



Głos ANGLII



TYGODNIOWY PRZEGLĄD SPRAW BRYTYJSKICH

Rok IV

Kraków, 2 lipca 1949

Nr. 27 (140)

Od Redakcji

Minęło już 5 lat od chwili, gdy 6 czerwca 1944, armie narodów zjednoczonych, w tym polskie siły lądowe, morskie i powietrzne, wylądowały we Francji, by wyzwolić kontynent europejski spod jarzma niemieckiego. O brzegów Brytanii, sterczących w odosobnieniu i nie tak dawno jeszcze parających na niebezpieczeństwo inwazji, popłynęła armada 32 narodów. Dzisiaj myśli narodu brytyjskiego zwracają się ku tym walecznym szynom, składając im hołd. Dzielne zastępy polskie, który żyły i walczyły wraz z nim ramie przy ramieniu, zajmują niepoślednie miejsce w tych reminiscencjach. Przed oczyma żywo woi flota 4000 okrętów wraz z tysiącem pomniejszych statków, prujących fale Kanalu Angielskiego. Wśród nich znajdował się polski krążownik „Dragon” w ostatnim i najmniejszym wy-czynie, by wkrótce w akcji zabezpieczającej lądowanie, ulec poważnym uszkodzeniom, wskutek których krążownik zatopiono i użyto jako falochronu w Arromanches. W międzyczasie kontrtorpedowce polskie stoczyły bitwę z jednostkami niemieckimi na wysokości wybrzeży Bretanii, zadając im ciężkie straty. Naród brytyjski nie zapomni floty powietrznej składającej się z 11000 maszyn frontowych, których masy zaatakowały cały obszar objęty inwazją. Wśród nich znajdowały się niezwykłe eskadry polskich sił powietrznych, które w pierwszych 2 dniach inwazji wykonały 530 wypadów. Naród brytyjski wspomina milionowe zastępy mężczyzn i kobiet, z których składała się olbrzymia armia inwazyjna. Pośród nich znajdowali się bohaterowie Polskiej Dywizji Pancerniej, która po wylądowaniu w Arromanches spełniła poruczone jej kluczowe zadanie w decydującej bitwie wyniszczenia pod Falaise, otwierając tym samym drogę do serca Niemiec. W końcu myśli biegną również ku anonimowym szeregom bojowników polskiego ruchu podziemnego.

Rocznica lądowania w Normandii w dniu 6 czerwca obchodzona jest uroczysto w wszystkich narodach zjednoczonych. Zastanówmy się jednak, kiedy należy właściwie szukać początku wyzwolenia Europy. Czy w chwili lądowania 6 brytyjskiej dywizji powietrznej w nocy poprzedzającej inwazję? Czy też wtedy, gdy wzrosło nasilenie gradu bomb, spadających na niemieckie węzły komunikacyjne już na trzy miesiące przed rozpoczęciem lądowania? Czy może w strategicznym bombardowaniu Niemiec, wyprzedzającym na lata inwazję? Czy też w epopei Stalingradu? A może w brytyjskiej blokadzie morskiej? Czy też w steżeniu europejskiego ruchu oporu? Czy w roku 1940, gdy Churchill polecił 3 dowódców brytyjskim przystąpić do opracowywania planów inwazji Francji? Czy w klęsce Luftwaffe podczas bitwy o Anglię? Czy też w bohaterkiej obronie Warszawy lub też napaści na Polskę w roku 1939? Nie ma człowieka, który by wiedział, gdzie postawić kamień milowy na tym szlaku dziejowym i mógł oświadczyć: „Tu zaczęła się klęska Niemiec”. Reżymy nazistowski i faszystowski rozpoczęły kopanie własnych grobów z chwilą rżenia reka-wicy podstawowym zasadom tradycji europejskiej, a gwoździem do ich trumny było pogwałcenie praw wolności i godności człowieka, które zmobilizowało wszystkie milujące wolność narody świata.

Konferencja Partii Pracy w Blackpool



Czterdziesta ósma doroczna Konferencja Partii Pracy została otwarta w Winter Gardens w ub. poniedziałek. Na zdjęciu Herbert Morrison (z lewej) i Morgan Phillips (z prawej), okłaskują prem. Attlee po jego przemówieniu w drugim dniu konferencji.

SPRAWOZDANIE W SPRAWIE ZALUDNIENIA

Wszystkie dzienniki przypisują wielkie znaczenie sprawozdaniu komisji królewskiej w sprawie zaludnienia. Komisja ta składa się z 15 wybitnie uzdolnionych mężczyzn i kobiet spoza personelu urzędniczego. Podczas wojny, przed pięć laty, powierzono jej zadanie informowania się o faktach dotyczących zagadnień ludnościowych, ich przyczyn i możliwych skutków oraz rozważenia jakie ewentualne środki należy przedsięwziąć w interesie narodowym, aby wpłynąć na charakter polityki ludnościowej w przyszłości.

Sprawozdanie, które z wyjątkiem jednego zastrzeżenia brzmi jedno-myślnie, zaleca umiarkowane powiększenie stanu zaludnienia, który obecnie jest o 6 proc. niższy od cyfry, jakiej potrzeba dla utrzymania obecnego stanu zaludnienia. Komisja proponuje możliwe do przeprowadzenia środki, które pomogłyby w podniesieniu średniego stanu liczebnego rodziny od 2,2 do 2,4 dzieci. Środki te obejmują wyższe zasiłki rodzinne, rozłożenie podatków, specjalne projekty budownictwa mieszkaniowego, bardziej rozgałęzioną służbę opieki rodzinnej oraz wychowanie i studia w tej dziedzinie.

Środki te, jak stwierdza sprawozdanie, przyczyniłyby się do podniesienia stanu zdrowia i kultury społeczeństwa i dlatego są uzasadnione z punktu widzenia słuszności i dobra społecznego. Sprawozdanie przewiduje wzmoczony udział kobiet w kulturalnym i gospodarczym życiu i umożliwienie im połączenia obowiązków macierzyńskich i troski o dom z zainteresowaniami ogólnymi. Proponuje się sposoby rozwiązania trudnych problemów macierzyństwa.

Sprawozdanie przewiduje, że niedobór przyrostu naturalnego nie jest tak wielki jak powszechnie sądzono i nie widzi ono potrzeby dalszego wzrostu ludności na przeludnionej wyspie.

O ile procent śmiertelności będzie nadal spadać, proponowane przez komisję powiększenie rodzin spowoduje jedynie bardzo powolny wzrost

zaludnienia. Wyniesie on może 4,2 miliona w przyszłych stu latach, co pozwoli na stałe zasilanie domniów napływem około 50.000 emigrantów rocznie.

Ludność W. Brytanii wzrosła z 7 milionów w XVII wieku do 49 milionów obecnego stanu zaludnienia. Wykazuje ona dalszy wzrost i według obecnych wskazówek powinna osiągnąć maksymalną cyfrę około r. 1977, kiedy to (o ile stan liczebny rodzin nie powiększy się), znacznie powoli spadnie.

W roku 1934 eksperci dowodzili jednak, iż stan liczebny ludności znacznie spadnie do 35 milionów. Obliczenie to zostało obalone przez niedające się przewidzieć okoliczności, a to samo może się powtórzyć z kalkulacjami komisji królewskiej. Już obecnie przeważają u nas nieliczne rodziny. Praktyczne zalecenia sprawozdania opierają się na hipotezie, że rodzina zmniejszyła się, ponieważ te rodziny, które posiadają dużo dzieci, znajdują się w gorszej sytuacji społeczno-ekonomicznej od tych, które mają mało lub w ogóle nie mają dzieci. Środki zalecone przez komisję dla zaradzenia temu stanowi rzeczy zostaną pilnie prze-studiowane.

Wnioski komisji postawią trudny problem przed obecnym rządem jak i jego następcami. Zdaniem komisji spadek zaludnienia nie jest nieuniknionym zjawiskiem, lecz proces ten można powstrzymać, a nawet odwrócić za pomocą środków politycznych i społecznych. Żaden z proponowanych środków nie zawiera jakiegokolwiek rewelacji. W istocie komisja uważa je za uzasadnione z punktu widzenia dobra społecznego niezależnie od problemu zaludnienia.

Z pewnością okaże się potrzeba wszczęcia debaty w obu izbach na temat poruszonych spraw. Nie należy oczekiwać jakichś nagłych decyzji rządu ze względu na złożoność zawartych tu problemów.

Członkowie komisji starali się rozumować z uwzględnieniem interesów Commonwealthu. Wydaje

się, że obecne szczytowe nasilenie imigracji nie potrwa długo. Fakt ten wynika między innymi z małej liczby dzieci w rodzinach, a co za tym idzie, ilość imigrantów jest znikoma. Struktura naszego społeczeństwa utrudnia wchłanianie imigrantów obcych ras i religii, a zmniejszający się napływ brytyjskich emigrantów do innych części Commonwealthu może mieć poważny wpływ na gospodarczą i polityczną przyszłość W. Brytanii i Commonwealthu.

Nawet gdyby dało się utrzymać średni stan liczebny rodzin na obecnym poziomie, lub nieco powyżej, nie wydaje się prawdopodobnym, aby w razie poprawy warunków ekonomicznych w kraju, emigracja z W. Brytanii wyniosła więcej niż 1/3 lub 1/4 liczby imigrantów, których potrzebują dominia, jeżeli chcą utrzymać wzrost swego zaludnienia na poziomie roku 1930. Fakt ten stwarza bardzo poważne zagadnienie dla całego Commonwealthu, które rząd W. Brytanii powinien rozstrzygnąć w porozumieniu z rządami innych państw Commonwealthu.

ODKRYCIE NOWYCH ŻŁOŻ URANU

W centralnej Australii odkryto nowe złoża uranu. Minister dostaw, senator John Armstrong, oświadczył, że złoża te rozciągają się przypuszczalnie na przestrzeni paruset mil kwadratowych.

Odkrycie to zostało potwierdzone przez naukowców australijskich. Obecność uranu została po raz pierwszy stwierdzona, kiedy pewien poszukiwacz przesłał dyrektorowi kopalni próbki ciężkiego, czarnego kamienia, który przy kopaniu miki był dawniej odrzucany jako nieużytek. Próby wykazały, że kamień ten zawierał uran.

Inne próbki pobrane na tym samym terenie wykazały również obecność radioaktywnych minerałów. Obszar ten został badany przez ekspertów, którzy odkryli nowe złoża uranu.

W numerze:

„ECONOMIST”

WAGONY ZE STALI

BADANIA W PRZEMYSLE BAWELNIANYM

CARDIFF — WALIJSKIE MIASTO

INSTYTUT SZTUKI COURTAULDA

BRYTYJSKI GRAND PRIX 1949

WYSCIGI POWIETRZNE W WIELKIEJ BRYTANII

Areoklub Królewski ogłosił ostatnio szczegóły krajowych wyścigów lotniczych, jakie odbędą się tego lata w W. Brytanii.

Zapowiadają się one jako najciekawsze zawody tego typu w Europie. Będą w nich brać udział samoloty różnych typów.

Pierwszy dzień będzie poświęcony na przybycie współzawodniczących maszyn i na loty ćwiczebne. W jednym z następnych dni rozegrane będą wyścigi samolotów o puchar króla. Impreza ta zastrzeżona jest dla pilotów, którzy są brytyjskimi poddanymi i którzy będą latać na samolotach skonstruowanych w granicach Commonwealthu i nie przekraczających siły 1000 HP.

Tego samego dnia rozegrane będą piękne zawody o puchar Kę sleya. Są to międzynarodowe wyścigi, w których mogą brać udział samoloty wszelkich typów o szybkości większej niż 300 mil na godzinę. Przewiduje się, że uczestniczyć w zawodach będą zarówno samoloty o napędzie odrzutowym, jak i samoloty o normalnych silnikach tłokowych.

Ostatnie dni programu wypełnią ważne imprezy międzynarodowe. Między innymi odbędą się zawody o puchar ofiarowany przez stowarzyszenie brytyjskich konstruktorów samolotowych. Ubiegający się o ten puchar muszą latać na samolotach odrzutowych.

Pierwsza nagroda we wszystkich konkurencjach wynosi 100 funtów. Oprócz tego przewidziane są jeszcze po 4 nagrody. Specjalna nagroda ufundowana ku czci zmarłego Geoffreya de Havillana zostanie wręczona pilotowi, który osiągnie najlepszy czas oficjalny w czasie lotów ćwiczebnych lub wyścigowych.



Prace odkrywcze i eksploatacja złóż uranu na terytoriach kolonialnych cieszą się pełnym poparciem ministerstwa dostaw. Ministerstwo to złożyło ostatnio ofertę zakupu wszystkich terenów, na których odkryto złoża tego mineralu. W ciągu najbliższych 10 lat gwarantuje się cenę 1540 funtów za tonę wyprodukowanego tlenku uranu.

Złota rucy uranowej odkryta ostatnio w W. Brytanii używana jest jako teren szkoleniowy dla naukowców, którzy przy współudziale poszukiwaczy rud z Commonwealthu będą szukali tego radioaktywnego mineralu. Rząd pragnie zbudować tam wzorową kopalnię, gdzie będą udzielane instrukcje co do użytku specjalnych narzędzi. Pracują tam już geolodzy z Australii, Kanady i Afryki.

POGLĄDY PRASY BRYTYJSKIEJ

ZMIANA ATMOSFERY

NEWS CHRONICLE pisze, że raport ministerstwa kolonii o brytyjskich zależnościach na Dalekim Wschodzie jest dokumentem, z którego technicznie wielkie zadowolenie ze siebie. Raport stwierdza niezwykle postępy zrobione od czasu zakończenia wojny w dziedzinie gospodarczej i społecznej i za które należy się rządowi pełne uznanie; ale dziwnym i raczej niepokojącym objawem jest fakt, że w tak wyczerpującym sprawozdaniu tak mało miejsca poświęcono politycznemu przewrotowi, jaki nastąpił w Płd. Wschodniej Azji.

Bardzo dużo wyteźonej pracy dokonano od wojny w celu przywrócenia dobrobytu w Hong Kongu, na Malajach i na Borneo. Ministerstwo kolonii jest może skłonne przypisać sobie, kosztem społeczeństwa kupieckiego, całą zasługę za rekordową produkcję ryżu, cyny i kauczuku. Należy zauważyć, że produkcja ta jest istotnie rekordem i to z różnych względów zupełnie zadziwiający.

Miejscowa administracja położyła również niemałe zasługi w dziedzinie komunikacji, oświaty i opieki zdrowotnej. Zważywszy w jak trudnych warunkach trzeba było na nowo rozpocząć prace po oswojeniu tych terenów z okupacji japońskiej i jak nędznymi środkami rozporządzano, osiągnięte rezultaty są rzeczywiście zadawalające.

Czytając ten raport, trudno jednak oprzeć się zdziwieniu, że tak mało uwagi poświęcono w nim fermentowi, w jakim okupacja japońska pozostawiła całą Płd. Wschodnią Azję. Raport wspomina wprawdzie o wzroście nacjonalizmu na tych obszarach, ale utrata prestiżu, na jaką naraziło się białe społeczeństwo przez swą ucieczkę przed Japończykami, widocznie bardzo mało albo nawet wcale nie zrobiła wrażenia na naszej administracji.

Z raportu wynika, że nasze miejscowe władze nie zupełnie zdają sobie sprawę z tego, że w politycznej atmosferze obszarów, na których pracują, zaszły fundamentalne zmiany. Władze te przyznają, że reformy konstytucyjne muszą szybkim tempem pójść w demokratycznym kierunku, ale nic nie wskazuje na to, żeby nastawienie tych, którzy sprawują tam rządy, zmieniło się w stosunku do rządzonych przez nich ludów.

Nie ulega chyba wątpliwości, że pewne zmiany są tam konieczne. Kiedy Japończycy zajęli te tereny, pytano ich w sposób niezbyt pochlebny dla naszych tamtejszych władz. Możemy tam nadal występować w charakterze opiekunów, ale nie ma o tym mowy, byśmy mogli odgrywać wobec nich rolę panów. Być może, że ministerstwo kolonii dobrze to rozumie, ale dla własnego spokoju wolelibyśmy, gdyby zrozumienie to było jasno wypowiedziane w raporcie. Niestety tak nie jest.

OBYWATELSTWO

MANCHESTER GUARDIAN pisze, że ustawa o południowo-afrykańskim obywatelstwie, nad którą obecnie obraduje parlament Unii Płd.-Afrykańskiej, jest dokumentem zasługującym na dokładne rozpatrzenie przez tych wszystkich, którym na sercu leży dobro Pł. Afryki i stosunki w obrębie Commonwealthu. Ustawa ta jest przykrym epilogiem wizyty dr Malana w Londynie, po której spodziewano się, że otworzy ona okres lepszych stosunków między W. Brytanią a Pł. Afryką, między tymi, którzy mówią językiem angielskim, a tymi, którzy się posługują językiem Afrikaans, między nowymi imigrantami, a miejscową ludnością. Z punktu widzenia Commonwealthu uchwalenie tej ustawy może stworzyć poważną sytuację. Dla Płd. Afryki uchwalenie jej w obecnej formie może wywołać wiele niechęci wśród tej części tamtejszej ludności, która mówi po angielsku. Politycznym skutkiem natychmiastowego uchwalenia ustawy będzie to, że uniemożliwi ona imigrantom z ostatnich dwu lat (jest ich mniej więcej 40.000) udział w wyborach conajmniej do roku 1952, a co za tym idzie postawi poza nawiasem życia politycznego znaczną

liczbę osób, które mogłyby głosować na Zjednoczoną Partię. Autor tej ustawy, dr Dönges, minister spraw wewnętrznych, wykazał nieszczęsny talent do przywłaszczania sobie kompetencji. Te kompetencje, które mu prawnie przysługują (np. udzielenie paszportów) dr Dönges wykorzystał w bardziej samowolny sposób niż którykolwiek z jego poprzedników. W innych dziedzinach próbuje on drogą ustawodawczą skupić w swym ręku jako ministra spraw wewnętrznych absolutną i nie podlegającą zakwestionowaniu władzę, od decyzji której nie byłoby apelacji do trybunałów sądowych. Takie zawieszenie praworządności na rzecz samowolnych rządów osobistych jest jednym z wielu rysów odróżniających płd.-afrykańską ustawę o obywatelstwie od takiej samej ustawy kanadyjskiej, którą dr Dönges nie całkiem uczciwie zacytował jako prototyp afrykańskiej.

Projekt ustawy afrykańskiej dzieli obywateli Płd. Afryki na cztery klasy: obywateli afrykańskich z urodzenia, z pochodzenia, z rejestracji, wreszcie na obywateli naturalizowanych. Jednakże po dokładnym przestudiowaniu ustawy dochodzi się do wniosku, że podział na dwie ostatnie klasy jest fikcyjny, gdyż we wszystkich zasadniczych punktach są one jednakowe. Innymi słowy, na skutek tej ustawy obywatele brytyjscy z innych części Commonwealthu stają się de facto obywatelkami. W Płd. Afryce otrzymanie obywatelstwa płd.-afrykańskiego zależy między innymi od pięcioletniego okresu zamieszkania, a przede wszystkim od łaski danego ministra spraw wewnętrznych. Bez względu na to, jak długo obywatel brytyjski mieszka w Płd. Afryce i jakie ma kwalifikacje, ustawa nie nadaje mu obywatelstwa Płd. Afryki, może on tylko ubiegać się o nie u wszechwładnego ministra spraw wewnętrznych. Ta zmiana stanu prawnego obywateli brytyjskich będzie wrogo przyjęta nie tylko przez imigrantów, ale i przez wszystkich obywateli brytyjskiego pochodzenia mieszkających w Unii

Płd. Afryki. Ustawa kanadyjska zawiera klauzulę stwierdzającą, że nowa ustawa nie dotyczy tych, którzy już przedtem posiadali obywatelstwo kanadyjskie. Ustawa płd.-afrykańska żadnej takiej klauzuli nie zawiera. Osobistości na najwyższych stanowiskach — byli wysocy komisarze, byli ministrowie, byli sędziowie urodzeni w W. Brytanii mogą jedynie drogą rejestracji stać się obywatelami Południowej Afryki. Nazwanie ich „obywatelami drugiej klasy“ nie jest tylko demagogicznym frazesem, gdyż klauzule ustawy przewidujące pozbawienie praw obywatelskich dotyczą wyłącznie obywateli zarejestrowanych oraz ich fowarzyszów niedoli, obywateli naturalizowanych.

RĘKA MISTRZA

MANCHESTER GUARDIAN pisze: Czternaście słów — sześć podpisów na dokumentach prawnych i zwrot „By me“ — przeze mnie — umieszczony w nagłówku jednego z nich, oto jedyne przechowane do naszych czasów próbki własnoręcznego pisma Szekspira. Jednakże wznowiony w r. 1940 przedruk wydania Kroniki Halla z r. 1550, z której Szekspir niewątpliwie czerpał materiał do swych dramatów, jest ozdobiony albo jeśli kto woli szpeczony adnotacjami pochodzącymi z epoki elżbietańskiej. Zdaniem niektórych adnotacje te przypisać można samemu Szekspirovi. Książeczka Moray McLarena pt.: „By Me“, która się ostatnio ukazała w księgarniach, przyczyniła się do ponownego ożywienia toczącej się na ten temat polemiki. Trzy argumenty przemawiają najsilniej za tym, że Szekspir istotnie jest autorem tych adnotacji, mianowicie po pierwsze: cykl czterech jego głównych dramatów historycznych, „Ryszard II“, o bieżącej „Henryka IV“ i „Henryk V“ odpowiada tym właśnie ustępom kroniki, które są zaopatrzone adnotacjami; po drugie przy opisie żołnierza, z którego Szekspir stworzył postać Bardolfa, widnieje pobieżnie szkic człowieka z olbrzymim nosem, wreszcie książka ta na-



Gdzie tylko Jaś jest, zawsze słychać, że robi coś konstruktywnego.
(Za zezwoleniem właścicieli Puncha)

leżała niegdyś do sir Rycharda Newporta, krewnego owego Newporta z Warwickshire, od którego syn poety nabył New Place, albo, jeżeli to był jakiś inny sir Rychard, to właścicielem książki był ojciec owej niezwykle wykształconej panny, która przez małżeństwo weszła do rodziny opiekuna Szekspira, lorda Pembroke. Jak zawsze w polemikach dotyczących Szekspira argumenty są dość liczne, ale często nie wytrzymują krytyki, a różne analogie oparte na cytatach z jego dzieł są nieraz naciągnięte. Tak np. charakter pisma owych adnotacji jest zupełnie inny niż charakter autentycznych podpisów Szekspira. Podpisy te pochodzą jednakże z późniejszego okresu, a któż to stwierdzi, czy Szekspir z wiekiem nie zmienił charakteru pisma? Chcąc poza tym realnie poprzeć teo-

rię, że księga ta należała do Szekspira, trzeba przyjąć, że był on przez pewien czas, jak chce legenda, nauczycielem szkolnym i niezbyt może gorliwym, ale prawowiernym katolikiem. Reakcja nieznanego autora adnotacji na antykatolickie nastawienie kronikarza odzwierciedla się uroczo w jednej z uwag umieszczonych na marginesie antypapieskich inwektyw kronikarza: „Autor, jeżeli to napisał, to chyba po południu“. Dziwnym a zarazem groźnym zjawiskiem jest fakt, że dyskusje na temat tych adnotacji prowadzą dotąd tylko amatorzy i laicy. Może uczonych odstrasza ilość słów — około 3600, nieco gadulstwa i własnoręczny rysunek Szekspira. Sprawa ta przedstawia jednakże pole do popisu dla zdolności detektywistycznych, chociaż jest może dość blaha. Na szczęście wyklucza autorstwo Bacona.

BERTRAND RUSSELL

Drogi mego myślenia

Odkąd stałem się dorosłym człowiekiem nurtowało mnie pragnienie rozpowszechnienia dwóch rzeczy: jasności w myśleniu i życzliwości.

Z początku te dwa cele zdawały mi się mniej lub więcej odrębne i niespokojnie przerzucałem się od jednego do drugiego; kiedy byłem szczęśliwy, wierzyłem przede wszystkim w jasność myślenia, zaś w chwilach przygnębienia byłem pewien, że najważniejszą z wszystkiego jest życzliwość.

Stopniowo te dwa pragnienia stopiły się w jedno i doszedłem do przekonania, że mętne myślenie bywa nieraz wymówką okrucieństwa i że na odwrót, wiele okrucieństwa wynika z przesądnych wierzeń, z których trzeźwa myśl potrafiłaby ludzi wyzwolić.

W młodości zdawało mi się, że łatwiej propagować jasność myślenia niż życzliwość, zdawało mi się również, że jasna myśl musi doprowadzić do niezachwianej wiedzy. Do trzydziestego ósmego roku życia zatem poświęciłem lwia część mego czasu na badanie podstaw matematyki, ponieważ wyobrażałem sobie, że nigdzie indziej jak tylko w matematyce można odkryć niezachwianą prawdę.

Wynikiem tych długich lat studiów i wyteźonej współpracy mego przyjaciela Whiteheada była wspólna, olbrzymiej długości książka o matematycznej logice, którą ogromnie chwalono i bardzo mało czytano. Dalsze tomy tej książki ukazały się w druku między r. 1900 a 1913.

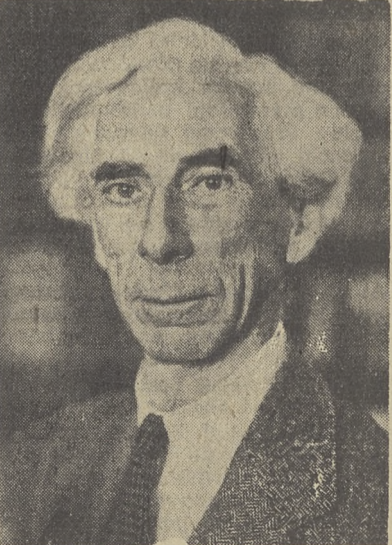
Pierwsza wojna światowa odwróciła mnie od tej oderwanej abstrakcji; pochłonęły mnie wówczas zainteresowania wypadkami realnego świata. Wstrząsnął mną fakt, że bardzo wielu ludzi znajdowało upodobanie w wojnie i myślałem, że do wodzi to, że świat opanowany jest przez niewyżyty gniew i przez popęd niszczyielski i że jakiś lepszy system rządzenia zdołałby złemu zaradzić.

Napisałem wtedy książkę p. t. „Principles of Social Reconstruc-

tion“ („Zasady przebudowy społecznej“), która ku memu wielkiemu zdziwieniu zdobyła ogromne powodzenie; nigdy przedtem nie przypuszczałem, że potrafię przemówić do szerokiego ogółu.

Podczas pierwszej wojny, ale nie w czasie wojny z Hitlerem, byłem pacyfistą.

Utwierdziłem się z czasem w przekonaniu, że wszelkie dobro na świecie odkryć można w jednostkach, nie zaś w społecznościach, a zwłaszcza nie w społecznościach skon-



Bertrand Russell

struowanych jak maszyna i które jak maszyna służą wytkniętym poza nimi celom, wcielonym w Führów czy innego gatunku dyktatorów.

Chiny, gdzie spędziłem cały rok, ogromnie mnie pociągały, ale sympatia moja do nich owiana była melancholią. Widziałem tam, jak starodawna i piękna cywilizacja powoli się rozkłada na skutek kontaktu ze zmechanizowanym zachodem.

Moi „oświeceni“ przyjaciele Chiń-

czycy woleli tandetne, pochodzące z masowej produkcji meble zachodnie od pięknych, tradycyjnych mebli chińskich, które za parę groszy mogłem kupować w sklepach komi-sowych. Kiepskie kopie obrazów zachodnich malarzy podziwiano bardziej, niż cudne malowidła stworzone przez malarzy chińskich minionych stuleci.

Tej artystycznej klęsce należy jednak przeciwstawić fakty, które trzeba zapewne uznać za ważniejsze. Małorolni w Chinach giną z głodu i tylko zachodnie metody mogą im dostarczyć odpowiedniej aprowizacji.

Druga wojna światowa i sytuacja, która się po niej wytworzyła, przekonały mnie o tym, jak mało mogę zrobić w dziedzinie zagadnień społecznych i politycznych. Skutkiem tego powróciłem, jeśli chodzi o gros moich zainteresowań, do czysto teoretycznej pracy nad historią filozofii i nad podstawami nauk ścisłych.

Przez pewien krótki czas miałem nadzieję, że bomba atomowa wstrząśnie światem i przywróci go do przytomności, ale tak się nie stało. Świat obecny jest istotnie zupełnie inny, niż pozornie niezachwiany wiktoriański świat, w którym dorastałem. Ktoś, kto tak jak ja, pamięta Disraeliego, musi zdobyć się na znaczny wysiłek, by zrozumieć obecną epokę i przystosować się do niej.

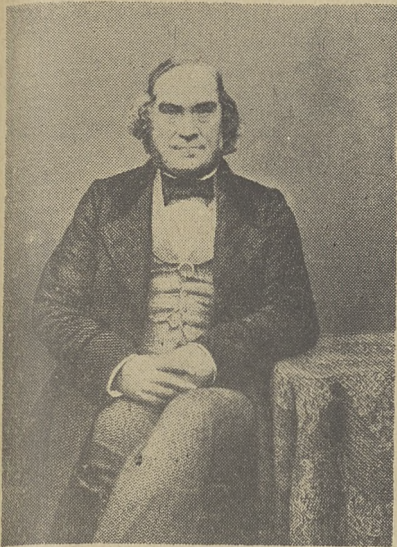
Nasze stulecie jest bezwzględnie i niebezpiecznie i ogromnie niepewne. Dla ludzi średnio zamożnych czasy obecne są mniej przyjemne, niż wiek, na który przypadła moja młodość.

Ale czasy te są niesłychanie ciekawe i tkwią w nich możliwości wszelkiego dobra. To co w naszym kraju osiągnięto w kierunku zmniejszenia ostatecznej nędzy, jest podstawą nadziei, która jeszcze niedawno wydawałaby się utopią.

Wbrew wszystkiemu co jest bolesne, jeszcze wciąż cieszyć się z tego, że żyje i pragnę wiedzieć, jak będzie wyglądał następny rozdział księgi ludzkiego przeznaczenia.

„CIEMNY NAJEŹDŹCA“

MANCHESTER GUARDIAN pisze: W całej historii szpiegów i szpiegostwa żaden chyba agent nie pozyskał sobie takiego powodzenia u publiczności „nieprzyjacielskiej“, jak Franz von Rintelen. Czy jego książka „The Dark Invader“ („Ciemny najeźdźca“) spotkała się z równym sukcesem w Ameryce, jak w Anglii, należy wątpić. O ile ze szczerością i pochlebstwem opowiada w niej o powodzeniu brytyjskiego wywiadu morskiego, który go okpił, to równie otwarcie mówi o swojej bezkarności wobec policji amerykańskiej. Trzeba było dopiero zwabić go do angielskiego więzienia sfałszowanymi zleceniami admiralacji, zanim Stany Zjednoczone mogły z kolei zamknąć go pod klucz. W każdym razie pewien amerykański port był widownią jego najbardziej skandalicznych i zbrodniczych eskapad, które na naszym terenie byłyby go zaprowadziły na szubienicę na długo, zanim by zdążył zostać autorem. Możemy podejrzewać, że wpływ von Papena działał hamująco na popularność von Rintelena w hitlerowskich Niemczech, gdyż ten wojskowy dyplomata, który przez krótki czas był zastępcą Hitlera, mógł drogo zapłacić za niedyskrecję autora, odstawiającego jego amerykańskie błędy, podczas gdy Niemcy dobrze jeszcze pamiętały ich skutki. My jednak możemy powitać „reminiscencje“ von Rintelena bez zastrzeżeń, jako mistrzowsko napisaną historię szpiegowską, bardziej niesamowitą od powieści i posiadającą wartość dokumentarną. Autor jej wykazał w niej nieoczekiwaną żytkę sportową, która prawie łączy go z naszymi bohaterami beletrystyki tego typu. Przede wszystkim jednak z całą kurtuazją składa on hołd działalności brytyjskiego wywiadu.



James Wilson, założyciel i pierwszy redaktor „Economist”

Honor Croome jest absolwentką wydziału ekonomii uniwersytetu londyńskiego oraz była wykładowczynią tamże. Jest autorką podręczników z dziedziny ekonomii, pt. „Wstęp do ekonomii”, „Towarzysz kandydata” oraz „Ekonomiczna historia W. Brytanii”. Obecnie współpracuje z pismem „Economist”. Jest cna wnuczką C. P. Scotta, słynnego redaktora znanego liberalnego pisma „Manchester Guardian”.

Pismo „Economist” jest periodykiem, na którego autorytet powołują się historycy, statystycy, ekonomiści, mężowie stanu oraz wszyscy, którzy mają do czynienia z problemami społecznymi; cytowane bywa to czasopismo przez obie strony zarówno w Izbie Gmin jak i w parlamentach Commonwealthu i w kongresie Stanów Zjednoczonych. Jego artykuły są ogólnie poważane, jego dokładne bowiem i obfite wiadomości, trzeźwa ocena i niezależność polityki były zawsze jego cechami.

Czasopismo zostało założone przed z górą wiekiem w okresie wielkiej politycznej walki zakończonych odwołaniem ustawy zbożowej. Jego pierwszy redaktor, będący równocześnie właścicielem, James Wilson, ugruntował je w pierwszej fazie jako organ broniący spraw wolnego handlu. Gdyby nie był przewidującym, dziennik ten prawdopodobnie upadłby w przeciągu dziesięciu dni, wspomniany jedynie w uwagach historyków.

Atoli postanowił on głosić nie tylko hasła o przejściowym znaczeniu, lecz także zasady o trwałym charakterze, poglądy liberalne, postępowe, a ponad wszystko realistyczne.

„Economist” rozwijał się pomyślnie najpierw pod jego nadzorem. a później pod kierownictwem Waltera Bagehota, jego zięcia a zarazem następcy na stanowisku naczelnego redaktora. Pismo to przetrwało do dnia dzisiejszego.

Jego niezależność gwarantowana jest jego charakterem. „Economist” przez z górą siedemdziesiąt lat był własnością jednej rodziny, obecnie został jednak przejęty przez spółkę. Żadna grupa osób czy też jednostka nie jest w stanie zakupić większości udziałów, niezależny bowiem zazwyczaj zarządcą jest lord Beveridge, twórca słynnego planu, jest jednym dyrektorem, sir Oliver Franks, angielski ambasador w Stanach Zjednoczonych drugim, ma prawo weta w sprawach nabywania udziałów dających prawo głosu. Może on również zaprotestować przeciwko nominacji lub zwolnieniu redaktora. Redaktor natomiast, raz wybrany, ma zupełnie wolną rękę w określaniu polityki, w doborze sobie podwładnych, a głównie w prowadzeniu pisma według swej własnej oceny.

Wybitną zaletą „Economist” jest doskonałość informacji. Stała technika kontrolowania argumentów i obserwacji suchymi faktami; statystycznym zmusza od samego początku i stale zmusza do szukania danych statystycznych, które nie zawsze można łatwo uzyskać z publikacji urzędowych. Właśnie redakcja „Economist” wpadła na pomysł za-

równy regularnego ogłaszania pierwszego w świecie wykazu cen hurtowych jak i badania tendencji w obrotach międzynarodowych, czy trendu w zyskach wielkich towarzystw handlowych.

Współpracownicy redakcji wykorzystują w pełni materiał dostarczony im przez to jedyne w swoim rodzaju biuro studiów, zaś ambicją ich jest z materiału tego wydebić znamienne fakty, a nie tylko zwykłe dane statystyczne. „Economist” rzadko kiedy zatrudnia reporterów, posiada jednak cały szereg wybitnych korespondentów zagranicznych. Celem tego organu jest przede wszystkim naświetlanie danej sytuacji, nie zaś zdawanie sprawy z faktów w zwykłym tego słowa znaczeniu. Współpracownicy redakcji są fachowcami; w najróżniejszych dziedzinach i przeważnie oprócz dzienni-

numer z 16 kwietnia 1949. Artykuł wstępny omawia perspektywę wyborcze Labour Party i stwierdza, że Partia Pracy może wygrać wybory nie przez pochlebianie trade-unionistom, ale przez trafienie do przekonania niezorganizowanych wyborców i konkluduje, że pomimo swych realistycznych budżetów i skromnych programów Partia Pracy przepadnie w wyborach, jeżeli szary tłum trade-unionistów nie przestanie dążyć do przerzucania ciężarów gospodarczych narodu na barki pobierających wyższe uposażenia, przedstawicieli, wolnych zawodów i akcjonariuszów. W swych „notatkach z tygodnia” numer ten chwali wysiłki Crippsa zmierzające do ograniczenia wydatków poszczególnych ministerstw, ale sceptycznie zapatruje się na możliwości zwiększenia eksportu na rynki dołarowe, wreszcie bez ogródek kryty-

wieć wobec nikogo zobowiązań. Współpracownicy tego pisma są namiętnymi wprost realistami, a namiętność ta jest w nich tak silna, że pozwala im zapominać o politycznych sympatiach czy antypatiach. Tak na przykład niepowodzenie czy błąd w brytyjskiej polityce zagranicznej albo sukces któregoś z dopiero co ostro przez pismo krytykowanego ministra, fiasco realnych zdawałoby się przewidywać — wszystko to zostaje przez pismo w odpowiednim świetle podane do wiadomości czytelnika. Uwzględnia się przy tym wpływ, jaki dane wydarzenie będzie miało na przyszłość oraz zmiany poglądów, jakiej stanie się ono powodem.

Stanowisko tego czasopisma wobec różnych zagadnień społecznych zmieniło się oczywiście od czasu jego założenia — jest to jeszcze jeden do-

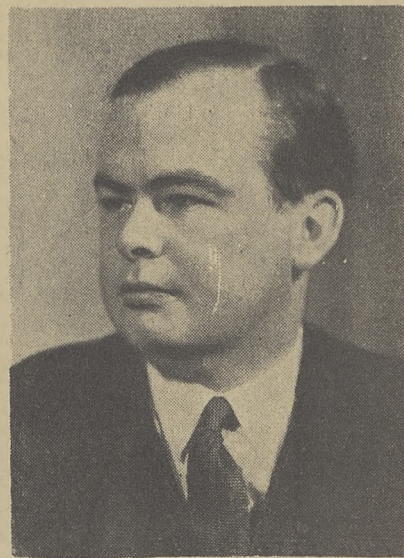
kontrolę brytyjskiego handlu zagranicznego, czyli rezygnuje na dłuższy czas z tej właśnie polityki, dla obrony której zostało niegdyś założone. Nie można tego nazwać niekonsekwencją — jeśli wytyczną polityki czasopisma ma być realizm, przystosowanie się do okoliczności i do aspiracji demokratycznych, należy się przygotować na to, że zmiana okoliczności i aspiracji pociągnie za sobą zmianę nastawienia tego pisma.

Nastawieniem tym kieruje dziś redaktor, który posiada dar wyrażania zawiłych kwestii gospodarczych i politycznych w prostych, a zarazem jędrnych i łatwych do zapamiętania słowach i który dar ten potrafi rozwinąć u swych współpracowników. Dzięki temu „Economist” w ciągu ostatnich dziesięciu lat czterokrotnie zwiększył swój nakład. Geoffrey Crowther już jako młody człowiek zaczął pracować w redakcji „Economist”; ukończywszy studia uniwersyteckie z odznaczeniem, otrzymał stypendium i wyjechał do Stanów Zjednoczonych, a nabyte tam doświadczenie w bankowości wykorzystał po powrocie do Londynu zostawszy specjalnym doradcą komisji dla spraw banków irlandzkich. W redakcji „Economist” został osobistym współpracownikiem ówczesnego redaktora naczelnego, sir Waltera (obecnie lorda) Laytona. Po trzech latach objął stanowisko zastępcy redaktora, a naczelnym redaktorem „Economist” został w r. 1938. Już wówczas znany był szerokiemu ogółowi dzięki swym ciekawym audycjom radiowym na tematy gospodarcze. Obecnie Crowther przemawia przez radio anonimowo, ale charakterystyczne zwroty, umiejętność wydobycia kwintesencji z każdego zagadnienia i zręczne naświetlenie stosunku szczegółów do całości tematu, oto zalety, które pozwalają odgadnąć w nim autora owych stojących na najwyższym poziomie audycji.

Podczas wojny Crowther przejął pracę w redakcji, by między innymi objąć stanowisko wiceprzewodniczącego Połączonego Zarządu Produkcji Wojennej. Bomby niemieckie w r. 1941 zrównały z ziemią redakcję „Economist”. Obecnie w nowym lokalu przy ulicy St. James pracuje zwiększony personel — redaktor naczelnym dobiera sobie współpracowników spośród ludzi o podobnym do własnego typie umysłowości, a polegając na nich zupełnie, daje im daleko idącą swobodę — nieraz przyznając im rację w dyskusji, o ile oczywiście oponent znajdzie się na wysokości zadania — (co jednak niezbyt często się zdarza).

W pokoju, w którym odbywają się konferencje redakcyjne, wiszą portrety wybitnych współpracowników redakcji od czasu jej założenia, a poważne ich twarze spoglądają życzliwie na swego następcę i jego zespół, kiedy w poniedziałki rano w tę pracą nad zaplanowaniem następnego numeru. Wiele rzeczy zapewne zdziwiłoby owe osobistość z epoki wiktoriańskiej, np. fakt, że połowa zespołu redakcyjnego to kobiety; niewątpliwie zgorszyłby się oni i przerażili ewolucją, jaką „Economist” przeżył w ciągu lat, ale nie ma obawy, żeby się swego „potomka” wyparli, gdyż realizm, szerokość horyzontów, nieustająca troska o wolność, niezachwiana postawa w obronie interesu ogółu przed samolubstwem klik, będące hasłem czasopisma w jego początkach, do dziś dnia są wytyczną jego działalności.

Honor Croome



Geoffrey Crowther, obecny redaktor „Economist”

The Economist

April 16, 1949

Established 1843

One Shilling

Leading Articles

- Does Britain Believe in Labour? 689
- Washington and Bonn - - - 691
- Peace and the Bomb - - - 693
- The Government of London - 694

NOTES OF THE WEEK

- Budget Politics; The Second List; Merchant Adventurers; Challenge to Authority; Two Voices from South Africa; No Peace for Burma; French Communists' Future; An Exaggerated Shock; London in the Balance; The Health Service and the Budget; Industrial Revolution in Hungary; Tito Marches On; Albania—the Bad Neighbour; Less Subsidies, More Wages in Holland; Pulp and Paper; Electric Shocks for the Colonies; More Wrangling on Italian Colonies; To Commemorate Marshall Aid.

LETTERS TO THE EDITOR

- 702

BOOKS AND PUBLICATIONS

- 703

AMERICAN SURVEY

- Mid-Century Questions - 705
- The Pact and the Plan; How Much European Rearmament?; Partners in Prosperity; Will the Farmer Pay the Price?; Truman Treads Softly; Shorter Notes.

THE WORLD OVERSEAS

- First Year of Marshall Plan—III 708
- Austerity for Japan; Crisis in Italian Labour.

The Business World

- Balancing the Capital Budget - 711
- Too Many Oil Refineries? - 714

BUSINESS NOTES

- 716
- More Nationalisation?; On Not Spilling Milk; Six Loans to Film Producers; Issue Procedure for British Gas Stock; Free Sterling Hardens; Cable and Wireless Future; Life Annuities and Taxation; Richard Crittall Reconstruction; Price Disadvantage in Base Metals; Experiment in Wheat; The New Wheat Council; Import Costs—Hard and Soft; End of the Juice Boom?; Miners' Overtimes; The Budget and Wages; Steel Output Improves Again; "Flexibility" for Motor Exports; Easter Conditions for Spinning Subsidy; Shorter Notes.

COMPANY MEETINGS

- 724

INVESTMENT STATISTICS

- 726

STATISTICAL SUMMARY

- 727

Vol. CLVI No. 5312

THE ECONOMIST, 22, Rider Street, St. James's, London, S.W.1. Telephone: Whitehall 1311.

ANNUAL POSTAL SUBSCRIPTION LIST BY AIR: Europe £4 5s; U.S. and Canada \$16

Registered as a Newspaper. Entered as Second Class Matter at the New York, N.Y., Post Office.

Does Britain Believe in Labour?

THIS has been an exceptionally active week for the party politicians. On Wednesday of last week Sir Stafford Cripps's Budget caused an internal eruption in the Labour Party which was only with difficulty brought under control. On the next day, Labour was forced to a draw by the Conservatives in its stronghold in London, and there were further Labour losses in other counties. On Tuesday of this week the long-awaited and much-discussed policy statement was issued by the National Executive Committee of the Labour party for consideration at the Whitsun Conference of the party and for adoption as its programme for the coming General Election.

There was nothing in Sir Stafford Cripps's Budget that ought to have come as a shock to anyone. On the contrary, it exactly followed the plain logic of perfectly familiar facts. The total of expenditure was there for everyone to see and it was obvious that if it was to be covered with anything to spare, there could not be any tax concessions. As for the necessity for a surplus, those who deny it are implicitly asserting (though they may not know it) either that the housing and re-equipment programmes can be cut or else that a big increase in private savings can be foreseen. If, in these circumstances, many Labour back-benchers were profoundly shocked by the Budget, the fact merely illustrates the remarkable spread of illusion on the Labour back benches. What was apparently found most distasteful was Sir Stafford's stern insistence that the welfare state was a very expensive luxury and must be paid for by the whole people. The point was neatly put by the Political Correspondent of the *Sunday Times*:

The payment for a week's work must be taken partly in cash and partly in kind. It cannot continue to be the cash as before (or more than before), with the kind as a state gift paid for by some other means.

Anyone will agree that this is a stringent doctrine. What is surprising is that, to so many Labour MPs, it appeared to be new as well as unwelcome. Many of them had apparently convinced themselves à la Mayhew that the British economic problem was already solved. And others who know perfectly well how many difficulties remain think that it is more politic to act as if they did not exist—at least until after the election. This is not only poor statesmanship; there is every reason to suppose that it would be poor politics, too. It cannot be too often repeated that Labour's re-election depends not on pleasing and flattering the trade unionists but on convincing the floating vote. And for that purpose Sir Stafford Cripps's brand of logical realism is far and away the best asset the party has.

A clear appreciation of this fact in the Labour party is the more necessary—and will perhaps be the more difficult—because of the results of the county council elections. There is no doubt that the defeats that local Labour parties have suffered have come as a shock to the national party, and it will be all too easy to reason that the "austerity" Budget and the local election losses were simple cause and effect. But there is

Tak wygląda pierwsza strona czasopisma „Economist”.

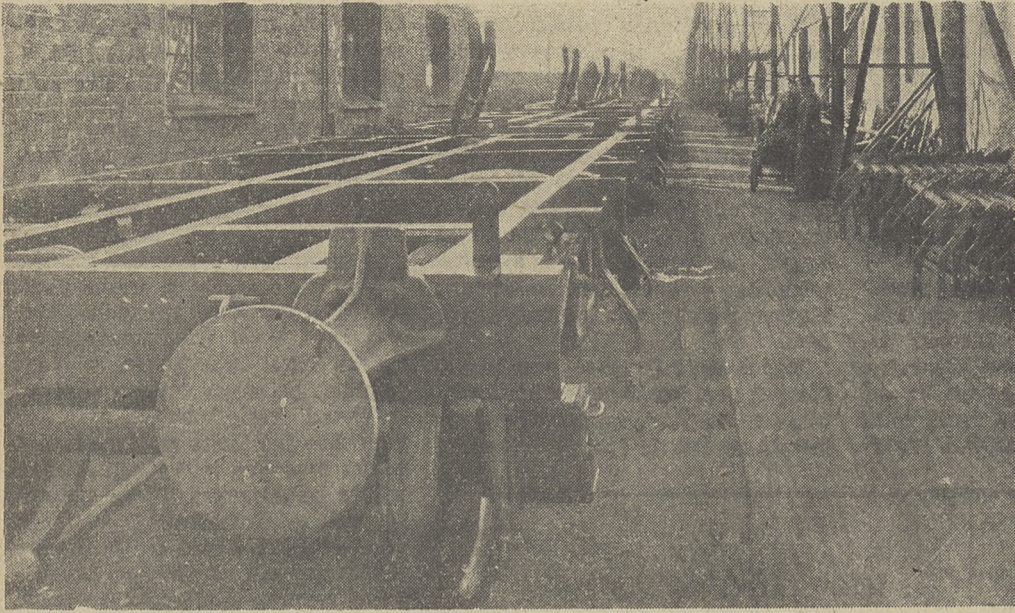
karstwa mają jeszcze inny zawód, toteż zespół ten korzysta z wielu zawodowych i osobistych kontaktów. Pierwsza strona tygodnika, na której widnieją poważne artykuły wstępne i wiadomości z tygodnia, jest poświęcona polityce. Na drugim miejscu stoi przegląd spraw amerykańskich — jest to najbardziej wyczerpujący komentarz wypadków w Stanach Zjednoczonych, jaki można znaleźć poza USA. Następny dział, „spraw zamorskich”, naświetla wszystkie ważniejsze wydarzenia zagraniczne. Dział ekonomiczny podaje pierwszorzędną analizę sytuacji gospodarczej: towarów i cen, handlu, przemysłu i finansów. Wreszcie „sprawozdania i statystyki” to drukowane na osobnej stronie streszczenie faktów, cyfr, komentarzy, krytyki i oceny wydarzeń, przygotowane na podstawie wymiany poglądów współpracowników i nieoficjalnie zebranych przez nich wiadomości. Typowym dla „Economist” jest

kuje najnowsze projekty unarodowienia. Wśród książek w tym numerze omówionych znajdujemy dwa dzieła traktujące o przyszłości gospodarki amerykańskiej. W przeglądzie spraw amerykańskich „Economist” zajmuje się konfliktem między prez. Trumanem a kongresem w sprawie polityki prezydenta opartej na tzw. „Fair Deal”. Na temat konfliktów z światem pracy we Włoszech „Economist” stwierdza, że „redukującym najlepsze nadzieje objawem trzeźwości narodu byłoby powstanie (we Włoszech) ruchu robotniczego, który potrafiłby oprzeć się reakcji, nie wywołując ryzyka wojny”. Inne komentarze tego numeru dotyczą najrozmaitszych tematów, od powodów spadku ceny juty po wzrost produkcji stali.

W swych komentarzach i krytykach „Economist” dąży do absolutnej bezstronności, nie jest bowiem organem żadnej partii ani przedstawicielem niczyich interesów, nie ma

wód tradycyjnego braku ciasnoty u jego współpracowników. „Economist” z r. 1843 bezkompromisowo walczył w obronie „laiser faire'yzmu” i przeciwstawiał się energicznie każdej próbie ingerencji państwa w sprawy gospodarcze. Dziś pismo uznaje i odzwierciedla zmiany, jakie zaszły w stosunku do celów i metod w tej dziedzinie. Docenia również obecne dążenie do stabilizacji i sprawiedliwości, rozumie nowy sposób likwidowania charakterystycznych dla systemu konkurencyjnego usterek, wreszcie zdaje sobie sprawę z ulepszenia techniki rządzenia. Toteż „Economist” popiera unarodowienie kopalni węgla, elektrowni i środków transportu, chociaż ostro krytykuje metody, za pomocą których zmiany te zostały dokonane. Czasopismo gorąco aprobuje ubezpieczenie społeczeństwa, które założycielowi pisma, Walterowi Bagehotowi, wydałyby się horrendalnym pomysłem. Zgadza się nawet na konieczność długotrwałej

WAGONY ZE STALI



Podwozia wagonowe w drodze do montowni nadwozi. Tygodniowa produkcja wynosi 120 do 180 różnego typu wagonów.

W roku 1825 pierwszy pociąg pasażerski wyruszył z Shildon, małej miejsciny górniczej w Anglii, położonej 34 km na południe od Newcastle-on-Tyne. Od tego czasu Shildon stało się ważnym ośrodkiem kolejowym, a obecnie rozpoczęło tam masową produkcję stalowych wagonów kolejowych przy zastosowaniu najbardziej nowoczesnych urządzeń. Warsztaty tu wchodzi w skład północno-wschodniego okręgu kolei brytyjskich i zatrudniają obecnie 2500 pracowników.

Plan przewiduje tygodniową produkcję 120 do 180 wagonów różnego typu. Większość z nich to wagony towarowe o ładowności 13 do 25 ton, skonstruowane całkowicie ze stali z wyjątkiem drewnianej podłogi i to tylko w niektórych typach.

Utrzymanie wydajności warsztatów na tak wysokim poziomie zawdzięcza się jedynie stosowanemu tu systemowi spawania który zapewnia większą, niż jakakolwiek inna metoda oszczędność w produkcji.

Surowiec do konstrukcji ram podwozia przywozi się na miejsce budowy. Składa się on głównie z części ze stali korytkowej. Najbardziej używane wymiary wynoszą w przybliżeniu 23 cm x 8 cm x 1 cm. Materiał ten gromadzi się w zasięgu żurawia portalowego i w miarę potrzeby doprowadza się do transportera rolkowego, który dostarcza go do działu obcinarek, po czym następuje pierwszy etap obróbki i spawania. Po segregacji na poszczególne długości frezarka profiluje zakończenia członów stalowych. Ten sam system transporterów zabiera materiał do działu wiertarek, które wiercą otwory według szablonu.

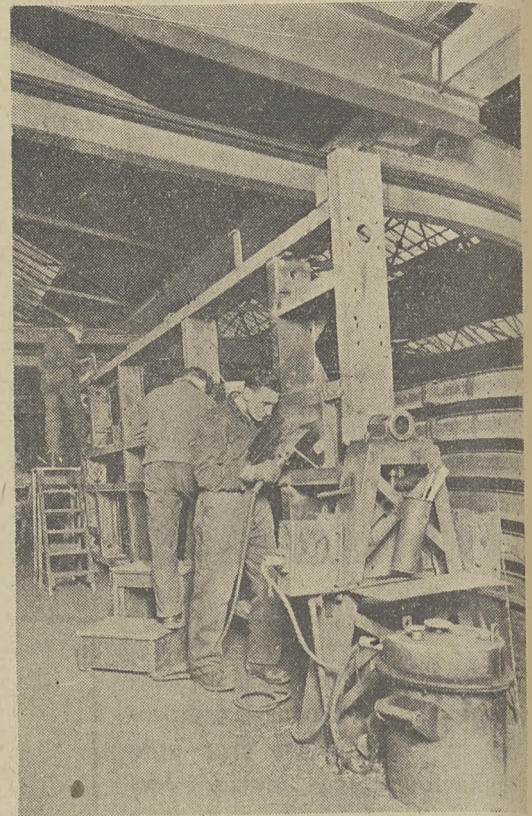
Reszta konstrukcji ramy podwozia dokonuje się w dużej hali montażu i spawania. Montownia i spawalnia podzielone są na cztery odrębne działy, z których każdy dzieli się na trzy sekcje. Każda z tych jednostek posiada napowietrzny transporter w kształcie podkowy, wyposażony w dwa uchwyty o napędzie

ci, będący spawaczami z zawodu, wykonują na niej szczytowania w wielu miejscach, by zapewnić jej sztywność.

Zaledwie kilka minut wystarczy na zmontowanie szkieletu i na wykonanie ściegów spawalniczych, by utworzyć jedną całość. Transporter znajdujący się na górze przenosi ją następnie na drugi oddział. W poprzecznych belkach zderzakowych na obu końcach podwozia umieszczona jest w środku toczona oś, która pasuje do wsporników, znajdujących się na wysokości 1,4 m w ten sposób, że cały szkielet może swobodnie zatoczyć pełny obrót. Nieznaczny ruch ręki zezwala na poruszenie szkieletu w żądanym kierunku. W ten sposób zespół trzech spawaczy zajętych przy tym etapie pracy posiada łatwość dostępu bez względu na fakt, czy spawanie odbywa się z obu końców czy też wewnątrz konstrukcji podwozia. Poza tym praca ich może być każdorazowo i z łatwością skontrolowana w którymkolwiek okresie montażu. Spawanie w pozycji stojącej jest możliwe prawie przy każdej części podwozia, wskutek czego spawacze nie są narażeni na zmęczenie i niewygodę spawania w pozycji skulonej lub leżącej.

Następnie szkielety przechodzą do trzeciego oddziału, zwanego montażowym, w którym podwozia wyposaża się w dalsze części składowe jak łożyska kół, smarownice, hamulce próżniowe (o ile są przewidziane w konstrukcji), zderzaki, haki sprzęgające wagony wraz z mechanizmem pomocniczym i szereg innych tego rodzaju urządzeń, uzupełniających podwozie. W dziale tym niektóre części się nituje, lecz należy zaznaczyć, że jest to wyjątek w całym toku budowy spawanego wagonu. Następny i ostatni etap podróży, jaki odbywa podwozie na transporterze, prowadzi je na tor kolejowy biegnący wzdłuż hali montażowej.

Powyższy opis odziedziczył minimum manipulacji potrzebnych w którymkolwiek okresie konstrukcji i tym się tłumaczy szybkość pro-



W toku spawania ram podwozia.

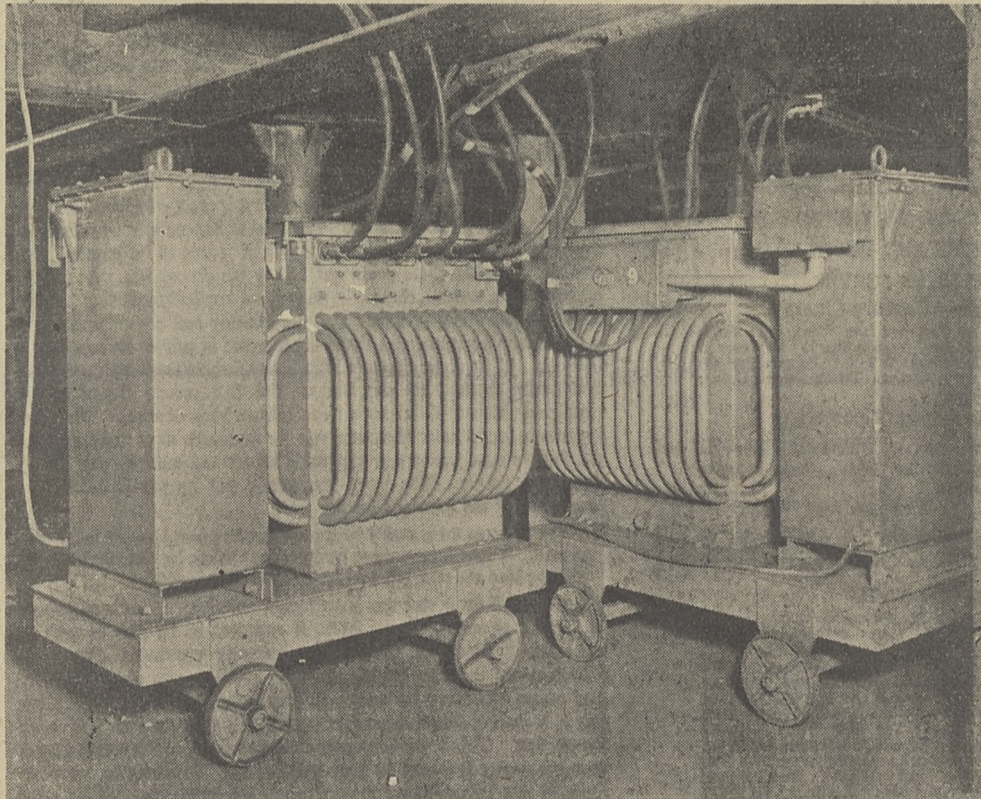
dukcji osiągalnej we wszystkich czterech działach bez wywierania zbyteżnego nacisku na tempo pracy.

Celem zsynchronizowania akcji spawania ze stroną mechaniczną dolożono wszelkich starań, aby elektrody znajdowały się w dogodnym miejscu i były łatwo dostępne w każdym okresie spawania. Obserwującego proces spawania podwozia uderza łatwość manipulacji sprzętem, rzuca się to specjalnie w oczy przy drobnych spawaniach, odbywających się nieraz w bardzo nieporęcznych i trudno dostępnych miejscach. Dobre oświetlenie wnętrza hali to dalsza zaleta ułatwiająca pracę nie tylko spawaczom, ale i personelowi nadzorcemu, który sprawdza wykonaną pracę niezwykle szybko i dokładnie.

O ile chodzi o siłę napędową, to urządzenia składają się z 6-kablowych 90 kVA transformatorów do spawania. Znajdują się one w dogodnym miejscu pod urządzeniami montażowymi i są umieszczone na wózkach.

W każdej z 4 odrębnych jednostek montażowych znajdują się 2 transformatory, od których prowadzą ciężkie, giętkie kable. Ponieważ znajdują się one na wózkach, mogą być z łatwością podstawiane do każdego miejsca produkcji, zależnie od potrzeby. Dodatkowe transformatory mogą być włączone do procesu produkcyjnego każdej chwili bez jakichkolwiek trudności. W kącie warsztatów znajduje się wspólna tablica rozdzielcza, zaopatrująca transformatory i inne działy fabryki w trójfazowy prąd o napięciu 440 volt.

Montaż nadwozia odbywa się mniej więcej w tych samych warunkach jak podwozia z tą różnicą, że konstrukcja podwozia jest w przeważającej części standaryzowana, podczas gdy kadłub zależy od rodzaju wagonu, który może być otwarty lub kryty, zależnie od rodzaju ładunku, do przewozu którego wagon ma być używany.



Transformatory do spawania wraz z wmontowanymi kondensatorami.



Brytyjska firma wyrobów precyzyjnych wyprodukowała niedawno nową kuchenkę benzynową, prostą w obsłudze i nie wymagającą czyszczenia. Nie zdążyłeś nawet dokończyć papierosa, ani przeczytać trzech stron książki, a czajnik już kipi



Wydział badań naukowych i przemysłowych łącznie z organizacją badań nad walką z pożarami zaprojektował nowy typ helmów z włókien szklanych impregnowanych żywicą



MAURICE GOLDSMITH

BADANIA W PRZEMYSŁE BAWELNIANYM

Brytyjski Instytut Badań w Przemysle Bawełnianym (BCIRA) powstał w 1919 r. po pierwszej wojnie światowej, w czasie gdy przemysł bawełniany był u szczytu rozwoju.

Instytut ten, z siedzibą w Shirley, jest jednym z najlepszych towarzystw badań naukowych, jakie popiera Departament Badań Naukowych i Przemysłowych.

Jeśli chodzi o stronę finansową, Instytut otrzymuje rocznie około 200 tys. funtów łącznie z subwencją rządową, pokrywającą 50% wydatków, podczas gdy przemysł pokrywa ustalone minimum kosztów. Minimalne i maksymalne cyfry subwencji rządowej określone są układami zawieranymi na przeciąg pięciu lat. Instytut jest kontrolowany przez radę złożoną z pracodawców (najważniejszych), pracowników (będących przedstawicielami związków zawodowych) oraz z członków Departamentu Badań Naukowych i Przemysłowych. Rada mianuje głównego kierownika badań.

Rada działa za pośrednictwem komisji dla spraw organizacyjnych i komisji badawczej. Pierwsza składa się wyłącznie z członków Rady i jest organem wykonawczym. Druga zaś stwarza wytyczne, udzielając wskazówek Radzie w takich sprawach jak np. kolejność problemów w programach badań. Rozpracowanie szczegółowe tych programów znajduje się w ręku technicznych podkomisji, w których zasiadają przedstawiciele przemysłu, uniwersytetów w Manchesterze i Liverpoolu, kolegium technologicznego w Manchesterze oraz przedstawiciele rządu. Podkomisje, których jest osiem, zbierają się co 6 miesięcy.

Dział jedwabniczy powstał w r. 1927, ponieważ okazało się, że badania dotyczące przemysłu bawełnianego były ściśle związane ze sprawami użytkowania rayonu. Podczas drugiej wojny światowej jednakże powstał projekt oddzielenia rayonu od bawełny i utworzono oddzielne Towarzystwo Badań Rayonu. Instytut w Shirley zaofiarował nowemu towarzystwu wszelkie udogodnienia dla współpracy, łącznie z zaznajomieniem go ze swą własną działalnością.

Po stworzeniu organizacji dla badań związanych z produkcją bawełny i po dojściu do przekonania, że duża część tych prac można było wykorzystać przy pracach związanych z chemiczną stroną rayonu, nie sprawiło już żadnych trudności przejście do podjęcia prac nad prawdziwym jedwabiem; mechaniczne i fizyczne problemy dotyczące wyrobu jedwabiu przypominały kwestie, jakie wyłaniały się przy wyrobie rayonu. W rzeczywistości istniało oddzielne Towarzystwo Badań Jedwabiu, utworzone po pierwszej wojnie światowej z siedzibą w uniwersytecie w Leeds; lecz nie przetrwało ono długo. W Instytucie BCIRA uruchomiono dział jedwabniczy w r. 1935. Według słów sir Roberta Pickarda, byłego dyrektora Instytutu, prace tego działu obejmują badania nad bawełną, począwszy od jej hodowli, a skończywszy na gotowych materiałach, dalej nad użytkowaniem rayonu po wyprodukowaniu zeń nici, nad surowym jedwabiem, aż do gotowych tkanin oraz badania nad wszelkimi innymi włóknami, które poddawano sprawdzeniu.

Instytut jest podzielony na 4 główne grupy: dział fizyczny, zatrudniający około 70 osób, dział procesów mechanicznych z około 120 osobami w 2 sekcjach: przedziałniowej i tkackiej, dział chemiczny zatrudniający 16 osób i dział procesów chemicznych — 40 osób w 2 sekcjach: procesów technicznych (związanych z takimi szczegółami jak bielenie, farbowanie i wykańczanie), i chemicznych analiz i prób. Dział rayonu zatrudnia 26 osób, zaś dział jedwabniczy — 14.

Do innych działów podległych głównemu systemowi należą biblioteka i biuro informacyjne, dział techniczny, gdzie około 100 ludzi zajętych jest fazą wstępną produkcji i dział łącznikowy.

Dział techniczny powstał w ciągu ubiegłych 10 lat na skutek nacisku położonego na prace rozwojową, szczególnie na rozwój maszyn.

Dział łącznikowy usiłuje zaznajomić ludzi wykonujących prace fabryczne z działalnością badawczą Instytutu. W dziale tym pracują ludzie, którzy posiadają doświadczenie i kwalifikacje techniczne; jest ich tutaj 24 osoby i część dnia spędzają oni w laboratoriach, resztę zaś czasu poświęcają na odwiedzanie fabryk.

Głównym łącznikiem z poszczególnymi firmami jest biuletyn Instytutu, wydawany co 2 miesiące. Zawiera on przynajmniej jeden artykuł interesujący każdy dział przemysłu.

Co dwa tygodnie wydaje się również tzw. „Abstract Journal”, zawierający streszczenie wiadomości naukowych dotyczących tekstyliów. Czerpane są one z około 200 czasopism z całego świata. Instytut rozpoczął również ostatnio wykłady dla firm-członków na temat prac badawczych pod różnym kątem widzenia i na temat ich praktycznego stosowania.

Dział fizyczny ma do czynienia na przykład z wypróbowywaniem włókien, z badaniami fizycznych własności włókien tekstylnych i ich związku z procesem przędzenia, z uszkodzaniem włókien, z fizycznymi własnościami tekstyliów, z ich płamieniem, z produkowaniem statycznej elektryczności i rozwiązywaniem wyłaniających się kłopotów statycznych. Istnieje specjalny dział który wykorzystuje technikę fotograficzną dla specjalnych przypadków i inny, który projektuje wzory materiałów tekstylnych.

Dział chemiczny pracuje nad przetworzoną chemicznie celulozą, nad fizyczną chemią barwników i farbiarstwa, fotochemią i nad chemicznym składem krochmalu. Przeprowadza się również badania dotyczące pyłu w gnieplar-

niach, ogólnej teorii procesów przeistaczania włókien w nici, dalej badania fizycznych własności surowej bawełny, takich jak współzależność własności włókien i ich przydatności do przędzenia.

Elektryczny hygrometr używany w tkactwie, który automatycznie kontroluje wilgoć, został udoskonalony przez Instytut i pewna firma w Glasgow produkuje go obecnie dla celów handlowych. Aparat ten ma wielkie znaczenie, gdyż pozwala na zwiększenie produkcji o 10 do 15 proc. Przędza przed dostaniem się na warsztat tkacki musi być specjalnie przygotowana przez zanurzenie jej w krochmalu i tuszczu, tak by uodpornić ją na wstrząsy i tarcia w czasie tkania.

Następnie osusza się ją do określonego stopnia wilgotności, tak by nadawała się do tkalni. Jeśli stan wilgotności wynosi ponad 9%, przędza może spleśnieć w magazynach. Specjalny robotnik sprawdza dotykami, czy przędza po wyjściu z maszyny posiada prawidłowy stopień wilgotności. Przy tym zapewnia on sobie czynnik bezpieczeństwa w wysokości 2-3%, tak że stan wilgotności wynosi poniżej 9%. Natomiast elektryczny hygrometr może mierzyć wilgotność z najwyższą dokładnością. Obecnie możliwe jest więc kontrolowanie wilgotności materiału w granicach pozwalających na sprostanie wszelkim wymaganiom praktycznym. Oznacza to zmniejszenie strat powodowanych niedosuszeniem, zaoszczędzenie paliwa, ponieważ przędza nie jest przesuszona, i zwiększenie produkcji, ponieważ maszyny mogą pracować szybciej nie przerywając nici. Ostatnio uruchomiono dział chemii technicznej, który zajmie się suszeniem i maglowaniem materiałów.

Jednym z wielkich osiągnięć Instytutu w Shirley w czasie wojny było odkrycie wodoszczelnego materiału. Wyłoniła się tego rodzaju kwestia, ponieważ przewidywano brak lnu, niezbędnego dla tkanin nieprzemakalnych potrzebnych do wyrobu zbiorników, wiader i węży pożarowych. Instytut, będąc nastawionym na użycie do tego celu jedynie bawełny, osiągnął tak pomyślnie wyniki, że węże pożarowe wyrabiano z samej bawełny bez domieszki gumy.

W ciągu ubiegłego roku zaczął się rozwijać pod kierownictwem Tippetta dział ekonomii technicznej, który był najściślej związany z wytwórczością. Zadaniem badań było wzmoczenie produkcji dzięki zwiększeniu liczby pracowników bez wprowadzenia dodatkowego wyposażenia do czasu, kiedy przemysł będzie w stanie uzupełnić je. Eksperymenty uzupełniane przez Tippetta badaniami statystycznymi zajęły dużo czasu. Jest to ciekawy przykład stosowania badań w przemyśle pokojowym.

Instytut w Shirley przeprowadził parę przeglądów zużycowania siły roboczej w 100 przedsiębiorstwach, wybranych na chybił trafił przez Wydział Bawełniany, z uwzględnieniem wszystkich działów. Prawie wszystkie fabryki w pracy swej opierają się na jednakowych metodach, jednakże różnią się znacznie między sobą w produktywności człowieka na godzinę. „Zapytywaliśmy sami siebie — mówi Tippett — dlaczego każdy robotnik nie może tak pracować jak jego współtowarzysz w najlepszej fabryce. Wahańta poddano badaniu i nie znaleziono żadnych podstawowych przyczyn technicznych, dla których by jedna fabryka miała pracować dwa razy lepiej od drugiej. Dlatego też postanowiono, że należy technicznie doprowadzić wszystkie fabryki do poziomu najlepszych.

„Obliczyliśmy — mówi Tippett — że jeśliby godziny pracy na jednostkę produkcji dla wszystkich fabryk o średniej wydajności mogły być zredukowane do poziomu jakiejś przeciętnej fabryki z tych najlepszych, stanowiących jedną czwartą ogólnej liczby fabryk, to można by osiągnąć wzrost produkcji przy obecnej sile roboczej, stanowiącej przeciętnie w całym dziale le przedziałniczym około 20 procent“.

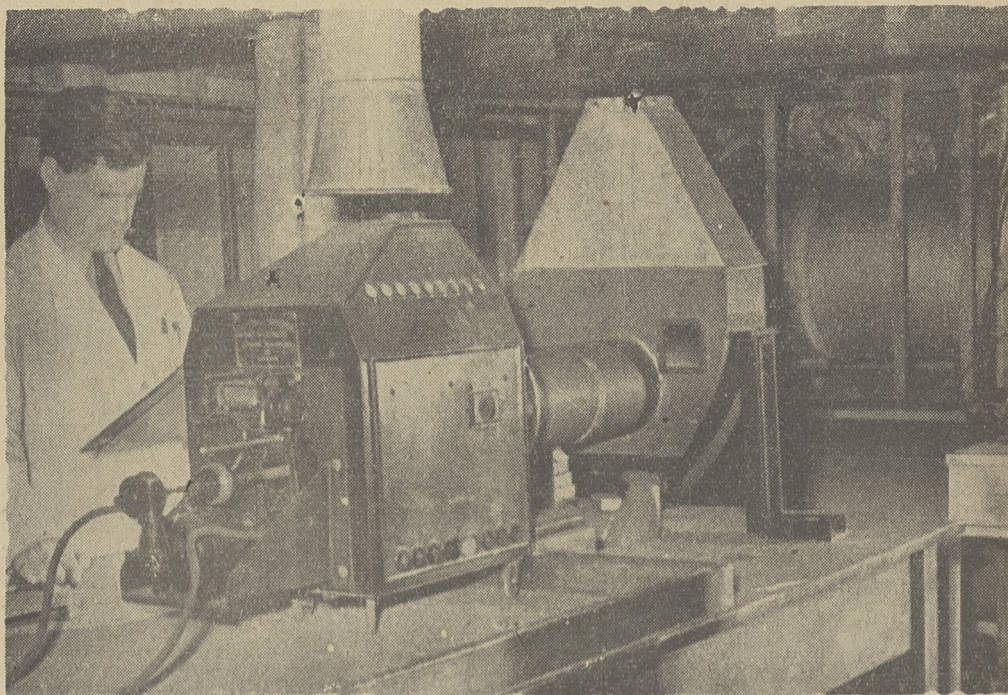
Wnioski Tippetta zostały ogólnie przyjęte przez wszystkich, którzy są związani z wytwórczością — lecz wszyscy kierownicy i robotnicy są zdania, że nie łatwe będzie zrealizowanie tych nowych pomysłów.

Skutkiem tego przeprowadzane są obecnie badania dla rozstrzygnięcia jak dalece możliwe będzie jak najszybsze podjęcie kroków na krótką metę, proponowanych przez Tippetta dla wszystkich działów przemysłu.

Należy zauważyć, że na początku czerwca sekretarz Zjednoczonego Związku Robotników Tekstylnych i zarazem członek Rady Doradczej przy Departamencie Badań Naukowych i Przemysłowych, E. Thornton, wyraził się w Instytucie Tekstylnym, że wierzy iż związki zawodowe pracowników przemysłu bawełnianego okażą teraz większą gotowość docenienia postępu w nauce i zastosowania go w przemyśle.

Jakie są perspektywy Instytutu BCIRA na przyszłość? Wicedyrektor Instytutu, dr Hill, powiada: „Instytut ten przeprowadza teraz tak wiele prac, na które jest tak ogromne zapotrzebowanie, że należy go rozszerzyć, moim zdaniem, o połowę. Tereny i zabudowania zajmują obecnie 21 akrów zaś same laboratoria 3 akry. Mógłby, że praca będzie miała wówczas ten sam charakter, lecz będzie posiadała większy zakres, gdyż pewne sprawy istnieją obecnie tylko w załączku, jak na przykład ekonomia techniczna“.

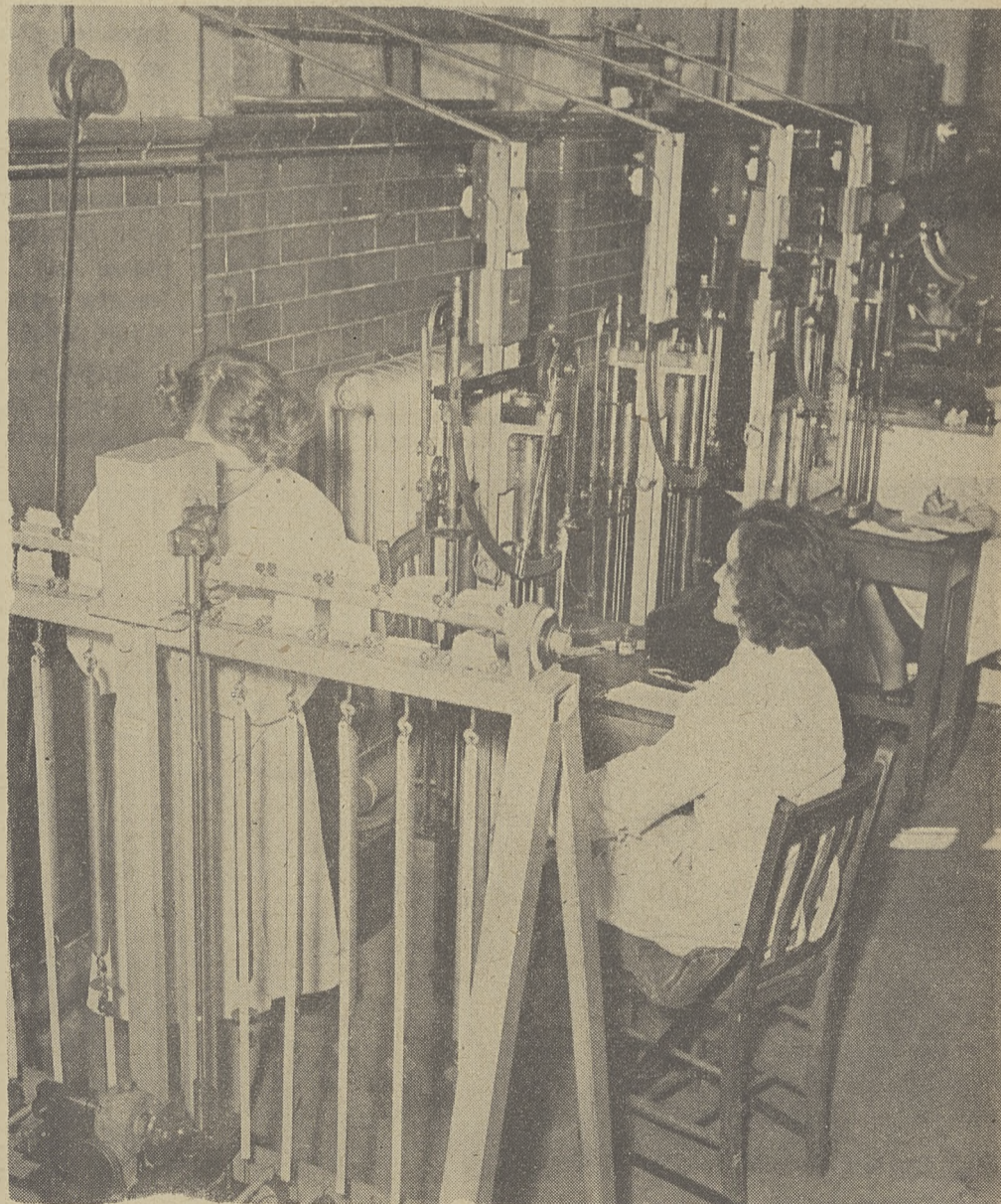
Prezes Instytutu, sir Merold Parkinson, dodaje: „Chciałbym podkreślić, że Instytut nasz pracuje nie tylko dla dobra jednej klasy, lecz dla dobra ogółu. Tak samo konieczne jest polepszenie warunków pracy robotników, jak odkrywanie nowych maszyn czy metod, wyrobów czy wykończeń, wobec czego jedne i drugie są na równi uwzględniane przez naszych naukowców“.



Lampa łukowa o wysokim napięciu służąca do badania bawełny.



Sortowanie surowej bawełny.



Maszyna do przeprowadzenia prób giętkości i wytrzymałości materiałów.

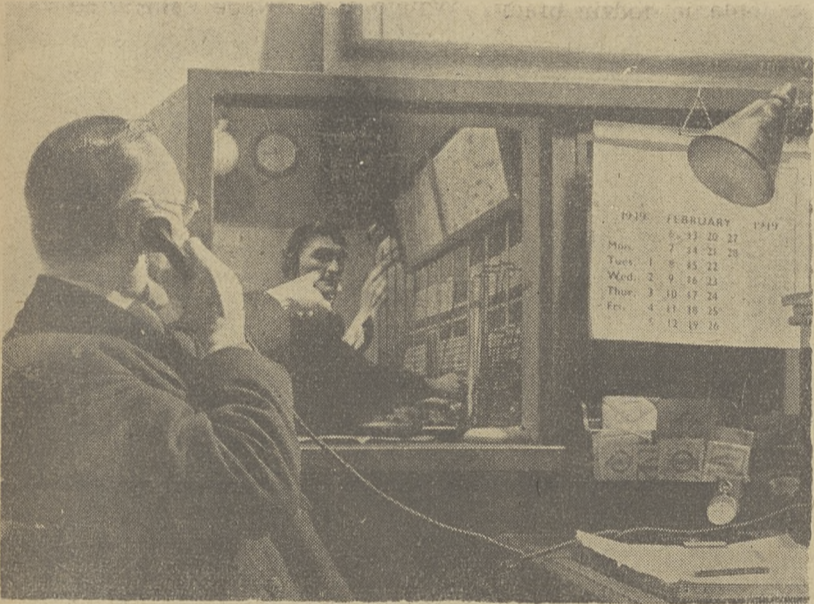
LONDYŃCZYK



Przez całą noc kursują tramwaje na linii Westminster — Pld. Londyn wzdłuż bulwaru nadrzecznego Victoria Embankment.



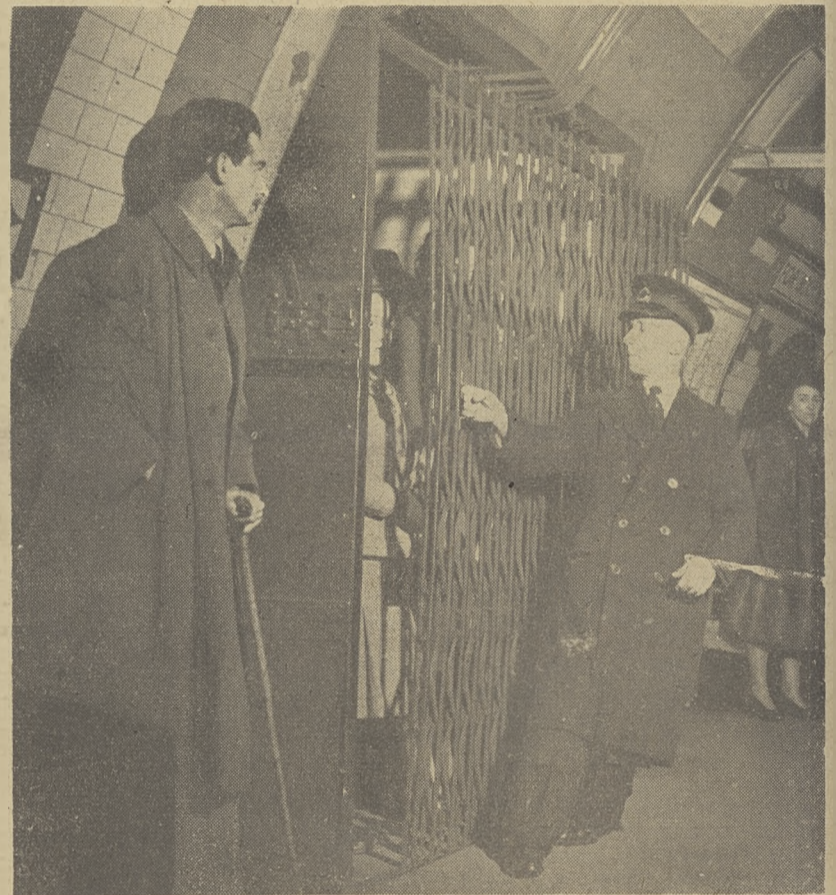
Po południu widoczne są pierwsze oznaki wzmożonego ruchu. Sznur niemal pustych na razie autobusów udaje się z garażów na peryferie miasta.



Starszy kontroler kierujący ruchem autobusowym. On pierwszy dowiadyuje się o wszelkich uszkodzeniach i katastrofach.

CO wieczór 1.047.000 ludzi opuszcza śródmieście Londynu powracając z pracy do swych domów. Przeszło połowa z nich kończy zajęcia między godziną 5 a 6 po południu. Wszyscy ci pasażerowie odbywający drogę powrotną w okresie największego nasilenia ruchu dawno już przestali marzyć o zdobyciu wygodnego miejsca; jedynym problemem dla nich jest możliwość rozwinięcia wieczornych gazet, tak by można je było jeszcze przeczytać w przepelnionej kolei podziemnej.

Ogromne ogonki były największym zmartwieniem Londyńskiego Urzędu Komunikacji.



Żelazna brama zamykana celem uniknięcia tłoku broni wstępu do stacji kolei podziemnej.



Kolej podziemna czynna jest nawet nieco po północy, co ważne jest ze względu na ograniczoną ilość prywatnych samochodów.



Skrzyżowanie bardzo ruchliwych ulic Elephant i Castle biegnących w kierunku południowym od Tamizy.



3 z 4 kondygnacji ruchomych schodów poruszają się w jednym kierunku. 1 kondygnacja może pomieścić około 10.000 osób na godzinę.

cji, organu, któremu powierzono komunikację drogową i kolejową obsługującą 9.750.000 londyńczyków na przestrzeni 2.000 mil kwadratowych.

Wyłoniły się pewne trudności na skutek warunków wojennych. Bombardowanie pozabawiło 600.000 mieszkańców środkowego dachu nęd głową. Połowa ich zamieszkała na periferiach miasta. Codziennie 12.000.000 ludzi korzysta z połączeń, tramwajów i autobusów — liczba ich wzrosła o 12% w stosunku do roku 1939. Zmiana ta nie znaczy jedynie, że więcej osób podróżuje, lecz także że przebywają one w większe przestrzenie — 1339 mil rocznie zamiast 898 mil przed wojną.

Zarząd Londyńskiej Komunikacji Pasażerskiej (L. P. T. B.) stanął w r. 1945 przed trudnym problemem, gdyż w okresie

wojennym do obsługi pasażerów oddano zaledwie 320 nowych autobusów na miejsce 3.800 wycofanych. W r. 1949 połowa z 7.000 wszystkich autobusów powinna być już wycofana; 3.500 ma ponad 12 lat, a 1800 ponad 16. Sytuacja pogorszyła się, gdyż przedsiębiorstwa techniczne zostały w większości przestawione na produkcję wojenną, tak że zaopatrzenie, jeżeli chodzi o konserwację, znacznie wzrosło.

Praca kolei podziemnych jest łatwiejsza dzięki mniej skomplikowanym urządzeniom. Doskonały stan działania i napraw pozwala na przystanki trwające 90 sekund w godzinach największego ruchu.

W związku z komunikacją londyńską ministerstwo komunikacji przychyliło się na stronę kampanii kontynuowania rozkładu wojennego polegają-



Na stacji kolei podziemnej Morden Station czekają autobusy na pasażerów powracających z pracy.

POWRACA Z PRACY



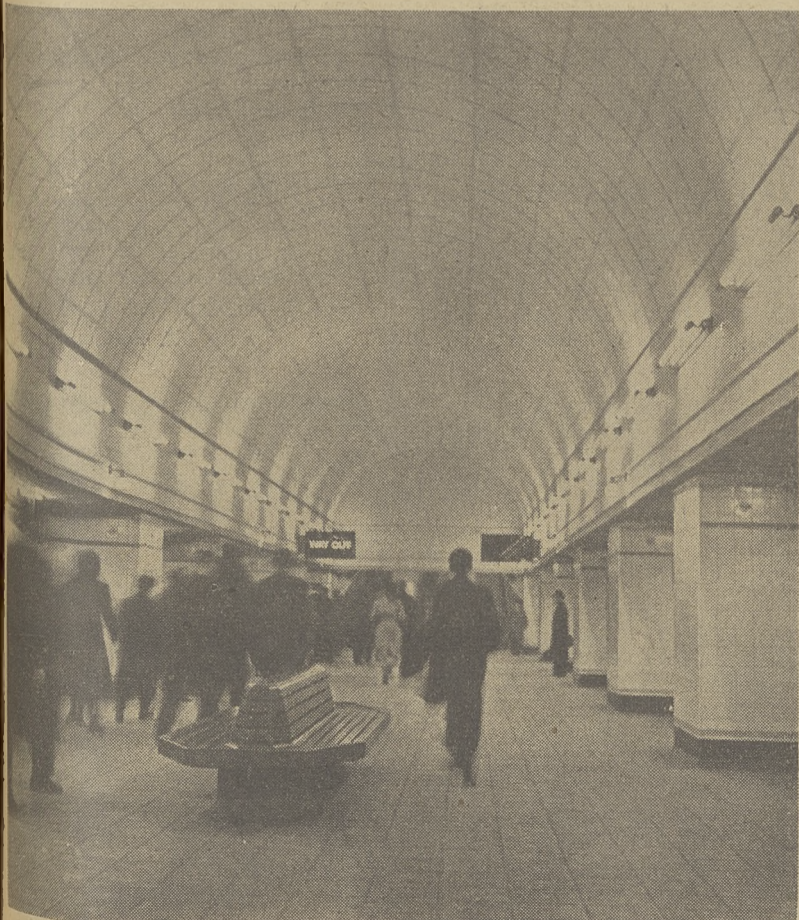
Są dwa rodzaje autobusów: „dla palących” i „dla niepalących”. Te ostatnie są zazwyczaj mniej przepełnione.

cego na zmiennych godzinach pracy. Pracownicy komunikacji londyńskiej stwierdzili, że jeśli zdoła się przekonać 120.000 ludzi o konieczności podróżowania przed lub po okresie największego nasilenia ruchu, liczba opanków znacznie się zmniejszy. W centrum Londynu utworzono 14 grup transportowych złożonych z przedstawicieli pracodawców, pracowników i urzędników komunikacji. Zadaniem ich było i jest zmienianie godzin pracy, tak by możliwe najlepiej przystosować ilość pasażerów do systemu komunikacyjnego. W ciągu roku 1947 — 94.000 ludzi zmieniło godziny zakończenia pracy, w ciągu 1949 do liczby tej doszło jeszcze 43.000 osób. Ogółem biorąc 73.000 osób wyłączone z liczby podróżujących między godziną 5 a 6 po południu.

Równocześnie z prowadzeniem tej kampanii londyńska komunikacja przedsięwzięła in-

ne środki. W zimie wynajęto 575 taksówek, zwolnionych z letnich przejazdów na wybrzeża, do pracy na trasie autobusowej. Unarodowienie transportu na głównych szlakach objęło 200 nowych autobusów otrzymanych wprost z fabryki i przewidzianych dla prowincji, które zostały skierowane tymczasowo do Londynu. Obecnie norma produkcji nowych autobusów dla Londynu, jednych z najlepszych na świecie, wynosi 20 tygodniowo.

Problem szczytowego nasilenia ruchu stale istnieje; obecnie chodzi jednak bardziej o zapewnienie pogody pasażerom aniżeli o samo przewożenie. Wzięto pod uwagę całokształt wzmożenia ruchu komunikacyjnego po wojnie. Rozważa się nowe rozległe plany obejmujące rozbudowę kolei zarówno podziemnej jak i na powierzchni. Robi się wszystko, by rozwiązać te najbardziej palące kwestie. Długoterminowe plany, które muszą wziąć pod uwagę daleko idące zmiany w rozplanowaniu dużych części miasta, powstają na szerszej płaszczyźnie pod kierownictwem ministra komunikacji.



Jedna ze stacji kolei podziemnej. Pasażerowie przechodzą przez 8 hal wyjściowych, zamiast tłoczyć się w długim tunelu.



Godzina 6 po południu. Przepełnione autobusy mijają się na skrzyżowaniu ulic w pobliżu Hyde Parku.



Powyżej od lewej: Uniwersytet południowej Walii i hrabstwa Monmouthshire w Cardiffie. Narodowe muzeum walijskie z pomnikiem lorda Niniana Chrichtona Stuarta na pierwszym planie. Zamek Cardiff Castle wraz z przyległymi terenami ofiarowany miastu przez lorda Bute.

CHOCIAŻ węgiel jest głównym czynnikiem, któremu Cardiff zawdzięcza swoją handlową sławę na rynkach światowych, i z którym miasto to łączy się ściśle w umysłach ogółu ludzi, to jednak najbliższe kopalnie są w rzeczywistości oddalone od niego o kilka kilometrów i odgródzone falistą i malowniczą okolicą. Dokąd i ośrodki przemysłu portowego są oddzielone od centrum i starych dzielnic miasta. Dzięki temu udało się uniknąć chaosu i brudu, jak się zwykle spotyka tam, gdzie wśród budynków portowych i fabryk mieszczą się sklepy i zabudowania handlowe.

Cathays Park jest prawdopodobnie najpiękniejszym ośrodkiem urzędów i instytucji samorządowców w W. Brytanii. Ten zespół budynków Cardiffu wytrzymuje śmiało porównanie ze sławnymi zabytkami architektury Europy i Ameryki. Dzielnicę ta została zaplanowana z początkiem obecnego stulecia na terenach starego zamku, a szerokie wysadzone drzewami aleje i ogrody publiczne stwarzają piękne otoczenie dla szeregu mieszczących się w parku instytucji państwowych i samorządowych. Kluczowe położenie portu nad kanałem Bristolskim i płaski teren nadbrzeży, pozwalające na rozwój miasta, w miarę jak zasoby węgla z zagłębia górniczych przewożono do portu na eksport do wszystkich części świata, stanowiły dalsze czynniki, wpływające na podniesienie dobrobytu miasta w ubiegłym stuleciu. Wzrastało ono w niesłychanym tempie. Z nic nie znaczącego osiedla sprzed 100 lat, liczącego parę tysięcy ludzi, powstało dzisiejsze miasto o 230.000 mieszkańców.

Dzielnica portowa stanowi kontrast Cathays Parku, jest czymś w rodzaju kuchennych drzwi miasta, gdzie monotonne szeregi biur handlowych, kwatery marynarzy i ulice ze starymi domami mieszkalnymi pozostawiają wiele do życzenia. Zastój w przemyśle węglowym i okrętowym w latach 1930-ych wycisnął piętno na wyglądzie Cardiffu.

Charakterystyczną budowlą w sercu miasta jest zamek ze szczątkami ruin rzymskich i średniowiecznych, otoczony rozległym terenem parku, który do niedawna pozostawał w prywatnym posiadaniu. Ofiarowanie miastu zamku i całego parku przez dotychczasowego właściciela lorda Bute'a zostało przyjęte z wielkim entuzjazmem przez miejscową ludność.

Rodzina Bute'ów brała wybitny udział w założeniu nowoczesnego Cardiffu w XIX wieku. Przejęli oni tę posiadłość od dawnych właścicieli lordów Glamorgan, którzy od czasów normanńskich ze swego zamku

wywierali przemożny wpływ na całą miejscowość. Mimo swego nowoczesnego charakteru, Cardiff mieści się w historycznych ramach, których ślady są dotąd wyraźne. Stary kościół św. Jana jest doskonałym przy-

kładem dawnej architektury, a w odległości niecałego kilometra od centrum miasta znajduje się piękna katedra Llandaff. Została ona poważnie uszkodzona na skutek działań wojennych w 1941 r. Bomby nieprzyjacielskie wyrządziły poza tym wiele innych szkód na terenie Cardiffu.



Gmach sądu (na lewo) i ratusz, mieszczące się w Cathays Park w Cardiffie.

Szybki rozrost miasta i ożywiony ruch portowy przyciągały osadników z wszystkich stron, szczególnie z zachodu i północy Anglii i Irlandii.

Wchłanianie ludności z innych części W. Brytanii urozmaica społeczne i handlowe życie miasta. Pochodzenie z innych stron nie odgrywa żadnej roli w Cardiffie, a nowo przybyli jest zawsze mile witani i nikt nie daje mu odczuć, iż nie na-

znaczą rolę w życiu południowej Walii, aspirując nawet do tytułu walijskiej stolicy. Praktycznie stało się to już faktem dokonany przez założenie tam instytucji i urzędów państwowych, powołanych do załatwiania spraw walijskich.

W Cathays Park mieści się imponujący budynek Narodowego Muzeum Walii, w którym wystawione są skarby przeszłości i teraźniejszości. Szczególną uwagę poświęcono folklorowi walijskiemu, poza tym obszernie reprezentowany jest dział archeologii, geologii, botaniki i historii naturalnej. Interesującym no-

wym nabytkiem jest dar lorda Plymouth, który ofiarował miastu zamek St. Fagan's Castle i tereny miejskie, gdzie przewiduje się założenie muzeum ludowego pod gołym niebem, podobnego do istniejących w państwach skandynawskich. Będzie to pierwsze tego rodzaju muzeum w W. Brytanii.

W obecnym okresie planowania pracuje się szereg projektów urbanistycznych. Obejmują one projekt sektora w pobliżu dworca, gdzie ma się mieścić duży dom sportowy, centralny garaż autobusowy, hotele i sklepy. Gdzie indziej przewiduje się daleko idące zmiany w rozplanowaniu węższych ulic w wyniku nabycia przez miasto starego kanału Glamorgan, który przebiega przez śródmieście. Dla usunięcia silnego zagęszczenia ruchu na głównych ulicach handlowych zaplanowano szereg bocznych arterii. Szosa Londyn-Fishguard biegnie przez środek Cardiffu, gdzie ruch jest bez wątpienia najsilniejszy z całej jej trasy.

Najpopularniejszym terenem sportowym Cardiffu jest Arms Park, gdzie gromadzą się tłumy entuzjastów zawodów rugby i krykieta. Boiska przylegają do centralnych ulic, które w czasie międzynarodowych zawodów rugby roją się o tłumów, przybyłych z zagłębia górniczego, jak i z dalszych stron. Ostatnio dało się zauważyć, że wraz z wprowadzeniem pięciodniowego tygodnia pracy w górnictwie, zwiększył się napływ kupujących i wydających, którzy przybywają z zagłębia węglowego.

Zastój w przemyśle węglowym doprowadził do wielu zmian; wyrosły nowe gałęzie przemysłu i Cardiff stał się ważnym ośrodkiem rozdziałnym. Wszystkie te gałęzie przyczyniają się do lepszej równowagi handlowej i społecznej struktury miasta niż to miało miejsce dawniej. Fabryki i urzędy państwowe powstały na przedmieściach, które przy swej prostej architekturze i nowoczesnym rozplanowaniu stanowią ładną, wokół których skupiły się nowe sfera podmiejskie ośrodki przemysłowe.

Okolica wokół Cardiffu, urozmaicona wzgórzami i obfitująca w gęste lasy, jest bardzo ładna.

Jako miejscowość Cardiff jest dość duży, by spełniać rolę i zadania miasta stołecznego, co nie przeszkadza mu jednak zachować swego indywidualnego charakteru i łatwego dostępu do otaczających go pięknych okolic. Z wielu ulic miasta widoczne są okalające je wzgórza i lasy. Z mostu Canton na rzece Taff rozciąga się piękny widok na lasy widoczne z głównej arterii miasta.

T. Alwyn Lloyd



Powyżej od lewej: Widok z samolotu na doki portowe w Cardiffie. Ogólny widok ulicy Duke Street z wieży zamku cardiffskiego. Widok z lotu ptaka na Arms Park w Cardiffie.



KAPELUSZE



NAJWAŻNIEJSZĄ odmianą kapeluszy wiosennych są twarzowe toczki. Magazyny modniarskie w W. Brytanii włożyły wiele wysiłku by dostarczyć kobietom ładnych kapeluszy tego typu po niższej cenie, niż to było możliwe od czasu zakończenia wojny. Prawie wszystkie nowe toczki są przybrane kwiatami i piórami zwykle skupionymi z jednej strony, tak że modne uczesanie z krótko przyciętymi włosami wygląda tu szczególnie korzystnie. Poza tym woalki mają zastosowanie przy bardziej strojnych kapeluszach. Kobiety w każdym

wieku będą je chętnie nosiły, gdyż można je włożyć pod każdym kątem.

Młodsze kobiety jednakże noszą je zazwyczaj odchyłone do tyłu głowy lub też przechylone na bok i włożone od czoła. Materiały są bardziej urozmaicone niż to miało miejsce od dłuższego czasu. Demonstrowano oczywiście kapelusze z lekkiego filcu i słomki, lecz obecnie istnieje tendencja stosowania materiałów używanych na suknie, takich jak atlas dla strojnieszszych kapeluszy, a rayonowa tafta w kratkę lub welwet dla innych.



Suknia z czarnej wełny z kwadratowym wycięciem przy szyi ozdobionym wstawką z białej piki.

Od góry: Stożkowy łaczek z białego filcu, przybrany granatowo-białą wstawką z rysu, — Pęki strusich piór zdobią wytworny wieczorowy kapeluszek z czarnego atlasu. Odwinięte małe rondko, otoczone woalką, nadaje całości dużo wdzięku. — Młodociany toczek z materiału w kratkę o żywych kolorach.

TUNIKI

PODKREŚLONA linia bioder w sukniach londyńskiej kolekcji wiosennej i tunika, względnie luźne poły, stanowią pewnego rodzaju drogowskaz dla mody jesiennej. Zasadniczą cechą jest jednak prostota i nieco krótsze spódnice. Na prostej i wąskiej spódnicy widzimy nałożoną skośną tunikę, często z wstawionymi szerokimi pasami z tafty lub luźnymi połami zwisającymi od pasa w tyle lub też umieszczonymi asymetrycznie po obu bokach. Ramiona są bardziej zakrąglone, lecz w wielu sukniach nie posiadają spadzistej linii, tak popularnej w ubiegłym roku. Kieszenie wracają na dawne miejsce na biodrach

lub też częściej znajdują się poniżej linii ramion.

Poświęca się też coraz więcej uwagi linii dekoltu. Kwadratowe wycięcie przy szyi jest bardzo popularne, lecz często bywa wydłużone pośrodku lub też tworzy małe „V”, wypełnione piką, lub jedwabiem, o ile to zgadza się z całością stroju. Istnieje jednak tendencja wprowadzania zaokrąglonej linii głęboko wyciętego dekoltu, czasem w połączeniu z okrągłym kołnierzem, zlekką podniesionym, co tworzy piękne obramowanie głowy. Wszystko wskazuje na to, że główny nacisk zostanie przeniesiony ze spódnicy (na której koncentrowała się uwaga od

czasu wprowadzenia nowej mody) na ramiona. Podkreśla to fakt, że raglanowa lub kimonowa linia ramiom demonstrowana jest na wielu pokazach mód.

Kolor czarny i granatowy ukazują się w większości kolekcji modeli. Podczas gdy matowe odcienie modne są na wiosnę i w lecie, to jednak na jesień spodziewane jest wyraźne przesunięcie w kierunku cieplejszych kolorów. W projektach londyńskich rysowników modeli spotkać już można kolor butelkowo-zielony i nowy odcień koloru pasowego, poza tym często powtarzający się odcień stalowo-szary i stalowo-niebieski, oraz zielony, który zlekką wpada w szmaragd.

Victoria Chapelle



Suknia z miękkiej czarnej wełny z ukośnie zakończoną tuniką, ozdobioną szerokim pasem z tafty.

»POINT-TO-POINT RACING«



Co roku odbywają się w Anglii w miesiącach od stycznia do kwietnia specjalnego rodzaju wyścigi konne z przeszkodami organizowane przez towarzystwa łowieckie. Wyścigi te cieszą się wielką popularnością wśród właścicieli wiejskich dworów i farm, a noszą nazwę „point-to-point racing”. Nazwa ta ma ścisły związek z historią powstania wyścigów. W XIX wieku zdarzało się często, że kilku lub kilkunastu zapalonych jeźdźców i myśliwych rozgrywało między sobą bieg o pierwszeństwo, nie na jakiejś ściśle wybranej trasie, ale dajmy na to na dystansie dzielącym miejscową karczmę od najbliższej wioski itp. Określano to jako wyścig „od punktu do punktu”. Z czasem sport ten rozpowszechnił się wielce. Zaczęto wprowadzać regulaminy biegów, przepisy o obciążeniu konia, długości trasy itd. Od roku 1918 organizacją zawodów, przypominających normalne wyścigi konne z przeszkodami, zajęło się Narodowe Towarzystwo Myśliwskie. Był okres, kiedy w biegach mogły startować konie używane specjalnie do wyścigów na przelaj.

Działo się to z krzywdą dla amatorów jazdy konnej, gdyż w „point-to-point racing” startowały dotychczas tylko tzw. huntery, a nie konie wyścigowe. Zmieniono więc przepisy, określając, iż w wyścigach mogą startować tylko takie konie, które przez pewien czas używane były w polowaniach na lisy. Wyścigi w swej obecnej formie składają się z szeregu biegów, a więc biegów dla koni ciężkiej i lekkiej wagi oraz z konkurencji, w której jako jeźdźcy mogą brać udział panie. Amatorzy, biorący udział w wyścigach, noszą tradycyjne stroje myśliwskie, sport ten bowiem wywodzi się z tradycji myśliwskich, a w nagrodę za zwycięstwo otrzymują srebrne puchary lub pewne sumy pieniędzy.

Biegi rozgrywane są na dystansie 3 do 5 km, w okolicy pełnej naturalnych przeszkód w postaci żywopłotów i murków (tak charakterystycznych dla wiejskiego krajobrazu angielskiego). Zawodom przypatrują się zwykle tłumy miejscowej ludności, przybranej w odświętne stroje. „Point-to-point racing” jest bowiem tradycyjnym świętem dla całej okolicy. Angliacy lubią swe tradycje.

Ralph Poston



Konkurencja pań. Pierwszy skok przez przeszkodę. Powyżej z prawej: Wyścigi „point-to-point” w Szkocji.



Brytyjski Grand Prix

DRUGIE z kolei wyścigi samochodowe, które 14 maja odbyły się na nowym torze, zbudowanym wokół lotniska w Silverstone (Northamptonshire) zostały przez Międzynarodową Federację Automobiliistów uznane za „grande épreuve” i co za tym idzie otrzymały tytuł „Brytyjskiego Grand Prix”. Obwód trasy wynosił dokładnie 4,8 km, czyli był o przeszło kilometr krótszy, niż w zeszłym roku, ale zawodnicy musieli okrążyć go sto razy, pokonali więc przestrzeń 480 km, a więc prawie o 80 km więcej niż w roku 1948. Z dwóch ostrych zakrętów, które w zeszłym roku zmuszały do zwalniania tempa, jeden został obecnie usunięty, poprowadzono bowiem trasę po linii obwodu lotniska. Tempo wyścigów było w tym roku nieco szybsze.

Sto trzydzieści tysięcy widzów przyglądało się tej imponującej międzynarodowej imprezie, a wzięło w niej udział 25 zawodników, reprezentujących pięć państw. Samochody poszczególnych państw pomalowano na różne kolory, tak więc cztery wozy włoskie marki Maserati i jeden marki Ferrari były koloru cynobru, a francuskie Talboty były jasnoniebieskie. W Brytania przedstawiła czternastu zawodników, a Belgia i Sjam po jednym. Belgie reprezentował na złotym Talbocie Johnny Claes, znany dyrygent orkiestry jazzowej; przedstawiciel Sjamu, książę Birabongse, występujący na torze wyścigowym pod pseudonimem B. Bira, jechał na wozie marki Maserati, koloru jasnoniebieskiego z żółtymi kołami. Z zawodników brytyjskich siedmiu miało wozy marki E. R. A., jeden marki Alfa Romeo, jeden Ferrari, czterech jechało na przedwojennych modelach marki Maserati i jeden na wozie marki Alta — jest to jedyny brytyjski powojenny model wyścigowy. Wozy brytyjskie pomalowano na różne odcienie koloru zielonego.

Na pierwszych 28 okrążeniach wozy Maserati typu San Remo prowadziły bez wysiłku. Kierowca Villoresi, na wozie, którym wygrał pierwszy Grand Prix w Silverstone, walczył o pierwsze miejsce z Bira, jadącym na takim samym wozie. Na pierwszym okrążeniu jasnoniebieski wóz Biry wysforował się przed czerwony wóz Włocha, który jednakże wkrótce go dogonił i dopiero na 26 okrążeniu dał się wyprzedzić przez Bira. Tymczasem kierowca brytyjski Parnell i Szwajcar de Graffenried, obaj na wozach Maserati typu San Remo, zaciekle walczyli o trzecie miejsce. Nicco w tyle za nimi Abeccassis na brytyjskim Alta trzymał się na piątym miejscu, zaś Ashmore na Maseratim na szóstym.

Villoresi po 28 okrążeniach stracił 58 sekund na zaopatrywanie się w benzynę i przez to znalazł się na czwartym miejscu za Bira, Parnellem i de Graffenriedem. Rolt na Alfie Romeo i Nixon na E. R. A. musieli wycofać się z wyścigów z powodu defektu w motorze. Nieprawdopodobne tempo pierwszej pary za-

wodników nadwyrężyło ich wozy, toteż Villoresi i Ashmore kilkakrotnie musieli się zatrzymać przy stacji napraw, tracąc cenny czas. Villoresi wkrótce całkiem się wycofał. Doświadczony kierowca francuski Chiron wycofał się po 42 okrążeniach, Parnelle nabrał benzyny po 43 okrążeniu. Kolejność teraz wyglądała następująco: Bira (Maserati), de Graffenried (Maserati), Gerard (E. R. A.), Walker (E. R. A.) i Parnell (Maserati). Bira wysforował się dobrze naprzód i zdawało się, że zostanie zwycięzcą, kiedy na 46 okrążeniu zderzył się i zaczepiając o zrobioną ze słomianych bali barierę ochronną, poważnie uszkodził przód swego wozu, tak że musiał się wycofać.

Walka rozgrywała się teraz między Parnellem i de Graffenriedem na Maseratich, a Gerardem i Walkerem na wozach E. R. A., przy czym Rosier i Etancelin nadal dobrze trzymali się na swych Talbotach. Parnell prowadził aż do 52 okrążenia, kiedy oliwa zaczęła mu wyciekać z silnika i musiał się na chwilę zatrzymać. Wykorzystał to de Graffenried i na 53 okrążeniu zajął pierwsze miejsce, odsadziwszy się od Parnella i Gerarda. Miejsce to de Graffenried zatrzymał do końca, jadąc równo i z doskonałym opanowaniem. John Bolster, z zawodu farmer i jeden z najlepszych kierowców brytyjskich, rozbił się niebezpiecznie na 55 okrążeniu. Wóz jego skoziłkował i wyrzucił Bolstera, ale na szczęście nie poniósł on poważnych obrażeń. Walker, mimo że mu się tak dobrze wiodło na starym E. R. A. musiał się wycofać z powodu defektu w hamulcach. Na 63 okrążeniu Gerard, wykorzystując zatrzymanie się Parnella, przegonił go i zajął drugie miejsce — na czwarte wysunął się teraz wóz E. R. A., którego kierowca Billy Colton, jest znanym dyrygentem orkiestry jazzowej. Wkrótce między te prowadzące wyścig wozy wysforował się Rosier, zdobywca czwartego miejsca w zeszłym roku. Na 70 okrążeniu kolejność przedstawiała się następująco: de Graffenried, Gerard, Parnell, Rosier, Hampshire, Etancelin. De Graffenried po raz drugi nabrał teraz benzyny, ale nie stracił dużo czasu i bez wysiłku utrzymał się z lepszym o przeszło minutę czasem przed Gerardem. Na następnym okrążeniu Parnell musiał się wycofać; dzięki temu Rosier teraz

był trzeci, Hampshire czwarty, Etancelin piąty, a Ashmore na Maseratim szósty.

Kolejność ta utrzymała się do końca wyścigów. Odległość między poszczególnymi wozami była dość duża i tylko przypadek mógł spowodować przegrupowanie. Gerard prowadził swego dwunastoletniego E. R. A. z wspaniałym opanowaniem, raz tylko nabierał benzyny i nie szczenił brawurowego wysiłku, by zmniejszyć przestrzeń, dzielącą go od de Graffenrieda. W pewnym momencie udało mu się skrócić przewagę tego ostatniego z 1 minuty 15 sekund na 58 sekund, ale Szwajcar finiszował o przeszło minutę przed nim, osiągając przeciętną 127,7 km na godzinę. Rosier zajął trzecie miejsce, Hampshire czwarte, Etancelin piąte, Ashmore szóste; Abeccassis na wozie Alta (jedynym brytyjskim powojennym wozie wyścigowym) zajął siódme miejsce, mimo że dwie trzecie wyścigu odbył z defektem w karburatorze. Whitehead na Ferrari wziął ósme miejsce, G. Ansell na E. R. A. dziewiąte, Belgijczyk Claes na Talbocie dziesiąte, a Fotheringham-Parker na Maseratim jedenaste. Pozostałych czternastu zawodników wycofało się z wyścigu.

Los okazał się więc dość sprawiedliwy. Wśród jedenastu finiszujących zawodników było trzech Włochów, dwóch Francuzów i trzech Brytyjczyków. Trudno powiedzieć, który z ich wozów wykazał największą sprawność. Dwa najnowsze modele Maserati i dwa francuskie Talboty musiały się wycofać. Wozy Ferrari nie zdały egzaminu — na jednym z nich Whitehead przyszedł ósmy, drugi pod koniec wyścigów zderzył się i wpadł między publiczność. Najnowszy model brytyjski Alta nie wykazał tych zalet, jakie posiadają przedwojenne wozy E. R. A., które nie są tak szybkie, jak nowe Maserati, ale za to są bardziej wytrzymałe.

Entuzjaści sportu automobilowego niecierpliwie oczekują pojawienia się wozu B. R. M. (British Racing Motors), który podobno wyciąga 320 km na godzinę. Jeżeli wóz ten zawnazka zostanie wykończony i wypróbowany, należy mieć nadzieję, że będzie mógł wziąć udział w następnych międzynarodowych wyścigach samochodowych, które mają się odbyć w Silverstone 20 sierpnia br.

Max Robertson