

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.—; 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.—

Geny egzemplarza zł. 0.30

Nr. 43 (679)

Łódź, dnia 25 października 1932 r.

Rok XIV

Treść numeru: Samochód a kolej i tramwaj w planowaniu kraju i miast (art. inż. W. Leyberga). — Sprawozdanie Wydziału Kanalizacji i Wodociągów Magistratu m. Łodzi za miesiąc wrzesień 1932 r. — Kronika miejska. — 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.)
(Dokończenie).

III. KOMUNIKACJA SAMOCHODOWA A ROZBUDOWA KRAJU I MIAST.

Zanalizowaliśmy właściwości omawianych przez nas środków lokomocji oraz ustaliliśmy właściwy zakres ich zastosowania. Widzieliśmy, że zwiększenie zdolności przewozowej środka komunikacji ma znaczenie analogiczne do standaryzacji produkcji: podnosi efektywność transportu, lecz obniża jego elastyczność, utrudnia bowiem zapakowanie rozbieżnych potrzeb poszczególnych przedmiotów przewozu. Jest to zasadnicze prawo, któremu podlegają wszystkie środki lokomocji. Wyjaśniło nam ono rozliczne zjawiska badanej dziedziny oraz wykazało związek między pozornie niezależnymi od siebie faktami. Dopiero teraz możemy postarać się wyciągnąć dalej idące wnioski, możemy spróbować ustalić, jakie nowe możliwości leżą w rozwoju automobilizmu i jaki wpływ może on wywrzeć na rozbudowę kraju i miast.

1. Decentralistyczne tendencje samochodu.

Środki komunikacji masowej, t. j. drogi wodne i koleje, przyczyniają się w znacznym stopniu do centralizacji skupień ludności i środków produkcji. Tworzą one sieć bardzo rzadką,

obsługują szerokie pasy terenów, ciągnących się wzdłuż nich, skupiając lwią część ich ruchu. Ponadto załadowywanie i wyładowywanie towarów nie odbywa się na całej linii, lecz tylko w pewnych punktach, t. j. na stacjach względnie w portach. Punkty węzłowe mają specjalne znaczenie, są one istotnie ośrodkami komunikacji. Znaczenie ich wzrasta jeszcze, jeżeli leżą one jednocześnie przy drodze wodnej i linii kolejowej. W systemie gospodarczym, którego cechą jest jak najdalej posunięta wymiana wytwarzanych dóbr i ekspansja produkcji, miejscowości, mające tak dogodne położenie, muszą stać się ośrodkami wytwórczości i handlu. Dzięki temu wyodrębniają się wzdłuż kolei i dróg wodnych uprzywilejowane pod względem komunikacyjnym pasy, stające się terenem wzmożonej aglomeracji; podczas gdy obszary, odległe od tych środków komunikacji, są upośledzone gospodarczo.

Wręcz przeciwne tendencje wykazuje samochód. Rozchodzi on się gęstą siecią dróg po całym kraju, ma dostęp do wszystkich osiedli, włącza je do systemu komunikacyjnego i niweluje w ten sposób różnice, wytworzone przez kolej. Samochód ma więc wyraźne tendencje decentralistyczne.

Jest to najważniejsza dla nas cecha komunikacji automobilowej. Decentralizacja, dezurbanizacja, ograniczenie nadmiernego wzrostu wielkich miast, rozluźnienie ich struktury, jest ze względów gospodarczych, społecznych i kulturalnych jednym z najpoważniejszych postulatów urbanistyki. Samochód mógłby być środkiem do osiągnięcia tego celu. Zmniejsza on uprzywilejowanie gospodarcze ośrodków komunikacji masowej, pozwala przemysłowi rozprzestrzenić się po kraju, uniezależnia powstawanie i rozwój skupień ludności od sieci dróg żelaznych.

Jednakże wpływ odśrodkowy samochodu natrafia na przeszkody ze strony systemu gospodarczego, przejawiającego wręcz przeciwne tendencje. Rodzaj rozmieszczenia osiedli po kraju, ich wielkość i charakter, są funkcją systemu gospodarczego i podlegają przede wszystkim jego prawom. Charakterystyczną cechą kapitalizmu jest właśnie centralizacja. Nieuregulowana gospodarka kapitalistyczna z wielu względów powoduje akumulację środków wytwórczości i sił roboczych. Wielkie miasto przyciąga szereg gałęzi przemysłu, które wymagają wielkiego rynku pracy, dostarczającego w czasie sezonu, czy pomyślnej konjunktury, mas robotników, by je w razie potrzeby ponownie wchłonać. Miasto przyciąga dzięki temu również i rzesze pracownicze, które, wobec niepewności swego bytu, pragną znajdować się w pobliżu dużego rynku pracy. Wielkie miasto samo jest poważnym konsumentem i nęci przemysł lokalnym rynkiem zbytu. Rozporządza ono najbardziej wykwalifikowanym robotnikiem, na którym pewnym działom przemysłu specjalnie zależy. Przyciąga ono mniejsze zakłady rozwiniętym przemysłem pomocniczym. Brak planowości w rozmieszczeniu przemysłu powoduje jego nadmierne ciążenie do wielkich skupień produkcji. Wreszcie charakterystyczny dla naszego systemu gospodarczego daleko idący podział produkcji i olbrzymi zasięg ekspansji powoduje rozwój wielkiego handlu, w którego istocie leży centralizacja. Te potężne siły dośrodkowe spowodowały masową emigrację ze wsi i niezwykle

szybki wzrost miast w okresie rozwoju kapitalizmu. Nie da się przewidzieć, czy proces ten trwać będzie nadal, jednakże tylko zmiana potrzeb gospodarczych może go zahamować. Decentralizacja nie jest problemem komunikacyjnym i budowlanym, lecz przede wszystkim ekonomicznym. Wpływ ustroju gospodarczego na rozmieszczenie ludności i środków produkcji jest tak wielki, że osiągnięcie celu, sprzecznego z wymogami tego systemu, jest niemożliwe. Na szeroką skalę zakrojona decentralizacja i rozluźnienie miast jest możliwe tylko przy tym systemie produkcji, którego tendencje gospodarcze do decentralizacji prowadzą. Komunikacja jest tylko narzędziem systemu gospodarczego. Istotnie w Stanach Zjednoczonych Ameryki, gdzie lokomocja samochodowa jest bardzo rozwinięta, nie zapobiegła ona dalszemu skupianiu się ludności w wielkich miastach i ich nadmiernemu rozrостowi. Amerykanie obliczają, że ludność Nowego Yorku, która wynosi dziś ok. 10 milionów, będzie w roku 1965 dwukrotnie liczniejsza. Jeżeli coś stanie temu przewidywanemu rozwojowi na przeszkodzie, to tylko względy gospodarcze, a nie rozwój tego czy innego środka lokomocji. Samochód, podporządkowując się koniecznościom gospodarczym, częstokroć wzmaga jeszcze centralizację, usprawniając komunikację wielkiego miasta i ułatwiając zaopatrywanie go w przedmioty codziennej potrzeby.

Tak więc przy nieregulowanej, bezplanowej gospodarce kapitalistycznej samochód może mieć tylko niewielki wpływ na decentralizację i rozluźnienie struktury miast. Postaramy się ustalić, gdzie jego tendencje odśrodkowe będą mogły być istotnie wykorzystane i jakie zmiany w strukturze kraju i miast rozwój komunikacji samochodowej przypuszczalnie przyniesie.

Z gałęzi przemysłu, które znajdują dziś dogodne warunki rozwoju w wielkim mieście, prawdopodobnie tylko niewiele będzie emigrować, korzystając z udogodnień komunikacji samochodowej. Decentralizacja obejmie raczej osiedla, będące kulturalnymi i handlowymi ośrodkami okręgów rolnych. Korzystając z samochodu i telefonu rozsypią się na całym obszarze, aby jako drobne skupienia obsługiwać równomiernie kosumentów. Właśnie te regiony rolne, które dziś są upośledzone pod względem komunikacji, najwięcej korzyści odniosą z rozwoju automobilizmu. Samochód umożliwi należyte gospodarcze wykorzystanie tych terenów, zezwoli na ich kolonizację i przyczyni się do podniesienia poziomu ich kultury. Podobne zjawisko obserwujemy obecnie w Ameryce Zachodniej.

Rozwój środków komunikacji, który umożliwia olbrzymie scentralizowanie ludności w miastach, zezwala jednocześnie na rozluźnienie ich struktury, na decentralizację w obrębie samego osiedla. Jednakże przeciwstawiają się temu odwrotne tendencje gospodarcze, które — podobnie, jak i wewnątrz produkcji, — zdążają do jak najdalej idącego skrócenia niezbędnych połączeń i dróg. Dlatego też decentralizacja, pobudzona przez samochód, będzie się tam korzystnie rozwijała, gdzie przyniesie korzyści materialne, np. przez udostępnienie budownictwu mieszkaniowemu niewyzyskanych dotychczas tanich terenów bliższych i dalszych przedmieść.

Podobnie, jak dopiero samochód umożliwia pełne wykorzystanie obszarów całego kraju, tak i wprowadzenie go do komunikacji podmiejskiej zezwoli na należyte wyzyskanie bezpośredniego otoczenia miasta, podczas gdy dotychczas i tu zaznaczało się wyraźnie upośledzenie terenów, leżących poza wyznaczonemi przez linje kolejowe „pasami komunikacyjnymi”.

Ma to olbrzymie znaczenie dla sprawy zieleni wielkomiejskiej. Dzisiejsze zieleńce miejskie, nazywane niekiedy szumnie „płucami wielkiego miasta”, mające ponadto nawiązać zatracony bezpośredni stosunek człowieka do przyrody, tylko w minimalnym stopniu mogą spełnić swe zadanie. Powietrze położonych w obrębie miasta parków i ogrodów w mniejszym lub większym stopniu zanieczyszczone jest wyziewami wielkomiejskimi, a gęsta jego warstwa absorbuje promienie słoneczne o największej wartości zdrowotnej. Jeżeli nadmiar złego większe zieleńce leżą w jądrze miasta, stają się one ofiarami panoszącego się ruchu kołowego, jak np. park centralny w Nowym Yorku, Tiergarten w Berlinie. Wymagają one dużych kosztów utrzymania, natomiast nie mogą zastąpić naturalnej zieleni poza miastem. To też polityka zieleńcowa powinna zmierzać przede wszystkim do zbliżenia ludności do zieleni podmiejskiej, zwłaszcza zaś do pełnego wykorzystania bogactw naturalnych okolicy, a więc lasów, wód i otoczenia cennego pod względem krajobrazowym. Dziś tylko ta część terenów podmiejskich zostaje wyzyskana dla celów spacerowych, wycieczkowych, czy letniskowych, która posiada już dogodną komunikację z miastem, powstała dla zaspokojenia innych potrzeb komunikacyjnych. Ruch wycieczkowy i letniskowy ma charakter wybitnie niestały, świąteczny, czy sezonowy. Prowadzenie specjalnych linii kolejowych, lub nawet tramwajowych, w celu udostępnienia obszarów dla powyższego celu, najczęściej nie opłaca się. Dlatego też cały szereg bogactw okolicy nie zostaje wykorzystany, natomiast komunikacja letniskowa i wycieczkowa gromadzi się wzdłuż istniejących linii kolejowych, czy tramwajowych, chociażby nie znajdowała tu odpowiednich terenów. W tej dziedzinie nieoceanione usługi może oddać samochód. Nie wymaga on znacznych inwestycji, amortyzujących się tylko przy regularnym ruchu masowym. Autobusowe linje wycieczkowe mogą być uruchomiane tylko w święta lub podczas sezonu, przyczem korzystać mogą z taboru autobusów miejskich, niewyzyskiwanego zwykle całkowicie w niedziele. Dopiero samochód umożliwia skierowanie polityki zieleńcowej na właściwe tory, rozszerza zasięg wielkiego miasta, zbliża jego mieszkańców do tych prawdziwych „pluc miasta”, jakimi są tereny zielone okolicy. W tej dziedzinie tendencje decentralistyczne samochodu, nie hamowane względami gospodarki prywatnej, kierującej się jedynie możliwością zysku, lecz wykorzystane przez świadomą swych celów gospodarkę miejską, mającą dobro ogółu na oku, mogą dać istotnie wyniki rewolucyjne. Obserwujemy już takie przewartościowanie w Ameryce, gdzie polityka zieleńcowa dostosowana jest do możliwości i potrzeb auta. Szerokie aleje samochodowe, otoczone z obu stron pasmem parkowym, a krzyżujące się w różnych poziomach ze zwykłymi arterjami komunikacyjnymi, prowadzą z miasta do lasów, kąpielisk i miejsc rozrywkowych okolicy, tworząc rozgąszczoną sieć turystyczno-zieleńcowa. Tak np. sąsiadujący z Nowym

Yorkiem okręg Westchester posiada sieć pasm parkowych o długości kilkuset kilometrów i powierzchni 6750 ha, tworzących zdala od miasta najrozleglejszy bodaj kultywowany park świata.

Sila przyciągająca komunikacji samochodowej, która, jak widzieliśmy, może spowodować pewne przegrupowanie w strukturze kraju, będzie miała analogiczny wpływ na kształtowanie się osiedli. Położenie ośrodków komunikacji w obrębie miasta ma decydujące znaczenie dla rozmieszczenia przemysłu oraz całego szeregu urządzeń, jak np. rzeźnie, hale targowe i t. p. Przed rozwojem automobilizmu odgrywały w mieście najważniejszą rolę koleje i drogi wodne, one też miały decydujący wpływ na rozwój organizmu miejskiego. Drogi lądowe posiadały znaczenie podrzędne, ruch dalekobieżny był na nich minimalny, służyły one niemal wyłącznie potrzebom lokalnym i regionalnym. Teraz arterje wjazdowe otrzymują zupełnie inny charakter, dzięki rozwojowi komunikacji samochodowej przejmują nowe zadania, ruch zwiększa się wydatnie, dochodzi komunikacja tranzytowa, rozszerza się zasięg ich działania, rośnie znaczenie komunikacyjne. Rozmieszczenie głównych arteryj wjazdowych, kierunek specjalnych dróg ciężarowych, położenie dworców autobusowych, — oto nowe czynniki, które, podobnie jak dotychczas urządzenia kolejowe, wywierają decydujący wpływ na kształtowanie się miasta.

Znaczenie ich stale wzrasta, a jeżeli, co już dziś obserwujemy tu i owdzie, — przewóz węgla zostanie znacznie uszczuplony wskutek transportu energii cieplnej z miejsc produkcji do ośrodków spożycia, rola kolei, osłabionej przez rozwój komunikacji samochodowej, spadnie bardzo poważnie. Ilość kaloryj, zawarta w rocznym transporcie elektryczności, nafty, benzyny i gazu ziemnego, przesyłanych przewodami i rurociągami dalekobieżnymi, wynosi w Ameryce obecnie ok. 40% wartości cieplnej przewożonego węgla; w najbliższych latach odsetek ten prawdopodobnie jeszcze znacznie wzrośnie. U nas do takiego przewartościowania w niedalekiej przyszłości zapewne nie dojdzie i kolej zachowa pierwszeństwo między środkami komunikacji wielkiego miasta, jednakże straci ona niewątpliwie na znaczeniu na rzecz dróg lądowych.

2. Ujemne strony komunikacji samochodowej i środki zaradcze.

Rozwój komunikacji samochodowej stwarza jednakże nie tylko nowe możliwości, ale może też mieć niepożądane następstwa, jeżeli nie zostanie opanowany i skierowany na odpowiednie tory. Przedewszystkiem nie powinien on wykraczać poza właściwy zakres swego działania, by nie współzawodniczyć z innymi środkami komunikacji, lecz uzupełniać je. Z drugiej strony, jeżeli rozwój automobilizmu nie ma spowodować poważnych trudności komunikacyjnych, potrzeby jego muszą być uwzględniane przy rozbudowie kraju i miast.

Sieci poszczególnych środków komunikacji — dróg wodnych, żelaznych, lądowych, powietrznych — powinny być skoordynowane, aby nie szkodziły sobie, lecz uzupełniały się wzajemnie. Odnosi się to przedewszystkiem do rozbudowy dróg samochodowych, zwłaszcza zaś do sieci autobusów osobowych, której

chaotyczny i nieopanowany rozwój może przynieść istniejącym środkom komunikacji poważne straty i jest wysoce niewłaściwy. Obsługiwanie jednego odcinka przez kilka środków w lokomocji jest gospodarczo szkodliwe. Komunikacja powinna odbywać się przy pomocy tego środka przewozu, który w danym wypadku jest najodpowiedniejszy. Niezdrowych stosunków dowodzi fakt, że, jak podaje prof. Wasiutyński, w r. 1930 aż 85% linii kolejowych natrafiało w Polsce na konkurencję ze strony autobusów osobowych, podczas gdy np. w Danji, gdzie samochód jest znacznie bardziej rozpowszechniony, linii takich było zaledwie 21%. Pożądane rozgraniczenie zakresu działania autobusu i kolei daje się najzupełniej osiągnąć tam, gdzie komunikację autobusową, obok kolejowej, przejmuje państwo, jak to ma miejsce np. w Niemczech. W Szwajcarii prawo do utrzymywania komunikacji autobusowej przysługuje zasadniczo poczcie, która może zrzec się swych praw na rzecz osób prywatnych. Jednakże koncesyj udziela się z reguły tylko dla tych odcinków, które obsługują obszary nie posiadające linii kolejowych. W wypadku istnienia odcinków konkurujących, autobus płaci kolei odszkodowanie za każdy przejechany kilometr. Wprowadzenie systemu koncesyjnego zamiast przejścia komunikacji autobusowej przez państwo nie daje rękojmi, że będą obsługiwane istotnie wszystkie odcinki, na których wprowadzenie lokomocji autobusowej byłoby ze względów kulturalnych, czy gospodarczych wskazane, albowiem prywatny przedsiębiorca kieruje się jedynie oczekiwaną rentownością linii. To też w Norwegji autobusy, obsługujące okolice mało zaludnione i źle obsługiwane przez kolej, otrzymują w razie deficytu zapomogi. Mimo to należy spodziewać się, że wprowadzenie obowiązku koncesyj w Polsce wprowadzi pewne polepszenie dzisiejszego stanu rzeczy.

Ścisłe rozgraniczenie zakresu działania samochodu i kolei powinno znaleźć swe odbicie również i w należytej rozbudowie sieci dróg lądowych. Mniej ważną jest nadmiernie niekiedy forsowana budowa dalekobieżnych arterij tranzytowych, stwarzających połączenia równoległe do istniejących dróg żelaznych, — punkt ciężkości należałoby położyć na rozwinięciu i naprawę sieci dróg drugorzędnych, aby umożliwić samochodowi spełnienie swego kulturalnego i gospodarczego zadania w okolicach, nie posiadających innych dogodnych połączeń komunikacyjnych. Wielkie tranzyty samochodowe i kosztowne autostrady, zrozumiałe w krajach o gęstej sieci świetnie urządzonych dróg kołowych, powinny u nas zejść na drugi plan. Nasze dzisiejsze drogi kołowe, dostosowane do wymogów komunikacji konnej, częstokroć nie odpowiadają potrzebom samochodu. Przed mechanizacją komunikacji kołowej prowadzenie szosy przez niewielkie nawet miasteczka było pożądane tak ze względu na dobro samych osiedli, — zwiększało ich znaczenie handlowe, — jak i na potrzeby ruchu, — umożliwiało popas, zmianę koni i t. p. Natomiast dziś ruch samochodowy, przechodzący ulicami miasteczka, najczęściej nie ma dla niego wartości, natomiast zwiększa jego trudności komunikacyjne i niebezpieczeństwo wypadków. Również i dla auta leżące przy drodze w niewielkich odległościach osiedla zmniejszają wartość trasy, obniżając szybkość jazdy. Dlatego też drogi kołowe powinny zapewnić dogodne połączenia wszystkim osiedlom ludzkim,

omijając jednakże, jeżeli służą także ruchowi tranzytowemu, w niewielkiej odległości teren ich zabudowań. Poza to samochód wymaga większych krzywizn i lepszej przejrzystości dróg, niż pojazd konny. Z tych względów sieć istniejących dziś dróg kołowych wymaga w wielu wypadkach przebudowy, jeżeli ma uczynić zadość potrzebom komunikacji samochodowej.

Współpraca kolei z samochodem nie może ograniczać się do uzgodnienia sieci, ale powinna przejawiać się też w skoordynowaniu obsługi. Tak więc rozkłady jazdy autobusów należy ściśle dostosowywać do kolejowych, wprowadzić kombinowane bilety i przesyłki bagażowe na obydwóch środkach lokomocji. W Szwajcarii w ten sposób współpracuje kolej z autobusami pocztowymi. W takich warunkach komunikacja autobusowa, rozszerzając zasięg wpływów kolei, może jej przynieść korzyści, autobus doprowadza jej pasażerów. W Anglii urządziła się często wspólne dworce dla kolei i autobusów. To samo odnosi się do ruchu ciężarowego. W tej dziedzinie konkurencja samochodu jest specjalnie dotkliwa. Ze względów gospodarczych pożądane jest, ażeby przesyłki masowe pewnych przedmiotów (np. węgla) miały jak najniższe stawki przewozowe. Powoduje to konieczność podniesienia stawek drobnicy, która, jako bardziej wartościowa, może być obciążona większymi kosztami transportu. Samochód, przejmując właśnie przesyłki drobnicowe, znacznie zmniejsza wpływy kolei, obniżając tylko w minimalnym stopniu jej wydatki. Jednakże przez współpracę z samochodem kolej może zmniejszyć swe straty np. rezygnując na rzecz samochodu z eksploatacji linii deficytowych, wykorzystując auto do rozwożenia przesyłek w sferze wpływów stacji i rozszerzając w ten sposób swój zasięg.

Ważniejsze drogi samochodowe powinny być traktowane podobnie do linii kolejowych, a więc winny być nieobudowane, mieć jak najmniej skrzyżowań w poziomie z innymi drogami, łagodne krzywizny i dużą przejrzystość. Jednakże realizacja wszystkich tych postulatów — zwłaszcza budowa skrzyżowań w dwóch poziomach — związana jest zwykle z wielkimi kosztami i ma gospodarcze uzasadnienie tylko wtedy, kiedy korzyści, które przynosi, pokrywają poniesione wydatki. Zależy to przede wszystkim od intensywności ruchu na danej arterji. Budowa autostrad będzie w naszych warunkach zapewne przez długi jeszcze czas niewskazana, wystarczy zwykle zapewnienie przy trasowaniu drogi możliwości ewentualnej przyszłej przebudowy skrzyżowań na dwupoziomowe.

Ruch towarowy musi być bardzo ostrożnie wprowadzany do miast. Transport kolejają dochodzi do miejsca przeładunku linią izolowaną, dzięki czemu nie styka się z komunikacją miejską i nie stanowi dla niej utrudnień. Jeżeli stacje towarowe są należycie rozmieszczone, a najpoważniejszy konsument, t. j. przemysł, zgrupowany jest w ich pobliżu, lub nawet korzysta z osobnych bocznic, — transport przedmiotów ze stacji do miejsc spożycia nie powoduje znacznych zaburzeń w komunikacji miejskiej. Również i przeładowywanie materiału do portu odbywa się bezpośrednio z odnogi kolei i nie koliduje z reguły z komunikacją miejską. Zupełnie inaczej ma się rzecz w komunikacji samochodowej.auta wjeżdżają do miasta wszystkimi drogami wjazdowymi. Jako powolniejsze, większe

i cięższe od innych środków lokomocji, hamują ruch, zmniejszają wydajność arterij komunikacyjnych, niszczą ich nawierzchnię, nie dostosowaną do wielkich ciężarów. Ponieważ zaś wydajność linii kolejowej jest kilkakrotnie większa od zdolności przewozowej szosy, ruch towarowy, skupiający się na jednej linii kolejowej, mógłby zatłoczyć kilka lub kilkanaście arterij wjazdowych, a gdyby się rozsyłał chaotycznie po całym mieście, spowodowałby olbrzymie trudności komunikacyjne.

Niebezpieczeństwa, leżące w rozwoju samochodowego ruchu ciężarowego, wymagają zastosowania odpowiednich środków zaradczych. Przedewszystkiem należy w miarę możliwości wydzielać specjalne arterje wjazdowe, służące automobilowej komunikacji towarowej; ulice te powinny być w miarę możliwości nieobudowane oraz powinny krzyżować się na dwóch poziomach z ważniejszymi arterjami komunikacyjnymi; nawierzchnia ich byłaby dostosowana do charakterystycznego ruchu. Tam, gdzie prowadzenie takich arterij natrafiłoby na poważne trudności, lub gdzie oczekiwany ruch jest niedość intensywny, by usprawiedliwić koszty związane z realizacją specjalnych ulic dla ruchu ciężarowego, możnaby częściowo cel osiągnąć przez poprowadzenie arterji wjazdową osobnej jezdni dla komunikacji towarowej; wymagałoby to nadawania ulicom dostatecznej szerokości. W projekcie planu zabudowania Łodzi przewidziane są specjalne arterje odciążające, biegnące w niewielkiej odległości od najważniejszych szos wjazdowych i zezwalające na omawiany przez nas rozdział ruchu osobowego i ciężarowego. W miastach amerykańskich spotykamy się niejednokrotnie z wydzieleniem ruchu ciężarowego przez budowę ulic dwupoziomowych: jezdni dolna przeznaczona jest wtedy zwykle dla ruchu ciężarowego, górna dla pojazdów lekkich.

Szosy wjazdowe należałoby doprowadzić do specjalnej arterji obwodowej, przeznaczonej dla ruchu ciężarowego. Odgrywałaby ona rolę podobną do stacji rozrządowej kolejowej, wchłaniając ruch tranzytowy oraz lokalny ze wszystkich stron i kierując go na właściwą drogę. Dotychczas arterje obwodowe miały znaczenie podrzędne w porównaniu z arterjami wjazdowymi, które dochodziły do samego śródmieścia, lub nawet przecinały je, doprowadzając jak najdalej w głąb miasta ruch, rozlewający się następnie mniej lub więcej dowolnie po ulicach. Analogiczne wprowadzenie ruchu samochodowego ciężarowego do miasta byłoby z uwagi na jego specyficzny charakter wysoce niewskazane. Arterja obwodowa powinna leżeć poza obszarem zabudowanym osiedla, w otaczającym je pasie rezerwatów; tu najłatwiej będzie można zrealizować w razie potrzeby skrzyżowanie jej z innymi arterjami na dwóch poziomach. Arterje wjazdowe dla ruchu ciężarowego powinny prowadzić w miarę możliwości w głąb miasta, gdzie byłyby ewentualnie powiązane jeszcze jedną arterją obwodową. Dążność do różniczkowania przeznaczenia ulic jest charakterystyczną cechą nowoczesnej urbanistyki, która stara się przeprowadzić ścisły podział ulic miasta na komunikacyjne, spacerowe, mieszkaniowe, dla pieszego ruchu i t. p. Wobec oczekiwanego rozwoju ruchu samochodowego ciężarowego konsekwentne byłoby dalsze zróżniczkowanie charakteru ulic i wprowadzenie specjalnych arterij dla ruchu towarowego.

Poważne niebezpieczeństwa dla komunikacji miejskiej leżą ponadto w możliwości nadmiernego rozwoju samochodów osobowych. Samochód, poruszający się swobodnie po całym mieście, w przeciwieństwie do innych środków komunikacji mechanicznej ma niezaprzeczalne zalety i jest w pewnych wypadkach niezastąpiony. Jednakże, jak o tem była mowa wyżej, ma on cały szereg ujemnych cech, a przede wszystkim zajmuje bardzo dużo miejsca na jezdni. Jest on środkiem komunikacji indywidualnej. Tam, gdzie występuje masowo, wymaga specjalnych kosztownych urządzeń, jak ulice dwupoziomowe, skrzyżowania w różnych poziomach itp. w przeciwnym bowiem razie, pozbawiony swej głównej zalety — szybkości, traci natychmiast rację bytu. Budowa drogi dwupoziomowej na Manhattan Island w Nowym Yorku pozwoliła na pięciokrotne skrócenie czasu jazdy na tym odcinku. — z 20-tu do 3—5 minut. Trudności komunikacyjne zmniejszyły więc uprzednio pięciokrotnie szybkość samochodu, a tem samem i jego wartość. Straty, wynikające z niedomagań komunikacji, obliczają w Nowym Yorku na ½ miliona dolarów i więcej dziennie. Badania przeprowadzone w czterech miastach amerykańskich, położonych nad Pacyfikiem, wykazały, że 50% właścicieli samochodów nie korzysta z nich w drodze do pracy, ponieważ inne środki lokomocji są dogodniejsze. Zaledwie 18% kobiet, mających auto do dyspozycji, posługuje się niem przy codziennych zakupach. W ograniczeniu komunikacji samochodowej zainteresowany jest przede wszystkim sam samochód. W godzinach dużego natężenia ruchu w City nowojorskiem szybciej można dostać się do celu pieszo, niż samochodem. Straż ogniowa, policja, pogotowie lekarskie, dla których samochód jest środkiem komunikacji niezastąpionym, muszą specjalnymi sygnałami zatrzymywać ruch kołowy, ażeby utorować sobie drogę na zapelnionych ulicach. Dlatego to Amerykanie wydają olbrzymie sumy na udogodnienie komunikacji samochodowej, które powiększają jeszcze i tak już znaczne koszty utrzymania samochodu, czyniąc z niego poważny ciężar dla gospodarki wielkomiejskiej. Nadmiernie rozwinięta komunikacja samochodowa staje się plagą dla miasta, podczas gdy ograniczona do właściwego zakresu spełnia ważną rolę w jego życiu.

Dlatego też, zdając sobie sprawę z następstw przerostu automobilizmu, powinniśmy starać się ograniczyć go do niezbędnych rozmiarów. Przede wszystkim powinniśmy uwzględnić to przy kształtowaniu miast. Nadmierny rozwój ruchu w dzisiejszych wielkich miastach jest w znacznym stopniu wynikiem chaotyczności ich rozwoju i powstałych wskutek tego nielogiczności ich budowy. Elastyczny i najlepiej dostosowujący się do potrzeb chaotycznego ruchu wielkomiejskiego samochód łąta braku, wynikające z bezplanowej zabudowy naszych miast i właśnie wadom ich zawiązcza swój olbrzymi rozwój. Nadmierny rozrost ruchu samochodowego w wielkich miastach zagranicy jest więc zjawiskiem patologicznym, wynikającym z chaosu płaczących i krzyżujących się dróg komunikacji. Dlatego błędne jest mniemanie, że tak wielkie rozpowszechnienie samochodu osobowego wynika z organicznej potrzeby dużego miasta i wcześniej czy później musi nastąpić i u nas. W miastach, założonych i rozbudowywanych planowo, w których ruch osobowy byłby ograni-

czony do niezbędnego minimum i obsługiwany należycie przez tanie a szybkie środki lokomocji masowej, komunikacja samochodowa nie przekraczałaby zdrowych granic. Gdyby nawet posiadanie samochodu było powszechniejsze, punkt ciężkości jego zastosowania przeszedłby w myśl naszych uprzednich rozważań poza miasto. Lotez chcąc zapobiec nadmiernemu rozrostowi samochodu osobowego z wszystkimi jego ujemnymi skutkami powinniśmy przede wszystkim opanować i skierować na właściwe tory rozwój naszych miast. Przez racjonalne rozmieszczenie terenów zamieszkania, pracy i wypoczynku, przez zdrową decentralizację, należyłą rozbudowę sieci arterij komunikacyjnych, można ruch znacznie zmniejszyć, zwłaszcza zaś ten właśnie rozproszony i nieregularny, posługujący się najchętniej samochodem. Należy nie dopuszczać do powstawania w jednym miejscu nadmiernych skupień ruchu. Rzecz jasna, że 43 teatry o łącznej pojemności 56 tysięcy miejsc, położone w kole o promieniu 500 m. przy 42 ulicy w Nowym Yorku, muszą powodować w godzinach wieczorowych trudności komunikacyjne wprost nie dopokonania. Podobnie ma się rzecz z drapaczami nieba, w których pracuje częstokroć po kilka lub kilkanaście tysięcy osób, opuszczających o jednej porze miejsce pracy. Dlatego też obniżenie dopuszczalnej zabudowy jest konieczne również i ze względów komunikacyjnych. Nadmierny rozwój komunikacji samochodowej, spowodowany jest częstokroć niedostatecznie rozwiniętą siecią środków komunikacji masowej, jak kolejki, tramwaje, czy autobusy. Dlatego też wszędzie, gdzie istnieje obawa nadmiernego rozwoju automobilizmu, należy specjalną opieką otoczyć te środki komunikacji masowej, które jako najpojemniejsze, najtańsze i najbezpieczniejsze najlepiej czynią zadość wymogom komunikacji masowej. Jednakże, gdy ruch samochodowy rozwinął się tak dalece, że istniejąca sieć ulic miasta nie czyni już zadość jego potrzebom, należy starać się ulepszyć ją tak, aby zalety komunikacji samochodowej nie stały się iluzoryczne i by mogła ona spełniać zadania, wyznaczone jej między innymi środkami komunikacji.

IV. PROBLEM KOMUNIKACJI A ROZWÓJ TECHNIKI.

Omówiliśmy najważniejsze cechy samochodu, kolei i tramwaju, wyznaczyliśmy im właściwy zakres działania, oraz naszkicowaliśmy wpływ, jaki rozwój automobilizmu może wywrzeć na rozbudowę kraju i miast. Gdy mowa o środkach komunikacji i znaczeniu ich dla kraju i poszczególnych osiedli, nie wolno zapominać o tem, że technika stale się udoskonala, a jednocześnie przeobrażające się życie gospodarcze stawia coraz to nowe wymagania. Buduje się tramwaje bez szyn i samochody na szynach, próbuje się stosowania tańszej siły napędowej w celu obniżenia kosztów eksploatacji, ulepsza się komunikację lotniczą, która w przyszłości może odegrać bez porównania donioślejszą rolę, niż to ma miejsce dziś. Dlatego też przy kreśleniu obrazu przypuszczalnego rozwoju komunikacji nie należy zapominać, że obraz ten jest tylko rozwinięciem możliwości, istniejących w dzisiejszym stanie rzeczy. Nie zmniejsza to jednakże znaczenia analizy dzisiejszych środków lokomocji i nie pozbawia wartości postawionych wniosków. Rozważania nasze miały na celu nie tylko poznanie istniejących dziś środków komunikacji, ale i ustalenie ogólnych praw, którym podle-

gają tak samo one, jak i pokrewne środki lokomocji przyszłości. Samochód, kolej i tramwaj są narzędziami naszej pracy, którymi posługujemy się, aby osiągnąć zamierzony cel. Powinniśmy poznać je wszechstronnie, zgłębić ich zalety i wady, możliwości i niebezpieczeństwa, ażeby następnie, mając przed oczyma ściśle określone zadanie, wiedzieć, który z nich i jak zastosować. Jeżeli w szeregu dzisiejszych środków przewozu staną nowe, zwiększy to nasze możliwości i ułatwi nam rozwiązanie problemów, które przyszłość postawi.

Sprawozdanie

Wydziału Kanalizacji i Wodociągów Magistratu m. Łodzi za miesiąc wrzesień 1952 roku.

W roku bieżącym wykonano następujące roboty kanalizacyjne:

	Kanałów mur.	Kanałów D ₄₅ cm.	Kanałów D ₃₅ cm.	Kanałów D ₃₀ cm.	Kanałów D ₂₅ cm.	Razem	Studz. uliczn.
Do 1 września	1550 m. b.	409 m. b.	—	451 m. b.	189 m. b.	2599 m. b.	56 szt.
We wrześniu	506 m. b.	—	195 m. b.	23 m. b.	103 m. b.	827 m. b.	15 szt.
Razem na 1. X. r. b.	2056 m. b.	409 m. b.	195 m. b.	474 m. b.	292 m. b.	3426 m. b.	71 szt.

W miesiącu wrześniu na poszczególnych odcinkach wykonano:

Odcinek I. Na ul. Kilińskiego 117 m. b. kanału mur. Dz. 180 × 200 cm., 15 m. b. kanału mur. J. III 80 × 140 cm. oraz wymurowano 2 boczne wejścia i rozgałęzienia kan. przy zbiegu ulic Kilińskiego i Kolejowej.

Odcinek II. 1) na ul. Kilińskiego, pomiędzy ul. Północną i Pomorską — 15 m. b. kan. mur. B. 250 × 125 cm. z przekryciem żelbetonowym;

2) na ul. Kilińskiego, pomiędzy ul. Pomorską i Południową — 100 m. b. kan. mur. Dz. 180 × 200 cm. oraz wymurowano 1 boczne wejście, 1 właz;

3) wykonał 89 m. b. ocembrowania rzeki Łódki i zabrukowano 214 m. b. = 1006 m.² dna tej rzeki;

4) przebrukował 895 m.² jezdni po wykopach kanalizacyjnych.

Odcinek IV. 1) na ul. Leszno od Śródmiejskiej do Al. 1-go Maja — 103 m. b. kan. kam. średnicy 25 cm., 2 wentylatory lamp., 1 właz i 1 przelew przy władzie;

2) na ul. Leszno od Śródmiejskiej do Zielonej — 25 m. b. kan. kam. o średnicy 30 cm., 1 właz i 1 przelew przy władzie;

3) na ul. Leszno od 11-go Listopada do Al. 1-go Maja — 195 m. b. kan. kam. średnicy 35 cm., 2 wentylatory lamp. i 1 właz;

4) na różnych ulicach wykonano 15 studzienek ulicznych.

Odcinek V. 1) na ul. Al. 1-go Maja od ul. Urok do Leszno — 191 m. b. kan. mur. I. I. 60 × 110 cm. 3 wentylatory i 1 właz;

2) na przedłużeniu ul. Żeromskiego od Obywatelskiej do Pięknej — 40 m. b. kan. mur. I. X. — 250 × 150 cm., 1 właz i 1 wentylator;

5) na przedłużeniu ul. Żeromskiego od ul. Pięknęj do Fijałkowskiego — 28 m. b. kan. mur. J. X. — 230 × 150 cm.

Dział Gospodarczy.

W Oddziale Gospodarczym przyjęto dalszych 37 wagonów cementu, 79 wagonów cegły i 1 wagon drzewa budulcowego. Wysłano furmankami na Odcinki ogółem 2245 tonn różnych materjałów, poza-tem remontowano wagonetki, wywrotki, pompy, taczki i t. p. Prze-robiono linję elektryczną i drzwi i okna na B. K. Składzie.

Betoniarnia i Kopalnia Piasku.

a) W Betoniarni wykonano w m. wrześniu 13867 szt. różnych wyrobów betonowych, głównie płyt chodnikowych i krawężników na zamówienie Wydziału Budownictwa o ogólnęj kubaturze 409 m.³ betonu i zużyto 150 tonn cementu, 464 m.³ piasku i 499 kg. żelaza.

b) W Kopalni Piasku wydobyto 1014 m.³ piasku, wywieziono na różne roboty 1052 m.³.

Stare kanały prowadziły konserwację starej sieci kanałów, re- parację i czyszczenie studzienek ulicznych. We wrześniu wybudowa- no 2 studzienki deszczowe na ul. Rybnej i Bazarnej, oraz wyrówna- no i odarnowano 250 m. b. rowu od ul. Lutomierskiej do DREW- nowskiej.

Biuro Techniczne.

We wrześniu wykonano:

- 1) Projekt regulacji rz. Łódki (od Brussa do toru kolejowego).
- 2) Właz na kanale J. IX. — 1 ark.
- 3) Śniegowiec na kanale J. IX. — 1 ark.
- 4) Boczne wejście do kanału J. IX. prawe w ołówku — 1 ark.
- 5) Odrisy — 20 sztuk — 32 sekcje.
- 6) Sprawdzanie projektów kanaliz. domowej — 7 projektów.
- 7) Sprawdzanie i uzupełnienie planów rewizyjnych.
- 8) Techniczne zdjęcia fotograficzne — 13 sztuk.
- 9) Opracowanie wpustu bocznego — 1 kompl. rysunków.
- 10) Plany sytuac. ulic — 2 szt. — 15 sekcj.
- 11) Przekrój poprzeczny komory do bocznego wejścia — I. IX. 1 ark.
- 12) Drzwi do przemywania kanału I. IX. prawe — 1 ark.
- 13) Planik regulacyjny części miasta koło cmentarza i ul. Staro- Wólczańskiej — 1 ark.
- 14) Nanoszenie studzienek uliczn. do planów rewiz. — 21 szt.
- 15) Pomtografowanie rz. Łódki ze skali 1:250 na 1:500.

Inspekcja Sieci.

- 1) Z 717 czynnych wpustów ulicznych wywieziono 61 m.³ szlamu.
- 2) Oczyszczono i przemyto 1520 m. b. kanałów murowanych i 3500 m. b. kamionkowych, przyczem podniesiono 20 m.³ piasku.
- 3) Oczyszczono 745 skrzynek wentylacyjnych, przyczem usunięto 15 m.³ śmieci i piasku.

- 4) W 4 wypadkach nałożono mandaty karne na dozorców za zmiatanie śmieci do otworów kanalizacyjnych.
- 5) Dokonano drobne naprawy w kanale na Nowo-Kwiecej i burzowcu na Rokiciu, pozatem oprawiono 1 boczny wpust podniesiono lub opuszczono 32 skrzynki nad otworami kanalizacyjnymi z powodu wykonanych zmian profilu ulic.
- 6) Sprawowano czynny nadzór techniczny nad robotami kanalizacyjnymi w 73 posesjach.
- 7) We wrześniu przyłączono do nowej sieci kanałów 13 posesyj, w tej liczbie 4 posesje położono w I-ej strefie ogłoszonego obowiązku skanalizowania, 6 posesyj w II-ej strefie i 3 posesje poza temi strefami.
- 8) Ogółem w 1932 roku do dnia 1. X. przystąpiono do skanalizowania 87 posesyj, w tem 50 w I-ej strefie, 25 w II-ej strefie i 14 posesyj leżących poza strefami ogłoszonego obowiązku skanalizowania. Poza tem w 75 posesjach wykonano lub są w wykonaniu dodatkowe roboty kanalizacyjne.

Stan zatrudnienia.

Ilość zatrudnionych robotników na dzień 1. IX. wynosiła 1376 osób, na dzień 1. X. — 1385 osób.

Sprawozdanie kasowe za m. wrzesień 1932 roku.

Wpływy:

Pozostałość na 1. IX. r. b.	zł.	9.159.20
Z Kasy Głównej Magistratu	„	262.000.—
Zwroty	„	6.578.52
Oplaty kanalizacyjne za nowe kanały	„	9.601.94
Oplaty kanalizacyjne za stare kanały	„	1.776.58
Depozyty	„	5.31
Razem	zł.	<u>288.921.65</u>

Rozchody:

Materiały	zł.	27.069.87
Robocizna	„	212.873.79
Różne	„	2.583.36
Pozostałość na dzień 1. X. r. b.	„	<u>46.394.63</u>
Razem	zł.	<u>288.921.65</u>

KRONIKA MIEJSKA.

Przemianowanie ulic. W związku z uchwałą Rady Miejskiej — Magistrat w uczczeniu zasług i pamięci tragicznie zmarłych ś. p. por. pilota Franciszka Żwirki i inż. mechanika-pilota Stanisława Wigury postanowił przemianować ul. Krze-

mieniecką na ul. im. Fr. Żwirki oraz ul. Projektowaną — na ul. im. St. Wigury.

Tabor miejski. Magistrat, mając na celu koncentrację i dążąc w miarę możliwości finansowych do

W dniu 21 października 1932 roku zmarł

ś † p.

**HERMAN EDWARD
WERNER**

**Członek Zarządu i Dyrektor Kolei Elektrycznej
Łódzkiej Sp. Akc.**

Cześć Jego pamięci!

MAGISTRAT m. ŁODZI.

stopniowego zmechanizowania wszystkich posiadanych w swej dyspozycji środków lokomocji — postanowił przenieść garaż miejski znajdujący się dotychczas przy ul. Gdańskiej Nr. 85 na Al. I Maja Nr. 124, gdzie mieści się stajnia miejska. Obie połączone instytucje otrzymają wspólną nazwę taboru miejskiego.

Kara za nieprzestrzeganie statutu o podatku miejskim od publicznych zabaw, rozrywek i widowisk. Na wniosek Wydziału Podatkowego — Magistrat na posiedzeniu swem postanowił ukarać grzywną zł. 100.— współwłaściciela kinoteatru „Bajka” — p. W. Gadzyńskiego za sprzedaż nieostemplowanych biletów wejścia.

W sprawie nadzoru weterynaryjnego nad mięsem przywożonym na teren m. Łodzi. Do czasu roz-

strzygnięcia przez Najwyższy Trybunał Administracyjny odwołania dzierżawcy rzeźni chojeńskiej od decyzji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych — mięso nieprzyrządzone (surowe), zbadane, oznakowane i zaopatrzone w świadectwo pochodzenia w rzeźni chojeńskiej przez urzędującego tam lekarza weterynaryjnego, nie podlega po wprowadzeniu do Łodzi sprawdzeniu znaków i świadectw na stacji przywozowej przy rzeźni publicznej Nr. 1.

Zaznacza się, iż mięso surowe i wyroby wędliniarskie, wprowadzane z wszelkich innych miejscowości, jak również wyroby wędliniarskie z osady Chojny, podlegają nadal przepisom Rady Miejskiej, zatwierdzonym przez Urząd Wojewódzki i ogłoszonym w „Łódzkim Dzienniku Wojewódzkim” Nr. 15, poz. 227.

W dniu 19 października 1932 roku zmarła

ś. † p.

MARJA TREPCZYŃSKA

pracownica Wydziału Zdrowotności Publicznej

przeżywszy lat 30.

Cześć Jej pamięci!

MAGISTRAT m. ŁODZI.

19 przedsiębiorstw zlikwidowanych w miesiącu wrześniu r. b. Według danych, posiadanych przez Urząd Przemysłowy I-ej Instancji Magistratu m. Łodzi — w miesiącu wrześniu r. b. zostało zlikwidowanych 13 przedsiębiorstw handlowych i 4 przemysłowe.

Zachorowania na choroby zakaźne. W ciągu tygodnia, t. j. od dnia 9-go do 15-go października rb. włącznie — zgłoszono do Wydziału Zdrowotności Publicznej następujące przypadki zachorowań na choroby zakaźne:

Dur brzuszny 94 przypadków (w tygodniu poprzednim 85 przypadków), czerwonka 2 przypadki (—), płonica 122 przypadków (112), błonica 106 przypadków (87), odra 5 przypadków (8), róża 7 przypadków (2), krztusiec 2 przypadki (3), gorączka płożowa 3 przypadki (2).

Ogółem zanotowano w tygodniu sprawozdawczym 341 przypadków zachorowań na choroby zakaźne, w tygodniu ubiegłym 300 przypadków.

Kary za antysanitarny stan posesyj. Łódzkie Starostwo Grodzkie

— na wniosek Wydziału Zdrowotności Publicznej — ukarało w drodze administracyjnej za antysanitarny stan posesyj grzywnami od 5 do 50 złotych następujących właścicieli nieruchomości:

Poznańskiego Mojżesza (ul. Kilińskiego Nr. 50), Hila Majera Lipkę (ul. 11 Listopada Nr. 46), Nusbauma Chila (ul. Wólczańska 101), Chmielnickiego Izaaka (ul. Kilińskiego 164), Kłosa Andrzeja (ul. Żelazna Nr. 13), Pomeranca Mendla (ul. Żelazna 13), Goldberga Chaima (Rynek Leonhardta), Kooperatywa Mieszkaniowa „Naprzód” (ul. Wysoka 21), Pachuckiego Leona (ul. Zagajnikowa 36-a), Frankiewicza Tomasza (ul. Tkacka Nr. 13), Ejznera Dawida (ul. Narutowicza 24), Karpińskiego Ludwika (ul. Fijałkowska 10), Borensztajna Mendla (ul. Piłsudskiego 13), Majzelsa Lajba (ul. Piłsudskiego Nr. 13), Szenfelda Nuchema (ul. Piotrkowska 36/38), Brajtsztajna Szlamę (ul. Śródmiejska Nr. 76), Szlachtuza Izraela (ul. Śródmiejska Nr. 76), Rozengartena Dawida (ul. Narutowicza Nr. 49), Ginsberga Moszka (ul. Śródmiejska Nr. 68).

OGŁOSZENIE.

Opierając się na Rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 31 sierpnia 1950 roku o zabezpieczeniu podaży przedmiotów powszedniego użytku (Dz. U. R. P. Nr. 90, poz. 527) Rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 29 października 1929 roku i z dnia 31 sierpnia 1950 roku o regulowaniu cen zbóż chlebowych i jego przetworów oraz cegły (Dz. U. R. P. Nr. 81, poz. 607 i Nr. 82, poz. 722) Rozporządzeniu Wojewody Łódzkiego z dnia 8 kwietnia 1929 roku wreszcie na opinii Komisji do Ustalania Cen, wyrażonej na posiedzeniu w dniu 27 września 1952 roku — niniejszem podaję do wiadomości mieszkańcom miasta Łodzi co następuje:

Uchwałą Magistratu Nr. 897 z dnia 29 września 1952 roku zostały wyznaczone następujące ceny maksymalne (najwyższe):

Na mięso cielęce za 1 klg.

w hurcie:		w detalu:	
1) cielęcina normalna	zł. 1.55	1) cielęcina normalna	zł. 1.80
2) cielęcina koszerna	„ 1.61	2) cielęcina koszerna	„ 1.94

W myśl par. 10 zacytowanego wyżej Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych winni żądania lub pobierania cen wyższych od wyznaczonych, będą ukarani przez władzę administracyjną I Instancji według art. 4 i 5 wyżej zacytowanego Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej aresztem do 6 tygodni lub grzywną do 5.000 złotych, o ile dany czyn nie ulega surowszemu ukaraniu w myśl innych ustaw karnych.

Wyżej wyznaczone ceny obowiązują na terenie m. Łodzi od dnia następnego po ogłoszeniu.

Łódź, dnia 17 października 1952 roku.

Wiceprezydent m. Łodzi
(—) Stanisław Rapalski.

OGŁOSZENIE.

Ruchla Fajgenbaum, zam. w Łodzi, przy ul. Piłsudskiego Nr. 51, zagubiła koncesję, wydaną przez Urząd Przemysłowy I-ej Instancji Magistratu m. Łodzi.

OGŁOSZENIE.

Aleksander Mencil, zamieszkały w Łodzi przy ul. Brznościńskiej Nr. 40, zagubił od furgonu Nr. 2804, wydany przez Urząd Przemysłowy I-ej Instancji Magistratu m. Łodzi.

Redaktor: Jan Barczewski.

Wyd. Zarządu m. Łodzi