

Frontem de morza



Organ młodzież. kresm. k.
L. M. i K.





644/15/6

FRONTEM DO MORZA

Organ Międzyszkolnego Komitetu Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Nr 15. Jarosław, dnia 1 grudnia 1934 r.

Rok III.

ROZWÓJ HANDLOWY GDYNI.

Gdynia dzisiejsza, owoc kilku zaledwie lat pracy, porasta w bogactwo i nawiązuje coraz żywszy kontakt z wielkim światem, rozwija się i potężnieje pod względem handlowym.

Najlepszym wskaźnikiem rozwoju handlowego Gdyni są cyfry wskazujące nam ilość okrętów, które wpłynęły do portu w roku 1924 i 1933. I tak - w roku 1924 wpłynęło do portu 29 okrętów o pojemności 40,469 tonn, a w roku 1933 - 4,335 okrętów o łącznej pojemności 3.425,660 tonn.

Wzrost tonnażu tłumaczy się rozszerzeniem się stosunków handlowych Gdyni, w związku z czem, odwiedzają ją coraz to więcej okrętów. Równoznacznice ze wzrostem cyfr ruchu okrętowego, wzrasta też ilość bander. W roku 1926 w ruchu gdynskim brało udział 14 państw, w roku 1932 - 23 państw. Pierwsze miejsca w ruchu gdynskim zajmują bandery: szwedzka i polska, w ostatnich miesiącach coraz częściej ukazuje się bandera niemiecka.

Pomyślny rozwój handlowy zawdzięcza Gdynia swemu położeniu polityczno-geograficznemu. Gdynia leży u wylotu dróg z Polski na północ i korzysta z rozległego zaplecza portowego sięgającego na południu aż do granicy wpływów portów adriatyckich względnie czarnomorskich.

• Ilość chodzi o położenie Gdyni na Bałtyku, to jest ona w tym korzystnym miejscu, że jest jednakowo prawie oddalona od szeregu ważnych portów bałtyckich, jak Kopenhaga, Sztokholm, Ryga i t.d. Obszar ciężenia portu gdynskiego stanowi przedewszystkiem całe Państwo Polskie. (Patrz na załączoną mapkę).-

W miarę rozbudowy urządzeń portowych zjawiają się w Gdyni coraz to nowe towary z całej Polski. Węgla dostarcza zagłębie węglowe, które jednocześnie sprowadza przez Gdynię surowce dla przemysłu hutniczego jak złom żelazny i rudę. Cukier i zboże przychodzą przeważnie z Poznańskiego i województw centralnych. Cały szereg innych artykułów jest przedmiotem obrotu między portem gdynskim a wszystkimi ważniejszymi ośrodkami gospodarczymi kraju. Obszar ciężenia Gdyni nie ogranicza się jednak do obszaru Rzeczypospolitej Polskiej. W ostatnich czasach wzmożł się obrót tranzytowy przez Gdynię z Rumunją, Węgrami i Rosją. Do Rozwoju Handlowego Gdyni przyczyniło się w dużym stopniu wprowadzenie strefy wolno-cłowej.

W miarę rozbudowy portu i rozwoju jego połączeń kolejowych i morskich zwiększa się obszar zaplecza portowego. Obrót towarowy pomiędzy portem gdynskim a jego obszarem ciężenia odbywa się prawie wyłącznie kolejami. Małe ilości towarów przechodzą Wisłą. Port gdynski posiada cały szereg połączeń kolejowych z obszarem ciężenia a mianowicie:

A/ Gdynia - Gdańsk - Grudziądz - Mława - Warszawa z połączeniami do Białegostoku, Brześcia i stacyj rosyjskich, pozatem z Warszawy do Radomia, Lublina, Lwowa i stacyj rumuńskich.

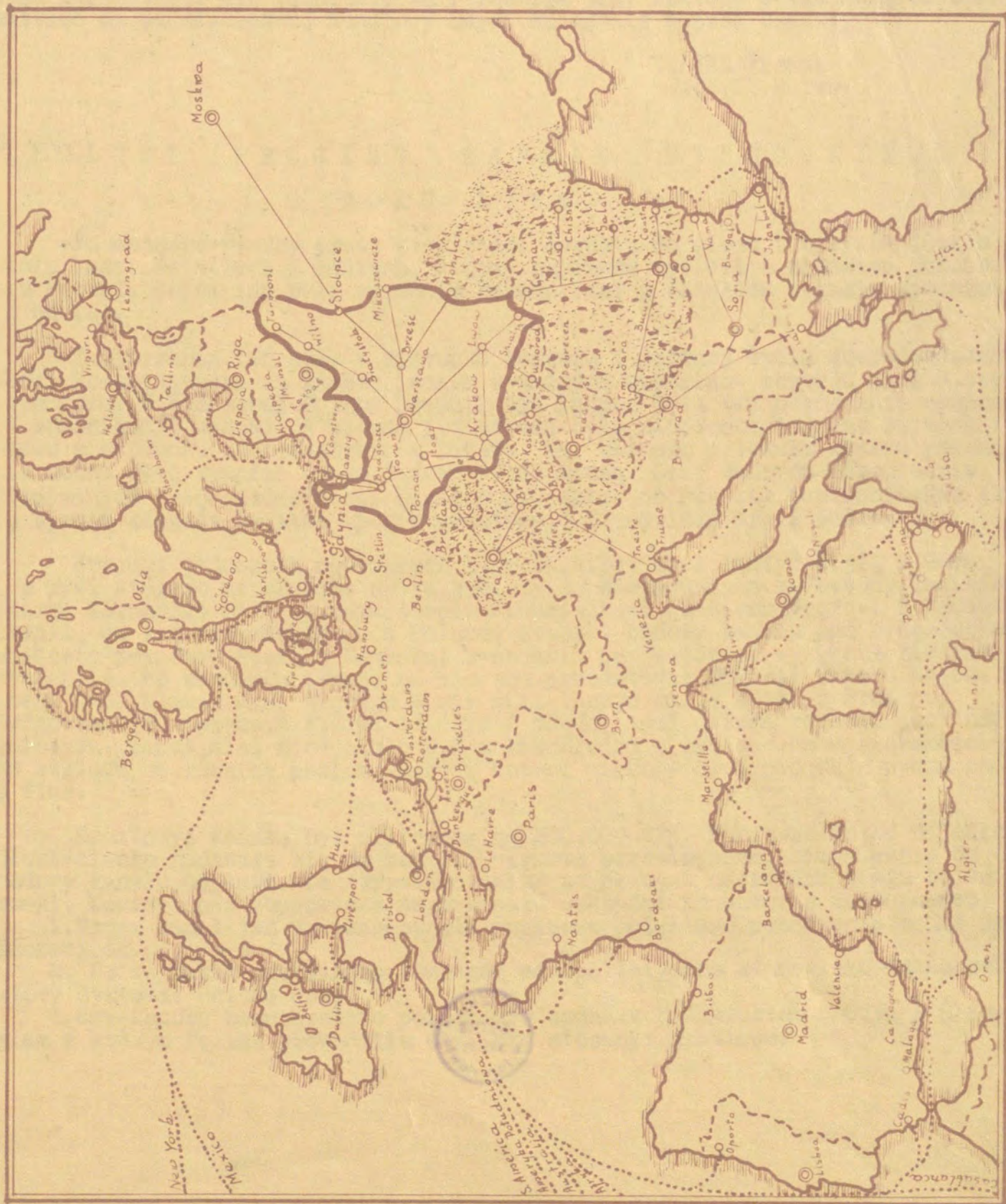
B/ Gdynia - Gdańsk - Toruń - Włocławek - Kutno - Łowicz - Łódź



Sieć regularnych linij okrętowych i po- łączeń kolejowych portu gdynskiego.

Legenda:

- Granice Polski
- Granice państw
- Linje kolejowe
- Zaplecze portu gdynskiego
- Linje okrętowe





z wieloma połączeniami do ośrodków przemysłowych.

C/ Gdynia - Bydgoszcz - Zduńska Wola - Herby Nowe - Katowice /nowa lin kolejowa/ i dalej do granicy czeskosłowackiej i niemieckiego Górnego Śląska.

D/ Liczne linie łączące Gdynię z Pomorzem i Poznaniem bądź przez Gdańsk, bądź przez Kartusy.

E/ Z Zachodem łączy Gdynię linja Wejherowo - Szczecin - Berlin.

Niemniejże znaczenie od dogodności i taniości połączeń kolejowych posiada dla portu rozwój jego połączeń morskich. Gdynia chociaż od niedawna dopiero występuje w szeregu portów bałtyckich może się poszczycić na tem poważnym sukcesem, bo posiada 38 regularnych linii okrętowych i połączenia ze 119 portami wszystkich części świata. Oprócz regularnych połączeń zawiązała do Gdyni wiele statków nieregularnych, przewożących ładunki masowe. Gdynia nie zawiodła pokładanych nadziei i nie tylko nie ustaje w pracy podczas kryzysu światowego, ale tętni życiem i rozwija się. Dlatego z ufnością możemy patrzeć na dalszy rozwój handlowy Gdyni ku chwale naszej bandery.

/Jan Piszak
ucz. IV. kursu.

P O L S K I P R O J E K T K A N A Ł U B Y D G O S K I E G O Z R O K U 1 7 6 6 .

Po objęciu władzy przez Stanisława Augusta do głosu i wpływów doszło wielu ludzi światłych i mądrych, którzy naprawdę myśleli o ciężkim położeniu Polski. Celem ich było wyrwanie Rzeczypospolitej z bezwładu w jakim spoczywała od lat.

Zamierzenia ich szły w kierunku rozwoju i poprawy życia gospodarczego. Drogi komunikacyjne są zawsze jednym z ważnych czynników rozwoju handlu, czy przemysłu. W ówczesnej Polsce komunikacja lądowa była bez porównania droższa od komunikacji wodnej, a ujemną jej stroną było nieproporcjonalne zajmowanie czasu w stosunku do przestrzeni. Drzewa, tak ważnego artykułu wywozu polskiego nie można było wywozić drogą lądową, tylko wodną. Drog wodnych odpowiednio utrzymanych było bardzo mało. Dlatego projektowano wówczas poprzecinanie kraju siecią kanałów, by w ten sposób udostępnić i rozwinąć drogi wodne.

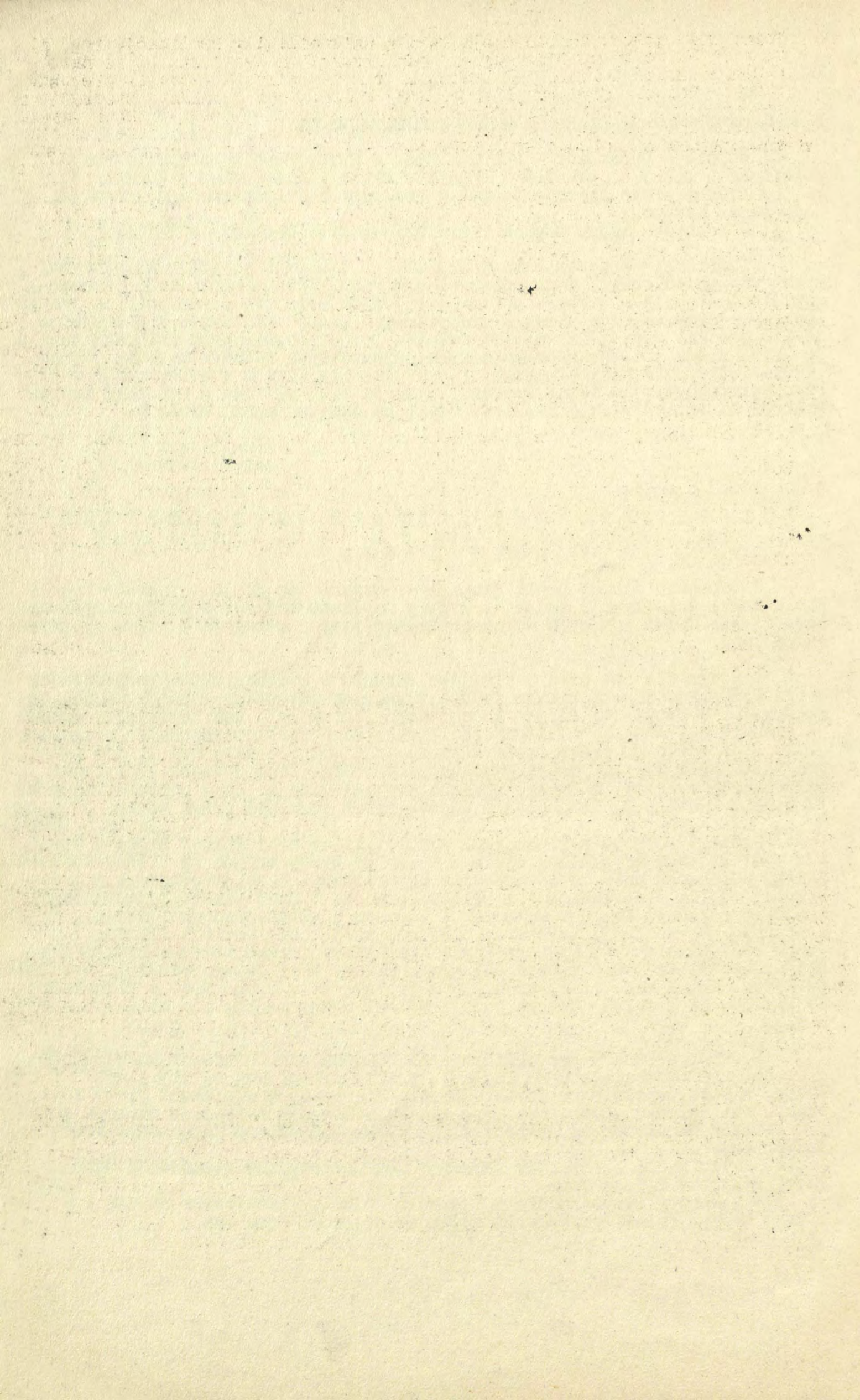
Projekt jednego z pierwszych kanałów, który miał łączyć Wisłę z Odrą i w myśl którego uzyskanoby spław z Wisły do Warty uznano za błędny. Komisja Skarbu Koronnego dała do opracowania Franciszkowi Czakiemu, Węgrowi z pochodzenia, od lat mieszkającemu w Polsce, projekt budowy kanału pod Bydgoszczą, mającego połączyć Wisłę z Notecią. Z zadania powierzonego wywiązał się Czaki starannie. Po zbadaniu terenu na miejscu, przedstawił Komisji Skarbu Koronnego swój plan, w myśl którego kanał miał łączyć rzekę Notec z Brdą pod Bydgoszczą, w miejscu, w którym odległość między temi dwiema rzekami jest najmniejsza. Kanał, miał mieć około 8,5 m szerokości a około 4,00 m głębokości. Ze względu na różnicę poziomu Brdy i Noteci miano według projektu wybudować 6 śluz.

Kosztorys kanału był obliczony na 200,000 złp. Ponieważ Notec na całej długości nie nadawała się do żeglugi, przeto przewidywano, niezależnie od budowy kanału, uszlakowanie /wyszlakowanie/ na pewnych odcinkach biegu tejże rzeki. Konieczność zbudowania tego kanału uzasadniano wówczas następująco:

1. Przez kanał ten uzyskanoby dla zaplecza polskiego połączenie wodne ze Szczecinem.

2. Przez kanał odebrano by temsamem monopolistyczne stanowisko Gdańskowi, który dyktował Polsce ceny.

3. Uzyskanoby bezpośrednie połączenie wodne z Frankfurtem n/Odrą i Śląskiem z którym Polska prowadziła ożywione stosunki handlowe.



Wojny w związku z konfederacją barską uniemożliwiły realizację tego planu. Przy końcu wojny konfederackiej, gdy Rzeczpospolita bezbronna od zewnątrz, zaczęła pracować usilnie nad leczeniem ran wewnętrznych, nastąpił pierwszy rozbiór Polski. Fryderyk II, zabrawszy Pomorze, chcąc uniknąć zazdrości ze strony innych państw porównywał publicznie te ziemie do pustkowi dzikiej wówczas Kanady. Jednak w listach prywatnych do brata przyznaje się otwarcie do rozgłaszania fałszywych danych i cieszy się z tego nowego nabytku, twierdząc, że jest on niezwykle korzystny.

Gdy Fryderyk II faktycznie objął przyznane sobie terytorja w posiadanie, urzędnicy jego podsuwają mu myśl połączenia Brdy z Notecią, urzeczywistnienia dawnego projektu Czackiego. Z chwilą usadowienia się na ziemiach polskich, Prusacy przystąpili do budowy tegoż kanału. Król ze swej strony ofiarował na zrealizowanie tego projektu znacznie większą sumę od tej jaka była przewidywana w kosztorysie Czackiego. Kanał przeprowadzono na północ od linii wytyczonej przez Czackiego. Budowę kanału ukończono w roku 1774. Rabunkowa gospodarka Prusaków na Pomorzu dawała ogromne zyski rządowi a poddanych przyprowadzała do skrajnej nędzy. Dochód roczny z kanału przekraczał trzykrotnie koszt budowy. Jak twierdzą ludzie współcześni, droga ta była jeszcze nienależycie wykorzystana, przez Prusaków, gdyż ruch na niej mógłby być bardziej wzmożony, gdyby nie fiskalizm króla pruskiego.

Po odzyskaniu tych ziem ponownie przez Polskę kanał Bydgoski uważany jest przez Niemców za dowód "cywilizacyjnej" zasługi Prus na ziemiach Polski. Ostatnio jednak w związku z poszukiwaniami archiwalnymi natrafiono na szczegółowo opracowany, przez kapitana artylerji i geografa królewskiego Franciszka Czackiego, z polecenia Komisji Skarbu Koronnego w r. 1766 projekt budowy pod Bydgoszczą kanału, mającego połączyć Wisłę z Notecią. W świetle tego projektu okazuje się, że plan pruski był tylko realizacją wcześniejszego projektu polskiego.

Koziej Józef
ucz. III. kursu.

Ł A D O W A N I E O K R Ę T U .

Podróż, czyli przewóz towarów jest organiczną funkcją międzynarodowego handlu. W początkowym okresie rozwoju handlu kupiec towarzyszył wyprawom handlowym. Nieraz trzeba było staczać walkę z piratami morskimi albo rabusiami lądowymi. Dopiero w XVI wieku kupcy przestają podróżować razem z towarem a ich funkcje obejmują organizację spedycyjne. Przypatrzmy się bliżej okrętowi, który zawinął do portu i ma zabrać nową partję towarów. Wprawdzie oglądamy nieraz ilustracje, które nam przedstawiają n.p. ładowanie okrętu, ale nie wszyscy może wiemy, jak to się odbywa i może słabo orientujemy się w budowie statku towarowego.

Ładowanie okrętu towarem odbywa się w ten sposób, że w każdym porcie znajdują się urządzenia przeładunkowe. Urządzenia te są rozmaite i mieszczą się na nabrzeżach portowych w postaci wind, dźwigów, żoraw, a także i na okrętach w postaci drągów umocowanych przy dolnych częściach masztu t.zw. "bomow". Są tam więc dźwigi stałe, które pracują w ściśle określonym miejscu, dźwigi przenośne a także bramowe i mostowe. Na okręcie nie znajduje się jedynie towar, są tam w pierwszej linii ciężkie urządzenia maszyn parowych, znaczne przestrzenie na węgiel do popędu maszyn statków, kabiny załogi, jej bagaż, i prowiant. Jeśli chcemy zbadać nośność okrętu, t.j. zn. to, co statek może dźwigać do linii zanurzenia, musimy wziąć pod uwagę, wagę, towaru, maszyn, opału, zapasów załogi i jej bagaż, a suma tych czynników da nam nośność okrętu, t.j. martwą wagę.

Przestrzeń między górnym pokładem a dnem statku nazywamy tonnażem podpokładowym, czyli inaczej pojemnością okrętu. Pojemność ta dzieli się na pojemność brutto t.j. pojemność wszystkich otwartych lub zamkniętych

przestrzeni, a to kabin i pomieszczeń, oraz na pojemność netto, którą stanowi przestrzeń między-pokładowa z wyłączeniem pomieszczeń dla załogi, maszyn, kotłów i węgla. Za jednostkę pojemności ustalono tonnę rejestrową, zawierającą 100 angielskich stóp kubicznych czyli 2,83 m³, tak więc pojemność netto wynosi 32 do 37% tonażu brutto. Tonaż rejestrowy netto jest najważniejszym wymiarem handlowym i właściwą ładownią towarową okrętu.

Zważywszy, że statek posiada 8 do 10 metrów zanurzenia, a przy dzisiejszym systemie budowy statków górne pokłady okrętu są wysoko położone ponad linią zanurzenia, można śmiało liczyć, że absolutna wysokość okrętu wyniesie co najmniej drugie tyle co zanurzenie. A więc okręt taki ma wygląd olbrzymiego, prawie pięciopiętrowego gmachu.

Do takiego olbrzyma morskiego ładuje się różny gatunek towaru. Aby wszystko należycie rozmieścić, to rzecz umiejętnego doświadczenia i wiedzy kierownika ekwipunku t.zw. "stevedora". Praca jego jest ciężka i odpowiedzialna, gdyż zadaniem jego jest rozmieszczenie towaru w ten sposób, aby okręt szedł na równym kilu i aby była wykluczona możliwość stałego przechylenia się okrętu, gdyż to przyniosłoby mu zgubę. Poza to towary muszą być tak rozmieszczone, aby z miejsc zajętych nie mogły się przesunąć i aby były zabezpieczone przed zalaniem wodą, a w razie pożaru możliwość natychmiastowego wyrzucenia ich poza burtę. Stevedor dociera do wnętrza statku przez t.zw. otwory lukowe. Otwory te sięgają od górnego pokładu do najniższej części statku i są tak rozmieszczone, że dostęp do towaru jest najbardziej ułatwiony. Tak więc po troskliwym załadowaniu towaru pod kierunkiem stevedora, statek jest technicznie gotowy do odjazdu.

Marjan Wasacz
ucz. klasy III.

N A F A L A C H W I S Ł Y .

Wypływamy z Chełmna o godzinie 8 rano. Mamy zatrzymać się na trzecim kilometrze przed Grudziądem, celem przygotowania się do defilady. Instrukcje te otrzymaliśmy od drużynowych po ich powrocie ze statku komandorskiego "Warnenczyk".

Płyniemy w porządku dowolnym.

Na 15-tym kilometrze przed Grudziądem zrywa się silny wiatr. Niebo pokrywa się ciemnymi chmurami. Wisła w jednej chwili zaczęła się piętrzyć groznymi falami.

Kajakowcom, którzy płynęli blisko brzegu udało się uciec. Dla tych zaś, którzy płynęli środkiem było to niemożliwością, ponieważ chcąc uniknąć zalania musieli płynąć prostopadle do fali.

Płyniemy pod żaglem ... Wiatr potężnieje ... Zaczyna padać ulewny gruby deszcz ... Widoczność słaba, nie widzimy dalej jak na 5 metrów. Z przerażającą szybkością mijamy kajakowców walczących z falami. Woda za sterem pieni się a namoknięty żagiel ciągnie nas ze zdwojoną siłą. Nie możemy go zwinać, bo bloczek zaciął się. Jedziemy na oślep z możliwością najechania na czyjś słaby kajak i rozbicia go. Przed nami czernieje ciemny brzeg. Skaczemy z fali na fale ...

Przerzucam ster i siadam na lewej burcie. Nagle czujemy jakby łódź przechyliła się i z głuchym hurkotem przesuwają się przez tamę, której nie mogliśmy zauważyć, gdyż była zalana wodą. Towarzysze rzucają się na prawą burtę "łapiąc wagę". Przerzucam żagiel i korzystając z dobrego wiatru wykręcam ster i w krótkie szczęśliwie dobijamy do brzegu. Za chwilę dobiega do brzegu jakaś inna żaglowka. Wśród poszumu fal wiślanych dochodzi nas warkot motorówki śpieszącej z pomocą innym kajakowcom. To łódź motorowa wysłana ze statku komandorskiego.

Zagniewany Posejdon, widząc na falgach młodych adeptów sztuki żeglarskiej, zlitował się nad nami, bo wiatr wkrótce ustał i zaczęło się powoli wyjaśniać. Niedaleko od nas stał na kotwicy statek komandorski, który dawał sygnały aby dobijać do brzegu to też wszyscy bezzwłocznie czynią. Motorówka z panem majorem Kozubowskim holuje rozbitków. Za chwilę wszyscy są już na brzegu.

Pogoda prześliczna. Przygotowujemy się do defilady. Sygnał! Ruszamy grupami. Po chwili zarysowała się przed nami piękna panorama Grudziądza i wspaniały most. Płyniemy w zwartym szyku bo za chwilę będziemy u celu. Na przystani Grudziądzkiej zebrały się tłumy publiczności a orkiestra gra marsza. Defilując wznosimy gromkie okrzyki, na które odpowiadają nam z brzegu, a po chwili lądujemy poniżej przystani. Wszyscy wysiadają i śpieszą ku przystani, gdzie nas mają powitać.

Po drodze mijamy kilkanaście polowych kuchni, które gościnne miasto dla nas tu przysłało a nawet dla naszej wygody doprowadzono na ten dzień wodę specjalnymi wodociągami. Dochodząc widzimy zdala pana generała Kwaśniewskiego, pana majora Kozubowskiego, drużynowych i przedstawicieli władz Grudziądza. Uczestnicy spływu w liczbie 1,200 stanęli w ordynku. Jęcowie miasta wygłaszają powitalne przemówienia, na które p. generał Kwaśniewski odpowiada dziękując za serdeczne przyjęcie i podkreślając znaczenie spływu. Wznosimy okrzyk na cześć mieszkańców i rozchodzimy się na obiad. Każdy z uczestników spływu przyznać musi, że miasto Grudziądz przyjęło nas nad wyraz serdecznie, udogodniło nam zniżkowe wstępy do kin, teatrów i urządziło wiele miłych rozrywek.

Na moku rozpalono ognisko dookoła którego zebrał się tłum miejscowej młodzieży, nie brakło też panienek, które z wielką ciekawością pragnęły zobaczyć dorodnych synów Polski z innych dzielnic. Orkiestra grała prawie cały czas i wszyscy w jak najlepszej harmonii bawiliśmy się do późnej nocy.

Na drugi dzień, już wczesnym rankiem tłumy publiczności przelewały się przez molo przypatrując się obozowemu życiu i żegnając nas serdecznie.

Po zapewnieniu, że na drugi rok znowu się zobaczymy odpłynęliśmy, w stronę Tczewa, pragnąc jak najprędzej zobaczyć Polskie Morze, dla którego ponieśliśmy tyle trudów związanych z jazdą na żaglowym kajaku z Przemyśla do Gdańska.

Jerzy Bednarczyk
ucz. II kursu
uczestnik "Spływu" przez Polskę
do morza".

ZAGADNIENIA KOLONJALNE POLSKI.

Polska, aczkolwiek nie ma kolonij zamorskich, ma jednak swoje zagadnienia kolonjalne. Nasza ekspansja zamorska mimo dotychczasowych wysiłków jest jeszcze naogół słaba. Gdy przejrzymy bilans naszego handlu zagranicznego, to przekonamy się, że dotychczaszaledwie 5% naszego eksportu zdołaliśmy umieścić na rynkach pozaeuropejskich, czyli, inaczej nasz towar jak dotąd, umieszczamy przedewszystkiem w Europie, która przecież dusi się w powodzi własnych towarów.

Polska licząc 32 miljonów ludności, a w tem 72% rolników, nie posiada tyle uprawnej ziemi, aby mogła należycie zaspokoić potrzeby swych obywateli. W dawniejszych latach nadmiar przyrostu skierowywano na emigrację, bądź zarobkową do Europy, bądź też osadniczą za Oceanem.

Teraz zaś kiedy emigracja została wstrzymana nadmiar ten musi pozostać w przykrych nieraz warunkach w kraju. To też zadaniem Polski jest dołożyć wszelkich starań, aby mimo trudności skierowywać nadmiar przyrostu naturalnego na tereny osadnictwa zamorskiego.

Jednym z takich obszarów, do którego można skierować jeszcze wiele tysięcy naszych emigrantów, to Brazylja. Ilość Polaków w Brazylji dosięga do 200,000. Na terenie brazylijskim chłop polski wykazał już swe znakomite zdolności kolonizatorskie. Ogromne obszary puszczy przemienił na żyzne pola. Dziś w męsk Paranie posiada osadnik polski w swoich rękach około 6 milionów hektarów ziemi. Wychodzący nasi uprawiają te produkty roślinno-spożywcze, które Polska sprowadzać musi z dalekich krajów. Zamiast dawać zarobek obcym, popierajmy swoich, kupujmy powyższe towary u naszych osadników, a im dostarczajmy produktów polskiego przemysłu. Należy przeto organizować odpowiednią wymianę gospodarczą między wielkimi zbiorowiskami osadników naszych za Oceanem a Polską.

Drugim ważnym zagadnieniem jest nastawienie naszego przemysłu i handlu na pozaeuropejskie rynki zbytu. Powinniśmy brać przykład z innych krajów, które prowadzą ekspansję na tereny zamorskie dzięki energicznym kupcom i agentom, którzy w różnych krajach zamorskich przygotowują rynki zbytu, zakładają faktorie i agencje, aby umożliwić jaknajwiększy zbył produkcji krajowej. Mamy przecież już wspaniały port w Gdyni, który posiada 58 regularnych linii okrętowych i połączenia z ważnymi portami całego świata.

Należy wszystkie nasze możliwości dzięki posiadaniu morza wyzyskać. Chodzi teraz o to, aby w społeczeństwie samem wyrobić typ kupca o szerokich zamorskich horyzontach, którzyby się należycie orjentowali w zagranicznych rynkach zbytu i starał się o zbyt dla naszych towarów. Powodzenie w obu wypadkach może być wtedy zapewnione, jeżeli interesy kolonialne będą popierane przez wszystkich obywateli państwa czynem i pomocą finansową. A więc przede wszystkim cała polska młodzież powinna zrozumieć jak wielką ma dla nas morze, które daje nam możność szukania rynków zbytu poza obszarem Europy, jak również szukania terenu dla osadnictwa polskiego.

Liga Morska i Kolonjalna, będąc pionierem interesów kolonjalnych Polski, zakupiła ~~o~~ okręt, który nazwała "Elemka". Okręt ten jest już w Gdyni. Niedługo ma być załadowany towarami polskimi i odjedzie w długą podróż do portów Afryki, szukając tam rynków zbytu. Będzie to jakby pływająca wystawa produkcji polskiej; podjęta przez L.M. i K. akcja ma na celu bezpośrednie zainteresowanie właściwych czynników s-prawami, które w naszym życiu gospodarczym wybijają się na czoło. Za pracą pionierską L.M. i K. musi iść kupiec, aby zdobywać rynki zbytu a temsamem poprawiać gospodarczą sytuację Państwa.

Wołoszyn Stanisław
ucz. II, kursu.

K r o n i k a ;

Koło Szkolne L.M.i K. przy Gimnazjum Żeńsk.im.J. Słowackiego.

Dnia 25 listopada b.r. odbyła się świetlica urządzona starniem

Koła L.M. i K, z następującym programem:

- 1/ Referat kol. M. Gilicińskiej p.t. "Wyprawy polarne w XX wieku" ilustrowany wyświetlaniem odpowiednich obrazów i map.
- 2/ Odczytanie przez kol. W. Sławek ucz. kl. V. wyjątków z książki p.t. "Północ woła" Hubena.

Nosowicz Stanisława
ucz.kl.VII.
sekretarka.

Koło Szkolne L.M.i K, przy Prywatnem Seminarjum Żeńskiem,

Zarząd Koła odbył w listopadzie jedno zebranie ogólne. Na program tego zebrania złożyły się: 1/referat kol.Matzejkowny p.t."Znaczenie gospodarki Bałtyku", 2/ deklamacja - Polskie Morze, 3/ inscenizacja pieśni p.t. "Witam Polskie Morze". Koło wydało prócz tego swoją gazetkę ścienną.

Elwira Arend
sekretarka

Koło Szkolne L.M.i K. przy Państwowym Gimnazjum I.

Zarząd Koła odbył trzy zebrania, na których omówiono bieżące sprawy Koła. Oprócz tego odbyło się jedno zebranie ogólne z referatem kol.Kędzier-
skiego na temat "Emigracji polskiej w Paranie". Referat był ilustrowany przez
roczami, które podniosły wartość referatu. Przy Kole otwarto pracownię mode-
larstwa skutniczego, która cieszy się frekwencją prawie wszystkich członków
Koła.

Szczygieł Wiesław
sekretarz Koła.

Koło Szkolne L.M. i K. przy Państwowym Gimnazjum II.

Dnia 14 listopada odbyło się w świetlicy Koła czwarte zebranie Zarządu
w obecności opiekuna Koła. Na zebraniu omawiano sprawę ubrania świetlicy
oraz referaty i odczyty, które co tydzień będą wygłaszane w świetlicy Koła.
Zarząd ustalił plan pracy na okres zimowy i załatwił sprawę legitymacyj-

Walatyński Włodzisław
sekretarz Koła.

Koło Szkolne L.M.i K. przy Szkole Handlowej.

W październiku br. Koło nasze odbyło wycieczkę łodziami i kajakiem
szkolnym w górę Sanu do mostu żelaznego za Muniną. Uczestników było 48.
W czasie wycieczki pan profesor Szemerdyak zrobił dwa zdjęcia. Zdjęcia będą
prawdopodobnie w naszym następnym numerze "Frontem do Morza". Wycieczka ta
wywołała u uczestników ogólne zadowolenie.

Koło L.M.i K. odbyło dwa zebrania Zarządu, na których omówiono pro-
gram naszej świetlicy, która ma się odbyć w miesiącu zimowym. Zaproponowano
zbudowanie drugiego kajaka, a pierwszy postanowiono należycie przechować.
Poruszono również sprawę organu Międzyszkolnego Komitetu L.M.i K. p.t.
"Frontem do Morza".

Sokal Józef
prezes Koła.

Koło L.M.i K. przy Państw. Szkole Budownictwa.

Zarząd Koła odbył w listopadzie dwa posiedzenia na których omawiał
bieżące zagadnienia Koła. Procz normalnych posiedzeń, członkowie Zarządu
i niektórzy członkowie Koła pracowali bardzo intensywnie w związku z wyda-
niem niniejszego numeru "Frontem do Morza".

Koło wybiło 70 egzemplarzy wspomnianego miesięcznika. Miesięcznik wy-
dano w ozdobyń okładkach projektowanych i wykonanych przez uczniów:
Jana Suchanskiego ucz.IV kursu, Erwina Bortla ucz.kursu III, Tadeusza Ra-
sinskiego ucz.III kursu, i Kicha Ferdynanda ucz.III kursu. Załączoną mapę
rysował i kopiował prezes Koła, Jan Piszak.

W miesiącu listopadzie odbyły się trzy ogólne zebrania członków Koła,
na których opiekun Koła wyświetlił dwa filmy morskie:

1. Polska na Morzu.
2. Gdynia - port i miasto.

Kol.Kisielewicz wygłosił odczyt p.t.Kultury morskie i lądowe.

Erwin Bortel
ucz.III kursu, kronikarz Koła.

Redaktor odpowiedzialny: Inż.T.Broniewski, Dyrektor Państw. Szkoły Budownictwa

Gazetkę zredagowało i odbiło na cyklostylu Koło L.M.i K. przy Państwowej
Szkole Budownictwa w Jarosławiu.

Opiekun Koła: Prof.T.Nowakowski

Prezes Koła: Jan Piszak.

