*, 51. *Grzesiak Stanisław*, 52. *Kocek Artur*, 53. *Meisner Adolf*, 54. *Mila Józef*, 55. *Pawlik Waclaw*, 56. *Pieczynska Leokadja*, 57. *Papuziński Przemysław*, 58) *Wajnsztok Halina*, 59. *Raczyńska Jadwiga*, 60. *Janaszczykówna Helena*, 61. *Felisiak Anna*, 62. *Kik Władysław*, 63. *Nowakówna Apolonja*, 64. *Galasówna Helena*  
z dn. 1. VIII. 32 do Wydziału Opieki Społecznej w charakterze wychowawców na półkolonjach letnich z uposażeniem według XI st. sł. na czas do dnia 31. VIII. 32.
65. *Kępiński Stanisław*  
z dn. 11. VIII. 32 do Wydziału Budownictwa w charakterze tymczasowego pracownika na stanowisko praktykanta Oddziału Architektonicznego z uposażeniem zł. 6.75 dziennie na czas do dnia 30. IX. 1932.
66. *Wagrowski Mirosław*  
z dn. 13. VIII. 32 do Wydziału Budownictwa w charakterze tymczasowego pracownika na stanowisko praktykanta Oddziału Drogowego z uposażeniem zł. 6.75 dziennie na czas do dnia 30 września 1932 roku.
67. *Drecki Zbigniew*  
z dn. 16. VIII. 32 do Wydziału Budownictwa w charakterze tymczasowego pracownika na stanowisko praktykanta Oddziału Drogowego z uposażeniem zł. 6.75 dziennie na czas do dnia 30. IX. 1932 r.
68. *Budkiewicz Witold*  
z dn. 16. VIII. 32 do Wydziału Budownictwa w charakterze tymczasowego pracownika na stanowisko praktykanta Oddziału Drogowego z uposażeniem zł. 6.75 dziennie na czas do dnia 30. IX. 1932 r.
69. *Gwiazda Tadeusz*  
z dn. 16. VIII. 32 do Wydziału Budownictwa w charakterze tymczasowego pracownika na stanowisko praktykanta Oddziału Drogowego z uposażeniem zł. 6.75 dziennie na czas do dnia 30 września 1932 roku.

## niżsi funkcjonariusze:

70. *Pyć Antoni*

z dn. 6. VIII. 32 do Wydziału Gospodarczego w charakterze niższego funkcjonariusza kontraktowego na stanowisko robotnika z uposażeniem według XI st. sł.

71. *Kulesza Antoni*

z dn. 6. VIII. 32 do Wydziału Gospodarczego w charakterze niższego funkcjonariusza kontraktowego na stanowisko robotnika z uposażeniem według XI st. sł.

## B. ZWOLNIENIA:

ze stanowisk etatowych:

## niżsi funkcjonariusze:

1. *Banert Stanisław*

woźny szkoły powszechnej Wydziału Oświaty i Kultury z dniem 1. VIII. 1932 r.

2. *Kulakowska Anna*

posługaczka I Miejskiego Domu Wychowawczego Wydziału Opieki Społecznej z dn. 1. VIII. 1932 r.

## C. MIANOWANIA i AWANSE:

na stanowiskach etatowych:

## urzędnicy:

1. *Zuc Edward*

kontraktowy urzędnik Biura Wojskowego mianowany z dn. 1. VIII. 32 etatowym urzędnikiem miejskim IV st. sł. z równoczesnym powierzeniem obowiązków referenta.

2. *Szewczyk Artur*

kontraktowy księgowy Oddziału Rachuby Wydziału Finansowego mianowany z dniem 1. VII. 32 etatowym urzędnikiem tegoż Wydziału na stanowisko księgowego Oddziału Rachuby z uposażeniem według V st. sł.

## niżsi funkcjonariusze:

3. *Kurkowska Helena*, 4. *Guziakowa Władysława*, 5. *Gawora Walenty*, 6. *Gawłowski Józef*, 7. *Gambrychowa Józefa*, 8. *Gajak Bolesław*, 9. *Fryś Sylwester*, 10. *Formiziel Jan*, 11. *Czapska Franciszka*, 12. *Brela Jakub*, 13. *Bielecka Marjanna*, 14. *Bartczakowa Józefa*, 15. *Dominiak Antoni*

woźni szkoły powszechnej Wydziału Oświaty i Kultury awansowani z dniem 1. VIII. 32 z XI do X st. sł.

16. *Boczkowska Elżbieta*, 17. *Dziuba Franciszek*, 18. *Erlich Chuna*, 19. *Dominiak Antonina*, 20. *Domański Wawrzyniec*, 21. *Jędrzejczakowa Marjanna*, 22. *Kończykowa Katarzyna*, 23. *Stachowski Jan*, 24. *Rode Berta*, 25. *Parłicka Stanisława*, 26. *Pankoner Anna*, 27. *Nawrot Paulina*, 28. *Nalborska Józefa*, 29. *Makowska Małgorzata*, 30. *Lenczerska Paulina*, 31. *Kudanowski Kazimierz*, 32. *Koziorowska Marjanna*, 33. *Kellerowa Wiktorja*

kontraktowi woźni szkoły powszechnej Wydziału Oświaty i Kultury awansowani z dn. 1. VIII. 32 z XI do X st. sł.

54. *Kuk Adolf*

woźny Oddziału Szpitalnictwa Wydziału Zdrowotności Publicznej awansowany z dniem 1. VIII. 32 z X do IX st. sł.

55. *Wójcikowa Marjanna*, 56. *Bania Józef*, 57. *Wojciechowska Józefa*, 58. *Wójcik Marjanna*, 59. *Włodarczykowa Stanisława*, 40. *Włodarczykowa Konstancja*, 41. *Wolniakowa Anna*, 42. *Winter Chaim Izrael*, 43. *Wolf Wilczyńska Marjanna*, 44. *Wiaderska Zofja*, 45. *Usaczowa Anna*, 46. *Sztyblowa Józefa*, 47. *Sztrykiertowa Wilhermina*, 48. *Świtalska Anna*, 49. *Stopczyńska Antonina*, 50. *Stodulka Wincenty*, 51. *Stańczak Władysław*, 52. *Staj Teofil*, 53. *Simon Emma Otylja*, 54. *Politówna Teofila*, 55. *Polit Władysław*, 56. *Pogonowicz Jan*, 57. *Plóciennikowa Tekla*, 58. *Pawlicka Józefa*, 59. *Jugo Stanisław*, 60. *Kowalska Zofja*, 61. *Kozłowski Franciszek*, 62. *Karborwiak Stanisław*, 63. *Pansewicz Adolf*, 64. *Noińska Aleksandra*, 65. *Nejman Marjanna*, 66. *Miszczakowa Antonina*, 67. *Marciniakowa Franciszka*, 68. *Majeroski Leonard*, 69. *Maciejewska Franciszka*, 70. *Kuźminowa Olga Berta*, 71. *Kociębowa Józefa*, 72. *Karborwiak Józef*, 73. *Kaźmierczak Stanisław*, 74. *Kaluźna Helena*, 75. *Kmieciak Jan*, 76. *Kłosiński Jan*, 77. *Kraszewski Józef*  
woźni szkoły powszechnej Wydziału Oświaty i Kultury awansowani z dniem 1. VIII. 32 z XI do X st. sł.

na stanowiskach pozaetatowych:

niżsi funkcjonariusze:

78. *Popławski Władysław*, 79. *Olejniczak Hieronim*, 80. *Barański Cezary*, 81. *Skąpski Stanisław*

tyczasowi gońce Centralnej Ekspedycji Wydziału Prezydjalnego mianowani z dn. 1. VIII. 32 kontraktowymi niższymi funkcjonariuszami Centralnej Ekspedycji na stanowiska gońców z uposażeniem według XI st. sł.

82. *Bińkowski Stanisław*, 83. *Grzelak Mieczysław*, 84. *Szoppe Marjan*, 85. *Zissmilich Bronisław*, 86. *Królikowski Stefan*, 87. *Kaźmierczak Stefan*, 88. *Nowicki Aleksy*, 89. *Workowski Władysław*

tyczasowi gońce Centralnej Ekspedycji Wydziału Prezydjalnego mianowani z dn. 1. VIII. 32 kontraktowymi niższymi funkcjonariuszami Centralnej Ekspedycji na stanowiska gońców z uposażeniem według XII st. sł.

90. *Zejden Jan*

goniec Centralnej Ekspedycji Wydziału Prezydjalnego awansowany z dn. 1. IV. 1932 r. z XII do XI st. sł.

## D. PRZENIESIENIA:

na stanowiskach etatowych:

urzędnicy:

1. *Gastmanowa Janina*

nauczycielka Miejskiej Szkoły Handlowej Wydziału Oświaty i Kultury przeniesiona z dniem 1. IX. 1932 r. na stanowisko nauczycielki języka polskiego do Miejskiego Seminarjum Nauczycielskiego im. A. Szycówny z dotychczasowym uposażeniem.

## niżsi funkcjonariusze:

2. *Bednarz Walenty*  
dozorca schroniska dla wyekskmitowanych rodzin Wydziału Opieki Społecznej przeniesiony z dniem 1. VIII. 1932 r. na równorzędne stanowisko do Wydziału Gospodarczego z dotychczasowym uposażeniem.
5. *Józwiak Feliks*  
dozorca schroniska dla wyekskmitowanych rodzin Wydziału Opieki Społecznej przeniesiony z dniem 1. VIII. 1932 r. na równorzędne stanowisko do Wydziału Gospodarczego z dotychczasowym uposażeniem.
4. *Kokot Franciszek*  
dozorca schroniska dla wyekskmitowanych rodzin Wydziału Opieki Społecznej przeniesiony z dniem 1. VIII. 1932 r. na równorzędne stanowisko do Wydziału Gospodarczego z dotychczasowym uposażeniem.

## E. PRZENIESIENIA W STAN SPOCZYNKU:

1. *Dudziński Jan*  
kontroler Urzędu Zasilkowego dla Bezrobotnych z dn. 1. VIII. 1932 r.
2. *Muszyński Franciszek*  
pracownik Wydziału Gospodarczego z dn. 1. VIII. 1932 r.
3. *Jeziński Stanisław*  
pracownik Wydziału Plantacyj Miejskich z dn. 1. VIII. 1932 r.

## F. SKREŚLENIA Z POWODU ŚMIERCI:

1. *dr. Sterling Seweryn*  
kierownik Sekcji do Walki z Gruźlicą Wydziału Zdrowotności Publicznej z dniem 6. VIII. 1932 r.
2. *dr. Jasiński Ewaryst*  
ordynator II Miejskiego Ambulatorjum Wydziału Zdrowotności Publicznej z dniem 17. VII. 1932 r.
3. *Jędrasiak Wiktor*  
zamiatacz Wydziału Gospodarczego z dniem 29. VII. 1932 r.

## KRONIKA MIEJSKA.

**Z Delegacji Wydziału Zdrowotności Publicznej.** W dniu 27 września r. b. odbyło się pod przewodnictwem p. ławnika dr. Al. Margolisa posiedzenie Delegacji Wydziału Zdrowotności Publicznej.

Przed obradami uczczono przez powstanie pamięć zmarłego dr. Seweryna Sterlinga, twórcę i organi-

zatora Miejskich Poradni Przeciwgruźliczych, i zmarłych od czasu ostatniego posiedzenia Delegacji dr. dr. Jasińskiego i Lewitana.

W uznanie zasług dr. S. Sterlinga postanowiono wystąpić z wnioskiem do Magistratu o pozwolenie zawieszenia jego portretu w sali posiedzeń Delegacji.

Następnie wysłuchano sprawozdania dr. Misjona, kierownika Oddziału Sanitarnego, o stanie sanitarnym miasta. Ze sprawozdania wynika, że dzięki zarządzeniom sanitarnym liczba chorych na tyfus brzuszny wydatnie się zmniejszyła i w szpitalach przebywa obecnie 170 chorych.

Zaznaczyć należy, że nietylko Łódź, lecz i Warszawę nawiedziła klęska chorób zakaźnych i w szpitalach warszawskich przebywa obecnie 600 chorych.

Po przyjęciu do wiadomości sprawozdania dr. Misjona przystąpiono do obrad nad preliminarzem budżetowym na rok 1933/34. Sprawę referował p. naczelnik St. Kempner. Po dyskusji postanowiono przyjąć zamierzenia budżetowe Wydziału Zdrowotności Publicznej, zamykające się sumą zł. 4.145.839.

Na administrację ogólną preliminowano zł. 106.608.—, na higienę publiczną i sprawy sanitarne zł. 658.138.—, na szpitalnictwo zł. 3.190.322 i na weterynarię zł. 190.771.—.

Następnie przyjęto do wiadomości sprawozdanie Referatu Wychowania Fizycznego, z którego wynika, że w czwartym roku istnienia miejskich placów gier i zabaw było 35 placów, w roku zaś ubiegłym 27 placów.

W tegorocznym sezonie, który trwał 81 dni, korzystało z placów 298.455 chłopców i 287.793 dziewcząt. Przeciętna frekwencja dzienna wynosiła 7237 dzieci. W roku ubiegłym liczba dzieci, korzystają-

cych z placów, wynosiła 430.980. przeciętna dzienna 5670 dzieci.

Największą frekwencję wykazywały place zabaw przy ul. Łagiewnickiej Nr. 32, w parku kolejowym, przy ul. Zakątnej 29 i w parku Źródlika, tak, że zachodzi potrzeba rozszerzenia tych placów.

**Inauguracja „Kursów samorządowych przy Magistracie m. Łodzi”.** W dniu 7 października r. b. odbyło się w sali obrad Rady Miejskiej m. Łodzi uroczyste otwarcie „Kursów samorządowych przy Magistracie m. Łodzi”. Doksztalcanie urzędników samorządowych w Magistracie ma już swoją tradycję; od roku szkolnego 1928/29 bez przerwy istniał Instytut Prawa Administracyjnego, w którym urzędnicy Zarządu m. Łodzi oraz okolicznych samorządów uzupełniali swą wiedzę fachową pod kierunkiem profesora d-ra Tadeusza Hilarowicza — organizatora i pierwszego dyrektora studjum administracji komunalnej w Warszawie. Magistrat m. Łodzi w zrozumieniu korzyści, jakie osiąga instytucja publiczna przez kształcenie urzędników postanowił rozszerzyć doksztalcanie urzędników i przekształcić prowadzony przez Magistrat w ciągu 4-ech lat Instytut Prawa Administracyjnego na „Kursy dla pracowników samorządowych przy Magistracie m. Łodzi”.

Program kursów obejmuje: 1) Ustrój władz państwowych i prawo administracyjne — wykladać będzie prof. dr. T. Hilarowicz — kierownik kursów; 2) Teorię i praktykę samorządu — wicedyrekt-



Dnia 8 października 1932 roku zmarł

ś. † p.

## WINCENTY MACIŃSKI

emeryt miejski

przeżywszy lat 80.

Cześć Jego pamięci!

MAGISTRAT m. ŁODZI.

tor Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie — J. Strzelecki; 3) Skarbowość komunalną — prof. dr. A. Pragier; 4) Przedsiębiorstwa komunalne — prof. dr. L. Wł. Biegeleisen. Sekretarzem kursów został mianowany przez Magistrat Wacław Busiakiewicz — referent Wydziału Prezydjalnego.

W przepelnionej sali obrad Rady Miejskiej zebrali się słuchacze kursów w liczbie około 200 osób, do których przemówił prezydent miasta Br. Ziemięcki, wskazując na wielkie znaczenie dokształcania pracowników instytucyj publicznych, a w szczególności samorządu. Wielkie państwa Zachodu kroczą po drodze tej już od szeregu lat, przyczem na Międzynarodowym Kongresie Miast w Londynie w b. r. podkreślano konieczność stałego uzupełniania wiedzy przez pracowników samorządowych. Wezwaniem do zebranych, by podjęli poważnie pracę dokształcania się zakończył Prezydent swe przemówienie.

Z kolei przemówił prof. dr. T. Hilarowicz, jako kierownik kur-

sów, wypuklając korzyści, jakie wynikają dla samorządu z uzupełniania wiedzy zawodowej urzędników. Następnie wygłosili inauguracyjne wykłady: prof. dr. L. Wł. Biegeleisen na temat: „Gospodarcze podstawy rozwoju przedsiębiorstw komunalnych” i prof. dr. T. Hilarowicz na temat: „Samorząd a prawo administracyjne”.

Na otwarciu kursów byli obecni członkowie Magistratu: wiceprezydent St. Rapalski, ławnik L. Kuk, ławnik A. Purlal, dyrektor Zarządu m. Łodzi M. Kalinowski oraz wyżsi urzędnicy Zarządu m. Łodzi.

W ten sposób pożyteczna instytucja samorządowa rozpoczęła swą działalność.

**Frekwencja w Miejskim Kinematografie Oświatowym w miesiącu sierpniu r. b.** Według sprawozdania Miejskiego Kinematografu Oświatowego (Wodny Rynek), podległego Wydziałowi Oświaty i Kultury — frekwencja osób w miesiącu sierpniu r. b. wynosiła: 16.878 osób, w tem 9.501 osób dorosłych i 7.577 młodzieży.

We wspomnianym czasokresie Miejski Kinematograf Oświatowy wyświetlił 12 obrazów (104 seansów), z których kilka bezpłatnych wyświetlono dla osób dorosłych i młodzieży.

**W sprawie kart jazdy dla posiadaczy wozów.** Urząd Przemysłowy I Instancji przy Magistracie m. Łodzi przypomina, iż wszyscy bez wyjątku woźnicy, powożący pojazdami konnymi, winni — w myśl § 33 rozporządzenia Wojewody Łódzkiego z dnia 19 stycznia 1931 roku o ochronie dróg publicznych oraz bezpieczeństwie i porządku ruchu publicznego na obszarze Województwa Łódzkiego — posiadać kartę furmańską (kartę jazdy).

Kartę tę należy przy przewożeniu mieć przy sobie i okazywać na każde żądanie organów Policji Państwowej i specjalnych kontrolerów ruchu drogowego.

Winni przekroczenia przepisów niniejszego rozporządzenia ulegną w drodze administracyjnej — na zasadzie postanowień rozdziału IV Ustawy z dnia 7 października 1921 roku (Dz. U. Nr. 89, poz. 656) o przepisach porządkowych na drogach publicznych w brzmieniu, ustalonym rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 lutego 1928 roku (Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 151) — karze grzywny do wysokości 1.000 złotych lub aresztu do 6 tygodni, albo obu tym karom łącznie, o ile dane przekroczenie nie podlega surowszemu przepisowi karnemu.

Karty furmańskie (karty jazdy) wydawane są w dalszym ciągu

przez wyżej podany Urząd, Plac Wolności 14, pokój 29 — II piętro.

**Kara za nieprzestrzeganie statutu o podatku miejskim od publicznych zabaw, rozrywek i widowisk.** Magistrat na posiedzeniu swem — na wniosek Wydziału Podatkowego — postanowił ukarać grzywną złotych 200.— p. Kazimierza Millera — właściciela kina-teatrów: „Tęcza“ i „Mimoza“ za sprzedaż nieostemplowanych biletów.

**Kary za anty-sanitarny stan posesyj.** Łódzkie Starostwo Grodzkie — na wniosek Wydziału Zdrowotności Publicznej ukarało w drodze administracyjnej za anty-sanitarny stan posesyj grzywnami od 10 do 50 złotych następujących właścicieli nieruchomości:

Menachema Grossmana (ul. Wolborska Nr. 3), Zylbera Berka i Grossmana Benjamina (ul. Wolborska Nr. 3), Borensztajna Mendla (ul. Nowomiejska Nr. 3), Seweryniaka Józefa, Gładysza Walentego i Tokarczyk Apolonję (ul. Lubelska Nr. 6), Fischera Dawida (ul. Napiórkowskiego Nr. 47/49), Wajnberga Hersza (ul. Rokicińska Nr. 47), Jarkiewicza Franciszka (ul. Przędzalniana Nr. 37), Hajmana Jonasza i Goncwajga Zelig (ul. Sienkiewicza Nr. 18), Buszkat Almę (ul. Orla Nr. 3), Pinczewskiego Rubina (ul. Kaliska Nr. 6), Kozakiewicza Jana (ul. Śląska Nr. 21), Sobczyńskiego Wojciecha (ul. Pabjanicka Nr. 27), Torończyka Moszka i Margolina Borucha (ul. Piłsudskiego Nr. 6).

**Zachorowania na choroby zakaźne.** W ciągu tygodnia od 2-go do 8-go października r. b. włącznie zgłoszono do Wydziału Zdrowotności Publicznej Magistratu następujące przypadki zachorowań na choroby zakaźne:

Dur brzuszny 85 przypadków zachorowań, płonica 112 przypadków, błonica 87 przypadków, odra

8 przypadków, róża 2 przypadki, krztusiec 3 przypadki, gorączka połogowa 2 przypadki, Heine Medina 1 przypadek.

Ogółem zanotowano w tygodniu sprawozdawczym 300 przypadków zachorowań na choroby zakaźne, w tygodniu poprzednim 298 przypadków.

## Z ŻYCIA MIAST POLSKICH

Z posiedzenia Zarządu Związku Miast Polskich w Warszawie. W dniu 11 października r. b. odbyło się w Warszawie plenarne posiedzenie Zarządu Związku Miast Polskich, w którym — z ramienia samorządu łódzkiego — wzięli udział pp.: prezydent Br. Ziemięcki, wiceprezydent St. Rapalski i ławnik A. Joel.

Po zatwierdzeniu sprawozdania z działalności i bilansu Związku Miast Polskich za rok ubiegły oraz budżetu na rok przyszły, dokonane zostały uzupełniające wybory do Prezydium, w skład którego weszli jako wiceprezesa pp.: prezydent m. Łodzi — Br. Ziemięcki i prezydent m. Lwowa — Drojanowski, poczem wybrano delegatów do Państwowej Rady Samorządowej, w której Łódź reprezentować będzie p. prezydent Br. Ziemięcki. W dalszym ciągu obrad postanowiono proponowanego w miesiącu styczniu 1933 roku Zjazdu Z. M. P. nie zwoływać oraz upoważnić Biuro do przedłożenia wniosku w sprawie wzięcia przez Związek Miast Polskich udziału w Między-

narodowej Wystawie w Chicago, mającej się odbyć w 1933 roku. W związku z wydaną przez p. wiceprezydenta St. Rapalskiego broszurą p. t. „V Międzynarodowy Kongres Miast w Londynie“, w której autor zgromadził obfity materiał, dotyczący zarządów komunalnych, Związek Miast Polskich poleca wszystkim miastom kolportowanie tej broszury.

Następnie omawiano sprawę nowowprowadzonego systemu egzekucji podatków na rzecz gmin miejskich, w związku z którym wszystkie miasta powołały do życia instytucje inkasentów do pobierania podatków miejskich, przyczem stwierdzono jednomyślnie, że z pośród dużej liczby zwolnionych przez poszczególne miasta sekwestratorów, władze państwowe zatrudniły w instytucjach swych zaledwie nieznaczną ilość.

W dalszym ciągu obrad rozpatrywano rządowe projekty rozporządzeń o obniżeniu kosztów administracyjnych w samorządach. Z projektów tych wynika, iż miasta budżety swe na rok administracyj-

ny 1953/54 obniżyć muszą od 20—25 proc., w stosunku do budżetu na rok 1950/51. Omawiano także rozporządzenie o ochronie miast przed zajęciem komorników, w myśl którego komornicy, w wypadku dokonania zajęć, obowiązani będą ko-

munikować się uprzednio z władzami nadzorczeimi.

W końcu posiedzenia dyskutowano nad sprawą projektu rozporządzenia o powszechnym podatku obywatelskim na rzecz samorządów.

### OGŁOSZENIE.

Magistrat m. Łodzi podaje do wiadomości osób interesowanych, że, w myśl art. 59 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 roku o prawie budowlanym i zabudowaniu osiedli (Dz. Ust. R. P. Nr. 23, poz. 202), przysługuje mu na podstawie uchwały Rady Miejskiej prawo zawieszenia rozpatrzenia prośby o zezwolenie na budowę na okres dwóch lat od daty zgłoszenia prośby o ile projektowana budowa, przebudowa lub zmiana budynków stoi w sprzeczności z zamierzeniami regulacyjnymi i może uniemożliwić urzeczywistnienie tych zamierzeń albo spowodować znaczne trudności w ich urzeczywistnieniu.

Ze względu na to osoby, mające zamiar nabyć plac w granicach administracyjnych miasta, powinny we własnym interesie upewnić się przed kupnem, czy i w jakim stopniu rozporządzalność placem na cele budowlane jest ograniczona cytowanym rozporządzeniem.

Jednocześnie Magistrat m. Łodzi komunikuje, że w myśl art. 57 powołanego wyżej rozporządzenia plan podziału terenów na działki budowlane wymaga zatwierdzenia przez Magistrat, w myśl zaś art. 52 ust. 2 cytowanego rozporządzenia wszelkie umowy o odstąpieniu części nieruchomości przed uzyskaniem takiego zatwierdzenia nie mają mocy prawnej. Odnośnych informacji udziela Oddział Regulacji Miasta, Plac Wolności Nr. 14, p. 47, w poniedziałki, środy i piątki od godz. 10-ej do 12-ej.

Łódź, dnia 15 października 1952 roku.

MAGISTRAT m. ŁODZI.

### OGŁOSZENIE.

Szaja Łódzki, zam. w Łodzi przy ul. Mickiewicza 8, zagubił kartę prawa jazdy po mieście, wydaną przez Urząd Przemysłowy I-ej Instancji Magistratu m. Łodzi.

### OGŁOSZENIE.

Zaginał numer rejestracyjny od wozu, wydany przez Urząd Przemysłowy I-ej Instancji Magistratu m. Łodzi na imię Abrama Frogela, zam. w Łodzi przy ul. Brzezińskiej 4.

Redaktor: Jan Barczewski.

Wyd. Zarządu m. Łodzi