

# ODGŁOSY

ROK XX NR 48 (1042)  
27 LISTOPADA 1977 R.  
CENA 3 ZŁ



**RYSZARD BINKOWSKI**

## o rentach dla rolników

strona 4

**Andrzej Makowiecki**

## O PODRÓŻY PRZEZ BRAZYLIE

strona 14

**Zbigniew Wojciechowski**

## O ROZPRZY I KAMIENSKU

strona 8

**Jerzy Urbankiewicz**

## O ARCHEOLOGII

strona 11

**Eugeniusz Iwanicki**

## O BUDOWNICTWIE JEDNORODZINNYM

strona 3

**WOJCIECH GIEŁŻYŃSKI**

## lekki przemysł, ciężka praca

— Wajda, jak kręcił „Ziemię obiecaną”, to ani jednej maszyny nie musiał u nas zmieniać — szczytą się na oddziale przedzarek wózkowych i to brzmi dumnie. Niewielu ludzi w Polsce ma okazję pracować w fabryce, którą bez adaptacji można by oddać resortowi kultury jako muzeum techniki w ruchu. Nikt nie wie dokładnie, ile lat liczą sobie „Werdole”, ale chyba ponad sto, a „Schimmel” i sporo innych maszyn również zbliża się do wieku matuzalemowego. Maszyny obrózkowe instalowano w latach 1898—1906. Z buchalteryjnego punktu widzenia one w ogóle nie istnieją, albowiem od niepamiętnych czasów zakończyły swój cykl amortyzacji. Wśród wszystkich łódzkich zakładów włókienniczych „Dzierżyński” — zdaniem specjalistów — ma najtrudniejsze warunki pracy. W tych starych i ciasnych halach, które kapitaliści projektowali pod kątem maksymalizacji zysku, a nie dbalosci o zdrowie i samopoczucie robotników, wszelkie przedsięwzięcia, które podejmuje się dla poprawy bezpieczeństwa i higieny pracy, są zaledwie ćwierćśrodkami.

Zakłady Przemysłu Bawełnianego im. Feliksa Dzierżyńskiego, które z racji eksportowych obdarzono kosmopolitycznym przydomkiem „Eskimo”

w rozmowach potocznych nadal są Geyerem. I to powszechniej chyba niż „Obrócy Pokoju” — Scheiblerem, a „Marchlewski” — Poznańskim. Tamte dwa największe zakłady bawełniane dostały nowe maszyny, w ogóle zbudowane są solidniej, otrzymały zastrzyki modernizacji, ergo — są bardziej ponętne dla świeżych adeptów włókiennictwa. Trzeci z kolei „Dzierżyński” ma za to reputację fabryki o przyjaznej, co nieco rodzinnej atmosferze, i być może ten posmak starożytności utrwala nazwniczą tradycje. Na swoim miejscu jest tu nawet kot, który ochotniczo strzeże przed myszami oddział draparni.

Jednakże, nie każdy przecież w wyborze miejsca pracy kieruje się sentymentami. Wielu, zwłaszcza młodych, po paru miesiącach lub tygodniach odchodzi stąd do zakładów nowoczesnych, jak Bistona, Polan, czy Arelan („Są nam podkradani” — uważa pani Zarzycka, socjolog zakładu), bo tam pracuje się łatwiej, w nieporównanie lepszych warunkach, czasem na wyższych stawkach, zawsze — przy doskonalszej technice, która dla młodzieży jest najmocniejszą

Dalszy ciąg na str. 8—9























## ŁÓDZKA TRASA W-Z

Wygodne ciągi komunikacyjne były od dawna marzeniem Łodzi. Dynamiczny rozwój miasta i nie naruszona od stu lat struktura zabudowy śródmieścia sprawiły, że z Bałut na Chojny jechało się przez zatłoczone śródmieście, ze Stoków do Rudy podróż trwała dłużej niż do Zgierza...

I oto miasto otrzymuje nowy ciąg komunikacyjny, zwany łódzką trasą W-Z. Nie ma w tym określeniu przesady.

Długość prawie 3 kilometry, dwie jezdnie jednokierunkowe z kilkoma pasami ruchu i wydzielonym torowiskiem tramwajowym, 25-metrowe maszty z lampami oświetleniowymi, cztery przejścia podziemne, dwa wiadukty dla komunikacji samochodowej i jeden wiadukt tramwajowy. Koszt budowy oblicza się na 545 mln złotych. Przeszło połowa tej sumy wydatkowana będzie na realizację podstawowego odcinka od alei Włókniarzy do ul. Żerom-

skiego, łącznie z dwupoziomym skrzyżowaniem bezkolizyjnym. Całość trasy przebiegnie od al. Włókniarzy wzdłuż osi Mickiewicza — Główna do ul. Armii Czerwonej.

W numerze z 24 lipca br. publikowaliśmy reportaż Konrada Turowskiego o budowie tej wielkiej inwestycji. Dziś prezentujemy zdjęcia naszego fotoreportera z placu budowy.













