



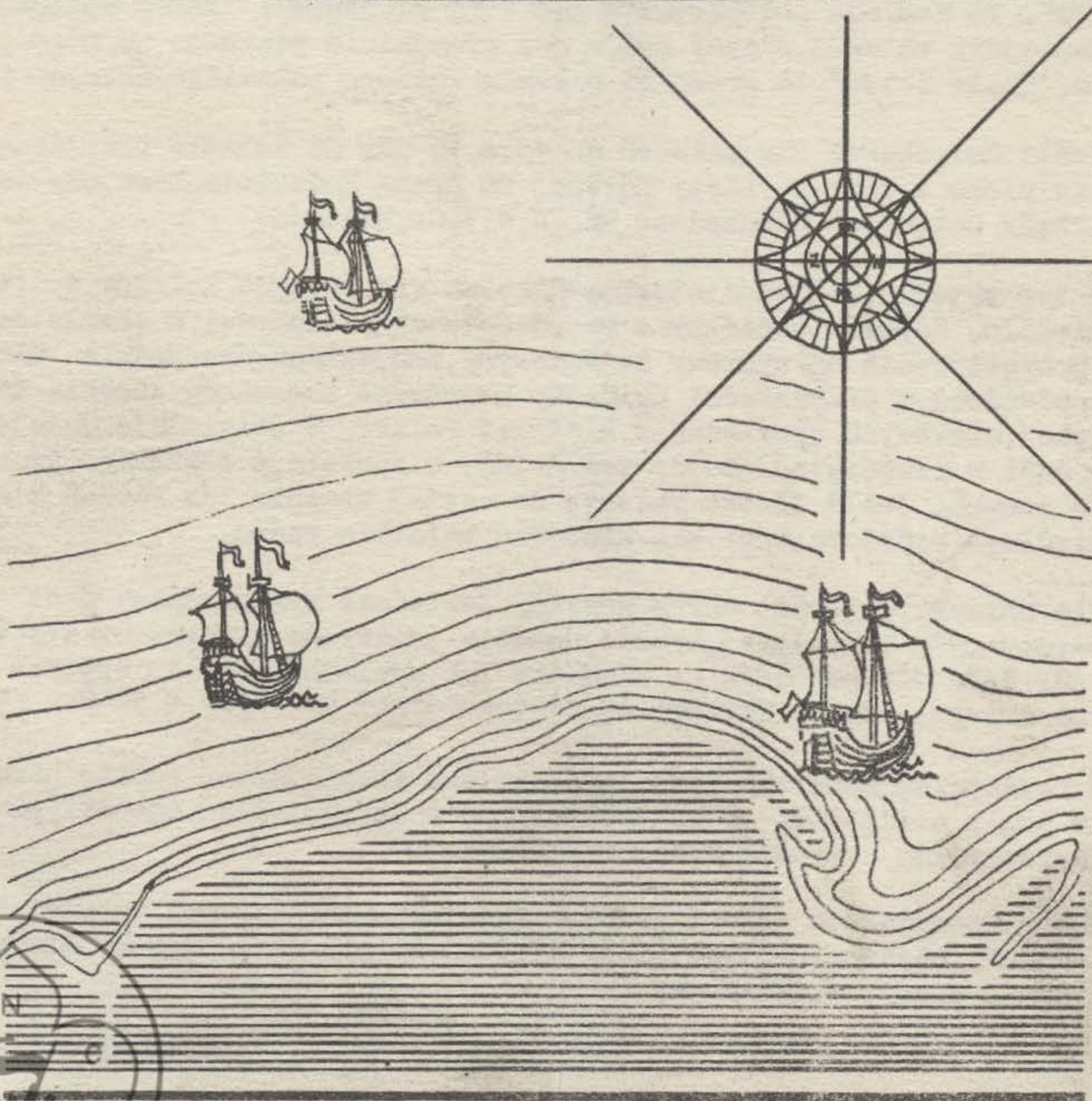
BĄDŹ GOTÓW

miesięcznik harcerzy

ROK IV

STYCZEŃ-LUTY 1951 R.

NR.1-2



archiwum



MIĘDZY NAMI



Kochane chłopaki z całego świata ! Morusy z Afryki, Anglii, Ameryki, Brazylii, Cejlonu, Dominiki, Ekwadoru, Francji, Grecji, Hiszpanii - ze wszystkich mało co krajów według alfabetu !

Spójrzcie na okładkę tego "Bądź Gotów" - 4 rok ! Szmąt czasu minął od ukazania się pierwszego numeru. Czy się poprawiło to nasze pismo, czy nie - pozostawiam waszemu sądowi. Sam zaś zakasuję rękawy, łapię za maszynę i szykuje nową porcję listów do różnych mądrych ludzi o ciekawe artykuły i opowiadania.

Dziękuję Wam żeście/nie wszyscy jeszcze/ napowiadali mnie lub napisali o "BG". To Wam się podoba, tamto nie ! I słusznie ! Każdy chłopak choćby najmniejszy ma swój własny sąd, a już specjalnie powinien go mieć o swym piemku. "Bądź Gotów" to przecież piemko każdego polskiego chłopca !

Jeśli dotychczas nie pisałeś do mnie, to gdy Ci "chetka przyjdzie" - chwyć za pióro i pisz ! Listy adresuj do Druha Redaktora, Kima, czy też Druha "Bądź Gotów", 45 Gloucester Rd., S.W.7, Gr. Britain.

W tym numerze, jak widzicie, posłuchałem się waszych kolegów i... trochę się zmieniło. Zapewne zaciekawia Was wszystkie wiadomości o samolotach, /m.i. przygotowania do wyprawy na księżyc/, projektach zbudowania wielkiej floty podwodnej, w przyszłości opiszemy najnowsze samochody. Będzie też coraz więcej ciekawych opowiadań z historii Polski. W przyrodzie dzieją się liczne cuda - przeczytaj. Dojdą też działy o sporcie, o znaczkach pocztowych i wiele innych. Jeśli jesteś radiotą to czytaj uważnie "Na Falach Eteru" - może niedługo będziesz mógł sam zbudować malutkie radio.

Dla harcerzy, którymi chyba wszyscy jesteście przeznaczony jest dział p. t. "Harcujemy". Przeglądaj, bracie, uważnie te strony. Przyda Ci się to zapewne gdy będziesz na biegu na młodzika lub wywiadowcę, ówika czy też może Harcerza Orlego. "Życie Terenu" to wiadomości od harcerzy o samych sobie.

W następnych numerach postaramy się Wam zorganizować pocztę harcerską abyście mogli nawiązywać ze sobą korespondencję, wymieniać znaczki, pisma, obrazki, prospekty samochodów, zdjęcia samolotów.

Aha! Zapomniałbym - jest jeszcze specjalne miejsce pod tytułem "Co - Gdzie - Jak i Dlaczego ?" Gdy tylko znajdziesz coś ciekawego co się w świecie dzieje - pisz ! Wydrukujemy !

Czuwaj !

Redaktor - "Kim"



POLSKA FLOTA

Prą polskie okręty szumem fal,
Okręty lecą szparko,
Płyn w bezgraniczną świata dal,
Wojenna marynarko.

Banderę z orłem dumnie wznies,
W Ojczyzny nowych zorzach,
I polskiej floty chwałę wskrześ
Na lądach i na morzach.

Nie obce Tobie wichry burz.
Przywykłaś do zwycięstwa.
Bo Zygmunt August patrzył już
Na czyny Twego męstwa.

Lądowy żołnierz chodzi w czci
Przed swymi i obcymi -
I żołnierz morski, ceną krwi,
Laur zyska polskiej ziemi.

O jakże pięknie płynąć w świat
Pod narodową flagą,
I marynarskiej chwały kwiat
Zdobywać swą odwagą.

Morze. Triumfu pieśnią bij,
Grzmij w trąbę sławy złotą,
I ty nam rośnij, kwitnij, żyj,
Ojczysta polska floto.

Artur Oppman



archiwum

ZEW MORZA!

Jasna, słoneczna Gdynia, prastary, królewski Gdańsk, młodziutkie Władysławowo, bohaterskie Westerplatte, handlowy Szczecin - to miasta polskiego wybrzeża, polskie porty nad Bałtykiem.

Prawie że tysiąc lat minęło jak na ziemi pomorskiej znalazł się polski lud. Groźny to był lud i przywiązany do swego wybrzeża. Nie uległ ani groźbie, ani prośbie - został przy swej Ojczyźnie, został broniąc praw polski do morza.

Nic nie zrobiły mu najazdy i zabory krzyżackie w 14-tym i 15-tym wieku. Nie wyniszczył potem Prusak Polaków przez 147 lat niewoli.

W 17-tym wieku spośród tych ludzi rekrutowały się głównie załogi okrętów polskich. Za panowania króla Zygmunta Augusta flota polska nekajac przez dłuższy czas Szwedów odniosła nad nimi ostateczne zwycięstwo pod Oliwą w roku 1629.

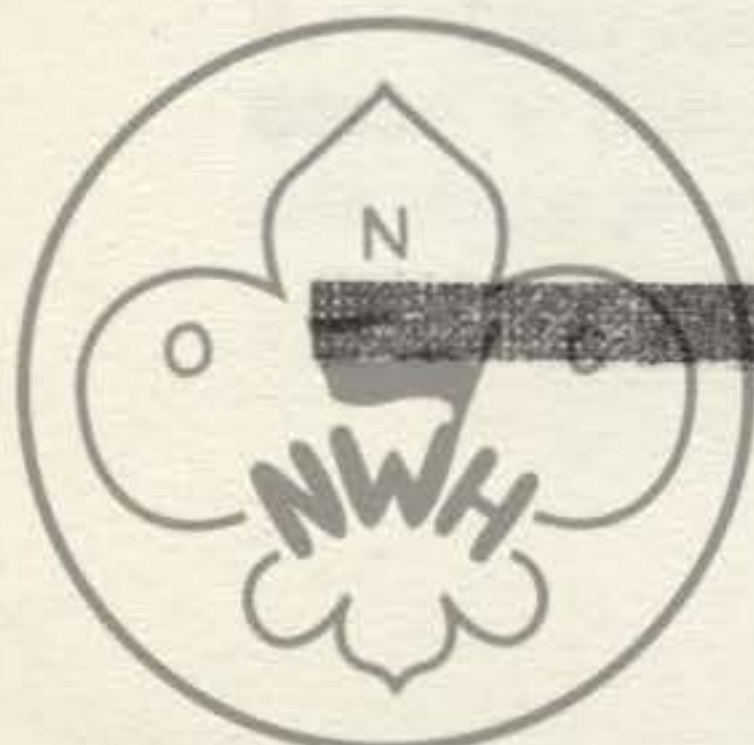
10 lutego 1920 roku generał Józef Haller rzuciwszy pierścień w morze dokonał, po długich latach niewoli, symbolicznych zaślubin Polski z Bałtykiem. Stanęliśmy ponownie nad własnym morzem.

W ciągu 20 lat niepodległości na piaskach nadmorskich wyrósł jeden z większych portów świata - Gdynia. Jednocześnie wysiłkiem całego społeczeństwa rosła flota wojenna i handlowa.

Niestety wybuch wojny 1939r. uniemożliwił dalszy rozwój Pomorza tak dzielnie bronionego na Westerplatte, na Helu i w Gdyni.

Okręty polskie, łodzie podwodne "Orzeł" i "Wilk" przedostały się przez niemiecką blokadę i dotarły do Anglii dając początek polskiej flocie na obczyźnie.

Jan K.



archiwum

STRAZNICY MORZA

Zakipiała
gniewem otchłań.
Maszty kloni-
ły się ku samej
wodzie. Ej, nie
darmo masztowiny
polskie słynne by-
ły w całym świe-
cie. Niby w górach
dalekich, gdzie
wzrosły, gięły się
jodły, poddawały
parciu, ale nie pę-
kały. Mewy druzki
burzy piszczały
ponad pokładem.

Lecieli z
wichrem, w szybkoś-
ci widząc jedyny
ratunek. Stary
kaper, Marcin



Prus stanął sam
przy rudlu, nie-
omylnym czuciem
poznając chód wia-
tru, uciekając
przed nim gdy si-
lił się chwycić z
boku, naddstawiając
pod jego dech pus-
te masztowiny.
"Wodnik" leciał ku
północy na równi
z falami, wyrywając
się z ich objęć
łakomych. Goniły
za nim zapamięta-
łe, rozjadłe, dopa-
dały wałąc na po-
kład swe oślizgłe
cielska, lecz pod-

nosił się, otrząsał i uciekał znowu. Mrok zapadł i w cieni nieprzeniknionej
pędzili na grzbietach wód w otchłonie morza i nocy.

Świat nasiąkał dniem i pobielał, jak gdyby do ciemnej polewki dolewano
z góry mleka. W szarym tumanie majaczyły już przedni kasztel i maszty, koły-
sane gwałtownym ruchem w przód i w tył. Wiatr się uspokajał. Morze widziało
się jeszcze zjuzzone i złe, przecieź bez poprzedniej zapamiętałości. Ochryp-
łe. Od krzyku fale układały się by spocząć.

- Jegomość!! - pisnął Jadamek z bocianiego gniazda. - Ląd już nie dale-
ko, na lewo!

- Ląd! Nie może być. Gotland minęli my dawno...

- Ja pojrzę, - rzekł Paweł Kaszub drapiąc się jak kot po maszcie. Zajął
miejsce chłopca na wierzchołku, przesłaniając oczy dłonią.

- Gdańsk, Jegomość!

- Zwariował stary! Gdańsk?! Na północ gnało nas całą noc...

- Sprawiedliwie, Gdańsk - upierał się Kaszub.

Sam Marcin Prus, choć stary, wdrapał się migiem na mars fokmasztu:

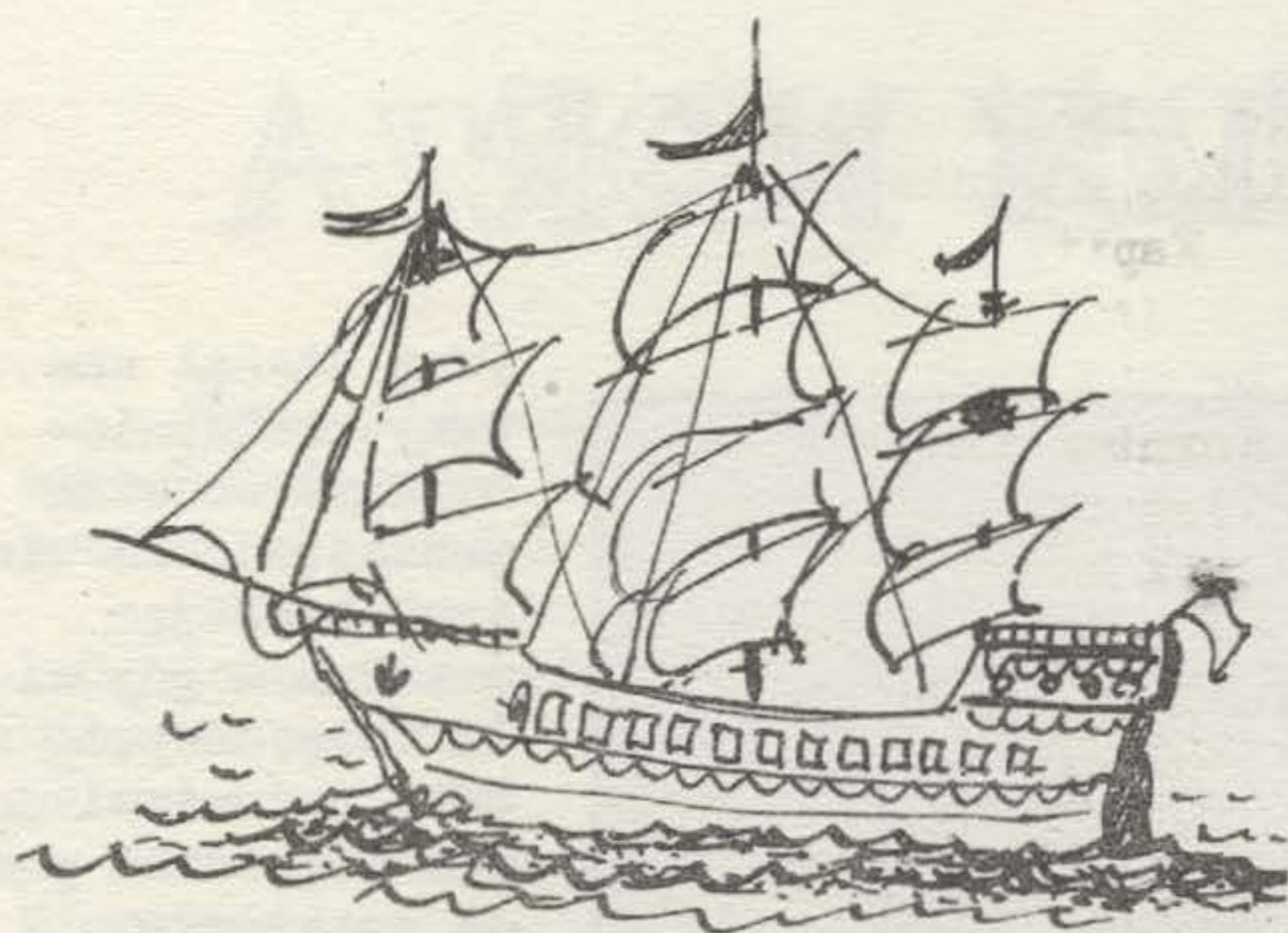
- Na rany Boskie!! - zakrzyknął nagle - żagle zbierz! Sztokholm!!!

Rzucili się na liny, na reje, popatrzeć. Do Sztokholmu ich zagnało! W
samą paszczę Szweda! Patrzyli w milczeniu na miasto wychylające się coraz
wyraźniej z gładkiego zwierciadła wody.

- Jegomość, okręt! - zakrzyknął znowu Jadamek. - Okrutnie wielki!

Kapitan bez słowa wdrapał się na reję. Jakoż od południa sunął





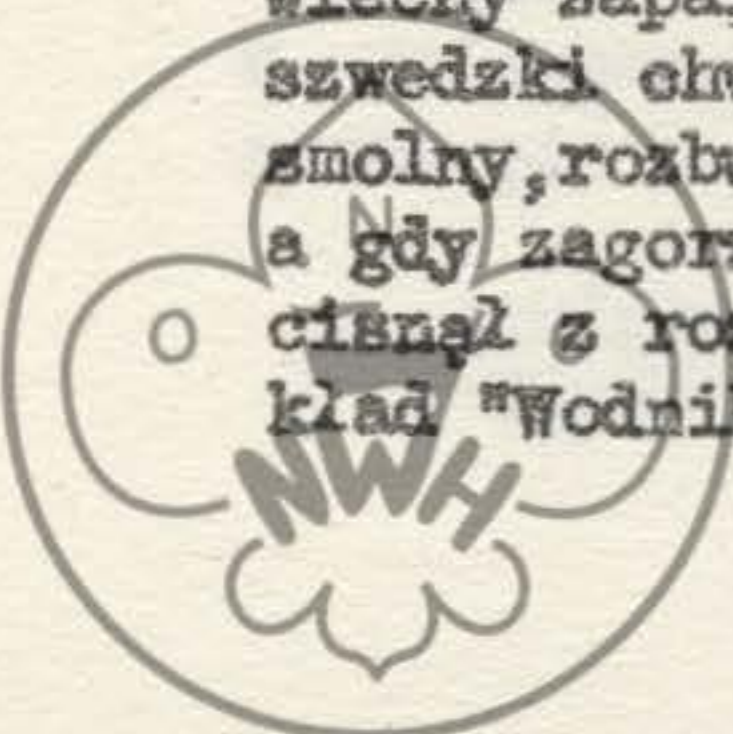
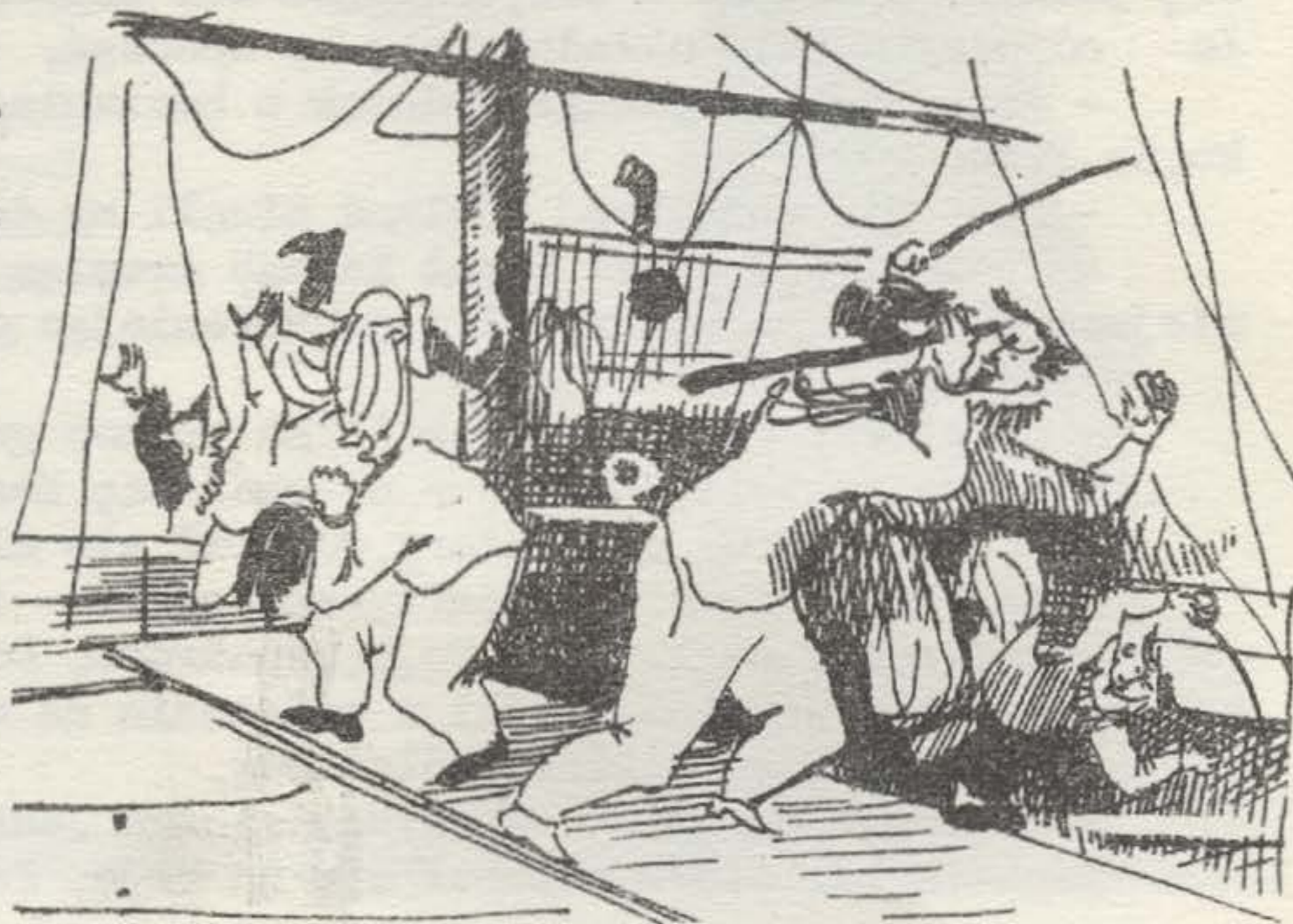
pełnymi żaglami handlowiec, typu z włoska zwanego Karaką. Płynął wolno, uszkodzonym widno będąc podczas burzy.

Kapitan świsnął przez palce; załoga, trzydziestu trzech ludzi, stanęła przed nim. Dawał rozkazy krótkie, proste, prawie niepotrzebne. Rzucili się do przedniego kasztelu po topory i bosaki. Ręce im drżały z radości. Chciwi zazwyczaj na łup, nie o bogatym ładunku karaki myśleli tym razem. Walki chcieli. Wyzywał ich w

Gdańsku Szwed, przyjmą wyzwanie w Sztokholmie! Zęby błyskały w ogorziałych, srogich twarzach, śmiały się radośnie siwe oczy morskich ptaków! Rudel zaszumiał przerzucając w prawo warkocz piany. Balcer Szule próbował już czy mastki lekko chodzą.

"Wodnik" biegł lekko po falach, przecinając drogę coraz to bliżej karace. Pod złocistą rzeźbą przodu, widać już było wyraźnie jej nazwę: "Salomon". Na pokładzie nie znać było jeszcze żadnego zaniepokojenia, lecz "Wodnik" płynął wprost ku nim, kierując dziobem w bok "Salomonowy". Zdziwiło to Szwedów. Machali z gniewem rękami, ostrzegając przed zderzeniem. Kapitan, zażywny człowiek w szarym kaftanie, krzyczał przez tubę, siniejąc ze złości. Naraz odrzucił tubę, podniósł w górę ręce z przerażeniem. Zrozumiał.

Lecz wysmakły przód "Wodnika" wznosił się już wysoko nad ciężką karaką i trzasnął w nią z całą siłą, aż jęknęły wiązania obu statków, zakolysały się gwałtownie maszty, zaszumiała wokół woda. Szwedzi chwyтали muszkiety, lecz zanim zdążyli je nabić, Gert Fozen skoczył z bukszprytu na kark grubego kapitana i taczali się razem, upadłszy na pokład. Wraz Zela i Wilkiem spuszczały się po linie z rei, kołysząc się niby pająki nad nieprzyjacielskim pokładem. Chciano ich schwytać za nogi, lecz oni rozbujawszy się, skoczyli i znikli w luce, Balcer Szule za nimi. Nikt ich nie ścigał i spokojnie mogli zagwoździć armaty, bo ogłupiała załoga całe siły wyłężała, aby nie dopuścić do przerzucenia mostku. Odpychali bosakami, ciskali wiechy zapalone. Bosman szwedzki chwycił wieniec smolny, rozbujał nad głową, a gdy zagorzał płomieniem cisnął z rozmachem na pokład "Wodnika".



Lecz Jegomość Marcin Prus odbił go w lot, rzucając do wody. Już mostek przezucono. Walka trwała na nim zaciekle. Ludzie darli się zębami, dusili za gardła, spychali wzajemnie w morze. Kapitan Szwedzki bronił się jak lew, ale wyrwano mu szpadę. Maciej Kornicz, siłacz wielki, cisnął go za ramiona na pokład "Wodnika". Szwedzi skoczyli bronić chwytając kapitana za nogi. Szwed ryczał jak zwierzę zarzynany, lecz Kornicz trzymał krzepko. Wyrwał go, zamknął w luce, przetrząsnawszy mu wprzód kieszenie, by ognia nie zaprószył.

Jegomość kapitan Prus przebiegał szybko wewnątrz "Salomona", by się o zdobyczy upewnić. Nie było czasu na przeładowywanie. Uczepiony na tęgi kotwiczny łańcuch "Salomon" płynął za "Wodnikiem" i płynąć tak miał do samego Gdańska. Patrząc okiem rozmiłowanym na szybujący przed nim okręt maryżyl stary żeglarz, że oto przez pola wodne płynię nie jeden, ale sto okrętów. Potężna armada Rzeczypospolitej. Radość oczu, postrach wrogów...

Westchnął i skierował się ku drabince sznurowej, by wrócić na pokład "Wodnika". Wstrzymało go wołanie. Bosman Kornicz wychylił się z luki, niosąc coś w ręku ostrożnie. Było to puzdro drewniane, ozdobne, pięknie kością nakładane. Jegomość obejrzał je ciekawie podważył nożem zameczek i obaj oddech wstrzymali z podziwu. Głowica przytrząśnięta była suto kamieniami aż w oczach się skrzyło od blasku.

- Od Duńczyków ją wieźli widno dla jakowegoś hetmana...

- Siła talarów dadzą za nią w Gdańsku? - spytał Szulo Balcer zniżając głos mimowoli.

- Ba wieś dobrą za to kupisz... - przytwierdził bosman spoglądając pytająco na kapitana.

Ten wyprostował się nagle, oczy mu zagrały.

- Ej, dzieci siła by dali, ale jej przedawać nie będziemy. Poślemy ją z Gdańska w darze miłociwemu Królowi. Niech się uraduje. Opiekun to nasz. Niechaj ma buławę od swoich wodnych żołnierzy!

Milczeli chwilę zaskoczeni.

- Tak! krzyknęli jednogłośnie - miłociwemu Królowi! Niech żyje Zygmunt August !!!

Z. Andrzejowski

/z książki Z. Kossak - Szczuckiej/



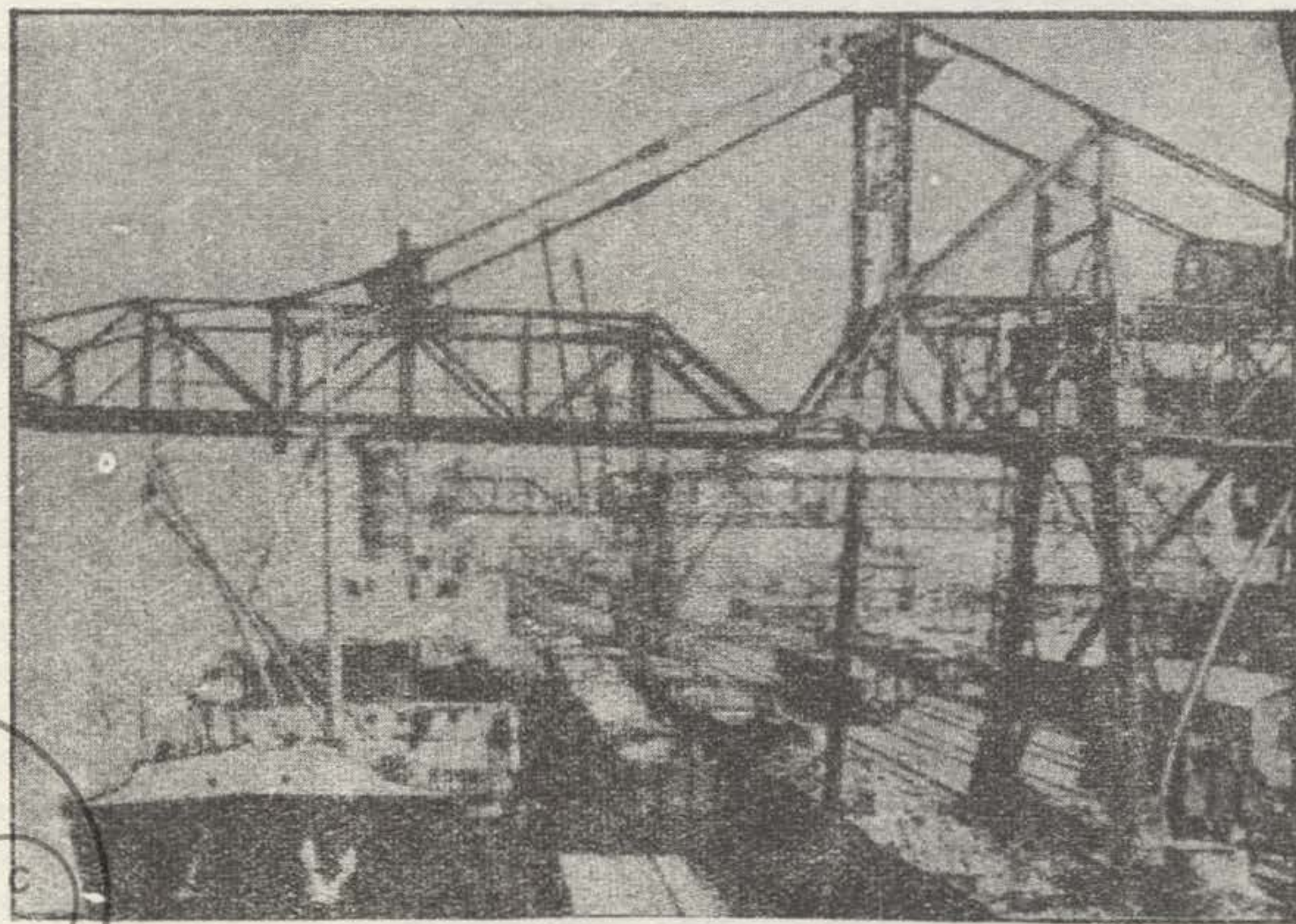
W PORCIE GDYŃSKIM

Fale w miarowych odstępach zmywające piach i kąpiące plażę coraz gwałtowniej biją o brzeg, z coraz większym szumen. Ocknęły się ze snu. Zimny i mglisty ranek nabiera światła i jaśnieje. Słońce wychyla się zza wzniesień i coraz wyżej idąc, przebija promieniami chmurki mgły. Budzi się i ptactwo. Mewy kwiląc przeraźliwie, krążą nad wodami i łowią ryby wypływające na powierzchnię.

Budzi się Gdynia. Robotnicy ruszają do swoich zajęć, jedni pieszo z pośpiechem, drudzy na rowerach. Dziesiątki syren oznajmiają początek pracy. Gwar w mieście wzrasta. Pojawiają się tłumy letników.

Chodźmy do portu... W basenie węglowym ogromne^{zauważ} w potężne swe klucze chytają wagony z węglem, podnoszą w górę, robią manewr nad statkiem, potem szum i trzask - wagon przechylony, węgiel wysypany do wnętrza statku! Wagon znów opada na tor i wraca na Śląsk po węgiel. Szum wysypywanego węgla łączy się ze szczękiem żelaza, ładowanego z drugiej strony mola, łączy się w jeden huk.

Wzdłuż nadbrzeży ciągną się magazyny cukru, kawy i tp., tu i tam stoją mniejsze statki. Z przycumowanego statku z Indii wyładowuje się ryż dla łuszczeni ryżu. Obok wielkiego jej gmachu olejarnia "Union"; z baków wypełnionych olejem z orzechów kokosowych unosi się jakiś dziwny zapach. O ściany magazynów odbija się miarowe stukanie - to echo uwijających się po porcie motorówek. Z drugiej strony kanału jest port drzewny "Padegu", wielkiej agencji państwowej. W słońcu bieleją wielkie sztable



archiwum

ułożonych desek. Stąd co -
dziennie wypływają transpor-
ty drzewa, pochodzącego z la-
sów Polski. Robotnicy ładują
drzewo na wagoniki, podjeżdża-
ją pod statek, a stalowa lina
windy wciąga je na pokład.
Drzewo polskie płynie w
świat, do Danii, Anglii...

Gdzieś niedaleko zgrzy-
ta bagier, zgrzyta od rana do
wieczora, rozszerzając i po-
głębiając kanał, bo coraz wię-
cej trzeba miejsca dla stat-
ków.

Od dwócsa morskiego
słychać dźwięki muzyki. To
m.s./motorowy statek/ "Piłsudski" wypływa do Nowego Jorku. Przybrany fla-
gami wszystkich państw, ciągniony na redę przez holownik "Ursus", odbija od
mola dworcowego. Ostatnie okrzyki i pożegnania, statek jest coraz mniejszy,
aż znika na horyzoncie.

Kończy się dzień, zamiera też ruch w porcie. Krwawy blask zachodzącego
słońca obszedł wszystkie zakątki, schylił się i zapadł. W nocy ciemnej, bez-
księżycowej miasto oświetlone błyszczą daleko. W porcie dziesiątki koloro-
wych świateł; czerwone, zielone, ostrzegają statki, informują o postoju. Co
kilka minut słup światła wystrzela na niebie, to latarnia morska na Helu
wskazuje statkom kierunek.

Szary тумan mgły schodzi na pola i łąki, na Gdynię. Szmer fal jest
cichy i senny...

HEL

A. Grynowicz

...A siedmiokrotnie niżli Holandia,
Czterykroć jak Serbia, trzykroć jak Grecja,
Dwukroć jak Belgia, jak Narwik, jak Kandia,
Tyleż co Francja -

i dłużej -

niż Singapore,

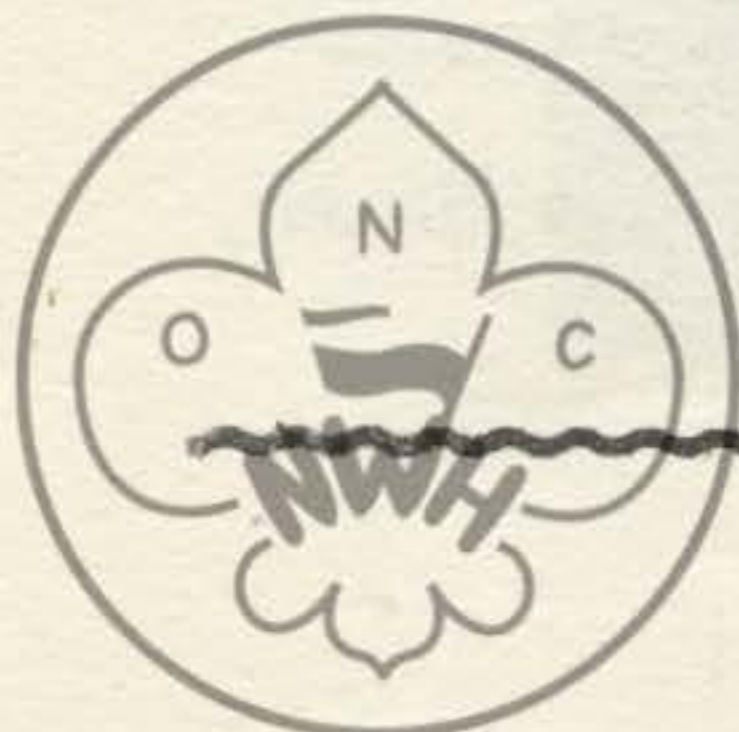
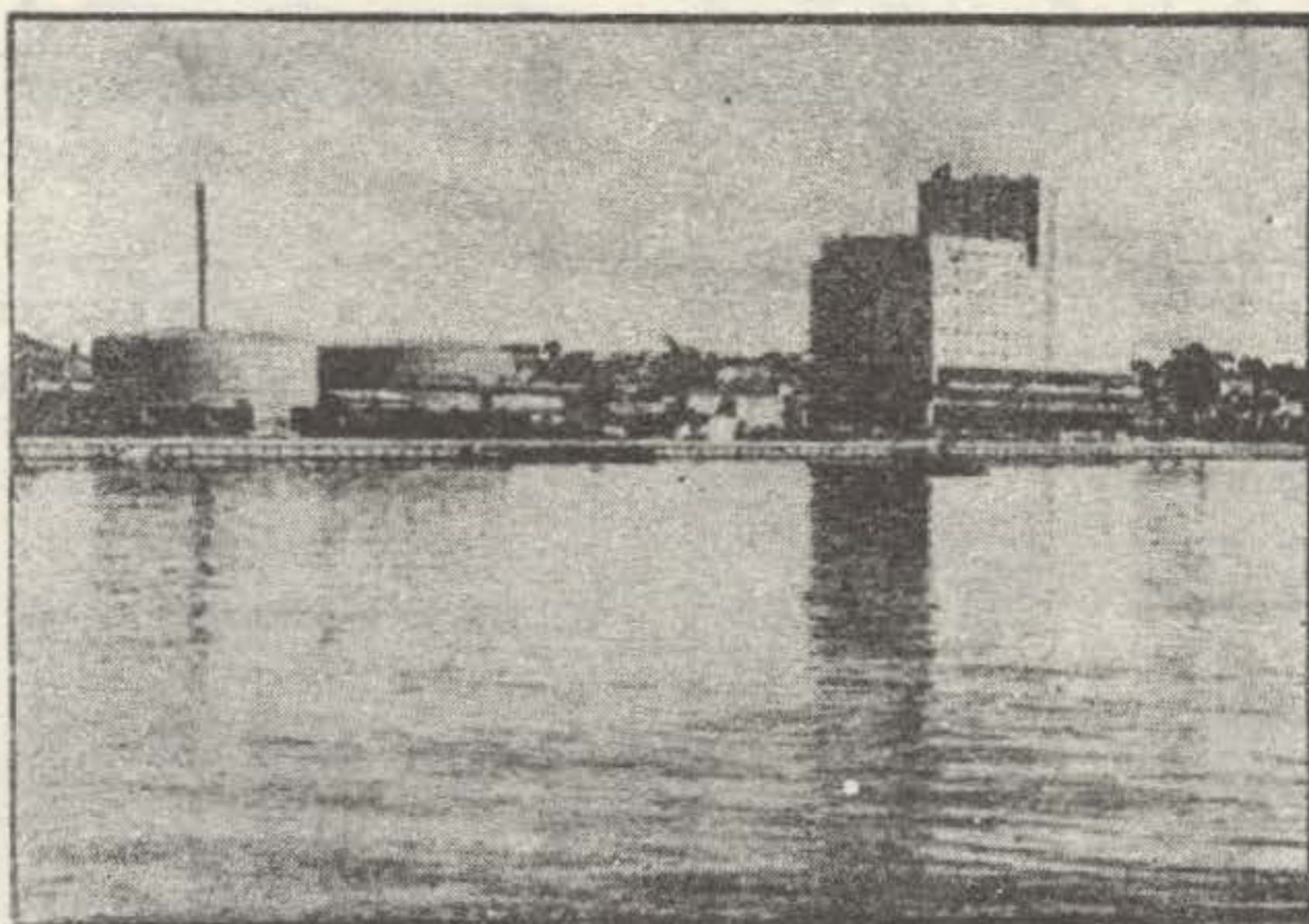
Zbrojny w czerwień i biel,

Umocniony honorem,

Bronił się polski piasek nadmorski

- Hel.

Z. Broncel



NASZA FLOTA WOJENNA



W chwili wybuchu wojny w 1939 roku Polska Marynarka Wojenna posiadała: 4 Kontrtorpedowce-"Błyskawica", "Grom", "Wi-cher" i "Burza", duży stawiacz min "Gryf", pięć łodzi podwodnych:"Orzeł", "Sęp", "Ryś", "Wilk" i "Żbik", sześć nowoczesnych w Polsce zbudowanych poławiaczy min:"Czajka", "Jaskółka", "Mewa", "Rybitwa", "Żuraw", "Czapla". Oprócz tego mieliśmy osiem mniejszych okrętów szkolnych i pomocniczych.

Do Anglii udało się przedostać tylko kontrtorpedowcom oraz łodziom podwodnym "Wilk" i "Orzeł". Reszta floty częściowo została internowana, a częściowo zginęła w zaciętej walce z Niemcami.

Z ocalałych kontrtorpedowców i dwóch łodzi podwodnych zaczęła się tworzyć w W. Brytanii Polska Marynarka Wojenna. Coraz to nowe nazwy, przedtem w Polsce nie znane, zaczynają pokazywać się na różnych okrętach. Flota rozrasta się. W ciągu długich lat wojennych okręty polskie

biorą udział w prawie wszystkich walkach. Uczestniczą w walkach pod Narwikiem, o Norwegię, w Skagerraku. Walczą pod Dunkierką i Calais. Szczególnie wielki jest udział okrętów polskich w bitwie o Atlantyk. Wraz z okrętami sprzymierzonych prowadzą konwoje po Atlantyku i morzach przyległych. Bandera polska powiewa koło Spitsborga i nad morzem Berensa, na morzu Białym, u wybrzeży kanadyjskich, amerykańskich, na morzu śródziemnym i wielu innych. Niejednokrotnie okręty polskie wymieniane są w komunikatach Admiralicji Brytyjskiej.

Niestety ponosimy w walkach i straty: Ginę kontrtorpedowce "Grom", "Kujawiak", "Orkan"; łodzie podwodne "Orzeł" i "Jastrząb".



archiwum

Mimo to z końcem wojny, w 1945 roku, Flota polska jest większa niż była przed wojną. Składają się na nią:

Krażownik: "Dragon",

Kontrtorpedowce: "Błyskawica", "Burza", "Garland", "Krakowiak", "Piorun" i "Słazak",

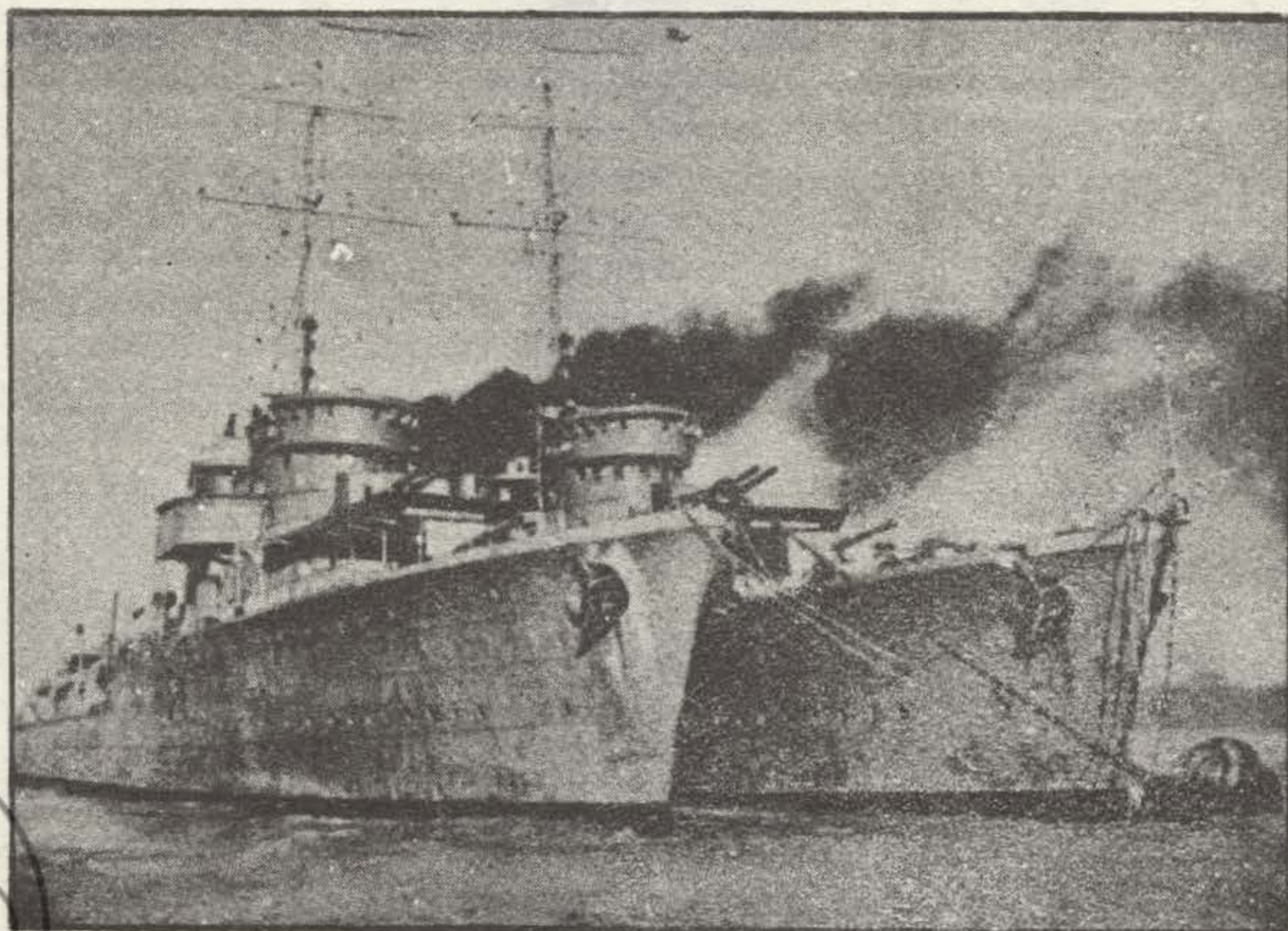
Łodzie podwodne: "Dzik", "Sokół", "Wilk", oraz "Ryś", "Sęp", "Żbik" internowane w Szwecji,

Scigacze: "S-I", "S-II" i "S-III",
oraz dywizjon lotniczy "Obrony Wybrzeża".

Dziś flota nasza jest niestety w rękach sowieckiego okupanta. Wierzymy jednak, że nadejdzie dzień, gdy znów ujrzymy banderę polską na masztach naszych okrętów, a porty Gdyni, Gdańska, Szczecina zapełnią się ludem polskim pracującym naprawdę dla swej wolnej Ojczyzny.



M.L.



FLOTA PODWODNA

Ostatnia wojna światowa wykazała już jak wielką rolę odgrywają łodzie podwodne w walce o panowanie na morzu. Niewiele przecież brakowało, a potężne floty Anglii i Ameryki zostałyby rozbite - potopione przez armadę łodzi podwodnych nienieckich.

Panowanie na morzach - to pewność zwycięstwa. Tą drogą płyną bowiem główne zapasy żywności, broni i amunicji. Jednocześnie jak wykazuje obecna wojna w Korei wsparcie floty jest nieodzowne do akcji wojsk lądowych. Dzięki wsparciu samolotów startujących z olbrzymich lotniskowców możliwe było wykonanie natarcia czołgów i piechoty. Desanty morskie na tyłach nieprzyjaciela - to też dzieło potężnej i dobrze zorganizowanej floty.

Ale wyobraźmy sobie, że nieprzyjaciel ma silne lotnictwo, bomby atomowe, wodorowe - flota nawodna może być w ciągu paru chwil zniszczona i zatopiona. Już w czasie wojny zastanawiano się nad tym. Coraz bardziej potrzeba zbudowania już nie tylko łodzi podwodnych, lecz całej floty podwodnej z krążownikami, pancernikami i lotniskowcami.

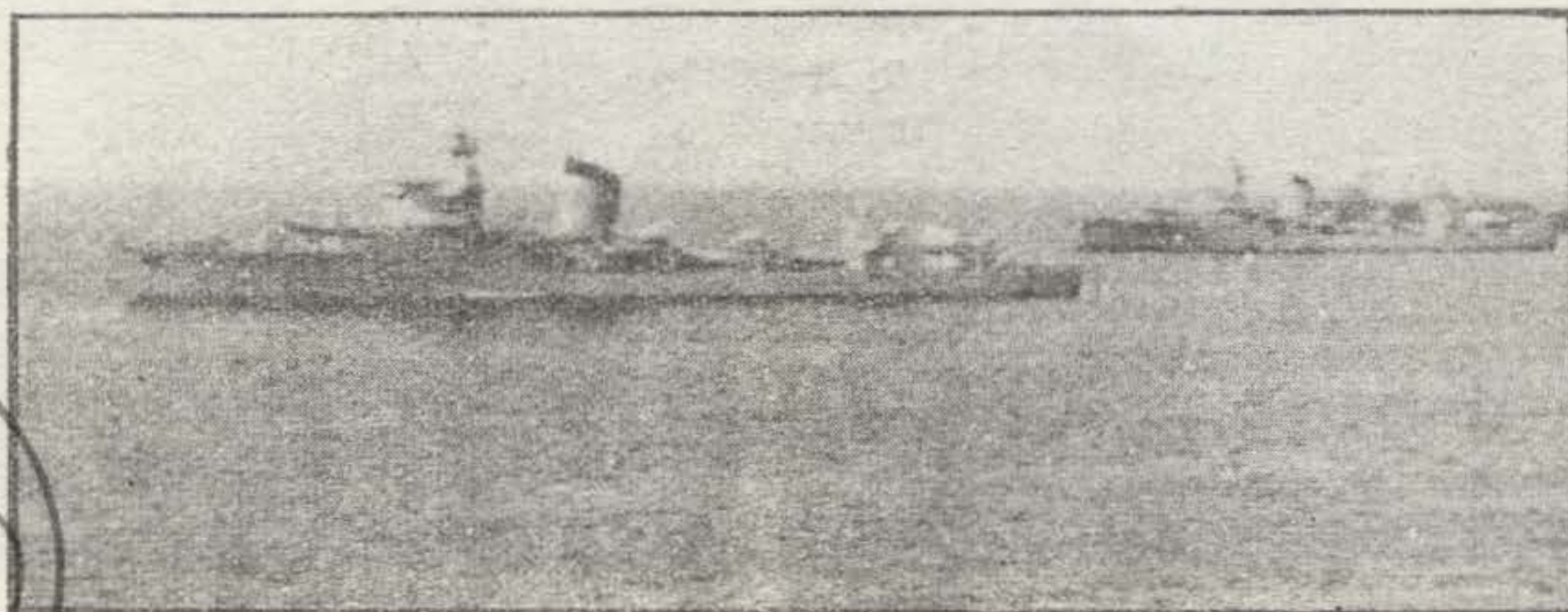
Jedno- lub dwu-osobowe samobójcze łodzie podwodne słynne były w Niemczech i w Japonii. W Japonii został też zbudowany pod koniec ostatniej wojny 4663 tonnowy olbrzym podwodny, zdolny do transportu trzech cztero tonnowych bombowców. Ten prototyp podwodnego lotniskowca miał zasięg 43.000 mil czyli śmiało mógł dotrzeć do wybrzeży Ameryki.

Szczyście sprzyjało Amerykanom. Wojna skończyła się przed ukazaniem tego lotniskowca koło statuy Wolności w Nowym Jorku. Dziś w Ameryce mówi się o projektach/zapewne już realizowanych/właśnie podobnych okrętów.

Lotniskowiec ten mógłby mieć około 20 wyrzutni bomb latających, 40 - sprzężonych działek przeciwlotniczych do samoobrony, kilka wieżyczek z ciężkimi działami i miotaczami do ostrzeliwania nieprzyjaciela - wszystko umieszczone w wodoszczelnych zapadniach.

Do obrony podwodnej służyłyby wyrzutnie torpedowe i działka podwodne ze specjalnymi pociskami. W znajdującym się pod pokładem wielkim hangarze jechałyby spokojnie samoloty ze składanymi skrzydłami. Po wyrzuceniu, samoloty startowałyby za pomocą wyrzutni pneumatycznych.

Kwestia paliwa do poruszania maszyn i powietrza do oddychania dla



archiwum

załogi stanowią zasadnicze trudności w zbudowaniu floty podwodnej.

Dawniej łodzie podwodne używały podobnych motorów jak samochody. Dziś myśli się albo o silnikach odrzutowych, które wykorzystywałyby wodę morską jako paliwo! /mała ilość odpowiedniego związku chemicznego w reakcji z wodą morską może wytworzyć wielkie ilości ciepła, pary i wodoru. Para zostaje wykorzystywana do poruszania turbin./ Ostatnim wynalazkiem jest odrzutowy silnik atomowy. Niewielka ilość energii atomowej pozwala na poruszanie okrętów podwodnych w olbrzymim zasięgu. Do nawigacji zostałby użyty podwodny radar. Czerpanie świeżego powietrza nie stanowi też już trudności. Niemcy w czasie wojny zbudowali dla swych łodzi podwodnych aparat zwany "Snorkel"



Łódź może bez wynurzenia się uzupełniać swe zapasy powietrza. Aparat ten, połączony odpowiednią rurką z łodzią podwodną pływa po powierzchni.

Wszystkie dane techniczne powyższych projektów są trzymane w ścisłej tajemnicy. Możemy jednak być pewni, że w niedalekiej przyszłości usłyszymy o wielkich Flotach podwodnych poruszanych energią atomową.

PERYSKOP

Peryskopem nazywamy urządzenie, umożliwiające załodze łodzi podwodnej obserwację powierzchni morza wtedy, kiedy łódź znajduje się pod wodą.

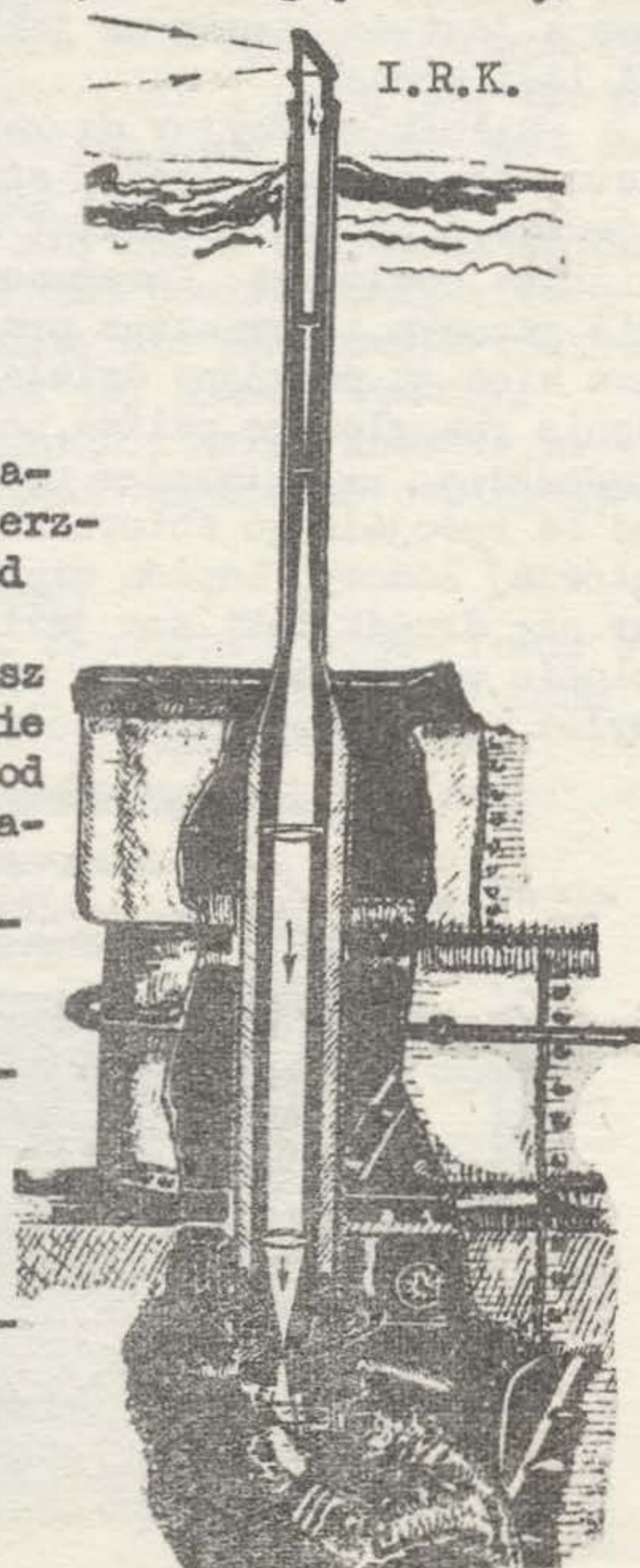
Zespół soczewek, luster i pryzmatów, umieszczonych w długiej rurze, pozwala na odpowiednie chwytanie promieni światła, odbijających się od przedmiotów na powierzchni morza i na doprowadzanie ich do oka obserwatora.

Na rysunku obok można dokładnie zaobserwować drogę promieni od nieprzyjacielskiego okrętu do oka kapitana łodzi podwodnej.

Snop promieni, biegnących od okrętu, napotyka na swej drodze lustro albo pryzmat peryskopu i zmienia swój kierunek na kierunek w dół, do wnętrza rury, gdzie odpowiednie soczewki pozwalają na jego rozszerzenie, co powoduje powiększenie obrazu. U dołu peryskopu drugie lustro lub pryzmat jeszcze raz zmienia kierunek promieni i doprowadza je do wziernika przez który patrzy obserwator.

/Ze "Rzeczy Ciekawe"/

J. Kolbuszewski



KACIK lotniczy



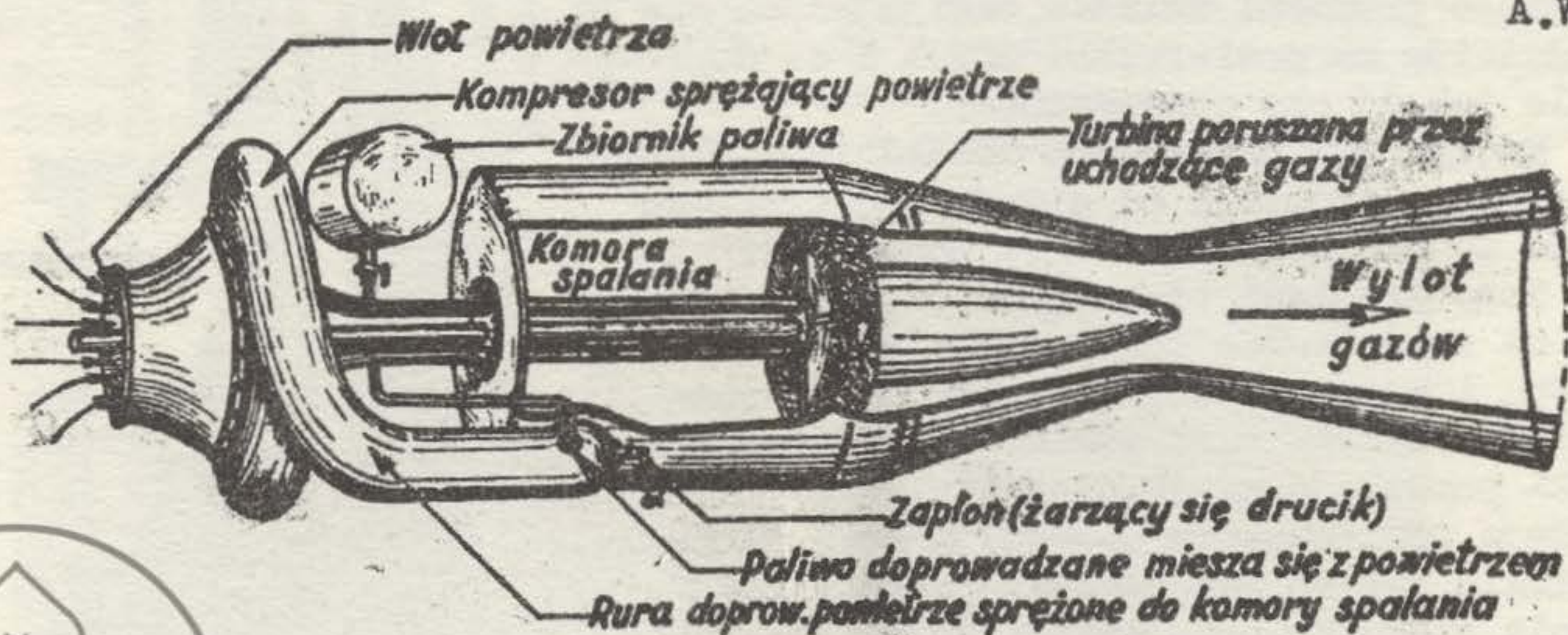
Silniki Odrzutowe

Coraz większe wymagania stawiane lotnictwu cywilnemu jak i potrzeby wojenne w lotnictwie wojskowym spowodowały w ostatnich latach niesłychany rozwój samolotów.

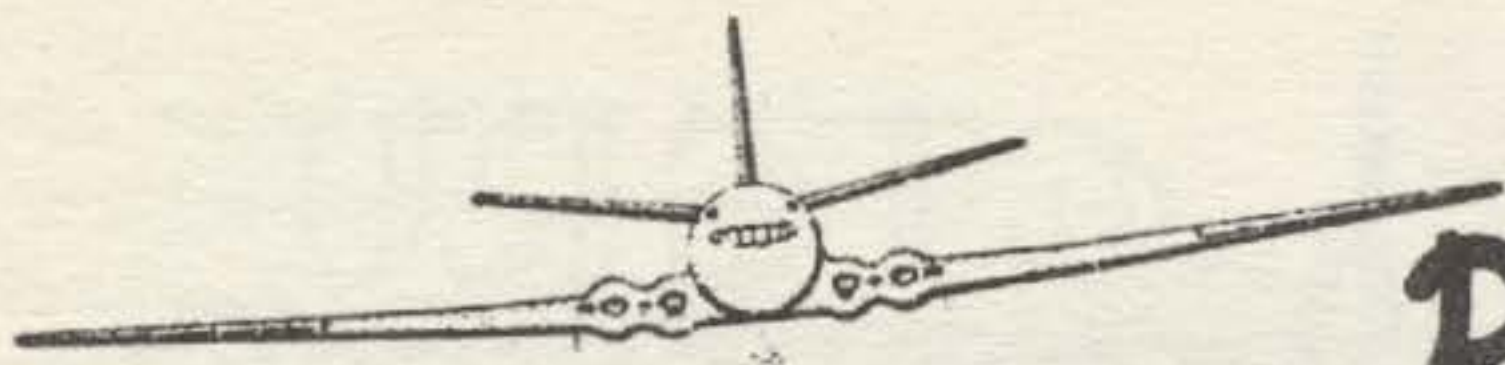
Chcąc zwiększyć nośność samolotu trzeba było zwiększyć moc jego motoru. Wywołało to powiększenie ilości cylindrów, a tym samym - wagi. Jednocześnie trzeba było zmienić konstrukcję śmigła, zwiększyć płaty nośne, zabierać więcej paliwa. Wszystkie te trudności zostały pokonane dzięki wynalezieniu i zastosowaniu w lotnictwie silników reakcyjnych. Zasada ich działania, podobna jest do zasady na jakiej nadmuchany balonik po wypuszczeniu go z ręki leci wprzód.

Silnik reakcyjny ma kształt komory ciągnącej się wzdłuż kadłuba samolotu. Komora ta z jednej strony coraz bardziej się zwęża i zakończona jest otworem, z przodu natomiast znajduje się wlot do kompresora, który tłoczy do silnika powietrze. Kompresor wprawia w ruch turbina umieszczona przy wylocie gazowym i poruszana przez uchodzące gazy. Doprowadzane powietrze spełnia więc tu podwójne działanie: po pierwsze dostarcza tlen potrzebny do spalania rozpylonego paliwa, po drugie chłodzi turbinę, zabezpieczając ją przed nadmiernym nagrzewaniem przez opływające ją gorące gazy. Paliwo doprowadzone ze specjalnego zbiornika, rozpyla się w rurze kompresora przed wlotem do głównej komory. Zapłon mieszanki jest również prosty, bo spełnia go żarzący się drucik, taki sam jaki spotykamy w piecykach elektrycznych. Mieszanka płonie wewnątrz komory w sposób ciągły, a wytworzone gazy, uchodząc przez wylot, wprawiają w ruch cały zespół odrzucając samolot wprzód.

A. Wajda



archiwum



D.H. 106 Comet

Jednym z pierwszych samolotów o napędzie odrzutowym, zastosowanym w lotnictwie cywilnym jest wypuszczony przez zakłady De Havilland - D.H. 106 Comet /Kometa/. Zasługuje on o tyle na uwagę, iż jest to pierwszy wyprodukowany samolot tego typu, który został wypróbowany i zdał całkowicie egzamin ze swej sprawności. Świadczą o tym wielkie zamówienia, jakie otrzymały zakłady De Havilland na jego produkcję.

Jest on napędzany czterema silnikami odrzutowymi, każdy o mocy 3.000 H.P. H.P./koni mechanicznych/. Oprócz tego ma on wmontowane dwa silniki rakietowe, które pomagają mu przy starcie. Kometa posiada pomieszczenie na 36-48 pasażerów z bagażem; łącznie do 12.000 funtów.

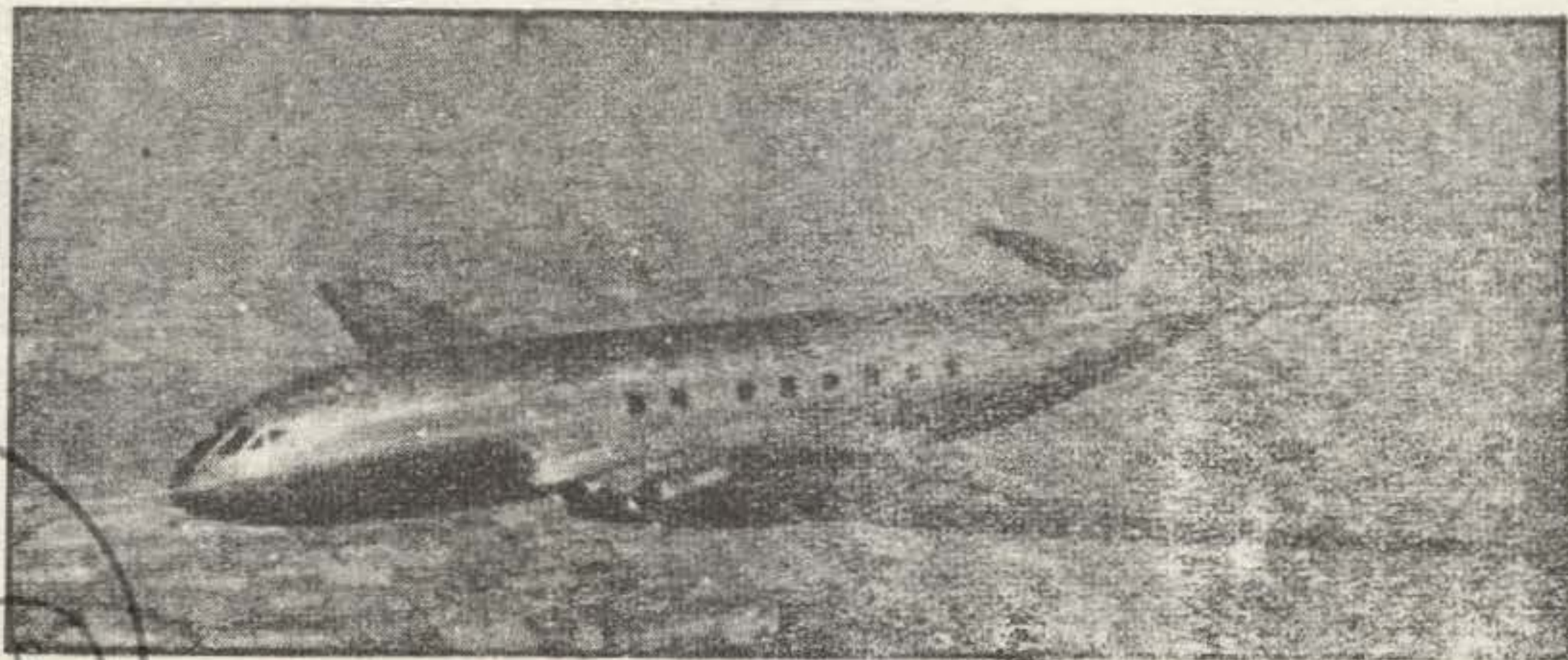
Kabina pasażerska i pomieszczenia obsługi są hermetyczne, w celu umożliwienia latania na dużych wysokościach, bez znacznej zmiany ciśnienia wewnątrz samolotu. Obsługę stanowi: 2 pilotów, nawigator pełniący funkcje radiooperatora i mechanik pokładowy. Średnia szybkość lotu wynosi 490 mph na wysokości 35.000 do 42.000 stóp. Zarówno szybkość, jak i pułap nie spotykane były poprzednio w lotnictwie pasażerskim. Jedyną wadą Komety jest duże zużycie paliwa, co powoduje ograniczenie zasięgu/ok. 2100 mil/.

Kometa przeszła już wiele prób; odbywały się one w najrozmaitszych warunkach: na wysokości ponad 40.000 stóp i tuż nad powierzchnią morza, w tropiku i na północy, w nocy i w dzień. Dotychczas nie zanotowane żadnych poważniejszych usterek które mogłyby wpłynąć na jej dalszy rozwój. Wiemy natomiast że ma ona już wiele rekordów. Eksperci wróżą Komecie, że w stanie się ona w przyszłości jednym z podstawowych samolotów obsługujących li-
cnych linie lotnicze.

Rozmiary Komety i inne dane:

szerokość - 115 stóp 0 cali	ciężar samolotu - 43764 funty
długość - 93 stóp 0 cali	ciężar ładunku - 10200 funtów
wysokość - 28 stóp 5 cali	szybkość średnia - 490 mph
powierzchnia skrzydeł - 2015 stóp kw.	pułap maksymalny - 42000 stóp
zasięg - 2100 mil ang.	

A. Wajda

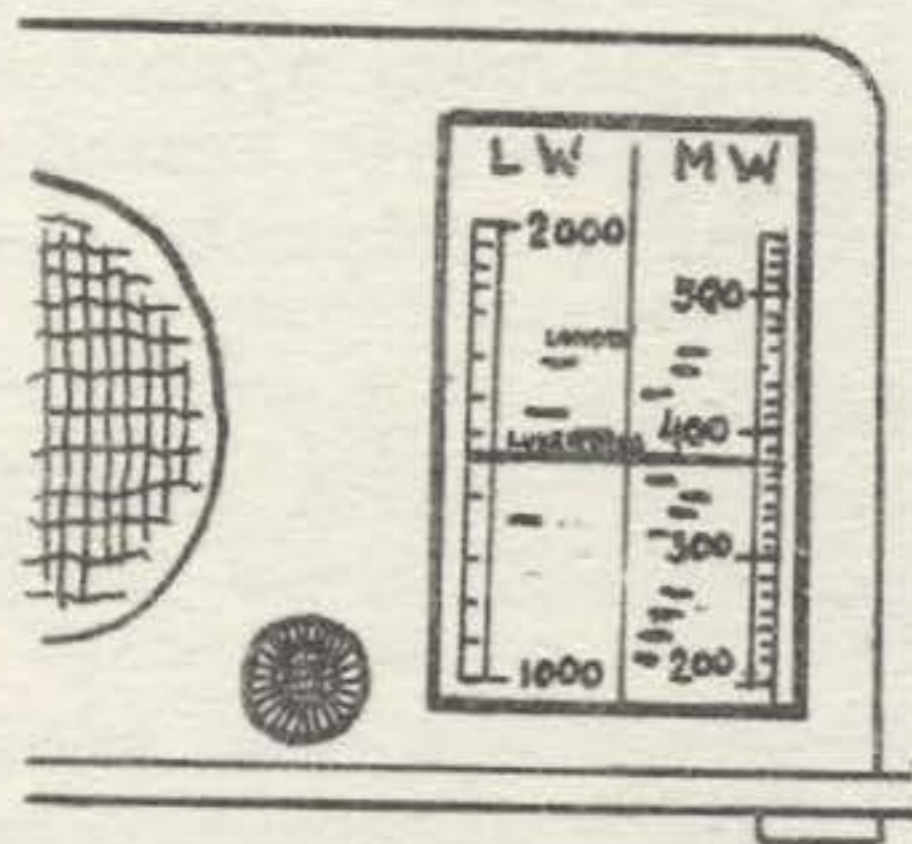


archiwum

NA falach ETGRU

Radiofonia

Jak się to dzieje, że mając odbiornik radiowy możemy słyszeć mowę ludzką lub muzykę nadawaną z odległego studia? Innymi słowy: na jakich zasadach działa radio, a w szczególności radiofonia.



RYS. 1

Skala naszego odbiornika, oprócz umieszczonych na niej nazw stacji ma zazwyczaj także podziałkę długości fal. Każdej stacji nadawczej odpowiada jakaś długość fali mierzonej w metrach. Tak więc np. stacja North Home Service nadaje swój program na fali o długości 434 metrów. Przeglądając program radiowy np. w "Radio Times" zauważymy, że przy stacji North Home Service obok liczby 434 m jest

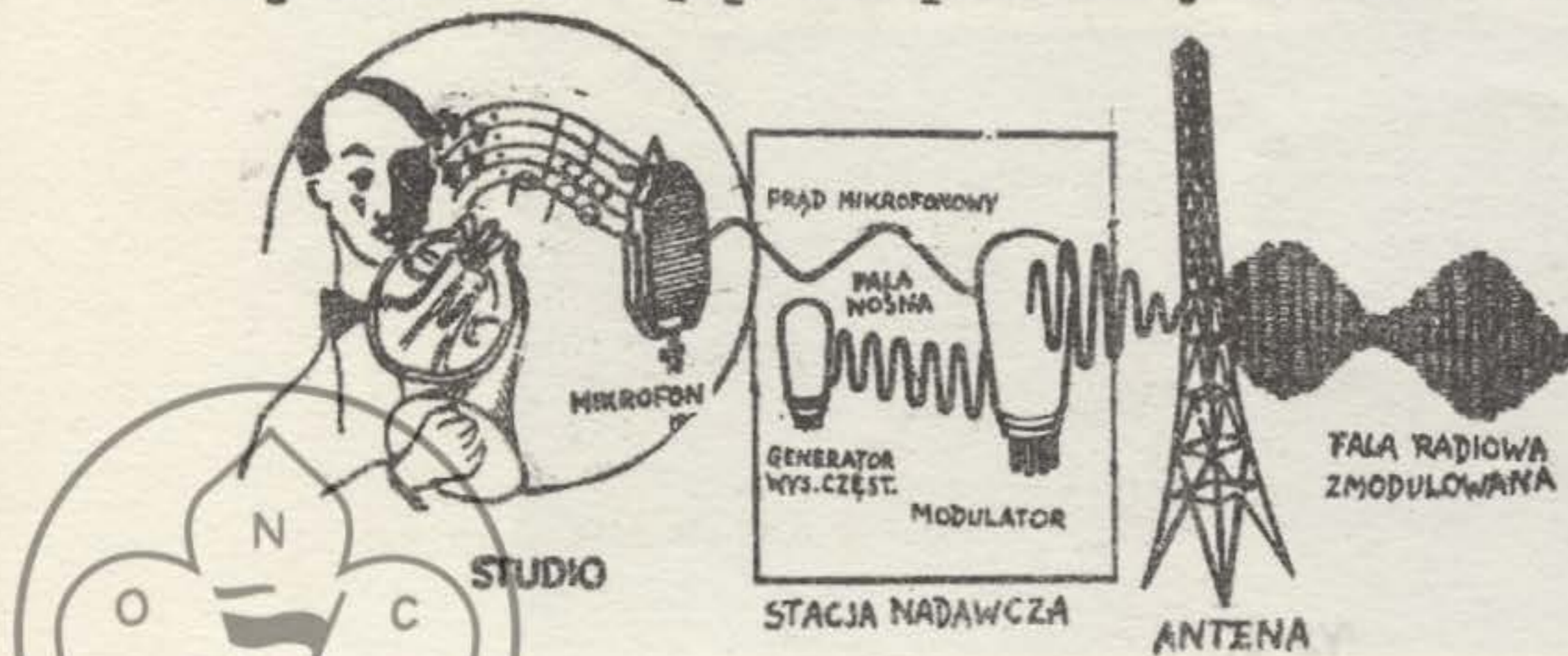
podana liczba 692 kc/s. Liczby te wyraża częstotliwość fali o długości 434 m. Każdej długości fali odpowiada jakaś określona częstotliwość - w naszym przykładzie 692 kilocykli na sekundę, czyli 692000 cykli na sekundę.

Wiemy, że możemy odbierać audycje radiofoniczne na falach krótkich, średnich i długich. Zakresy te są przeważnie następujące:

Zakres fal krótkich	16 do 50m.	co odpowiada	1880 do 6000 Kc/sek.
" " "	200 do 550m.	" "	1500 do 545 Kc/sek.
" " "	1000 do 2000m.	" "	300 do 150 Kc/sek.

Częstotliwość fali radiowej oznacza, że w antenie stacji nadawczej płynie prąd zmienny, doprowadzony do niej z nadajnika, o takiej właśnie częstotliwości. Czy jest jednak prąd o częstotliwości odpowiadającej fałom dźwiękowym mowy lub muzyki, które jesteśmy w stanie słyszeć? Nie. Częstotliwości fal dźwiękowych słyszalnych zawierają się w granicach mniej więcej 30 do 15000 cykli na sek. A przecież zadaniem radiofonicznej stacji nadawczej jest nadawać w przestrzeń muzykę lub mowę, a zatem częstotliwość słyszalną. Dlaczego więc w antenie płynie prąd o częstotliwości znacznie wyższej? Odpowiedź jest prosta: dlatego, że gdybyśmy na antenę wprowadzili prąd o częstotliwości słyszalnej to nie wywołałby on żadnej fali radiowej w przestrzeni - poprostu pozostałby na drucie anteny. Podobnie jak linia telefoniczna przewodzi

prąd o częstotliwościach słyszalnych, jednak nie wypromieniowuje żadnych fal w przestrzeń. Tylko wysokie częstotliwości, tak zwane radiowe, mają własność promieniowania z anteny. Dlatego też do anteny doprowadzamy prąd wysokiej często -



RYS. 2

-tliwości, który jest wy-
promieniowywany w przes-
trzeni, jako fala nośna,
niosąca nałożone na nią
częstotliwości słyszalne

Każda stacja nadaw-
cza musi spełniać nastę-
pujące funkcje: 1. Wytworz
zyć falę nośną - do tego
celu służy generator prą-

du wysokiej częstotliwości. 2. Nałożyć na wysoką częstotliwość prąd mikrofo-
nowy/przychodzący ze studia/o częstotliwości słyszalnej, czyli zmodulować fa-
lę nośną - zadanie to spełnia modulator. 3. Wypromieniować zmodulowaną falę
nośną w przestrzeń - robimy to za pomocą anteny/rys.2/.

A teraz zobaczmy co się dzieje u nas w odbiorniku.

Każdy odbiornik radiowy musi spełniać następujące główne funkcje:

1. Dostroić naszą aparaturę do jednej fali radiowej, mianowicie fali tej stacji, której chcemy słuchać. Nasza antena odbiorcza zbiera bowiem fale radiowe wszystkich czynnych w danej chwili stacji nadawczych.
2. Zdemodulować odebraną falę, to znaczy oddzielić częstotliwości słyszalne od częstotliwości fali nośnej, która spełniła swoje zadanie i nie jest nam już potrzebna.
3. Zamienić odpowiednio wzmacniony prąd o częstotliwości słyszalnej na drga-
nia dźwiękowe/rys.3/.

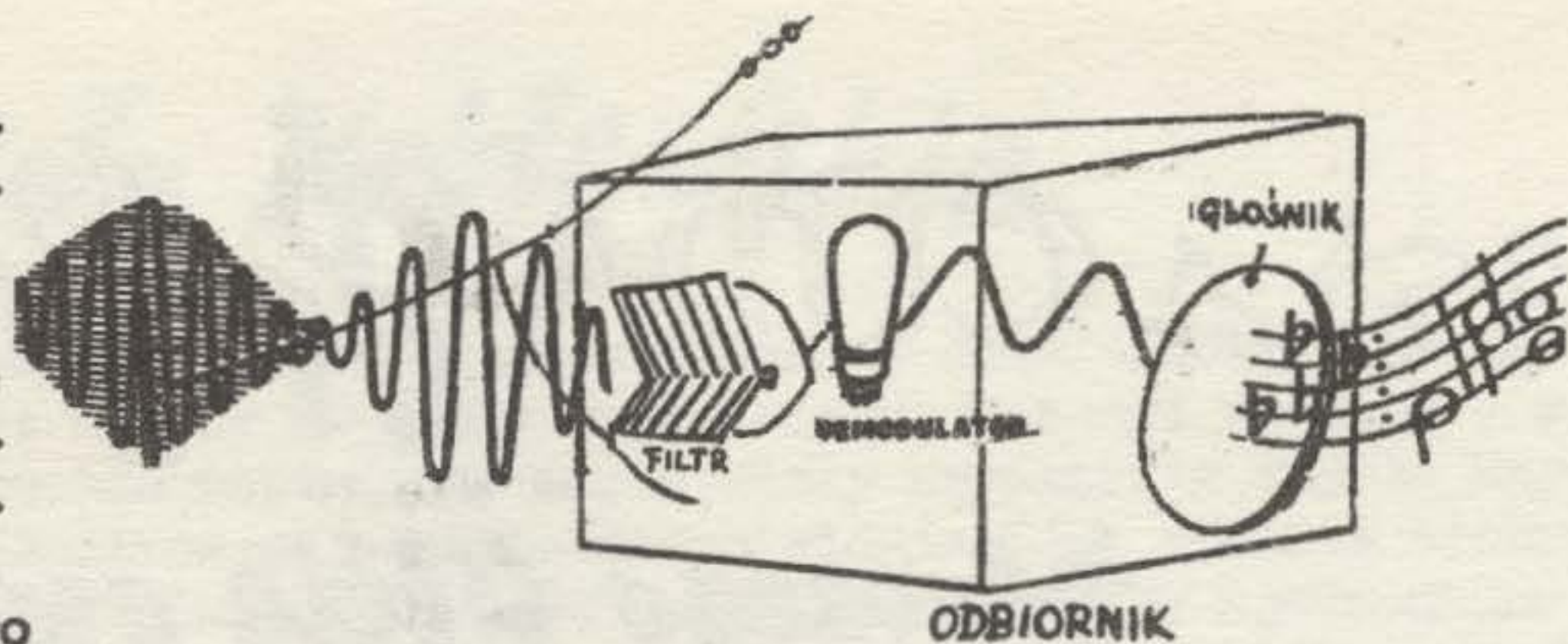
Pierwszą funkcję spełnia filtr elektryczny w formie obwodu strojonego. Składa się on zazwyczaj z cewki i kondensatora zmiennego/Obrotowego/rys.4.

Drugą funkcję wykonywuje demodulator, zwany też dedektorem. Zamyka on drogę częstotliwości nośnej, a przepuszcza tylko częstotliwość słyszalną.

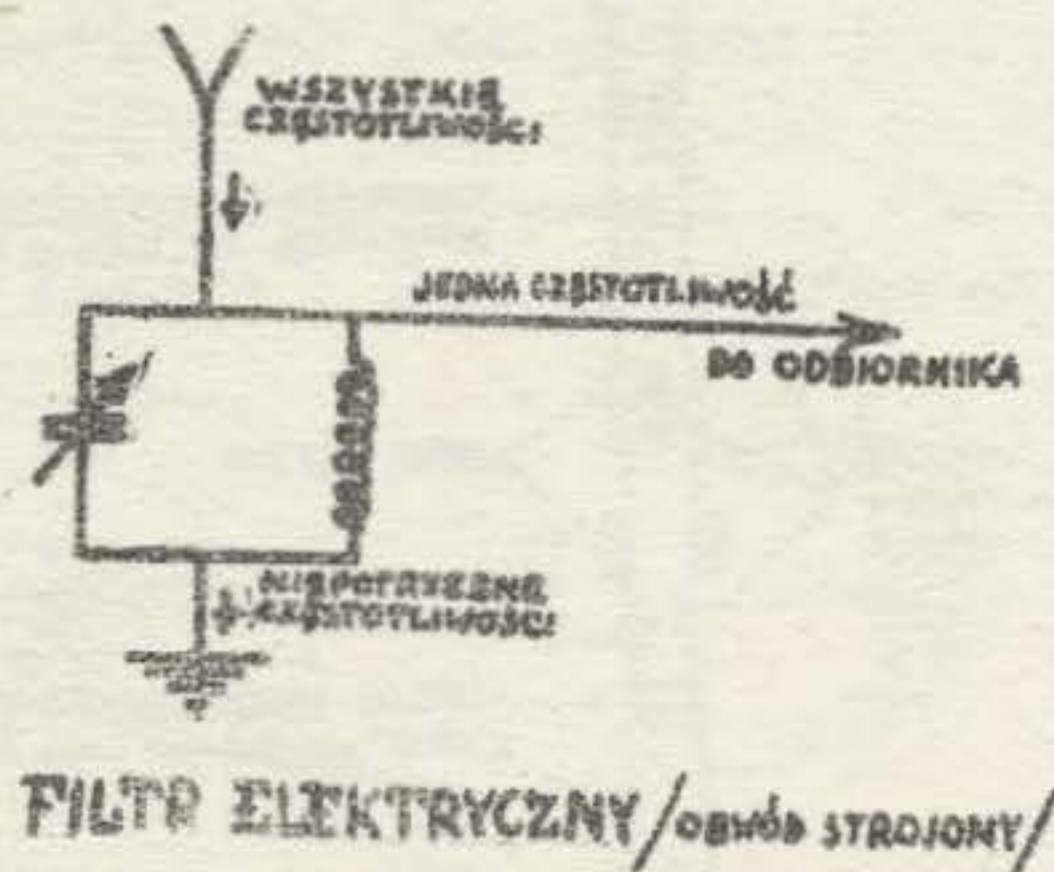
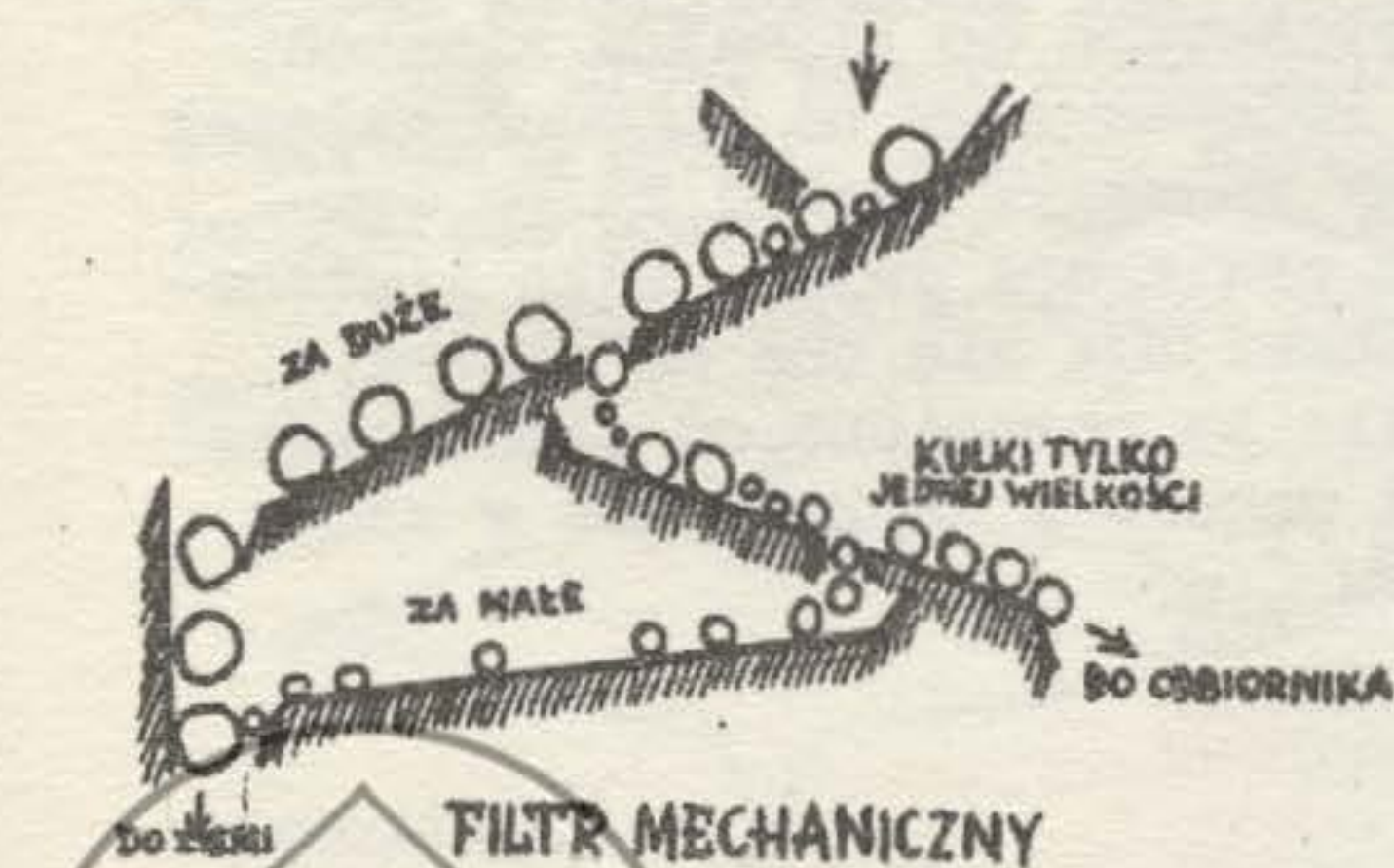
Ostatnią funkcję spełnia głośnik zamieniając impulsy elektryczne na dźwiękowe drgania powietrza, które słyszymy jako mowę lub muzykę.

J. Witting

Uwaga: Na wszelkie tematy techniczne poruszone w powyższych artykułach można pisać do autorów. Chętnie odpiszą. Adres - jak redakcji.



RYŚ. 3



RYŚ. 4.



CUDA Przyrody

Dlaczego liście opadają

Dlaczego w jesieni liście spadają z drzew liściastych, a nie spadają z iglastych?

Powyższe pytanie bardzo często można usłyszeć od chłopców interesujących się przyrodą. Zjawisko to wzbudza bardzo wiele zainteresowania, szczególnie, że liście opadają z drzew rok rocznie, w jesieni, najczęściej w miesiącu listopadzie/od tego pochodzi nazwa miesiąca "Listo-pad"/. Czemu nie w lecie, lub zimie? Lub na zmianę? Coś musi regulować opadanie liści.

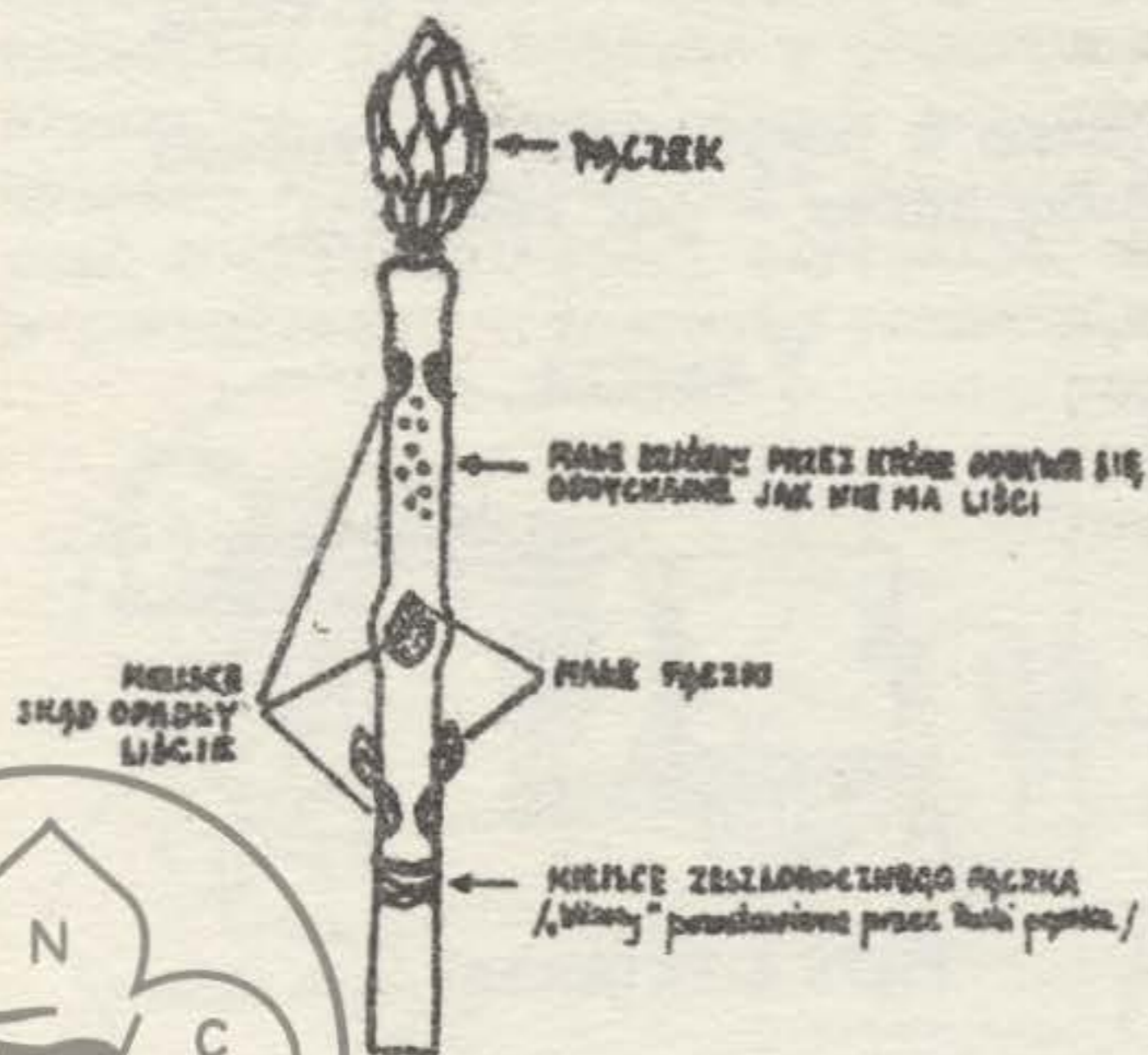
Napewno już słyszeliście, że jedną z funkcji liścia jest wyparowywanie wody wciągniętej przez korzenie wraz z różnymi solami odżywcze. Sole te zostają w drzewie, a woda musi być wyparowana. Wyobraźcie sobie, że drzewo posiadające około 200000 liści może wyparować dziennie około 15 galonów wody, a nawet więcej gdy dzień jest gorący. Jak się bowiem przekonaliście bowiem z własnego doświadczenia, chcąc wysuczyć mokre skarpetki trzeba je zawiesić koło ognia, aby szybciej wyschły. Wyobraźmy teraz, że liście z drzew nie opadają i jest ostra zima. Ziemia jest zmarznięta "na kość" i nagle powieje ciepły wiaterek podnosząc temperaturę powietrza. Liście zaczynają wyparowywać więcej wody z drzewa, a jednocześnie zmarznięte korzenie siedzące w ziemi nie mogą wciągnąć dostatecznej ilości wody. Wywołałoby to całkowite uschnięcie drzewa. Broniąc się przed tym drzewa zrzucają swe liście na jesieni i w zimie pozostają jak gdyby w zimowym śnie.

Dobrze - a dlaczego liście z drzew iglastych/szpilki/nie opadają?

Otóż igły mają bardzo małą powierzchnię w porównaniu do liści i dla tego wyparowują niewielką ilość wody. Ponadto drzewa iglaste są specjalnie przystosowane do klimatów zimnych.

Podczas zimy na końcach gałązek możemy zauważyć pączki, które wewnątrz zawierają świeże, małe listeczki. Rozwijają się one na wiosnę, a narazie są chronione od zimna przez łuski pączka i lepka ciecz w samym pączku.

A. Gutkowski



PĄCZEK DZIKIEGO KASZTANA



archiwum

Orły Królewskie

Legiony starożytnego Rzymu, podbijając ówczesny cywilizowany czy na wpół cywilizowany świat niosły na czele swych szeregów znaki wojenne - srebrne orły. Orły na drzewcach sztandarów miały zwycięskie wojska Napoleona. I na drzewcach sztandarów wojska polskiego widzieliśmy również srebrne orły w koronach. Godłem wielu państw jest i był Orzeł. Stany Zjednoczone mają w swym herbie orła morskiego. A były i są obecnie państwa, które w herbie mają dwugłowego orła - dziwo zaczerpnięte z mitów przéniej Azji.

Znamy legendę o białym Orle i Gnieźnie, ale przecież Bolesław Chrobry otrzymał koronę z Rzymu. Może wtedy przybrał dla swego Kraju - rzymskiego srebrnego orła bez korony na głowie. Koronę z orłem widzimy dopiero za czasów Bolesława II Śmiałego. Orzeł jako godło ozdabia tarcze herbowe wielu dzielnic i możnych rodów rycerskich. Jest on uosobieniem mocy i królewskiej wyniosłej prostoty.

Istnieje na świecie wiele rodzajów i gatunków orłów. Zajmiemy się tu jedynie tymi, które - choć niestety coraz rzadziej - występują w Polsce. Są to bowiem nasze polskie orły, prawdziwe klejnoty rodzimego krajobrazu.

Na czele orleń rodziny kroczy Orzeł przedni, zwany także Orłem skalnym. Jak wszystkie orły ma on bardzo silny haczykowyty dziób, silnie zakrzywione szpony i potężny lot. /Wszystkie orły są ptakami drapieżnymi/. Długość 80-90 centymetrów. Rozpiętość skrzydeł 180-230 cm. Wierzch głowy ma rdzawy, płowy lub jaskrawo rudy z plamami brunatnymi. Plecy brunatne. Spód ciała rdzawo-brunatny. Ogon biały lub popielaty z ciemniejszymi pasami. Dziób czarny. Palce żółte.

Ptak ten był dość pospolity w Polsce. Gnieździł się w Tatrach i Pieninach. Teraz czasami widuje się go szybującego nad Tatrami lub Wysokim Beskidem, nad niżem Polskim lub nawet Pomorzem. Do zanikania tego pięknego ptaka przyczynia się niestety człowiek, zabijając lub płosząc ptaki mimo ustawowej ich ochrony. Drugim słabym czynnikiem jest słaba rozrodczość. Para orłów wyprowadza tylko jedno młode, które staje się dorosłym ptakiem dopiero w piątym roku życia. Taki "młody" ptak stale wędruje z miejsca na miejsce. Lecz gdy po latach kawalerskiego żywota wyszuka sobie bezpieczne i zaciszne miejsce do gnieźdzenia się, trzyma się go dziesiątki lat, aż do śmierci.

Inny orzeł zwany morskim, bielikiem, birkutem lub łamignatem jest największym z orłów. Długość 80-100 cm., rozpiętość skrzydeł 215-230 cm. Bielik buduje swe gniazda na rozłożystych gałęziach drzew lub wprost na skałach.

Jak rozpoznać sylwetkę Orła i sylwetkę sokoła? Spójrz na rysunki poniżej!



SYLWETKA SOKOŁA WĘDROWNEGO W LOCIE



Leśny Dziad.

SYLWETKA ORŁA PRZEDNIEGO W LOCIE



III. MAPA

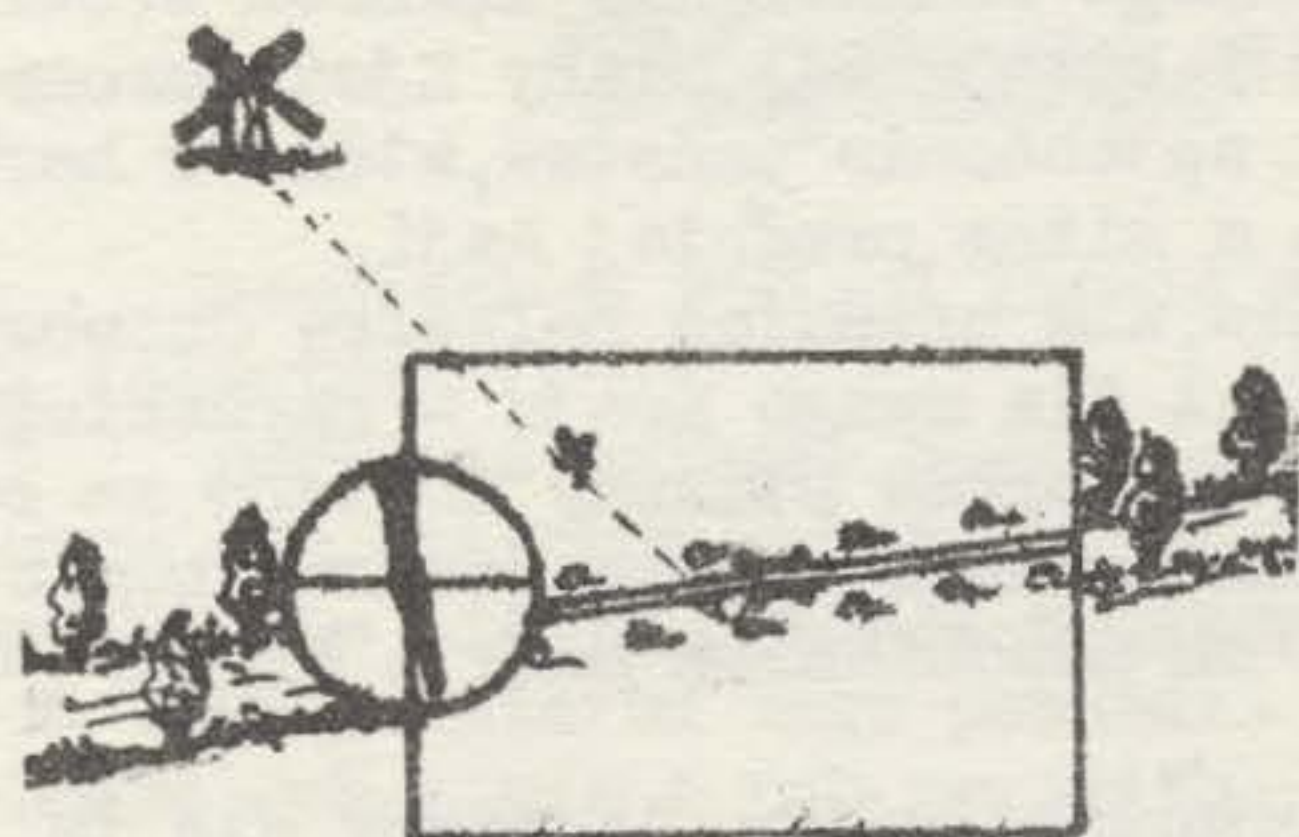
5. Oznaczanie swego stanowiska na mapie.

Dokonywujemy tego różnymi sposobami po uprzednim zorientowaniu mapy.

Za pomocą domiaru Rys. 1

Z jednego punktu

Jeśli znajdziesz się na drodze, która jest oznaczona na mapie, wyszukaj na tej drodze jakiś charakterystyczny przedmiot/oznaczony również na mapie/. Odmierz krokami od-



RYS. 1-2

ległość od miejsca, w którym się znajdujesz do tego przedmiotu. Tę odległość w podziałce mapy, odmierz od znaku przedmiotu na mapie, w odpowiednim kierunku. Odnaleziony punkt jest Twoim stanowiskiem.

Np. Na drodze jest most, który znajduje się w odległości 320x - 240 metrów.

Mapa ma podziałkę 1:100000, czyli 240m, wyniesie $24/100$ cm. - 2,5mm.

A zatem Twoje stanowisko znajduje się 2,5 mm od znaku mostku na mapie w odpowiednim kierunku na drodze, na której stoisz.

Z dwu punktów. Odmierz odległość krokami do dwóch wybranych punktów w terenie z miejsca w którym się znajdujesz. Teraz na mapie, z odpowiednich znaków terenowych zakresł kolejno łuki cyrklem, którego rozwartość będzie zawierała, odmierzone odległości w podziałce mapy. Punkt przecięcia obu łuków oznaczy twoje stanowisko.

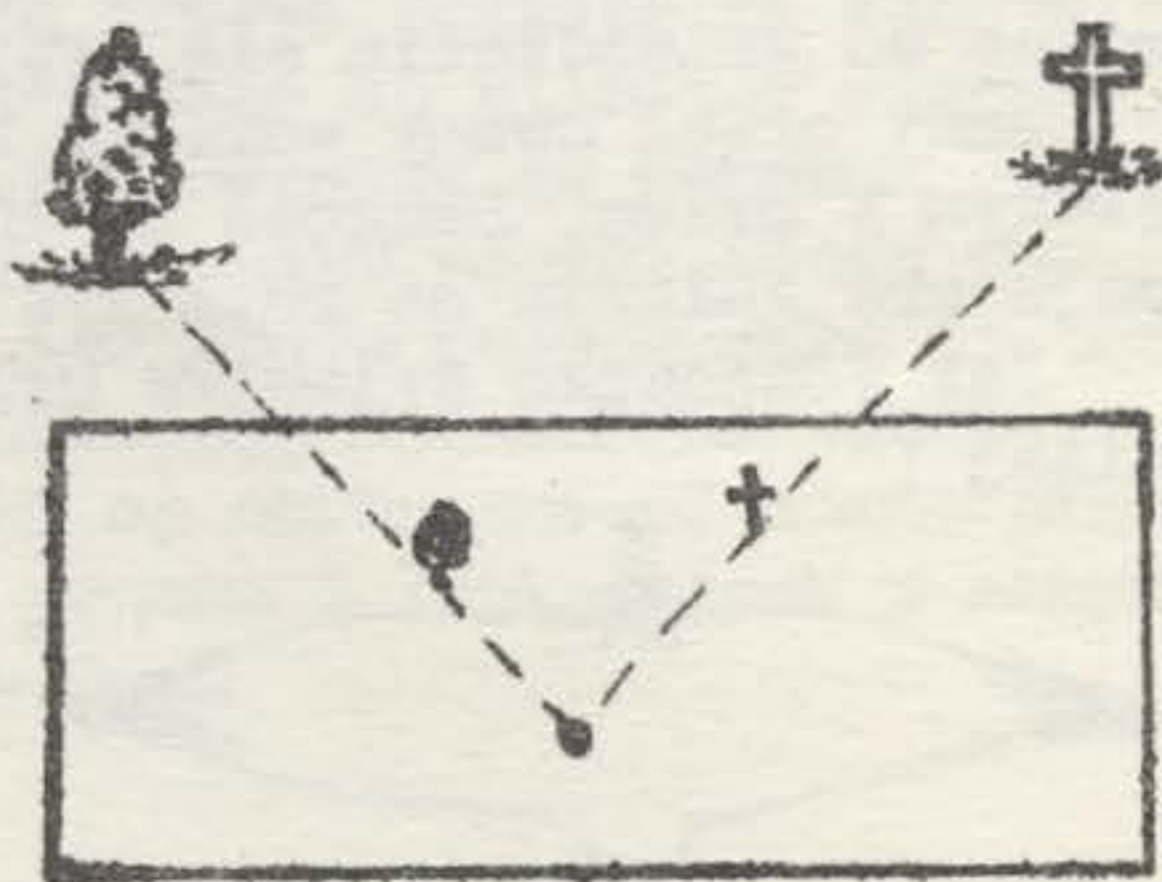
Przez wcinanie w bok Rys. 2

Jeśli na drodze, nie ma charakterystycznych przedmiotów orientacyjnych /zakręt, most, kerz, wiatrak/ należy znaleźć go z boku drogi/wiatrak, samotne drzewo i tp./ w celu oznaczenia swego stanowiska.

Po zorientowaniu mapy, wyceluj linijką poprzez znak np. wiatraku, który znajduje się w terenie i na mapie, ku temu przedmiotowi w terenie/nie ruszając mapy/. W miejscu przecięcia się kierunku linijki z drogą na mapie znajduje się Twoje stanowisko.

Przez wcinanie wstecz Rys. 3

Jeśli znajdujesz się w polu, a nie na drodze - to należy wyznaczyć swoje stanowisko przez celowanie linijką



RYS. 3

na przynajmniej dwa charakterystyczne przedmioty terenowe, których znaki znajdują się na mapie.

Przecięcie się linii na mapie wskaże Ci w przybliżeniu Twoje stanowisko.

Dokładniejszy sposób - to celowanie na 3 punkty terenowe rozmieszczone w kształcie trójkąta w którym sam stoisz.

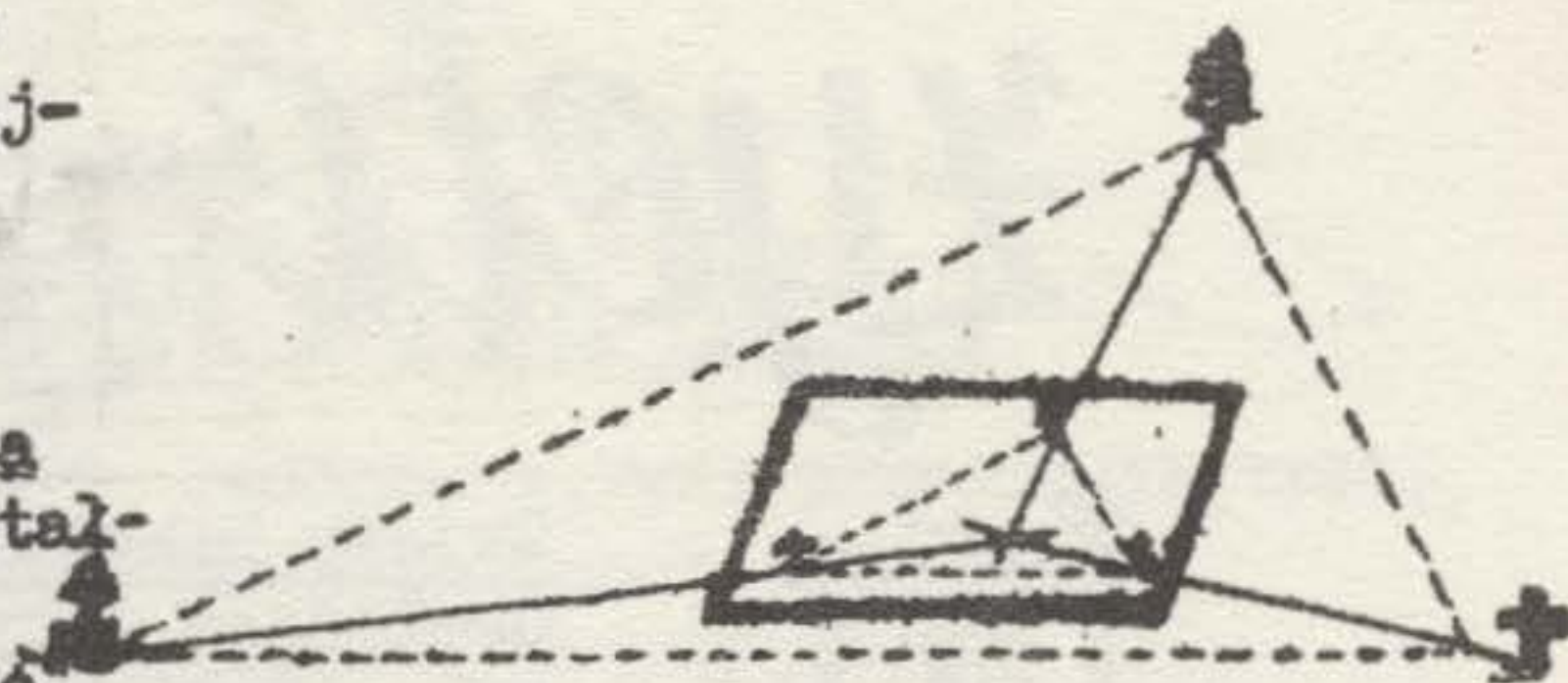
Linie celowania mogą się nie przecinać w jednym punkcie na mapie i utworzyć t.j.w. "trójkąt błędu", w którym już z łatwością odzujesz swoje stanowisko porównując skrupulatnie mapę z terenem.

Za pomocą kalki

Wykreśl na kalce, przez celowanie z dowolnego punktu 3 kierunki na widoczne punkty w terenie, które są oznaczone na mapie.

Po nałożeniu kalki na mapę, przesuwaj ją tak, by wykreślone kierunki dokładnie przecinały odnośne znaki na mapie.

Punkt, w którym linie wykreślone na kalce przecinają się, pokrywa na mapie Twoje stanowisko. C.d.n.



Rys. 4.

M. Bucza phm.

15-MINUTÓWKI HARCERSKIE

Niedziela

Poniedziałek

Wtorek

Środa

Čzwartek

Piątek

Sobota

Prawo i Przyrzeczenie.

Mors. Semafor. Znaki ręką i gwizdkiem.

Przyroda, Geografia.

Historia, Organizacja i oznaki ZHP.

Pierwsza pomoc.

Mapa i kompas, Znaki dziadowskie, Gwiazda.

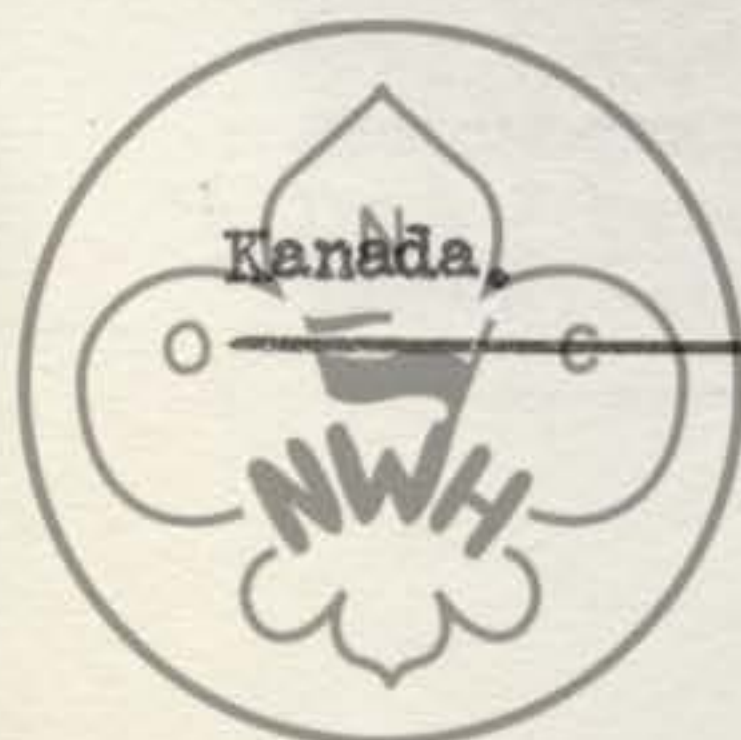
Historia Polski.

Drogi Druhu !

15-minutówki harcerskie, to jest ćwiczenie wytrwałości z techniki i ideologii harcerskiej należy odbywać codziennie, zgodnie z powyższym planem. Nie należy skracać, ani przedłużać tych ćwiczeń, lecz odbywać je punktualnie, możliwie co do minuty, najlepiej wieczorem. Ważną rolę odgrywa tu wytrwałość. A więc do dzieła, jeśli nie chcesz zapomnieć wiązać węzła tkackiego lub tatrzańskiego i sygnalizacji harcerskiej.

Czuwaj !

Bodry Jeź



archiwum

Życie



TERENU



Święty Mikołaj wśród zuchów

Obchodząc domy grzecznych dzieci, ów Mikołaj wstąpił do sal polskiej parafii przy ul. Devonia, gdzie zochy londyńskie przy śpiewach, inscenizacjach i tańcach spędzały sobotnie popołudnie/9.12./ Dobrotliwy staruszek obdarował cennymi podarkami zuchów i młodsze dzieci, które przybyły na tą uroczystość w liczbie ok. 120.

Harcerki z Hufca "Bałtyk" bardzo dzielnie pomagały w "transporcie" dzieci do "dobrotliwego staruszka" ponad głowami zebranych rodziców.

Oplątek "Trójki"

Dorocznym zwyczajem 3 DH urządziła oplątek dla swych obecnych i byłych członków. Z prawdziwą radością widzieliśmy również wielu Rodziców chłopców. O gościach - reprezentantach zaprzyjaźnionych drużyn harcerek i harcerzy należy powiedzieć, że dobrze się spisali... w konsumowaniu niesamowitej ilości paczków/paczki te weszły już w Tradycję 3 DH./.



Hufiec "Kraków"

Hufiec posiada 3 drużyny:

1. im. J. Sobieskiego
2. im. J. Poniańskiego
3. im. Zawiszy czarnego

Stan Hufca wynosi 75 harcerzy w tym: 3 ówików i 7 wywiadowców. Drużyna im. J. Sobieskiego składa się z zastępów wędrowników, sygnalistów i majsterków.

Dział majsterkowy dzięki pomocy dyrektora szkoły dr. Zarzyckiego, wielkiego opiekuna Hufca zaczyna się rozwijać pomyślnie. Kierownictwo tego działu objął Druh Hufcowy. Inne drużyny przerabiają program harcerski na sprawności lub przygotowują się do przyrzeczenia.

Hufiec zrobił szopkę i gwiazdę które najpierw stały w kaplicy szkolnej, a potem harcerze chodzili z nimi "po kołędzie". Za zebrane pieniądze jest projekt zorganizowania loterii fantowej. Pieniądze zarobione będą przeznaczone na obóz letni!

2 lutego na się odbyć szopka z kukielkami dla całej młodzieży obozu.

Kominek 10-cio lecia Harcerstwa w W. Brytanii

W związku z 10-leciem istnienia Org. Harcerzy w W. Brytanii został zorganizowany skromny kominek w Domu Harcerskim w Londynie. Ciekawe gawędy "pionierów" harcerstwa emigracyjnego odtworzyły nam obrazy przeszłości. Pokazy zdradzały, że nie zostały opracowane należycie. Nie przesłoniło to jednak celu generalnego jakim było wskrzeszenie wspomnień.

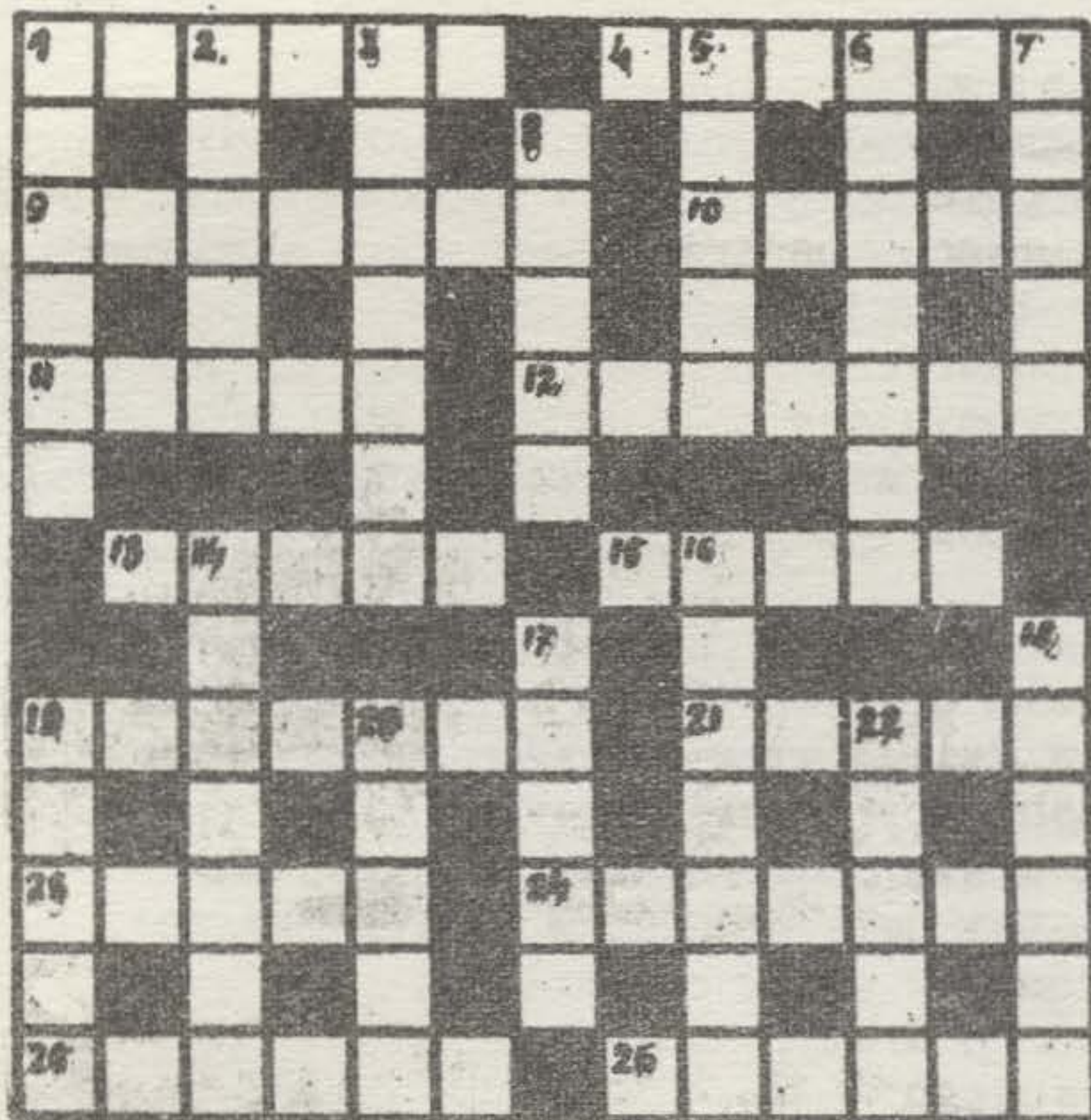


archiwum

NP



ROZRYWKI UMYSKOWE



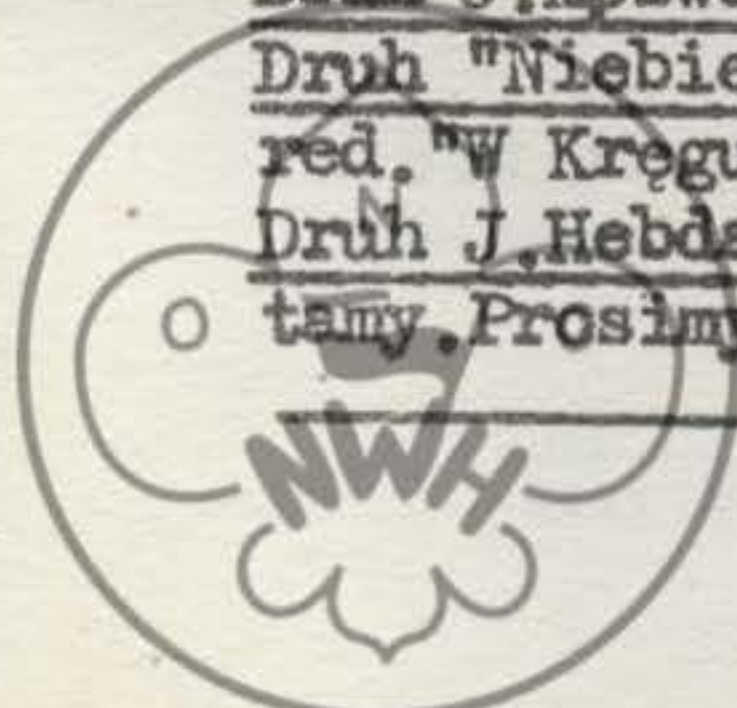
- Poziomo: 1. Myśl przewodnia, treść.
 4. Kasza. Inaczej jagły.
 9. Naród azjatycki.
 10. Kraj w Europie wschodniej.
 11. Potrawa mięsna.
 12. Główna droga
 13. Droga wodna. Połączenie.
 15. Inaczej arkan.
 19. Miasto w Polsce.
 21. Mechanizm napędowy.
 23. Pożywienie koni.
 24. Środek opatrunkowy.
 25. Przenikanie ciała.
 26. Port polski.
- Pionowo:
 1. Część noża
 2. Używane do szycia.
 3. Jarzyny.
 5. Powikłanie/np. wydarzeń/
 6. Znany polski aktor.
 7. Mała wieś.

8. Mała operacja wojenna
 14. Tytuł francuskiej arystokracji.
 16. Imię męskie.
 17. Do wciągania wody.
 18. Preria amerykańska.
 19. Zespół.
 20. Rozkaz zabraniający.
 22. Mocarz, olbrzym mityczny.



ODPOWIEDZI REDAKCJI

- M. Kamiński: Dziękujemy za artykuł. Chwilowo za zimno. Z wydrukowaniem poczekamy aż się ociepli.
- Druhna "Mumia Egipska": Wierszyk dotarł. Anonimów nie drukujemy. Radzimy trochę popracować nad logiką wierszy.
- Druh S.T. Orłowski: Artykułów nadesłanych nie wykorzystamy. Prosimy o wieści do "Zycia Teremu".
- Druh J. M. Szwarzak: "Przygotowania do obozu" przekazujemy do Red. "WKregu Rady".
- Druh "Niebieski Ptak": Art. "Jedniodniówka Hufca Białowieża" przekazujemy do red. "W Kregu Rada". Do "BG" za poważne.
- Druh J. Hebda: Dziękujemy za historię o "Czarnym smoku". Narazie nie wykorzystamy. Prosimy o dalsze.



archiwum

BĄDŹ GOTÓW *na świecie*

Poniżej zamieszczamy koszty prenumeraty "Bądź Gotów" oraz adresy do korespondencji w sprawach administracyjnych. W wypadkach nie wyszczególnionych w pa liście prosimy porozumiewać się z Administracją 45, Gloucester Rd., S.W.7 Great Britain.

Wielka Brytania

Cena pojedynczego egzemplarza 6 d. Premumrata roczna 6 szylingów.

Francja

Cena poj. egz. 30 franków., Kwartalnie 90 fr., półrocznie 180 fr. rocznie 360 fr.

Premumerata zbiorowa 5 i więcej egzemplarzy za każdy zamówiony egz.: kwartalnie 75 fr., półrocznie 150 fr., rocznie 300 fr.

Należność proszę przesyłać na konto czekowe ZHP we Francji Co.673693 Union des Eclaireurs Polonais en France, 32 rue Basfroi, Paris XI. Na odwrocie odcinka należy podać cel wpłaty.

Stany Zjednoczone

Premumerata roczna 3 l. Należność proszę przesyłać w liście poleconym na adres Administracji pisma.

Kanada

Jak "Stany Zjednoczone"

Kraje Bloku Sztterlingowego

Premumerata roczna 6 sh. Premumeratę proszę przesyłać za pomocą "British Money Order" wystawionym na "Polish Boy Scouts Association".

Kolonie Francuskie

Ceny jak we Francji. Należność proszę przesyłać na konto czekowe ZHP we Francji Co.673693.

Redakcja zastrzega sobie prawo zmian i skrótów w nadesłanych art.

Cena 6 pensów lub dwa kupony międzynarodowe

Wydaje Główna Kwatera Harcerzy

Adres Redakcji i Administracji: "Bądź Gotów", 45, Gloucester Rd., S.W.7

DRUK: LEOPOLIS CO. (TD. 113 SHIRLAND ROAD, LONDON, W. 9 TEL. CUN. 7295



archiwum