

### Zagadnienie morskiego szkolnictwa technicznego w dzisiejszej Polsce

#### Uwagi wstępne

Morskie szkolnictwo w dzisiejszej Polsce wymaga znacznego zreformowania na wszystkich odcinkach i poziomach, z uwagi na gruntowne zmiany społeczne i polityczne oraz radykalne przeoranie niwy technicznej przez wojnę dopiero co ukończoną. Skutki wojny na każdym szczeblu i w każdym zakątku zagadnień technicznych, gospodarczych, społecznych i politycznych mają tak doniosłe znaczenie, iż negowanie ich lub zbywanie milezieniem prowadziłoby na manowce. Odnosi się to w całej rozciągłości do całokształtu szkolnictwa morskiego, w którym trzeba rozróżnić trzy zasadnicze kierunki, a mianowicie: szkolnictwo techniczne, żeglugowe i eksploatacyjno-handlowe.

Ostatnia kategoria szkolnictwa znalazła wyraz w Państwowej Szkole Handlu Morskiego w Gdyni; obecnie zapoczątkowana jest organizacja Akademii Handlu Morskiego w Gdyni, za czym niewątpliwie pójdą dalsze prace w tym kierunku również na poziomach niższych. To zagadnienie stanowi przedmiot sam w sobie dość rozległy i niewątpliwie znajdzie naświetlenie rzeczowe ze strony ludzi z nim blisko obznajmionych.

Druga kategoria szkolnictwa morskiego, obejmująca kształcenie młodzieży dla objęcia stanowisk oficerów marynarki handlowej, zarówno nawigacyjnych jak mechaników, i reprezentowana przed wojną przez Państwową Szkołę Morską, najpierw w Tczewie, później w Gdyni, przechodzi obecnie bardzo poważną reorganizację ustrojową. Szkoła ta będzie dwustopniowa, to znaczy, że po 3-letniej nauce w szkole pierwszego stopnia następuje kilkuletni okres praktyki żeglugowej, po którym przewidziany jest drugi stopień nauki w szkole, trwający jeden rok. Przypuszczać należy, że reforma ta znacznie pogłębi poziom wiedzy i umiejętność naszych marynarzy, jakkolwiek trzeba zauważyć, że już przed wojną nie ustępował on poziomom szkół zagranicznych. Również i to zagadnienie, jako dotyczące spraw specjalnych, winno znaleźć szersze omówienie, którego tu nie dajemy.

Zorganizowanie morskiego szkolnictwa technicznego napotka na wszystkie trudności, z jakimi będzie miało do czynienia szkolnictwo techniczne innych specjalności. Oprócz tego należy się liczyć z kłopotami dodatkowymi, wynikającymi z faktu, że jest to dziedzina w polskich warunkach w dużej mierze nowa. Ta nowość jednak ma i swoją dodatnią stronę, mianowicie będzie można przeprowadzić organizację według nowoczesnych pojęć w tym względzie.

#### Sprawa ustroju

Szkolnictwo techniczne morskie należy podzielić na trzy podstawowe stopnie, a więc: a) niż-

sze, tj. kształcące rzemieślników; b) średnie, o poziomie licealnym, kształcące techników i c) wyższe, na poziomie politechnicznym, kształcące inżynierów.

Z uwagi na zdeorganizowanie szkolnictwa technicznego przez Niemców, na skutek czego młodzież ucząca się spóźniła się z rozpoczęciem lub zakończeniem nauki o kilka lat, oraz ze względu na duże zapotrzebowanie pracowników dla przemysłu okrętowego i uzupełniających instytucyj, celowe jest stworzenie szkolnictwa doksztalcającego dla trzech zasadniczych poziomów, a więc niższego, średniego i wyższego. Szkolnictwo doksztalcające przeznaczone jest dla tych rzemieślników, techników i inżynierów, którzy z innych dziedzin przemysłu chcieliby przejść do przemysłu okrętowego, oraz dla tych, którzy swoje wykształcenie przerwali na skutek wojny, a obecnie zmuszeni są pracować.

#### Szkolnictwo niższe

Szkolnictwo niższe powinno być oparte na zakładowych szkołach rzemieślniczych, organizowanych środkami większych stoczni okrętowych w ich łonie, lecz pozostających pod ogólnym nadzorem Ministerstwa Oświaty i Ministerstwa Żeglugi. Szkoły te miałyby za zadanie kształcić młodzież starszą wiekiem, pracującą już w odpowiednich zakładach wytwórczych. Szkoły zakładowe powinny stanowić pierwszy etap organizacji szkolnictwa na poziomie niższym. Oprócz wymienionych szkół, należy zorganizować odpowiednią ilość szkół o poziomie gimnazjów, do których uczęszczałaby młodzież po skończeniu szkół powszechnych, a więc nie pracująca jeszcze w przemyśle; uruchomienie tego typu szkół rzemieślniczych należało by traktować jako etap drugi.

Organizacja wewnętrzna obu typów szkół rzemieślniczych powinna być wzorowana na podobnych, istniejących zarówno przy przemyśle metalowym jak i samoistnie. Należało by przewidzieć szkolenie rzemieślników następujących specjalności: kadłubowców, instalatorów rurociągów okrętowych, montażystów maszyn okrętowych, elektryków okrętowych, stolarzy i malarzy okrętowych.

Należy tutaj nadmienić, że w ostatnich latach przed wojną istniały dwie szkoły rzemieślnicze, kształcące młodzież dla potrzeb przemysłu okrętowego. Funkcjonowały one w formie kursów popołudniowych przy Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej w Gdyni i przy warsztatach portowych w Pińsku.

Wobec ogromu zadań, stojących przed morskim szkolnictwem technicznym, w najbliższych miesiącach, a nawet w ciągu całego bieżącego roku, trzeba będzie zrezygnować z uruchomienia samoistnego szkolnictwa na poziomie gimnazjal-

nym, a prawdopodobnie też i ze szkolnictwa zakładowego, cały zaś wysiłek skierować raczej na szkolnictwo dokształcające.

### Szkolnictwo średnie

W r. 1936 uruchomiony został Wydział Okrętowy przy Państwowej Szkole Technicznej w Warszawie. Wydział ten, zorganizowany analogicznie do istniejących już dwóch wydziałów tej szkoły, a mianowicie samochodowego i lotniczego, istniał dotychczas, z przerwą roczną 1939/40. Program nauki w latach 1942/43 i 1943/44 został przez okupantów niemieckich skrócony do dwóch lat, zamiast normalnych trzech. Łącznie z przedwojennymi dwiema edycjami absolwentów, Wydział Okrętowy wykształcił około 150 techników okrętowych, z których, niestety, tylko około 20% ma za sobą dłuższą lub krótszą praktykę zawodową w przemyśle okrętowym, natomiast reszta albo pracowała w innych przemysłach, albo w ogóle nie pracowała zawodowo.

Organizacja nauki na wymienionym wydziale była analogiczna do organizacji w liceach mechanicznych: pierwszy rok nauki, stanowiący podbudowę teoretyczną dla przedmiotów specjalnych, był wspólny dla młodzieży całej szkoły, a rozdział według specjalności następował dopiero począwszy od drugiego roku nauki. Naukę i ćwiczenia praktyczne w szkole uzupełniała dwumiesięczna praktyka w przemyśle okrętowym, organizowana grupowo w miesiącach letnich, po ukończeniu drugiego roku nauki. Poza tym — jak zresztą w innych liceach — po pierwszym roku nauki uczniowie przechodzili praktykę wakacyjną w przemyśle metalowym. Ustrój wewnętrzny Wydziału Okrętowego przewidywał dotychczas jedynie specjalizację w kierunku budowy kadłubów okrętowych, zarówno morskich jak śródlądowych.

Ustrój ten zostanie obecnie dość znacznie zmieniony, przy czym zmiana wynika z tendencji, jakim ma odpowiadać program nauczania. Studia nad sprawą morskiego szkolnictwa technicznego na poziomie licealnym doprowadziły do decydujące w tej sprawie czynniki do wniosku, że dotychczasowy Wydział Okrętowy przy państwowym Liceum Technicznym w Warszawie należy zlikwidować, a konieczne jest stworzenie zupełnie odrębnego Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku. Liceum takie jest w stadium organizacji w zabudowaniach polskiej fundacji „Conradinum” we Wrzeszczu.

Ustrój tego liceum przewiduje naukę trzyletnią w trzech działach: budowy kadłubów okrętowych, budowy maszyn okrętowych i elektrotechniki okrętowej. W obecnym roku szkolnym zrealizowana będzie specjalizacja jedynie w kierunku budowy kadłubów, ale już w roku przyszłym otworzony będzie Wydział Budowy Maszyn Okrętowych, a za trzy lata również Wydział Elektrotechniki Okrętowej. Nie jest również wykluczone, że życie zażąda z czasem stworzenia dalszych wydziałów, szczególnie w zakresie budowy mechanicznych urządzeń portowych.

Rok pierwszy nauki — jak we wszystkich polskich liceach technicznych — będzie wspólny dla wszystkich wydziałów, a specjalizacja rozpocznie się na drugim roku. Dobór przedmiotów ogólnokształcących i specjalnych jest tak przewidziany, aby absolwenci tego liceum mogli albo rozpocząć praktykę zawodową techników jednej z omówionych specjalności w przemyśle okrętowym lub w instytucjach uzupełniających, jak towarzystwa klasyfikacji okrętowej, towarzystwa

żeglugowe, instytuty badawcze, urzędy morskie itd., albo też dalej pogłębiać swe umiejętności przez studia na politechnice. Niezależnie od ćwiczeń praktycznych w szkolnych warsztatach, przewidziana jest dla uczniów praktyka wakacyjna w stoczniach okrętowych i w żegludze, według określonego programu i pod nadzorem liceum, w tym duchu, aby wychowanek liceum był nie tylko dobrym technikiem, ale także obowiązkowym pracownikiem. Praktyka żeglugowa da wychowankowi zrozumienie warunków, w jakich okręt i jego załoga pracują, a przez to, opierając się na własnych spostrzeżeniach, absolwent liceum będzie patrzył na wiele zagadnień technicznych pod kątem widzenia żeglugowca i technika. Jest pewna nowość w stosunku do dotychczasowych zwyczajów w analogicznych szkołach zagranicznych, które zalecają swym wychowankom praktykę na okrętach, ale jej nie wymagają.

Z uwagi na opóźnienie w nauce na skutek wojny, przy liceum przewidziany jest kurs roczny uzupełniający, którego zadaniem będzie ułatwić opanowanie braków w tempie przyspieszonym. Zrozumiałe jest, że kurs ten nie jest pomyślany jako namiastka gimnazjów ogólnokształcących, lecz jako uzupełnienie braków w niektórych przedmiotach.

Ten kurs uzupełniający prowadzony będzie jedynie w obecnym i ewentualnie w następnym roku, aby wyłowić spośród młodzieży element wartościowy w sensie doświadczenia praktycznego, zdobytego w czasie wojny w różnych zakładach przemysłu okrętowego i pomocniczego, a niewystarczająco przygotowany pod względem teoretycznym.

Poważnym atutem Państwowego Liceum Budownictwa Okrętowego i jedną z podstawowych przesłanek, które zdecydowały o jego uruchomieniu w Gdańsku, jest możliwość bliskiej współpracy z Politechniką Gdańską w zakresie wykładowców i laboratoriów specjalnych (hydrodynamiczne, wytrzymałości wiązań okrętowych) oraz pomocy naukowych (biblioteka, pomoce do kreśleń okrętowych itp.).

### Szkolnictwo wyższe

Jakkolwiek na Wydziale Techniki Okrętowej Politechniki Gdańskiej grupowała się przed wojną polska młodzież, obierająca wymieniony kierunek nauki, to jednak wydział ten pod każdym względem pozostawał niemiecki, z wszelkimi konsekwencjami tego faktu dla Polaków. Czyniono Polakom różnego rodzaju utrudnienia w studiach, włącznie z usuwaniem ich przemocą itp. ekscesami ze strony rozagitowanej młodzieży niemieckiej, wobec której władze Politechniki nie chciały zastosować najmniejszych nawet hamulców moralnych lub dyscyplinarnych. Z tego względu w roku 1939 przeprowadzono wstępne studia nad zorganizowaniem Wydziału Okrętowego na Politechnice Warszawskiej, ale sprawa ta nie wyszła poza sferę projektów.

Początki organizacji polskich wyższych studiów w zakresie budownictwa okrętowego znajdujemy dopiero w czasie okupacji, w latach 1943/44, w postaci tajnego kursu uzupełniającego dla 7 studentów Wydziału Mechanicznego tajnej Politechniki Warszawskiej, zorganizowanego przez grupę inżynierów budownictwa okrętowego.

Wybuch powstania warszawskiego przerwał ten kurs mniej więcej w połowie. Wykładowcami byli: inż. Mikołaj Berens, inż. Rylke Aleksander (obecny dziekan Wydziału Budownictwa Okrętowego Politechniki Gdańskiej), inż. Sipowicz Hi-

lary (obecny komandor Dowództwa Floty) i autor niniejszej notatki. Z wspomnianych 7 słuchaczy 2 zginęło w czasie powstania warszawskiego.

Odzyskanie Gdańska otwiera zupełnie nowe możliwości stworzenia od podstaw polskiego szkolnictwa wyższego z zakresu budownictwa okrętowego. Możliwości te wypływają, w zasadzie, z następujących okoliczności: a) dążenie nasze do odbudowy wszystkich wydziałów Politechniki Gdańskiej według stanu z czasów niemieckich; b) Gdańsk — Gdynia stanowić będą ośrodki naszego przemysłu okrętowego; c) urzędnicy techniczne (laboratoria, zbiory, pomoce naukowe, biblioteka fachowa) Wydziału Budownictwa Okrętowego tej politechniki stanowić będą cenny materiał, ułatwiający zorganizowanie nauki od razu na właściwym poziomie.

Należy przewidzieć ustrój wewnętrzny Wydziału Budownictwa Okrętowego analogiczny do wydziałów innych politechnik polskich. Przeciwnie, począwszy od jesieni roku obecnego na przeciąg dwóch, trzech lat, należało by przewidzieć jedynie specjalizację w kierunku budowy kadłubów okrętowych; w tym czasie należało by zreorganizować program tak, aby studenci mogli specjalizować się w kierunku budowy maszyn okrętowych, a po 5—6 latach zorganizować jeszcze specjalizację w kierunku elektrotechniki okrętowej.

Z uwagi na trudności natury organizacyjnej i celowości pośpiechu, z jakim należy dążyć do przeszkolenia i wypuszczenia w życie opóźnionych w swych studiach studentów tego wydziału, w roku obecnym wydaje się najkonieczniejsze zorganizowanie rocznego kursu weryfikacyjnego, który by umożliwił sprawdzenie i uzupełnienie wiadomości odpowiednich kandydatów, mających co najmniej egzamin t. zw. półdyplomowy Politechniki Gdańskiej z czasów przedwojennych. Są między nimi tacy, którym brakuje dosłownie tylko przysłowiowej kropki nad „i”, tj. samego egzaminu dyplomowego, a tych zatrzymywać dalej, zawieszonych między politechniką a życiem praktycznym, nie miało by sensu. Oprócz tego kursu weryfikacyjnego należało by uruchomić pierwszy i drugi rok studiów na tym wydziale, podczas gdy rok trzeci zostałby uruchomiony w roku przyszłym.

Należy poruszyć jeszcze jedną sprawę, bardzo istotną dla polskiej rzeczywistości. Istnieje u niektórych osób mniemanie, iż zorganizowanie Wydziału Okrętowego przy Politechnice Gdańskiej własnymi siłami byłoby trudne z powodu braku odpowiednich wykładowców; niektórzy sądzą nawet, że należało by pierwszych profesorów sprowadzić z zagranicy. Jest to mniemanie oparte na gruntownej nieznajomości rzeczy. Istotnie, dotychczas brak nam wykładowców, którzy by mogli wykazać cenzus profesorski z zakresu budownictwa okrętowego, gdyż po prostu nie było u nas sposobności, aby takie stopnie zdobywać.

Opierając się na odnośnych rozmowach z gro-  
nem inżynierów poprzednio wymienionych, a w dalszym ciągu na wieloletnich stosunkach z inżynierami okrętowymi niemieckimi, angielskimi, francuskimi i holenderskimi zarówno na terenie stoczni okrętowych jak też na terenie zagranicznych instytutów naukowych i wreszcie na terenie współpracy technicznej w rozbudowie przedwojennej marynarki wojennej ze stoczniami okrętowymi zagranicznymi, z całą stanowczością można twierdzić, że poziom wiedzy fachowej naszych inżynierów nie ustępuje w niczym poziomowi od-

nośnych inżynierów obcych. Wobec czego nie powinniśmy pod tym względem mieć jakiegokolwiek obawy.

#### Szkolnictwo kształcące

Zagadnienie szkolnictwa kształcącego jest niezmiernie palące. Przemysł woła o ludzi na wszystkich poziomach umiejętności i wykształcenia, a ludzi tych skąpo, bo przecież okupant ze szczególnym wyrachowaniem dążył do wyniszczenia tych wszystkich, którzy coś potrafią. Z drugiej strony, na skutek obecnych zmian politycznych, społecznych i gospodarczych, nastąpiło nieuchwytnie jeszcze w szczegółach przesunięcie zainteresowań zawodowych i intelektualnych poszczególnej ludźmi. I oto przemysł okrętowy jest świadkiem zgłaszania się w jego szeregi dużej liczby fachowców z przemysłu metalowego, elektrotechnicznego i innych. Tych ludzi trzeba przeszkolić jak najprędzej, aby w kadrach stoczni okrętowych mogli stanowić pełnowartościowy materiał ludzki.

Zrozumiałe jest, że szkolenie tych ludzi nie może być robione na kolanie, lecz musi być przeprowadzone solidnie. To też nie wolno oddawać się złudzeniom, że po przeprowadzeniu zapisów na kursy kształcące i osiągnięciu wielkiej liczby kandydatów, zagadnienie jest rozwiązane; nie, trudności dopiero się zaczynają. Należy zorganizować w pierwszym rządzie ośrodki szkolenia, jakimi będą Wydział Budownictwa Okrętowego na Politechnice Gdańskiej i Państwowe Liceum Budownictwa Okrętowego w Gdańsku. Te dwa ośrodki, dysponujące odpowiednim zespołem wykładowców, salami wykładowymi, sprzętem pomocniczym i organizacją administracyjną, będą mogły spełnić zadanie kształcenia we właściwym duchu. Rozmowy na ten temat ze Zjednoczeniem Stoczni, czynnikiem najbardziej zainteresowanym w tym względzie, są już w toku i odpowiednie kursy będą mogły być uruchomione przed końcem r. 1945.

Pod względem ustroju szkolnictwo kształcące należy podzielić na dwie kategorie: dla rzemieślników (kurs niższy) i dla techników oraz inżynierów (kurs wyższy). Należało by zorganizować to szkolnictwo w postaci kursów wieczorowych ze stosunkowo niedużą liczbą godzin wykładowych, z uwagi na nieprzeciążanie umysłów ludzi z reguły już pracujących. Kursy obejmowałyby, obok wykładów zawierających całość zagadnień budownictwa okrętowego w formie encyklopedycznej, wykłady obejmujące konkretne zagadnienia specjalne, w ujęciu dostosowanym do nastawienia praktycznego słuchaczy. Organizacja wewnętrzna tego rodzaju kursów powinna być podobna do analogicznych kursów w przemyśle metalowym.

#### Wykładowcy

Sprawa wykładowców stanowi zagadnienie szczególnie trudne z uwagi na to, że chodzi tu o dziedzinę techniki w naszych warunkach, bądź co bądź, nową. Kadry wykładowców trzeba dopiero tworzyć, gdyż brak nam rezerwoaru sił nauczycielskich, jaki z reguły stanowią dla odnośnego szkolnictwa technicy i inżynierowie w innych przemysłach. Trzon kadry wykładowców, zarówno dla poziomu politechnicznego jak średniego, stanowić będzie zespół inżynierów, którzy przez czas okupacji prowadzili Wydział Okrętowy przy Państwowej Szkole Technicznej w Warszawie i kurs tajny na Politechnice Warszawskiej. Do pomocy wezwani zostali dalsi specjaliści, tak, że w pierwszym rzucie, najtrudniejszym, zagadnienie zostanie opanowane zadowalająco.

Wymagania naszego życia gospodarczego są bardzo różnorakie; szczególnie na odcinku morskim brak ludzi dostatecznie przygotowanych do

pracy, a jeszcze mniej ich jest z realnym doświadczeniem zawodowym. W tym stanie rzeczy sprawa doboru ludzi dla szkolnictwa wszystkich kategorii jest bardzo ważna i musi być rozwiązana ogólnie, bez ich przeciążania, aby w każdej chwili mogli jeszcze zająć się pracą dodatkową na innym stanowisku. Wniosek stąd, że ze względu na niezbyt dużą ilość rozporządzalnych fachowców budownictwa okrętowego zmuszeni będziemy współpracować jak najściślej z przemysłem okrętowym i instytucjami morskimi, a stanowiska nauczycielskie i przemysłowe będą obsadzone przez tych samych ludzi równolegle i równocześnie.

#### Sprawa młodzieży

Kandydatów na wydziały budownictwa okrętowego wszystkich trzech poziomów będzie dosyć, sądząc na podstawie zgłoszeń do odnośnych uczelni w latach przedwojennych i wojennych. Wśród młodzieży istnieje i wzmacnia się żywiołowy pęd ku morzu i entuzjazm dla wszystkich spraw, związanych z morzem. Entuzjazm ten nie jest wcale ogniem słomianym, gdyż wzmacnia się w miarę bliższego poznawania spraw morskich. Podkreślić należy również wysoce koleżeńskie współzycie i współzawodnictwo wzajemne w nauce wśród tej młodzieży.

#### Literatura fachowa

W języku polskim brak zupełnie podręczników technicznych, ułatwiających młodzieży naukę, a wykładającym nauczanie. Dlatego też dotychczas posługiwano się prawie wyłącznie notatkami osobistymi i literaturą niemiecką, czasem angielską i rosyjską. Z uwagi na to, iż szkolnictwo techniczne morskie ma być rozbudowane na trzech poziomach oraz ponieważ podręczniki niemieckie są obecnie prawie nieosiągalne, a fakt zniszczenia nakładowych księgarni niemieckich nie wskazuje na poprawę w tym względzie, wreszcie z uwagi na brak dostatecznej znajomości języków obcych wśród młodzieży, opracowanie podręczników polskich należy postawić na jednym z pierwszych miejsc. Podręczniki te należało by opracować w trzech ujęciach: dla szkół rzemieślniczych (gimnazjalnych), dla poziomu licealnego i dla szkół akademickich.

W czasie ostatniej wojny poszczególni autorzy zapoczątkowali opracowanie niektórych podręczników, lecz prace te nie zostały ukończone z powodu ciężkich warunków życiowych i braku środków materialnych. Należało by te prace doprowadzić do końca.

Należy nadmienić, że podręczniki, opracowane przed ostatnią wojną dla Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni i dla Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, w swym ujęciu całkowicie odbiegają od potrzeb szkolnictwa technicznego morskiego i wobec tego nie mogą stanowić oparcia przy organizacji wykładów w omawianym szkolnictwie.

Równolegle z opracowywaniem podręczników i ich wydawaniem należało by rozpocząć wydawanie czasopisma, poświęconego zagadnieniom budownictwa okrętowego. Miałoby ono na celu informowanie ogółu ludzi, związanych z morzem, a pracujących w przemyśle okrętowym w szczególności, o aktualnych postępach i prądach, nurtujących w technice morskiej i w dziedzinach jej pokrewnych.

#### Pomoce naukowe

Nauka na wydziałach okrętowych, czy to na poziomie szkół gimnazjalnych, licealnych, czy wyższych, stawia wobec uczącej się młodzieży cały szereg specyficznych wymagań w zakresie pomocy naukowych: chodzi tutaj szczególnie o pomoce-kreślarskie i modele okrętów, następnie o laboratoria naukowe. Na szczęście, laboratoria Wydziału Okrętowego Politechniki Gdańskiej ocalały, jak również częściowo pomoce naukowe, wobec czego sprawa nauczania będzie ułatwiona dla wszystkich trzech poziomów szkolnictwa, szczególnie zaś dla licealnego i politechnicznego, nie mniej jednak należało by niezwłocznie przystąpić do uzupełnienia braków i rozbudowania ilościowego.

#### Terytorialne rozmieszczenie

Z uwagi na chwilowo szczupłą liczbę wykładowców, którzy będą musieli być równolegle wykorzystani w przemyśle okrętowym nadmorskim, względnie w administracji technicznej morskiej, zorganizowanie szkolnictwa na poziomie licealnym i wyższym okazało się najkorzystniejsze w rejonie Gdańsk — Gdynia, w oparciu o Politechnikę Gdańską. Również względ na to, iż młodzież będzie mogła na Wybrzeżu codziennie zaznajamiać się, w praktycznym zetknięciu z portem oraz flotą handlową i wojenną, z zagadnieniami omawianymi na wykładach, przemawia za skoncentrowaniem tego szkolnictwa nad morzem. Szkoły rzemieślnicze należało by organizować przy zakładach przemysłowych w poszczególnych portach, względnie samoistnie, ale o ile możliwości w portach morskich lub śródlądowych.

Opracował: inż. Aleks. Potyrała

Gdańsk, w październiku r. 1945.