

OGNISKO HARCERSKIE

APEL MŁODZIEŻY POLSKIEJ DO MŁODZIEŻY NARODÓW SPRZY- MIERZONYCH

(Przytoczony poniżej apel został zredagowany w Kraju i nadesłany do Londynu z życzeniem przekazania go młodzieży innych narodów).

Chcemy mówić z Wami o tym, co dla nas jest celem, co nadaje sens naszemu życiu i może być jedynym zadośćuczynieniem za ogrom zła i krzywd: chcemy mówić z Wami o przyszłości.

Naszej rzeczywistości w chwili obecnej nie rozumiecie. Wiemy o tym. Nie ma słów odpowiednich do jej wypowiedzenia i żadne najdokładniejsze dane Wam jej nie odtworzą. Aby ją zrozumieć nie wystarczy wiedzieć — trzeba widzieć i czuć.

Znacie życie dżungli. Takie jest nasze życie. Ale i dżungla ma swe prawa. My walczymy nieustannie nie tylko o życie — walczymy o prawa, które nam odebrano.

W dżungli życie wre pomimo grożącej zewsząd śmierci. I każdy z nas żyje do ostatka pełnią życia. Choć ginie w walce po kolei — życie trwa.

Nie znając dnia ani godziny wpatrujemy się w przyszłość już nie własną, ale narodu i świata. Wiemy, że nasza rzeczywistość nie jest tak ważna — jak nasz stosunek do niej, a od naszego losu ważniejsze jest to, co dzięki niemu rozumiemy. Dlatego też to my, my właśnie, którzy widzimy do czego doprowadzić może zaprzeczenie wszelkich praw i godności ludzkiej, wołamy do Was, którzy swe życie budujecie na zrozumieniu oraz poszanowaniu swych praw:

Tworząc przyszłość, pamiętajcie — najważniejszy jest Człowiek.

Rzuciliście hasło przebudowy świata, opartej na sprawiedliwości. Mówicie o prawie międzynarodowym, opartym na miłości chrześcijańskiej — to Wam dało siłę większą, niż przewaga orężna, bo autorytet moralny i zaufanie narodów. Jak załamanie Hitlera staje się najgłębszą przyczyną jego klęski, tak zdobyty przez Was autorytet sprzyja zwycięstwu.

Zgoda pomiędzy hasłami i czynami będzie przyczyną wygranej wojny i wygranego pokoju.

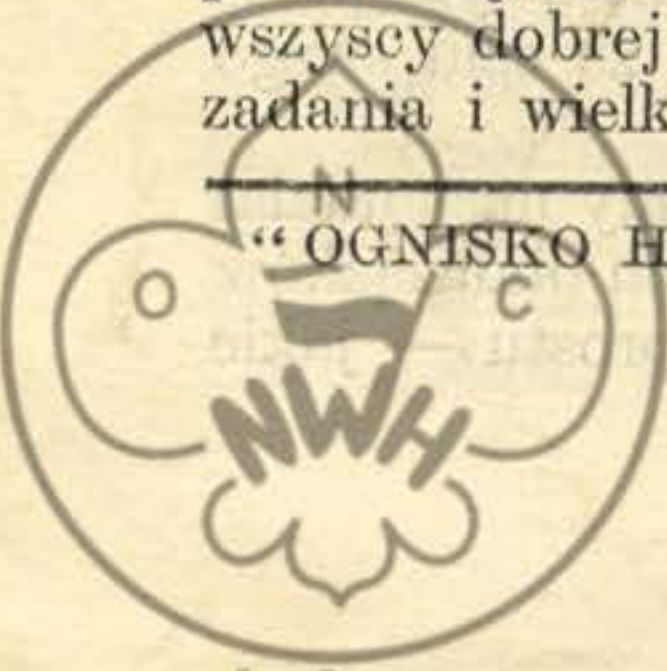
Wtedy — nowe prawa muszą być takie, aby człowiekowi i narodom zapewnić pełny ich rozwój. Jednak ani człowiekowi, ani narodowi nie wolno być sobie samemu celem, muszą służyć najwyższym wartościom. Zadaniem człowieka jest pełnienie swego powołania dla dobra społeczności. Zadaniem społeczności — zharmonizowanie indywidualnych wysiłków.

My w niewoli i Wy na wolności, walcząc wspólnie uznajemy te same wartości. Jeśli przy tworzeniu nowych form ustrojowych będziemy je mieli przed oczyma — znajdą się napewno właściwe rozwiązania, na które zgodzą się wszyscy dobrej woli. W pracach przyszłościowych będziemy stawiać wielkie zadania i wielkie wymagania, ale i dawać duże możliwości do ich realizacji.

“OGNISKO HARCERSKIE”

CZERWIEC LIEPIEC 1944

Adres: 45 BELGRAVE SQUARE, LONDON, S.W.1.



Do nas, młodych, należy cementowanie zrębów nowego powstającego świata, ale nie wolno nam przeoczyć tej ważnej chwili, kiedy możemy wszystko rozpocząć od nowa i dać światu trwale fundamenty.

Wzywamy Was, młodzieży świata. Niech nie powtórzą się tragiczne błędy przeszłości budowanej na miłości własnej, a nienawiści innego człowieka i innego narodu. Wiemy, do czego to prowadzi.

Oprzyjmy nasze wysiłki o wzajemne zrozumienie i o przyjaźń bezinteresowną, bez której "każdy dzień życia jest dniem straconym."

Wołamy do Was z innego, niedostępnego Wam świata. Czy nas rozumiecie? Czy słuszna jest nasza pewność, że młodość łączy nas bardziej, niż dzieli rzeczywistość, czy słuszna jest nasza wiara, że nie giniemy na próżno, bo dla lepszej przyszłości świata?

Czekamy na Wasz odzew.

(Podpisy różnych organizacyj młodzieżowych.)

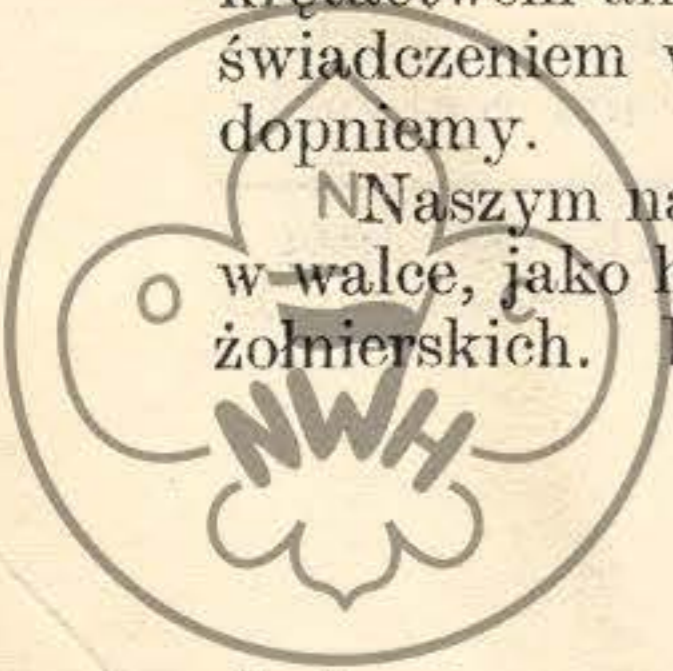
HARCERZ W POLU

Mając wkrótce wyruszyć w pole, musimy zastanowić się nad przyjęciem postawy wobec problemów, z którymi możemy się spotkać. Musimy pomyśleć, jakie mamy obowiązki i jak je wykonamy. Mógłby ktoś powiedzieć, że w akcji jesteśmy przede wszystkim żołnierzami i odpowiedź: "być dobrym żołnierzem" rozwiązuje całe zagadnienie. Odpowiedź ta byłaby częściowo słuszna. Ale tylko częściowo. Jak wszyscy bowiem wiemy istnieją różne sposoby wykonywania obowiązków żołnierskich. I my, harcerze, musimy wybrać ten, który będzie wypływał z naszej ideologii. Nad tym właśnie się zastanowimy.

Pierwszym zaś pytaniem, które sobie zadamy, będzie: dlaczego? Niejeden bowiem z nas, oceniając subiektywnie obecną sytuację polityczną przechodził lub przechodzi moment pewnego zniechęcenia.

Powiedzmy sobie szczerze, że nieraz wydaje nam się, że nasza przyszła walka przynosić będzie korzyści innym, nie dając żadnych korzyści realnych naszej ojczyźnie. Nie jest to dyskusja polityczna, nie będziemy zresztą na tym miejscu tej kwestii roztrząsać. Chciałbym tylko się zastanowić, jak sobie na to pytanie "dlaczego" odpowiemy. Wychodząc z czysto żołnierskiego punktu widzenia, powiedzielibyśmy po prostu: bo taki jest rozkaz. I tu należy pomyśleć, jaki będzie harcerski punkt widzenia na tę sprawę. Przede wszystkim jeżeli chodzi o cel polityczny naszej walki, to nie naszą jest rzeczą decydowanie w tych zagadnieniach. Decyzję pobierają w pełnej znajomości sprawy ludzie za to odpowiedzialni. My zaś musimy sobie uświadomić jedno. Mianowicie, że cała nasza siła obecna polega na zgodnym wykonywaniu pewnego planu. Tu pozwolę sobie na pewną dygresję. Otóż jeden z teologów powiedział, że wypicie szklanki wody, czyn normalnie obojętny, może być bluźnierstwem, jeżeli chcemy tym aktem Boga obrazić, lub czynem uświęcającym, gdy go na chwałę Bożą ofiarujemy. Podobnie też bezmyślne wykonywanie żołnierskich obowiązków jest czynem obojętnym. My musimy je wykonać z intencją przysłużenia się sprawie, za którą walczymy, to jest ochoczo. I to jest nasza odpowiedź na pytanie "dlaczego": bo służymy uczciwie wielkiej sprawie. Naszą siłą zaś jest właśnie to, że nie kalamy jej krętaństwem ani szachrajstwem. I jak długo każdy Polak będzie z tym przeświadczeniem wypełniał swoje obowiązki, możemy być pewni, że celu swego dopniemy.

Naszym następnym pytaniem będzie; jak sobie wyobrażamy nasz udział w walce, jako harcerzy, poza normalnym wykonywaniem naszych obowiązków żołnierskich. Pytanie to można też sformułować inaczej. Poproście — jakie





LORD SOMERS SKAUT NACZELNY WIELKIEJ BRYTANII "powołany do wyższej służby"

W dniu 14 lipca zmarł po długiej i ciężkiej chorobie Skaut Naczelny Wielkiej Brytanii, Lord Somers.

Lord Somers pracował w ruchu skautowym od r. 1920 i był jednym z najczynniejszych instruktorów, współpracujących z Lordem Baden Powell'em, który wyznaczył go na swojego następcę na stanowisku Skauta Naczelnego Wielkiej Brytanii. Po śmierci Baden Powella Rada Naczelna Skautingu Brytyjskiego zatwierdziła Lorda Somersa na tym stanowisku.

Lord Somers pozostanie w pamięci skautowego ruchu brytyjskiego jako wzór siły ducha i przywódcy, który w skautowych ideałach służby Bogu i bliźnim widział nadzieję pokoju i dobrej woli między ludami.

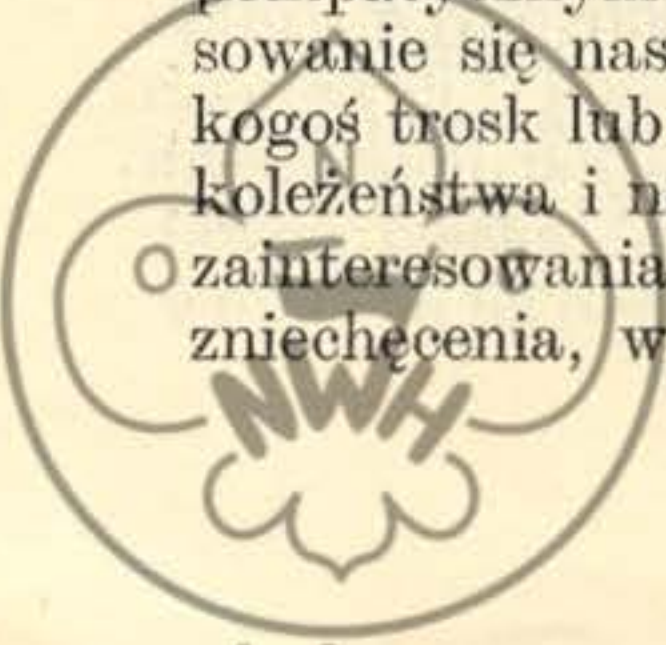
Przedwczesna śmierć Lorda Somersa (zmarł mając lat 57) pograżyła Skauting Brytyjski w żałobie.

Harcerstwo Polskie solidaryzuje się ze swoimi braćmi — skautami brytyjskimi w ich żałobie po ich Skaucie Naczelnym.

będziemy mieli okazje stosowania naszego prawa harcerskiego w trakcie walki. Jeżeli chodzi o punkt pierwszy, to uważam, że każdy z nas na to pytanie sam sobie odpowiedział. Tutaj chciałbym tylko zwrócić szczególną uwagę na dwa punkty naszego prawa. "Harcierz jest zawsze pogodny" i "Harcierz niesie chętną pomoc bliźnim". Co do pierwszego z dwóch wymienionych punktów, to myślę, że waga jego jest często niedoceniana. A przecie zastanawiając się trochę nad życiem w naszych oddziałach, musimy dojść do wniosku, że wielu niepotrzebnych kłótni i swarów między kolegami dałoby się z łatwością uniknąć przy większym opanowaniu i większej pogodzie ducha. Nie mam tu na myśli zajmowania stanowiska arbitra we wszystkich sporach, lub uprawiania hałasliwych błażeństw w celu rozśmieszenia audytorium. W większości zajść wystarczy zwykła perswazja do uspokojenia antagonistów. Jeżeli zaś chodzi o pogodę ducha, to nasz własny nastrój będzie się udzielał innym. Chodzi tylko o to, żebyśmy w chwilach zmęczenia i w momentach krytycznych potrafili tę pogodę zachować. To jest właśnie zadaniem naszym, jako harcerzy.

Jeżeli chodzi o punkt drugi, to jest niesienie czynnej pomocy, też mamy duże pole do działania. Mimo najlepszej organizacji służby zdrowia nie wszędzie będzie ona mogła dotrzeć. Dlatego też my jako harcerze, powinniśmy uważać się za specjalnie powołanych do niesienia pierwszej pomocy naszym kolegom. Do tej pracy jednak trzeba posiadać pewną sumę wiadomości fachowych, które każdy z nas powinien bezwzględnie zdobyć przed naszym wejściem do akcji. I wiadomości te powinniśmy posiadać gruntownie, ażeby pomoc nasza udzielona komukolwiek była pomocą realną a nie formą

To byłaby, że tak powiem fizyczna strona pomocy, jaką możemy nieść kolegom. Istnieje jednak jeszcze strona moralna, która jest, a w każdym razie powinna być całkowitą naszą domeną. Proszę się nie przerażać pompatycznym nieco brzmieniem tego twierdzenia. Chodzi tylko o zainteresowanie się naszymi kolegami. Zwyczajne wysłuchanie opowiadanych przez kogoś trosk lub zmartwień będzie uważane przez tą osobę za dowód wielkiego koleżeństwa i niemal że przyjaźni. Należy tylko okazać trochę zrozumienia i zainteresowania się cudzym losem. Często spotkamy się z nastrojem pewnego zniechęcenia, wywołanym często zmęczeniem fizycznym lub nerwowym, czy



choćby rozsiewanymi powszechnie plotkami. Pewien uczyziony przez nas samych wysilek dla utrzymania naszej formy i zajęcie przez nas samych zdecydowanego stanowiska, wpłyną niejednokrotnie na postawę otoczenia. Często zaś wypadnie nam wpłynąć na nie słowem. Zastrzegam się tutaj, że daleki jestem od przedstawiania sobie harcerzy, jako pewnego rodzaju speców od propagandy. Nic nie byłoby bardziej mylnym, a nawet szkodliwym. Chodzi tylko o to, żebyśmy posiadając sami pewne poglądy, mieli dość odwagi na otwarte ich wypowiedzenie wtedy, kiedy to będzie mogło zawrócić z błędnej drogi. Ponieważ zaś harcerze rekrutują się ze wszystkich hierarchicznych grup wojskowych, więc też wpływ nasz obejmować będzie całą armię, i odpowiednio go używając, będziemy zwalczać skutecznie zgubne wpływy wrogich naszej sprawie, a działających wśród nas osobników. Wartość bojowa żołnierza zależy w równej mierze od jego nastroju psychicznego, co od pełnego żołądka. Starając się ten dobry nastrój wśród kolegów utrzymać przysłużymy się im samym, naszym oddziałom, a pośrednio i sprawie, za którą będziemy się bić.

J. Z.

SYLWETKA HARCERZA LOTNIKA

(Opowiadanie brata)

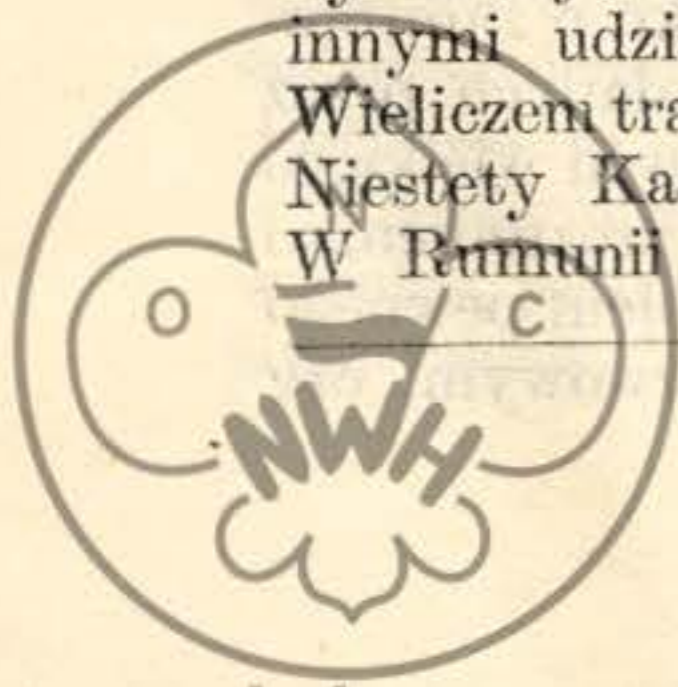
Kazik* urodził się w roku 1915 w Parafianowie pod Mohylewem. Do szkół chodził w Wilnie. Rodzice nasi byli stosunkowo zamożni i dlatego Kazik uczył się w gimnazjum O.O. Jezuitów, gdzie też wstąpił w 1925 r. do Harcerstwa. Od tego czasu Harcerstwo wypełnia cały jego wolny czas i pochłania całą jego energję i entuzjazm. Bo wszystko co robił Kazik, robił z całym oddaniem i z wielkim entuzjazmem, a nawet można powiedzieć z pasją. Pasji Kazik miał wiele i wszystkim był wierny do końca. Najpierw więc przyszło Harcerstwo. Wstąpił do zuchów Antka Wasilewskiego, potem był zastępowym pod komendą sławnego "Kilometra," następnie drużynowym i wodzem 5-tki Wileńskiej. Swoją pracę pojmował bardzo poważnie a jednocześnie bardzo młodzieńczo, tak jak prawdziwe Harcerstwo musi być pojmowane. Roboty swej ani załatwiał, ani odrabiał, on żył swoją pracą instruktora-wychowawcy harcerskiego. Ta pierwsza jego młodzieńcza, a jakże ludzka, pasja pozostała mu do końca życia. Zawsze też marzył o pokojowej pracy między innymi w Harcerstwie.

Drugą pasją stało się dla Kazika żeglarstwo. I znowu rzuca się z całym zapałem w organizację Harcerstwa Żeglarskiego, odbywa kursy żeglarskie, pływa po Bałtyku z gen. Zaruskim. Organizuje spływy i imprezy morskie.

Wreszcie przychodzi lotnictwo. Kazik odkrył lotnictwo stosunkowo późno bo na 3 lata przed wojną. Wyjechał na kurs szybowcowy i wrócił olśniony. Odtąd oddał się lataniu bez reszty, a kiedy miał wybierać broń, w której miał służyć, bez wahania wybrał lotnictwo.

Podchorążówkę Lotnictwa skończył tuż przed wojną. Niestety nie dane mu było ukończyć pilotażu w Polsce. W czasie szkolenia przeziębził się a po wyjściu ze szpitala przeniesiono go na obserwatorkę. Kazik rozpaczał. Ambicją jego było być pilotem i dlatego z zazdrością patrzył na mnie, bo właśnie wyjeżdżałem do szkoły pilotów. W końcu Kazik pogodził się z losem, ale o pilotażu myśleć nie przestał. Wreszcie nawet zaczął lubić swój "inteligentny" fach. Kiedy wybuchła wojna, Kazik uchodził za bardzo dobrego obserwatora i był w dywizjonie Łosi. Odbył cały szereg lotów bojowych biorąc między innymi udział w pogromie czołgów niemieckich pod Częstochową. Pod Wieliczem traci swego Łosia, ale lata na cudzych, byle latać, byle bombardować. Niestety Kampania trwa za krótko, Kazik przelatuje granicę rumuńską. W Rumunii jest krótko. Za pierwszą sposobnością wyjeżdża do Francji.

*) Śp Por. pil. Kazimierz Wieliczko.



Tu długo nie robi nic. Czeką na latanie jak tyłu innych. Ta przymusowa bezczynność jest dla niego nieznośna. On, stale czynny i pochłonięty jakąś ideą, nie może patrzeć bezczynnie na wypadki, czuje się źle, bezskutecznie prosi o jakiś bojowy przydział. Tymczasem uczy się francuskiego, robi olbrzymie postępy i poznaje Francję. Stara się coś robić.

Po upadku Francji przybywa do Blackpoolu, jest pełen nadziei. Jednocześnie odżywają nadzieje powrotu na pilotaż. Czeką stosunkowo niedługo. Zgłasza się na pilotaż i zostaje przyjęty. Pamiętam jego radość. Po blisko rocznym szkoleniu, pierwsze entuzjastyczne listy z Bramcote o lataniu, przelotach, zadaniach, wreszcie ten, w którym donosi o okolicznościach uratowania załogi płonącego Wellingtona: "Wyobraź sobie złamałem karabin maszynowy . . ." dopiero później okazało się że nie była to taka prosta sprawa i że za ten wyczyn otrzymał jedno z najwyższych odznaczeń brytyjskich "George Medal," jedyny "George Medal" zdobyty przez Polaka.

Jako pilot Wellingtona Kazik odbył wiele wypraw bombowych, latał długo w Bombowym Dywizjonie Im. J. Piłsudskiego. Miał wiele ciężkich przeżyć, kilka poważnych kraks: zabrakło mu paliwa przy "overshucie" i t.d. Często był bardzo zmęczony a nawet czasem przygnębiony. Zawsze jednak był to typ wyjątkowo społeczny o wysokim poczuciu odpowiedzialności. Bolało go wiele rzeczy, jednak nie ograniczał się do wylewania żółci, lecz starał się zawsze być aktywny. Obowiązek swój spełniał bez fanfaronady czy ostentacji lecz naturalnie i do końca. Był zawsze i dla mnie pozostanie Harcerzem. Kochał piękno, zawsze go szukał i zawsze do niego dążył. Polskę kochał jako Wielką, Piękną Ideę. Był to człowiek konstruktywny, praktyczny. Jego celem nie była śmierć dla Polski, on chciał dla niej żyć i pracować. Pamiętam jego plany otwarcia fabryki rowerów. Miał nawet już Anglika przyjaciela, który miałby to finansować. To było po jego linii. Robota realna. Tak samo jak mówiąc o przyjaźni Polsko-Brytyjskiej robił przyjaciół. Miał szalony dar robienia przyjaciół wśród Anglików i miał ich mnóstwo i dobrych.

Był to piękny typ Europejczyka a przede wszystkim Polaka.

POLITYKA SZKOLNA OKUPANTA

Artykuł ten jest przedrukiem z pisma Polski Podziemnej "MŁODZIEŻ." Jakkolwiek aktualność tematu może być ograniczona w czasie, niemniej skutki polityki szkolnej okupanta będą długo dawały się odczuwać, sądzimy zatem, że warto ją sobie uświadomić.

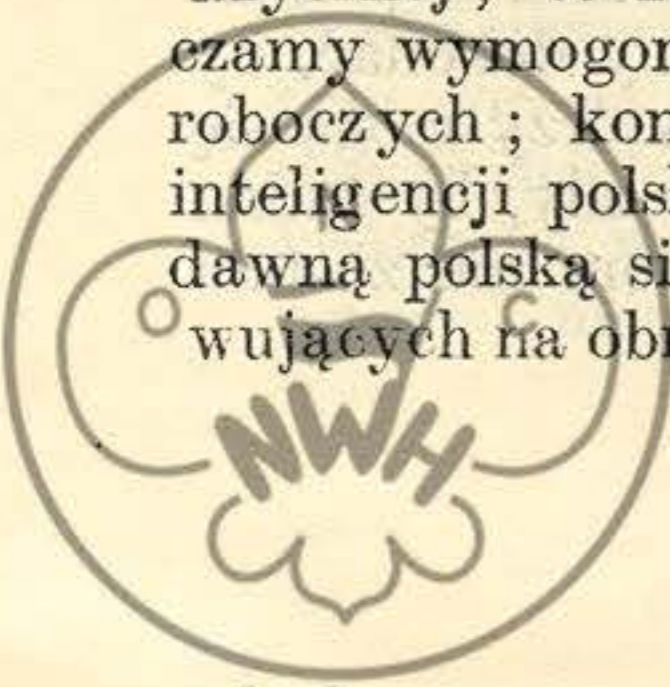
Dwie zasadnicze tendencje nadają ton obecnej polityce okupanta

1. — chęć wprowadzenia zasadniczych przemian przekształcających oblicze naszego kraju i jego mieszkańców i prowadzących poprzez uczynienie z nich kolonii niemieckiej do tworzenia obszaru osiedlenia dla Niemców (po usunięciu nas na Syberię lub poprostu wymordowaniu).

2. — realizacja celów dorywczych związanych z prowadzeniem wojny.

Ostrość z jaką tendencje owe się przejawiają zależna jest od roli, jaka pewnym obszarom Państwa Polskiego i ich mieszkańcom ma być w niemieckich planach na przyszłość przyznana.

Myśl jaka przyświeca działaniu okupanta w GG wydaje się w ogólnych zarysach następująca: 18 milionów Polaków, stłoczonych na terenie GG należy zamienić w niewolników zdolnych tylko do wykonywania pracy fizycznej; to że pozostawiono nam pewną ilość szkół zawodowych zawdzięczamy wymogom gospodarki wojennej, potrzebującej coraz większej ilości rąk roboczych; konsekwentnie nie dozwala się na powstawanie nowego pokolenia inteligencji polskiej. W szkolnictwie powszechnym zasadniczo pozostawiono dawną polską sieć szkolną z tym, że istnieje cały szereg czynników oddziałujących na obniżenie poziomu i ilości szkół.



I tak: zabrano prawie wszystkim szkołom budynki szkolne, obecne pomieszczenia urągają elementarnym zasadom higieny, nie są zaopatrywane w opał na zimę i naogół nie podlegają remontom.

Stałe prześladowanie nauczycieli, masowe aresztowania, głodowe pobory, zmuszanie do robót przy żniwach w czasie wakacji, zakazy wydalania się z miejsca pracy — to wszystko utrudnia nauczycielstwu i tak ciężkie zadanie.

Biblioteki i pomoce naukowe zostały zniszczone, szkolnictwo powszechne pozbawiono podręczników; z programów usunięto historię, geografę oraz wszelkie elementy o dziejach i kulturze polskiej.

Spadek frekwencji w szkołach wskutek braku pieniędzy, braku odzieży zimowej i fatalnych warunków pracy szkolnej zniechęcających rodziców do posyłania dzieci do szkoły, potęgowanych jeszcze przez obawę poboru do roboty — oto uzupełnienie tego i tak katastrofalnego stanu.

Szkolnictwo zawodowe oparte zostało na niemieckich urzędach gospodarczych oraz powiązane z warsztatami pracującymi dla Niemców. Liczba szkół zawodowych i ich uczniów została ograniczona. Usunięto z nich biblioteki, podręczniki i pomoce naukowe. Nauka stała się werbalna i bez większej wartości jeśli chodzi o sprawności i umiejętności zawodowe. I tu jak wszędzie zacieśniono współpracę urzędów szkolnych z urzędami pracy i postarano się ze szkół robić pułapki do robót.

Szkoły średnie ogólnokształcące zostały zlikwidowane dla zagwarantowania ostatecznej ich likwidacji, prowadzi się systematyczną akcję mordowania nauczycieli szkół średnich.

Szkolnictwo na ziemiach przyłączonych do Rzeszy (woj. Pomorskie, Poznańskie, Śląskie, częściowo Krakowskie, Kieleckie, Łódzkie, Warszawskie i Białostockie) zorganizowano pod kątem widzenia szybkiej i całkowitej likwidacji polskość na tych obszarach. Szkół polskich na tych ziemiach zupełnie niema. Dzieci i młodzież polska, której nie udało się zmusić do wpisania na niemieckie listy narodowe, nie ma dostępu również i do szkół niemieckich. Szkolnictwo niemieckie, którego sieć pokrywa się mniej więcej z dawną siecią szkół polskich, składa się przeważnie ze szkół czteroletnich, w których pracują niewykwalifikowani nauczyciele Niemcy, nastawieni przede wszystkim na tępienie polskość i rozwijanie ducha niemieckiego i hitlerowskiego wśród świeżo upieczonych "Niemców," rekrutujących się z pośród Polaków wciągniętych gwałtem, groźbą obozu i szalonym uciskiem na niemieckie listy narodowe.

Pełnych 8-letnich szkół powszechnych jest bardzo mało, a dostęp do nich nawet dla tych, którzy z różnych powodów wyparli się polskość, jest utrudniony. Szkoły średnie i zawodowe dla Polaków zupełnie nie istnieją, a niemieckie przedstawiają się bardzo mizernie. Młodzież polska, pozostająca poza szkołą, jest wylapywana do robót. 12-letnie dzieci zasilają kadry niewykwalifikowanych robotników, używanych do najcięższych prac. Do wybierania kartofli spędzono dzieci 10-letnie. Ucieczka od pracy na tym terenie grozi śmiercią nawet całej rodzinie.

Na terenach przyłączonych do Komisariatu Ukrainy również niema ani jednej szkoły polskiej. Dzieci polskie muszą się uczyć w 4-letnich szkołach ukraińskich lub białoruskich. Sieć tych szkół jest tak nikła a poziom tak niesłychanie niski, że praktycznie nie tylko polska, ale cała młodzież tych ziem pozbawiona jest jakiejkolwiek szkoły. Nie lepiej przedstawia się sytuacja na Wileńszczyźnie, gdzie zniesiono wszystkie szkoły polskie, a opłakany stan szkolnictwa litewskiego nie przyczynia się do podniesienia poziomu umysłowego i wychowania młodzieży wogóle.

To co się dzieje obecnie ze szkolnictwem na ziemiach polskich nappełniać musi wszystkich głęboką troską. Olbrzymiego wysiłku musimy dokonać, by wyrównać straty, jakie szkoła polska poniosła. Ci wszyscy, którzy mogą się jeszcze uczyć legalnie czy nielegalnie, winni wyteńczyć wszystkie siły, by żadna chwila jaką rozporządzają dla dźwigania się na wyższy poziom nie została zmarnowana.



NAPRZÓD !

Gdy z lewej wróg i z prawej wróg,
Nie starczy okrzyk : " Złe jest !"
Trzeba nie szczędzić rąk i nóg,
Nie pytać, jak kto będzie mógł
Ogniowy przyjąć chrzest !

Gorąco ! — Ha ! . . . w upalne dni
Najprędzej lan dojrzewa ! !
W słońcu jak szabla rzeka lśni,
Jak pancierz kora drzewnych pni,
Jak srebrny pocisk mewa !

Na ramię broń, na piersi krzyż
I naprzód w imię Boże !
Wolę narodu mieczem pisać,
A gdyby zawiódł miecz i spiż,
Niech Ducha wróg nie zmoże !

Bo Duch to hutmistrz, kowal, tkacz,
Hartownik przy warsztacie,
Póki on żyje w ogień skacz,
A nie zgorzejesz, bracie !

Zgorzeje tylko zewłok, łach,
Uszyty z żył i skóry !
Zgorzeje tylko głupi strach,
Że w końcu trzeba (" och " i " ach ")
Cielesne zdjąć mundury.

A trzeba ! Trudno ! Taki los !
Na froncie, czy w komorze
Tak samo zjeży ci się włos,
Tak samo w gardle zamrze głos,
Więc naprzód w imię Boże !

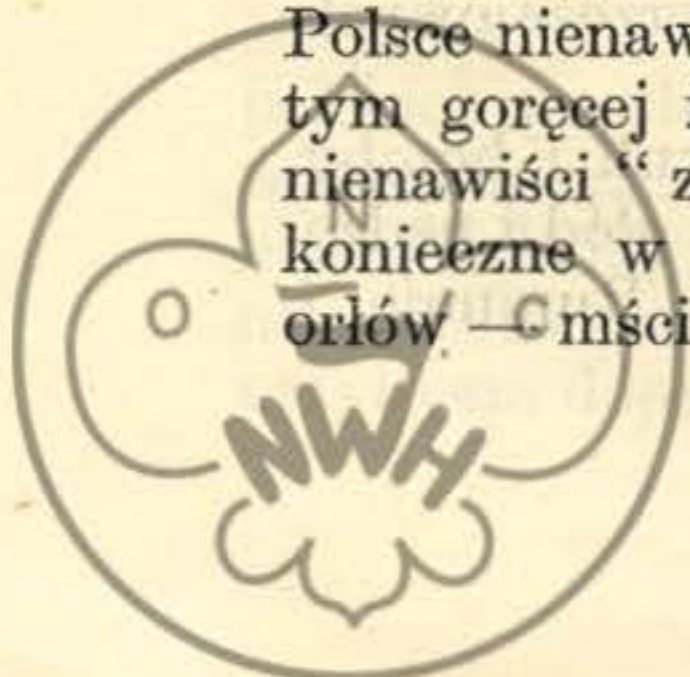
Z sumienia twego uczynić biel,
Amarant z krwi serdecznej
I pod Ojczyzny stopy ściel
Biało-czerwony trud i cel,
A sztandar stworzysz wieczny !

K. H. ROSTWOROWSKI.

CZY RZECZYWIŚCIE NIENAWIŚĆ ?

Zamieszczony poniżej artykuł jest fragmentem ciekawej dyskusji na temat podstaw wychowania, która toczyła się na łamach czasopisma *Polski Podziemnej* " MŁODZIEŻ "

Autor " Chowu gołębi " stawia jako ideę wychowawczą w powojennej Polsce nienawiść. Nienawiść zła i silną chęć wyniszczenia narodów, by potem tym goręcej i trwalej pokonawszy zło, móc ukochać dobro. Z tej obronnej nienawiści " zrodzi się — według niego — dynamika nieustępliwości, zaciętości, konieczne w walce o byt." " Muszą nam wyrosnąć szpony drapieżnych orłów — mścicieli."



Czy to jest słuszne? Można zrozumieć to właśnie teraz, gdy czwartego roku wojny tak dokładnie i całkowicie ma się dosyć, pragnie się zabezpieczyć na przyszłość przed możliwościami ewentualnych następnych wojen nienawiścią złą. Wybijanie klina klinem.

Nienawiść jest uczuciem zgoła silniejszym niż każde inne, uczuciem, do którego normalny człowiek z natury jest skłonny o wiele bardziej, niż do miłości. Raz już odczuta nie zna granic. Nie można powiedzieć sobie, że do tego punktu będziemy nienawidzić, a potem kochać. To jest zupełnie niemożliwe.

Nienawiści nie trzeba uczyć. Czy my niedostatecznie nienawidzimy Niemców i Rosjan, czy zabraknie nam z tego powodu dynamiki nieustępliwości i zaciętości? Myślę, że nie. Wszyscy znamy i pamiętamy o ich stosunku do nas — czujemy na sobie. Obrazy Kozielska i Oświęcimia nie potrzebują pomocy. Nie zapomina się o nich.

Nie wiemy jakie siły w nas tkwią. Czy nienawiść postawiona na pierwszy plan nie obudzi w nas natury innej, złej? To idzie w parze — od tego zaczęli przecież Niemcy, od tego zaczęli Rosjanie — i do czego doszli. Nie można liczyć na to, że my będziemy lepsi. Nie należy igrać z ogniem. Bo nie doczekamy się panowania upragnionego rezultatu — panowania dobra.

Sama nienawiść ze zbiorowego punktu widzenia jest czystym nonsensem. Samą nienawiścią nie pokona się zła. Przed wojną wszyscy sąsiedzi nas nienawidzili. Dosłownie wszyscy. Ale dla nich to było hasło robocze, upraszczające życie — bo byli silni, bo ciągle powiększali swoją potęgę. Nienawiść była na eksport — u nas zawsze stawiana na pierwszy plan, bez oparcia się o siłę. Czy nie kryje się za tym małość i bezsilność? Na cóż zda się nam propagowanie nienawiści, gdy nie będziemy wytwarzali w sobie mocy. A nienawiść oparta o potęgę widzimy jak niszczy świat.

Musimy głosić nie nienawiść złą, bo jest jej dosyć, ale miłość dobra. Wielką potężną miłość dobra.

Nienawiść jest rozkładowa, podnieca do czynu — niszczenia, bez możliwości analizowania go. My musimy tworzyć. Tylko w budowaniu poznaje się swoją moc.

Szukamy jej przecież.

Przez całe cztery lata wojny burzy się. My musimy tworzyć — budować dobro, bo ono tylko w oparciu o miłość i dobroć jest trwałe i słuszne. Bo pragniemy zachować na stałe w wolnej Polsce — a może i w przyszłej zjednoczonej Europie. W Europie, w której panować będzie wspólnie porozumienie i zrozumienie wzajemne swoich spraw? Czy nie tu musimy szukać rozwiązania narodowościowych problemów? Czy nie ku temu skłania nas raczej sprawiedliwość i poczucie dobra, a nie ku nienawiści?

Pomyślmy!

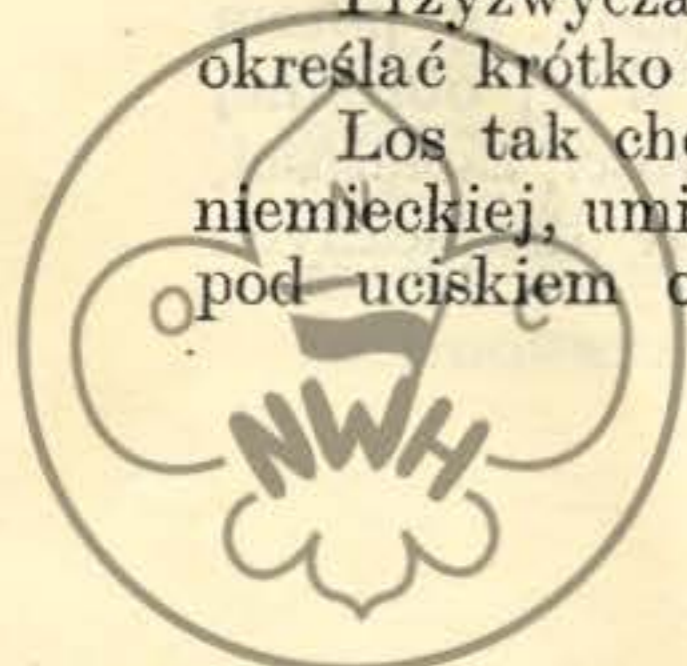
JAK POWSTAJE PRZYJAŹN

Do września 1939 roku bardzo wielu powracało słowem i pismem. I my harcerze. I nie my. Liczne rzesze pisarzy, pamiętnikarzy, poetów.

I młodzież polska zaczęła opowiadanie swoich przeżyć, wędrówek i przygód od Września. Szła, biła się i cierpiała wszędzie tam, którędy przeszedł polski lotnik, marynarz, żołnierz. Młodzież polska, ta najmłodsza — w wieku lat 9, 12, 16 — szła przed i za żołnierzem, ale . . . deptała swój szlak sama. Sama swoją drogę zaczynała i torowała. Nie zawsze dobrowolnie. Często, bardzo często wbrew woli, u kresu swoich sił.

Przyzwyczajiliśmy się konieczność naszych wędrówek wrześniowych określać krótko: "Los tak chciał."

Los tak chciał, że polskie najmłodsze pokolenie ginęło od kuli i bomby niemieckiej, umierało wygłodniałe na rosyjskim zesłaniu, cierpiało głód i nędzę pod uciskiem okupantów germańskich uciekało przez Węgry, Rumunię i



morze, przez Litwę, Estonię i Szwecję przez błota i tajgi, przez morza, powietrze i lądy, legalnie i nielegalnie, samotnie i grupami.

Na szlaku, na drodze, która trwa, zostało wielu. Pozostało na śniegach Północy, na piaskach Południa, na dnach Oceanów, na brzegach rzek.

Wielu jednak przebrnęło szczęśliwie przez wszystkie przeszkody i niebezpieczeństwa i idzie dalej naprzód, Idzie . . . a piosenka i hymn harcerski często na ich ustach, na ustach tych młodych, przymusowych włóczęgów. Chyba nie ma miejsca na kuli ziemskiej, gdzieby nie było gromady polskich zuchów i harcerzy. Dwóch, kilku albo kilkunastu tworzy ognisko młodzieży polskiej. Ogniska rzucają iskry wokół siebie. Iskry te błędzą tak długo, aż trafią na swej drodze na dobry grunt i rozpalą — już nie ogniska polskie ale ogniwa polskiej przyjaźni. Tak było na Węgrzech, w Rumunii, we Francji, w Iranie, Iraku, Palestynie, Indiach, Afryce, Ameryce Północnej, Ameryce Południowej . . .

Dosyć wczesnie doszły te błędne ogniki także do Wysp Brytyjskich. I tu, w tej chmurnej i chłodnej krainie, poczęły migotać i płonąć.

Chłopcy i dziewczęta polscy napotkali na swych angielskich i szkockich rówieśników i zaczęła się rozmowa, niepisana i nienotowana w żadnych kronikach i pismach. Rozmowa o tym, co było i co jest, dlaczego dzieci polskie znalazły się na Wyspach Albionu. Polacy opowiadali, a Anglicy i Szkoci słuchali. Słuchali spoczątku nieufnie, potem tak, że zwyczajnej grzeczności, a potem . . . potem z zainteresowaniem i wreszcie ze zrozumieniem. Zaczęli rozumieć przygody i cierpienia polskie, zaczęli po raz pierwszy wyszukiwać i poznawać na mapach dotąd im nieznanne miasta polskie: Warszawę i Kraków, Gdynię i Katowice, Wilno i Lwów. Zaczęli pytać, czy naprawdę są w Polsce tramwaje i autobusy, czy są duże, murowane szkoły, czy można spotkać na ulicach Warszawy białe niedźwiedzie?

I zdarzało się, że 12-letni John znalazł najlepszego przyjaciela w swoim rówieśniku Tomku, że Betty zaprosiła na święta do domu swoją najserdeczniejszą koleżankę Marysię, że indywidualne znajomości polsko-szkockie i polsko-angielskie zaczęły się mnożyć.

Działo się tak, bo najpierw to było modne, było w dobrym tonie mieć znajomego kolegę Polaka. A z czasem ta moda i ton zmieniły się w zaufanie i przyjaźń. Tomek został nie tylko przyjacielem Johna, jego siostry Margaret i całej rodziny, ale stał się ich podświadomym nauczycielem. W sposób najbardziej prosty i dziecinny odkrywał im te strony książki o Polsce, które dotąd leżały zamknięte albo puste. Autentyczne opowiadania Tomka o tym, jak był zesłany na Sybir, jak mu matka z wyczerpania umarła i jak on sam głodował — były mocniejszym dokumentem, aniżeli najbardziej autorytatywne publikacje urzędowe.

“Bezgrzeszne lata,” wspomnienia i przyjaźń z ławy szkolnej wbijają się dziwnie mocno i trwale w pamięć. Któż z nas tych lat nie pamięta? A fragmenty specjalnie charakterystyczne są jakgdyby nagłówkami tych rozdziałów z przeżyć szkolnych. Wyróżniają się i wybijają swoją niezwykłością, wyskokiem ponad normę codziennych wydarzeń.

Absolutnie nie było nikomu do szczęścia potrzebne dowiadywać się, ile Andrzej ma lat, czy Kazik ma siostrę i czy Józek umie pływać, bo prawie wszystkie te szczegóły każdy znał na pamięć. Ale jak tylko opjawił się w klasie ktoś “nowy,” taki “gość” — wszystkich opanowała gorączka dowiadywania się, skąd on przyjechał, jakie miał ostatnie świadectwo, czy gra w piłkę nożną itd?

Pod tym względem młodzież angielska nie różni się od naszej. A więc na polskich przybyszy patrzyli ich rówieśnicy w szkołach angielskich z wielkim zainteresowaniem. Najpierw sprawdzali i dochodzili do wniosku, że ci zagraniczni koledzy nie różnią się od nich wiele, że można z nimi bawić się, biegać no i siedzieć w jednej ławie szkolnej. Wzmagające zainteresowanie się osobą przybysza doprowadzało do tego, że prawie każdy w klasie wiedział, że Tomek

to Polak, że pochodzi z pod Lwowa, że umie pływać. Wielu młodych Anglików zaprzyjaźniło się z nim i to nie dlatego, że on był Polakiem, że trzeba mu okazać litość, ale dlatego; że okazał się świetnym towarzyszem zabaw i wycieczek, że i najlepiej grał w ping-pong, no i dlatego, że zupełnie ciekawie, tak prosto naturalnie opowiadał o tym wszystkim, co przeszedł, mając lat 9 i 10. I w ten, sposób niejeden napozór twardy i sztywny młody Anglik sam nie wiedział kiedy zapalał się przyjaźnią do Tomka Polaka, do jego rodziny i wszystkich znajomych. Nieznana Polska zaczęła po raz pierwszy interesować małego Johna.

Gazetka klasowa czy zakładowa to duma i radość wszystkich. Tam drukowało się to wszystko, co było najważniejsze. Ta gazetka istnieje i wychodzi w wielu zakładach, klubach i organizacjach młodzieży angielskiej. Nic więc dziwnego, że kiedy pojawił się nowy kolega — Tomek — musiał także kilka słów napisać. Spoczątku tylko, że mu jest miło, że się cieszy, iż może się uczyć w szkole angielskiej. A potem, po jakimś czasie, tak się jakoś złożyło, że Tomek musiał pisać co najmniej raz na dwa tygodnie. Pisał, jak wygląda życie w szkole polskiej. Pisał Tomek jak umiał i co pamiętał. A to wszystko czytali potem jego koledzy w szkołach, klubach i stowarzyszeniach. Często zdarzało się, że jakaś ścienna gazetka, tygodniowe lub miesięczne piśmko młodzieży zakładało stały polski kącik.

Harcerstwo cieszyło się w Polsce olbrzymim powodzeniem. Młodzież garnęła się doń chętnie, a przekonane społeczeństwo starsze popierało ten zdrowy ruch młodzieży coraz wydatniej. Ale Anglia to przecież kolebka Skautingu, dom i miejsce urodzenia Baden-Powell'a. Nic więc dziwnego, że na takim gruncie polscy harcerze poczuli się od samego początku jak u siebie w domu, jak bracia. W drużynach, czy kręgach skautowych nie czuli nieufności ani skrępowania. Nie musieli przekonywać, że nie różnią się od angielskich i szkockich rówieśników. Jak tylko przełamali pierwsze trudności językowe, brali udział w zbiórkach, zebraniach, zjazdach i konferencjach skautowych. Mówili, tłumaczyli i opowiadali jak sobie równym, jak dobrze znajomym, jak przyjaciółom. Opowiadali o tym, co dziś i czego jutro młodzież polska oczekuje od swoich sprzymierzeńców alianckich. Tłumaczyli, na jakim polu dotknęły najbardziej Polskę straty wrześnie i późniejsze. Jaka pierwsza pomoc winna przyjść do Polski. Polscy harcerze mówili to wszystko nie nadarmo, spotkali się nie tylko ze zrozumieniem, ale ze zdecydowanym zapewnieniem wszelkiej możliwej pomocy. Nie jedna drużyna angielska skautowa, krąg starszo-harcerski i nawet gromada zuchowa przyjęły na siebie skonkretyzowane zobowiązania w zakresie pomocy powojennej młodzieży polskiej.

Przyjaźń najmocniej łączy ludzi przebywających razem, żyjących w jednym środowisku. Życie jednak, silniejsze ponad wszelkiego rodzaju przywiązania i uczucia, rozdziela od siebie najszczerzych i najbardziej oddanych przyjaciół. Nie zrywa jednak przez to więzów przyjaźni. Prawda, że jedynym łącznikiem staje się wtedy list. List, który daje wiele zadowolenia i radości.

Napewno nie jeden Polak rozstał się ze swym przyjacielem Anglikiem i na odchodnym rzucił słowa zapewnienia, że kiedyś chyba już nie długo, zobaczą się w Krakowie, we Lwowie. I napewno nie jeden polski harcerz, albo wogóle chłopiec lub dziewczyna otrzymali list od swego dobrego przyjaciela Johna, że on napewno zjawi się zaraz po wojnie, aby oglądać z bliska Wilno i Zakopane i największe w świecie złoża soli we Wieliczce.

Cz. Esp.



W poprzednim numerze zaszła pomyłka, mianowicie nosi on datę "Czerwiec," podczas gdy winien mieć datę "MAJ." Prosimy o sprostowanie.

HARCERSTWO MOTOROWE

Zamieszczone poniżej artykuły z zakresu "Harcerstwa Motorowego" są projektami opracowanymi przez Krag Starszoharcerski przy 2 gim p. panc.

Wszelkie wypowiedzi i uwagi na temat tych projektów należy przesyłać na adres Komitetu Naczelnego ZHP, 45 Belgrave Square, LONDON, S.W.1.

KONIECZNOŚĆ MOTORYZACJI

Okres powojenny stawia przed Polską szereg bardzo ważnych problemów do rozwiązania. Jednym z trudniejszych i bardziej palących jest zagadnienie transportu i komunikacji.

Nie wiem, czy był w historii świata okres lepiej, niż obecna wojna, wykazujący doniosłość i znaczenie tego zagadnienia. Wojnę tę wygrywają nie tylko armie, wygrywają ją również organizatorzy, na których spoczywa produkcja materiałów wojennych, ich słuszny rozdział i sprawne dostawy wewnątrz kraju i do różnych, bardzo od siebie odległych, teatrów wojny.

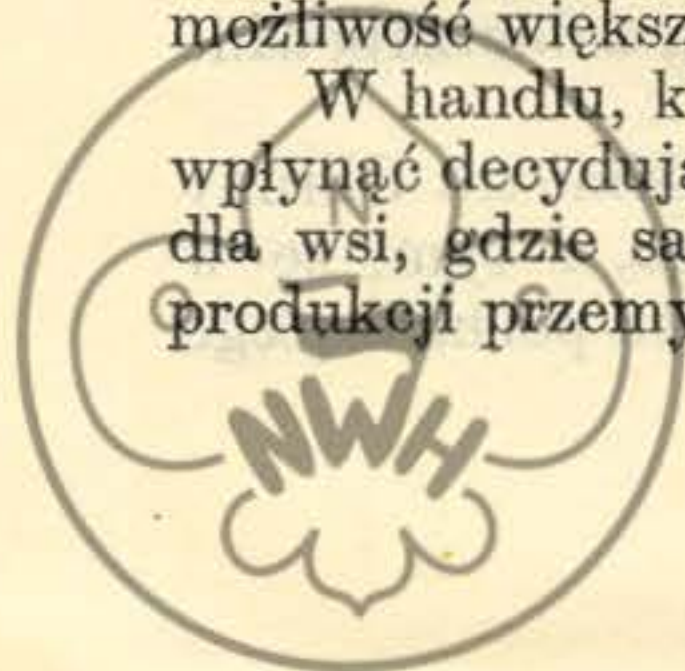
Ponieważ wszystkie dziedziny życia gospodarczego państwa są zależne od transportu i komunikacji, wymaga ono szybkiego rozwiązania bezpośrednio po wojnie. Dla uwypuklenia ważności problemu wystarczy nadmienić, że w ciągu pierwszych 6 miesięcy po zakończeniu wojny mają być dostarczone do Kraju jako pomoc 3 miliony ton różnych artykułów żywnościowych, odzieżowych, oraz niezbędnych surowców przemysłowych. Pozatem ma być przewiezione z Polski lub do Polski oraz wewnątrz kraju około 10 milionów osób.

Należy oprócz tego podkreślić, że samo położenie geograficzne Polski narzuca jej pewne zadania w dziedzinie komunikacji. Zajmując centralne miejsce w Europie, Polska stać się może albo pomostem między wschodem a zachodem, albo też barierą. Z jednej strony ogromne połacie terenu i masy ludności, dające doskonały rynek zbytu, z drugiej zaś potęgą przemysłu szukającego terenów ekspansji gospodarczej, stanowi podstawę rozwoju handlu na bardzo szeroka skalę. W interesie Polski leży, aby jak największa wymiana towarowa między tymi terenami istniała. Aby jednak działało się to z korzyścią dla kraju, komunikacja i transport muszą sprostać zadaniom z tego wynikającym. Wymaga to zmobilizowania wszelkich środków komunikacyjnych, jakimi Polska dysponuje, jak najszybszego ich zorganizowania, w dużej zaś mierze ich odbudowy. Wobec bardzo specyficznych warunków, w jakich będzie się ona odbywała, nie wolno nam będzie uzupełniać według wzorów zagranicznych tych środków przewozowych, których nateżenia nie osiągnęliśmy w normalnym czasie, a musimy od razu przejść do środków bardziej nowoczesnych.

Dlatego przy opracowywaniu nowych planów i inwestycji w dziedzinie komunikacji i transportu należy położyć ogromny nacisk na motoryzację. Jej zalety takie, jak szybkość organizacji i możliwość ogromnego zagęszczenia sieci, wysuwają ją na pierwsze miejsce w okresie odbudowy, a przy pomyślnym rozwoju, może motoryzacja z łatwością zdobyte sobie miejsce utrzymać na przyszłość.

Ze względu na to, że transport i komunikacja uzależniają od siebie, jak to już wspomniano, całość życia gospodarczego państwa, wprowadzenie nowego środka -- motoryzacji, musi wywołać w szeregu jego dziedzin pewne przemiany. Tak np. w dziedzinie transportu zostanie zachwiany monopol transportu kolejowego, co spowoduje przemianę transportu z jednolitego na różnorodny. Da to możliwość większego dostosowania go do potrzeb terenu.

W handlu, który w istocie swej opiera się na transporcie, samochód może wpłynąć decydująco na rozwój handlu detalicznego. Jest to szczególnie ważne dla wsi, gdzie samochód, sklep i autobus umożliwią rolnikowi korzystanie z produkcji przemysłowej i urządzeń miejskich.



Jeśli chodzi o rolnictwo, to niezależnie od zagadnienia mechanizacji produkcji rolnej, samochód odegrać może wielką rolę w podniesieniu dobrobytu wsi przez przebudowanie systemu sprzedaży produktów rolnych.

Oparcie administracji państwowej na odpowiednim aparacie komunikacyjnym spowoduje jej usprawnienie, a co za tym idzie obniżenie kosztów. Skolei motoryzacja usprawni w dużej mierze i przyspieszy planowane na wielką skalę roboty publiczne. Zostanie przez nią zaspokojone zapotrzebowanie na transport rozdzielnicy (dowożenie robotników i materiałów) nie mówiąc już o wprowadzeniu zmotorozywanych maszyn.

Równie ważne przemiany może wywołać motoryzacja w turystyce, której zasadniczymi środkami są samochód osobowy i autokar. Jasnym jest, że rozwój turystyki i jej spopularyzowanie podniesie na dużych połaciach kraju stopę życiową ludności.

Wprowadzenie jednak tylu zmian i inowacji na wielkim polu życia gospodarczego państwa wymaga, oprócz zaopatrzenia w sprzęt, przygotowania odpowiedniej ilości fachowców. I tu otwiera się pole do popisu dla organizacji młodzieży, które dostosowawczy swe programy pracy do wymagań chwili, mogą położyć duże zasługi i przygotować ogromne ilości młodzieży do pracy w tej dziedzinie. ZHP pierwszy rozpoczął tę pracę. Zdając sobie sprawę z trudności Państwa, szczególnie w okresie powojennym, Harcerstwo postanowiło przyjść z pomocą przez zorganizowanie kilku kolumn transportowych i oddanie ich do dyspozycji władz; skolei, na dalszą już metę, przez wprowadzenie szkolenia motorowego do swoich programów i zorganizowanie Harcerskich Ośrodków Wyszakolenia Motorowego. Czy i w jakim stopniu program ten zostanie zrealizowany zależy w dużej mierze nie tylko od nas. Głos w tej sprawie mają czyuniki państwowe. Celem tego numeru "Ogniska" jest wykazanie możliwości pracy Harcerstwa na tym polu i powiadomienie wszystkich zainteresowanych o tym, że tuż pracujemy.

Z. O.

ZAGADNIENIE HARCERSTWA MOTOROWEGO

Przed 6 miesiącami powstał w Harcerstwie zupełnie nowy dział. Myślę tu o Harcerstwie Motorowym.

Celem niniejszego artykułu jest "opowiedzenie" do czego się dąży, co już w tej dziedzinie zrobiono i co się w tej chwili robi.

Harcerstwo motorowe postawiło sobie za cel:

- a. Pomoc państwu w rozwiązaniu zagadnienia szkolenia fachowców przez zorganizowanie harcerskich ośrodków szkolenia motorowego;
- b. pomoc w organizowaniu transportu w okresie przejściowym powojennym przez stworzenie kilku harcerskich kolumn transportowych i oddanie ich do dyspozycji państwa;
- c. zapewnienie dla pewnej ilości harcerzy, którzy wskutek działań wojennych zostali wytrąceni z normalnego trybu życia, fachu i utrzymania;
- d. przyczynienie się do uzyskania niezależności finansowej ZHP.

Jak już jasno z tego wynika, pojęcia harcerstwa motorowego musi dzielić się na dwa niezależne prawie człony. Jeden, to harcerskie ośrodki wyszkolenia motorowego, a drugi to towarzystwo transportowe, którego harcerstwo byłoby właścicielem. Trzeba tu odrazu zaznaczyć, że ośrodki wyszkolenia motorowego stanowiłyby integralną część ZHP, podczas gdy towarzystwo transportowe byłoby związane z ZHP tak jak, jest związana każda spółka z głównym akcjonariuszem.

Zeby istniała możliwość realizacji tych projektów, trzeba sobie zapewnić trzy czynniki: a. sprzęt, b. fachowców, c. kapitał zakładowy.

N a. Sprzęt. W lutym b.r. Harcerstwo złożyło na ręce p. Ministra Obrony Narodowej opracowanie zagadnienia Harcerstwa Motorowego, z tym, że w jednym z postulatów końcowych prosi o przydział części sprzętu pochodzącego



z demobilizacji armii niemieckiej. Przychylny stosunek oraz zrozumienie, jakim p. Minister obdarzył harcerstwo motorowe, pozwala oczekiwać przychylnego załatwienia sprawy.

Z drugiej strony istnieje możliwość uzyskania pewnej ilości taboru samochodowego w formie reparacji za utracony w czasie wojny majątek harcerski.

Trudno jest w tej chwili określić ilość wozów, jakie harcerstwo otrzyma, cyfry jednak, którymi się dotychczas operuje dochodzą do 1000.

b. Fachowcy. Dział ten obejmuje z jednej strony instruktorów dla harcerskich ośrodków szkolenia motorowego, z drugiej zaś cały personel fachowy, konieczny do prowadzenia Towarzystwa Transportowego. Możliwości harcerstwa w tej dziedzinie są w chwili obecnej stosunkowo małe, ograniczają się one do spisania wyszkolonych już fachowców oraz zapewnienia wyszkolenia technicznego bardzo nielicznej grupie harcerzy, nie znajdujących się na terenie wojska, lub harcerzy-żołnierzy nie będących w oddziałach liniowych.

Dotychczas w dziedzinie tej wykonano następujące prace: założono kartotekę zainteresowanych akcją motorową harcerzy, opracowano na podstawie doświadczeń Wojskowego Instytutu Technicznego program kursu dla trochę zaawansowanych już w dziedzinie motoryzacji harcerzy. Realizacja powyższego planu zależy w dużej mierze nie tylko od władz ZHP., ale i od władz wojskowych.

c. Kapitał Zakładowy. Komitet Naczelny poczynił pewne starania o uzyskanie subwencji od rządu, przeznaczonej na zagospodarowanie ośrodków szkolenia motorowego. Naturalnie nie można w tej chwili określić sumy jaką harcerstwo miałyby otrzymać, jeśli jednak będzie ona taką o jakiej dotychczas rozmawiano, jestem przekonany, że wystarczy na uruchomienie wyżej wspomnianych ośrodków.

Jeśli chodzi o harcerskie kolumny transportowe, to mają one powstać w okresie przejściowym, powojennym ze sprzętu oddanego ZHP na ten okres do pracy przez władze państwowe, z tym, że po zakończeniu pracy harcerstwo musiałoby ten sprzęt zdać. Kolumny byłyby obsadzone i utrzymywane przez harcerzy.

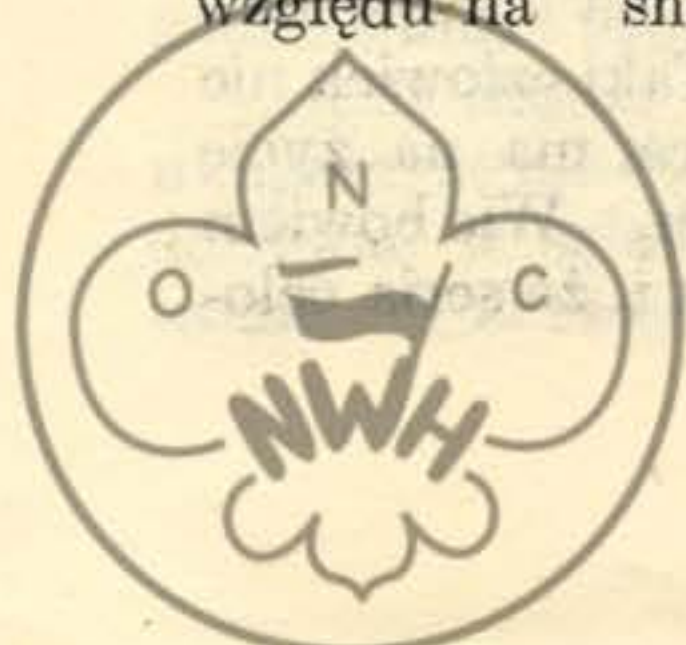
W dotychczasowych planach projektowano, że z czasem kolumny te przetrworzą się w Towarzystwo Transportowe.

Należy tu jeszcze omówić jeden bardzo ważny dział pracy harcerstwa motorowego. Na terenie Afryki znajduje się około 1500 młodzieży dla której ZHP podjął się organizacji kursów samochodowych i traktorowych. W tym celu wystąpiono w wyżej wspomnianym opracowaniu Harcerstwa Motorowego do p. Ministra Obrony Narodowej z prośbą o odkomenderowanie koniecznej ilości instruktorów oraz przydział sprzętu. Pan Minister zwrócił się do D-cy Armii Wschód o odkomenderowanie instruktorów i o przydział sprzętu, z drugiej zaś strony powiadomił o naszych projektach p. Ministra Strassburgera. Zagadnieniem tym jest zainteresowane Ministerstwo W.R. i O.P. oraz Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej.

Równolegle do starań o uruchomienie kursów w Afryce, na terenie Indii powstał pierwszy właściwie harcerski ośrodek szkolenia motorowego. Jest on prowadzony przez fachowca, inżyniera mechanika, a wszystkie uwagi i doświadczenia tam uzyskane będą przekazywane do Komitetu Naczelnego w Londynie.

Tak mniejwięcej przedstawia się całość "osiągnięć" harcerstwa na polu motorowym. Jest to bardzo nie wiele. Trzeba jednak pamiętać, że same dobre chęci nie wystarczą — dobrymi chęciami piekło wybrukowane — gdy zaś przychodzi do konkretnych możliwości, w chwili obecnej są one minimalne ze względu na "shortage of man power."

Jedynak.



archiwum

WPLYW MOTORYZACJI NA WYCHOWANIE MŁODZIEŻY

Okres który obecnie przeżywamy jest niezwykle istotną fazą kształtowania się nowego oblicza świata. Charakterystyczną cechą naszego wieku jest kult maszyny i dążność do organizowania jak największych zespołów ludzkich celem osiągnięcia wytyczonych sobie celów.

Organizacja wielkich zespołów ludzkich daje najlepsze efekty gdy masy są do tego odpowiednio przygotowane i nastawione, zgrane z narzędziami, którymi się posługują. Stąd też ogromny nacisk wszystkich ugrupowań ludzkich na wychowanie młodzieży, stąd pęd do jak najszerzej pojętego zgrania się z maszyną. Na czym że jednak polega ważność obecnej fazy rozwoju? Na tym, że — ponieważ każde zjawisko ma swoje dobre i złe strony — maszyna w dobrych rękach może być dobrodziejstwem ludzkości, w złych jej zgubą.

Nie myślę tylko o bezpośrednim znaczeniu tego faktu, chcę podkreślić także pozytywny i negatywny wpływ maszyny na ukształtowanie człowieka.

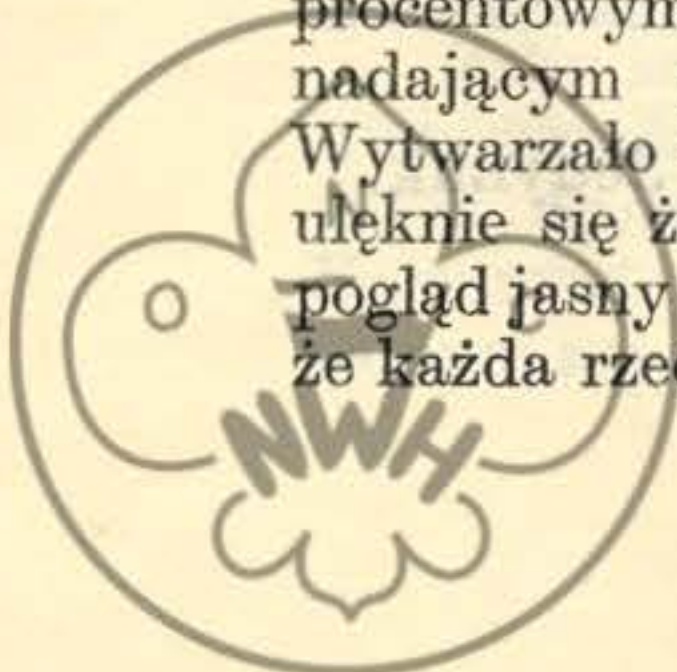
Przykład toalistycznych organizacji młodzieżowych jest aż nadto wystarczającym dowodem zgubnych perspektyw złego wychowania. Nie przypuszczam też, by młodzież amerykańska, nie wątpliwie również doskonale zgrana i szeroko obznajomiona z maszyną, budziła w nas nadmiar entuzjazmu. Czegóż tedy spodziewamy się od racjonalnego kultu maszyny, a czego chcielibyśmy uniknąć? Rozpatrzmy tę sprawę z punktu widzenia kształtowania się walorów indywidualnych i zespołowych, t.j. obywatelskich, młodzieży.

Każda maszyna wymaga ogromnej pieczołowitości i staranności w utrzymaniu i obsłudze i tylko wtedy da ona kierowcy pełne zadowolenie, gdy sprawnie funkcjonuje dzięki nienagannemu działaniu i precyzyjnej uległości. Zależność ta ma charakter obustronny, bowiem maszyna ma również zasadniczy wpływ na kierowcę. Wyrabia w nim sumiennosc, punktualność, zamiłowanie do porządku, zainteresowanie się i ukochanie pracy. Człowiek, obsługujący starannie maszynę, po pewnym czasie tworzy z nią jakby organiczną całość i nabiera pewnego rodzaju specyficznego sentymentu, zaczyna dbać nie tylko o "zdrowie motoru," ale i o estetykę jego wyglądu, przyjemnie mu jest, gdy przechodnie zatrzymują się na jego widok, a gdy mówi "mój wóz" drga w jego oczach iskierka dumy. Ta solidność i sumiennosc w obsłudze maszyny przenosi się i na inne dziedziny życia, stąd wymagania schludności i czystości w ubiorze, w domu i ogródku i w ogóle w całym otoczeniu.

Przyjrzyjmy się takim zbiorowiskom ludzkim jak Belgia, Holandia, Westfalia, Śląsk, czyż nie zauważamy tu cech charakterystycznych wpływu maszyny na człowieka?

Rozpatrując kwestię motoryzacji bardziej szczegółowo, nie możemy pominąć wpływu maszyny na młodzież w wieku od lat 14 do 21, w najbardziej ważnej i niebezpiecznej fazie formowania się. Młodzież ta musi być czemś zainteresowana, musi być umiejętnie kierowana, by pęd do żywiołowego wyżycia się, rozmachu nie został zepchnięty na fałszywe tory. Maszyna, jako czynnik bardzo atrakcyjny i idący z duchem czasu, zgromadzi wokół siebie niewątpliwie szerokie rzesze młodzieży, dając w ten sposób jej instruktorom ogromne możliwości wywierania odpowiednich wpływów i skierowania jej na odpowiednie tory.

To jednak nie wszystko. Młodzież naszego wieku, "celem odpowiedniego dotarcia" musi przejść w okresie formowania się "fazę intensywnej produkcji" i to bez względu na to, w jakim dziale to nastąpi. Polega to na wykonaniu serii udanych prac i przedsięwzięć po sobie następujących z widocznym i 100 procentowym rezultatem, pozwalającym każdemu ocenić swoje możliwości, nadającym pewności siebie i rozmachu w poczynaniach na przyszłość. Wytwarzało typ człowieka z aktywną postawą wobec życia. Taki człowiek nie ulęknie się żadnego przedsięwzięcia, nie odłoży pracy do jutra, ma na życie pogląd jasny i optymistyczny, charakterystyczny dla ludzi czynu. Wie bowiem że każda rzecz jest do wykonania przy odpowiednim podejściu i, że seria celo-



wych wysiłków da zawsze dobre rezultaty. Wie, że da się poruszyć ziemię z posad przy zastosowaniu odpowiedniego dźwigu.

Nie jeden powie "zagalopowałeś się, kolego," I może będzie miał rację, bo tu właśnie leży niebezpieczeństwo, i brak harmonii może doprowadzić do katastrofy. Tu właśnie należałoby na nowo wspomnieć młodzież totalistyczną. Zbytńia wiara w swoje siły przeradza się w "kult siły," co dalej prowadzi do brutalizmu, przesadnej ambicji, "ubermensch'ostwa" i co za tym idzie gardzenia instytucjami "słabszymi" (z punktu widzenia brutalizmu), rodziną, kościołem, i wogóle pozostałą ludzkością. Maszyna znalazła się w nieodpowiednich rękach.

Myśląc o maszynie w rękach harcerstwa, myślę, że sprostą ona zadaniu. Przyczem spodziewam się, że obok walorów związanych z obsługą maszyny, zespołowy charakter wykszolenia i pracy rozwinię u członków ruchu motorowego enoty obywatelskie. Więc obowiązkowość w służbie, odpowiedzialność jednostki za całość, postawę aktywną wobec wszelkich zespołowych niedomagań, nieczekanie że "ktoś się tem zajmie," lub że "jakoś to będzie." Poszanowanie sprzętu łączy się z poszanowaniem dobra publicznego, wspólna praca wyrabia solidarność, zmysł ekipy, tak konieczny do zespołowych akcji naszego wieku.

W artykule tym nie mogłem wystarczająco wyczerpać rozległego tematu, nie jest to też moim celem. Będę zadowolony jeśli czytelnik dojdzie do wniosku że pole do zamierzonego przez nas działania jest bardzo wdzięczne i że bardzo dużo mamy do zrobienia. Nasze przedwojenne pokolenie ma często charakter bardzo "niedotarty," a niedotartym wozem doprawdy trudno stawać do konkursu w ramach międzynarodowych.

M. B.

HARCERSKI OŚRODEK WYSZKOLENIA MOTOROWEGO

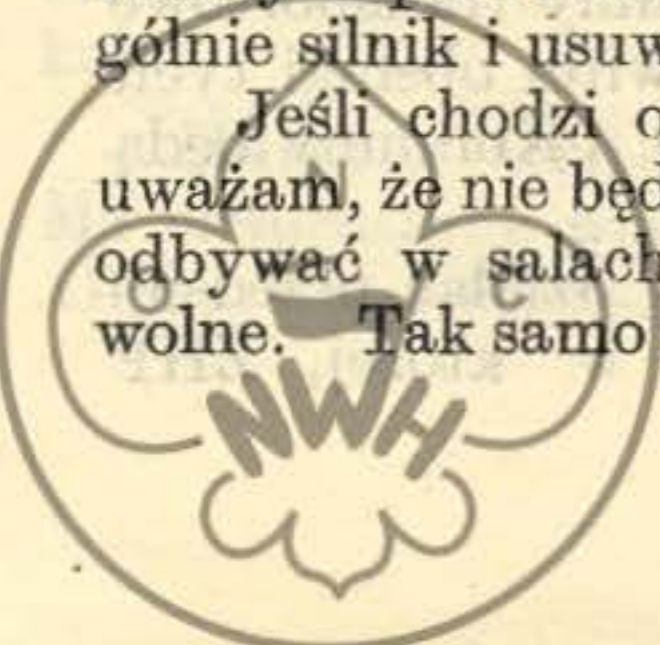
Na terenie Wielkiej Brytanii opracowuje się obecnie plany pod przyszłą organizację ośrodków wykszolenia motorowego. Przewiduje się zorganizowanie tych ośrodków w około 14 większych miastach Polski, które mają objąć wszystkie ośrodki harcerskie.

W okresie każdego roku miałyby być przeszkolonych około 4000 młodzieży harcerskiej w takim stopniu, aby każdy harcerz po ukończeniu kursu motorowego mógł otrzymać prawo jazdy na samochody osobowe, ciężarowe i motocykle. Oprócz tego przewidzane jest zorganizowanie objazdowych kursów motorowych, które będą docierać do takich okręgów harcerskich, gdzie są większe skupiska harcerzy, a gdzie w pobliżu nie ma stałego ośrodka wykszoleniowego.

Chciałbym omówić i przedstawić schemat jednego z takich ośrodków, według którego mają być zorganizowane dalsze. Muszę jednak zaznaczyć, że będą to tylko ogólne ramy w jakie można ująć organizację powyższych ośrodków ponieważ w obecnym czasie nie można ustalać szczegółów, które zależnie od sytuacji będą musiały ulegz dużym zmianom.

Po wstrzymaniu działań wojennych w miarę możliwości będą uruchomione kursy motorowe dla harcerzy i harcerek. Kurs przewiduje się na okres 10 tygodni. Na kurs może być przyjęty każdy harcerz (ka) o ile odpowiada warunkom fizycznym i ma ukończone 15 i pół roku życia. Każdy z ośrodków będzie dysponował taką ilością wozów, aby w przewidzianym okresie kursu każdy z uczestników miał 15 godzin jazdy samochodowej. W programie szkolenia będą objęte następujące przedmioty: silnik, podwozie, nadwozie, elektrotechnika, usuwanie niedomagań, przepisy ruchu i zajęcia praktyczne. Każdy z przedmiotów przerabiany będzie stosunkowo dość dokładnie, szczególnie silnik i usuwanie niedomagań.

Jeśli chodzi o lokale, potrzebne dla wyżej wspomnianych ośrodków, to uważam, że nie będzie większych trudności, gdyż wykłady mogą się ewentualnie odbywać w salach szkolnych, które normalnie po południu i wieczorem są wolne. Tak samo mam nadzieję, że nie będzie większych trudności w uzyskaniu



potrzebnego sprzętu wyszkoleniowego. Stosunkowo większą trudność widzę w znalezieniu potrzebnych sił wykładowczych, chociaż i tutaj wielu harcerzy, przebywających obecnie na terenie Wielkiej Brytanii i Bliskiego Wschodu, będzie mogło pracować w charakterze wykładowców stałych czy też okresowych zależnie od możliwości i potrzeb.

Niestety wyżej wspomniane kursy nie będą mogły być kontynuowane i traktowane jako stałe, codzienne kursy. Większość harcerzy w tym wieku zajęta jest w biurach, sklepach i innych warsztatach pracy, lub też jest w szkołach. Dlatego też godziny zajęć będą tak ułożone, aby każdy z ucni bez uszczerbku dla swoich zajęć mógł w danym okresie ukończyć kurs z pomyślnym wynikiem. Oprócz tego kursy objazdowe będą prowadziły naukę w obozach młodzieży, lub w okresach wakacyjnych dla tej młodzieży, która w normalnym czasie nie będzie mogła brać udziału w tych kursach ze względu na własne zajęcia.

Jeśli chodzi o stronę finansową ośrodków wyszkoleniowych, to należy spodziewać się subwencji państwowej oraz liczyć na pewne opłaty pobierane od harcerz-uczni biorących udział w kursie, a w późniejszym okresie na wybitną pomoc Harcerskiego Towarzystwa Transportowego.

Co do samej współpracy ośrodków wyszkoleniowych z Harcerskim Towarzystwem Transportowym, to należy zaznaczyć, że będzie ona dotyczyła tylko strony technicznej i zaopatrzenia. W każdym z większych miast, gdzie będą oddziały Towarzystwa Transportowego, siłą faktu będą różne pomieszczenia, garaże i stacja obsługi, z których będzie mógł korzystać dany ośrodek wyszkoleniowy. Będzie to olbrzymim ułatwieniem dla danego ośrodka szczególnie z punktu widzenia technicznego i zaopatrzenia. Uczniowie w przewidzianych godzinach będą mogli praktykować w warsztatach naprawczych Twa Transportowego, gdzie będzie okazja do poznania systemu doraźnych napraw, czy też poważniejszych remontów.

Reasumując wszystkie dane założenia, jeszcze raz chcę tutaj podkreślić, że jest to tylko ogólne ujęcie spraw dotyczących organizacji ośrodków wyszkoleniowych. Szczegółowe plany rozmieszczenia poszczególnych ośrodków, doboru wykładowców, strony finansowej, rozplanowania okresu każdego kursu, i t.d. będą opracowane częściowo w Wielkiej Brytanii, a w głównej części i szczegółowo — w Polsce.

W. N.

HARCERSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO MOTOROWE

Genezą projektu harcerskiego przedsiębiorstwa transportowego są dwa momenty :

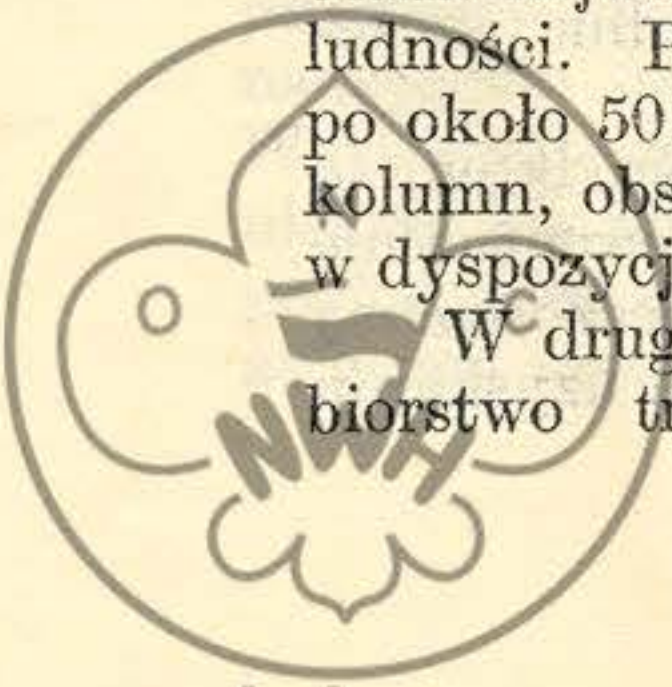
1. Służba Harcerstwa dla Polski, t.zn. konieczność przyjscia z pomocą w trudnym zagadnieniu zorganizowania transportu w Polsce po wojnie.
2. Pożyteczność posiadania przez ZHP własnego źródła dochodów.

Transport po wojnie będzie w Polsce zdezorganizowany i jego odbudowa w pierwszym okresie będzie opierać się na sprzęcie motorowym, otrzymanym z zagranicy w ramach międzynarodowej pomocy względnie t.zw. lease-lend'u.

Przedsiębiorstwa które w tym okresie powstaną, będą prawdopodobnie w większości państwowe, lub pod państwową kontrolą.

Pierwszy najtrudniejszy okres będzie trwał około 6 miesięcy. W tym czasie najważniejszym zadaniem organizacji transportowych będzie repatriacja ludności. Planuje się, że Harcerstwo obejmie 3 lub 4 kolumny transportowe po około 50 wozów każda. Harcerstwo podejmie się całkowitej obsługi tych kolumn, obsadzenia ich przez kierowców, mechaników, i t.p. Kolumny będą w dyspozycji władz państwowych.

W drugim okresie, około pół roku po wojnie, zaczęłoby działać przedsiębiorstwo transportowo-przewozowe. Będzie to spółka, w której, ZHP



posiadałoby około 80 procent udziałów, co dawałoby mu możność całkowitej kontroli przedsiębiorstwa.

Istnieje możliwość otrzymania przez Harcerstwo na ten cel około 1000 wozów z pośród sprzętu, który Polska dostanie od Niemiec jako reparacje wojenne. Opłacalność przedsiębiorstwa, koszt eksploatacji, jako też zagadnienie warsztatów naprawczych w pierwszym okresie zależne jest od jakości sprzętu. Otrzymanie względnie nowych wozów nie wydaje się nierealne. W takim wypadku można liczyć, że w ciągu roku lub 18 miesięcy od chwili założenia przedsiębiorstwa ilość napraw powinna być niewielka i zagadnienie warsztatów naprawczych na dużą skalę w tym okresie nie istnieje.

Co do strony finansowej -- Harcerstwo ma otrzymać od rządu pewną subwencję w walucie polskiej. Przeznaczona jest ona w pierwszym rządzie na utrzymanie i obsługę kolumn transportowych, o których mowa wyżej. Te 150-200 wozów po zakończeniu akcji repatriacyjnej ludności (około 6 miesięcy) mamy zwrócić. Pobieżne obliczenia wykazały, że koszt utrzymania tych 3 czy 4 kolumn nie powinny przekroczyć 40-50 procent projektowanej sumy, więc reszta poszłaby na zagospodarowanie przedsiębiorstwa oraz na utrzymanie go w pierwszym okresie, kiedy mogłoby być deficytowe, zanim się nie "rozkręci."

Trudno w tej chwili przewidzieć dokładnie organizację tego przedsiębiorstwa, okręgi, w których miałyby działać, i t.p. Nie ma mowy aby przedsiębiorstwo miało monopol choćby na niektórych liniach, bo wiele tysięcy wozów będzie użyte do transportu w Polsce i nasze aspiracje idą w kierunku objęcia części tylko tej akcji.

Nie można również dziś określić dokładnie rodzaju sprzętu, który dostaniemy. Nasze sugestie podkreślają konieczność otrzymania sprzętu możliwie jednolitego (uproszczenie administracji, ułatwienie obsługi, napraw i t.p.) oraz w miarę możliwości wozów z silnikiem Diesla. Uważalibyśmy za najkorzystniejsze posiadanie około 50 procent wozów 2-3 tonnowych, 15 procent powyżej 3 tonn, i 35-40 procent wozów lżejszych.

Przedsiębiorstwo, jeśli będzie dobrze prowadzone, po krótkim okresie powinno dawać zyski. Trudno jest operować cyframi, dzisiaj stoimy przed zbyt wielką ilością niewiadomych. Jeśli stawki przewozowe i koszt eksploatacji utrzymają się na poziomie przedwojennym, to zyski powinny być dosyć wysokie, tymbardziej, że Harcerstwo jako organizacja wyższej użyteczności mogłoby otrzymać ulgi podatkowe, jako że dochód z przedsiębiorstwa szedłby nie na wzbogacenie jednostek, a na cele społeczne.

S. N.

ZAGADNIENIA MOTOROWE W PRÓBACH HARCERSKICH

Proponuje się wprowadzenie do prób na stopnie harcerskie następujących uzupełnień z zakresu zagadnień motorowych :

Młodzik : Zna 6 typów najczęściej spotykanych pojazdów mechanicznych. Zna kilka znaków drogowych. Wskaże najbliższy warsztat mechaniczny, garaż, stację benzynową.

Wywiadowca : Zna linie autobusowe w swojej okolicy. Zna sieć dróg nadających się do komunikacji motorowej w swoim powiecie. Zna znakowanie samochodów. Potrafi opisać i nazwać poszczególne części samochodu i motocykla (najważniejsze). Jeździ na rowerze.

Ćwik : Zna zasadę pracy silnika. Zna obieg paliwa, zasadę chłodzenia i olejenia. Wie dlaczego samochód się porusza (przeniesienie pracy silnika na koła).

Harcerz Orli : Rozpoznaje wojskowe pojazdy kołowe i gąsienicowe. Ma elementarne wiadomości z zakresu elektrotechniki : źródła prądu, prawo Ohma, połączenia szeregowo i równoległe.



Harcerz Rzplitej : Umie wytłomaczyć znaczenie motoryzacji dla kraju ;
względy wojskowe, gospodarcze, sportowe. Wie dlaczego linie komunikacyjne
odgrywają wielką rolę w życiu kraju. Czyta przynajmniej jedno pismo
techniczne. Zna organizację harcerstwa motorowego. Zna organizację klubu
automobilowego i przedsiębiorstwa transportowego.

PROJEKT SPRAWNOŚCI MOTOROWYCH

Sprawność : Regulator Ruchu

Sprawność ta ma na celu "otrząskać" młodego chłopca z organizacją
ruchu motorowego i zainteresować go sprawami motoryzacji. Posiada pozatem
wartość społeczną, ponieważ wyszkoli ludzi mogących w razie potrzeby zastąpić
organy publiczne w regulowaniu ruchu.

Warunki dopuszczenia :

Wiek lat 14. Stopień wywiadowcy. Sprawność terenoznawcy.

Próba :

Znajomość znaków drogowych. Znajomość przepisów drogowych.

Wytyczenie trasy na 20 km. Zorganizowanie regulacji ruchu kolumny
na odcinku 20 km.

Regulacja ruchu na skrzyżowaniu dróg przez 2 godz.

Sprawność : Konserwator Sprzętu Motorowego

Po zdobyciu sprawności Regulatora Ruchu należy bliżej zaznajomić się z
motocyklem i samochodem. Zanim jednak młody entuzjasta motoryzacji
usiądzie przy kierownicy, powinien zapoznać się ze sprzętem i nauczyć się
przy nim pracować. Sprawność Konserwatora Sprzętu Motorowego da
ogólne pojęcie o budowie sprzętu i dopomoże do zdobycia sprawności Moto-
cyklisty i Kierowcy Samochodowego.

Warunki dopuszczenia :

Wiek lat 15. Stopień wywiadowcy. Sprawność Regulatora Ruchu.

Przeprowadzenie konserwacji samochodu w/g regulaminu "16 prac
Konserwacyjnych przy samochodzie," oraz konserwacji motocykla w/g
regulaminu "6 prac konserwacyjnych przy motocyklu," dwukrotnie przy
pomocy i pod nadzorem kierowcy, oraz dwukrotnie samodzielnie.

Próba :

Wykaże się przepisaniem przez siebie regulaminem "16 prac konserwacyj-
nych przy samochodzie" oraz "6 prac konserwacyjnych przy motocyklu."

Wytłumaczy ważność konserwacji sprzętu motorowego.

Potrafi nazwać i pokazać poszczególne części i zespoły samochodu i
motocykla.

Sprawność : Motocyklista

Sprawność jest nieco trudniejsza niż oficjalne prawo jazdy na motocykl.
Ma to na celu wzbudzenie w młodym chłopcu chęci doskonalenia się w
prowadzeniu i poznawaniu pojazdów mechanicznych. Umiejętność usuwania
pewnych niedomagań motoru wyrobi samodzielność i zaufanie we własne siły.

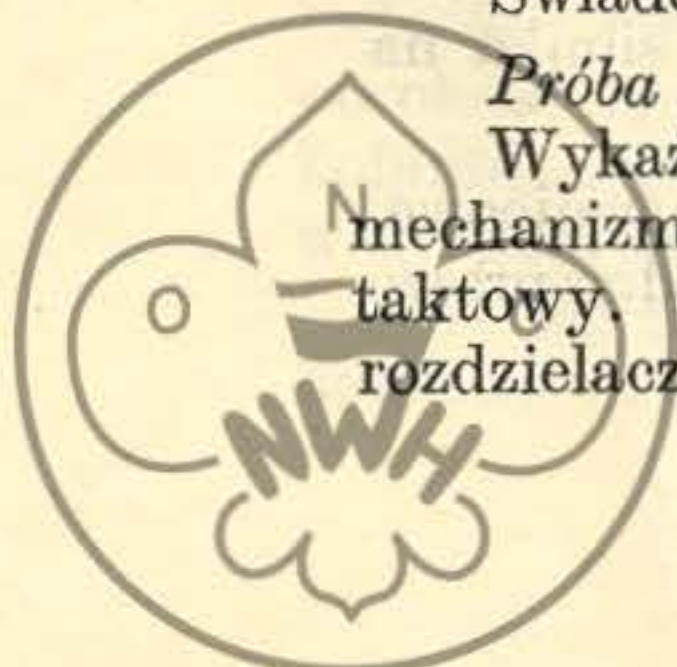
Warunki dopuszczenia :

Wiek lat 16. Stopień wika. Sprawność Iszej pomocy oraz Konserwatora
Sprzętu motorowego.

Świadectwo lekarskie.

Próba :

Wykaże znajomość pracy i współzależności poszczególnych zespołów i
mechanizmów motocykla : Silnik spalinowy jedno-cylindrowy, dwu i cztero-
taktowy. Instalacja zapłonowa : prądnicą, akumulator, przerywacz i
rozdzielacz, świeca. Gaźnik. Sprzęgło. Skrzynka biegów.



Uruchomi silnik. Ruszy z miejsca. Wykona ósemkę wpisaną w koło o średnicy 25 metrów w równym łatwym terenie. Wykona ósemkę wpisaną w koło o średnicy 35 metrów w trudnym terenie. Potrafi zatrzymać się na drodze w paru oznaczonych miejscach.

Uruchomi silnik bez pomocy starteru, (w razie małej siły fizycznej zdającego można ten punkt ominąć). Uruchomi silnik w nocy i ruszy z miejsca. Przejedzie w nocy "slalomem" z zapalonym światłem między kołkami ustawionymi co 10 metrów na przestrzeni 100 metrów.

Umie wymienić oponę. Potrafi zakleić dętkę, rozłączyć łańcuch i zmienić ogniwo. Wyreguluje napięcie łańcucha i ustawienie tylnego koła i przygotuje motocykl do następnej jazdy.

Wie co robić w razie wypadku.

Sprawność : Kierowca Samochodowy

Sprawność ta — to harcerskie prawo jazdy. Posiadacze tych sprawności będą prawdopodobnie kierowcami samochodowych pojazdów harcerskich.

Warunki dopuszczenia :
Patrz warunki dopuszczenia do sprawności motocyklisty.

Próba :
Wykaże znajomość pracy i współzależności poszczególnych zespołów i mechanizmów : silnik, sprzęgło, skrzynka przekładniowa, wał kardana z przegubami, most tylny, oś przednia, mechanizm kierowniczy, mechanizm hamulcowy, zawieszenie, rama, koła, nadwozie, instalacja elektryczna.

Określi i w miarę możliwości usunie najprostsze niedomagania.

Uruchomi silnik. Ruszy z miejsca i przejedzie 3 km. stosując się do przepisów drogowych. Zatrzyma się w paru miejscach oznaczonych na drodze. (Wszystko to również w nocy z zapalonymi światłami).

Zatrzyma i ruszy pod górę. Wprowadzi wóz tyłem do garażu.

Wie co należy zrobić w razie wypadku.

Sprawność : Kierowca Mechanik

Sprawność ta ma zapewnić stworzenie kadry dla opieki nad sprzętem będącym własnością ZHP.

Warunki dopuszczenia :
Wiek lat 18. Stopień Harcerza Orlego. Sprawności kierowcy Samochodowego i Motocyklisty. Praktyka w zakładach reperacyjnych przez 1 miesiąc.

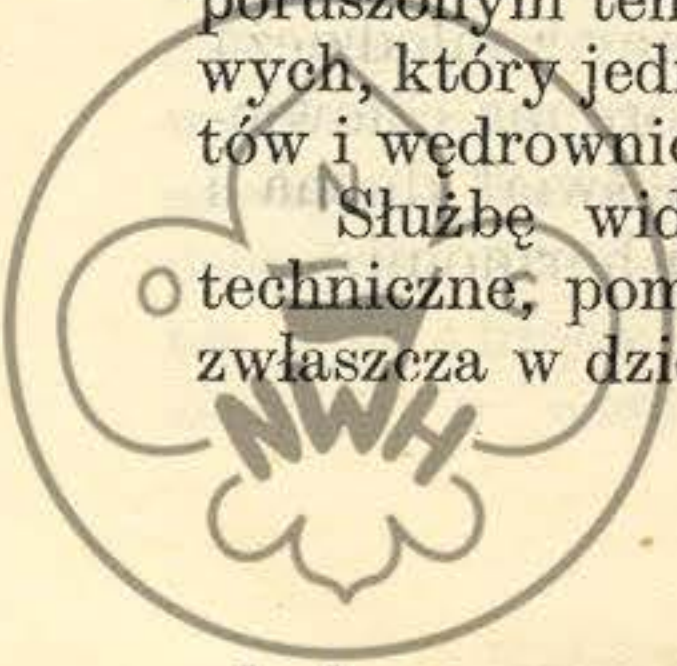
Próba :
Wykaże się gruntowną znajomością jednego z niżej wymienionych działów techniki samochodowej : Elektrotechnika, silnik, podwozie, nadwozie.

(dok. na ostatnie).

SŁOWO REDAKTORA

Mamy nadzieję, że Druhowie, którzy włożyli tyle rzetelnej pracy w opracowanie podstaw przyszłego Harcerstwa Motorowego, nie wezmą za złe tych kilku uwag, jakie nasunęły się Redaktorowi "Ogniska" w związku z poruszonym tematem. Będą to niewątpliwie uwagi laika w sprawach motorowych, który jednak pragnie widzieć w nich nowy element służby i gry dla skautów i wędrowniczek.

Służbę widzimy : przygotowanie młodzieży do zawodu, usprawnienie techniczne, pomoc w rozwiązaniu trudnego po wojnie zagadnienia transportu zwłaszcza w dziedzinie związanej z doraźną pomocą ludności.



Nie widzimy gry. Grą nazywamy stałe uprawianie pewnych celowych zajęć, które w połączeniu z klasycznymi metodami harcerskimi sprzyjają rozwojowi intelektu, charakteru, ogólnej sprawności i zdrowego ciała — tych czterech punktów programu Baden Powella. Harcerstwo Żeglarskie n.p. wykazało pełną wartość pod tym względem. Stałe uprawianie wodnych sportów w zespole, obozy i wędrówki żeglarskie dały się zespolić z programem harcerskim, dały życiu harcerskiemu nowe tło i stały się prawdziwie *Harcerstwem Żeglarskim*.

Nie chcemy powiedzieć, że Harcerstwo Motorowe nie może powstać, ale wydaje nam się, że opracowane projekty jeszcze nie pokazują nam go dostatecznie. Kurs techniczny w sali szkolnej, nauka jazdy (z konieczności indywidualna), praca w warsztacie, dla niektórych służba w pewnym okresie szczególnej potrzeby, dla nielicznych wybór zawodu: to jeszcze nie jest Harcerstwo. Gdzie jest harcerskie pełne życie drużyny czy zastępu oparte o element "motorowy?" Sądzymy, że tę lukę należałoby możliwie szybko uzupełnić, gdyż jak długo to zagadnienie nie jest opracowane, należy mówić o *przeszkoleniu motorowym* w ramach Harcerstwa, ale nie o *Harcerstwie Motorowym*, jako nowej gałęzi ruchu. Może projektodawcy nie zamierzali nic innego, jak tylko owo przeszkolenie motorowe, ale wówczas nie należałoby używać nazwy, która w błąd wprowadza.

Pewne obawy budzi to, że realizacja projektu jest niemal całkowicie uzależniona od pomocy z zewnątrz Z.H.P. Pomoc ta ma się wyrażać w sprzecie, subwencji i możliwościach technicznych. Wydaje nam się, że pomoc taką można planować, można o nią zabiegać ale nie można na nią *liczyć* — zwłaszcza w obecnych tak płynnych czasach. *Liczyć* można tylko i wyłącznie na swoje własne siły. Jakkolwiek bez tej pomocy nie będzie można ruszyć od razu z akcją zakreśloną na najszerszą skalę, nie zapominajmy o tym, że pomoc z zewnątrz przychodzi najczęściej wtedy, gdy jest już pewien własny dorobek, kiedy inicjatywa wykazuje swoją żywotność. Byłoby zatem pokrzepiające, gdyby projektodawcy widzieli możliwość "wystartowania," powołania do życia Harcerstwa Motorowego własnymi harcerskimi siłami, na wypadek gdyby pomoc z zewnątrz, z poza Związku zawiodła.

Dalej pewne zastrzeżenia wywołuje projekt wprowadzenia do prób harcerskich punktów motorowych, zarówno z przyczyn zasadniczych jak i dlatego, że przez dłuższy jeszcze okres czasu tego rodzaju wymagania uniemożliwiłyby w praktyce zdobywanie prób szerokim masom młodzieży, zwłaszcza w mniej zagospodarowanych częściach Polski i na wsi. Tego rodzaju wymagania byłyby oczywiście zupełnie na miejscu w Drużynach Motorowych, o ile Harcerstwo Motorowe, jako nowa gałąź ruchu, powstanie.

Opracowanym projektem punktów do prób harcerskich i sprawności motorowych należy życzyć, żeby jak najprędzej doczekały się prób realizacji, gdyż nie ma lepszego sprawdzianu dla ich słuszności, jak samo życie.

Na zakończenie pragniemy zwrócić uwagę na jeden jeszcze moment (nie należy uważać tego za jakąkolwiek krytykę, bo pewni jesteśmy, że "motorowcy" podzielają nasze zdanie). Przy realizacji programu motorowego w Harcerstwie musi być jasne nie tylko dla instruktora ale i dla młodzieży, że usprawnienie techniczne — jakkolwiek niezmiernie ważne — nie jest celem samo w sobie. Jest doniosłym czynnikiem w życiu kraju i w życiu indywidualnym, ale dotyczy tylko jednej strony życia ludzkiego. Kult maszyny może kryć w sobie pewne niebezpieczeństwo — niebezpieczeństwo odwrócenia uwagi od wartości kulturalnych, od wartości ducha. Nie miejsce tu na rozwinięcie i uzasadnienie tego stwierdzenia. Ograniczamy się jedynie do zasygnalizowania niebezpieczeństwa, które zdaniem naszym jest poważne. Można go zresztą względnie łatwo uniknąć — trzeba tylko w pracy z młodzieżą mieć wciąż na uwadze to, że maszyna jest tylko narzędziem, które ma człowiekowi pomóc osiągnąć wyższy poziom życia. Życia, w którym świat ducha i świat materii będą współistnieć we właściwej hierarchii i pełnej harmonii.



NA HARCERSKIM SZLAKU

Zebranie Kolegium Komitetu Naczelnego.

W dniu 10 i 11 czerwca br. odbyło się w Londynie zebranie kolegium Komitetu Naczelnego Z.H.P. Na program zebrania złożyły się: dyskusja nad sprawozdaniem Komitetu za rok 1943, które ukaże się drukiem, wybory uzupełniające do Sądu Harcerskiego, regulaminu Funduszu Odbudowy. Uchwalono wysłanie specjalnego podziękowania dla Skautów kanadyjskich za dar w postaci wydrukowania książki "Skauting dla chłopców" w języku polskim. Omówiono akcję letnią na terenie Wielkiej Brytanii, która w roku bieżącym przybierze szerokie rozmiary. Następnie omówiono sprawę jak najszerszego rozpowszechnienia książki, "Kamienie na szaniec," którą przywiózł wysłannik z Kraju, a której wydanie w języku polskim i angielskim powierzono Harcerstwu. Książka ta ma charakter dokumentu historycznego i przedstawia ogromną wartość, dając obraz podziemnej walki młodzieży polskiej z najeźdźcą. Jest ona napisana w formie powieściowej w sposób niezwykle żywy i interesujący.

List od Druhów z Włoch

Jako żołnierze-harcerze A.P.W. zorganizowani w kręgu starszoharcerskim "Żórawi" — przesyłamy wszystkim druhom, znajdującym się na terenie Anglii — nasze serdeczne pozdrowienie. Z wielkim zainteresowaniem śledzimy Waszą pracę żołnierską jak i harcerską i dumni jesteśmy z jej imponujących wyników. My również nie marnujemy czasu i staramy się go jak najlepiej wykorzystać. Dziś gdy jesteśmy już na Ziemi Włoskiej — tym większa ożywia nas nadzieja rychłego może już połączenia się z Wami.

Choć droga jeszcze daleka do Polski, to jednak — może nie wszyscy — ale dojeździemy do Niej i spodziewamy się, że i nam znajdzie się jeszcze zaszczytna częśćka przy odbudowie Rzeczypospolitej. Z tą myślą już dziś — choć jeszcze grają armaty — przygotowujemy się solidnie do niej. W celu więc nawiązania ściślejszej współpracy wymiany naszych poglądów, chcielibyśmy nawiązać z Wami bliższy kontakt korespondencyjny. Dla tego prosimy Was o podanie nam adresów tych druhów, którzyby zechcieli z nami korespondować. Tak

samo chcemy korespondować z naszymi harcerzami i harcerkami w Ameryce, oraz ze Skautami angielskimi . . .

Pozostajemy szczerze Wam oddani, Czuj! Za Krąg "Żórawi":

J. Daszewski H.O.

Skauting we Włoszech odżywa

Przy pomocy skautów angielskich i amerykańskich w szeregach armii walczącej we Włoszech dawni skauci włoscy rozpoczynają formowanie drużyn. W Neapolu odbył się pierwszy kurs kształcenia starszoznany, w którym wzięło udział około 50 uczestników. Kościół katolicki udziela odradzającemu się ruchowi swego pełnego poparcia, wierząc, że skauting pomoże młodzieży włoskiej wyzwolić się z wpływów wychowania militarystycznego i będzie dobrą szkołą obywatelską. Wielką przeszkodą w rozwoju ruchu jest całkowity brak ekwipunku, który utrudnia normalną akcję obozowo-kursową.

Duch skautowy we Włoszech prze-trwał faszyzm

Obecnie, kiedy skauting we Włoszech oficjalnie odżywa, wychodzi na jaw, że duch skautowy nigdy nie zaginął całkowicie pomimo 20-letniego panowania faszyzmu. Pewien angielski żołnierz-skaut, biorąc udział we Włoszech w uroczystości skautów włoskich w dniu św. Jerzego był świadkiem przejmującego zdarzenia, które wiąże się z następującą historią: Kiedy Mussolini rozwiązał skauting włoski, wydał on równocześnie rozkaz skonfiskowania całego ekwipunku, flag itp. Jednak w pewnym okręgu skauci wszystkie swoje flagi spalili z wyjątkiem jednej — jedwabnej flagi narodowej (prefaszystowskiej). Flagę tę skauci podzielili na 10 części, każdą z tych części wziął inny chłopiec podpisując przysięgę, że przechowa tę część flagi, oraz utrzyma w swoim sercu przy życiu ducha skautowego aż do czasu, gdy flaga ta znowu będzie mogła swobodnie powiewać. Zanim to nastąpiło czterech z nich straciło życie a trzech zaginęło. Trzej pozostali jednak dochowali przysięgi złożonej jako młodzi chłopcy. pomimo kary śmierci, jaka była nałożona na osoby przechowujące części owej flagi i przynieśli swoje części na pierwszą uroczystość św. Jerzego odbywającą



się na ziemi włoskiej po przeszło 20 latach panowania faszyzmu.

Okrety i samoloty amerykańskie noszą nazwy skautowe

6 tysięcy skautów kilku miast i miasteczek na zachodnim wybrzeżu Stanów Zjednoczonych przeprowadziło kampanię propagandową, nakłaniając obywateli do ochotniczego zgłaszania się do pracy w warsztatach samolotowych firmy Douglas, produkującej samoloty bojowe. Akcja skautów dała tak pomyślne rezultaty, że cztery samoloty otrzymały nazwy drużyn, które najbardziej odznaczyły się w niej.

Trzy okrety amerykańskie noszą nazwiska wybitnych działaczy skautowych Stanów Zjednoczonych: *William D. Boyce*, od nazwiska założyciela ruchu w Stanach; *Daniel Barter Beard*, od nazwiska długoletniego naczelnika skautów amerykańskich, prawdziwego trapera, któremu żadna z tajemnic życia na łonie przyrody nie była obca; i wreszcie *James A. Wilder* od nazwiska jednego z szefów skautingu morskiego Ameryki.

Skauting brytyjski rośnie

W ciągu ostatnich dwóch lat liczba członków ruchu wzrosła o 59 tysięcy osiągając cyfrę 1,613,783 członków. Największy wzrost, bo aż o 20%, wykazują zuchy.

“ Wasze braterstwo nadzieją świata ”

W 34-tą rocznicę istnienia organizacji, Prezydent Roosevelt zwrócił się do skautów Amerykańskich z następującymi słowami: “ kontynuujcie życie na świeżym powietrzu i obozy, ale ponad wszystko życie przyrzeczeniem i prawem skautowym. . . . Wasze braterstwo światowe jest nadzieją świata. Jeżeliby ludzie wszystkich krajów wzięli do serca podstawy filozofii skautowej, może nigdy nie doszłoby do drugiej wojny światowej. Dlatego na nas wszystkich, skautach i skautmistrzach ciąży obowiązek pielęgnowania wzajemnego zrozumienia się i wzajemnego poszanowania. Winniśmy żyć stosownie do tego, w co tak głęboko wierzymy.”

Zjazd Harcerzy-Żołnierzy w Edinburgu

W dniach 26 i 27 maja br. odbył się w Edinburgu zjazd harcerzy-żołnierzy. Głównym tematem obrad były sprawy Harcerstwa

Motorowego. W wyniku długich dyskusji uchwalono następujące postulaty: 1) Powołanie komisji dla opracowania szczegółowego programu szkolenia motorowego Harcerstwa, 2) sporządzenie listy instruktorów “ motorowców,” 3) zorganizowanie w razie możliwości w okresie akcji letniej kursu motorowego dla harcerek i harcerzy, nie będących w armii, 4) szkolenie wojskowych ewent. w godzinach pozasłużbowych, 5) zatwierdzenie sprawności motorowych według projektu kręgu St. przy 2. S. Panc., 6) rozważenie możliwości założenia Harcerskiego Towarzystwa Transportowego w ramach ogólnej działalności gospodarczej Z.H.P., z uwagi na konieczność samodzielności finansowej Harcerstwa.

Cały materiał do dyskusji nad zagadnieniami Harcerstwa Motorowego został opracowany przez Krąg St. przy 2 P. Panc. Krąg ten opracował również projekt sprawności motorowych oraz projekty regulaminu konserwacji samochodu i motocykla.

Szlakami przyjaźni polsko-szkockiej

St. Harc. Krąg 2. P. Panc. nie zaniedbuje akcji zdobywania przyjaźni wśród młodzieży szkockiej. Odbyły się dwa zebrania szkocko-polskie w Kelso; na pierwszym została wygłoszona pogadanka dla młodzieży o Polsce i harcerstwie polskim; drugie odbyło się na świeżym powietrzu i poświęcone było polskim grom i zabawom, które bardzo podobały się szkockim dziewczętom i chłopcom. W dniu św. Jerzego druhowie z kręgu wzięli udział w zbiórce skautów niedaleko Eshiehaugh, przeprowadzając wspólne zabawy i śpiewy. Do najlepiej udanych zaliczyć należy wyjazd do Jedburgh. Na przyjęcie polskich druhow zgromadziły się: drużyna starszych skautek, skautek i gromada zuchów, oraz drużyna skautów. Odbyła się ciekawa pogadanka o Polsce i polskim harcerstwie, poczem cała gromada, mimo różnicy wieku bawiła się wesoło w różne gry i zabawy i uczyła się polskich piosenek (z ang. słowami). Nastrój był nadzwyczajnie miły i wszyscy — mali i duzi, byli bardzo zadowoleni z tej wizyty.

L. W.

Krąg im. Pieniążka przy pracy

Krąg St. h. im. Pieniążka przy P/76 dzieli się na szereg zespołów. Zespół



“Cupar” jest najliczniejszy, odbywa on regularnie zebrania, na których są dyskutowane różne referaty: “Harcerstwo jako system wychowania,” “System zastępowy,” “Skauci — Rowersi,” “Znaczenie i metoda stopni i sprawności harcerskich.” “Podstawy akcji szukania przyjaciół” itp. Zespół przeprowadza dużo gier skautowych. Obecni byliśmy na jednym z zebrań skautów szkockich. Zespół otrzymał własną świetlicę. Zespół “Elle” ma program skromniejszy, odbyło się kilka zebrań. Zespół “St. Andrews,” ostatnio silnie rozwija się, Zespół “Leslie” jest w stanie organizacji.

Członkowie kręgu dążą do załatwienia spraw rejestracji, wyrównania poziomu stopni harcerskich, uzyskania dużej ilości adresów skautów szkockich dla korespondencji itp. Planuje się obecnie podtrzymanie pracy zespołów, a w przyszłości, gdy brygada będzie razem, będziemy pracować całym kręgiem.

S. U.

II. Kurs Harcerski dla Nauczycieli w Jerozolimie

II. kurs Harcerski dla nauczycieli odbył się w Jerozolimie w dniu 23 — 25 marca br. Podobnie jak kurs pierwszy, miał on na celu zapoznać uczestników z założeniami i metodą pracy harcerskiej na tle nurtujących młodzież prądów ideowych i psychologii rozwojowej młodzieży, oraz pozyskać przyjaciół dla pracy harcerskiej przez bezpośrednie zetknięcie się uczestników kursu z gronem instruktorskim i z pracą drużyn. Kurs obejmował szereg wykładów, pokazowych zbiórek zastępu harcerzy, drużyny harcerzy i gromady zuchów, oraz 2 kominki.

W kursie wzięło udział 31 uczestników 9 członków Komendy ZHP. Kurs odbywał się w Nowym Domu Polskim, w Jerozolimie.

Harcerstwo w Iranie

Wobec zmniejszenia się ludności polskiej w Teheranie wskutek ewakuacji, praca harcerska w Iranie skoncentrowała się głównie w Isfahanie, gdzie skupia się największa ilość dzieci i młodzieży i gdzie działa 13 drużyn harcerzy, 7 drużyn harcererek, 10 gromad zuchów-chłopców i 6 gromad zuchów-dziewcząt. Poza hufcem w Isfahanie pracują 3 hufce i 2 szczepy w Teheranie, hufiec w Ahwaz i 2 drużyny

junackie, męska i żeńska. Razem stan Harcerstwa w Iranie wynosił na dzień 1.II.1944 r. — 1822 osoby. Każda szkoła delegowała do drużyny, działającej na jej terenie, opiekuna z ramienia Rady Pedagogicznej, który jest łącznikiem między władzami harcerskimi i szkolnymi i czuwa, ażeby praca drużyny układała się harmonijnie z wysiłkami wychowawczymi szkoły. To wzajemne uzgodnienie metod wychowawczych między harcerstwem i szkołą daje bardzo dobre wyniki.

Wieści z Afryki

Od października ub. r. do lutego br., ilość młodzieży harcerskiej w Afryce wzrosła z 2681 na 3241. Przyrost ten zaznaczył się w większości osiedli. W *Osiedlu Masindi* (Uganda) harcerki kładą duży nacisk na pracę dla społeczności, pomagają przy budowie kościoła, opiekują się grobami na cmentarzu, oczyściły plac przed magazynem, opiekują się domem dla starców, pracują przy urządzeniu nowego sierocińca, dbają o kapliczki. Harcerze przechodzą kurs ratownictwa. *Osiedle Koja* (Uganda) zwiększyło stan wskutek nowego transportu. Zorganizowano drużynę drużynowych i drużynę zastępowych, co bardzo pomaga w pracy. Harcerze i harcerki z *Osiedla Tengeru* (Tanganika) wzięli udział w zawodach skautek i skautów angielskich w Arusky. Harcerki zdobyły pierwsze nagrody za ćwiczenia: z sygnalizacji, węzłów i na inteligencję, oraz pierwszą nagrodę, w postaci proporca afrykańskiego za ogólną ilość punktów. *Osiedle Kondoa* — kładzie nacisk na ćwiczenia fizyczne. Z *Osiedli Ifunda i Kidugala* (Tanganika) duża ilość starszej młodzieży wyjechała do gimnazjum, co stworzyło znaczne trudności w pracy harcerskiej. W *Osiedlu Abercorn* (Póln. Rodezja), hufiec koedukacyjny został podzielony na dwa hufce oddzielne — męski żeński. Odbyło się ognisko z przyrzeczeniem. W *Osiedlu Bwana M'Kubwa* (Póln. Rodezja) harcerki, oprócz normalnych zajęć harcerskich, ćwiczą się w strzelaniu z łuku. *Osiedle Lusaka* (Póln. Rodezja) posiada teraz drużynę męską, która rozpoczęła swą pracę od kursu dla zastępowych. *Osiedle Marandellas, Rusape i Digglefold* (Połudn. Rodezja) prowadzą normalną pracę harcerską, która utrudniona jest przez brak dostatecznych sił instruktorskich.



Harcerstwo w Szkołach Junackich

Po pokonaniu szeregu trudności organizacyjnych, harcerstwo na terenie Szkół Junackich rozwija się coraz lepiej. Pierwsza drużyna junacka powstała na terenie Szkoły Kadeckiej. Liczy ona obecnie 91 druhów; w ramach każdej kompanii istnieje zastęp harcerski. Poza Szkołą Kadecką na terenie szkół junackich pracują następujące drużyny: w I. Szkole Mechanicznej, w Gimnazjum Mech.-Lotniczym, w Młodszej Szkole Junackiej oraz Zastęp w Szkole Łączności. W Nazarecie odbył się II Junacki kurs zastępowych, który liczył blisko 90 uczestników. Kurs pracowa-

wał w dwóch drużynach. Program kursu obejmował technikę harcerską w zakresie wywiadowej i ewika oraz metodę pracy zastępu. Doskonały teren Nazaretu nadawał się idealnie do gier, ćwiczeń i harców. Niezapomniane wrażenie zostawiła na uczestnikach 24-godzinna wycieczka na górę Tabor. Przeżycie obozowe stanowił także alarm nocny i "pościg za złodziejami." Urządzono 6 ognisk i 6 kominków, w których brały udział również drużyny ze Szkoły Młodszych Ochotniczek. Wydano 10 numerów gazetki obozowej "Na Tropie." Czas wypełniony był po brzegi. Uczestnicy rozjechali się pod dużym wrażeniem przeżyć które wywieźli z kursu.

Projekt sprawności motorowych.

(dok. ze str. 19-tej.)

Zna materiały pędne i umie nimi gospodarować. Posiada dokładną znajomość sprzętu samochodowego i motocyklowego. Rozumie docieranie pojazdu mechanicznego. Posiada znajomość ogumienia. Umie odnaleźć i usunąć niedomagania. Posiada ogólne wiadomości o metalach i obróbce.

Umie zorganizować warsztat. Zna zestaw narzędzi warsztatowych, sporządzi kosztorys i określi czas wykonania pracy. Zna firmy, w których można nabyć części zapasowe (wymienne). Umie czytać rysunki techniczne.

Rozumie ubezpieczenia społeczne.

Czyta jedno z pism fachowych.

Sprawność : Instruktor Motorowy

Jest to instruktor, dlatego też wymagane jest uprzednie zdobycie stopnia podharcemistrza lub Harcerza Rzplitej. Sprawność tę powinien posiadać każdy drużynowy drużyny motorowej, każdy referent od spraw motorowych na wszystkich szczeblach organizacji. Musi doskonale znać sprawy motorowe, a przytem być energicznym organizatorem.

Warunki dopuszczenia :

Wiek lat 20. Stopień phm. lub Harcerza Rzplitej. Posiadanie prawa jazdy na wszystkie pojazdy kołowe. Posiadanie sprawności Motocyklisty i Kierowcy Samochodowego . . .

Przejechane samodzielnie w sumie 3000 km. 3-tygodniowa praktyka garażowa, t.j. 36 godz.

Kartoteka nie obciążona spowodowaniem wypadku samochodowego lub motocyklowego z własnej winy.

Próba :

Wykaże się znajomością teoretycznej części sprawności Kierowca Mechanik.

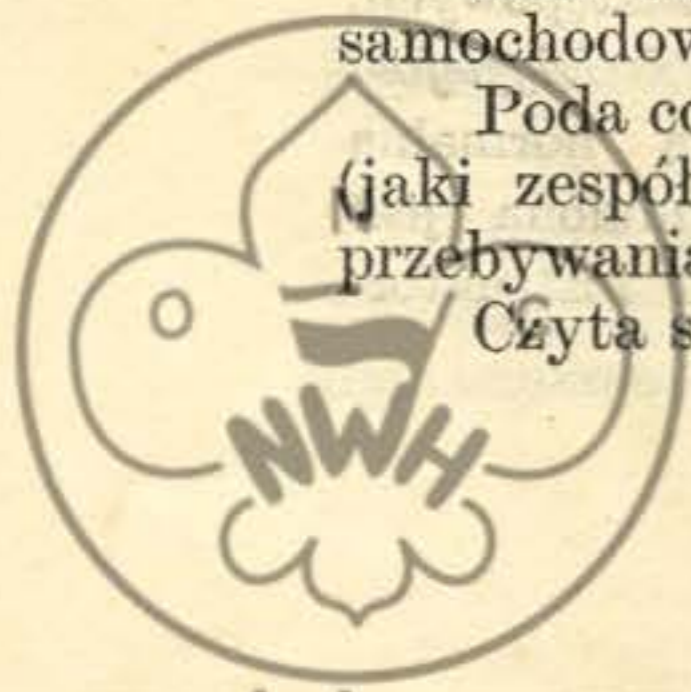
Potrafi ułożyć program godzinowy kursu dla kierowców samochodowych i motocyklowych. Wykaże się umiejętnością zainstruowania i poprowadzenia wykładów w dziale przewidzianym w programie zajęć kursu kierowców.

Zna regulamin marszu kolumny samochodowej. Poprowadzi kolumnę samochodową za pomocą mapy w nieznanym terenie w nocy.

Poda co w czasie swej 3-tygodniowej praktyki naprawił, złożył lub rozebrał (jaki zespół lub mechanizm i jak). Poda jakie miał uszkodzenia w czasie przebywania wymaganych 3000 klm., oraz które z nich sam naprawił i jak.

Czyta stale conajmniej jedno pismo fachowe.

Wydaje Komitet Naczelny Związku Harcerstwa Polskiego
Printed by Geo. Barber & Sons Ltd., London, E.C.4



archiwum