

Stocznia w Portsmouth

Gigantyczne warsztaty okrętowe

Wspaniałość i potęgę floty angielskiej może pojąć tylko ten, kto widział wielkie manewry lub wielką rewię floty brytyjskiej. Dumni są ze swej marynarki Angliki, naród żeglarzy. Ale nawet i między Anglikami niewielu jest zdających sobie sprawę z tego, jak wielka odpowiedzialność ciąży nie tylko na żaglach i komendzie każdej poszczególniej jednostki, ale na tych, którym powierzono troskę o sprawność każdego najmniejszego ogniwa w maszynach, uzbrojeniu, budowie, apro-wizacji „men of war”, statków wojennych.

By zapoznać się choćby częściowo z olbrzymią machiną, odpowiedzialną za tę sprawność, trzeba się udać do stoczni w Portsmouth, stoczni, która jest ogromnym warsztatem samowystarczalnym, mającym powierzona sobie pieczę nad flotą wojową Jego Królewskiej Brytyjskiej Mości.

HISTORIA STOCZNI W PORTSMOUTH

Tradycje Portsmouth, wojenne-go portu angielskiego, sięgają czasów rzymskich, kiedy to Rzymianie wybudowali zamek, górujący właśnie nad miejscem, gdzie dziś istnieje stocznia. Jest list króla Jana z roku 1212 nakazujący naprawę murów doków i wzniesienie szop na maszły i olinowanie. W r. 1495 Henryk VII wybudował tu pierwszy suchy dok w Anglii.

Przez przeszło sto lat Portsmouth był jedną królewską stocznia, ale dopiero w r. 1835, gdy w użycie weszły parowce, Portsmouth zaczął wzrastać, tak jak

wzrastały rozmiary i liczba okrętów.

PORTSMOUTH DZISIEJSZY

W chwili obecnej stocznia zatrudnia 20.000 ludzi, nie licząc szeregowych marynarzy, i podejmuje się każdej roboty, od budowy okrętu wojennego aż do tapicerskich robót przy naprawie hotelu komendanta.

Każdy okręt marynarki angielskiej jest związany z jednym z trzech „portów macierzystych”, a więc z Portsmouth, Chatham albo Devonport. Okręty z Portsmouth po każdym okresie służby wracają do „Pompey”, jak marynarze popularnie zwą stocznia w „Portsmouth”; i tu nowe załogi biorą ze szkolnego statku Victory; zmiany i ulepszenia okrętu wykonuje stocznia. Od najdrobniejszych śrubki aż do reflektorów i ciężkich dział, doki dostarczają wszystkiego i to w tempie wprost zawrotnym. Tak np. statek wojenny, który wjechał do doku, może w przeciągu 24 godzin go opuścić, wyposażony w zupełnie nowe uzbrojenie dział 15-calowych.

GIGANTYCZNE WARSZTATY

Nie ma przedsiębiorstwa na świecie, które by miało taką roz-maitość warsztatów i taką roz-maitość towaru w swych składach jak „Pompey” i inne wojenne stocznie podlegające intendencurze marynarki. Magazyny żywnościowe doków trzymają się o prowiant, inne magazyny dostarczają amunicji, środków wybuchowych, farby, torped, płótna, lin, dział maszyn gazowych, umundurowania i tysięcy innych rzeczy, których spis zająłby za wiele miejsca. Wiele z tych rzeczy wyrabia się na miejscu.

Organizacja tych gigantycznych warsztatów i magazynów wymaga niezwyklej przejrzystości, gdyż najmniejszy zastój bodaj w jednym tylko departamencie mógłby wywołać zamieszanie w całości.

RÓŻNORODNOŚĆ PRODUKCJI

Warsztaty „Pompey” dają także przegląd historycznego rozwoju budowy statków i floty. W jednym dziale budują jeszcze żaglowce, przy tych samych może stołach, gdzie przygotowywano żagle okrętów Nelsona, a w zelektryfikowanych pracowniach cuda techniki są nowością, zarówno dla marynarza starej daty, jak i dla niewtajemniczonego, „Pompey” wykształconego człowieka. Poza budową części wojennych okrętów i krążowników, głównym zadaniem warsztatów „Pompey” jest przebudowa i dozbrojenie, modernizacja żeglujących już bojowych okrętów. Dozbrojenie stoi w związku z rozwojem lotnictwa i

potrzebą zwiększenia obrony przeciwlotniczej oraz pomieszczeniem samolotów na pokładach.

Od r. 1935 zbrojenia przeciwlotnicze floty angielskiej wzrosły o 75 proc., a 250 nowych dział, nie licząc „pomposów” (specjalne karabiny maszynowe), ustawiono dodatkowo na statkach. Poza tym przebudowano takie okręty, jak „Warspite”, „Królowa Elżbieta”, „Renown” i „Valiant”, co wymagało wymiany jakich 70 proc. pierwotnej konstrukcji. O normalnych odnawianach inwentarza statków w ogóle się nie mówi. Każdy okręt ma swój własny warsztat reparacyjny, ale jest on tylko łącznikiem między okrętem a warsztatami „Pompey” lub innych stoczni.

2 TYSIĄCE DZIAŁ

Jak wielkie rezerwy amunicji, bomb, torped, min, itd., jaka jest wydajność fabrykujących je warsztatów, o tym milczą odnośne czynniki. Wystarczy, powiadają, jeżeli społeczeństwo uświadomi sobie, że Marynarka Jego Królewskiej Mości jest dziś znacznie lepiej przygotowana do wojny niż 25 lat temu, gdy flota opuszczała Portsmouth, by zająć swe stanowiska wojenne.

Z zapowiedzi admiralicy wynika, że równie dobrze zaopatrzone w amunicję, jak Portsmouth, są i inne porty angielskie, i że zapasy wystarczające na rok leżą w magazynach, a produkcja zwiększa się z dniem każdym. Zbrojenie floty mają w swojej pieczy około 2 tysięcy dział, przeznaczonych, na wypadek wojny, dla marynarki handlowej, mają na przechowanie wszystkie strzelby, ka-

rabiny, rewolwery, należące do floty.

Przejrzysty obraz całej organizacji dostaw dla floty byłby dla osób postronnych tylko wówczas możliwy, gdyby można dotrzeć i do tych cyfr, które są trzymane w tajemnicy. Tak np. nie wolno wyjawiać, ile opatu potrzebuje marynarka i w jaki sposób go uzupełnia. Ale nie jest tajemnicą np. to, że wyżywienie floty kosztuje rocznie przeszło 3 miliony funtów czyli 75 milionów złotych.

ZNACZENIE STOCZNI W PORTSMOUTH

W małym biurze w porcie w Portsmouth oglądać można duży model stoczni „Pompey”; uwidocznione są tam wszystkie baseny, doki, każdy tor kolejowy, magazyn, szopa. Stoją tam modele okrętów, będących w naprawie, i każdy okręt, który znajduje się w granicach portu. Czytamy nazwy słynnych statków: „Królowej Elżbiety”, „Żelaznego księcia”, „Hood”, „Renown”, „Resolution”, „Amphion”. Nabieramy pojęcia o ogromie i ważności pracy tu wykonywanej. Sprawność floty angielskiej zależna jest od dwóch rzeczy — od ćwiczeń i szkolenia na morzu i od zręczności tych, którzy kierują stoczniami.

To, że angielska marynarka jest największą potęgą morską świata jest w wielkiej mierze zasługą urzędników i robotników doków królewskich. Rosnąca potęga Wielkiej Brytanii jest widocznym świadectwem ich wyczynów, a zupełna niezależność floty od mechanicznego zahamowania jest miarą skuteczności tych wyczynów.

Z teatru o teatrze

Siedemdziesiąt lat w służbie śmiechu

TEATR LETNI „Zgorszenie publiczne”, farsa w 3-ach aktach Franciszka Arnolda.

Wyzwalanie śmiechu może stać się w pewnych okolicznościach, misją społeczną, zwłaszcza, gdy się zważy, że śmiech jest naogół siłą pozytywną. Bergson, który śmiechowi poświęcił osobne studium, zwrócił uwagę na społeczne znaczenie śmiechu, który nazwał „gestem społecznym”. Teatr Letni, po siedemdziesięciu latach nieustępliwej walki z paskudztwami psychologicznymi jak melancholia, depresja i neurastenia, niewątpliwie zasłużył sobie na miano społecznej instytucji śmiechu. A że — jak każda instytucja społeczna — służy nie tylko celom sobie właściwym, lecz także jako przedmiot — krytyki ogółu, więc też i zastrzeżeń w świeżej pamięci odgrzebywać dałoby się wiele. Jubilatowi nie można czynić przy-

kreśli wytykaniem błędów jego żywota i pracy, więc też w dyskretnym nawiasie zamknijmy żmijkę uwagi, iż istnieją różne formy wesołości. A z nich wyższą jest ta, w której dobry humor łączy się zawsze z dobrym smakiem.

Najzupełniejszą rację ma dyrektor Trzciniński, utrzymując, że powinniśmy umieć śmiać się po polsku, a nie tylko po amerykańsku, po francusku, czy po węgiersku. Ślusznie, bardzo ślusznie. Dyrektor Trzciniński utrzymuje także, że my, Polacy, jesteśmy narodem senatorów, wesołość wstydliwie objawiamy tylko przy ciemnej widowni i m. in. tym tłumacząc, iż nie stworzyliśmy wiele w tej dziedzinie.

I znowu ma wiele racji, ale nie wszystkich. Zagłobów, Jowińskich i innych faceciarzystów nam nie brak, a wszakże sama Akademia Literatury uwieczniła wawrzynem Wiecha (t. zn. ten drugi rodzaj humoru — nieśmety!). Dalsza pogawędka zaprowadziłaby nas w gestwinę psychologii społecznej, więc ją — na razie — odłożymy.

Ślusznie uczynił dyrektor Trzciniński (po raz trzeci przyznajemy Mu słuszność), że jubileusz swego teatru uczcił zwykłą „powszednią” pracą, nie wyszukując niezwykłości odświętnej. Wolelibyśmy wprawdzie przy tej okazji śmiać się po polsku, a nie po austriacku, ale farsa F. Arnolda jest właściwie w swym założeniu międzynarodowa. Komizmu w niej jest bardzo dużo, a że dowcip jakoś nieporadnie dogasa na widowni, to już chyba wina owej polskiej „poważnej wesołości”.

Grają te farsę z wielkim przekonaniem i z różnym wkładem talentu humorystycznego pp.: Orwid, Grabowski, Zaklika, Kwaskowski, Stojowska, Niczewska, Dobrzańska, Kawińska, Rogińska i Tatkiewicz. Na scenie tej „artystycznej piramidy” stoi Orwid, a cztery jej boki zdobią pp. Zaklika, Niczewska, Stojowska i Kwaskowski. Przy wejściu stróżuje niezawodny Grabowski.

Bez żadnej pretensji grają swe nie-mie role trzy zwierzaki: lew, reżys-papuga.

Teatrowi Letniemu bardzo szczerze życzymy drugiej siedemdziesiątki lat istnienia i pracy. Niechaj nas uczą śmiać się po polsku, wesoło, zdrowo i kulturalnie. Poddamy się tej edukacji z przyjemnością. st. g.

ZAMÓWIENIE

Niniejszym zamawiam prenumeratę dziennika

ABC-NOWINY CODZIENNE

który proszę mi wysłać od dnia 1939 r. do odwołania pod adresem:

Miejscowość _____ Imię i nazwisko _____

Poczta _____

Ulica _____ Nr. _____ m. _____

Należność za prenumeratę w kwocie 2 zł. 30 gr. miesięcznie uiszczać będę z góry przekazem rozrachunkowym na konto ABC Nr. 2 w urzędzie pocztowym Warszawa I.

(podpis zamawiającego)

Data stempla pocztowego

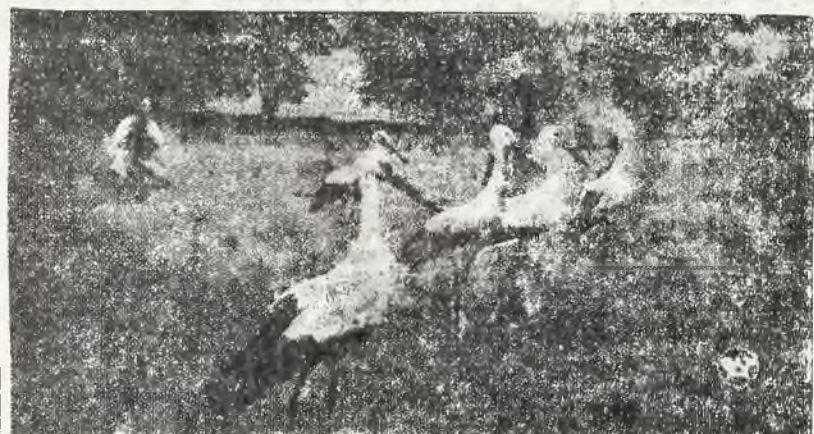
Opera Glucka „Oszukany Kadi” przez radio

Krzysztof Willibald Gluck przeszedł do historii muzyki, jako jeden z największych reformatorów operowych; żądał on, podobnie jak przed nim Monteverdi a po nim Wagner, ścisłego związku logicznego między tekstem operowym a muzyką. W wielu swych dziełach wykazał żywotność i siłowność swej tezy.

Zanim jednak przystąpił do zrealizowania swych zamierzeń, ulegając urokowi muzyki Pergolesiego, komponował opery komiczne. Jedną z nich p. t. „Oszukany Kadi” Polskie Radio nadaje z Krakowa na fali ogólnopolskiej we wtorek dn. 18. 7. o godz. 21.00. Komiczną figurą jest

tu stary Kadi; znudziła mu się własna żona, zwraca więc swe efekty do młodej Zelmiry. Obie kobiety solidarnie postanawiają ukarać Kadię. Po wielu przykrych przygotowaniach Kadi zawstydzony wraca do swej żony.

DOŚWIADCZENIA Z BOCIANAMI POLESKIMI



Ornitologowie polscy przeprowadzają ostatnio badania nad orientacją w locie ptaków. Pierwsze takie badania przeprowadzano już w roku ubiegłym. Dały one ciekawe wyniki. Stwierdzono mianowicie, że bociany przewiezione do Anglii i Niemiec powróciły do kraju. W roku bieżącym podjęto znów prace doświadczalne. Z Lemiechowa na Polesiu przewieziono partię bocianów do Anglii i wypuszczono. Dotąd nie ma jeszcze o nich wiadomości. — Na zdjęciu bociany w stacji doświadczalnej Haslemere, w Anglii, skąd je wypuszczono.

Zgon wybitnego malarza wielkopolskiego

Po dłuższej chorobie zmarł w Poznaniu w wieku lat 67 utalentowany artysta — malarz, s. p. Józef Graczyński. Ulubionym tematem zmarłego artysty był krajobraz Wielkopolski.

Zaprenumeruj „ABC”

OLE STEFANI

DZIEWCZYNA,

SAMOCHÓD i PIES

POWIEŚĆ

Przekład autoryzowany Eugeniusza Babuckiego

Mac Norton podniósł głowę i spojrzał na inspektora. Zdawało się, oczy jego wypływały nagle i zgaskły.

— Nie wierzę, że pan ma zegarek — rzekł półgłosem ledwo poruszając spieczonymi wargami.

— Jaki pan jest ostrożny! — zawołał Foster ze szczerem podziwem. — Pan dostrzega u mnie najmniejszą niepiepowność, pan szuka szparki, przez którą mógłby się wyslizgnąć!... Jednak tym razem pan się pomylił, Mac Norton, badałem pana, nie dlatego, że błądziłem po ciemku — moje wiadomości są oparte na faktach, których nie można obalić. Chciałby pan widzieć zegarek? Proszę!

Otworzył dłoń — leżał na niej gruby staroświecki zegarek nikłowy.

Mac Norton długo mu się przyglądał. Rysy jego twarzy zmigły, straciły powoli wyraz ostrej naprężonej czujności. Widać było, że nie mógł tebrać myśli i że te wysiłki go wyczerpały.

— Tak, panie inspektorze — oświadczył ci-

97)

chym złamanym głosem — przyznając się... Ja byłem pośrednikiem Elswortha.

Upłynęło kilka chwil w milczeniu. Przerwał ją Foster:

— Dziękuję, panie Mac Norton — powiedział łagodnie. — Teraz musi pan jeszcze wytłumaczyć, po co pan przyjechał do Londynu i w jakim celu pan się uczył naśladować pismo pani Margaret Gregory?

— Pan już to zgadł, inspektorze — odparł sekretarz tępo i obojętnie. — Chciałem wyjąć z zegarka kartkę pani Gregory i włożyć inną... przeze mnie napisaną. Dlatego ćwiczyłem się w naśladowaniu pisma... Teraz już nic mi nie pomoże, więc nie ma sensu kłamać...

Zdawało się, był bliski omdlenia.

Foster bębnił palcami po stole.

Mac Norton ocknął się nagle.

— Tak, teraz już nic mnie nie uratuje — powiedział cicho. — Przyparł mnie pan do muru, musiałem wszystko wyśpiewać... No, trudno... Ale usługa za usługę: kto się włamał do banku?

— Pan jeszcze nie zgadł? — zapytał Foster i ze zdziwieniem uniósł brwi.

Mac Norton patrzył nań w milczeniu. Nie zauważył, że przed chwilą inspektor namacał pod białym biurka guzik i zadzwonił.

Wszedł młody policjant.

— Niech pan zatelefonuje zaraz do więzienia śledczego — rzekł Foster. — Powie pan, by tu przywieźli natychmiast na konfrontację areszto-

wanego numer siedemdziesiąt. Oprócz tego niech pan zamówi protokółanta.

— Rozkaz, panie inspektorze! — wyprężył się służbiście młody policjant. Na progu odwrócił się.

— Przepraszam, panie inspektorze, to ma być numer siedemdziesiąty?

— Tak. A o co chodzi?

— Myślałem, że źle usłyszałem. Pan inspektor powiedział...

— Powiedziałem numer siedemdziesiąty, mój chłopcze!

— Rozumiem, panie inspektorze, to jest właściwy numer Hope!

XXXVI.

Carger, dyrektor i współwłaściciel banku Carger i Spółka, nie śpieszył się z wysłaniem depeszy.

W St. Jean panował nastrój niecierpliwego oczekiwania, a potem przygnębienia — Foster i nawet Mac Norton nie dawali znaku życia. Dopiero po południu przyszedł z Dieppe listonosz i przyniósł depeszę.

Wszystko w porządku stop rzeczy przełożyłem do innej skrytki stop będą wydane panie Janet Gregory lub panu marcinowi andersonowi tylko osobiście stop carger

Bankier wykonał posłusznie polecenie inspektora Foster, lecz w St. Jean nikt o tym nie wiedział

(D. c. n.).