

# DZIENNIK

ZARZĄDU

M. ŁODZI

Redakcja i Administracja  
Pl. Wolności 14, I piętro, tel. 218-03  
Adminstr. 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.—

Cena egzemplarza zł. 0.30

Nr. 48 (684)

Łódź, dnia 29 listopada 1932 r.

Rok XIV

**Treść numeru:** Sprawozdanie z Ogólnokrajowego Zjazdu w sprawach komunikacji miejscowej, odbytego w Warszawie w dniach 21—23 października 1932 r. — 5 lat samorządu m. Łodzi. — Sprawozdanie Kasowe Zarządu m. Łodzi za miesiąc październik r. b. — Kronika miejska. — Z życia miast. — Ogłoszenia.

Inż. J. BRZozowski

Naczelnik Wydziału Przedsiębiorstw Miejskich  
Magistratu m. Łodzi

## Sprawozdanie

### z Ogólnokrajowego Zjazdu w sprawach komunikacji miejscowej, odbytego w Warszawie w dniach 21—23 października 1932 r.

W październiku 1932 roku w dniach od 21—23 odbył się w Warszawie Ogólnokrajowy Zjazd w sprawach komunikacji miejscowej, zorganizowany przez Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce z powodu dziesięciolecia działalności Związku. Związek ten skupia właścicieli przedsiębiorstw komunikacyjnych, działających na terenie Polski i prowadzonych zarówno przez osoby i towarzystwa prywatne, jak i przez samorządy. Zjazdy ogólnokrajowe odbywają się co 5 lat. Związek Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce jest członkiem Międzynarodowego Związku Tramwajów, Kolei Dojazdowych i Publicznych Przewozów Samochodowych, który odbywa międzynarodowe kongresy co 2 lata. W roku bieżącym odbył się XXIII Międzynarodowy Kongres w Hadze. W Kongresie tym z Polski wzięło udział 15 osób. W odbytym w październiku w Warszawie Ogólnokrajowym Zjeździe wzięło udział około 150 osób. Z Łodzi uczestniczyli przedstawiciele Kolei Elektrycznej Łódzkiej Spółki Akcyjnej, Towarzystwa Łódzkich Wąskotorowych Elektrycznych Kolei Dojazdowych oraz 2 przedstawiciele Magistratu m. Łodzi.

Obrady zagał oraz wygłosił odczyt „Dziesięciolecie Działalności Związku Przedsiębiorstw Komunikacyjnych w Polsce” prezes Związku inż. Fuks, wicedyrektor tramwajów miejskich w Warszawie.

Na Zjazd zgłoszono 13 referatów, które wygłoszono i przedyskutowano, a następnie uczestnicy Zjazdu zwiedzili fabryki: Lilpop

Rau i Loewensztajn, Warszawskiej Spółki Akcyjnej Budowy Parowozów i Państwowych Zakładów Inżynieryjnych. W ostatnim dniu Zjazdu zwiedzono zabytki Warszawy: Stare Miasto, Cytadelę, następnie Instytut Wychowania Fizycznego na Bielanach i Transoceaniczną Radjostację w Babicach.

W ogłoszonych na Zjeździe referatach poruszano zagadnienia: prawne, związane z udzielaniem koncesyj oraz eksploatacją przedsiębiorstw komunikacyjnych z zakresu działania poszczególnych środków lokomocji, wzajemnego stosunku pomiędzy poszczególnymi przedsiębiorstwami komunikacji miejscowej: tramwajami miejskimi, kolejami podmiejskimi, przedsiębiorstwami autobusowymi oraz kolejami normalnymi; stosunku samorządów do przedsiębiorstw komunikacji miejscowej; taryfowe; wreszcie techniczne i organizacyjne samych przedsiębiorstw.

Prof. R. Podoski w bardzo ciekawym i obszernym referacie dał sprawozdanie z XXIII Międzynarodowego Kongresu, zorganizowanego przez Międzynarodowy Związek Tramwajów, Kolei Dojazdowych i publicznych przewozów samochodowych, który się odbył w roku bieżącym w Hadze. Prof. R. Podoski w referacie swoim streścił wszystkie zagadnienia, nad którymi prowadzono dyskusję na Kongresie.

Przechodząc do prac Zjazdu zaznaczyć należy, że część spraw poruszonych w referatach dyskusyjnych na Zjeździe, dotyczyła zagadnień czysto fachowych, zmierzających do usprawnienia oraz zmniejszenia kosztów eksploatacji; są to sprawy bardzo ważne, gdyż w konsekwencji wiodą do obniżenia kosztów przewozu, a co za tem i do obniżenia taryf; bliżej jednak w niniejszym sprawozdaniu zajmować się niemi nie będę ze względu na to, że są za bardzo specjalnemi, tak, że interesować mogą szczególnie tylko fachowców. Szczegółowiej jednak postaram się omówić te referaty, które mogą wzbudzić szersze zainteresowanie, do nich zaliczyć należy: 1) referat inż. A. Dąbrowskiego „Ustawodawstwo polskie, dotyczące lokomocji samochodowej”; 2) referat inż. Tadeusza Polaczka-Korneckiego „Normy ustawodawcze budowy i eksploatacji tramwajów”; 3) referat inż. Pawła Nestrypke „O zakresie działania poszczególnych środków komunikacji lokalnej”; wreszcie 4) referat inż. Ignacego Rostka „Zagadnienie obniżenia taryfy tramwajowej”.

Referaty inż. A. Dąbrowskiego i inż. Polaczka-Korneckiego poruszają sprawy ustawodawstwa w dziedzinie komunikacji miejscowej. Są one aktualne z tego względu, że w roku bieżącym wydane zostały nowe ustawy i rozporządzenia wykonawcze w sprawie udzielania koncesyj na koleje lokalne, tramwaje miejskie, autobusy, a mianowicie: w Dz. Ustaw Nr. 32 z dnia 18 kwietnia pod poz. 356 ogłoszona została ustawa z dnia 14 marca 1932 roku o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi. W Dz. Ustaw Nr. 38 z dnia 7 maja 1932 roku pod poz. 391 ogłoszona została ustawa z dnia 17 marca 1932 roku o koncesjach na koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie. W Dz. Ustaw Nr. 95 z dnia 31 października 1932 roku pod poz. 821 ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 lipca 1932 roku w sprawie wykonania ustawy o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi.

Powyższe ustawy mają bardzo doniosłe znaczenie dla gmin miejskich, ponieważ dotyczą jednej z najważniejszych dziedzin gospodarki miejskiej, mającej decydujący wpływ na rozwój miasta oraz ukształtowanie się całego życia gospodarczego i handlowego w mieście.

Inż. A. Dąbrowski w referacie swoim szczegółowo omawia i krytykuje ustawodawstwo nasze, dotyczące lokomocji samochodowej jak sam powiada — postawił sobie za zadanie wyszukania tego co wydaje mu się błędem, brakiem lub przedawnieniem, mając nadzieję, że przy należytej wymianie zdań i ponownem przemyśleniu uda się zebrać materiał do dalszej nowelizacji ustawodawstwa.

Podaje szczegółowej krytyce:

- 1) Ustawę z dnia 7 października 1921 roku o przepisach porządkowych na drogach publicznych (Dz. Ust. Nr. 89, poz. 656);
- 2) Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Spraw Wewnętrznych o używaniu i ochronie dróg z dnia 21 czerwca 1924 roku (Dz. Ust. Nr. 61, poz. 611);
- 3) Rozporządzenie Ministerstwa Robót Publicznych o ruchu pojazdów mechanicznych z dnia 27 stycznia 1928 roku (Dz. Ust. Nr. 41, poz. 396);
- 4) Rozporządzenie Ministerstwa Robót Publicznych o ruchu autobusów z dnia 17 kwietnia 1929 roku (Dz. Ust. Nr. 55, poz. 439);
- 5) Ustawę z dnia 3 lutego 1931 roku o funduszu drogowym (Dz. Ust. Nr. 16, poz. 81);
- 6) Rozporządzenie Ministrów z dnia 3 października 1931 roku o wykonaniu ustawy o funduszu drogowym (Dz. Ust. Nr. 92, poz. 716);
- 7) Ustawę o zarobkowym przewozie osób i towarów pojazdami mechanicznymi z dnia 14 marca 1932 roku (Dz. Ust. Nr. 32, poz. 336).

Referent podkreśla znaczenie rozwoju komunikacji lokalnej dla samorządów i rolę jaką winny one odegrać w tym rozwoju. Dalej zwraca uwagę na posiadane przez samorządy w tej dziedzinie uprawnienia, oraz wskazuje na niejasność, a nawet sprzeczność w tym względzie widoczną w nowych ustawach. Referent uważa, że wobec zawieszenia działania tej ustawy mocą art. 9 ust. 2 ustawy koncesyjnej z dnia 14 marca 1932 roku w obrębie gminy miejskiej, mogłoby powstać domniemanie, że ustawodawca dąży do pozostawienia wolnej konkurencji na obszarze jednej gminy, co sprzeczne jest zarówno ze znaczeniem gminy w systemie gospodarczym całego państwa, z interesami gminy, jak i z zasadniczymi wskazaniami naszego prawa konstytucyjnego, a w szczególności sprzeczne z art. 11 p. 3 i z art. 21 p. 4 i p. 9 Dekretu o Samorządzie, orzekającymi, że do własnego zakresu działania gminy należy zakładanie i utrzymywanie środków lokomocji, ustanawianie taryf, opłat i monopoli.

Inż. T. Polaczek-Kornecki w referacie swoim omawia ustawę z dnia 17 marca 1932 roku „O koncesjach na koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie” (Dz. Ust. Nr. 38, poz. 391) oraz rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 6 czerwca 1929 roku (Dz. Ust. Nr. 52, poz. 424) i nowelę do tego rozporządzenia z dnia 19 maja 1932 roku (Dz. Ust. Nr. 57, poz. 550), które normują warunki eksploatacji już

istniejących sieci komunikacji miejskiej. Nowa ustawa z dnia 17-go marca 1932 roku wyłącza koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie (tramwaje) z pod działania ogólnej ustawy z dnia 14 października 1921 roku o prywatnych kolejach żelaznych, która była dla kolei miejscowych zbyt uciążliwą. Ustawa z dnia 17 marca 1932 roku w sposób jasny i nie nasuwający żadnych wątpliwości normuje warunki koncesji kolei znaczenia miejscowego, a nawet podaje osobne artykuły, odnoszące się wyłącznie do tramwajów. Ustawa ta znacznie ułatwia uzyskanie koncesji na koleje znaczenia miejscowego. Zgodnie z tą ustawą koncesje na tramwaje udzielają gminy miejskie na swoich obszarach.

Inż. P. Nestrypke w referacie swoim, opartym na wynikach prac, któremi zajmowały się Międzynarodowe Kongresy Komunikacyjne w roku 1930 w Warszawie, a w roku 1932 w Hadze obszernie omawia zakres działania poszczególnych środków komunikacji lokalnej. Prace te wykazały, że każdy ze środków komunikacyjnych: autobus, trolleybus, auto-szynowe, tramwaj, kolej zamiejska i podmiejska, wreszcie kolej podziemna ma swoją określoną rolę i jeżeli jest odpowiednio do swych właściwości zastosowana może przynieść duże korzyści zarówno przedsiębiorstwu jak i danej miejscowości, którą obsługuje. Wnioski wyprowadzone w referacie inż. Nestrypke oparte są na szczegółowych cyfrach, podanych przez 80 przedsiębiorstw, w tem 17 polskich. Dane statystyczne wykazują, że w miastach, gdzie jest ruch tramwajowy i autobusowy, przypada bardzo mały udział w przewozie pasażerów na ruch autobusowy i tak dla wszystkich miast do 800.000 mieszkańców przeciętnie wynosi:

udział dla 8 miast milionowych	tramwajów	96 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	autobusów	4 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	sybkobież. kolei
przeciętnie wynosi dla	„	76,6 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	„	8,5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	15,1 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
dla Londynu	„	25 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	„	50 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	25 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>
dla Chicago	„	76,8 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	„	5 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>	17,9 <sup>0</sup> / <sub>100</sub>

Przyczyną tak małego udziału autobusów w przewozie pasażerów (Londyn stanowi wyjątek) są duże koszty eksploatacyjne. Jak wynika z referatu inż. Nestrypke przeciętne koszty ogólno-eksploatacyjne przy autobusach pochłaniają 99% wszystkich wpływów, czyli że eksploatacja jest naogół wyraźnie deficytowa i o amortyzacji jak i o oprocentowaniu nie można myśleć. Dobre wyniki otrzymują tylko niektóre wielkie miasta, w których ruch autobusowy odbywa się przeważnie w śródmieściu. Stosunek kosztów ogólno-eksploatacyjnych do wpływów wynosi dla: Kopenhagi — 69,2%, Wrocławia — 70,8%; (śródmiejskie linje przynoszą zysk — zamiejskie straty): Glasgowa — 71,9%, Warszawy — 72,7%. Odpowiednia przeciętna cyfra dla tramwajów wynosi 83,2%, czyli, że na obciążenie kapitału pozostaje jeszcze 16,8% wpływów.

Z powyższego wynika, że dla uniknięcia deficytu taryfa w autobusach winna być wyższa niż tramwajowa. W praktyce stosowane są najróżnorodniejsze taryfy. W 22 przedsiębiorstwach, które mają tramwaje i autobusy, 12 ma taryfę autobusową, a około 20% wyższą niż tramwajową; 7 — jednakową, a 3 przedsiębiorstwa mają dla tramwajów taryfę jednolitą, dla autobusów sekcijną, przyczem dla



krótkich przejazdów taryfa autobusowa jest niższa niż tramwajowa (Praga, Warszawa, Wiedeń).

Ażeby można było ustalić jaki ze środków komunikacyjnych w każdym poszczególnym wypadku jest najodpowiedniejszy, należy poznać i porównać właściwości poszczególnych środków komunikacyjnych. Na zasadzie zebranego i przestudjowanego materiału otrzymamy następujące wyniki:

**Tramwaj** w porównaniu z autobusem wykazuje następujące zalety:

- 1) większą zdolność masowego przewozu,
- 2) ruch tramwajowy jest tańszy,
- 3) pasażer tramwajowy zajmuje na jezdni około 1,6 razy mniejszą płaszczyznę,
- 4) jest ogólne mniemanie, że tramwaj powoduje mniej wypadków,
- 5) tramwaje jadąc po stałych torach rozdzielają resztę pojazdów i pomagają tem samem do regulacji ruchu ulicznego,
- 6) tramwaje nie wydzielają przykrych gazów spalinowych, które w bardzo nieprzyjemny sposób pod względem zdrowotnym dają się odczuwać miejskiej ludności

wreszcie

- 7) tramwaj jest konsumentem energii elektrycznej i tem samem daje możność miejscowej elektrowni osiągnąć lepsze wyniki eksploatacyjne, na czem znów zyskuje stan gospodarczy danego miasta

i 8) słupy tramwajowe dają możność gminie miejskiej dla wykorzystania ich dla oświetlenia ulic.

**Autobus** w porównaniu z tramwajem wykazuje następujące zalety:

- 1) większą zdolność przystosowania się do różnych warunków, jak zmiany kierunku linii, dowożenie bezpośrednio do miejsca przeznaczenia,
- 2) posiada większą zwrotność i możność dojeżdżania do krawężników,
- 3) jest tańszy w eksploatacji dla ruchu słabego i dalszych dróg,
- 4) jest najodpowiedniejszym dla celów turystycznych,
- 5) posiada możliwość objazdu ulic, będących w naprawie,
- 6) w razie zepsucia się wozu nie zatrzymuje ruchu,
- 7) bierze prawidłowiej skrzyżowania,
- 8) nie potrzebuje napowietrznej sieci przez co przyczynia się do estetyczniejszego wyglądu miasta,
- 9) szybkość handlowa autobusu jest większa niż tramwajów.

Jako jeden ze środków lokomocji istnieją t. zw. trolleybusy, t. j. autobusy z silnikiem elektrycznym. Trolleybusy zastosowane zostały w Anglii około 1900 roku. Zestawienie średnich wartości dla 7 miast angielskich wykazuje, że koszt eksploatacji trolleybusów w Anglii są mniejsze niż tramwajów i autobusów.

**Trolleybusy** w porównaniu z autobusami wykazują następujące zalety i wady:

**Zalety:**

- 1) korzystają z energii elektrycznej i dlatego przyczyniają się do lepszego wykorzystania elektrowni i tem samem do polepszenia jej stanu gospodarczego,

- 2) tramwajowe przedsiębiorstwa nie potrzebują nowych urządzeń warsztatowych i nowej kategorii personelu. Tem samym trolleybus nie rozbija jednolitości ruchu tramwajowego, co jest nader ważne pod względem organizacyjnym,
- 5) posiadając silnik elektryczny wykorzystują jego przewagę nad silnikiem spalinowym, a więc:
  - a) zdolność większego obciążenia,
  - b) lepszy rozruch, który wynosi  $0,9 \text{ m/sec.}^2$ , tem samym prędzej osiąga normalną szybkość,
  - c) uruchomienie i hamowanie odbywa się nietylko prędzej, ale równomierniej, bez uderzeń silnika spalinowego, dzięki czemu zużywa się mniej gazu i również drogi mniej się niszczą,
  - d) nie wydziela szkodliwych gazów, które tak nieprzyjemnie dają się odczuwać, szczególnie w miastach gęsto zaludnionych,
  - e) niebezpieczeństwo pożaru jest mniejsze,
  - b) koszt energii jest znacznie tańszy,
  - g) trwałość jego jest 2 razy większa.

#### Wady:

- 1) koszty inwestycyjne są większe,
- 2) jest związany z siecią przewodów,
- 3) ma mniejszą zwrotność,
- 4) w razie uszkodzenia sieci ruch jest wstrzymany,
- 5) przy pojedynczej sieci nie może ominąć drugiego wozu,
- 6) nawracanie jest trudniejsze.

Wady te nie zalecają stosowania trolleybusów na dalszych przestrzeniach i przy bardzo słabym ruchu.

**Trolleybusy** w porównaniu z tramwajami wykazują następujące zalety i wady:

#### Zalety:

- 1) dają się zastosować na wąskich ulicach i pokonywują lepiej zakręty,
- 2) mają możliwość dojeżdżania do chodnika,
- 3) przy zmianie kierunku linii odpadają koszty na skrzyżowania i zwrotnice, które są przy tramwajach,
- 4) problem skrzyżowania z koleją rozwiązuje się prościej i lepiej.

#### Wady:

- 1) posiadają mniejszą zdolność przewozową,
- 2) wymagają dobrych dróg,
- 3) posiadają mniejszą trwałość (10 lat — tramwaj. 20 lat).

Z powyższych wywodów wynikałoby, że przy słabym ruchu najodpowiedniejszym jest autobus. W miarę rozwoju danej miejscowości na pewnej linii trolleybus usunie autobus, przy dalszym rozwoju i zwiększeniu ruchu tramwaj usunie trolleybus. Pierwsze dwa środki komunikacyjne przejdą wtedy na inne linje z mniej gęstym ruchem.

(Dokończenie nastąpi).

## 5 lat samorządu m. Łodzi.

W dniu 24-go listopada 1932 roku łódzkie władze samorządowe obchodziły 5-ciolecie swej pracy.

Wybory do Rady Miejskiej, obecnej kadencji, odbyły się w dniu 9-go października 1927 roku. Na ogólną liczbę 75 radnych — na poszczególne frakcje przypadło: Niemiecka Socjalistyczna Partja Pracy w Polsce — 7; Polska Partja Socjalistyczna i Klasowe Związki Zawodowe — 25; Polski Komitet Wyborczy Zjednoczonych Organizacyj Chrześcijańskich — 6; Ogólny Żydowski Związek Robotniczy „Bund” w Polsce — 5; Żydowski Robotniczy Komitet Wyborczy „Poalej-Sjon” — 3; Narodowy Robotniczy Komitet Wyborczy — 5; Blok Lewicy Socjalistycznej — 1; Stowarzyszenie Właścicieli Nieruchomości Chrześcijan Przemieść m. Łodzi — 2; Związek b. Wojskowych i Inwalidów Wojennych — 1; Zjednoczenie Niemieckie — 3; Bezpartyjni Religijni Żydzi — 2; Zrzeszenie Gospodarcze przy Resursie Rzemieślniczej w Łodzi — 4; Blok Pracowniczej Łodzi — 1; Demokratyczny Żydowski Blok Wyborczy — 1; Polski Wyborczy Komitet Gospodarczy m. Łodzi — 5; Zjednoczeni Żydzi Ortodoksi przy Zjednoczeniu Ortodoksów m. Łodzi — 4; Sjonistyczny Komitet Wyborczy — 4 radnych.

Po ogłoszeniu w dniu 18 października 1927 roku wyniku wyborów, trzecia kolej, a obecna Rada Miejska m. Łodzi, zebrała się na pierwsze posiedzenie organizacyjne w dniu 24-go listopada 1927 r. Na posiedzeniu tem dokonano wyboru Prezydjum Rady Miejskiej, w skład którego weszli: inż. Jan Holecgreber — jako prezes oraz Reinhold Klim, dr. Leon Szyfman i Józef Wolczyński — jako wiceprezesi.

Na temże posiedzeniu wybrano Magistrat, w skład którego weszli: Bronisław Ziemięcki jako prezydent; Stanisław Rapalski i dr. Edmund Wieliński — jako wiceprezydenci; oraz: Ludwik Kuk, dr. Stefan Kopciński, Antoni Purlal, Roman Izdebski, dr. Aleksander Margolis, Antoni Harasz, Władysław Adamski i Aleksander Joel — jako ławnicy.

Obecny skład Prezydjum Rady Miejskiej stanowią: Marjan Andrzejak — prezes oraz dr. Leon Szyfman; adw. Rafał Kempner i adw. Kazimierz Hartman — wiceprezesi.

Skład Magistratu pozostał prawie ten sam. Jedyne w dniu 14 czerwca 1928 r. ustąpił ławnik dr. Stefan Kopciński, a stanowisko jego objął ławnik Przeclaw Smolik, zaś w dniu 16-go czerwca 1932 r. został pozbawiony przez Radę Miejską mandatu wiceprezydent dr. Edmund Wieliński.

## Sprawozdanie kasowe Zarządu m. Łodzi za miesiąc październik 1932 r.

Dział	Wyszczególnienie	Pg. budżetu	Realizacja		Realizacja		R A Z E M	
		1932/33 r.	od 1.IV. - 30.IX. 32.		w październ. 1932 r.			
		Zł.	Zł.	gr.	Zł.	gr.	Zł.	gr.
<b>A. Dochody zwyczajne:</b>								
I	Majątek komunalny . . . . .	256,523	66,190.85		14,748.64		80,939.49	
II	Przedsiębiorstwa komunalne . . . . .	3,611,705	1,431,502.73		271,709.17		1,703,211.90	
III	Subwencje i dotacje . . . . .	154,130	34,430.11		25,800.—		60,230.11	
IV	Zwroty . . . . .	1,056,643	313,089.81		140,602.54		453,692.35	
V	Opłaty administracyjne . . . . .	823,755	375,205.34		62,890.62		438,095.96	
VI	Opłaty za korzystanie z urzędzeń i zakła- dów dobra publicznego . . . . .	528,875	212,263.79		64,608.10		276,871.89	
VII	Dopłaty . . . . .	—	—		—		—	
VIII	Udział w podatkach państwowych . . . . .	2,600,000	1,094,200.53		103,895.40		1,198,095.93	
IX	Dodatek do podatków państwowych . . . . .	13,250,000	5,170,242.14		999,432.99		6,169,675.13	
X	Podatki samoistne . . . . .	3,210,003	1,758,846.33		414,386.11		2,173,232.44	
XI	Różne . . . . .	212,120	99,036.87		12,356.—		111,392.87	
		25,703,754	10,555,008.50		2,110,429.57		12,665,438.07	
<b>B. Dochody nadzwyczajne:</b>								
I-VII	Zasiłki inwestycyjne i inne . . . . .	2,826,866	1,719,675.24		134,000.—		1,853,675.24	
		28,530,620	12,274,683.74		2,244,429.57		14,519,113.31	
Szp.	Szpitala Miejskie . . . . .	1,954,110	713,047.38		146,496.86		859,544.24	
Z. O.	Zakłady Opiekuńcze . . . . .	1,036,890	336,092.78		80,030.02		416,122.80	
P. K.	Przedsiębiorstwa Komunalne . . . . .	10,166,589	401,781.60		196,280.05		598,061.65	
		41,688,209	13,725,605.50		2,667,236.50		16,392,842.—	
	Sumy przechodnie . . . . .		7,082,988.86		787,439.05		7,870,427.91	
	Zaliczki . . . . .		664,940.89		129,793.17		794,734.06	
			21,473,535.25		3,584,468.72		25,058,003.97	



## Sprawozdanie kasowe Zarządu m. Łodzi za miesiąc październik 1932 r.

Dział	Wyszczególnienie	Pg. budżetu	Realizacja		Realizacja		RAZEM	
		1932/33 r.	od 1.IV. - 30.IX. 32.		w październiku 32 r.		Zł.	gr.
		Zł.	Zł.	gr.	Zł.	gr.	Zł.	gr.
<b>A. Wydatki zwyczajne:</b>								
I	Administracja ogólna . . . . .	4,812,894	2,281,473.63		451,502.38		2,732,976.01	
II	Majątek komunalny . . . . .	609,888	254,332.06		43,547.67		297,879.73	
III	Przedsiębiorstwa komunalne . . . . .	451,891	—		—		—	
IV	Splata długów . . . . .	2,507,100	339,226.95		18,250.10		357,477.05	
V	Drogi i place publiczne . . . . .	1,546,519	680,764.51		188,965.15		869,729.66	
V-a	Regulacja miasta . . . . .	242,993	101,804.84		22,128.96		123,933.80	
VI	Oświata . . . . .	3,385,048	1,456,555.18		284,745.63		1,741,300.81	
VII	Kultura i sztuka . . . . .	602,054	319,170.05		43,748.59		362,918.64	
VIII	Zdrowie publiczne . . . . .	4,350,806	1,933,311.68		153,642.73		2,086,954.41	
IX	Opieka Społeczna . . . . .	3,221,344	1,171,548.31		214,400.82		1,385,949.13	
X	Popieranie rolnictwa . . . . .	203,115	90,229.09		19,907.11		110,136.20	
XI	Popieranie przemysłu i handlu . . . . .	606,515	264,335.48		45,801.44		310,136.92	
XII	Bezpieczeństwo publiczne . . . . .	1,363,792	364,047.08		92,273.34		456,320.42	
XIII	Różne . . . . .	573,661	222,409.74		28,986.65		251,396.39	
		24,477,620	9,479,208.60		1,607,900.57		11,087,109.17	
<b>B. Wydatki nadzwyczajne:</b>								
I—XIII	Wydatki inwestycyjne i inne . . . . .	4,053,000	2,140,010.90		494,742.62		2,634,753.52	
		28,530,620	11,619,219.50		2,102,643.19		13,721,862.69	
Szp.	Szpitałe Miejskie . . . . .	1,954,110	713,047.38		146,496.86		859,544.24	
Z. O.	Zakłady Opiekuńcze . . . . .	1,036,890	336,092.78		80,030.02		416,122.80	
P. K.	Przedsiębiorstwa komunalne . . . . .	10,166,589	2,666,898.55		157,867.95		2,824,766.50	
		41,688,209	15,335,258.21		2,487,038.02		17,822,296.23	
	Sumy przechodnie		4,816,678.77		908,456.71		5,725,135.48	
	Zaliczki . . . . .		1,199,352.52		81,546.95		1,280,899.47	
			21,351,289.50		3,477,041.68		24,828,331.18	

Dnia 22 listopada zmarł, przeżywszy lat 44

ś. † p.

**MIECZYŚLAW SANKOWSKI**

emeryt miejski

Cześć Jego pamięci!

MAGISTRAT m. ŁODZI.

## KRONIKA MIEJSKA.

**Ku uwadze mieszkańców.** W związku z katastrofami budowlanymi, które — w większości wypadków przypisać należy niedbalstwu ze strony właścicieli domów oraz lekkomyślności ze strony lokatorów — Inspekcja Budowlana Magistratu m. Łodzi przestrzega i przypomina mieszkańcom, aby w razie jakichkolwiek podejrzanych objawów uszkodzenia mieszkań, natychmiast meldowali o tem Inspekcji Budowlanej (Plac Wolności Nr. 14, III piętro, telefon 139-85).

**Stypendja miejskie.** Magistrat na posiedzeniu swem — na wniosek Wydziału Oświaty i Kultury — przyznał stypendja miejskie następującym osobom: pp. Marji Michaleckiej i Zofji Oleszczakównie — studentkom Uniwersytetu Warszawskiego stypendjum dla upamiętnienia 10-letniej Rocznicy Odzyskania Niepodległości oraz p. Kazimierzowi Haukowi — studentowi Politechniki Warszawskiej — stypendjum na pamiątkę uchwalenia Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej.

**Na akcję szczepień przeciwblonicznych.** Magistrat — na wniosek Wydziału Zdrowotności Publicznej

— postanowił wyasygnować Komitetowi Walki z Błonicą sumę zł. 1.500.— na prowadzenie akcji ochronnej szczepień przeciwblonicznych w czasie od 1 listopada 1932 roku od 31 marca 1933 roku.

**Obniżenie ceny biletu na II-gie miejsce w Miejskim Kinematografie Oświatowym.** Na wniosek Wydziału Oświaty i Kultury — Magistrat na posiedzeniu swem ustalił cenę biletu na II-gie miejsce w Miejskim Kinematografie Oświatowym na 45 groszy.

**Zachorowania na choroby zakaźne.** W ciągu tygodnia od dnia 15-go do 19-go listopada r. b. włącznie — zgłoszono do Wydziału Zdrowotności Publicznej następujące przypadki zachorowań na choroby zakaźne:

Dur brzuszny 47 przypadków (w tygodniu poprzednim 54 przypadków), płonica 82 przypadków (87), błonica 83 przypadków (83), odra 11 przypadków (7), róża 7 przypadków (3), gorączka pogołowa 10 przypadków (7).

Ogółem zanotowano w tygodniu sprawozdawczym 240 przypadków zachorowań na choroby zakaźne, w tygodniu poprzednim 243 przypadków.

## Z ŻYCIA MIAST

### KRONIKA SAMORZĄDOWA. m. st. WARSZAWA.

**Budżet zarządu m. st. Warszawy.** Magistrat prześle niebawem do Rady Miejskiej, a następnie do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych uzupełnienia do budżetu m. stoł. Warszawy na r. 1932/33. Uzupełnienia te przewidują zmniejszenie wydatków budżetu zwyczajnego o 6.528.033 zł. oraz budżetu nadzwyczajnego o 593.424 zł. Zmniejszenie to mogło być dokonane tak drogą redukcji wydatków personalnych, jak również i to przede wszystkim przez obniżenie wydatków rzeczowych. Jednocześnie jednak uzupełnienia przewidują zwiększenie wydatków w budżecie zwyczajnym o 2.110.055 zł., na co złożyła się konieczność zwiększenia dopłat do utrzymania szpitali.

Zmniejszenie dochodów przewidywane jest w budżecie zwyczajnym o 9.690.000 zł., gdyż wpływy z b. wielu podatków zawodzą w stosunku do preliminarza. W budżecie nadzwyczajnym zmniejszono dochody w różnych pozycjach o 3.348.879 zł.

W ostatecznym wyniku budżet zwyczajny zamyka się w wydatkach sumą 98.186.386 zł., w dochodach 96.263.803 zł. (deficyt 1.922.583 zł.). Budżet nadzwyczajny zamyka się w wydatkach sumą 15.083.439

zł., w dochodach — 12.776.303 zł. (deficyt 2.307.136 zł.). Deficyt obu budżetów wynosi 4.229.719 zł. Zwiększy się on jeszcze przez wprowadzenie do budżetu wniosków o kredyty dodatkowe.

W związku z temi wnioskami, deficyt dojdzie do 5.000.000 zł.

**Gaz na linii Warszawa — Otwock.** Gazownia miejska w Warszawie zdecydowana jest przeprowadzić przewód z Warszawy do Falenicy, dzięki czemu uzyskałyby gaz wszystkie miejscowości letniskowe, położone po drodze. W przyszłości przewód byłby przedłużony do Otwocka. Przewód ten musiałby być przeprowadzony od Grochowa. Długość głównej linii wynosiłaby około 12 km.

Obecnie Dyrekcja gazowni poszukuje środków niezbędnych na ten cel, mianowicie około 700.000 złotych.

**Rowery.** Od 1-go stycznia 1933 roku Wydział Przemysłowy Magistratu pobierać będzie opłaty od rowerzystów według nowej taryfy. Prolongujący karty rejestracyjne i prawa jazdy opłacali dotychczas 2 zł. za kartę, 1.50 za numer i 1 zł. za blankiety i manipulacje, łącznie 4.50 zł. Według nowej taryfy pobierana będzie poza wspomnianą sumą jeszcze 3 zł. za prolongowanie prawa jazdy. Razem posiadacz roweru płacić musi rocznie 7.50 zł.

### OGŁOSZENIE.

Opierając się na rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 31 sierpnia 1930 roku o zabezpieczeniu podaży przedmiotów powszedniego użytku (Dz. Ust. R. P. Nr. 91, poz. 527), rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 29 października 1929 roku i z dnia 31 sierpnia 1930 roku o regulowaniu cen zbóż chlebowych i jego przetworów oraz cegły (Dz. U. R. P. Nr. 81, poz. 607 i Nr. 60, poz. 480), rozporządzeniu Wojewody Łódzkiego z dnia 8-go kwietnia 1929 roku, wreszcie na opinii Komisji do ustalania cen, wy-

rażonej na posiedzeniu w dniu 18 listopada 1932 roku, niniejszem podaję do wiadomości mieszkańcom miasta Łodzi co następuje:

Uchwałą Magistratu Nr. 1073 z dnia 19 listopada 1932 roku zostały wyznaczone następujące ceny maksymalne (najwyższe):

**Na mięso wieprzowe i wyroby masarskie za 1 klg. w detalu:**

1. wieprzowina . . . . .	zł. 1.04
2. słonina . . . . .	„ 1.80
3. sadło . . . . .	„ 1.80
4. salceson . . . . .	„ 1.80
5. kielbasa krajana . . . . .	„ 1.80
6. kielbasa serdelowa . . . . .	„ 1.80
7. boczek surowy wędzony . . . . .	„ 1.95
8. pasztetowa . . . . .	„ 2.34
9. podgarłana . . . . .	„ 1.08
10. czarna . . . . .	„ 1.08
11. kaszanka . . . . .	„ 0.72
12. szmalec . . . . .	„ 2.02

**Na przetwory zbóż chlebowych za 1 klg. w detalu:**

1. chleb żytni pytłowy 65% . . . . .	zł. 0.30
2. 2 klg. bochenek chleba żytniego pytłowego . . . . .	„ 0.60
3. chleb razowy . . . . .	„ 0.25
4. bułki (1 klg. winien zawierać 14 bułek o wadze 71 gramów każda) . . . . .	„ 0.70
5. mąka pszenna 55% . . . . .	„ 0.44
6. mąka pszenna 65% . . . . .	„ 0.40

W myśl § 10 zacytowanego wyżej rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych winni żądania lub pobierania cen wyższych od wyznaczonych będą ukarani przez władzę administracyjną I-ej Instancji według art. 4 i 5 wyżej cytowanego rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej aresztem do 6 tygodni lub grzywną do 3.000 złotych, o ile dany czyn nie ulega surowszemu ukaraniu w myśl innych ustaw karnych.

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

Łódź, dnia 21 listopada 1932 roku.

Wiceprezydent m. Łodzi:

(—) Stanisław Rapalski.

Redaktor: Jan Bączewski.

Wyd. Zarządu m. Łodzi