

UNIWERSYTET SZCZECIŃSKI
INSTYTUT HISTORYCZNY

Piotr Frąckowiak

Historia szczecińskiej ekonomii akademickiej 1955-1985

Praca doktorska
napisana pod kierunkiem
prof. dr hab. Radosława Gazińskiego
Instytut Historyczny

Szczecin 2025

OŚWIADCZENIE DOKTORANTA

Piotr Frąckowiak
imię i nazwisko

Uniwersytet Szczeciński – Instytut Historyczny

Forma: eksternistyczne

Oświadczam, że moja praca pt.:

Historia szczecińskiej ekonomii akademickiej 1955-1985

- a. została napisana przeze mnie,
- b. nie narusza praw autorskich w rozumieniu ustawy z dnia 4 lutego 1994r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. Nr 24, poz. 83 z póź. zm.) oraz dóbr osobistych chronionych prawem,
- c. nie zawiera danych i informacji , które uzyskałem w sposób niedozwolony,
- d. nie była podstawą nadania tytułu naukowego ani lub zawodowego ani mnie ani innej osobie.

Ponadto oświadczam, że treść pracy przedstawionej przeze mnie do obrony, zawarta na przekazywanym nośniku elektronicznym jest identyczna z jej wersją drukowaną.

Szczecin, dn.

.....
podpis

OŚWIADCZENIE

Wyrażam zgodę na udostępnienie mojej pracy pt. Historia szczecińskiej ekonomii akademickiej 1955-1985

Szczecin, dnia.....

.....
podpis

Wstęp.....	5
1. Początki szczecińskiej akademickiej ekonomii w latach 1946-1955	11
1.1. Akademia Handlowa w Poznaniu Oddział w Szczecinie	16
1.1.1. Powstanie uczelni.....	16
1.1.2. Prawne podstawy funkcjonowania	19
1.1.3. Organizacja, majątek i finanse	21
1.1.4. Kadra dydaktyczna.....	27
1.1.5. Programy studiów	29
1.1.6. Studenci.....	34
1.1.7. Ideologizacja uczelni	40
1.1.8. Rola Akademii Handlowej w początkach szczecińskiego środowiska ekonomicznego	42
1.2. Wyższa Szkoła Ekonomiczna	43
1.2.1. Organizacja i podstawy funkcjonowania uczelni	43
1.2.2. Plany powołania Akademii Transportu	57
1.2.3. Kadra dydaktyczna.....	62
1.2.4. Prace naukowo-badawcze	66
1.2.5. Programy studiów	70
1.2.6. Rekrutacja	77
1.2.7. Studenci.....	82
1.2.8. Znaczenie Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie	88
2. Szczecińska akademicka ekonomia w ramach Wydziału Inżynieryjno- Ekonomicznego Transportu w latach 1955-1985	90
2.1. Organizacja i rozwój wydziału w latach 1955-1970.....	100
2.2. Organizacja i rozwój wydziału w latach 1970-1985.....	124
2.3. Kadra.....	154
2.4. Nauka	210
2.5. Kształcenie, dydaktyka i sprawy studenckie	252
3. Samodzielność czy Uniwersytet?	302
Zakończenie	324
Bibliografia	330
Załączniki	359
Spis tabel	385
Spis załączników	386

Wstęp

Od lipca 1945 roku Szczecin stał się miastem polskim, w którym, w ramach odradzającego się życia po wojennej zawierusze, tworzyło się również szkolnictwo wyższe. Pierwszą uczelnią był szczeciński oddział Akademii Handlowej w Poznaniu, który zainaugurował swoją działalność w październiku 1946 roku. Była to szkoła prywatna, która w 1950 roku została przekształcona w państwową Wyższą Szkołę Ekonomiczną, a następnie jej agendy w 1955 roku włączono do tworzącej się na bazie Szkoły Inżynierskiej Politechniki Szczecińskiej. O ile historia początków akademickiej ekonomii szczecińskiej została już opisana o tyle okres rozwoju tej dziedziny nauki w ramach Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu istniejącego w latach 1955-1985 pozostaje nadal tematem nierozpoznanym.

Szczecińskie środowisko ekonomistów skupione na Politechnice Szczecińskiej było w interesującym nas okresie wyjątkowe w skali kraju, gdyż zajmowało się uprawianiem nauk ekonomicznych, do których dodano element inżynieryjny. Unikatowym ukierunkowaniem prowadzonych badań było zatem powiązanie ekonomik różnych gałęzi transportu z naukami technicznymi skupiającymi się na eksploatacji środków transportu oraz z rachunkowością i finansami przedsiębiorstw transportowych. To kompleksowe, a zarazem interdyscyplinarne podejście, w dzisiejszym rozumieniu tego słowa, zasługuje na szersze opracowanie, które ukaże w pełni wyjątkowość szczecińskiego ośrodka akademickich badań ekonomicznych. Jak do tej pory poza opracowaniami jubileuszowymi oraz wspominkowymi ten okres dziejów szczecińskiej ekonomii akademickiej nie doczekał się pełnego opracowania.

Autor w swojej pracy wykorzystał kilka metod badawczych. Przede wszystkim metodę indukcyjną, czyli bezpośredniego ustalania faktów na podstawie źródeł, których szczegółowej analizy dokonano w kilku archiwach. Instytucjonalne źródła archiwalne pozwalają na ustalenie faktów źródłowych, które po dalszej analizie stają się faktami historycznymi. Czasami jednak należało zastanowić się nad brakiem informacji w źródłach (milczenie źródeł), zwłaszcza, jeśli pomijały one pewne kwestie dotyczące istotnych wydarzeń historycznych takich jak na przykład strajki w grudniu 1970 roku. W pracy zastosowano również elementy metody statystycznej ułatwiające analizę znajdujących się w źródłach danych liczbowych i ich odpowiednią prezentację w pracy. Nie dało się również pominąć metody filologicznej, którą stosowano podczas odczytywania oraz interpretacji języka pisanego źródeł. Co prawda wszystkie źródła analizowane przez autora wytworzone zostały w języku polskim, ale należało je czasami odczytać z mało czytelnych pisanych

ręcznie dokumentów oraz poddać interpretacji znaczenie wielu terminów znajdujących się w analizowanych źródłach napisanych charakterystycznym językiem tamtej epoki odmiennym od dzisiejszego.

Historia szkolnictwa wyższego oraz nauki na Pomorzu Zachodnim po 1945 roku posiada dość liczne opracowania¹. Do tej pory powstały publikacje opisujące poszczególne szkoły wyższe: Akademię Handlową², Wyższą Szkołę Ekonomiczną³, Politechnikę Szczecińską⁴, Akademię Rolniczą⁵, Wyższą Szkołę Morską⁶, Pomorską Akademię Medyczną⁷ oraz Uniwersytet Szczeciński⁸. Najczęściej były to prace z okazji jubileuszów poszczególnych uczelni lub z powodu innych ważnych wydarzeń w ich życiu⁹. Niemniej, wspomniane publikacje zawierały najczęściej bardzo syntetyczne opracowania dotyczące

¹ *Dwudziestolecie nauki polskiej na Pomorzu Szczecińskim 1946–1966*, red. L. Babiński, H. Lesiński, Szczecin 1968; J. Brzozowski, *Zarys genezy szkolnictwa wyższego w Szczecinie 1945–1947*, w: „Przegląd Zachodniopomorski” 1974, t. XVIII, z. 2, s. 143–155; *Nauka Polska na Pomorzu Szczecińskim 1946–1956–1976*, red. H. Lesiński, Szczecin 1979; K. Pająk, *Rola szczecińskiego ośrodka naukowego w rozwoju nauki w Polsce Ludowej w latach 1945–1980*, Poznań 1984; Z. Mielcarek, B. Owczarek, *Od Pedagogium do Uniwersytetu Szczecińskiego*, Szczecin 1985; *Udział nauki i szkolnictwa wyższego w rozwoju Pomorza Zachodniego w latach 1945–1985*, red. H. Lesiński, Szczecin 1986; H. Lesiński, *Szkolnictwo wyższe i nauka w Szczecinie*, w: „Przegląd Zachodniopomorski” 1994, z. 1; Tenże, *Uczelnie wyższe i nauka*, w: *Dzieje Szczecina*, t. IV (1945–1990), red. T. Białecki, Z. Silski, Szczecin 1998, s. 425–460; U. Grześkowiak, *Szkolnictwo wyższe w województwie zachodniopomorskim w latach 2007–2009*, w: „Ekonomiczne Problemy Usług” 2011, nr 71, s. 453–472; *Akademicki Szczecin XVI–XXI wiek*, red. P. Niedzielski, W. Tarczyński, Szczecin 2016.

² L. Babiński, *Akademia Handlowa w Szczecinie*, w: „Rocznik – Informator Pomorza Zachodniego”, R. I (1945–1948), s. 49; J. Rżóska, *Jak powstawała Akademia Handlowa w Szczecinie?*, w: „Szczecin. Tygodnik miasta morskiego”, nr 25–26, 15.12.1946 r., s. 197–198; R. Gaziński, *Akademia Handlowa 1946–1950*, w: *Dzieje szczecińskiej ekonomii. Tom I. Trudne początki*, Szczecin 2021, s. 9–61.

³ P. Frąckowiak, *Wyższa Szkoła Ekonomiczna 1950–1955*, w: *Dzieje szczecińskiej ekonomii...*, s. 63–136.

⁴ *Politechnika Szczecińska w latach 1946–1976*, Szczecin 1976; S. Prowans, *Politechnika Szczecińska 1971–1986*, Szczecin 1986; *Politechnika Szczecińska. Uczelnia i ludzie w półwieczu 1946–1996*, red. B. Szargut, K. Paradowska, M. Rodziewicz, Szczecin 2006; *60 lat Politechniki Szczecińskiej*, Szczecin 2006.

⁵ *Czterdziestolecie Akademii Rolniczej w Szczecinie 1954–1994*, red. J. Jasnowska, Szczecin 1996; *50 lat Akademii Rolniczej w Szczecinie*, red. L. Pałasz, Szczecin 2004.

⁶ *Szkolnictwo morskie Szczecina w latach 1947–1997*, red. I. Dunin-Kwinta, A. Walczak, S. Kuszmider, Szczecin 1997; *Kadry Morskie Rzeczypospolitej. T. 4 Polska Marynarka Handlowa. Absolwenci uczelni morskich Gdyni i Szczecina 2000–2005*, red. J. K. Sawicki, Gdynia 2007; *Kadry Morskie Rzeczypospolitej. T. 6. Marynarka Handlowa. Kadra, absolwenci i słuchacze Akademii Morskiej w Szczecinie*, red. J. K. Sawicki, Gdynia 2012.

⁷ *Album 50-lecia Pomorskiej Akademii Medycznej w Szczecinie: nauczyciele i wychowankowie*, red. E. Miętkowski, Warszawa 1998; *V-dziesięciolecie Pomorskiej Akademii Medycznej w Szczecinie 1988–1998*, red. E. Miętkowski, Warszawa 1998; *Trylogia 60-lecia Pomorskiej Akademii Medycznej w Szczecinie*, red. I. Kojder, Szczecin 2008.

⁸ D. Koźmian, *Droga do Uniwersytetu Szczecińskiego w opinii prasy centralnej i regionalnej w latach 1981–1985: (w 15. rocznicę powstania uczelni)*, Szczecin 2000; *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. K. Pinkoń, Gliwice 2009; *Uniwersytet Szczeciński na przełomie wieków i czasów 1985–2010*, red. W. Stępiński, W. Tarczyński, Szczecin 2010; *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985–2015*, red. J. Stanielewicz, W. Stępiński, E. Włodarczyk, Szczecin 2015.

⁹ Warto zaznaczyć, że Akademia Rolnicza połączyła się z Politechniką Szczecińską w 2009 roku tworząc Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny. Pomorska Akademia Medyczna podniosła rangę stając się Pomorskim Uniwersytetem Medycznym w 2010 roku, a Wyższa Szkoła Morska, po drodze stała się Akademią Morską by od 2022 roku zostać Politechniką Morską.

historii poszczególnych jednostek naukowych oraz koncentrowały się na najważniejszych osiągnięciach. W przypadku akademickiej ekonomii szczecińskiej było podobnie, gdyż wymienione wyżej publikacje omawiające ramy organizacyjne, dorobek naukowy oraz prowadzone badania pojawiały się najczęściej przy okazji obchodzonych jubileuszy¹⁰. Do tego nurtu jubileuszowych publikacji należy również dodać samodzielne wykazy prac naukowców szczecińskich uczelni¹¹ czy też wspomnienia o byłych, nieżyjących pracowników¹². Oprócz literatury dotyczącej szkolnictwa wyższego w pracy wykorzystano publikacje odnoszące się do dziejów Polski i Pomorza w czasach PRL co ukazuje ramy i warunki w jakich funkcjonowało szkolnictwo wyższe w Szczecinie¹³.

W świetle zarysowanego powyżej stanu badań nad szczecińskim ośrodkiem naukowym ze szczególnym uwzględnieniem akademickiej ekonomii należy podkreślić, że niniejsza praca jest próbą całościowego ujęcia problematyki rozwoju szczecińskiej ekonomii akademickiej jako dziedziny nauki funkcjonującej w ramach organizacyjnych

¹⁰ 25 lat wyższego szkolnictwa ekonomicznego w Szczecinie. Cz. 1, Sesja naukowa. Cz. 2, Materiały i sprawozdania, red. Halina Kantrzonki, Maria Zielińska, Poznań 1971; Materiały IV Zjazdu Absolwentów byłej Akademii Handlowej, byłej Wyższej Szkoły Ekonomicznej i Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej XXV lat Wyższego Szkolnictwa Ekonomicznego w Szczecinie 1946-1971, Szczecin 1972; 40 lat wyższego szkolnictwa ekonomicznego w Szczecinie, kom red. T. Białecki i in., Szczecin 1986; Nasza Alma Mater. Wspomnienia absolwentów szczecińskiego ośrodka nauk ekonomicznych, red. J. Stanielewicz, J. Wolny, Szczecin 1996; Ekonomia w Szczecinie : Jubileusz 55-lecia Wyższego Szkolnictwa Ekonomicznego na Pomorzu Zachodnim (1946-2001): Zjazd Absolwentów Ekonomii (Uniwersytetu Szczecińskiego, Politechniki Szczecińskiej, Wyższej Szkoły Ekonomicznej, Akademii Handlowej), red. J. Hozer, S. Flejterski, Szczecin 2001; 65-lecie szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu: przeszłość, teraźniejszość, przyszłość, red. J. Stanielewicz, E. Załoga, Szczecin 2010; Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego. Wczoraj-Dziś-Jutro. Album wydany z okazji 65-lecia wyższego szkolnictwa ekonomicznego na Pomorzu Zachodnim, red. W. Downar, Szczecin 2011; E. Załoga, Twórcy szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu (dorobek 70-lecia), w: „Problemy Transportu i Logistyki”, 2/2016(34), s. 57-69; P. Frąckowiak, R. Gaziński, Dzieje szczecińskiej ekonomii. Tom 1. Trudne początki (1946-1955), Szczecin 2021; Szczecin jako ośrodek myśli naukowej transportu. Dorobek 75-lecia, red. T. Kwarciniński, Z. Kłos-Adamkiewicz, Szczecin 2022.

¹¹ Bibliografia publikacji pracowników naukowo-dydaktycznych Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej za lata 1976-1978, oprac. A. Gniewoszewska, Szczecin 1980; Publikacje pracowników naukowych Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Szczecińskiego za lata 1979-1985, oprac. A. Gniewoszewska, J. Goc; Szczecin 1986.

¹² Byli z nami. Wspomnienia i biogramy, red. S. Flejterski i A. Szewczyk, Szczecin, 2006. Zob. również: Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

¹³ Zob. m. in. T. Białecki, Szczecin. Rozwój miasta w Polsce Ludowej, Poznań 1977; Lata 1956-1970 na Pomorzu Zachodnim. Oczekiwania i rzeczywistość, red. H. Komarnicki, K. Kozłowski, Szczecin 1999; Pomorze Zachodnie w latach 1945-2005. Wybrane problemy polityczne, administracyjne, demograficzne i ekonomiczne, red. K. Kozłowski, Szczecin 2005; K. Kozłowski, Między racją stanu a stalinizmem. Pierwsze dziesięć lat władzy politycznej na Pomorzu Zachodnim (1945-1955), Warszawa – Szczecin, 2000; Tenże, Pomorze Zachodnie w sześćdziesięciolecie (1945-2005), Szczecin 2005; A. Makowski, Pomorze Zachodnie w polityce gospodarczej Polski w latach 1950-1960, Szczecin 2006; A. Paczkowski, Wojna polsko-jaruzelska. Stan wojenny w Polsce 13 XII–22 VII 1983, Warszawa 2006; J. Eisler, Polskie miesiące, czyli kryzysy w PRL, Warszawa 2008; Tenże, Czterdzieści pięć lat, które wstrząsnęły Polską. Historia polityczna 1944-1989, Warszawa 2018.

Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej istniejącego w latach 1955-1985.

Największe znaczenie dla badań nad omawianym tematem miały dokumenty przechowywane w Archiwum Uniwersytetu Szczecińskiego. Szczególnie cenny okazał się zespół *Politechnika Szczecińska Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu* zawierający dokumenty wytworzone przez wspomniany wydział oraz przekazane z ministerstwa zajmującego się sprawami szkolnictwa wyższego lub też innych jednostek administracji centralnej. Wykorzystane zostały przede wszystkim protokoły posiedzeń organów kolegialnych, sprawozdania, opracowania statystyczne, plany badań naukowych, schematy organizacyjne, plany oraz programy studiów. Dzięki tym dokumentom odtworzyć można było ramy organizacyjne, w których rozwijała się akademicka ekonomia w Szczecinie, ale również kierunki prowadzonych badań, rozwój kadry naukowej oraz kwestie dydaktyczne i studenckie. Nie mniej ważne okazały się również zespoły *Akademia Handlowa w Poznaniu Oddział w Szczecinie* oraz *Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Szczecinie*, które choć podobne tematycznie są zdecydowanie mniejsze objętościowo lecz zawierają dokumentację wystarczającą do przygotowania rozdziału wstępnego poświęconego organizacyjnym poprzednikom Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej.

Pomocne dla określenia dokładnej struktury organizacyjnej oraz zachodzących w niej przemian były dokumenty przechowywane w Archiwum Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego. Zbiór wewnętrznych aktów prawnych w skład którego wchodzi przede wszystkim zarządzenie rektora Politechniki Szczecińskiej pozwolił na odtworzenie w wielu przypadkach dokładnych struktur organizacyjnych poszczególnych katedr oraz instytutów, a także na ustalenie precyzyjnych dat ich powstania. Jest to cenne źródło informacji uzupełniające dane zawarte w protokołach z posiedzeń rady wydziału.

W Archiwum Państwowym w Szczecinie istotnych informacji dostarczyły zespoły: *Ośrodek Informacji Naukowej i Postępu Techniczno-Organizacyjnego „Intorg” w Szczecinie* oraz *Szczecińskie Towarzystwo Naukowe*. W przypadku tego pierwszego zespołu pomocne okazały się posiedzenia kolegium rektorów szczecińskich szkół wyższych, a także cała dokumentacja dotycząca zakresu współpracy, koncepcji oraz prac zespołu ds. powołania Uniwersytetu Szczecińskiego. Dokumentacja ta naświetla dyskusję jaka toczyła się w środowisku ekonomistów w kwestii akcesji do tworzonego uniwersytetu. Z drugiego z wymienionych zespołów wykorzystane zostały materiały zawierające koncepcje powołania Uniwersytetu oraz działania podejmowane na rzecz jego utworzenia na

przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych XX wieku. W sumie źródła zawarte w zespołach przechowywanych w Archiwum Państwowym w Szczecinie miały charakter uzupełniający i wykorzystane zostały w trzecim rozdziale niniejszej pracy.

Z kolei do pierwszego rozdziału przydatne były zwłaszcza spisy wykładów i składy osobowe przechowywane w Archiwum Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Dzięki zawartym w nim informacjom możliwe stało się odtworzenie cykli kształcenia obowiązujących w początkowym okresie funkcjonowania Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie, które były identyczne z wykorzystywanymi w ówczesnej Szkole Głównej Planowania i Statystyki.

Kwerenda w Archiwum Akt Nowych w zespołach dotyczących ministerstw właściwych do spraw szkolnictwa wyższego nie przyniosła pozytywnych rezultatów. Dokumentacja zawarta w tych zespołach w przypadku Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu dotyczy głównie uzyskiwania stopni naukowych przez pracowników naukowych pokrywając się tym samym z danymi przechowywanymi w Archiwum Uniwersytetu Szczecińskiego. Oprócz materiałów źródłowych w pracy wykorzystano również źródła drukowane w postaci dzienników ustaw oraz dzienników ministerialnych.

Niniejsza praca składa się poza wstępem i zakończeniem z trzech rozdziałów ułożonych chronologicznie, jednak podział treści wewnątrz rozdziałów posiada charakter problemowy. Wyjątkiem od opisanego powyżej układu jest rozdział trzeci, który analizuje dyskusję prowadzoną w środowisku ekonomicznym nad wyborem przyszłej drogi rozwoju. Częściowo pokrywa on się chronologicznie z rozdziałem drugim. Chronologicznie praca zamyka się w latach 1955-1985, kiedy to szczecińska ekonomia akademicka rozwijała się w ramach Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej. Warto jednak dodać, że rozdział wprowadzający analizuje losy środowiska akademickiego do czasu powstania Politechniki Szczecińskiej i zamyka się chronologicznie w latach 1946-1955.

Pierwszy rozdział o charakterze wstępnym skupia się zatem na okresie lat 1946-1955. Ukazuje on początki kształtowania się szczecińskiego akademickiego środowiska ekonomicznego. Rozdział został podzielony na dwa podrozdziały. Pierwszy dotyczy okresu funkcjonowania Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie w latach 1946-1950. W jego ramach omówione zostało powstanie uczelni, prawne ramy jej działalności, organizacja, majątek i finanse, kadra, program studiów, studenci, kwestie związane z postępującą ideologizacją uczelni oraz jej rola w kształtowaniu się

akademickiego środowiska ekonomicznego w Szczecinie. Drugi podrozdział obejmuje lata 1950-1955 kiedy to upaństwowiona Akademia Handlowa stała się Wyższą Szkołą Ekonomiczną w Szczecinie. Zawiera on informacje dotyczące organizacji i podstaw funkcjonowania nowej uczelni, planów powołania Akademii Transportu, kadry, prowadzonych prac naukowo-badawczych, programów studiów, rekrutacji, studentów oraz znaczenia szkoły dla dalszego rozwoju akademickiej ekonomii w Szczecinie.

Rozdział drugi, obejmuje chronologicznie okres lat 1955-1985, czyli czas kiedy wyższe szkolnictwo ekonomiczne w Szczecinie rozwijało się w ramach Wydziału Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej. Układ wewnętrzny rozdziału jest podobny do poprzednich, a więc zawiera podrozdziały dotyczące organizacji i rozwoju wydziału w latach 1955-1970 kiedy podstawowymi jednostkami organizacyjnymi wydziału były katedry. Następny podrozdział o podobnej problematyce dotyczy lat 1970-1985, czyli okresu istnienia instytutów oraz dążeń do powołania drugiego wydziału ekonomicznego na bazie usamodzielnionego Instytutu Ekonomiki Transportu. Następnie omówiona została kadra wydziału w tym jej rozwój, prowadzone badania naukowe oraz sprawy dotyczące przewodów doktorskich i habilitacyjnych. Kolejny podrozdział dotyczy kształcenia i dydaktyki, a więc zawiera analizę planów studiów oraz kierunków studiów. Omówione zostały w nim również sprawy studentów oraz ich działalność w ramach kół naukowych.

Ostatni trzeci rozdział dotyczy przede wszystkim wyboru przed jakim stanęło środowisko akademickie ekonomistów szczecińskich w pierwszej połowie lat osiemdziesiątych. Z jednej strony dążyło ono po nieudanej próbie powołania drugiego wydziału ekonomicznego w ramach Politechniki Szczecińskiej do utworzenia samodzielnej uczelni ekonomicznej, a z drugiej trwały prace nad utworzeniem w mieście u ujścia Odry uniwersytetu, który bez udziału pracowników Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu nie mógłby w ogóle powstać. Zakończenie rozdziału omawia syntetycznie dalsze losy akademickiego środowiska ekonomicznego wywodzącego się z Politechniki Szczecińskiej po 1985 roku.

1. Początki szczecińskiej akademickiej ekonomii w latach 1946-1955

Szczecin w okresie między kwietniem a lipcem 1945 roku był trzykrotnie przejmowany przez władze polskie, które w tym czasie dwukrotnie musiały opuszczać miasto zgodnie z decyzjami władz radzieckich. Ostatecznie 5 lipca 1945 roku miasto u ujścia Odry stało się miastem polskim. Od tego momentu na dobre rozpoczął się proces rozwoju polskiej społeczności oraz administracyjnego scalania miasta jak i regionu z odbudowującą się w nowych realiach ustrojowych Polską. Początkowo w Szczecinie urządowały jedynie władze miejskie z prezydentem Piotrem Zarembą¹, a pełnomocnik rządu na Okręg Pomorze Zachodnie Leonard Borkowicz² przebywał w Koszalinie. 29 maja 1946 roku dotychczasowy III Okręg Administracyjny Pomorze Zachodnie stał się województwem szczecińskim obejmującym swoim zasięgiem Koszalin oraz Słupsk. Taki podział utrzymał się do roku 1950 kiedy z województwa szczecińskiego wyłączono województwo koszalińskie. W omawianym okresie, poza wspomnianymi, nie zachodziły dalsze zmiany granic administracyjnych województwa.

W Szczecinie nowe polskie władze musiały przygotować miasto do ponownego zamieszkania, a to wymagało zabezpieczenia podstawowych potrzeb aprowizacyjnych, komunikacyjnych, łączności oraz przede wszystkim zajęcia się kwestiami bezpieczeństwa³. To ostatnie oprócz pospolitego szabrownictwa było zagrożone zwłaszcza na terenach, na których stacjonowały oddziały Armii Czerwonej zarówno przez maruderów jak i regularnych żołnierzy dokonujących aktów bandytyzmu czy też grabieży⁴. Problemami, z którym borykało się miasto były zniszczenia substancji mieszkalnej, energetyki czy też komunikacji, nie wspominając o przemyśle i porcie⁵. Szczecin był zniszczony w wyniku bombardowań alianckich, walk prowadzonych w kwietniu 1945 roku oraz późniejszych podpałów. Wraz z ponownym napływem ludności do miasta problemem

¹ Opisu realiów pierwszych lat polskiego Szczecina dostarcza Piotr Zaremba w swoich wspomnieniach. Zob. P. Zaremba, *Wspomnienia prezydenta Szczecina*, Poznań, 1980.

² Późniejszy pierwszy wojewoda szczeciński w latach 1946-1949. Zob. K. Rembacka, *Komunista na peryferiach władzy. Historia Leonarda Borkowicza*, Szczecin – Warszawa, 2020.

³ O poczuciu strachu zob. M. Zaremba, *Wielka trwoga. Polska 1944-1947*, Kraków 2012.

⁴ Szeroko na ten temat zob. *Źródła do dziejów Pomorza Zachodniego*, T. VI, *Bezpieczeństwo i porządek publiczny w latach 1945-1950*, oprac. T. Białecki, J. Macholak, Szczecin 1995.

⁵ T. Białecki, *Szczecin. Rozwój miasta...*, Poznań 1977, s. 36-37. Dla przykładu obiektów zniszczonych całkowicie w mieście w sierpniu 1945 roku było 43,6%, a energetyka zniszczona była w 80%. Ciekawą sprawą była również swoista radziecka enklawa w porcie szczecińskim, która służyła do wywozu do ZSRR tego co uznano za reparacje wojenne. Polska administracja zarówno cywilna jak i wojskowa nie miała do niej wstępu, a jej ostatnie elementy zlikwidowano dopiero w 1955 roku. Zob. R. Jesswein, *Enklawa*, Szczecin 2021, s. 85-124; R. Techman, *Armia radziecka w gospodarce morskiej Pomorza Zachodniego w latach 1945-1956*, Poznań 2003, s. 19-73.

do rozwiązania była również kwestia zaopatrzenia w żywność oraz inne podstawowe środki do życia. Sytuację władz polskich dodatkowo komplikowali powracający od połowy maja 1945 roku do miasta Niemcy.

Warto zwrócić w tym miejscu uwagę, że największy napływ osadników polskich do miasta przypada na czas od lipca 1945 roku do końca 1947 roku to znaczy w okresie największych powojennych ruchów migracyjnych⁶. Do miasta docierali przesiedleńcy z tzw. Kresów Wschodnich, mieszkańcy innych części Polski czy też osoby powracające po wojennej zawierusze z Zachodu, ale także pozostali tu jeńcy wojenni oraz robotnicy przymusowi. Do Szczecina i na Pomorze Zachodnie przybywali żołnierze Wojska Polskiego, urzędnicy czy też funkcjonariusze różnych służb⁷. W tym samym czasie dokonywał się proces wysiedlania zamieszkujących Szczecin i Pomorze Zachodnie Niemców⁸.

Jednym ze sposobów zaznaczenia polskiej racji stanu w nowo pozyskanym mieście była oprócz kwestii gospodarczych, kulturalnych, politycznych oraz oświatowych, również idea utworzenia szkolnictwa wyższego⁹. Było to zadanie o tyle trudne, że miasto nie posiadało tradycji akademickich, a więc budowano je właściwie od początku¹⁰. W związku z tematyką niniejszej pracy warto poświęcić temu zagadnieniu kilka słów. O ile nie udało się utworzyć w Szczecinie szkoły wyższej w 1945 roku, to już rok później utworzony został szczeciński oddział Akademii Handlowej w Poznaniu, który przetrwał do roku 1950 kiedy to w wyniku upaństwowienia stał się Wyższą Szkołą Ekonomiczną w Szczecinie¹¹. Również w 1946 roku rozpoczęto uwieńczone powodzeniem starania o utworzenie wyższej szkoły technicznej. Zakończyły się one połowicznym sukcesem i dnia 8 marca 1947 roku oficjalnie zainaugurowano działalność Szkoły Inżynierskiej¹². Początkowo kształcono w

⁶ T. Białecki, dz. cyt., s. 64.

⁷ O przybywających na tereny Pomorza Zachodniego Polakach zob. więcej T. Białecki, A. Wojtaszak, *Osadnictwo polskie jako element procesów migracyjnych na Pomorzu Zachodnim w latach 1945-1948*, w: *Osadnictwo polskie na Pomorzu Zachodnim 1945-1950. Mity i rzeczywistość*, cz. I, red. K. Kozłowski, Szczecin 2002, s. 21-35.

⁸ Szczegółowe informacje na ten temat zob. T. Białecki, *Przesiedlenie ludności niemieckiej z Pomorza Zachodniego po II Wojnie Światowej*, Poznań 1969; S. Jankowiak, *Wysiedlenie i emigracja ludności niemieckiej w polityce władz polskich w latach 1945-1970*, Warszawa 1970.

⁹ O początkach polskiego szkolnictwa wyższego w stolicy Pomorza Zachodniego zob. P. Gut, *Polskie początki akademickiego Szczecina (lata 1946-1955)*, w: *Akademicki Szczecin XVI-XXI wiek*, red. P. Niedzielski i W. Tarczyński, Szczecin 2016, s. 107-128.

¹⁰ H. Lesiński, *Rozwój nauki w Szczecinie*, w: *Na ziemię ojców*, red. R. Hajduk i in., Warszawa 1962, s. 150. W Szczecinie istniała przed wojną jedynie szkoła inżynierska nie posiadająca pełni praw akademickich, kształcąca inżynierów. Zob. P. Gut, *Budowa uczelni wyższych w Szczecinie pod koniec XIX i w I połowie XX wieku*, w: *Akademicki Szczecin...*, s. 91-106.

¹¹ Więcej w rozdziale poświęconym dziejom Akademii Handlowej oraz Wyższej Szkole Ekonomicznej.

¹² P. Gut, *Polskie początki akademickiego...*, s. 117-118. Starano się o Politechnikę, ale nie było na to zgody ministerstwa, które zgodziło się jedynie na szkołę inżynierską z trzema wydziałami bez praw akademickich.

niej studentów na wydziałach: Mechanicznym (od grudnia 1952 roku Wydział Budowy Maszyn), Elektrycznym oraz Inżynierii (od grudnia 1952 roku Budownictwa Lądowego i Wodnego). Od roku akademickiego 1947/1948 funkcjonowanie rozpoczął Wydział Chemiczny, a w latach akademickich 1948/1949 - 1953/1954 w strukturach uczelni istniał Wydział Architektury. W 1955 roku Szkoła Inżynierska wchłonęła agendy Wyższej Szkoły Ekonomicznej tworząc Politechnikę Szczecińską. W roku 1948 udało się uruchomić w Szczecinie Akademię Lekarską¹³. Uczelnia ta była niezwykle potrzebna samemu miastu jak i regionowi ze względu na odczuwalny brak lekarzy w omawianym okresie¹⁴. W 1949 roku szkoła otrzymała nazwę Pomorskiej Akademii Lekarskiej im. Generała Karola Świerczewskiego¹⁵, by w 1950 roku stać się Pomorską Akademią Medyczną im. Generała Karola Świerczewskiego w Szczecinie¹⁶. Uczelnia kształciła na kierunku lekarskim i stomatologicznym, choć trzeba zaznaczyć, że pierwsza rekrutacja odbyła się dopiero w roku akademickim 1949/1950, a rok wcześniej naukę rozpoczęli studenci IV roku do tej pory kształcący się w innych uczelniach w Polsce¹⁷. Warto wspomnieć, że w Szczecinie powołano również Państwową Szkołę Morską, która funkcjonowała w latach 1947-1953 (od 1951 roku jako Technikum Nawigacyjne w Szczecinie)¹⁸. Nie była to jednak szkoła wyższa choć sam fakt jej istnienia podkreślać miał morski charakter portowego miasta. W początkach polskiego Szczecina udało się więc utworzyć uczelnie kształcące inżynierów, ekonomistów oraz lekarzy, a także kadry pływające. Nie udało się jednak powołać wyższej szkoły o profilu humanistycznym.

Życie polityczne Szczecina związane było ściśle z ogólnopolską sytuacją polityczno-społeczną oraz ze następującymi zmianami ustrojowymi. Jednak specyfiką Ziem Zachodnich i Północnych na pewno było to, że w pierwszych latach nie istniały na tych terenach tradycyjne siły polityczne, a więc ich struktury budowano od podstaw¹⁹. Niemniej, w skali kraju, od samego początku Polska Partia Robotnicza dążąc do uzyskania pełni władzy politycznej walczyła ze swoimi przeciwnikami. Zdelegalizowane zostało Stronnictwo Narodowe, a w stosunku do Stronnictwa Pracy oraz Polskiego Stronnictwa Ludowego Stanisława Mikołajczyka stosowano metody mające na celu utrudnienie

¹³ Dz. U. 1948, nr 21, poz. 148; E. Gorzkowski, *Powstanie i działalność Pomorskiej Akademii Medycznej w latach 1948-1960*, „Szczecin” 1960, z. 10-11, s. 69-70.

¹⁴ P. Gut, *Polskie początki akademickiego...*, s. 121.

¹⁵ Dz. U. 1949, nr 51, poz. 451.

¹⁶ Dz. U. 1950, nr 9, poz. 92.

¹⁷ P. Gut, *Polskie początki akademickiego...*, s. 125.

¹⁸ Tamże, s. 126-128. Zob. R. Techman, *Pierwsze szkoły morskiej w Szczecinie w Szczecinie*, w: *Szkolnictwo morskie Szczecina w latach 1947-1997*, red. I. Dunin-Kwinta, Szczecin 1997, s. 15-31.

¹⁹ Omówienie tematyki sytuacji politycznej regionu zob. K. Kozłowski, *Między racją stanu a stalinizmem...*

funkcjonowania tych partii. Powszechne były aresztowania czy nawet morderstwa dokonywane przez „nieznanych sprawców”. Inne partie polityczne jak Polska Partia Socjalistyczna czy Stronnictwo Ludowe znajdowały się pod coraz większym wpływem komunistów. Ostatecznie pierwsza z tych dwóch partii wchłonięta została w 1948 roku przez PPR w wyniku czego powstała Polska Zjednoczona Partia Robotnicza.

We wrześniu 1944 roku ogłoszona została reforma rolna, która spowodowała ostatecznie zniszczenie ziemiaństwa w Polsce oraz powstanie na ziemiach nierozparcelowanych, które przejęło państwo, Państwowych Gospodarstw Rolnych²⁰. Następnie w styczniu 1946 roku upaństwowiony został przemysł, a właściwie przedsiębiorstwa mogące zatrudniać ponad 50 pracowników na jedną zmianę²¹. Na Ziemiach Północnych i Zachodnich nacjonalizacja objęła grunty rolne, lasy, przemysł, a następnie pozostałe niewywłaszczone składniki majątków poniemieckich²². W 1952 roku rozbudowa przemysłu ciężkiego oraz błędna polityka rolna polegająca na kolektywizacji rolnictwa doprowadziła do załamania się produkcji mięsnej oraz wprowadzenie wielu produktów na kartki, a gromadzenie zapasów uznano za działalność spekulacyjną²³.

Odwołanie przeprowadzenia przez komunistów demokratycznych wyborów doprowadziło do ogłoszenia przez nich wiosną 1946 roku „referendum ludowego”²⁴. Referendum przeprowadzono w dniu 30 czerwca 1946 roku, a oficjalne, sfałszowane wyniki podano do wiadomości w dniu 12 lipca 1946 roku. Odpowiadały one oczywiście oczekiwaniom komunistów, którzy wzywali do głosowania „3 razy tak”²⁵. Warto wspomnieć, że w dniach 13-14 kwietnia 1946 roku w Szczecinie odbyła się duża manifestacja pod hasłem „Trzymamy Straż nad Odrą”, która na celu miała wzmocnić przywiązanie do nowej granicy zachodniej, zintensyfikować osiedlanie się na ziemiach północnych i zachodnich oraz przygotować grunt pod szykowane wówczas „referendum

²⁰ Wcześniej istniały Państwowe Nieruchomości Ziemskie, a dla samych ziem zachodnich ważny był dekret z 6 września 1946 roku *O ustroju rolnym i osadnictwie na obszarze ziem odzyskanych i b. WM Gdańska*. Dz.U. 1946, nr 49, poz. 279. Zgodnie z dekretem znaczna część gruntów rolnych stała się własnością państwa, a z tych 90% trafiło właśnie do Państwowych Nieruchomości Ziemskich.

²¹ Dz. U. 1946, nr 3, poz. 17.

²² P. Sobański, *Możliwość wywłaszczenia niemieckich majątków prywatnych po II Wojnie Światowej na poczet odszkodowań niemieckich*, w: „In Gremium” 11/2017, s.110-111.

²³ J. Eisler, *Czterdzieści pięć lat...*, s. 133.

²⁴ Szerzej zob. C. Osękowski, *Referendum 30 czerwca 1946 roku w Polsce*, Warszawa 2000.

²⁵ C. Osękowski, *Referendum z 30 czerwca 1946 r. na ziemiach przekazanych Polsce po II wojnie światowej*, w: „Dzieje Najnowsze”, R. XXVII, 3, 1995, s. 87-97. Prawdziwe wyniki w województwie szczecińskim przedstawiały się następująco: Pytanie I (likwidacja senatu) tak: 38,8%, nie: 61,2%/. Pytanie II (reforma rolna i unarodowienie podstawowych gałęzi gospodarki) tak: 56,5%, nie: 43,5%. Pytanie III (granice na Odrze i Nysie Łużyckiej) tak: 71,5%, nie: 28,5%.

ludowe”²⁶. Wydarzenie nie przebiegło jednak do końca po myśli organizatorów, gdyż przemówienie Bolesława Bieruta zostało zakończone skandowaniem młodzieży, w znacznej mierzy harcerzy, na cześć przywódcy PSL Stanisława Mikołajczyka²⁷. Po sfałszowaniu referendum ludowego, w styczniu 1947 roku odbyły się wybory do Sejmu, które również zostały sfałszowane²⁸. W ich wyniku zwycięstwo odniósł Blok Demokratyczny (PPR, PPS, SL, SD). Następnie w lutym prezydentem kraju został Bolesław Bierut, który miał być gwarantem „bezwzględnej radzieckiej dominacji”²⁹.

Po wyborach 1947 roku proces sowietyzacji Polski zdecydowanie przyspieszył. Oznaczało to również czystki w partii w tym odsunięcie od władzy Władysława Gomółki. W wymiarze szczecińskim, odsunięci zostali na boczny tor wojewoda Leon Borkowicz, który został w lutym 1949 roku ambasadorem RP w Pradze oraz prezydent Szczecina Piotr Zaremba w 1950 roku³⁰. Warto wspomnieć, że w ramach prowadzonej wymiany kadr, usunięto z Wyższej Szkoły Ekonomicznej dr Alfreda Wielopolskiego³¹. Aktywiści młodzieżowi w tej szkole atakowali również profesorów między innymi za używanie burżuazyjnych podręczników³².

Polska wkraczała w tym okresie w realizację planu sześcioletniego, w którym dla Szczecina przewidziano między innymi uruchomienie produkcji statków morskich w Stoczni Szczecińskiej oraz powołanie Polskiej Żeglugi Morskiej³³. Pomimo tych założeń, region Pomorza Zachodniego jako całość miał nadal charakter przede wszystkim rolniczy³⁴.

W dniu 22 lipca 1952 roku uchwalona została *Konstytucja PRL* oraz przeprowadzone zostały wybory do Sejmu. Nad projektem konstytucji, na który poprawki nanosił Józef Stalin, zgodnie z zamierzeniami władzy centralnej „debatowano” w całym kraju³⁵. Dla Ziemi Północnych i Zachodnich specyfika debaty polegała na włączeniu w

²⁶ Szerzej na ten temat R. Ptaszyński, *Trzymamy straż nad Odrą. Propaganda – fakty – dokumenty*, Szczecin 2007.

²⁷ K. Kozłowski, *Pomorze Zachodnie...*, s. 376-377. Manifestacje te będące wyrazem postaw młodzieży i osadników szczecińskim odprowadziły do wzmożonej inwigilacji społeczeństwa, nasilenia propagandy antymikołajczykowskiej oraz terroru przeciwko opozycji.

²⁸ M. Korkuć, *Wybory 1947 – mit założycielski komunizmu*, w: „Biuletyn Instytutu Pamięci Narodowej”, nr 1-2(72-72), 2007, s. 106-115.

²⁹ J. Eisler, dz. cyt., s. 99.

³⁰ K. Kozłowski, *Pomorze Zachodnie...*, s. 402.

³¹ Tamże, s. 410.

³² Zob. rozdział dotyczący Wyższej Szkoły Ekonomicznej.

³³ T. Białecki, dz. cyt., s. 54.

³⁴ O gospodarce Pomorza Zachodniego w omawianym okresie zob. A. Makowski, *Pomorze Zachodnie w polityce gospodarczej Polski...*

³⁵ Tamże, s. 148.

dyskusję kwestii konstytucyjnego potwierdzenia granicy na Odrze i Nysie Łużyckiej, zagwarantowania praw ludności autochtonicznej oraz możliwości otrzymania odszkodowania za mienie pozostawione na kresach wschodnich³⁶.

W roku 1953 zmarł Józef Stalin, a wraz z nim system stalinowski w Polsce zaczął chylić się ku powolnemu upadkowi zakończonemu w październiku 1956 roku. Nie zakończyło to oczywiście represji oraz procesów politycznych. Społeczeństwo na Pomorzu Zachodnim jak w całej Polsce czytało w gazetach oraz słuchało w radio o śmierci radzieckiego przywódcy, ale panował również niepokój o ewentualną destabilizację światowego porządku i wybuch wojny³⁷. Niemniej, po upadku Berii i ucieczce ppłk Józefa Światła doszło do osłabienia systemu, choć na Pomorzu Zachodnim przejawy odwilży uzewnętrzniły się dopiero w 1955 roku, a przyspieszyły po XX Zjeździe KPZR i poznańskim Czerwcu³⁸. W takich właśnie warunkach zewnętrznych funkcjonowały Akademia Handlowa, a później Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Szczecinie. Podkreślić należy w tym miejscu, że najbardziej widocznym wpływem opisanych czasów na funkcjonowanie tych szkół było upaństwowienie Akademii Handlowej, gdyż uczelnia ta *de facto* prywatna nie mogła funkcjonować w realiach apogeum stalinizmu w Polsce. W rekrutacji na studia istotne zaczęło być pochodzenie społeczne oraz przynależność do Związku Młodzieży Polskiej. Uczelniana Podstawowa Organizacja Partyjna Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej miała decydujący wpływ na całe życie szkoły wyższej. Profesorowie byli atakowani za korzystanie z burżuazyjnej literatury, a niektórzy jak Alfred Wielopolski byli usuwani z uczelni za arystokratyczne pochodzenie. Sytuacja ta trwała właściwie do końca istnienia Wyższej Szkoły Ekonomicznej i tą ideologizację widać wyraźnie w zachowanych dokumentach.

1.1. Akademia Handlowa w Poznaniu Oddział w Szczecinie

1.1.1. Powstanie uczelni

Zanim omówiona zostanie historia pierwszej powojennej szczecińskiej szkoły wyższej o profilu ekonomicznym, należy wspomnieć o próbie utworzenia filii Uniwersytetu Poznańskiego w Szczecinie. Mowa o misji Kazimierza Flatau, który przybył w maju 1945 roku do Szczecina wraz z sześciuosobową delegacją mającej na celu ocenić możliwości

³⁶ R. Skobelski, *Przebieg ogólnonarodowej dyskusji nad projektem konstytucji PRL w 1952 r. na ziemiach zachodnich i północnych Polski*, w: „Piotrkowskie Zeszyty Historyczne”, nr 3, 2001, s. 192.

³⁷ K. Kozłowski, *Pomorze Zachodnie...*, s. 443.

³⁸ Tamże, s. 454.

miasta pod względem zasobów lokalowych nadających się na cele dydaktyczne³⁹. Choć raport Kazimierza Flatau zawierał generalnie pozytywną ocenę sytuacji to w ostateczności filia Uniwersytetu Poznańskiego w Szczecinie nie powstała⁴⁰. Wynikało to najprawdopodobniej z mało stabilnej sytuacji panującej w mieście, z którego dwa razy wypędzono polskie władze oraz problemów kadrowych samego Uniwersytetu Poznańskiego⁴¹.

Bardzo szybko jednak, bo już jesienią 1945 roku w związku z umocowaniem polskiej władzy w Szczecinie oraz zapotrzebowaniem na wysoko wykwalifikowaną kadrę potrzebną do odbudowy miasta, ponowiono próby powołania w Szczecinie uczelni⁴². Podjęte w październiku 1945 roku przez prezydenta miasta próby przeniesienia do Szczecina Wyższej Szkoły Handlu Zagranicznego ze Lwowa oraz powołania na bazie poznańskiej kadry akademickiej wyższej szkoły handlowej zakończyły się niepowodzeniem⁴³. Dopiero pod naciskiem władz wojewódzkich oraz miejskich w sprawę zaangażowało się Ministerstwo Oświaty z ówczesnym ministrem Czesławem Wycechem na czele⁴⁴. W wyniku pozytywnych rozmów ministra z rektorem Akademii Handlowej w Poznaniu prof. Józefem Górskim na początku lutego 1946 roku doszło do spotkania tego drugiego w Szczecinie z prezydentem miasta Piotrem Zarembą i wojewodą szczecińskim Leonardem Borkowiczem⁴⁵. Ustalono, że miasto u ujścia Odry potrzebuje uczelni o profilu ekonomiczno-handlowym oraz zaplanowano jej powołanie jesienią 1946 roku⁴⁶.

³⁹ R. Gaziński, *Akademia Handlowa 1946-1950*, w: *Dzieje Szczecińskiej Ekonomii, Tom I, Trudne początki 1946-1955*, Szczecin 2021, s. 9.

⁴⁰ Tenże, *Droga do Uniwersytetu Szczecińskiego*, w: *Akademicki Szczecin XVI-XXI wiek*, red. P. Niedzielski, W. Tarczyński, Szczecin 2016, s. 159; S. Maruszczak, *Tworzenie się władzy polskiej w Szczecinie w latach 1945-1947*, Szczecin 1972, s. 36.

⁴¹ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 10. Bardzo ważnym źródłem opisującym warunki panujące w Szczecinie w pierwszych powojennych latach są wspomnienia pierwszego polskiego prezydenta miasta. Zob. P. Zaremba, *Walka o polski Szczecin*, Wrocław 1986, s. 160-257.

⁴² Pomimo napływu ludności odczuwalny był brak wykwalifikowanej kadry. Zob. H. Lesiński, *Uczelnie wyższe i nauka*, w: *Dzieje Szczecina 1945-1990*, red. T. Białecki, Z. Silski, Szczecin 1998, s. 425-426; K. Pająk, *Rola szczecińskiego ośrodka w rozwoju nauki w Polsce Ludowej w latach 1945-1980*, Poznań 1984, s. 21-22.

⁴³ Zob. E. Włodarczyk, *Od Akademii Handlowej do Uniwersytetu Szczecińskiego*, w: *Od Polski Ludowej do III RP w Unii Europejskiej. Pomorze Zachodnie 1945-2005*, red. K. Kozłowski, A. Wątor, E. Włodarczyk, Szczecin 2006, s. 170; J. Brozowski, *Zarys genezy szkolnictwa wyższego w Szczecinie 1945-1947*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1974, t. 18, z. 2, s. 144-145.

⁴⁴ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 11.

⁴⁵ Tamże, s. 11.

⁴⁶ Archiwum Uniwersytetu Szczecińskiego (dalej AUS), Wydział Nauk Ekonomicznych i Zarządzania (dalej WNEiZ), 337/14 inauguracja roku akademickiego 1946/1947, s. 3-4; tamże, s. 337/8, s. 5-7.

Dzięki staraniom mocno zaangażowanych w organizację uczelni: wojewody szczecińskiego Leonarda Borkowicza⁴⁷, przewodniczącego Wojewódzkiej Rady Narodowej w Szczecinie Konrada Patka oraz prezydenta miasta Piotra Zarembę zarezerwowano na potrzeby planowanej szkoły obiekt przy ulicy Mickiewicza 66⁴⁸. Na wiosnę Szczecińska Dyrekcja Odbudowy rozpoczęła remont gmachu, w którym przed wojną mieścił się Prowincjonalny Zakład dla Głuchoniemych wybudowany w 1916 roku⁴⁹. Początkowo remont obejmował wyłącznie parter, ale dzięki wsparciu ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego Stefana Jędrzychowskiego, który wyasygnował na prace remontowe milion złotych, udało się objąć nim również część pierwszego piętra⁵⁰.

W dniu 7 sierpnia 1946 roku rektor prof. Józef Górski przedstawił Ministerstwu Oświaty plan uruchomienia I roku studiów w na szczecińskiej filii Akademii Handlowej w Poznaniu⁵¹. Następnie, 2 września plan rektora zaakceptował senat poznańskiej uczelni⁵². Sprawę kształcenia w Szczecinie specjalistów zajmujących się handlem omawiano również na odbywającym się w Ministerstwie Żeglugi i Handlu Zagranicznego zjeździe rektorów wyższych szkół handlowych w dniach 27-29 września 1946 roku⁵³. Jeszcze w trakcie trwania prac remontowych i organizacyjnych rozpoczęto pod koniec sierpnia rekrutację na pierwszy rok studiów w tworzonej uczelni⁵⁴. Liczba chętnych wynosiła około 1500⁵⁵. Zajęcia ostatecznie rozpoczęły się w nowej szkole w dniu 14 października⁵⁶, a inauguracja roku akademickiego miała miejsca 21 listopada 1946 roku w sali przy ulicy

⁴⁷ Ten w maju 1946 roku wysłał pismo popierające utworzenie Akademii Handlowej w Szczecinie do Ministerstwa Oświaty, a następnie w czerwcu do Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego: J. Brzozowski, *Zarys genezy...*, s. 145-146.

⁴⁸ Inną propozycją było umiejscowienie uczelni w budynku dawnego Gimnazjum Mariackiego przy ulicy Henryka Pobożnego. Zob. D. Kopycińska, A. Szewczuk, J. Stanielewicz, *50 lat wyższego szkolnictwa ekonomicznego w Szczecinie*, w: *Nasza Alma Mater. Wspomnienia absolwentów szczecińskiego ośrodka nauk ekonomicznych*, Szczecin 1996, s. 7.

⁴⁹ Obiekt posiadał kuchnię, jadalnię, magazyny, łaźnię oraz salę gimnastyczną. Oprócz tego na wysokim parterze znajdowały się klasy, pomieszczenia administracyjne i mieszkania personelu. Na pierwszym piętrze znajdowały się klasy, aula oraz sypialnie, a na drugim piętrze również sypialnie. Obiekt wyposażony był w liczne węzły sanitarne. Na otaczającej działce znajdowały się od ulicy Kazimierza Twardowskiego ogród oraz działka, a od ulicy Mieczysława Karłowicza plac zabaw i ćwiczeń: R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 15.

⁵⁰ Tamże, s. 15-16

⁵¹ Tamże, s. 15.

⁵² S. Schwann, *Politechnika Szczecińska w latach 1945-1960*, „Szczecin” 1960, z. 10-11, s. 27.

⁵³ J. Brzozowski, *Zarys genezy...*, s. 147.

⁵⁴ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 16.

⁵⁵ Tamże, s. 16: zob. przypis 19 odnośnie ilości chętnych podawanej różnie w literaturze wynoszącej nawet 2300 osób.

⁵⁶ Na wmurowanej w 1976 roku w ścianę klubu Słowianin tablicy widnieje data 15.10 jako dzień pierwszego wykładu co nie znajduje potwierdzenia w zachowanych źródłach: Tamże, s. 16.

Korzeniowskiego 3⁵⁷. W uroczystości wzięli udział: wiceminister oświaty Eugenia Krassowska, wiceminister żeglugi i handlu zagranicznego Kazimierz Petruszewicz, wojewoda szczeciński Leonard Borkowicz, przewodniczący Wojewódzkiej Rady Narodowej Konrad Patek, prezydent Szczecina Piotr Zaremba, przewodniczący miejskiej Rady Narodowej Kazimierz Chudy oraz przedstawiciel Uniwersytetu Poznańskiego prof. Jan Rutkowski⁵⁸. Przemówienie inauguracyjne wygłosił rektor Akademii Handlowej w Poznaniu prof. Józef Górski⁵⁹. Najistotniejszą informacją zawartą w przemówieniu był plan usamodzielnienia się uczelni i uniezależnienia jej od Poznania zgodnie z ustaleniami poczynionymi w trakcie narady w Ministerstwie Żeglugi i Handlu Zagranicznego w dniu 11 listopada 1946 roku. W planach była również rozbudowa struktury wewnętrznej uczelni o zakłady badawcze, dalsze remonty zajmowanego obiektu oraz uruchomienie stołówki i domu studenckiego.

1.1.2. Prawne podstawy funkcjonowania

Funkcjonująca w Szczecinie filia poznańskiej Akademii Handlowej przez cały okres swojego istnienia podlegała uczelni matce pomimo przytoczonych zapowiedzi rektora Józefa Górskiego⁶⁰. Jedynym przejawem samodzielności była od połowy 1948 bezpośrednia podległość Ministerstwu Oświaty sprowadzona do bezpośredniego wysyłania sprawozdań do Warszawy oraz otrzymywania stamtąd zarządzeń i poleceń⁶¹. Dodatkowa autonomia finansowa oraz niewielki udział kadry dojeżdżającej do Szczecina mogły świadczyć o planach upaństwowienia uczelni przez Ministerstwo Oświaty⁶².

W dniu 8 października w trakcie posiedzenia Rady Profesorów, Wykładowców i Sił Pomocniczych⁶³ szczecińskiego oddziału Akademii Handlowej w Poznaniu zastępca Rektora prof. Leon Babiński informował, że w celu usamodzielnienia uczelni wysłano do Ministerstwa Oświaty odpowiednie pismo oraz powołano komisję mającą za zadanie dokonać rozdzielenia majątku szkoły⁶⁴. W lutym 1949 wysłano do Ministerstwa Oświaty

⁵⁷ S. Schwann, *Politechnika Szczecińska...*, s. 29; H. Lesiński, W. Fenrych, *Szkoły wyższe o rozwój życia naukowego*, w: *Pomorze Szczecińskie 1945-1965*, red. E. Dobrzycki, H. Lesiński, Z. Łaski, Poznań-Szczecin 1967, s. 629.

⁵⁸ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 18.

⁵⁹ AUS, WNEiZ, 337/14, s. 1-9.

⁶⁰ W literaturze błędnie przyjęto rok 1948 jako moment usamodzielnienia się np.: E. Włodarczyk, *Od Akademii...*, s. 171; K. Kozłowski, *Pomorze Zachodnie w sześćdziesięciolecie (1945-2005). Społeczeństwo – władza – gospodarka – kultura*, Szczecin 2007, s. 173; H. Lesiński, W. Fenrych, *Szkoły wyższe...*, s. 629.

⁶¹ AUS, WNEiZ, 337/3, s. 1-2.

⁶² R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 19.

⁶³ W uczelniach jednowydziałowych był to odpowiednik Senatu: Dz. U. RP, nr 66 z 30.10.1947 r., art. 38, art. 39, art. 40, AUS, WNEiZ, 337/4.

⁶⁴ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 10.

projekt powołania w Szczecinie Wyższej Szkoły Handlowej⁶⁵. Ministerstwo wyraziło zgodę na usamodzielnienie się uczelni, ale nie zezwoliło, żeby nastąpiło to w 1949 roku o czym poinformowało Poznań. Kolejnym krokiem było wyrażenie przez senat Akademii Handlowej, w dniu 18 marca 1949 roku, zgody na samodzielność szczecińskiego oddziału oraz nieodpłatne przekazanie jej należnego majątku⁶⁶. Rektor Górski wskazywał, że właścicielem szkoły powinna być kilkusobowa fundacja⁶⁷. Informacje o podjętych decyzjach przekazano do Ministerstwa Oświaty oraz Szczecina. W Szczecinie na posiedzeniu Rady Profesorów, Wykładowców i Sił Pomocniczych, które odbyło się w dniu 6 kwietnia 1949 roku prof. Leon Babiński zlecił przygotowanie do dnia 15 kwietnia 1949 roku inwentarza ruchomości szczecińskiego oddziału oraz powołał komisję odpowiedzialną za przygotowanie statutu nowej uczelni, który miano wzorować na statutach Akademii Handlowej w Poznaniu, Wyższej Szkoły Handlowej w Warszawie oraz Wyższej Szkoły Handlowej we Wrocławiu. Na zebraniu dyskutowano również o tym kto powinien być właścicielem nowej szkoły⁶⁸. Profesor Leon Babiński wskazał, że wolą rektora Akademii Handlowej w Poznaniu było powołanie stowarzyszenia, które tak jak w przypadku poznańskiej szkoły byłoby właścicielem uczelni. Stowarzyszenie tworzyć mieli profesorowie i lektorzy, więc uczelnia stałaby się własnością spółdzielczą⁶⁹. Niemniej w dyskusjach prowadzonych wewnątrz szkoły pojawiał się również pogląd, że szkoła zostanie upaństwowiona najprawdopodobniej już w styczniu 1950 roku na co wskazywać miały toczące się w Ministerstwie Oświaty konsultacje⁷⁰. W prowadzonych w maju i lipcu dyskusjach o ciele zarządczym szkołą wskazywano, że Ministerstwo Oświaty nie podejmuje dalszych kroków mających prowadzić do usamodzielnienia się uczelni i odczytywano to jako przygotowanie do jej upaństwowienia od stycznia 1950 roku. Dopiero w listopadzie Ministerstwo Oświaty sugerowało, żeby zawiesić w Szczecinie kształcenie na kierunku handel zagraniczny oraz, że Akademia Handlowa w Poznaniu Oddział w Szczecinie zostanie przekształcona w 1950 roku w Wyższą Szkołę Komunikacji⁷¹. Choć

⁶⁵ Tamże, s. 29.

⁶⁶ Senat Akademii Handlowej powołał w tym celu 4-osobową komisję: R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 20.

⁶⁷ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 32-33; 337/4, s. 50-55.

⁶⁸ Prof. Aleksander Wielopolski opowiadał się za spółdzielczością, prof. Zbigniew Heliński za samorządem terytorialnym, a prof. Eufemiusz Terebucha sugerował Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego co zdaniem prof. Stanisława Schwanna równałoby się upaństwowieniu uczelni: R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 21.

⁶⁹ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 34-36; 337/4, s. 56-57.

⁷⁰ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 21.

⁷¹ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 49-50.

decyzja ta nie podobała się części kadry to prof. Leon Babiński wskazał, że sprawa specjalizacji została przesądzona co wynikało z rozmów prowadzonych w Ministerstwie Oświaty i KC PZPR. W trakcie obrad Rady Profesorów, Wykładowców i Sił Pomocniczych w dniu 5 stycznia 1950 roku prof. Babiński⁷² zakomunikował, że oczekuje w najbliższych dniach decyzji z ministerstwa o upaństwowieniu szkoły, która miała stać się 3-letnią wyższą szkołą zawodową o specjalności komunikacyjnej. Jednocześnie profesor pozostawał w kontakcie z Ministerstwem Komunikacji w sprawie nowych programów nauczania⁷³. Decyzja o upaństwowieniu szkoły dotarła do Szczecina dopiero na początku marca 1950 roku. Zgodnie z uchwałą Rady Ministrów z dnia 3 marca 1950 roku Akademia Handlowa w Poznaniu Oddział w Szczecinie została upaństwowiona i połączona w całość z powstałą równocześnie Wyższą Szkołą Ekonomiczną. Ostatnim aktem istnienia uczelni było formalne przekazanie majątku byłego szczecińskiego oddziału poznańskiej Akademii Handlowej nowej uczelni co miało miejsce we wrześniu 1950 roku⁷⁴.

1.1.3. Organizacja, majątek i finanse

Szczeciński oddział Akademii Handlowej w Poznaniu był w całym okresie swojego istnienia uczelnią prywatną, niesamodzielną oraz jednowydziałową. Kształcono w niej na studiach zawodowych 3-letnich na dwóch kierunkach studiów, którymi były handel ogólny i handel zagraniczny. Uczelnia zmieniała się jednak na przestrzeni czterech lat swojego istnienia.

W pierwszym roku działalności polegała właściwie w całości na kadrze pochodzącej z Poznania i stamtąd również była zarządzana. Drugi rok funkcjonowania to powołanie kierownika szkoły w postaci prof. Leona Babińskiego w randze prorektora oraz utworzenie ciała kolegialnego w postaci Rady Profesorów, Wykładowców i Sił Pomocniczych, którego pierwszym dwóm posiedzeniom przewodniczył przyjeżdżający w tym celu z Poznania rektor prof. Józef Górski⁷⁵. Oznaką krzepnięcia struktur szkoły było w miarę regularne comiesięczne odbywanie się obrad omawianego ciała zarządzającego

⁷² Warto zauważyć, że jeszcze jesienią 1949 roku powstał raport uzasadniający istnienie samodzielnej uczelni jako Wyższej Szkoły Komunikacji: R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 22-23.

⁷³ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 58.

⁷⁴ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 23.

⁷⁵ Tamże, s. 23-24. Posiedzenia Rady odbywały się w początkowym okresie nieregularnie. Nie udało się również potwierdzić w źródłach informacji o pierwszych władzach szczecińskiego oddziału Akademii Handlowej w Poznaniu. Najprawdopodobniej pierwszym zastępcą rektora był prof. Juliusz Mikołajski, a dopiero od drugiego roku funkcjonowania szczecińskiej uczelni został nim prof. Leon Babiński: J. Brzozowski, *Zarys genezy...*, s. 148; S. Schwann, *Politechnika Szczecińska...*, s. 29.

pod przewodnictwem prof. Leona Babińskiego od dnia 8 października 1948 roku. W sumie odbyło się 15 posiedzeń tego organu⁷⁶.

Uczelnia posiadała strukturę jednowydziałową, ale wewnętrznie dzieliła się na zakłady i lektoraty⁷⁷, których jesienią 1948 funkcjonowało 14. Odpowiadały one specjalizacji szkoły i wykładom prowadzonym przez ich personel. Były to następujące zakłady: Księgowości, potem Rachunkowości (3 sale, 7 pracowników), Skarbowości, (1 sala, 2 pracowników), Podatków (1 sala, 1 pracownik), Arytmetyki Handlowej (1 sala, 1 pracownik), Handlu Zagranicznego (1 sala, 1 pracownik), Organizacji i Technik Konsularnych (1 sala, 1 pracownik), Towaroznawstwa (3 sale, 3 pracowników), Organizacji Przedsiębiorstw (1 sala, 3 pracowników), Organizacji i Techniki Komunikacyjnej, potem Ekonomiki i Techniki Transportu (1 sala, 3 pracowników), Skandynawistyki (2 sale, 3 pracowników), Prawa Cywilnego, Morskiego i Handlowego (1 sala, 1 pracownik), Geografii Gospodarczej (2 sale, 2 pracowników), Geografii Gospodarczej Krajów Wschodnich i Naddunajskich (1 sala, 1 pracownik) oraz Ekonomii Politycznej (1 sala, 4 pracowników). Dodatkowo istniały lektoraty języków: angielskiego, francuskiego, niemieckiego, rosyjskiego oraz szwedzkiego (1 sala, 7 pracowników)⁷⁸. W listopadzie 1949 powstały jeszcze dwa zakłady: Kultury Radzieckiej i Filozofii Marksistowskiej co było bezpośrednim wynikiem nadchodzących stalinowskich czasów⁷⁹. Dodatkowo, powstały lektoraty języka czeskiego i rumuńskiego⁸⁰ oraz Zakład Statystyki⁸¹. Podsumowując, można stwierdzić, że pod koniec działalności szkoły istniało w niej 17 zakładów i 7 lektoratów. Za wyjątkiem Zakładu Rachunkowości, w którym pracowało 7 osób i Zakładu Ekonomii Politycznej liczącego 4 osoby, w pozostałych Zakładach liczba pracowników była skromna⁸².

Od pierwszego roku działalności szczecińskiej uczelni istniała w niej biblioteka, której pierwszym kierownikiem był A. Ziętowski. Pod koniec 1946 roku jej księgozbiór, czasowo umieszczono w Bibliotece Miejskiej⁸³. Kolejnym kierownikiem biblioteki została

⁷⁶ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 2-70.

⁷⁷ W źródłach archiwalnych występują naprzemiennie nazwy: katedra i zakład. Jak słusznie zauważa prof. Gaziński ze względu na szczupłość kadry i wynikająca z niej małą obsadę poszczególnych komórek, nazwa zakład jest adekwatniejsza: R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 25.

⁷⁸ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 14-15, 28; 337/11, s. 5-6.

⁷⁹ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 25-26.

⁸⁰ Język rumuński nie posiadał zgody ministerstwa: AUS, WNEiZ, 337/3, s. 25.

⁸¹ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 50-51, 55; 337/4, s. 36-37.

⁸² O organizacji niektórych zakładów zob.: R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 26-27.

⁸³ Mieściła się ona przy ulicy Podgórznej: P. Gut., *Polskie początki akademickiego Szczecina (lata 1946-1955)*, w: *Akademicki Szczecin XVI-XXI wiek*, red. P. Niedzielski, W. Tarczyński, Szczecin 2016, s. 113-114.

na początku 1948 roku Maria Salomea Wielopolska⁸⁴. Od połowy 1948 roku zakłady składały propozycje zakupów książek i czasopism, które weryfikowała 3-osobowa komisja złożona z profesorów uczelni i kuratora biblioteki⁸⁵. Zakupy włączano do zbiorów biblioteki. Na jesień 1948 roku w bibliotece składającej się z 3 pomieszczeń pracowały 4 osoby⁸⁶. Na przestrzeni czasu powiększał się również księgozbiór stojący do dyspozycji studentów. W 1946 roku liczył 970 publikacji. W styczniu 1948 roku wynosił już 1841 pozycji zinwentaryzowanych i 3511 pozycji niezinwentaryzowanych oraz 89 czasopism popularnonaukowych i naukowych⁸⁷. W 1949 zasób przekroczył 10 tysięcy woluminów, a biblioteka miała przechowywać również prace dyplomowe studentów⁸⁸. W szkole funkcjonowała najprawdopodobniej od 1948 roku Spółdzielnia Wydawnicza „Akademik”⁸⁹. Zajmować się ona miała wydawaniem skryptów dla studentów. W lipcu 1949 roku⁹⁰ podjęto również próbę publikowania własnego czasopisma/rocznika. Koszt jego wydania oszacowano wówczas na 500 tys. złotych. Po kilku miesiącach przymiarek odstąpiono od tego pomysłu, głównie z przyczyn finansowych⁹¹.

Strukturę szczecińskiego oddziału Akademii Handlowej w Poznaniu uzupełniały stałe i doraźne komisje. Do stałych komisji zaliczyć należy Komisję Programową i Regulaminową odpowiedzialną za dalszy rozwój struktury, zaplecza materialnego oraz aktualizację postaw prawnych działalności szkoły. Istniała również Komisja Naukowa odpowiedzialna za planowanie nowych kierunków studiów oraz ich programów i treści poszczególnych przedmiotów. Ustalała ona również terminy egzaminów. W uczelni funkcjonowały jeszcze dwie komisje dyscyplinarne: dla pracowników i studentów. Do komisja doraźnych należy zaliczyć powoływane każdorazowo przed sesją komisje egzaminacyjne⁹² oraz powołaną jesienią 1948 roku Komisję Naukową Egzaminów Końcowych odpowiedzialną za planowane w okresie czerwiec-październik 1949 roku egzaminy dyplomowe⁹³.

Akademia Handlowa w Poznaniu Oddział w Szczecinie przez cały okres swojej działalności mieściła się w budynku dawnego Prowincjonalnego Zakładu dla

⁸⁴ S. Schwann, *Politechnika Szczecińska...*, s. 31.

⁸⁵ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 7-8.

⁸⁶ AUS, WNEiZ, 337/13, s. 2.

⁸⁷ AUS, WNEiZ, 337/10, s. 5.

⁸⁸ AUS, WNEiZ, 337/3, s. 5.

⁸⁹ Tamże, s. 9; 337/1, s. 41.

⁹⁰ AUS, WNEiZ, 337/1, s/ 43-44.

⁹¹ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 28.

⁹² AUS, WNEiZ, 337/1, s. 12-13.

⁹³ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 28-29.

Głuchoniemych przy obecnej ulicy Mickiewicza 66. Budynek ten jednak do 1948 roku był własnością Wojewódzkiego Samorządu Terytorialnego, a następnie Zarządu Miejskiego⁹⁴. Gmach uczelni, dopiero po jej upaństwowieniu i powstaniu Wyższej Szkoły Ekonomicznej, stał się jej własnością z początkiem 1951 roku⁹⁵.

W latach 1946-1950 budynek stopniowo remontowano i modernizowano. O ile w październiku 1946 roku wyremontowany był tylko parter i część pierwszego piętra to w lecie 1947 roku oddano do użytku na I piętrze budynku pracownię Technologii i Towaroznawstwa z małym muzeum, dwie duże sale wykładowo-ćwiczeniowe, kilkanaście mniejszych pomieszczeń z przeznaczeniem na ćwiczenia i koła naukowej oraz gabinet profesorski. Na parterze przygotowano wówczas pięć pokoi, w których mieściło się Biuro Rektora i dział rekrutacji⁹⁶. Wzrost liczby studentów w drugim roku działalności szkoły spowodował brak pomieszczeń dydaktycznych przez co zajęcia odbywały się również w Zakładzie Oczyszczania Miasta oraz Miejskiej Radzie Narodowej⁹⁷. W związku z powyższym podjęto decyzję o remoncie drugiego piętra budynku⁹⁸. W rezultacie podjętych remontów w listopadzie 1948 uczelnia posiadała 69 pomieszczeń w tym dwie duże aule mogące pomieścić do 500 studentów, cztery sale mieszczące 100 osób oraz kilkadziesiąt mniejszych pomieszczeń⁹⁹. Od 1947 roku funkcjonowała stołówka z własną kuchnią prowadzona przez „Bratnią Pomoc”, a od wiosny 1948 herbaciarnia. Oprócz dwóch 3 pokojowych mieszkań w budynku szkoły, w roku akademickim 1948/1949 pozyskano również osiem mieszkań przy ulicy Mieczysława Karłowicza 8 na potrzeby pracowników naukowych uczelni¹⁰⁰. Do końca działalności szkoły pozyskano jeszcze trzy dodatkowe mieszkania przy ul. Mieczysława Karłowicza, 16 mieszkań przy ul. Adama Mickiewicza oraz willę przy ul. Ludwika Waryńskiego¹⁰¹. W 1949 roku wyremontowano pawilon mieszczący się w uczelnianym ogrodzie oraz uprzątnięto sam ogród¹⁰². Oprócz remontów sale wyposażono w nowe krzesła z pulpitemi oraz oświetlenie¹⁰³.

⁹⁴ AUS, WNEiZ, 337/4, s. 37-39.

⁹⁵ P. Frąckowiak, *Wyższa Szkoła Ekonomiczna 1950-1955*, w: *Dzieje Szczecińskiej Ekonomii, Tom I, Trudne początki 1946-1955*, Szczecin 2021, s. 69.

⁹⁶ AUS, WNEiZ, 337/8, s. 7-8.

⁹⁷ J. Brzozowski, *Zarys genezy...*, s. 148; L. Babiński, *Akademia Handlowa...*, s. 49.

⁹⁸ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 13.

⁹⁹ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 30.

¹⁰⁰ AUS, WNEiZ, 337/13, s. 2.

¹⁰¹ AUS, WNEiZ, 337/18, s. 1.

¹⁰² R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 31.

¹⁰³ Tamże, s. 31.

Problemem był brak miejsc w akademikach dla studentów dojeżdżających do Szczecina. Niewielki akademik funkcjonował jedynie na niewyremontowanym pięttrze dachowym szkoły przynajmniej do 1948 roku¹⁰⁴. Rozwiązaniem kwestii miejsc noclegowych dla studentów był remont dawnych koszar przy ulicy Ku Słońcu, w których mieli mieszkać studenci wszystkich szczecińskich uczelni¹⁰⁵. Zamieszkało w nim, w roku akademickim 1948/1949, 140 studentów Akademii Handlowej co było najprawdopodobniej przyczyną zamknięcia wspomnianego akademika na poddaszu uczelni i przeznaczenia znajdujących się tam pomieszczeń na cele dydaktyczne¹⁰⁶. W związku z otwarciem przy ulicy Ku Słońcu, w listopadzie 1949 roku, jadalni dla studentów zniknęła z gmachu przy ulicy Mickiewicza 66 prowadzona tam stołówka¹⁰⁷. Finalnie, posiadany przez szczeciński oddział Akademii Handlowej w Poznaniu majątek przekazany został we wrześniu 1950 roku Wyższej Szkole Ekonomicznej¹⁰⁸.

Akademia Handlowa w Poznaniu Oddział w Szczecinie była szkołą prywatną i w związku z tym podstawą jej finansowania były opłaty wnoszone przez studentów. Przede wszystkim studenci uiszczali comiesięczne czesne, opłatę wstępną, ponosili koszty wydania legitymacji oraz indeksu, a także płacili za egzaminy, w tym dyplomowy. Sytuację komplikowała rosnąca w okresie funkcjonowania szkoły inflacja, która powodowała wzrost wysokości wymaganych opłat, zwłaszcza czesnego¹⁰⁹. Jesienią 1947 roku wpisowe wynosiło 1000 zł tak jak i uiszczane comiesięcznie czesne¹¹⁰. Pod koniec drugiego roku funkcjonowania uczelni czesne wynosiło już 2000 zł by w roku akademickim 1948/1949 wzrosnąć do 2400 zł miesięcznie¹¹¹. Opłata za wydanie indeksu i legitymacji wynosiła w tym okresie 375 zł. Opłata za egzamin końcowy ustalona na początku 1949 roku wynosiła 1000 zł. Opłata wstępna na rok akademicki 1949/1950 wynosiła aż 10 tys. zł, w skład której wchodziło jednak zwiększone wpisowe, opłata za 3 miesiące nauki oraz opłaty manipulacyjne za wydanie indeksu i legitymacji¹¹². Inflacja doprowadziła pod koniec 1949 roku do podniesienia czesnego do wysokości 3000 zł miesięcznie, wpisowego do 1500 zł, a druków do 400 zł. Dodatkowa opłata za opiekę zdrowotną wynosiła 400 zł. Miesięczny koszt mieszkania w akademiku przy ulicy Ku Słońcu wynosił w omawianym okresie 500

¹⁰⁴ AUS, WNEiZ, 337/23, s. 2.

¹⁰⁵ AUS, WNEiZ, 337/3, s. 9.

¹⁰⁶ AUS, WNEiZ, 337/8, s. 8-9.

¹⁰⁷ AUS, WNEiZ, 337/3, s. 19.

¹⁰⁸ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 31.

¹⁰⁹ Tamże, s. 32.

¹¹⁰ Za wyjątkiem lipca oraz sierpnia.

¹¹¹ AUS, WNEiZ, 337/3, s. 8-10; 337/4, s. 33; 337/11, s. 1.

¹¹² AUS, WNEiZ, 337/3, s. 16-17.

zł. Pod koniec 1949 roku opłata za egzamin końcowy wynosiła już 2000 zł, ale do tego dochodziło jeszcze 1000 zł opłaty za sprawdzenie pracy i 300 zł za ocenę pracy klauzurowej¹¹³. W 1948 roku na 2232 studentów, aż 1854 płaciło pełne czesne, 326 osób było częściowo zwolnionych z opłat, a jedynie 52 studentów nie ponosiło opłat w ogóle. W 1949 sytuacja wyglądała następująco. Na 2499 studentów 1583 opłacało pełne czesne, 715 osób było częściowo zwolnionych, a 201 osób w pełni zwolniono z opłat¹¹⁴.

Warto podkreślić, że wysokość dotacji ministerialnych jakie otrzymywała szkoła była zmienna co powodowało, że uczelnia znajdowała się często w trudnej sytuacji finansowej. O ile w pierwszym roku swojej działalności szczeciński oddział Akademii Handlowej w Poznaniu otrzymał z Ministerstwa Oświaty 1 mln 800 tys. zł. to w roku akademickim 1948/1949 kwota ta wyniosła już 8 mln 950 tys. zł. a w roku akademickim 1949/1950 wynieść 7 mln 800 tys. zł¹¹⁵. Dotacja przeznaczana była na pokrycie bieżącej działalności uczelni oraz na dopłaty za obniżone czesne¹¹⁶. Zwalnianie lub obniżanie czesnego rekompensowane było dotacją ministerialną, ale ta niestety nie zawsze trafiała do uczelni na czas co prowadziło do wspomnianych problemów finansowych. Dyskutowano o tych problemach w trakcie posiedzeń Rady Profesorów, Wykładowców i Sił Pomocniczych między innymi w dniu 3 grudnia 1948 roku¹¹⁷. Ustalono, że w sekretariacie rektora czekało 1800 podań o zwolnienie z całości lub części czesnego, a osoby wnioskujące wstrzymywały się od płacenia czesnego do momentu otrzymania decyzji. Prof. Juliusz Mikołajski informował, że jego interwencje w Ministerstwie Oświaty na polecenie rektora były bezskuteczne¹¹⁸. Dopiero dodatkowa interwencja wojewody szczecińskiego Leonarda Borkowicza doprowadziła do przelania w styczniu na konto szkoły kwoty 3 mln zł stanowiących pierwszą transzę dotacji¹¹⁹. Udało się również nakłonić studentów do płacenia czesnego w rezultacie czego doprowadzono do obniżenia czesnego ponad 900 studentom¹²⁰. Niemniej, szkoła przez cały okres swojego istnienia

¹¹³ AUS, WNEiZ, 337/4, s. 59, 67.

¹¹⁴ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 33.

¹¹⁵ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 29-30, 32; 337/4, s. 66.

¹¹⁶ Na uwagę zasługuje fakt, że o ile wpływy uczelni w połowie 1949 roku wyniosły 37 mln zł to same obniżki czesnego wynosiły aż 14 mln 234 tys. zł: R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 33.

¹¹⁷ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 18-19.

¹¹⁸ W imieniu szczecińskiego oddziału w ministerstwie, również bezskutecznie, interweniowało poznańskie stowarzyszenie zarządzające uczelnią.

¹¹⁹ Wojewoda był szefem lokalnej rady opiekującej się szkołą, w skład której wchodził również: prof. Juliusz Mikołajski, prof. Maksymilian Pohorille (kierownik szkoły partyjnej PPR, potem PZPR), prof. inż. Jerzy Szmyd (Dziekan Wydziału Chemii Wyższej Szkoły Inżynierskiej), Jerzy Sobiepan (dyrektor SUM) i mgr Sergiusz Wołczak (instruktor Wydziału Propagandy KW PPR, potem PZPR): R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 35; AUS, WNEiZ, 337/3, s. 1-2, 16; 337/25, s. 1.

¹²⁰ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 25-26.

miała deficyt finansowy. W wyniku przeprowadzonego po likwidacji szkoły w marcu 1950 roku bilansu przychodów i wydatków okazało się, że po czterech latach działalności deficyt wyniósł prawie 20 mln zł¹²¹.

1.1.4. Kadra dydaktyczna

Szczeciński oddział Akademii Handlowej w Poznaniu w trakcie swojego istnienia zmagał się z problemami kadrowymi. W pierwszym roku działalności część dojeżdżającej do uczelni kadry postanowiła osiedlić się w Szczecinie¹²². Niemniej, nadal większość zajęć prowadziła kadra dojeżdżająca z Poznania. Zajęcia prowadzili: rektor prof. Józef Górski¹²³, prof. Florian Barciński, prof. Bolesław Kasprowicz, mgr Leon Gattener oraz dr Józef Rzóska¹²⁴.

W drugim roku działalności szkoły personel dydaktyczny tworzyło 36 osób, w tym: 5 profesorów (2 zwyczajnych i 3 nadzwyczajnych), 4 zastępców profesorów, 1 docent, 8 wykładowców, 5 lektorów oraz 11 starszych asystentów i 2 młodszych asystentów stanowiących tzw. siły pomocnicze¹²⁵. W czerwcu 1948 roku na stałe mieszkali w Szczecinie następujący profesorowie¹²⁶: Leon Babiński¹²⁷, Franciszek Böhm, Julian Mikołajski¹²⁸, Czesław Pietrzyk, Eufemiusz Terebucha¹²⁹ i Alfred Wielopolski¹³⁰. Z Poznania nadal dojeżdżali: Florian Barciński, Bolesław Kasprowicz, Leon Gattner, Lucjan Porzyński i Józef Rzóska¹³¹.

W roku akademickim 1948/1949 w Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie zatrudnionych było łącznie 69 pracowników, w tym: 10 osób na stanowiskach profesorów, 19 wykładowców i lektorów oraz grupa 40 starszych i młodszych asystentów.

¹²¹ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 35.

¹²² Najczęściej wynikało to ze straty dobytku w trakcie wojny i nadziei na materialną stabilizację. Zob. H. Lesiński, *Szczecińskie szkolnictwo wyższe w latach 1946-1976*, w: *Nauka Polska na Pomorzu Szczecińskim 1946-1956-1976*, red. H. Lesiński, Szczecin 1979, s. 29-31; K. Pająk, *Rola Szczecińskiego...*, s. 26-27.

¹²³ Zob. J. Hołowiński, *Józef Górski (1904-1983)*, w: *Byli z nami. Wspomnienia i biogramy*, red. S. Flejterski i A. Szewczyk, Szczecin, 2006, s. 41-44.

¹²⁴ Zob. P. Gut, *Polskie początki...*, s. 112-113.

¹²⁵ AUS, WNEiZ, 337/10, s. 1-2.

¹²⁶ Należy zaznaczyć, że były to osoby zatrudnione na stanowisku profesora a nie posiadające tytułu naukowego.

¹²⁷ Zob. *Leon Babiński (1891-1973)*, w: *Byli z nami...*, s. 11-13; T. Ślepowroński, W. Tarczyński, *Leon Babiński (1891-1973)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicz, W. Stępiński, E. Włodarczyk, Szczecin 2015, s. 15-19.

¹²⁸ Zob. A. Szewczyk, *Juliusz Mikołajski (1901-1987)*, w: *Byli z nami...*, s. 119-122.

¹²⁹ Zob. T. Kiziukiewicz, S. Hońko, *Eufemiusz Terebucha (1909-1983)*, w: *Byli z nami...*, s. 191-198; T. Kiziukiewicz, S. Hońko, *Eufemiusz Terebucha (1909-1983)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 402-408.

¹³⁰ Por. AUS, WNEiZ, 337/19, s. 1-2. Zob. J. Stanielewicz, *Alfred Wielopolski (1905-1996)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 425-430.

¹³¹ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 36.

Grupę profesorów stanowili: dr Leon Babiński, dr Franciszek Böhm, mgr Gerard Feige-Górski, mgr Władysław Górski¹³², mgr Bolesław Koselnik¹³³, dr Julian Mikołajski, inż. Czesław Pietrzyk, dr Stanisław Schwann¹³⁴, dr Eufemiusz Terebucha i dr Alfred Wielopolski¹³⁵. Zajęcia prowadziły również osoby niezwiązane bezpośrednio z uczelnią w tym wojewoda szczeciński Leon Borkowicz prowadzący nauki o Polsce współczesnej¹³⁶, Prezes Sądu Okręgowego w Szczecinie, sędziowie i adwokaci czy też inspektor Stachowski z Izby Skarbowej uczący o podatkach obowiązujących w Polsce. Z Poznania dojeżdżał zastępca profesora dr Józef Rżóska, z Gdyni – prof. Józef Kulikowski, a z Torunia – prof. Kazimierz Ślaski¹³⁷.

Spore ruchy kadry zachodziły przede wszystkim wśród asystentów co wynikało głównie z niskiego uposażenia, ale również zdarzały się odejścia wykładowców¹³⁸. W ostatnim roku akademickim 1949/1950 podano do ministerstwa, że w uczelni zatrudnionych jest 71 osób, w tym: profesor zwyczajny, 12 profesorów kontraktowych, 8 wykładowców prowadzących poza wykładami ćwiczenia, 9 lektorów, 3 nauczycieli zawodu, 8 starszych asystentów oraz 30 młodszych asystentów wśród których byli również studenci¹³⁹.

W trakcie działalności szkoły starano się w miarę możliwości pozyskiwać, oprócz profesorów, również asystentów. Wymagało to uzyskania formalnej zgody Ministerstwa Oświaty oraz senatu Akademii Handlowej w Poznaniu¹⁴⁰. Chętnie zatrudniano również asystentów wolontariuszy, którzy nie otrzymywali stałej pensji. W grudniu 1948 roku do takich osób zaliczyć można było w Zakładzie Organizacji Przedsiębiorstw Aleksandra Tyńca i Jerzego Bokusiewicza, a w Zakładzie Ekonomiki i Techniki Transportu Jerzego Trojana¹⁴¹.

¹³² K. Wesołowski, *Władysław Górski (1917-2015)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 90-102; Tenże, *Profesor Władysław Górski (1917-2015) – prekursor badań nad prawem transportowym*, w: *Szczecin jako ośrodek myśli ekonomicznej transportu – dorobek 75-lecia*, red. T. Kwarciński, Z. Kłos-Adamkiewicz, Szczecin 2022, s. 77-86.

¹³³ F. Gronowski, *Bolesław Koselnik (1896-1971)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 193-197.

¹³⁴ *Stanisław Schwann (1912-1982)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 343-344.

¹³⁵ AUS, WNEiZ, 337/13, s. 1.

¹³⁶ Tamże, s. 1.

¹³⁷ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 37.

¹³⁸ Jesienią 1949 do Warszawy odszedł mgr Maksymilian Pohorille, w miejsce którego przyszedł mgr Mieczysław Gordon zatrudniony na stanowisko profesora Akademii Handlowej: AUS, WNEiZ, 337/3, s. 25.

¹³⁹ AUS, WNEiZ, 337/12, s. 1-2.

¹⁴⁰ Np. w grudniu 1948 etat asystenta w Zakładzie Ekonomii Politycznej uzyskał student III roku Józef Rutkowski: AUS, WNEiZ, 337/1, s. 23.

¹⁴¹ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 38.

Mocno obciążeni godzinami dydaktycznymi byli również lektorzy szczecińskiego oddziału Akademii Handlowej w Poznaniu. Szczególnym powodzeniem cieszył się lektorat języka angielskiego prowadzony przez Mariana Pisarka. Niemniejsze zainteresowanie wzbudzał lektorat języka francuskiego urozmaicony comiesięcznymi wizytami w Konsulacie Francuskim w Szczecinie. Od 1949 wprowadzono obowiązkowy lektorat języka rosyjskiego co spowodowało konieczność zatrudnienia dodatkowych lektorów¹⁴². Co ciekawe, lektorzy prowadzili korepetycje dla studentów pomimo postulatów Rady Profesorów, Wykładowców i Sił Pomocniczych, aby takie praktyki nie miały miejsca¹⁴³.

Personel uczelni uzupełniała grupa pracowników obsługi. W roku akademickim 1947/1948 zatrudniano 7 kontraktowych pracowników administracyjnych (sekretariat, rekrutacja, kwestura) oraz 9 pracowników wykonujących zadania woźnych, stróżów, sprzątaczek i szatniarzy¹⁴⁴. Natomiast, w roku 1949 grupa ta urosła do 14 pracowników umysłowych i 12 pracowników fizycznych¹⁴⁵.

1.1.5. Programy studiów

W Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie realizowano program studiów oparty na poznańskim, ale z korektami wprowadzanymi przez Ministerstwo Oświaty¹⁴⁶. Studenci mieli przez pierwsze dwa lata studiować te same przedmioty, a dopiero na ostatnim roku studiów wybrać jedną z dwóch specjalności: Handel Ogólny lub Handel Zagraniczny¹⁴⁷. W lipcu 1949 roku prof. Eufemiusz Terebucha zaproponował, żeby utworzyć IV rok studiów w ramach odrębnego Studium Pedagogicznego, ale ostatecznie zrezygnowano z tego pomysłu¹⁴⁸. Uczelnia zachowała zatem swój charakter 3-letniej szkoły zawodowej o profilu handlowym. Program początkowo oparty wyłącznie na poznańskim zmieniał się z czasem co było wynikiem coraz częstszych ingerencji Ministerstwa Oświaty w jego treść.

Do początku roku akademickiego 1948/1949 uczelnia funkcjonowała w trybie trysemestralnym: październik – grudzień, styczeń – marzec, kwiecień – czerwiec. Na pierwszym roku wykładano ekonomię polityczną, historię gospodarczą, handel towarowy, organizację przedsiębiorstwa, geografę gospodarczą, wstęp do nauk prawnych, prawo

¹⁴² Tamże, s. 39.

¹⁴³ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 47-48.

¹⁴⁴ AUS, WNEiZ, 337/10, s. 2; 337/13, s. 1.

¹⁴⁵ AUS, WNEiZ, 337/4, s. 37.

¹⁴⁶ Usunięto jedną z trzech specjalności: AUS, WNEiZ, 337/1, s. 12-13.

¹⁴⁷ Tamże, s. 30-31.

¹⁴⁸ Tamże, s. 43.

państwowe i administracyjne, prawo cywilne, technologię i towaroznawstwo, księgowość, arytmetykę handlową oraz biurowość i korespondencję. Obok wykładów odbywały się ćwiczenia z towaroznawstwa w grupach do 40 osób, księgowości w grupach do 60 osób i z dwóch wybranych języków obcych w grupach do 40 osób. Dodatkowo studenci brali udział w proseminariach z ekonomii, geografii gospodarczej i towaroznawstwa¹⁴⁹. W drugim roku wykładano ekonomię polityczną z gospodarką planową, historię Pomorza i Polski na morzu, skarbowość, pieniądze i banki, statystykę, prawo handlowe, przemysł i rzemiosło, rolnictwo, handel zagraniczny, komunikację i transport, geografii gospodarczą Polski, politykę społeczną, rachunkowość i towaroznawstwo. Ćwiczenia prowadzono z podatków w Polsce, rachunkowości, towaroznawstwa i dwóch języków obcych. Obowiązywały w programie również proseminaria¹⁵⁰.

Na trzecim roku studiów każdy ze studentów wybierał jedną z dwóch specjalności. I tak na specjalności ogólnohandlowej wykłady prowadzono z następujących przedmiotów: aktualne zagadnienia gospodarcze, organizacja przedsiębiorstwa handlowego, prawo pracy, ubezpieczenia społeczne, porty i przewozy morskie, spółdzielczość rolnicza, specjalne zagadnienia rachunkowości oraz prawo administracyjno-gospodarcze. Dodatkowo odbywały się ćwiczenia z dwóch języków obcych. Na specjalności handel zagraniczny studentów obowiązywały wykłady z międzynarodowych stosunków gospodarczych, techniki handlu zagranicznego, prawa międzynarodowego, portów i transportu morskiego, polityki konsularnej, prawa morskiego, ubezpieczeń transportowych lądowych i morskich, międzynarodowego prawa komunikacyjnego, geografii gospodarczej ZSRR, geografii gospodarczej Azji, geografii gospodarczej ważniejszych krajów Europy i zamorskich oraz ze specjalnych zagadnień rachunkowości. Dodatkowo obowiązywały dwa lektoraty języka obcego¹⁵¹. W przypadku obu specjalności studentów obowiązywało seminarium dyplomowe.

Program studiów określał również liczbę koniecznych do zdania egzaminów. Na pierwszym i drugim roku było to po 12 egzaminów, ale niektóre z nich można było przenosić z roku pierwszego na drugi i z drugiego na trzeci. Obowiązywały również tzw. rygory, czyli egzaminy, które musiały być zdane, żeby uzyskać wpis na kolejny rok studiów. Na pierwszym roku takich egzaminów było minimum sześć, ale obowiązkowymi były: ekonomia polityczna, księgowość i jeden język. W drugim roku studiów koniecznym

¹⁴⁹ AUS, WNEiZ, 337/21, s. 1. Także 337/23, s. 1-2.

¹⁵⁰ AUS, WNEiZ, 337/21, s. 2. O programie studiów również L. Babiński, *Akademia Handlowa...*, s. 49.

¹⁵¹ AUS, WNEiZ, 337/21, s. 3.

było zdać wszystkie zaległe egzaminy z roku pierwszego oraz uzyskać pozytywne stopnie z minimum sześciu egzaminów oraz obowiązkowo z handlu zagranicznego, towaroznawstwa i jednego języka obcego. Na trzecim roku bez względu na wybraną specjalność należało zdać na każdej z nich 9 egzaminów. Ze względu na konieczność dobrej znajomości języków obcych, specjalność handel zagraniczny uważano za trudniejszą¹⁵². Oczywiście na trzecim roku trzeba było zdać obowiązkowo wszystkie egzaminy z roku drugiego oraz trzeciego, gdyż wyłącznie zdanie wszystkich egzaminów przewidzianych w programie studiów umożliwiało składanie egzaminu dyplomowego kończącego studia¹⁵³.

Postępujące w kraju zmiany, w tym ideologizacja szkolnictwa wyższego, doprowadziły w listopadzie 1948 roku do wprowadzenia nowych programów studiów, które realizowane miały być od roku akademickiego 1949/1950. Zlikwidowane zostały trymestry, które zastąpiono dwoma semestrami. Zgodnie z nowymi założeniami na I i II roku studiów przewidziano po 990 godzin zajęć, a na trzecim bez względu na wybraną specjalność po 840 godzin zajęć. Łącznie studenci zgodnie z nowym programem studiów odbyć mieli 2840 godzin zajęć¹⁵⁴.

Na pierwszym roku, studenci musieli odbyć łącznie 990 godzin zajęć, z czego 630 godzin stanowiły wykłady, a 360 godzin zajęcia nie wykładowe¹⁵⁵. W programie wykładów przewidziano teorię rozwoju społecznego (będącą wstępem do marksizmu) w wymiarze 60 godzin, ekonomię polityczną (teoria kapitalizmu) – 60 godzin, historię gospodarczą i społeczną od starożytności do II wojny światowej ze szczególnym uwzględnieniem dziejów Polski – 60 godzin, statystykę – 60 godzin, rachunkowość część I – 60 godzin, geografę gospodarczą – 60 godzin, geografę gospodarczą Polski – 60 godzin, podstawy prawa – 30 godzin, prawo cywilne – 30 godzin, technologię z towaroznawstwem część I – 60 godzin. Uzupełnieniem wykładów były dwa 30 godzinne bloki z języków obcych z czego jednym, obowiązkowym był język rosyjski. Ćwiczenia na I roku studiów odbywały się z następujących przedmiotów: technologia – 30 godzin, rachunkowość i kalkulacja – 90 godzin, dwa języki obce po 90 godzin oraz proseminarium w wymiarze 60 godzin.

Identycznie, w podziale na wykłady i ćwiczenia rozkładał się II rok studiów, w którym łącznie studenci musieli odbyć 990 godzin zajęć. Program przewidywał następujące wykłady: ekonomia polityczna (teoria gospodarki socjalistycznej) – 60 godzin,

¹⁵² R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 43.

¹⁵³ AUS, WNEiZ, 337/2, s. 1-2.

¹⁵⁴ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 43.

¹⁵⁵ AUS, WNEiZ, 337/4, s. 47.

ekonomia rolnictwa – 15 godzin, ekonomia przemysłu – 30 godzin, ekonomia transportu – 45 godzin, organizacja obrotu towarowego wewnętrznego – 30 godzin, organizacja obrotu towarowego zagranicznego – 30 godzin, organizacja obrotu pieniężnego – 30 godzin, skarbowość i finanse publiczne – 45 godzin, ekonomia przedsiębiorstwa – 30 godzin, rachunkowość część II – 60 godzin, prawo gospodarcze i administracyjne – 90 godzin, geografia ZSRR i krajów ościennych – 60 godzin, technologia z towaroznawstwem część II – 45 godzin oraz dwa języki obce w tym obowiązkowy rosyjski po 30 godzin¹⁵⁶. Ćwiczenia obowiązujące na drugim roku przedstawiały się następująco: rachunkowość – 60 godzin, biurowość i korespondencja – 60 godzin, dwa języki obce po 90 godzin oraz seminarium w wymiarze 60 godzin.

Na trzecim roku liczba godzin była mniejsza niż na poprzednich dwóch latach i łącznie wynosiła 840 godzin zajęć bez względu na specjalność wybraną przez studentów. Nadal do wyboru pozostawały dwie specjalności: handel wewnątrz (dawny ogólny) oraz handel zagraniczny. Specjalność handel wewnątrz przewidywała następujące wykłady: organizacja i administracja przedsiębiorstw handlowych – 45 godzin, organizacja zakupu i sprzedaż – 45 godzin, statystyka gospodarcza – 30 godzin, statystyka przedsiębiorstw handlowych – 30 godzin, prawo handlowe – 60 godzin, podatki w Polsce – 30 godzin, planowanie w przedsiębiorstwach handlowych – 30 godzin, rachunkowość w przedsiębiorstwie handlowym – 30 godzin, nauka administracji – 30 godzin, ekonomika obrotu pieniężnego część II – 30 godzin, arytmetyka handlowa i matematyka finansowa – 30 godzin, obrót różnymi towarami – 60 godzin, historia Pomorza i Polski na morzu – 30 godzin oraz dwa wykłady w językach obcych z czego jeden w wymiarze 60 godzin, a drugi 30 godzin. Wykładom towarzyszyły ćwiczenia z rachunkowości – 30 godzin, statystyki przedsiębiorstw handlowych – 30 godzin, ćwiczenia z dwóch języków obcych z czego jeden w wymiarze 60 godzin, a drugi 30 godzin oraz seminarium – 60 godzin¹⁵⁷.

Druga specjalność, handel zagraniczny, wymagała dobrej znajomości dwóch języków obcych. Przewidziano dla niej następujące wykłady: ekonomia handlu zagranicznego – 120 godzin, organizacja zakupu i sprzedaży – 30 godzin, obrót poszczególnymi towarami na rynku światowym – 45 godzin, finansowanie handlu zagranicznego – 15 godzin, technika transportu – 30 godzin, geografia ekonomiczna – 60 godzin, statystyka gospodarcza – 30 godzin, międzynarodowe instytucje gospodarcze – 30

¹⁵⁶ Tamże, s. 48.

¹⁵⁷ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 45.

godzin, wybrane zagadnienia prawa międzynarodowego – 30 godzin, skandynawistyka – 60 godzin, wybrane zagadnienia prawa morskiego – 30 godzin oraz dwa wykłady w językach obcych z czego jeden w wymiarze 60 godzin, a drugi 30 godzin. Ćwiczenia dotyczyły 3 języków obcych z czego jeden w wymiarze 90 godzin, a pozostałe 2 po 60 godzin. Dodatkowo obowiązkowe było seminarium w wymiarze 60 godzin.

Warto dodać, że jesienią 1949 roku planowano również uruchomienie IV roku studiów, który miał mieć charakter studiów magisterskich i miał obejmować 480 godzin wykładów i ćwiczeń, ale w związku z likwidacją szkoły założenie to nie zostało zrealizowane¹⁵⁸.

Naukę w szkole kończyło przystąpienie do egzaminu dyplomowego składającego się z trzech części. Pierwszą było napisanie pracy dyplomowej pozytywnie ocenionej przez promotora i recenzenta. Należało złożyć dwa jej egzemplarze, z których jeden trafiał do biblioteki uczelni. Termin na złożenie pracy wynosił 15 miesięcy od momentu ukończenia studiów¹⁵⁹. Do wyboru było 12 seminariów dyplomowych: ekonomia polityczna – prof., Maksymilian Pohorille, organizacja i technika przedsiębiorstw – prof. Józef Rzóska, skarbowość – prof. Alfred Wielopolski, geografia gospodarcza – prof. Juliusz Mikołajski i prof. Eufemiusz Terebucha, rachunkowość i sprawozdawczość przedsiębiorstw – prof. Gerard Feige-Górski, technologia i towaroznawstwo – prof. Czesław Pietrzyk, ekonomia i technika handlu zagranicznego – prof. Stanisław Schwann, ekonomika i technika transportu – prof. Bolesław Koselnik, prawo handlowe – prof. Władysław Górski oraz skandynawistyka (dla osób znających języki skandynawskie) – prof. Franciszek Böhm. Drugą częścią był egzamin dyplomowy odbywający się przed komisją. Ustalono, że w jego trakcie należało zdać przedmioty obowiązkowe i do wyboru. Dla specjalności handel wewnętrzny obowiązkowym przedmiotem była ekonomia polityczna, a dla handlu zagranicznego ekonomia polityczna i wybrany język obcy. Dodatkowo, należało wybrać jeszcze jeden przedmiot spośród następujących: rachunkowość i sprawozdawczość przedsiębiorstw, organizacja i technika przedsiębiorstw, ekonomika i technika handlu zagranicznego, geografia ogólna i regionalna, ekonomia i technika transportu lub technologia i towaroznawstwo¹⁶⁰. Ostatnią część egzaminu stanowiła pisemna praca klauzurowa pisana z wybranego przedmiotu w ramach której należało syntetycznie omówić wybrane tematy. Zdanie wszystkich trzech części stanowiących egzamin dyplomowy

¹⁵⁸ Tamże, s. 45.

¹⁵⁹ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 37-38.

¹⁶⁰ AUS, WNEiZ, 337/4, s. 60-64.

absolwent otrzymywał Dyplom Nauk Handlowych Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie.

Pierwsze egzaminy dyplomowe odbyły się 15 lipca 1949 roku. Brali w nich udział przedstawiciele Ministerstwa Oświaty i Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego¹⁶¹. Ogółem, do egzaminów dyplomowych szczecińskiego oddziału poznańskiej Akademii Handlowej podeszło w latach 1949-1950 na specjalności handel ogólny 507 osób z czego 50 nie zdało egzaminu¹⁶². Egzamin dyplomowy ze specjalności handel zagraniczny zdało 77 z 96 osób, które do niego podeszły¹⁶³. Łącznie więc Akademię Handlową w Poznaniu Oddział w Szczecinie ukończyły 534 osoby. Pozostali studenci jesienią 1950 roku stali się automatycznie studentami Wyższej Szkoły Ekonomicznej.

Warto wspomnieć, że szkoła starała się pozyskiwać dodatkowe środki poprzez kształcenie fachowców. Kursy prowadził Zakład Towaroznawstwa dla maklerów portowych¹⁶⁴. W 1949 roku rozpoczęto 3 oraz 6-miesięczne kursy dla praktyków z branży handlu i przemysłu powołując doraźną komisję, która miała przygotować program i nadzorować jego realizację¹⁶⁵.

1.1.6. Studenci

Początkiem drogi każdego przyszłego studenta jest rekrutacja. W Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie przez pierwsze dwa lata akademickie proces wyłaniania studentów był prosty. W 1946 roku przyjęto w poczet studentów wszystkich chętnych legitymujących się ukończeniem szkoły średniej. W 1947 roku należało złożyć już komplet odpowiednich dokumentów, na podstawie których wyłaniano studentów I roku. W trakcie rekrutacji prowadzonej na rok akademicki 1948/1949 należało przedłożyć: podanie o przyjęcie, świadectwo maturalne, życiorys, świadectwo wpłaty wstępnej oraz trzy zdjęcia. Dodatkowo, osoby, które zdały maturę przed 1945 rokiem musiały dostarczyć świadectwo moralności stwierdzające brak współpracy z okupantem w trakcie II wojny światowej. Następnie, po analizie dokumentów, tworzone listy skierowanych na egzamin wstępny.

W trakcie rekrutacji na rok akademicki 1948/1949 egzaminy wstępne przeprowadzała komisyjnie rada opiekująca się szkołą, czyli Szczecińska Rada

¹⁶¹ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 45-46. Chętnych do zdawania egzaminu było tylko 12 osób: AUS, WNEiZ, 337/3, s. 3-4.

¹⁶² Z tej grupy jedynie 15 osób zdało egzamin w 1949 roku, pozostali rok później: AUS, WNEiZ, 323/38.

¹⁶³ AUS, WNEiZ, 323/37. Kierunek handel zagraniczny ukończyli między innymi późniejsi profesorowie Politechniki Szczecińskiej i Uniwersytetu Szczecińskiego: Jerzy Wolszczan oraz Józef Rutkowski.

¹⁶⁴ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 24, 58.

¹⁶⁵ Tamże, s. 53.

Opiekuńcza¹⁶⁶. Komisja przeprowadzała egzaminy przez kilka dni począwszy od 4 października¹⁶⁷. W związku z jej niezbyt sprawnym działaniem w celu usprawnienia pracy w lecie 1949 roku powołano już dwie komisje, którym przewodniczyli odpowiednio prof. inż. Czesław Pietrzyk i prof. dr Eufemiusz Terebucha. Egzaminowały one z wiedzy o Polsce współczesnej oraz z dowolnego języka obcego wszystkich chętnych do podjęcia studiów w roku akademickim 1949/1950¹⁶⁸. Warto dodać, że w 1948 roku zgłosiło się 1565 chętnych, z których po egzaminach przyjęto 700 osób, a w 1949 roku z 1800 kandydatów wyłoniono 650 studentów.

Od jesieni 1948 roku, zgodnie z zaleceniami Ministerstwa Oświaty mającymi na celu zmianę „złego oblicza” uczelni, pierwszeństwo w przyjęciu na studia miały osoby o pochodzeniu robotniczym, chłopskim i pracującej inteligencji. Oprócz wymienionych preferencyjnie przyjmowano osoby, które uczestniczyły w walkach w trakcie II wojny światowej i mogły udokumentować roczny staż pracy społecznej. Ostatnią uprzywilejowaną grupą były osoby, które wykonywały zawód zgodny z profilem kształcenia w uczelni¹⁶⁹.

Precyzyjne określenie liczby studentów szczecińskiego oddziału poznańskiej uczelni jest sprawą niełatwą. Wynikało to z kilku powodów. Po pierwsze, wiele osób nie było w stanie podołać nauce i rezygnowało w trakcie studiów. Po drugie władze uczelni dopuszczały warunkowo na kolejne lata osoby, które nie miały zdanych nawet trzech wymaganych egzaminów co powodowało, że w szkole uczyło się wiele osób o dość niejasnym statusie. Po trzecie, problemem było niemałe czesne, które powodowało, że przy dość skromnym systemie stypendialnym, wielu osób nie było stać na jego opłacenie. Nie pomogła tym studentom próba unormowania czasu pracy szkoły i przeniesienia zajęć na godziny poranne i południowe, gdyż często kolidowało to z ich pracą zarobkową pozwalającą na utrzymanie się na studiach¹⁷⁰. W konsekwencji odbijało się również na zdawalności egzaminów, gdyż studenci opuszczali zajęcia na rzecz pracy.

¹⁶⁶ W jej skład wchodził: wojewoda szczeciński Leonard Borkowicz, prof. Juliusz Mikołajski z ramienia uczelni, prof. dr Jerzy Szmyd będący dziekanem Wydziału Chemii Szkoły Inżynierskiej, prof. Maksymilian Pohorille – kierownik szkoły partyjnej KW PPR (potem PZPR), dyrektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego inż. Jerzy Sobiepan oraz instruktor Wydziału Propagandy KW PPR (potem PZPR) Sergiusz Wołczak

¹⁶⁷ AUS, WNEiZ, 337/25, s. 1-3.

¹⁶⁸ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 41.

¹⁶⁹ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 49.

¹⁷⁰ AUS, WNEiZ, 337/13, s. 2.

Na pierwszy rok studiów w 1946 roku zgłosiło się około 1500 osób, ale z tej liczby najprawdopodobniej około 1000 podjęło studia¹⁷¹. Bardziej precyzyjnie określić liczbę studentów można pod koniec roku akademickiego 1947/1948. W tym okresie na I roku studiów było 1172 mężczyzn i 338 kobiet, a na drugim roku 521 mężczyzn i 201 kobiet. Łącznie dawało to liczbę 2232 osób pobierających naukę¹⁷². W czerwcu 1949 roku liczba studentów na poszczególnych latach studiów prezentowała się następująco: I rok 617 osób, II rok 635 osób, III rok 825 osób¹⁷³. Wśród tych osób było 36 studentów z Czechosłowacji, ale tylko 7 z nich było rodowitymi Czechami, resztę stanowili mieszkający tam Polacy¹⁷⁴. Pod koniec istnienia uczelni, jesienią 1949 roku liczba studentów wynosiła na I roku studiów 782 osoby w tym 537 mężczyzn i 245 kobiet. Na II roku studiów było 1012 osób z czego 745 mężczyzn i 267 kobiet. III rok studiów to 705 osób w tym 536 mężczyzn i 169 kobiet. Oznaczało to, że na uczelni pobierało naukę 2499 osób w tym 1818 mężczyzn i 681 kobiet¹⁷⁵.

W Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie bardzo wielu studentów podejmowało pracę zarobkową. W roku 1948 aż 1305 studentów (58,8%) utrzymywało się z pracy, 738 osób (35,7%) otrzymywało pomoc rodziny, a 144 osoby (5,5%) pobierały stypendia¹⁷⁶. Podobnie było w 1949 roku kiedy to 1388 osób (58%) pracowało, 890 osób (33%) otrzymywało pomoc z domu, a 221 osób (9%) pobierało stypendia. W 1949 roku 2090 osób (83,7%) mieszkalo na stancjach lub rzadziej wynajmowało mieszkania, 211 osób (8,4%) mieszkalo z rodzicami, a zaledwie 198 osób (7,9%) otrzymało miejsce w akademiku¹⁷⁷.

Ciekawe są również dane statystyczne dotyczące pochodzenia społecznego studentów, które pod wpływem nacisków zewnętrznych zmienialo się na przestrzeni omawianych lat. W 1946 roku 3,7% studentów miało pochodzenie robotnicze, 19,5% chłopskie, 36% inteligenckie, 30,4% kupieckie i przemysłowe, a 10,4% tzw. inne¹⁷⁸. Na

¹⁷¹ Problem z ustaleniem liczby pogłębia brak porządku w księdze albumowej, w której numeracja jest przemieszana, a jej początek dość mocno zniszczony: AUS, 323/61.

¹⁷² Wyszczególnienie różnicy pomiędzy początkiem i końcem roku akademickiego zob. AUS, WNEiZ, 337/8, s. 13. W innych źródłach liczba studentów wynosi 2238 z czego na I roku 1522, a na drugim 716: AUS, WNEiZ, 337/10, s. 1, 5; 337/11, s. 1-2, 337/13, s. 1.

¹⁷³ AUS, WNEiZ, 337/4, s. 74. Warto dodać, że od roku akademickiego 1948/1949 Ministerstwo Oświaty ograniczyło przyjęcia na studia w Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie do 600 osób: AUS, WNEiZ, 337/22, s. 1.

¹⁷⁴ AUS, WNEiZ, 337/3, s. 10.

¹⁷⁵ AUS, WNEiZ, 337/9, s. 2-3. Wśród wspomnianych 2499 osób około 150 powtarzało I rok, a liberalne podejście do studentów spowodowało, że II rok liczył 1012 osób, a III – 705: AUS, WNEiZ, 337/3, s. 10.

¹⁷⁶ AUS, WNEiZ, 337/8, s. 13-14.

¹⁷⁷ AUS, WNEiZ, 337/3, s. 9-10.

¹⁷⁸ Tamże, s. 16-17; Por. K. Pająk, *Rola szczecińskiego...*, s. 24-25.

wiosnę 1948 roku sytuacja wyglądała następująco: 41,7 % ogółu studentów miało pochodzenie inteligenckie, 20,9% chłopskie, 16% to inicjatywa prywatna, czyli handel, rzemiosło i przemysł, 15,5% robotnicze, a 5,9% studentów reprezentowało rodziny uprawiające wolne zawody¹⁷⁹. Jesienią 1949 roku studenci legitymowali się następującym pochodzeniem: 33,3% inteligenckie, 24,4% robotnicze, 24% chłopskie, 13,4% rzemieślnicze i handlowe, 4,9% reprezentowało wolne zawody. W tym roku władze pozytywnie oceniły pochodzenie studentów I roku studiów wśród których studenci pochodzenia robotniczego stanowili 32,2%, chłopskiego 30,4%, inteligenckiego 32,4% oraz innego 5%¹⁸⁰.

Studenci odbywający naukę w Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie pochodzili również z różnych stron Polski i nie tylko. W czerwcu 1948 roku z ziem zachodnich i północnych było 554 studentów (24,8%), z ziem centralnych 872 studentów (39,1%), z ziem południowych 453 studentów (20,4%), z ziem wschodnich, czyli terenu zabużańskiego 280 studentów (12,5%), z Rosji było 24 studentów (1,1%), z Niemiec 14 studentów (0,6%), ze Stanów Zjednoczonych 3 studentów (0,1%) oraz z innych krajów europejskich, głównie Czechosłowacji 32 studentów (1,4%). Bardziej szczegółowe dane zachowały się dla 1949 roku, w którym ze Szczecina i województwa szczecińskiego studiowały 654 osoby (26,2%), z województwa śląskiego 236 osób (9,6%), województwa bydgoskiego 221 osób (8,8%), z województwa poznańskiego 180 osób (7,2%), z województwa warszawskiego i Warszawy 165 osób (6,6%), województwa lubelskiego 160 osób (6,4%), województwa kieleckiego 150 osób (6,0%), województwa rzeszowskiego 142 osoby (5,7%), województwa łódzkiego 141 osób (5,6%), województwa krakowskiego 129 osób (5,2%), województwa gdańskiego 109 osób (4,3%), województwa wrocławskiego 80 osób (3,3%), województwa białostockiego 62 osoby (2,4%) oraz województwa olsztyńskiego 34 osoby (1,3%). Dodatkowo w uczelni studiowało 36 osób (1,4%) z Czechosłowacji¹⁸¹.

Studenci charakteryzowali się również dużym zróżnicowaniem pod względem wieku. Pod koniec drugiego roku akademickiego funkcjonowania szkoły najstarsi studenci mieli ponad 31 lat, a najmłodsi zaledwie 18. Najliczniejszą grupę studentów reprezentowały jednak osoby, które w 1948 roku miały od 21 do 25 lat¹⁸².

¹⁷⁹ AUS, WNEiZ, 337/8, s. 1-3.

¹⁸⁰ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 52.

¹⁸¹ Tamże, s. 52-53.

¹⁸² AUS, WNEiZ, 337/10, s. 7-8; 337/11, s. 3.

Warunki studiowania w Akademii Handlowej w Poznaniu nie należały do najłatwiejszych. Dużym problemem była liczebność grup ćwiczeniowych, zwłaszcza lektoratów uniemożliwiająca przeciwieństwo ze wszystkimi studentami wymaganego zakresu materiału. Grupy ćwiczeniowe w początkowym okresie funkcjonowania uczelni potrafiły przekraczać 150 osób. Dla przykładu w roku akademickim 1947/1948 w Zakładach Rachunkowości oraz Arytmetyki Handlowej i Finansowej było od 6 do 9 grup ćwiczeniowych liczących od 130 do 150 osób. W Zakładzie Organizacji Przedsiębiorstw funkcjonowało 9 grup liczących od 150 do 170 osób. Profesor Władysław Górski prowadził wykład z prawa cywilnego dla 500 osób, a średnia wielkość grupy seminaryjnej wahała się od 100 do 150 studentów¹⁸³. Podobnie wyglądała sytuacja na seminariach dyplomowych. Do Władysława Górskiego zapisało się na seminarium dyplomowe 300 chętnych, ale uznano to za liczbę zbyt dużą i nakazano profesorowi zmniejszyć seminarium do 150 osób. Studenci więc musieli aktywnie uczyć się w domu, żeby nie mieć problemów z zaliczeniem egzaminów.

Problemy te wynikały ze zbyt małej bazy lokalowej uczelni, która nie była w stanie pomieścić tak dużej liczby studentów. Zajęcia planowano zatem do południa i w godzinach popołudniowych przez co szkoła funkcjonowała od rana do późnych godzin wieczornych na czym korzystali studenci pracujący. Postulowano, żeby zajęcia kończyły się przed godziną 22, a egzaminy przed 23, gdyż o 23:15 zamykano szatnię¹⁸⁴.

Omawiane warunki nauki oraz fakt, że większość studentów pracowała powodowały spory odsetek niezaliczonych egzaminów, o czym regularnie dyskutowano na Radzie Profesorów, Wykładowców i Sił Pomocniczych¹⁸⁵. Organizowano w związku z tym liczne akcje samopomocowe, które miały przygotować najsłabszych studentów do egzaminów. Wykładowcy byli zdania, że nie należy zniechęcać studentów do nauki i maksymalnie ich wspierać. Niemniej, w roku akademickim 1946/1947 studenci mieli duże problemy z ćwiczeniami z ekonomii, matematyki, organizacji przedsiębiorstw oraz księgowości¹⁸⁶. Ze względu na słabe przygotowanie językowe oraz zbyt liczne grupy ćwiczeniowe problematyczne były również lektoraty języka obcego¹⁸⁷.

W lutym 1949 w trakcie posiedzenia Rady Profesorów, Wykładowców i Sił Pomocniczych podano, że egzaminy z I roku studiów zdało 760 studentów, z których 693

¹⁸³ AUS, WNEiZ, 337/13, s. 4-5, 8-10, 13-14.

¹⁸⁴ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 54.

¹⁸⁵ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 56.

¹⁸⁶ Tamże, s. 3-4.

¹⁸⁷ Tamże, s. 55-56.

zapisalo się na II rok studiów. Na II roku egzaminy zdało 500 osób, z czego 401 zapisalo się na III rok studiów. Skreślono jednocześnie 198 osób zapisanych do szkoły w 1946 roku. Miesiąc później wskazano, że dzięki liberalnym egzaminom liczba studentów na II roku wzrosła do 900, a na III do 650¹⁸⁸. Nie zmienilo to faktu, że w maju 1949 roku z 900 studentów II roku zaledwie 200 miało zdane zaległe, niezbędne do zaliczenia I roku egzaminy. Podobna sytuacja miała miejsce na III roku studiów. Ustalono, że wszystkie zaległe egzaminy muszą być zdane do dnia 1 października 1949 roku. Studentom I roku najwięcej trudności przysparzały egzaminy z arytmetyki handlowej, księgowości i geografii gospodarczej. W lipcu 1949 podsumowując sesję stwierdzono, że dzięki amnestii pozwalającej na promowanie na wyższy rok studentów nie mających zdanego jednego egzaminu, I rok zaliczyło 800 studentów, a II rok 700 studentów¹⁸⁹.

Remedium na problemy z zaliczeniem egzaminów miały być stworzone jesienią 1949 roku, zgodnie z zaleceniami Ministerstwa Oświaty, Zespoły Samopomocy Naukowej. Ich pracę miała koordynować powołana uczelniana Komisja Zespołów Samopomocy Naukowej pod przewodnictwem prof. inż. Czesława Pietrzyka. Finalnie na I roku utworzono cztery takie zespoły, a na latach wyższych były one w fazie organizacji¹⁹⁰. Na zakończenie omawiania spraw egzaminacyjnych warto dodać, że starano się unikać, z braku specjalistów mogących wspierać komisje egzaminacyjne, przeprowadzania egzaminów komisyjnych. Zdaniem prof. Maksymiliana Pohorille należało podnieść dyscyplinę studiów zamiast dopuszczać do takich egzaminów¹⁹¹.

W Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie działały liczne organizacje oraz koła naukowe. Do tych pierwszych zaliczyć należy przede wszystkim „Bratnią Pomoc”, która oprócz prowadzenia stołówki studenckiej pomagała utrzymywać akademiki i uczestniczyła w przyznawaniu stypendiów¹⁹². Na swoją działalność socjalną otrzymywała subwencję ministerialną. Organizowała również po części życie kulturalne studentów organizując w każdą niedzielę wieczorki taneczne, na które zapraszano również profesorów¹⁹³. Z kolei liczne działające w uczelni studenckie koła naukowe koncentrowały swoją działalność na pogłębianiu wiedzy i niesieniu pomocy słabszym studentom w

¹⁸⁸ Tamże, s. 29.

¹⁸⁹ Tamże, s. 41-42.

¹⁹⁰ Skarżono się, że na III roku nie ma „socjalistycznego podejścia do nauki”: Tamże, s. 54-55.

¹⁹¹ Tamże, s. 23.

¹⁹² Tamże, s. 28; 337/3, s. 23-24, 337/4, s. 37.

¹⁹³ Wraz z postępującą ideologizacją zaczęto krytykować jej działalność uważając, że nie odnosi się do przedwojennych korporacji nieprzystających do nowych czasów. Zarzucano organizacji również niegospodarność o czym świadczyć miał dług wynoszących 1200 tys. zł.

zdawaniu egzaminów. W 1948 roku działały: Koło Naukowe Geografów Gospodarczych, Koło Naukowe Rachunkowości, Koło Ekonomistów, Koło Organizacji Pracy, Koło Naukowe Anglistów, a także koła przyjaźni: polsko-francuskiej, polsko-szwedzkiej, polsko-czechosłowackiej i polsko-radzieckiej. W uczelni działały również tzw. organizacje ideowe, czyli Związek Akademickiej Młodzieży Polskiej, Akademicki Związek Niezależnej Młodzieży Socjalistycznej, Związek Młodzieży Wiejskiej „Wici”, Związek Stronnictwa Demokratycznego, Akademicki Związek Sportowy, Akademicki Związek Morski oraz Solidacja Mariańska¹⁹⁴. W szkole działało również Koło byłych Więźniów Politycznych i Koło Uczestników Walki Zbrojnej o Niepodległość i Demokrację¹⁹⁵. Najsprawniej działał Związek Akademickiej Młodzieży Polskiej, do którego w 1948 roku należało 480 osób¹⁹⁶. W 1949 roku liczba członków tej organizacji wynosiła już 726 osób, czyli 32% ogółu studentów.

1.1.7. Ideologizacja uczelni

Moment, w którym rozpoczęła się ideologizacja uczelni nie jest do końca uchwytany w zachowanych materiałach archiwalnych, ale wydaje się, że w ciągu dwóch pierwszych lat akademickich nie dochodziło do większych nacisków ideologicznych z zewnątrz¹⁹⁷. Dopiero w trakcie posiedzenia Rady Profesorów, Wykładowców i Sił Pomocniczych, która odbyła się w dniu 3 grudnia 1948 roku pojawiły się tematy nie dotyczące bezpośredniego zarządzania uczelnią, gdyż omówiono kwestię wystawienia sztafety młodzieżowej we współpracy ze Związkiem Młodzieży Polskiej z okazji Kongresu Zjednoczeniowego PPR i PPS. Natomiast, w kwietniu 1949 Rada poruszyła temat stosunków pomiędzy państwem a Kościołem katolickim. Wskazano również, że studentów powinien cechować „nowy socjalistyczny stosunek do nauki”¹⁹⁸.

Dopiero czerwiec 1949 roku przyniósł wzmożone ataki szkolnej Podstawowej Organizacji Partyjnej (dalej POP) na sytuację panującą w uczelni. Atakowano postawę części studentów wywodzących się z „bogatego chłopstwa i warstw posiadających”. Podręczniki uznano za przestarzałe i „burżuazyjne”, a część kadry posądzono o „reakcyjne poglądy”. Za wzór stawiano natomiast prof. Maksymiliana Pohorillego, który miał rozumieć nadchodzące czasy¹⁹⁹. We wrześniu na zebraniu POP mocno atakowano prof.

¹⁹⁴ AUS, WNEiZ, 337/8, s. 10.

¹⁹⁵ AUS, WNEiZ, 337/13, s. 2-3.

¹⁹⁶ AUS, WNEiZ, 337/3, s. 23-24.

¹⁹⁷ R. Gaziński, *Akademia Handlowa...*, s. 57.

¹⁹⁸ Tamże, s. 58.

¹⁹⁹ AUS, WNEiZ, 337/5, s. 1-18.

Józefa Rzóske za „burżuazyjne wykłady” i choć próbował go bronić prof. inż. Czesław Pietrzyk to zdaniem prof. Mieczysława Gordona sprawa była oczywista, że prof. Rzóska wykładał „burżuazyjne teorie”. Nie podobala się również uczestnikom spotkania sytuacja, w której PZPR miało zbyt mały wpływ na działalność szkoły co oczywiście należało zmienić. W listopadzie 1949 roku I sekretarz Stanisław Kuźmiński utyskiwał na ciasnotę, w której uczą się studenci, słabe skrypty oraz niski poziom niektórych wykładów. W związku z zatrudnieniem w administracji uczelni prezeski Sodalicii Mariańskiej – Wandy Polak, uznał administrację za przytulisko „elementów wrogich nowej władzy”. Organizację partyjną liczącą w tym okresie 77 osób, z których 37 było dopiero kandydatami na członków partii uznał za słabą przez co nie mogła ona wpływać na życie szkoły²⁰⁰. I Sekretarz atakował prorektora prof. Leona Babińskiego, który miał go nie informować o sprawach uczelni, albo robił to w sposób zdawkowy. Nadal atakowany był prof. Józef Rzóska. Ogólnie cała szkoła, zdaniem Stanisława Kuźmińskiego, kształciła kupców i przedstawicieli inicjatywy prywatnej. Ostatecznie skrytykowano również słabą dyscyplinę studentów opuszczających wykłady z podstaw ustrojowych Polski Ludowej²⁰¹.

Na kolejnych zebraniach POP, które miały miejsce w styczniu i marcu 1950 roku nadal atakowano profesorów. Pod ciągłą krytyką znajdował się prof. Józef Rzóska przeciwko któremu zaczęto zbierać dowody w celu usunięcia go z uczelni. Zaatakowano również nowy skrypt prof. Juliusza Mikołajskiego. Studentów oskarżano o małą aktywność ideologiczną, co przejawiać się miało w lekceważeniu wykładów z ekonomii politycznej²⁰².

Sprawy omawiane na zebraniach POP przeniosły się w marcu 1950 roku na posiedzenie Rady Profesorów, Wykładowców i Sił Pomocniczych. Aktyw studencki atakował skrypt z geografii gospodarczej prof. Juliusza Mikołajskiego, który rzekomo nadmiernie gloryfikował kraje kapitalistyczne. Również w odniesieniu do lektoratu języka angielskiego prowadzonego przez Mariana Pisarka padły żądania wycofania „burżuazyjnego” podręcznika do nauki języka. Zaatakowany został również prof. Rzóska za swoje „reakcyjno-burżuazyjne poglądy”. W odpowiedzi na zarzuty prof. Leon Babiński powołał komisję składającą się z profesorów Stanisława Schwanna, Czesława Pietrzyka oraz Władysława Górskiego, która miała zbadać stawiane przez studentów zarzuty²⁰³.

²⁰⁰ Wśród 40 członków PZPR było 8 profesorów, ale poza Mieczysławem Gordonem byli oni raczej bierni.

²⁰¹ AUS, WNEiZ, 337/3, s. 15-25. Studenci od roku akademickiego 1949/1950 musieli uczęszczać na wykłady na temat kultury i życia codziennego mieszkańców ZSRR.

²⁰² AUS, WNEiZ, 337/7, s. 12, 17-18.

²⁰³ AUS, WNEiZ, 337/1, s. 63-70.

Sprawa jednak nie została zakończona, gdyż w związku z marcową informacją o upaństwowieniu szkoły władze skupiły się na przygotowaniu do przekazania posiadanego majątku nowej ekonomicznej uczelni.

Najlepszym dowodem na zmiany ideologiczne jakie zaszły w uczelni była inauguracja roku akademickiego 1949/1950. O ile hasłem poprzednich inauguracji była łacińska sentencja *Quod felix, faustum fortunatumque sit*²⁰⁴ to omawiana inauguracja kierowała się hasłami „ściśłego powiązania nauki z potrzebami rozwojowymi Polski” oraz „nauki w służbie pokoju”. Sama uroczystość podzielona została na dwie części, które zaplanowano w dniach 1 i 3 października 1949 roku. Ściśle ustalono również ich scenariusz. W dniu 1 października akademię rozpocząć miał rektor, po którym miano wysłuchać przemówienia radiowego ministra oświaty, po którym głos miał zabrać przedstawiciel Związku Akademickiej Młodzieży Polskiej poruszając temat walki młodzieży o pokój. Na koniec wystąpić miał przodownik pracy, po którego przemówieniu rozbrzmieć miał hymn młodzieży. W samym wydarzeniu udział mieli brać pracownicy uczelni i studenci, aktyw robotniczy i przodownicy pracy ze szczecińskich zakładów. W uroczystości w dniu 3 października brać udział mieli przedstawiciele: władz terenowych, kuratorium, partii politycznych i wybrane grupy młodzieży ze szkół średnich. Scenariusz uroczystości był podobny, ale w jej trakcie miała odbyć się immatrykulacja studentów I roku oraz wykład inauguracyjny. Tematy oraz zakres przemówień rektora jak i wykładu inauguracyjnego rektora zostały ściśle określone²⁰⁵.

1.1.8. Rola Akademii Handlowej w początkach szczecińskiego środowiska ekonomicznego

Rola Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie w pierwszym, trudnym okresie kształtowania się wyższego szkolnictwa ekonomicznego w mieście u ujścia Odry była bardzo istotna. Przede wszystkim udało się stworzyć pierwszą w mieście uczelnię, która choć pozostawała pod kuratelą Poznania to jednak dążyła do samodzielności. Po drugie jej profil, skupiony na handlu znajdował się jednak w nurcie nauk ekonomicznych. Nie do przecenienia pozostaje również rola ludzi tworzących naukowe środowisko ekonomiczne w powojennym Szczecinie. Pierwsi pracownicy szczecińskiego oddziału

²⁰⁴ AUS, WNEiZ, 337/15, s. 15.

²⁰⁵ Przemówienie rektora koncentrować się miało na odbudowie kraju w latach 1945-1949, rozwoju i znaczeniu nauki, uzawodowieniu studiów w celu szybkiej możliwości podjęcia przez młodzież pracy na rzecz kraju oraz przodującej roli nauki radzieckiej. Wykład inauguracyjny prof. Aleksandra Wielopolskiego dotyczył roli morza w gospodarce narodowej z uwzględnieniem kolonializmu i zawłaszczenia morza przez kraje kapitalistyczne z czym walczył ZSRR: AUS, WNEiZ, 337/16, s. 1-17.

poznańskiej Akademii Handlowej tworzyli załóżek kadry nie tylko późniejszej Wyższej Szkoły Ekonomicznej, ale także Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej, który był ważnym i wyjątkowym, ze względu na swoją specjalizację, ośrodkiem myśli ekonomicznej w Polsce. Co ważne lokalni wykładowcy, oprócz własnego rozwoju, rozwijali środowisko poprzez kształcenie młodej kadry naukowej. Niektórzy studenci „szczecińskiej handlówki” jak dla przykładu Jerzy Wolszczan czy Józef Rutkowski byli późniejszymi profesorami Politechniki Szczecińskiej. O potrzebie kształcenia specjalistów z zakresu handlu świadczyć może również popularność Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie, do której zgłaszało się wielu kandydatów z praktycznie całej Polski pomimo dość wysokiego czesnego i trudnych warunków lokalowych panujących w mieście. Podsumowując należy stwierdzić, że bez utworzenia w Szczecinie oddziału poznańskiej uczelni być może nie udałoby się w późniejszym okresie utworzenie silnego, rozwijającego się i prężnie działającego środowiska ekonomistów.

1.2. Wyższa Szkoła Ekonomiczna

1.2.1. Organizacja i podstawy funkcjonowania uczelni

Powołana Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 3 marca 1950 roku²⁰⁶ Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Szczecinie była państwową szkołą zawodową mającą kształcić ekonomistów różnych specjalności na potrzeby przedsiębiorstw transportowych²⁰⁷. Powstanie uczelni spowodowało upaństwowienie Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie, której studenci stali się automatycznie wychowankami nowej szkoły.

Jedną z pierwszych spraw jaką zajmowała się już w kwietniu 1950 roku Komisja Programowa nowo powołanej szkoły było określenie jej struktury organizacyjnej²⁰⁸. Przyjęto projekt prof. Juliusza Mikołajskiego zakładający powstanie czterech zespołów katedr:

1. Prawa.
2. Geografii.

²⁰⁶ Dz. U. 1950, nr 7, poz. 68.

²⁰⁷ Po pewnym czasie nabrano przekonania, że do studiów ekonomicznych należy dodać elementy techniczne zob. *Bagiński Ryszard, Pietrzyk Czesław, Taniewski Józef: Trzy rozmowy Kuriera z rektorami wyższych uczelni Szczecina*, „Kurier Szczeciński” 1952, nr 232, s. 3; J. Dulęba, *Szczecin – miasto wyższych uczelni*, „Kurier Szczeciński” 1953, nr 90, s. 3.

²⁰⁸ AUS, WNEiZ, 338/6, s. 1-3. Komisja Programowa przekształciła się w Radę Pedagogiczną we wrześniu 1950 roku. Jej kompetencje pokrywały się częściowo z kompetencjami Rad Wydziałowych.

3. Ekonomii Politycznej, Historii Gospodarczej, Materializmu Dialektycznego i Historycznego.

4. Transportu, Towaroznawstwa, Obrotu Towarowego, Księgowości i Statystyki.

Zmodyfikowano go jednak dzieląc ostatni zespół na dwa. W składzie pierwszego znaleźć się miały: transport, towaroznawstwo oraz obrót towarowy, a skład drugiego tworzyć miały: księgowość oraz ewentualnie statystyka i planowanie²⁰⁹. Kierownikami zespołów mieli zostać: rektor Leon Babiński, prof. Eufemiusz Terebucha, prof. Bolesław Koselnik, prof. Gerard Feige-Górski oraz prof. Alfred Wielopolski. Wychodząc z założenia, że szkoła powinna mieć jakąś specjalizację poparto również utworzenie w przyszłości Instytutu Transportu, który miał kierować prof. Bolesław Koselnik²¹⁰. Oprócz tego powołano komisję w składzie: prof. Czesław Pietrzyk, prof. Eufemiusz Terebucha oraz prof. Franciszek Böhm, która miała opracować program Studium Pedagogicznego dla nauczycieli szkół zawodowych, które miało zostać powołane jako istniejący przy uczelni wyspecjalizowany wydział²¹¹.

W maju plany dotyczące struktury organizacyjnej przechodziły dalsze zmiany. 11 maja, prof. Leon Babiński, po powrocie ze zjazdu rektorów szkół ekonomicznych poinformował Komisję Programową, że w skład uczelni wejdą dwa wydziały: Handlu Wewnętrznego oraz Transportowo-Komunikacyjny²¹². Dwa tygodnie później, 26 maja, prof. Juliusz Mikołajski zakomunikował, że z projektowanych zespołów katedr zachowały się trzy po włączeniu geografii gospodarczej do zespołu transportu²¹³. Zdecydowano również przesłać projekt powołania Instytutu Transportu do Ministerstwa Oświaty²¹⁴.

Wszystkie te plany przekreślone zostały w lipcu przez Ministerstwo Szkół Wyższych i Nauki. Zgodnie z informacją przesłaną do rektora, szczecińska uczelnia miała kształcić „ekonomistów – planistów w zakresie ekonomiki przedsiębiorstw transportu śródlądowego oraz ekonomistów finansowych i księgowych przedsiębiorstw transportowych”²¹⁵. Wyższa Szkoła Ekonomiczna składać się miała z dwóch wydziałów: Transportu i Finansowego. 22 sierpnia ministerstwo doprecyzowało swoje plany o sekcje, specjalizacje oraz podział katedr zbiorowych wraz z dyscyplinami na utworzonych

²⁰⁹ Tamże, s. 2.

²¹⁰ Projektowano również utworzenie Instytutu Zbiorowego Żywnienia mgr Zbigniewa Helińskiego oraz Instytutu Pomorza Zachodniego prof. Eufemiusza Terebuchy: Tamże, s. 2-3.

²¹¹ Zgodnie z planami Centralnego Urzędu Szkolenia Zawodowego miały powstać 4 takie jednostki w Polsce, ale w Szczecinie się to finalnie nie udało: Tamże, s. 3, 5.

²¹² Tamże, s. 5, 9.

²¹³ Tamże, s. 12.

²¹⁴ Tamże, s. 10.

²¹⁵ AUS, WNEiZ, 338/8, s. 23.

wydziałach²¹⁶. Wydział Transportu Śródlądowego składać się miał z sekcji transportu i spedycji oraz sekcji towaroznawstwa i opakowań. Natomiast, Wydział Finansowy podzielony został na sekcję planowania i finansów oraz sekcję rachunkowości ze specjalizacją w zakresie transportu. Podział wydziałów na katedry zbiorowe i przypisane do nich dyscypliny przedstawiał się następująco:

1. Wydział Transportu Śródlądowego:

- 1.1. Katedra Podstaw Marksizmu-Leninizmu (dyscypliny: materializm dialektyczny i historyczny, historia ruchu robotniczego)
- 1.2. Katedra Ekonomii Politycznej (dyscypliny: ekonomia polityczna, historia gospodarcza Polski, rozwój myśli ekonomicznej)
- 1.3. Katedra Planowania Gospodarki Narodowej (dyscypliny: planowanie gospodarki narodowej, ekonomia rolnictwa, ekonomia handlu, ekonomia przemysłu)
- 1.4. Katedra Ekonomiki Transportu (dyscypliny: ekonomia transportu, ekonomika transportu morskiego, ekonomika poszczególnych rodzajów transportu, koszty własne i taryfy)
- 1.5. Katedra Organizacji i Techniki Transportu (dyscypliny: organizacja i technika transportu, organizacja i technika poszczególnych rodzajów transportu)
- 1.6. Katedra Prawoznawstwa (dyscypliny: elementy prawa, prawo komunikacyjne, ubezpieczenia transportu)
- 1.7. Katedra Geografii Gospodarczej (dyscypliny: geografia gospodarcza, drogi)
- 1.8. Katedra Towaroznawstwa (dyscypliny: towaroznawstwo ogólne, towaroznawstwo opakowań, towaroznawstwo z technologią)
- 1.9. Katedra Chemii (dyscypliny: chemia nieorganiczna, chemia organiczna, chemia analityczna)

2. Wydział Finansowy:

- 2.1. Katedra Finansów i Kredytu (dyscypliny: finanse i kredyt, finansowanie i kredytowanie przedsiębiorstw transportowych, organizacja aparatu skarbowego i finansowego, międzynarodowe stosunki gospodarcze)
- 2.2. Katedra Planowania Finansowego (dyscypliny: ogólne zasady planowania finansowego, kontrola finansowa, plan finansowo-gospodarczy przedsiębiorstwa transportowego, kalkulacja kosztów własnych)

²¹⁶ Tamże, s. 28-29.

- 2.3. Katedra Rachunkowości (dyscypliny: podstawy rachunkowości, rachunkowość w transporcie, rachunkowość i bilansowanie (sekcja planowania finansów), rachunkowość i bilansowanie podstawowych gałęzi gospodarki (sekcja rachunkowości), analiza działalności gospodarczej przedsiębiorstw transportowych, analiza sprawozdań przedsiębiorstw transportowych, rachunkowość w transporcie, technika rachunkowości)
- 2.4. Katedra Statystyki (dyscypliny: statystyka teoretyczna, statystyka ekonomiczna, statystyka ekonomiczna)

W strukturze Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie znalazły się jeszcze sekretariat rektora oraz utworzone w dniu 4 października 1950 roku dziekanaty dla obu wydziałów²¹⁷.

Oprócz prac nad strukturą organizacyjną nowej szkoły załatwiane były równolegle sprawy administracyjne. W dniu 30 czerwca 1950 roku Maria Szczepkowska przekazała Tadeuszowi Gawłowskiemu na postawie spisu zdawczo-odbiorczego księgi, dokumenty, klucze i pieczętki kwestury. Natomiast, w dniu 19 września były kierownik administracyjny szczecińskiego oddziału poznańskiej Akademii Handlowej prof. dr Juliusz Mikołajski przekazał prof. Leonowi Babińskiemu księgi inwentarzowe oraz wyposażenie kuchni mieszczącej się w byłym już gmachu Akademii Handlowej²¹⁸.

W dniu 6 stycznia 1951 roku uregulowane zostały kwestie dotyczące gruntów i nieruchomości uczelni. Tego dnia Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Szczecinie, działając na podstawie uchwały Prezydium Rządu z 27 września 1950 roku w sprawie rozdysponowania mienia nierolniczego na obszarze Ziem Odzyskanych i b. W.M. Gdańska, przekazało Wyższej Szkole Ekonomicznej nieruchomość przy ul. Mickiewicza 64, 66, Twardowskiego 1-2²¹⁹ oraz całą parcelę – narożnik przy ul. Mickiewicza i Twardowskiego w tym jeden budynek murowany o 4 kondygnacjach, jeden budynek murowany o 2 kondygnacjach, jeden budynek murowany parterowy i dwie szopy²²⁰. W listopadzie 1951 roku planowano podzielić poszczególne piętra budynku przy ulicy Mickiewicza pomiędzy katedry²²¹. I tak na parterze znaleźć się miały: Katedra Finansów i Kredytu, Rachunkowości oraz Statystyki. Na Pierwszym piętrze katedry Marksizmu-Leninizmu, Ekonomii Politycznej oraz Planowania Gospodarki Narodowej. Drugie piętro

²¹⁷ Tamże, s. 30. Kancelaria dziekanatu Wydziału Transportu Śródlądowego mieściła się przy Zakładzie Towaroznawstwa, a kancelaria dziekanatu Wydziału Finansowego w dawnej kwesturze Akademii Handlowej, czyli „na parterze na prawo”.

²¹⁸ Tamże, s. 32-33.

²¹⁹ W budynku tym mieściły się biura oraz pokoje gościnne dla przyjezdnych profesorów.

²²⁰ AUS, WNEiZ, 338/30.

²²¹ AUS, WNEiZ, 338/6, s. 63.

przewidziano dla Katedry Transportu i Katedry Towaroznawstwa. Stan budynku musiał pozostawiać wiele do życzenia, gdyż w grudniu 1951 roku lektor Marian Pisarek utyskiwał, że w salach brakuje żarówek i tablic, a same sale są nieodpowiednio ponumerowane²²².

Rok akademicki 1950/1951 był pierwszym inaugurowanym w ramach Wyższej Szkoły Ekonomicznej. Zachowane przemówienie inauguracyjne w pełni oddaje początek czasów w jakich przyszło funkcjonować nowej uczelni²²³. Jej działalność podyktowana była założeniami planu 6-letniego oraz ideologizacją uczelni w kierunku marksizmu-leninizmu. Przede wszystkim zgodnie z przemówieniem upaństwowienie szkoły miało być spełnieniem „zamierzeń twórców i pracowników tej uczelni”²²⁴. Szczecińska szkoła stała się jedną z 10 uczelni ekonomicznych w Polsce. Jej zadaniem, tak jak całego szkolnictwa wyższego, było dostarczanie państwu wykwalifikowanych pracowników. Podkreślono również, że w porównaniu z okresem przedwojennym studiuje coraz więcej osób pochodzenia robotniczo-chłopskiego oraz, że rozwój socjalistycznej nauki zapewni rozbudowane Ministerstwo Szkół Wyższych i Nauki²²⁵. Rozwój nauki opartej o wzorce radzieckie, marksizm-leninizm oraz materializm dialektyczny i historyczny następować miał w oparciu o zadania przewidziane dla szkół wyższych w planie 6-letnim²²⁶. Nauka powiązana miała być również ściśle z praktyką.

Część przemówienia dotyczyła również samej Wyższej Szkoły Ekonomicznej, która po likwidacji Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie stała się wyższą szkołą zawodową o 3-letnim toku studiów. Zakładano, że w przyszłości studenci będą kształceni również na poziomie magisterskim. W Szczecinie kształcić miano specjalistów transportu, zwłaszcza śródlądowego, dlatego powołano w uczelni Wydział Transportu Śródlądowego oraz Wydział Finansowy²²⁷. Ukończenie studiów i uzyskanie dyplomu uwarunkowane było zdaniem wszystkich egzaminów przejściowych po każdym roku studiów. Sami natomiast studenci mieli studiować zgodnie z programem studiów, a nie jak w czasach Akademii Handlowej mieć możliwość odkładania egzaminów latami. Wskazano, że semestrze letnim w roku akademickim 1949/1950 na III roku studiów utworzono kierunek transportowo-komunikacyjny, którego program został ustalony przez

²²² Tamże, s. 70.

²²³ AUS, WNEiZ, 338/28, s. 1-13. Z posiedzenia Rady Pedagogicznej WSE z dnia 28.09.1950 roku wynika, że wykład miał wygłosić prof. Bolesław Koselnik: AUS, WNEiZ, 338/6, s. 19-20.

²²⁴ AUS/WNEiZ, 338/28, s. 1.

²²⁵ Porównywano tu okres przedwojenny kiedy to istniał jeden departament szkół wyższych w ramach Ministerstwa Oświaty.

²²⁶ AUS/WNEiZ, 338/28, s. 3.

²²⁷ Potwierdzono zatem sierpniowe plany ministerstwa odnośnie struktury uczelni: Tamże, s. 11.

uczelnię wraz z Ministerstwem Oświaty i Ministerstwem Komunikacji. Wykładali na nim specjaliści z Warszawy. W trakcie rekrutacji na rok akademicki 1950/1951 przyjęto 305 osób na limit wynoszący 300 osób co wynikać miało z założenia, że znaczna część osób i tak zrezygnuje ze studiów²²⁸. Studenci I roku mieli pobierać naukę zgodnie ze stałym programem w przeciwieństwie do pozostałych lat studiów, na których obowiązywał program przejściowy.

W przemówieniu wskazano również, że udało się wyremontować pawilon w ogrodzie przeznaczony dla organizacji młodzieżowych, zwiększyć powierzchnię (rozwój lokalowy) biblioteki oraz powiększyć jej księgozbiór, a także zorganizować zespoły katedr. Podkreślono także dobrą współpracę władz uczelni z Podstawową Organizacją Partyjną²²⁹.

Pod koniec 1950 roku Ministerstwo Szkół Wyższych i Nauki wydało rektorowi polecenie powierzenia organizacji katedr wyznaczonym profesorom²³⁰. Wiązały się z tym zadaniem dodatkowe obowiązki, które były jednak wynagradzane dodatkiem do pensji. Kierownik katedry odpowiadał między innymi za opracowanie planu pracy naukowej i pedagogicznej, zorganizowanie pracy zespołowej profesorów i pomocniczych sił nauki. Ponadto kierownik kontrolował wykonanie planu nauczania i planu pracy naukowej, przydział pomocniczych sił naukowych do prowadzenia ćwiczeń, administrował pracowniami i laboratoriami istniejącymi przy katedrze. Wreszcie sprawował nadzór nad dyscypliną pracy, organizacją seminariów doszkalających i konsultacji dla pomocniczych sił naukowych. Reprezentował także katedrę na zespole katedr i radzie wydziałowej. Zobowiązany był prowadzić sprawozdawczość²³¹. Organizację poszczególnych katedr powierzono następującym osobom: Katedra Ekonomii Politycznej – prof. Józef Rutkowski, Katedra Geografii Gospodarczej – prof. dr Juliusz Mikołajski, Katedra Prawa – prof. dr Leon Babiński, Katedra Planowania Gospodarki Narodowej – prof. Kazimierz Sokołowski, Katedra Ekonomiki i Transportu – prof. mgr Przemysław Małek, Katedra Organizacji i Techniki Transportu – prof. mgr Bolesław Koselnik, Katedra Towaroznawstwa – prof. inż. Czesław Pietrzyk, Katedra Finansów i Kredytu – prof. dr Stanisław Schwann, Katedra Rachunkowości – prof. dr Gerard Feige-Górski, Katedra Statystyki – prof. mgr Zbigniew Heliński. 22 stycznia 1951 roku Ministerstwo powierzyło jeszcze organizację Katedry Marksizmu-Leninizmu prof. mgr Mieczysławowi Gordonowi²³².

²²⁸ Tamże, s. 12.

²²⁹ Tamże, s. 13.

²³⁰ AUS, WNEiZ, 338/9, s. 1.

²³¹ Tamże, s. 1.

²³² Tamże, s. 4.

Katedra była podstawową komórką organizacyjną uczelni, której zakres działania dotyczył jednego lub większej ilości pokrewnych przedmiotów²³³. Jej kierownika, będącego docentem lub profesorem wybierał minister. Katedra mogła być częścią zespołu katedr lub instytutu. W ramach katedry mogły powstawać zakłady. Do zadań katedry należało prowadzenie badań naukowych, dydaktyka oraz rozwój metod nauczania, podnoszenie kwalifikacji zawodowych jej pracowników, kształcenie aspirantów i opieka nad kołem naukowym. Koła naukowe działające przy katedrach oprócz pogłębiania wiedzy naukowej jej członków miały także przygotowywać kandydatów na studia magisterskie oraz przysłać kadrę naukową. Formalnie opiekunem koła naukowego był kierownik katedry, ale wyznaczał on asystenta odpowiedzialnego za organizację pracy koła. W skali uczelni za koła naukowe odpowiadał prof. Władysław Górski²³⁴.

Niestety, nie zachowały się protokoły z zebrań katedr Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie, ale na szczęście przygotowane sprawozdania za rok akademicki 1951/1952 pozwalają przybliżyć działalność dwóch z nich: Marksizmu-Leninizmu oraz Planowania Gospodarki Narodowej²³⁵. Ta pierwsza kierowana była przez prof. Mieczysława Gordona, a jej pracownicy prowadzili zajęcia również w Szkole Inżynierskiej na wydziałach: Inżynierii, Elektrycznym, Mechanicznym, Architektury oraz Chemii. Zajęcia składające się zarówno z wykładów jak i ćwiczeń prowadzono w formie dyskusji i udało się przerobić cały materiał dydaktyczny kończący się na materializmie dialektycznym i historycznym. Konsultacje były planowe jak i dobrowolne. W katedrze organizowano cotygodniowe seminaria podzielone na dwugodzinną część teoretyczną i godzinną część skupiającą się na instruktazu organizacyjno-dydaktycznym, czyli omawianiu wyników hospitacji i planowaniu ćwiczeń. W części teoretycznej, w której brali

²³³ Zgodnie z zachowanym nie z zachowanym *Tymczasowym regulaminem katedry*. Dokument ten powstać musiał jednak w drugiej połowie 1951 roku, już po I Kongresie Nauki Polskiej obradującym w dniach 29.06-02.07.1951 r., o czym świadczy wstęp odwołujący się do tego wydarzenia. *Regulamin* omawiał zagadnienia dotyczące: organizacji i składu katedry, kierownika katedry, planu pracy katedry i jego wykonania, podnoszenia kwalifikacji naukowych i dydaktycznych pomocniczych pracowników nauki, zebrań katedry, sprawozdawczości oraz postanowień końcowych: tamże, s. 5-10.

²³⁴ AUS, WNEiZ, 338/6, s. 59-61. Działającymi w uczelni kołami były: Marksizmu-Leninizmu, Ekonomiki i Organizacji Transportu, Rachunkowości, Statystyki, Ekonomii Politycznej, Planowania, Towaroznawstwa, Geografii Komunikacyjnej oraz Finansów i Kredytu. W czerwcu 1952 roku w trakcie wspólnego posiedzenia rad obu wydziałów WSE uznano, że koła naukowe nie powinny prowadzić działalności naukowo-badawczej, a raczej skupiać się na przygotowywaniu referatów, które pozwalały na pogłębianiu wiedzy. Zdaniem prorektora Eufemiusza Terebuchy praca kół naukowych powinna być zorganizowana w taki sposób, żeby członkowie pracowali w konkretnych przedsiębiorstwach, a koło tę pracę kontrolowało: AUS, WNEiZ, 338/4, s. 2.

²³⁵ AUS, WNEiZ, 338/22.

udział również przedstawiciele Koła Naukowego Podstaw Marksizmu-Leninizmu²³⁶, asystenci omawiali prace Lenina i Stalina po czym następowała dyskusja. Wspomniane koło naukowe spotykało się raz w miesiącu w Gabinecie Podstaw Marksizmu-Leninizmu, którym opiekowali się asystenci. W gabinecie, czynnym codziennie przez cztery godziny, funkcjonowały czytelnia i biblioteka. Działalność gabinetu była jednak niezadowalająca, gdyż planowano pozyskanie etatu kierownika gabinetu, który by się nim opiekował i zarazem pełnił w nim popołudniowe dyżury, prowadził konsultacje i akcje popularyzatorskie²³⁷. Sprawozdanie dotyczyło również spraw politycznych. Oceniono, że współpraca katedry z POP była bardzo silna. Było to zapewne wynikiem tego, że kierownik katedry prof. Mieczysław Gordon był członkiem egzekutywy partyjnej, a Marek Drozdowski wchodził w skład egzekutywy Oddziałowej Organizacji Partyjnej oraz przewodniczył grupie agitatorów²³⁸. Katedra wykorzystywała również radiowęzeł na Osiedlu Akademickim do prowadzenia pogadek na tematy „aktualno-polityczne”.

Drugie sprawozdanie dotyczyło Katedry Planowania Gospodarki Narodowej²³⁹. Katedra prowadziła zajęcia z planowania gospodarki narodowej, ekonomiki i planowania przemysłu oraz ekonomiki i planowania handlu. Jedynie zajęcia z pierwszego wymienionych przedmiotów składały się oprócz wykładów również z ćwiczeń.

Zebrania katedry podzielono na odprawy i seminaria asystenckie²⁴⁰. Te pierwsze dotyczyły spraw organizacyjnych oraz dydaktyki, czyli ustalania programów, omawiania wyników hospitacji oraz metod prowadzenia ćwiczeń. Zajmowano się w ich trakcie również kołem naukowym. Natomiast, na seminariach asystenckich referowano fragmenty wykładów lub zagadnień dotyczących działalności badawczej, przygotowywanych prac magisterskich i doktoranckich²⁴¹.

²³⁶ Skupiało ono studentów z Wyższej Szkoły Ekonomicznej, Szkoły Inżynierskiej oraz Pomorskiej Akademii Medycznej. Liczyło ono około 60 członków. Przewodniczącym Koła był Marian Marek Drozdowski (ur. 1.02.1932 r. Łask), historyk gospodarczy, varsavianista, profesor, w l. 1950-1955 studia z Ekonomiki Transportu Kolejowego w WSE w Szczecinie, 1960 r. obrona doktoratu w IH PAN, 1966 r. habilitacja, 1989 r. uzyskanie profesora nauk humanistycznych.

²³⁷ P. Frąckowiak, dz. cyt., s. 77.

²³⁸ AUS, WNEiZ, 338/22, s. 7-8. Za zagrożenie dla działalności światopoglądowej skierowanej do studentów uznano „kontr-propagandę” księdza Siwka działającego na Osiedlu Studenckim. Duszpasterz został „zneutralizowany” w publicznej dyskusji, w którą wciągnęli go Marek Drozdowski i Zdzisław Łaski. Zob. M. Siedziako, *Działalność duszpasterska o. dr Władysława Siwka TJ w Szczecinie*, „Colloquia Theologica Ottoniana” 2013, nr 1, s. 179-204; AUS, WNEiZ, 338/17, s. 10.

²³⁹ AUS, WNEiZ, 338/22, s. 10-25.

²⁴⁰ Tamże, s. 12.

²⁴¹ Omawiane tematy dotyczyły: istota i zasady sporządzania bilansu gospodarki narodowej (Jerzy Wolszczan), rejonizacja gospodarcza (Kazimierz Sokołowski), rola transportu w tworzeniu dochodu narodowego (Ryszard Domański) znaczenie i wyniki ankiety aprowizacyjnej wśród studentów II roku (Wacław Potapczuk), metody badania wyników i oceny pracy teatrów (Wit Drapich).

Na wiosnę 1951 roku w strukturze organizacyjnej uczelni wprowadzono zmiany w odniesieniu do katedr. Zlikwidowana została Katedra Planowania Finansowego, powstał Zakład Języków Obcych, a Katedra Prawoznawstwa stała się Katedrą Prawa. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Szkół Wyższych i Nauki z 6 kwietnia 1951 roku w sprawie zmian w wyższych szkołach ekonomicznych²⁴² ustalono następującą strukturę szczecińskiej szkoły:

1. Wydział Transportu Śródlądowego z sekcją transportu i spedycji i sekcją towaroznawstwa opakowań.
2. Wydział Finansowy z sekcją planowania finansów i sekcją rachunkowości.

Utworzono także katedry wraz z zakładami naukowymi:

1. Podstaw Marksizmu-Leninizmu,
2. Ekonomii Politycznej,
3. Geografii Gospodarczej,
4. Prawa,
5. Planowania Gospodarki Narodowej,
6. Ekonomiki Transportu,
7. Organizacji i Techniki Transportu,
8. Towaroznawstwa,
9. Chemii,
10. Finansów i Kredytu,
11. Rachunkowości,
12. Statystyki,
13. Zakład Języków Obcych.

We wrześniu i październiku 1951 roku na posiedzenia Rady Pedagogicznej WSE powrócił temat łączenia katedr w zespoły²⁴³. We wrześniu POP proponowało, żeby zespoły katedr odpowiadały nowemu programowi nauczania. Zgodnie z tą propozycją powstać miałyby zespoły: polityczno-ideologiczny, towaroznawczo-chemiczny, transportowy oraz rachunkowo-finansowy. W październiku natomiast, Ministerstwo proponowało odmienny podział zespołów, które miały wyglądać następująco: zespół ekonomii politycznej, ekonomiki transportu oraz ewidencji gospodarki narodowej. Ostatecznie przyjęto rozwiązanie prof. Władysława Górskiego, który postulował utworzenie tymczasowych

²⁴² Dz. U. 1951, nr 23, poz. 177.

²⁴³ AUS, WNEiZ, 338/6, s. 49, 54-56.

dwóch zespołów katedr. Pierwszy zespół, ekonomii politycznej, miał składać się z katedr: Ekonomii Politycznej, Planowania Gospodarki Narodowej oraz Finansów i Kredytu. Drugi zespół transportu tworzyły katedry: Ekonomiki Transportu, Organizacji i Techniki Transportu, Statystyki oraz Geografii Gospodarczej.

Warto wspomnieć, że 26 października w trakcie posiedzenia Rady Pedagogicznej WSE, prof. Leon Babiński poinformował zebranych, że ministerstwo przyjęło jego wniosek o zwolnienie z pełnienia obowiązków rektora oraz, że wyznaczy w najbliższym czasie jego następcę²⁴⁴. W trakcie listopadowego posiedzenia Rady Pedagogicznej rektorem uczelni był już prof. Czesław Pietrzyk, a jako prorektor występował prof. Eufemiusz Terebucha.

W 1952 roku połączone zostały posiedzenia rad wydziałów Transportowego i Finansowego²⁴⁵. Z zachowanego protokołu datowanego na 2 lipca 1952 roku wynika, że uczelnia otrzymała z ministerstwa projekt statutu „wyższych uczelni”²⁴⁶. Wyższa Szkoła Ekonomiczna miała dostosować dokument do swoich potrzeb i przesłać go do ministerstwa do dnia 10 lipca²⁴⁷. Zgodnie ze statutem, który przedstawiał zadania szkoły, jej jednostki organizacyjne, organy oraz kierownictwo, podstawową jednostką organizacyjną w sprawach naukowych i dydaktyczno-wychowawczych była katedra, która mogła posiadać zakłady. Katedry mogły łączyć się w zespoły lub być częścią instytutów. W szczecińskiej uczelni nigdy nie utworzono instytutów, ale jak zostało wspomniane pracowano nad powstaniem zespołów katedr. Wydziałami w skład, których mogły wchodzić katedry, zespoły katedr lub instytuty, kierowali dziekani. Zgodnie ze statutem Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie istniały następujące wydziały podzielone na sekcje i kierunki²⁴⁸:

1. Wydział Transportu Śródlądowego:
 - 1.1. Transport i spedycja z kierunkami:
 - 1.1.1. Transport kolejowy,
 - 1.1.2. Transport wodno-śródlądowy,
 - 1.1.3. Transport drogowy,
 - 1.1.4. Transport lotniczy.
 - 1.2. Towaroznawstwa i opakowań

²⁴⁴ Tamże, s. 57.

²⁴⁵ AUS, WNEiZ, 338/4.

²⁴⁶ Tamże, s. 8.

²⁴⁷ AUS, WNEiZ, 338/14, s. 2.

²⁴⁸ Tamże, s. 34-35.

2. Wydział Finansowy z sekcjami:

2.1. Planowania finansowego,

2.2. Rachunkowości,

2.3. Statystyki.

Oprócz wydziałów w uczelni funkcjonowały także Studium i Zespoły Nauki Języków Obcych, podlegające prorektorowi ds. nauczania, Studium Wojskowe, Studium Wychowania Fizycznego oraz jako ogólnouczelniany zakład naukowy Biblioteka Główna.

Uczelnią kierował rektor, który swoje obowiązki wypełniał przy pomocy prorektora ds. nauczania, zastępcy rektora ds. administracyjnych, kierownika Studium Wojskowego oraz podległych mu bezpośrednio kierowników jednostek organizacyjno-administracyjnych²⁴⁹. Organem uczelni współdziałającym z rektorem był Senat. Na początku roku akademickiego zwoływane było również zebranie ogólne, w trakcie którego przedstawiano sprawozdanie z wykonania planu oraz przedstawiano plan pracy na nadchodzący rok.

Prorektor ds. nauczania, będący zastępcą rektora, wykonywał swoje obowiązki za pośrednictwem dziekanów, kierowników studiów międzywydziałowych, kierownika Studium Języków Obcych, kierownika Studium Wychowania Fizycznego oraz jednostki organizacyjnej powołanej do organizacji i toku studiów. Z kolei prorektor ds. nauki wykonywał swoje obowiązki przy pomocy sekretariatu, dziekanów oraz kierowników studiów międzywydziałowych. Zastępcami prorektorów byli dziekani. Zastępca rektora do spraw administracyjnych odpowiadał za majątek szkoły, podział kredytów, roboty inwestycyjne, zaopatrzenie i sprawy administracyjne²⁵⁰.

Za kierowanie wydziałami odpowiadali bezpośrednio podlegli rektorowi dziekani. Wykonywali oni swoje zadania przy pomocy prodziekana, kierowników katedr lub zespołu katedr, samodzielnych pracowników nauki, sekretariatu wydziału oraz opiekunów lat i kierunków studiów. Z dziekanem współpracowała Rada Wydziału, która powinna zbierać się co dwa tygodnie. Jak już zostało wspomniane od 1952 roku rady obu wydziałów Wyższej Szkoły Ekonomicznej obradowały na wspólnych posiedzeniach.

Pod koniec 1952 roku w ośrodku szczecińskim zaszły zmiany spowodowane Zarządzeniem ministra Szkolnictwa Wyższego z dnia 1 grudnia 1952 roku w sprawie zmian

²⁴⁹ Rektorowi podlegały bezpośrednio Dział Kadr, Działy Planowania i Dział Inwestycji: Tamże, s. 24-25.

²⁵⁰ Podlegały mu bezpośrednio Dział Gospodarstw Doświadczalnych, Dział Finansowy, Dział Gospodarczy, Dział Zaopatrzenia i Sekretariat Szkoły: Tamże, s. 24-25.

organizacyjnych w wyższych szkołach ekonomicznych²⁵¹. Akt prawny dotyczył przede wszystkim oddziałów i sekcji szkoły, ale również przemianował Wydział Finansowy na Wydział Finansów. Na Wydziale Transportu Śródlądowego zlikwidowano sekcję transportu i spedycji, a na Wydziale Finansów sekcje: planowania finansów i rachunkowości. W wyniku utworzenia nowych sekcji i oddziałów, struktura uczelni wyglądała następująco:

1. Wydział Transportu Śródlądowego:
 - 1.1.1. Sekcja ekonomiki transportu kolejowego,
 - 1.1.2. Sekcja ekonomiki transportu drogowego i lotniczego,
 - 1.1.3. Sekcja ekonomiki transportu wodno-śródlądowego.
2. Wydział Finansów:
 - 2.1. Oddział planowania i finansów z sekcjami:
 - 2.1.1. Planowania finansów w transporcie kolejowym,
 - 2.1.2. Planowania finansów w transporcie drogowym i lotniczym,
 - 2.1.3. Planowania finansów w transporcie wodno-śródlądowym.
 - 2.2. Oddział Rachunkowości z sekcjami:
 - 2.2.1. Rachunkowości w transporcie kolejowym,
 - 2.2.2. Rachunkowości w transporcie drogowym i lotniczym,
 - 2.2.3. Rachunkowości w transporcie wodno-śródlądowym.
 - 2.3. Oddział Statystyki z sekcjami:
 - 2.3.1. Statystyki transportu kolejowego.

Kilka dni później, bo 6 grudnia 1952 roku zarządzeniem ministra w sprawie przydziału katedr do poszczególnych wydziałów wyższych szkół ekonomicznych²⁵² ustalono, które katedry wchodziły w skład poszczególnych wydziałów w szczecińskiej uczelni:

1. Wydział Transportu Śródlądowego:
 - 1.1. Katedra Ekonomii Politycznej,
 - 1.2. Katedra Geografii Gospodarczej,
 - 1.3. Katedra Planowania Gospodarki Narodowej,
 - 1.4. Katedra Ekonomiki Transportu,
 - 1.5. Katedra Organizacji i Techniki Transportu,
 - 1.6. Katedra Towaroznawstwa,

²⁵¹ M. P. 1952, nr 106, poz. 1650. Zarządzenie wchodziło w życie z dniem ogłoszenia, ale z mocą od dnia 1 września.

²⁵² M.P. 1952, nr 106, poz. 1651.

- 1.7. Katedra Chemii.
2. Wydział Finansów:
 - 2.1. Katedra Podstaw Marksizmu-Leninizmu,
 - 2.2. Katedra Prawa,
 - 2.3. Katedra Finansów i Kredytu,
 - 2.4. Katedra Rachunkowości,
 - 2.5. Katedra Statystyki.

Kolejne zmiany w strukturze szczecińskiej uczelni zaszły w październiku 1953 roku. Zarządzeniem Ministra Szkolnictwa Wyższego z 10 października 1953 roku w sprawie zmian w niektórych wyższych szkołach ekonomicznych na Wydziale Transportu Śródlądowego zlikwidowano Katedrę Organizacji i Techniki Transportu, tworząc w jej miejsce Katedrę Eksploatacji Technicznej wraz z zakładem²⁵³. Natomiast 12 października 1953 ukazało się Zarządzenie Ministra Szkolnictwa Wyższego w sprawie zmian organizacyjnych w wyższych szkołach ekonomicznych w Częstochowie i Szczecinie²⁵⁴. W jego wyniku na Wydziale Finansów zlikwidowano:

1. Na Oddziale Planowania Finansów sekcje:
 - 1.1. Planowania finansów w transporcie kolejowym,
 - 1.2. Planowania finansów w transporcie drogowym i lotniczym,
 - 1.3. Planowania finansów w transporcie wodno-śródlądowym.
2. Na Oddziale Rachunkowości sekcje:
 - 2.1. Rachunkowości w transporcie kolejowym,
 - 2.2. Rachunkowości w transporcie drogowym i lotniczym,
 - 2.3. Rachunkowości w transporcie wodno-śródlądowym.

Oddział Planowania Finansów i Rachunkowości zostały połączone w Oddział Finansów i Rachunkowości z sekcjami: Finansów i rachunkowości w transporcie kolejowym, Finansów i rachunkowości w transporcie drogowym i lotniczym oraz Finansów i rachunkowości w transporcie wodno-śródlądowym.

W dniu 30 marca 1954 roku odbyło się posiedzenie Senatu Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie, w trakcie którego omawiano kwestie związane z rozbudową uczelni²⁵⁵. Uczelnia zleciła Wydziałowi Budownictwa Szkoły Inżynierskiej w Szczecinie przygotowanie założeń projektu rozbudowy bazy materialnej. Uznano, że obecna baza

²⁵³ M. P. 1953, nr 96, poz. 1340.

²⁵⁴ M. P. 1953, nr 96, poz. 1341. Zmiany w nim wprowadzone obowiązywały od 1 września 1953 roku.

²⁵⁵ AUS, WNEiZ, 338/1. Jest to jedyny zachowany protokół z posiedzeń Senatu WSE.

materialna w związku z planami utworzenia Wydziału Towaroznawstwa nie pozwala na sprawne funkcjonowanie szkoły. Zaakceptowano plan zakładający budowę nowych pomieszczeń o kubaturze 32,472 m³, przebudowę poddasza o kubaturze 1,451 m³ oraz remont i dostosowanie istniejącego gmachu o kubaturze 35,922 m³. W ramach rozbudowy zakładano budowę nowych sal wykładowych i ćwiczeniowych, auli z pokojem prezydialnym, pomieszczeń dla Studium Wojskowego, sali gimnastycznej, biblioteki głównej, pomieszczeń administracyjnych i pomieszczeń dla administracji wydziałów. W istniejącym poddaszu przewidywano pomieszczenia użytkowe dla organizacji społecznych. Projekt budowlany oparty był o założenia planowanej, ale nigdy nie wprowadzonej w życie, struktury organizacyjnej uczelni, która składać miała się z: Wydziału Finansów (z katedrami: Podstaw Marksizmu i Leninizmu, Prawa, Finansów i Kredytu, Rachunkowości, Statystyki, Studium Języków Obcych oraz Studium Wychowania Fizycznego), Wydziału Transportu (z katedrami: Ekonomii Politycznej, Geografii Gospodarczej, Planowania Gospodarki Narodowej, Ekonomiki Transportu, Eksploatacji Technicznej), Wydziału Towaroznawstwa²⁵⁶ (z katedrami: Towaroznawstwa, Chemii, Ekonomiki Handlu, Organizacji Handlu, Fizyki) oraz Zespołu Katedr: Ekonomii Politycznej, Ekonomiki Transportu oraz Ewidencji Gospodarki Narodowej.

Ostatnią zmianą w strukturze szczecińskiej uczelni było utworzenie w miejsce istniejących dwóch wydziałów nowych: Transportu Kolejowego, Transportu Samochodowego, Transportu Wodno-Śródlądowego oraz Towaroznawstwa Rolno-Spożywczego²⁵⁷. Pierwsze trzy z wymienionych wydziałów dzieliły się na sekcje eksploatacyjną i finansową. Wszystkie wydziały natomiast posiadały uprawnienia do nadawania tytułu magistra. Zmiany te miały być wprowadzone w życie z początkiem roku 1954/1955²⁵⁸.

²⁵⁶ Wydział ten, w przeciwieństwie do pozostałych, nie istniał.

²⁵⁷ AUS, WNEiZ, 338/23, s. 3. Teczka błędnie datowana jest na rok 1953. Znajdują się w niej dwa niedatowane i niepodpisane dokumenty. Znajduje się w niej informacja o 5 latach działalności uczelni, więc poprawną datą byłby rok 1955 jako moment powstania obu wspomnianych opracowań.

²⁵⁸ Zob. niedatowany dokument mówiący o powstaniu w 1954 roku Wydziału Transportu Samochodowego: AUS, WNEiZ, 339/5, s. 22. Por. J. Stanielewicz, *Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu*, w: *Politechnika Szczecińska w latach 1946-1971*, Warszawa-Poznań 1974, s. 187-188. Według tego opracowania nowe wydziały powstać miały w roku 1952/1953 po interwencji ministerstw resortowych. Przeczy temu omawiany protokół z posiedzenia Senatu z 1954 roku, w którym mowa o dwóch wydziałach i jednym planowanym. Podobnie K. Pająk, *Wkład Wielkopolski w powstanie, rozwój i działalność szczecińskiego ośrodka akademickiego*, „Przegląd Zachodni” 1986, nr 1, s. 67 oraz T. Waśniewski, *Od Akademii Handlowej do Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu – ogólny zarys działalności w latach 1946-1976*, „Ekonomika. Prace Naukowe Politechniki Szczecińskiej” 1976, nr 20, s. 8. Datę powstania 4 wydziałów w 1954 roku uznaje natomiast W. Górski, *Rozwój szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 628. Problemy Transportu i Logistyki” 2010, nr 13, s. 15. W tym samym zeszycie Józef Stanielewicz znowu podaje błędnie rok akademicki 1952/1953 za datę powstania 4 wydziałów:

Swoją działalność Wyższa Szkoła Ekonomiczna zakończyła dnia 31 sierpnia 1955 roku na podstawie uchwały nr 602 Rady Ministrów z dnia 6 sierpnia 1955 roku zgodnie z którą agendy WSE przekazano Szkole Inżynierskiej w Szczecinie²⁵⁹. Tego dnia WSE stała się częścią SI, a już następnego dnia, czyli 1 września 1955 roku wzmocniona Szkoła Inżynierska przekształcona została w Politechnikę Szczecińską²⁶⁰. Sprawę włączenia WSE do SI omawiano w dniu 18 sierpnia 1955 roku w rektoracie Szkoły Inżynierskiej²⁶¹. Zgodnie z ustaleniami część środków materialnych Wydziału Towaroznawstwa miała trafić do WSE w Częstochowie do 31 sierpnia²⁶². Również studenci tego Wydziału mieli stać się studentami częstochowskiej uczelni²⁶³. Po połączeniu szkół stanowiska kierownicze komórek organizacyjnych przypadły pracownikom Szkoły Inżynierskiej. Jedynym wyjątkiem było powierzenie mgr Marianowi Pisarkowi kierownictwa Studium Języków Obcych²⁶⁴. Oprócz głównej administracji uczelni, która od momentu połączenia szkół, mieściła się przy Piastów 17, pozostałe sekretariaty zlikwidowanej WSE pozostały przy ul. Mickiewicza tak jak Studium Wojskowe i Studium Wychowania Fizycznego. Biblioteka byłej WSE stała się natomiast biblioteką wydziałową.

1.2.2. Plany powołania Akademii Transportu

Po zaledwie 2 latach działalności Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie, jej władze wraz z Podstawową Organizacją Partyjną, przesłały 10 grudnia 1951 roku do Ministerstwa Szkół Wyższych i Nauki plan rozwoju uczelni, którego celem był taki rozwój szczecińskiego ośrodka, który pozwoliłby na przekształcenie WSE w Akademię Transportu²⁶⁵.

J. Stanielewicz, *Z dziejów szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 628. Problemy Transportu i Logistyki” 2010, nr 13, s. 141. Podobnie: E. Załoga, *Twórcy szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu (dorobek 70-lecia)*, „Problemy Transportu i Logistyki” 2016, nr 2 (34), s. 58; P. Gut, dz. cyt., s. 114-115. Natomiast, Wojciech Myślenicki podaje, że już w 1950 roku powstały Wydział Ekonomiki Transportu Kolejowego, Wydział Ekonomiki Transportu Samochodowego oraz Wydział Ekonomiki Transportu Wodno-Śródlądowego: W. Myślenicki, *Szczecin 1945-1960 Dzieje Miasta*, „Szczecin. Miesięcznik Pomorza Zachodniego” 1960, z. 3, s. 86.

²⁵⁹ M. P. 1955, nr 73, poz. 905. Włączenie WSE do SI było wynikiem starań szczecińskiego środowiska i Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego. Bez nich szkoła uległaby likwidacji: J. Stanielewicz, *Wydział Inżynierjino-Ekonomiczny...*, s. 188.

²⁶⁰ M. P. 1955, nr 83, poz. 987.

²⁶¹ AUS, WNEiZ, 338/11. W spotkaniu oprócz rektora SI prof. Tadeusza Rosnera, z-cy rektora ds. Administracyjnych Edmunda Szulca, głównego księgowego Leona Malczewskiego, rektora WSE prof. Czesława Pietrzyka, prorektora Stanisława Schwanna oraz Jerzego Dzikowskiego, uczestniczyli również przedstawiciele Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego, naczelnicy Antoni Lachowicz i Marian Struś.

²⁶² Tamże, s. 2.

²⁶³ Tamże, s. 10.

²⁶⁴ Tamże, s. 5-6.

²⁶⁵ AUS, WNEiZ, 338/19; AUS, WNEiZ, 338/16, s. 167-168.

Zamiary szkoły nie mogły być realizowane bez wsparcia ministerstw Kolei, Transportu Drogowego i Lotniczego oraz Żeglugi, które miały pomóc w rozwiązaniu trapiących uczelnię problemów. Do tych zaliczyć należy przede wszystkim masowe odchodzenie studentów, zwłaszcza z sekcji kolejowej, spowodowane informacjami o niskich zarobkach oraz warunkach pracy w kolejnictwie. Remedium na ten problem miało być zacieśnienie kontaktów ministerstw ze studentami sekcji specjalizacyjnych III roku w wyniku których poznaliby oni perspektywę pracy zawodowej, warunki materialne oraz warunki pracy²⁶⁶. Rektor wnioskował również o możliwość uczestniczenia pracowników uczelni w specjalistycznych szkoleniach oraz przekazywanie przez resorty materiałów szkoleniowych i zarządzeń, które mogłyby podnieść poziom kształcenia na specjalizacjach. Pomysłem na zahamowanie odejść było również przyznanie studentom I roku 70 stypendiów oraz przeniesienie nadmiarowych kandydatów z innych uczelni.

W swoim planie przekształcenia WSE w Akademię Transportu POP PZPR wskazywało na słabości uczelni, do których zaliczono stagnację w badaniach naukowych, brak kontaktów z praktyką, brak zainteresowania ze strony Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego, brak perspektyw rozwojowych, słabą kadrę zarządzającą, a także nieefektywną politykę kadrową, która doprowadziła do tego, że na uczelni pracowało zaledwie 12 przeciążonych wykładowców. Wszystko to powodowało, że uczelnia była nieatrakcyjna dla kandydatów o czym świadczyły wyniki rekrutacji. Niemniej, szczecińska uczelnia jako jedyna w kraju kształciła kadry dla transportu kolejowego, samochodowego, lotniczego oraz wodnego, a także jako jedyna posiadała sekcję Towaroznawstwa i Opakowań. Była to zdaniem autorów planu solidna podstawa do powołania w perspektywie czasu Akademii Transportu.

Środkami do osiągnięcia założonego celu było podniesienie ogólnego poziomu uczelni przez ulepszenie programów studiów, organizacji nauczania oraz zwiększenie kadry naukowej. Nastąpić miało również poszerzenie specjalizacji uczelni o dalsze sekcje i instytuty kształcące na potrzeby przedsiębiorstw transportowych. Plan zakładał następującą strukturę nowej uczelni:

1. Wydział Transportu z sekcjami:

- 1.1. Kolejową,

- 1.2. Samochodową,

²⁶⁶ AUS, WNEiZ, 338/19, s. 3-5.

- 1.3. Lotniczą²⁶⁷,
- 1.4. Żegluga śródlądowej.
2. Wydział Finansów z sekcjami:
 - 2.1. Rachunkowości w transporcie kolejowym, samochodowym, wodnym,
 - 2.2. Planowania finansów w transporcie kolejowym, samochodowym, wodnym,
 - 2.3. Statystyki w transporcie.
3. Wydział Towaroznawstwa i Opakowań z sekcją:
 - 3.1. Towaroznawstwa i opakowań
4. Studium Wojskowe²⁶⁸.
5. Instytut Naukowy Transportu, który miał prowadzić badania z dziedziny transportu, przygotowywać opracowania i stać się ośrodkiem szkoleniowym dla pracowników przedsiębiorstw transportowych.
6. Instytut Naukowy Towaroznawstwa i Opakowań odpowiedzialny za prowadzenie badań z dziedziny towaroznawstwa.

Największym problemem do realizacji stawianych zamierzeń był brak kadry naukowej, ale autorzy planu zakładali, że uda się ją przygotować w przeciągu 2-3 lat²⁶⁹. Cały program powołania Akademii Transportu podzielony został na 4 etapy realizowane w latach akademickich poczynając na roku akademickim 1951/1952, a kończąc na roku akademickim 1954/1955²⁷⁰. W ramach poszczególnych etapów miano przede wszystkim umożliwić rozwój badań naukowych oraz pozyskać kadrę naukową, ale także przygotować bazę materialną, ulepszyć programy studiów i powołać odpowiednie zespoły katedr.

Autorzy planu uważali, że uda się go zrealizować własnymi siłami „przy opiece i pomocy wyższych władz partyjnych i naukowych”²⁷¹. Plan nie został jednak nigdy zrealizowany. Nie powołano ani instytutów naukowo-badawczych, ani Akademii Transportu. Jedynym elementem, który przynajmniej częściowo udało się osiągnąć był rozwój kadry naukowej.

Władze szczecińskiej uczelni, pomimo niepowodzenia realizacji pierwotnego planu, nie rezygnowały z prób utworzenia Akademii Transportu. Dowodem na to jest przesłane

²⁶⁷ Z tej ostatecznie najprawdopodobniej zrezygnowano, gdyż została odręcznie wykreślona.

²⁶⁸ W założeniach miało kształcić „oficerów transportu”.

²⁶⁹ AUS, WNEiZ, 338/19, s. 6-7.

²⁷⁰ Tamże, s. 7-9.

²⁷¹ Tamże, s. 9.

przez rektora Eufemiusza Terebuchę w dniu 28 stycznia 1953 roku memorandum do Departamentu Studiów Ekonomicznych Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego²⁷².

Głównym powodem powołania akademii miał być wzrost zapotrzebowania na wykwalifikowanych pracowników transportu. Najważniejsza jednak była obserwacja, że nowa szkoła powinna posiadać profil ekonomiczno-techniczny. Wynikało to z faktu, że techników transportu kształcono w szkołach inżynierskich, a ekonomistów transportu w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Szczecinie. Studenci tej szkoły nie zdobywali jednak niezbędnej wiedzy technicznej na co zwracały uwagę przedsiębiorstwa, studenci odbywający praktyki, absolwenci uczelni oraz profesorowie przeprowadzający badania w przedsiębiorstwach transportowych.

Schemat nowej uczelni, oparty o wzorce radzieckich instytutów inżyniersko-ekonomicznych, konsultowany był z ministerstwami odpowiedzialnymi za transport, przedsiębiorstwami transportowymi oraz fachowcami z omawianej dziedziny. W grudniu 1952 roku delegacja uczelni spotkała się z wiceministrem transportu drogowego i lotnictwa Juliuszem Burginem, który popierał utworzenie nowej uczelni od 1 września 1953 roku. Podobnego zdania był wiceminister kolei inż. Leon Gehorsam, z którym spotkano się również w grudniu 1952 roku oraz minister żeglugi Mieczysław Popiel²⁷³.

Po wspomnianych konsultacjach z poszczególnymi resortami odrzucono pierwotną koncepcję, w której szkoła miała składać się z wydziałów: Ekonomiki Transportu, Ekonomiki Budowy Dróg, Finansów i Rachunkowości oraz Statystyki. Każdy z tych wydziałów dzielić się miał na oddziały odpowiadające poszczególnym rodzajom transportu: kolejowy, drogowy, żeglugowy. W związku z tym, że każdy resort chciał mieć wydział kształcący specjalistów na własne potrzeby ostatecznie ustalono następującą strukturę:

1. Wydział Transportu Kolejowego,
2. Wydział Transportu Drogowego,
3. Wydział Transportu Wodno-Śródlądowego.

W skład każdego z wydziałów miały wejść oddziały: Ekonomiki Transportu, Ekonomiki Budowy Dróg, Finansów i Rachunkowości oraz Statystyki i Transportu. Struktura taka miała zapewnić lepszy kontakt pomiędzy uczelnią a resortami w sprawach związanych z prowadzeniem badań naukowych, praktyk czy też dostarczaniem

²⁷² AUS, WNEiZ, 338/10 (cała teczka).

²⁷³ Tamże, s. 2.

materiałów²⁷⁴. Przyjęta koncepcja była sprzeczna z propozycją Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego, które postulowało w styczniu 1953 roku utworzenie dwóch wydziałów: Ekonomiki Transportu i Finansów, które dzieliłyby się na oddziały odpowiadające gałęziom transportu.

Planowano, że studia w Akademii Transportu będą studiami jednolitymi trwającymi 5 lub 4 lata. Na oddziałach Ekonomiki Transportu i Ekonomiki Budowy Dróg, w związku z koniecznością dodania do 3-letnich studiów ekonomicznych 2-letnich studiów technicznych, okres studiów miał wynosić 5 lat. Uznano, że studia na oddziałach Finansów i Rachunkowości oraz Statystyki i Transportu nie wymagają, aż takiej wiedzy technicznej, dlatego liczba godzin wykładowych z przedmiotów technicznych miała wynosić 30-35% ogółu, a same studia miały trwać 4 lata. Bez względu na okres studiów przewidywano dodatkowe pół roku na pisanie pracy magisterskiej.

Obsadę wykładów i ćwiczeń dla I roku studiów w Akademii Transportu mieli zapewnić wykładowcy Wyższej Szkoły Ekonomicznej. Dla lat wyższych planowano pozyskanie specjalistów ze szczecińskiej Wyższej Szkoły Inżynierskiej posiadającej specjalistów techników transportu. Większość wykładów miała być prowadzona wspólnie dla całej uczelni. Zakładano, że na pierwszym roku studiów wykłady będą prowadzić: Mieczysław Gordon – podstawy marksizmu-leninizmu, Józef Rutkowski – ekonomia polityczna, Aleksander Swarczewicz -matematyka wyższa, Lucjan Zygmunt – elementy fizyki, Adam Warzecha – elementy chemii, I. (?) Radyski – geometria wykreślna i kreślenia, Bolesław Briks – mechanika teoretyczna, B.(?) Miściuk – technika metali, Juliusz Mikołajski – geografia gospodarcza, Z.(?) Łuczak – historia gospodarcza, Zbigniew Heliński – statystyka teoretyczna oraz Władysław Górski – encyklopedia prawa²⁷⁵.

Sama uczelnia miała mieścić się w siedzibie Wyższej Szkoły Ekonomicznej, której gmach należałoby rozbudować, a także w jednym z wyremontowanych budynków miejskich. Na bazie Zakładu Towaroznawstwa WSE miały powstać laboratoria, a w planowanym Muzeum Komunikacji miały znaleźć się pomieszczenia dla pracowni fizycznych i kreślarni.

Rekrutacja na Akademię Transportu miała rozpocząć się już w roku akademickim 1953/1954. Nie przewidywano problemów z pozyskaniem kandydatów, gdyż uczelnia miała być to pierwsza tego typu uczelnia w Polsce. Absolwenci oddziałów Ekonomiki mieli

²⁷⁴ Tamże, s. 3.

²⁷⁵ Tamże, s. 5-6.

otrzymać tytuł magistra inżyniera ekonomisty, a absolwenci oddziałów Finansów, Rachunkowości i Statystyki magistra ekonomisty.

Omówiona powyżej koncepcja powołania Akademii Transportu również nie została zrealizowana, ale pod koniec samodzielnego istnienia Wyższej Szkoły Ekonomicznej powstały jeszcze dwa dokumenty pozytywnie oceniające zachodzące w uczelni przemiany oraz konieczność dalszego rozwoju szkoły²⁷⁶. Zwracano w nich uwagę, że udało się stworzyć uczelnię o czterowydziałowej strukturze oraz wykształcić własną kadrę wywodzącą się z absolwentów uczelni²⁷⁷. Miała być to podstawa do dalszego istnienia i rozwoju uczelni o profilu transportowym w Szczecinie. Były to zapewne dalsze bezskuteczne próby uratowania uczelni przed likwidacją lub połączeniem z inną jednostką naukową. We wrześniu 1955 roku po wchłonięciu przez Szkołę Inżynierską, Wyższa Szkoła Ekonomiczna stała się jednym z wydziałów nowopowstałej Politechniki Szczecińskiej.

1.2.3. Kadra dydaktyczna

W pierwszym roku organizacyjnym funkcję rektora²⁷⁸ Wyższej Szkoły Ekonomicznej pełnił prof. Leon Babiński, któremu powierzono to zadanie pismem Ministerstwa Oświaty z dnia 20 marca 1950 roku. W piśmie tym podsekretarz Eugenia Krassowska stwierdzała, że „do chwili uregulowania sytuacji prawnej b. Akademii Handlowej w Szczecinie i do załatwienia sprawy nominacji rektora, upoważniam Ob. Profesora do zorganizowania Szkoły i do sprawowania funkcji rektora”²⁷⁹.

Niemniej, już 3 lutego 1950 roku, prof. Leon Babiński jako pełniący obowiązki rektora występował do Ministerstwa Oświaty prosząc o zawarcie kontraktów z 12 profesorami uczelni²⁸⁰, którymi byli: Leon Babiński, Juliusz Mikołajski, Alfred Wielopolski, Eufemiusz Terebucha, Czesław Pietrzyk, Władysław Górski, Gerard Feige-Górski, Stanisław Schwann, Bolesław Koselnik, Mieczysław Gordon, Franciszek Böhm, Stanisław Wieluński i Maksymilian Pohorille. Nie udało się natomiast zatrudnić w kwietniu

²⁷⁶ AUS, WNEiZ, 338/23.

²⁷⁷ Tamże, s. 3-4. Wspomniane cztery wydziały to: Wydział Transportu Kolejowego, Wydział Transportu Samochodowego, Wydział Transportu Wodno-Śródlądowego oraz Wydział Towaroznawstwa Rolno-Spożywczego.

²⁷⁸ Rektorami i prorektorami Wyższej Szkoły Ekonomicznej byli: 1950-1951 Leon Babiński; 1951-1952 Czesław Pietrzyk, prorektor Eufemiusz Terebucha; 1952-1953 Eufemiusz Terebucha; 1953-1955 Czesław Pietrzyk, prorektor Stanisław Schwann. Por. W. Myślenicki, dz. cyt., s. 86, gdzie autor mylnie podaje Rektorów ustalając ich w następujący sposób: 1948-1950 Leon Babiński; 1951-1953 Eufemiusz Terebucha; 1953-1955 Czesław Pietrzyk.

²⁷⁹ AUS, WNEiZ, 338/8, s. 18.

²⁸⁰ Tamże, s. 17. Nie oznacza to, że osoby te posiadały tytuły profesorskie, zazwyczaj byli to magistrowie lub inżynierowie, rzadziej doktorzy.

1950 roku mgra Grzegorza Szyszki do prowadzenia wykładów z Ekonomiki rolnictwa na III roku studiów, gdyż Ministerstwo Oświaty nie widziało takiej możliwości do końca trwającego roku akademickiego²⁸¹.

W dniu 31 sierpnia 1950 roku w trakcie posiedzenia Komisji naukowo-programowej rektor Leon Babiński omówił sprawę obsadzenia katedr, która była ustalona z dyrektorem departamentu Studiów Ekonomicznych Ministerstwa Szkół Wyższych i Nauki²⁸². Dopiero jednak na przełomie grudnia 1950 roku i stycznia 1951 roku ministerstwo powierzyło zorganizowanie katedr i objęcie w nich funkcji kierowniczych następującym osobom: Katedra Ekonomii Politycznej – prof. Józef Rutkowski²⁸³, Katedra Geografii Gospodarczej – prof. dr Juliusz Mikołajski, Katedra Prawa – prof. dr Leon Babiński, Katedra Planowania Gospodarki Narodowej – prof. mgr Kazimierz Sokołowski, Katedra Ekonomiki Transportu – prof. mgr Przemysław Małek²⁸⁴, Katedra Organizacji i Techniki Transportu – prof. mgr Bolesław Koselnik, Katedra Towaroznawstwa – prof. inż. Czesław Pietrzyk, Katedra Finansów i Kredytu – prof. dr Stanisław Schwann, Katedra Rachunkowości – prof. dr Gerard Feige-Górski, Katedra Statystyki – prof. mgr Zbigniew Heliński²⁸⁵ oraz Katedra Podstaw Marksizmu-Leninizmu – prof. Mieczysław Gordon²⁸⁶.

Informacji o ilości pracowników Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie w pierwszym roku jej funkcjonowania dostarczają formularze sprawozdawczo-statystyczne S.W. 1 i S. W. 2. Odzwierciedlają one stan kadry na dzień 31 grudnia 1950 roku²⁸⁷. Pion administracyjno-biurowy WSE tworzyło 22 pracowników umysłowych, w tym 14 kobiet, oraz 25 pracowników fizycznych, w tym 11 kobiet. Bardziej szczegółowo rozpisany został personel naukowo-pedagogiczny. W uczelni pracowali: zastępca profesora, 11 profesorów kontraktowych, 23 osoby prowadzące wykłady i ćwiczenia zlecone, w tym 5 kobiet, 3 lektorów, w tym 2 kobiety, 10 starszych asystentów i 54 młodszych asystentów bez tytułu

²⁸¹ Tamże, s. 19-20.

²⁸² AUS, WNEiZ, 338/6, s. 16-17. Brakowało katedr dla profesorów Wielopolskiego i Górskiego. Mieli oni pracować jako wykładowcy godzin zleconych. Rozważano również możliwość pomieszczenia ich w ramach katedr zbiorowych. W związku z reorganizacją szkoły odejść z niej musiały osoby prowadzące wykłady zlecone: Kazimierz Topolnicki, (?) Dambski, Jacek Siedlecki, Józef Kulikowski i Stefan Rosiński: zob. AUS, WNEiZ, 338/28 (cała teczka).

²⁸³ Zob. W. Janasz, *Józef Rutkowski (1922-2002)*, w: *Byli z nami...*, s. 145-156; S. Flejterski, W. Janasz, *Józef Rutkowski (1922-2002)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursory...*, s. 333-337.

²⁸⁴ Zob. A. Szewczuk, *Przemysław Małek (1919-1979)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursory...*, s. 268-274.

²⁸⁵ J. Hozer, *Zbigniew Benedykt Heliński (1907-1976)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursory...*, s. 115-117.

²⁸⁶ AUS, WNEiZ, 338/9, s. 1-4.

²⁸⁷ Sprawozdanie S.W. 1 odnosiło się do wydziałów, oddziałów, studiów i kursów zarówno samodzielnych jak i tych istniejących przy wydziałach. S.W 2 sporządzane było na podstawie S.W. 1 i obejmowało dane całej szkoły. AUS, WNEiZ, 338/26 (cała teczka); 338/27 (cała teczka).

naukowego. Wydział Transportu Śródlądowego tworzyli: zastępca profesora, 8 profesorów kontraktowych, 14 prowadzących wykłady zlecone i ćwiczenia, 2 lektorów, 5 starszych asystentów oraz 31 młodszych asystentów. Na Wydziale Finansowym pracowało 3 profesorów kontraktowych, 8 prowadzących wykłady i ćwiczenia, lektor, 10 starszych asystentów oraz 23 młodszych asystentów.

W 1952 roku liczba stałych wykładowców wynosiła 13 osób, 37 wykładowców prowadziło zajęcia w ramach godzin zleconych, a pomocnicze siły naukowe stanowiło 46 osób. Brakowało 5 wykładowców, prorektora oraz kierownika Wydziału Kadr²⁸⁸. Niedobory kadrowe oznaczyły, że nie odbywały się wykłady z wielu przedmiotów takich jak organizacja rachunkowości w transporcie wodnym, organizacja gospodarki materiałowej kolei, organizacja gospodarki materiałowej w transporcie wodnym, taryfoznawstwo wodne czy też wykłady specjalizacyjne na studium II stopnia z towaroznawstwa. Zdaniem sekretarza POP Ludwika Makaruka rektor informował o wszystkim POP, ale wyłącznie w celu przeniesienia na nią odpowiedzialności. Źle oceniano administrację uczelni, której brak zaangażowania powodował, że to dziekani musieli zajmować się administrowaniem zamiast sprawami naukowymi.

W dniu 4 stycznia 1951 roku odbyło się pierwsze posiedzenie Rady Wydziałowej²⁸⁹ Transportu Śródlądowego²⁹⁰. Nieznany jest niestety jej skład, ale wiadomo, że nie został zaproszony na jej posiedzenie prof. Alfred Wielopolski choć zgodnie z ministerialnymi wytycznymi powinien być jej członkiem²⁹¹. Znany jest natomiast skład Rady Wydziału Finansowego, która ukonstytuowała się w dniu 5 stycznia 1951 roku²⁹². W pierwszym posiedzeniu wzięli udział: rektor Leon Babiński, dziekan Gerard Feige-Górski, lektor Helena Wolska, prof. Zbigniew Heliński, prof. Stanisław Schwann, z ramienia ZSP – Ryszard Olszyński, z ramienia ZMP – Ryszard Kosmaczewski, asystent Karol Pietrek, asystent Samuel Pohoryles oraz z POP PZPR – Edmund Makuch. W trakcie omawianego posiedzenia uzgodniono, że należy wystąpić do Ministerstwa o dalsze obsadzenie Katedry

²⁸⁸ AUS, WNEiZ, 338/25, s. 2.

²⁸⁹ Zgodnie z Dekretem z 28.10.1947 r. o organizacji nauki i szkolnictwa wyższego (Dz. U. 1947, nr 66, poz. 415) był to kolegialny organ wydziału mogący podejmować uchwały w sprawach nauki nauczania odpowiedzialny za wybór dziekana, poziom badań naukowych czy też ustalanie programów studiów.

²⁹⁰ AUS, WNEiZ, 338/3, s. 1-8.

²⁹¹ Prof. Alfred Wielopolski został decyzją Ministerstwa Szkół Wyższych i Nauki relegowany z uczelni w 1951 roku: P. Siemiński, *Profesora Alfreda Wielopolskiego (1905-1996) wkład w rozwój pisarstwa naukowego*, „Przegląd Zachodniopomorski” 2019, z. 2, s. 60-61.

²⁹² AUS, WNEiZ, 338/2, s. 1. W protokole z pierwszego posiedzenia wymieniony jest zarówno skład rady jak i lista obecności. W pozostałych przypadkach należy uznać, że obecni na posiedzeniach byli zarazem członkami rady.

Statystyki przez pełniącego do tej pory funkcję p. o. kierownika prof. Zbigniewa Helińskiego²⁹³.

Uczelnia od początku swojego istnienia borykała się z problemem dużej fluktuacji w grupie asystentów²⁹⁴. Pomimo zwiększenia wynagrodzeń o 26-35% nadal odchodzili oni z uczelni co wynikało ze słabych możliwości awansu, ale przede wszystkim lepszych zarobków czy to w przedsiębiorstwach państwowych czy też szkołach podległych Ministerstwu Oświaty. Rozwój młodej kadry hamowała też bardzo niska liczba stypendiów naukowych wynosząca w 1952 roku 5. Prowadziło to do systematycznego zmniejszania się liczby asystentów studentów w stosunku do liczby asystentów absolwentów²⁹⁵. Zdaniem rektora również wykładowcy byli przeciążeni pracą dydaktyczno-administracyjną. Postulowano zatrudnienie większej liczby pracowników naukowych, awansowanie sił pomocniczych na adiunktów oraz powołanie prodziekanów²⁹⁶.

Sytuacja nie ulegała zbytnej poprawie, gdyż w marcu 1954 roku kierownik Katedry Ekonomii Politycznej w trakcie analizy działalności podległej mu jednostki skarżył się na niepełne kwalifikacje pracowników i płynność kadr²⁹⁷. Jego zdaniem pracownicy byli przeciążeni pracą administracyjną i społeczną, a zimą musieli pracować w nieogrzewanych pomieszczeniach. W Katedrze należało ustabilizować sytuację kadrową i zapewnić pracownikom możliwość rozwoju naukowego oraz powiększyć zespół o wykładowcę historii myśli ekonomicznej. Należało również zatrudnić pracownika technicznego do prowadzenia biblioteki zakładowej i pracownika administracyjnego w celu odciążenia wykładowców. Na dodatek katedrze doskwierał brak pomieszczeń.

W kwietniu 1954 roku oceniono pracę Katedry Ekonomiki Transportu prof. dr Przemysława Małka²⁹⁸. Postulowano związanie z uczelnią pracowników prowadzących zajęcia na godzinach zleconych, otrzymanie etatu asystenta oraz pozyskanie pracownika administracyjnego dla zespołu katedr. W katedrze pracowało 3 samodzielnych pracowników nauki oraz kilku wykładowców na godzinach zleconych. Pracownikom udało się wydać kilka skryptów, a w opracowaniu znajdował się skrypt z ekonomiki transportu samochodowego adiunkta Jerzego Poradowskiego²⁹⁹. Kierownik katedry proponował jej

²⁹³ J. Hozer, *Zbigniew Benedykt Heliński*, w: *Statystycy Polscy. Biogramy*, Warszawa 2018, s. 137-138. Biogram informuje, że od 1951 roku prof. Heliński pełnił faktycznie funkcję kierownika Katedry Statystyki.

²⁹⁴ AUS, WNEiZ, 338/2, s. 13-14.

²⁹⁵ AUS, WNEiZ, 338/7, s. 25.

²⁹⁶ Tamże, s. 23-24. Niektórzy wykładowcy mieli obciążenie po przeliczeniu wymagające aż 90-100 godzin pracy tygodniowo. Zob. AUS, WNEiZ, 338/4, s. 8.

²⁹⁷ AUS, WNEiZ, 338/5, s. 9.

²⁹⁸ Tamże, s. 15.

²⁹⁹ Tamże, s. 16.

rozbicie na trzy odrębne katedry zajmujące się odpowiednio transportem kolejowym, samochodowym oraz wodnym, ale nie podjęto takiej decyzji proponując powołanie trzech zakładów w celu dalszego rozwoju jednostki.

Należy stwierdzić, że kadra, która obsadziła katedry po upaństwowieniu szczecińskiego oddziału Akademii Handlowej pracowała w Wyższej Szkole Ekonomicznej do końca jej samodzielnego funkcjonowania. Pomimo nierozwiązania problemu zbyt małej liczby pracowników zarówno administracyjnych jak i naukowych udało się części wykładowców uzyskać stopień naukowy doktora. Za sukces należy uznać również pozyskanie znacznej liczby asystentów będących absolwentami uczelni, choć w tej grupie zawodowej widoczna była dość duża fluktuacja kadr.

1.2.4. Prace naukowo-badawcze

W dokumentacji obrazującej działalność Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie w bardzo małym stopniu poruszano kwestie dotyczące badań naukowych, które właściwie skupiały się na pracy osób ubiegających się o uzyskanie stopni naukowych. Najlepiej ten stan rzeczy oddał w maju 1952 roku rektor Czesław Pietrzyk stwierdzając, że „badania naukowe są dopiero w stadium organizacji”³⁰⁰. Za utrudnienia w prowadzeniu działalności naukowo-badawczej uważano sztucznie utworzone zespoły katedr, niezatwierdzone plany pracy naukowo-badawczej, brak współpracy z przedsiębiorstwami transportowymi oraz brak pomocy naukowych³⁰¹.

Bez względu na trudności uczelnia podejmowała próby prowadzenia badań naukowych. 6 czerwca 1951 roku rektor zakomunikował członkom Rady Pedagogicznej, że powołał prof. dr Juliusza Mikołajskiego na swojego pełnomocnika ds. naukowo-badawczych. Zakłady miały przesłać do niego plany prac badawczych wraz z przewidywanymi kosztami³⁰². Miesiąc później, po powrocie z I Kongresu Nauki Polskiej, rektor przedstawił proponowane przez Sekcję Nauk Ekonomicznych tematy badań powiązane z zadaniami podejmowanymi w Planie 6-letnim³⁰³. Były to zagadnienia historii myśli gospodarczej w Polsce z uwzględnieniem myśli postępowych, problematyka imperializmu współczesnego oraz sprawy technik ekonomicznych, w tym transportu. We wrześniu 1951 roku komisja prof. Juliusza Mikołajskiego przedstawiła uzgodnione tematy

³⁰⁰ AUS, WNEiZ, 338/7, s. 18. Kwestię tę poruszało również na swoich zebraniach POP: AUS, WNEiZ, 338/15, s. 74; AUS, WNEiZ, 338/17, s. 1-4.

³⁰¹ AUS, WNEiZ, 338/7, s. 19-20.

³⁰² AUS, WNEiZ, 338/6, s. 36.

³⁰³ Tamże, s. 41.

prac badawczych, które miały skupiać się na problematyce powiązanej z transportem³⁰⁴. Niestety, nie zachowała się lista tych prac, która stanowiła załącznik do protokołu z posiedzenia Rady Pedagogicznej.

Sprawami rozwoju młodej kadry naukowej zajmowały się istniejące przy wydziałach sekcje Komisji ds. Młodej Kadry Naukowej odpowiedzialne za przydział stypendiów naukowych oraz późniejszą kontrolę pracy beneficjentów. W ich skład wchodził dziekan, przedstawiciel OOP, przedstawiciel Zakładowej Organizacji Związkowej, delegat pomocniczych sił naukowych, przedstawiciel ZMP oraz kierownik Działu Personalnego³⁰⁵.

Informacji o działalności naukowej Katedry Planowania Gospodarki Narodowej dostarcza sprawozdanie z jej działalności w roku 1951/1952. Zgodnie z planem udało się rozpocząć badania nad planami perspektywicznymi województw koszalińskiego i szczecińskiego oraz programem produkcji artykułów spożywczych³⁰⁶. Adiunkt Jerzy Wolszczan zajmował się „bitwą o handel” na Pomorzu Zachodnim, asystent Roman Domański oprócz przygotowywania pracy magisterskiej badał temat planowania perspektywicznego transportu oraz zajmował się tłumaczeniem i krytyką pracy Lewisa o planowaniu. Natomiast, kierownik katedry prof. Kazimierz Sokołowski przygotował 5 rozdziałów książki o planowaniu terenowym dla „Polgłosu”³⁰⁷.

Na posiedzeniu Rady Wydziałów w dniu 25 listopada 1953 roku omawiano konieczność rozwoju młodej kadry naukowej oraz możliwości utworzenia aspirantury. Poruszenie tych tematów wynikało zapewne ze sporządzenia przez katedry WSE planów rozwoju młodej kadry naukowej³⁰⁸. Asystenci po ukończeniu studiów zawodowych lub magisterskich mieli podjąć prace nad uzyskaniem stopnia kandydata nauk. Pojawiły się również wnioski o uruchomienie aspirantury z rachunkowości przy Katedrze Eksploatacji Technicznej Transportu oraz Katedrze Ekonomiki Transportu. Zakład Ekonomii Politycznej jako jedyny podał konkretne zagadnienia opracowywane przez młodą kadre naukową³⁰⁹. I tak adiunkt mgr Samuel Pohoryles, w ramach Instytutu Historii PAN, zajmował się zagadnieniem ekonomicznego rozwoju portu szczecińskiego w latach 1918-1945, a w ramach katedry badał okres przejściowy - od kapitalizmu do socjalizmu w

³⁰⁴ AUS, WNEiZ, 338/6, s. 56.

³⁰⁵ Tamże, s. 45-46.

³⁰⁶ AUS, WNEiZ, 338/22, s. 24.

³⁰⁷ „Polgłos”, czyli powstałe w 1949 r. Polskie Wydawnictwa Gospodarcze.

³⁰⁸ AUS, WNEiZ, 339/4 (cała teczka).

³⁰⁹ Tamże, s. 1-2.

Węgierskiej i Rumuńskiej Republice Ludowej. Starsza asystent Dorota Jabłońska, po ukończeniu studiów II stopnia miała zająć się okresem przejściowym w NRD. Tadeusz Madej, po uzyskaniu tytułu magistra miał zająć się okresem przejściowym w Koreańskiej Republice Ludowo-Demokratycznej. Asystent Michał Domagała po ukończeniu studiów II stopnia miał zbadać okres przejściowy w Chińskiej Republice Ludowej. Zastępca asystenta Stanisław Klukowski, student studiów zawodowych, zajmował się tematem okresu przejściowego w Albańskiej Republice Ludowej i rozwojem Mongolskiej Republiki Ludowej, co również miało być ewentualnym tematem jego dysertacji.

W lutym 1954 roku rektor WSE otrzymał uchwałę Rady Głównej Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego dotyczącą planowania rozwoju pomocniczych pracowników nauki w szkołach wyższych³¹⁰. Zgodnie z jej treścią asystenci mieli do końca maja przygotować wieloletnie i półroczne indywidualne plany rozwoju naukowego. Na ich podstawie, młoda kadra miała otrzymać od uczelni stypendia lub dotacje. Realizacja zamierzeń miała być kontrolowana przez kierownika katedry i opiekuna naukowego. Natomiast, w marcu 1954 roku do uczelni wpłynęło pismo prof. dr Andrzeja Grodka, prorektora ds. kształcenia pracowników nauki SGPiS w Warszawie, w sprawie podania przez uczelnię przewidywanych przewodów kandydackich z nauk ekonomicznych. Z przesłanej odpowiedzi wynika, że zajmowano się następującymi tematami lub problemami badawczymi. Na Wydziale Finansów: mgr Józef Dąbek „Finanse przedsiębiorstw transportu kolejowego”, mgr Edward Kolanko „Statystyka transportu drogowego”, mgr Roman Łazarek „Statystyka transportu drogowego”, mgr Kazimierz Sawicki „Rachunek kosztów w żegludze śródlądowej”, mgr Tadeusz Waśniewski „Rachunek kosztów w transporcie samochodowym”, mgr Tadeusz Wierzbiński „Organizacja rachunku kosztów w zakresie przewozów ładunków w żegludze śródlądowej”. Na Wydziale Transportu Śródlądowego badano: mgr Jerzy Dzikowski „Przechowywanie i przetwórstwo ryb”, mgr Franciszek Gronowski „Możliwość zwiększenia przewozów rzecznych w węźle bydgoskim”, mgr Dorota Jabłońska „Problematyka okresu przejściowego w NRD”, mgr inż. Jan Lebeda „Mosty stalowe”, mgr Tadeusz Madej „Rozrachunek gospodarczy”, mgr Samuel Pohoryles „Ekonomiczne i społeczne podstawy rozwoju portu szczecińskiego w latach 1918-1945”, mgr Stanisław Rumas „Przechowywanie mąki w opakowaniach detalicznych”, dr filozofii Edmund Szczot „Rozwój kapitalizmu w rolnictwie na Pomorzu Szczecińskim” oraz mgr Antoni Warzecha „Przechowywanie owoców i warzyw”.

³¹⁰ AUS, WNEiZ, 339/5, s. 1-12.

Dodatkowo mgr Edward Kolanko specjalizował się w statystyce transportu drogowego i miejskiego, a mgr Sylwester Bozki przygotowywał pracę kandydacką z zakresu ekonomiki transportu wodnego³¹¹.

W marcu 1954 roku w trakcie omawiania pracy Katedry Ekonomii Politycznej, jej kierownik prof. mgr Józef Rutkowski utyskiwał, że pracownicy katedry, którzy wcześniej zajmowali się problematyką krajów demokracji ludowej, zmuszeni zostali do pisania prac pozwalających na uzyskanie stopni naukowych. Józef Rutkowski i Samuel Pohoryles starali się o stopień kandydata nauk³¹². Innymi „drobniejszymi” zagadnieniami zajmowali się Dorota Jabłońska i Tadeusz Madej. Katedra działała również w ramach Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego i przeprowadzała wykłady i odczyty w ramach Towarzystwa Wiedzy Powszechnej i na osiedlu studenckim.

W kwietniu 1954 roku uczelnia starała się o utworzenie „wydziałów branżowych”³¹³. Powodzenie tych starań w znacznym stopniu zależało od prac naukowo-badawczych prowadzonych przez poszczególne katedry. Plany badawcze asystentów powinny były pokrywać się z tymi prowadzonymi przez katedry. W wyniku tych działań wszyscy asystenci powinni uzyskać stopień kandydata nauk. Indywidualne plany badawcze nie wpłynęły jednak w ustalonym terminie do prorektora prof. dr Stanisława Schwanna.

Ostatnich informacji o działalności badawczej pracowników dostarcza dokument pochodzący najprawdopodobniej z 1955 roku, w którym zarysowany został plan przekształcenia WSE w jednostkę naukowo-dydaktyczną zajmującą się ekonomiką transportu drogowego oraz kształcącą kadry na potrzeby tej gałęzi transportu³¹⁴. Przedstawiono w nim specjalizacje poszczególnych wykładowców Wyższej Szkoły Ekonomicznej. Zgodnie z informacjami zawartymi w dokumencie: mgr Marian Madeyski³¹⁵ zajmował się ekonomiką transportu samochodowego, dr Przemysław Małek³¹⁶ opracowywał „Rozrachunek gospodarczy samochodu”, mgr Jerzy Poradowski – ekonomika rybołówstwa oraz metody planowania przewozów, mgr Wit Drapich – ekonomika transportu, był inicjatorem badań nad zagadnieniami transportu oraz opracowywał zagadnienie metod planowania przewozów/organizacji transportu w rejonie

³¹¹ Tamże, s. 35-48.

³¹² AUS, WNEiZ, 338/5, s. 8.

³¹³ To znaczy Wydziałów Transportu: Kolejowego, Samochodowego i Wodnego oraz Wydziału Towaroznawstwa i Opakowań.

³¹⁴ AUS, WNEiZ, 339/5, s. 22-34.

³¹⁵ Zob. E. Marciszewska, I. Bergel, *Profesor Marian Madeyski. Inspirator i twórca szczecińsko-warszawskiej szkoły ekonomiki transportu*, „Zeszyty Naukowego Uniwersytetu Szczecińskiego nr 628, Problemy Transportu i Logistyki” 2010, nr 13, s. 69-76.

³¹⁶ W omawianym okresie pełnił funkcję dziekana Wydziału Transportu Kolejowego.

gospodarczym, mgr Wit Bartosiewicz – koordynacja pracy środków transportowych w rejonie gospodarczym, mgr Bronisław Żymela – rozrachunek gospodarczy w transporcie samochodowym oraz mgr Michał Domagała – rozrachunek gospodarczy statku holowniczego.

W przypadku powołania planowanej placówki zagadnieniami finansów w transporcie drogowym zajmować się mieli: dr Stanisław Schwann – kontrola funduszu płac w przedsiębiorstwach przemysłowych, mgr Lesław Swatler – finansowanie środków trwałych w transporcie samochodowym, finanse transportu samochodowego, mgr Rudolf Flak³¹⁷ – finanse przedsiębiorstw transportu wodno-śródlądowego³¹⁸. W ramach WSE rachunkowością przedsiębiorstw transportu samochodowego zajmowali się: mgr Tadeusz Waśniewski – rachunek kosztów w transporcie samochodowym, mgr Kazimierz Sawicki – rachunkowość transportu wodno-śródlądowego, mgr Tadeusz Wierzbicki – rachunkowość w żegludze śródlądowej i mgr Ryszard Skowroński – rachunkowość transportu kolejowego. Statystką w planowej placówce zajmować się mieli mgr Edward Kolanko badający statystykę transportu miejskiego i mgr Roman Łazarek³¹⁹ specjalista z zakresu statystyki transportu samochodowego. Kadre uzupełnić mieli Zygmunt Zieliński, Tadeusz Obrębski, Stefan Zabrowarny oraz Ryszard Domański.

Badania naukowe w Wyższej Szkole Ekonomicznej były prowadzone minimalnie. Kadra skupiała się na uzyskiwaniu stopni i tytułów naukowych, a pomocnicze siły naukowe kończyły studia zawodowe lub magisterskie. Większość asystentów uzyskała z czasem stopień magistra i zaczęła przygotowywać prace kandydackie. Dodatkowym obciążeniem hamującym proces rozwoju naukowego było przeciążenie dydaktyką i pracą administracyjną oraz niedobory kadrowe³²⁰.

1.2.5. Programy studiów

O kształceniu studentów w Wyższej Szkole Ekonomicznej wspomina po raz pierwszy protokół Komisji Programowej z dnia 11 maja 1950 roku. W trakcie posiedzenia ustalono liczbę egzaminów, które miały obowiązywać studentów poszczególnych lat studiów. Na I roku studiów miało odbyć się 8 egzaminów i 3 kolokwia, na II roku – 9 egzaminów i 3 kolokwia, na III roku kierunku ogólnohandlowego i handlu zagranicznego po 6 egzaminów

³¹⁷ Zmiana nazwisk na Falkiewicz w 1956 roku: AUS, 99/992.

³¹⁸ AUS, WNEiZ, 339/5, s. 30.

³¹⁹ Odbywał w SGPiS studia kandydacie: Tamże, s. 33.

³²⁰ P. Frąckowiak, dz. cyt., s. 112.

i 2 kolokwia, a na kierunku komunikacyjnym 10 egzaminów i 2 kolokwia³²¹. Ministerstwo Szkół Wyższych i Nauki wskazało, że na Wydziale Transportu kształceni będą ekonomiści – planiści w zakresie ekonomiki przedsiębiorstw transportu śródlądowego oraz towaroznawcy opakowań. Wydział Finansowy kształcić miał natomiast ekonomistów finansowych i księgowych dla przedsiębiorstw transportowych³²². Studenci I roku na obu wydziałach mieli kształcić się zgodnie z programem przewidzianym dla I roku studiów w Szkole Głównej Planowania i Statystyki w Warszawie³²³.

Tabela 1 Zajęcia na I roku studiów w Szkole Głównej Planowania i Statystyki w roku akademickim 1950/1951 opracowano na podstawie Spisu wykładów i składu osobowego na rok akademicki 1950/1951, ASGH, SGPiS

Przedmiot	Godziny tygodniowo			
	Semestr I		Semestr II	
	wykłady	ćwiczenia	wykłady	ćwiczenia
Materializm dialektyczny i historyczny	-	-	3	2
Historia ruchu robotniczego	4	-	2	-
Ekonomia polityczna kapitalizmu	4	4	2	2
Historia gospodarcza	3	-	3	-
Geografia gospodarcza	4	-	4	-
Ogólna teoria statystyki	2	2	2	2
Rachunkowość	1	2	2	2
Wstęp do technologii	2	-	2	-
Elementy matematyki wyższej	3	3	1	2
Język rosyjski	-	3	-	3
Prowadzone poza programem nieobowiązkowe ćwiczenia językowe, do wyboru: angielski, francuski, niemiecki	-	3	-	3

Drugi rok studiów w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Szczecinie w roku akademickim miał korzystać z programu studiów dla II roku studiów w SGPiS w Warszawie z roku akademickiego 1949/1950³²⁴.

³²¹ AUS, WNEiZ, 338/6, s. 6.

³²² AUS, WNEiZ, 338/8, s. 23.

³²³ Przewidywano drobne odstępstwa wynikające ze specyfiki zagadnień: tamże, s. 23. W SGPiS funkcjonowały w omawianym okresie 4 wydziały: Planowania Przemysłu, Planowania Handlu, Planowania Finansowego oraz Statystyczny, ale posiadały one bardzo zbliżone plany studiów dla studentów I roku: Szkoła Główna Planowania i Statystyki w Warszawie, Spis wykładów i skład osobowy na rok akademicki 1950/51, ASGH, s. 33, 41, 47, 51.

³²⁴ Przewidziano tam zajęcia dla Wydziału Planowania Handlu i Wydziału Planowania Przemysłu: Szkoła Główna Planowania i Statystyki w Warszawie, Spis wykładów i skład osobowy na rok akademicki 1949/50, ASGH, s. 35-36.

*Tabela 2 Zajęcia na II roku studiów w Szkole Głównej Planowania i Statystyki w roku akademickim 1949/1950
opracowano na podstawie Spisu wykładów i składu osobowego na rok akademicki 1949/1950, ASGH, SGPiS*

Przedmiot	Godziny tygodniowo			
	Semestr I		Semestr II	
	wykłady	ćwiczenia	wykłady	ćwiczenia
Materializm dialektyczny i historyczny	2	1	2	1
Podstawy ustroju Polski współczesnej	2	-	2	-
Ekonomia polityczna socjalizmu i demokracji ludowej	2	2	2	2
Planowanie gospodarki narodowej	2	2	2	2
Finanse i kredyt	2	-	2	-
Ekonomia i planowanie handlu	-	-	2	2
Ekonomia i planowanie przemysłu	2	2	2	2
Ogólna teoria statystyki i statystyka ekonomiczna	3	2	3	2
Rachunkowość	1	2	1	2
Towaroznawstwo	1	1	1	1
Technologia ważniejszych gałęzi przemysłu	2	-	2	-
Geografia gospodarcza Polski	2	-	2	-
Język rosyjski	-	2	-	2
Prowadzone poza programem nieobowiązkowe ćwiczenia językowe, do wyboru: angielski, francuski, niemiecki	-	2	-	2

Specjalizacje kierunkowe rozpoczynać miały się na II roku studiów, a specjalizacje szczegółowe w trakcie III roku studiów³²⁵. W sierpniu 1950 roku ministerstwo przesłało „zasadniczy plan nauczania na 3-letni okres studiów oraz przejściowe plany nauczania dla II-go i III-go roku studiów”³²⁶. Pierwszy z wymienionych planów miał obowiązywać studentów I roku studiów od roku akademickiego 1950/1951. We wrześniu uczelnia miała dokonać podziału studentów pomiędzy wydziały, sekcje i specjalizacje z uwzględnieniem planu 6-letniego, który zakładał, że Wydział Transportu ukończy 400 absolwentów, z czego 250 sekcję transportu i spedycji, a 150 towaroznawstwa opakowań. Natomiast, Wydział Finansowy miało ukończyć 700 osób, z czego sekcję planowania finansów specjalność transport 300, a sekcję rachunkowości specjalność transport 400³²⁷.

Dosyć szczegółowo zostały opisane ilości godzin do wypracowania przez wykładowców. Profesor lub wykładowca etatowy miał przeprowadzić minimum 7 godzin wykładów tygodniowo. 2-godzinne ćwiczenia prowadzone przez profesora liczyły się jako

³²⁵ AUS, WNEiZ, 338/8, s. 23.

³²⁶ Tamże, s. 25. Dokumenty nie zachowały się w zbiorach.

³²⁷ Tamże, s. 23, 27.

jedna godzina wykładu. Jeśli profesor miał przynajmniej dwóch asystentów to raz w tygodniu powinien przeprowadzić dla nich 2-godzinne seminarium instrukcyjne liczone jako godzina wykładu. Do minimum wliczały się przypadki konieczności powtórzenia tego samego wykładu z przyczyn lokalowych, ale dla różnych grup studenckich. Jedna osoba, reprezentująca siły pomocnicze, powinna przeprowadzić w ciągu tygodnia zajęcia z przynajmniej 3 grupami liczącymi od 25 do 30 studentów³²⁸.

Wynikiem opisanych wytycznych ministerialnych było utworzenie od 4 października 1950 roku dziekanatów dla obu wydziałów Wyższej Szkoły Ekonomicznej. Studenci wszystkich lat mieli podzielić się pomiędzy wydziały i sekcje do 27 października. W przypadku braku miejsc o przypisaniu mógł zdecydować dziekanat wedle uznania. Podstawą wpisu na rok był wykaz zaliczonych egzaminów. Pomimo utworzenia dziekanatów, formalnego zaliczenia roku dokonywał sekretariat rektora. Dodatkowo studenci I roku wybierali język zachodnioeuropejski, który chcieliby studiować. Istniała możliwość rezygnacji z nauki języka zachodniego, ale blokowało to możliwość ewentualnego późniejszego ubiegania się o przyjęcie na studia magisterskie i doktoranckie³²⁹.

Następne zmiany w programach studiów wprowadzono w życie na podstawie pisma Departamentu Studiów Ekonomicznych Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego z dnia 6 września 1952 roku³³⁰. W piśmie wskazywano, że rozpoczęte w roku akademickim 1951/1952 prace nad programami studiów nie zakończyły się, programy nie zostały zatwierdzone, więc zajęcia należy prowadzić zgodnie z obowiązującymi dotychczas programami na podstawie przesłanych wytycznych³³¹. Dyscypliny zostały podzielone na 4 grupy oznaczone odpowiednimi symbolami³³² oraz podano liczby godzin³³³.

Symbol „S” oznaczał dyscypliny wykładane w niezmienionym wymiarze godzin oparte na obowiązującym w ubiegłym roku programie. Były to: ekonomia polityczna (162/128; 128/64), ekonomika transportu (90/60; 60/-), historia gospodarcza (102/-),

³²⁸ Tamże, s. 26. W trakcie Rady Pedagogicznej w dniu 29 września 1950 roku uznano, że skoro nowy program kładzie nacisk na ćwiczenia to potrzebnych jest jeszcze ponad 40 asystentów. Kwestię też omawiała Komisja do kwalifikacji pomocniczych sił naukowych: AUS, WNEiZ, 338/6, s. 18-19. Wpływ na dobór asystentów miała również POP: AUS, WNEiZ, 338/15.

³²⁹ AUS, WNEiZ, 338/8, s. 30.

³³⁰ AUS, WNEiZ, 338/31.

³³¹ AUS, WNEiZ, 338/6, s. 31-32. W dniu 30 marca 1951 r. na posiedzeniu Rady Pedagogicznej omawiano przygotowane, ale niezatwierdzone przez ministerstwo programy studiów. Rok później, bo w kwietniu 1952 roku, również dyskutowano o planach studiów na posiedzeniach Zespołu Rady Głównej dla ustalenia planów nauczania WSR w Szczecinie. Prace zmierzały do pogłębienia specjalizacji. Zob. AUS, WNEiZ, 338/7.

³³² AUS, WNEiZ, 338/31, s. 1.

³³³ Tamże, s. 2-13.

indeksy ekonomiczne (30/30), marksizm-leninizm (128/64), metoda reprezentacyjna (30/60), podstawy rachunkowości (68/68), planowanie gospodarki narodowej (60/60), statystyka ekonomiczna (60/60), oraz transport lotniczy (30/-).

Symbolem „G” oznaczono dyscypliny wykładane w zmienionym wymiarze godzin co oznaczało, że należało do nich dostosować dotychczasowy program poprzez usunięcie lub skrócenie mniej istotnych części materiału. Były to: ekonomika transportu wodno-śródlądowego (120/90; 60/-), encyklopedia prawa (76/-), matematyka wyższa (68/68), rachunkowość przemysłowa (60/60) i technika statystyczna (60/60).

Symbol „M” dotyczył dyscyplin, dla których nowy program miały opracować niezależnie od siebie zainteresowane katedry wykorzystując swoje lub ubiegłoroczne materiały ministerialne. Była to najliczniejsza grupa, w skład której wchodziły: analiza działalności gospodarczej przedsiębiorstwa transportu kolejowego (60/90; 30/45), analiza działalności gospodarczej przedsiębiorstwa transportu wodno-śródlądowego (30/45; 60/90), analiza działalności gospodarczej przedsiębiorstwa transportu drogowego (30/45; 60/90), ekonomika transportu drogowego (60/-; 120/90), ekonomika transportu kolejowego (120/90; 60/-), finanse i kredyt (60/30; 60/60; 45/15), finansowanie robót kapitałowych (30/-), geografia gospodarcza (136/-), geografia komunikacyjna (30/-), język rosyjski (-/188), język zachodnioeuropejski (-/188), organizacja gospodarki materiałowej w transporcie drogowym (60/-), organizacja gospodarki materiałowej w transporcie kolejowym (60/-), organizacja gospodarki materiałowej w transporcie wodno-śródlądowym (60/-), plan przewozowo-finansowy przedsiębiorstwa transportu drogowego (60/30), plan przewozowo-finansowy przedsiębiorstwa transportu kolejowego (60/60; 60/30), plan przewozowo-finansowy przedsiębiorstwa transportu wodno-śródlądowego (60/30), prawo cywilne i przewozowe (60/-), prawo przewozowe (60/30), rachunkowość (98/128), rachunkowość w transporcie kolejowym (60/60), rachunkowość i sprawozdawczość w przedsiębiorstwie transportu drogowego (60/75; 120/120), rachunkowość i sprawozdawczość w przedsiębiorstwie kolejowym (120/120; 60/75), rachunkowość i sprawozdawczość w przedsiębiorstwie transportu wodno-śródlądowego (60/75; 120/120), rewizja i kontrola w przedsiębiorstwie kolejowym (45/-), rewizja i kontrola w przedsiębiorstwie transportu drogowego (45/-), rewizja i kontrola w przedsiębiorstwie transportu wodno-śródlądowego (45/-), spedycja (30/-), sprawozdawczość finansowa (15/15), statystyka teoretyczna (68/68), statystyka w transporcie drogowym (60/60), statystyka w transporcie kolejowym (60/60; 90/120), statystyka w transporcie wodno-śródlądowym (60/60), system budżetowania kolei (30/-), system budżetowania

przedsiębiorstwa transportu drogowego (30/-), system budżetowania przedsiębiorstwa transportu wodno-śródlądowego (30/-), system i organizacja finansów kolei (60/30; 45/15; 60/60), system i organizacja finansów przedsiębiorstwa transportu drogowego (60/30; 60/60; 45/15), system i organizacja finansów przedsiębiorstwa transportu wodno-śródlądowego (45/15; 60/30; 60/60), taryfownictwo kolejowe (15/15), taryfownictwo w transporcie drogowym (15/15), taryfownictwo w transporcie wodno-śródlądowym (15/15), technika transportu drogowego (60/60; 60/-), technika transportu kolejowego (60/60; 60/-), technika transportu wodno-śródlądowego (60/60; 60/-), transport morski (60/-), transport miejski (60/-) oraz ubezpieczenia rzeczowe i transportowe (30/-).

Czwartym symbolem „Ł” oznaczono dyscypliny powstałe z połączenia paru dyscyplin znajdujących się w ubiegłorocznych planach. Nie było jednak takich dyscyplin w ramach tych wykładanych w Wyższej Szkole Ekonomicznej. Uczelnia miała na podstawie tego wykazu ustalić, które dyscypliny należy opracować lub poprawić. Nowe programy stworzone przez katedry miały zostać przesłane do ministerstwa do dnia 10 października 1952 roku.

Ostatnia zmiana programów studiów nastąpiła w dniu 1 września 1954 roku kiedy to zaczęły obowiązywać nowe programy studiów w wyższych szkołach ekonomicznych³³⁴. Zatwierdzone w dniu 25 maja 1954 roku przez podsekretarza stanu Henryka Golańskiego powodowały, że wszystkie kierunki studiów prowadzone w szczecińskiej Wyższej Szkole Ekonomicznej stawały się 4-letnimi jednolitymi studiami magisterskimi.

Plany studiów dla Ekonomiki transportu kolejowego, Ekonomiki transportu drogowego oraz Ekonomiki transportu wodno-śródlądowego zakładały łączną liczbę godzin wynoszącą 2911 godzin, w tym 1610 godzin wykładów i 1301 innych zajęć (proseminariów, seminariów i ćwiczeń)³³⁵. Programy różniły się przede wszystkim przedmiotami specjalizacyjnymi. Na poszczególnych kierunkach przedmioty specjalizacyjne miały tę samą liczbę godzin, wyróżnikiem była tematyka zajęć. Jeden semestr liczono jako 17 tygodni ćwiczeń. Semestr ósmy zarezerwowany był na praktykę i pisanie pracy dyplomowej.

Przedmiotami wspólnymi dla Ekonomiki transportu kolejowego, Ekonomiki transportu drogowego oraz Ekonomiki transportu wodno-śródlądowego były: Podstawy marksizmu-leninizmu – 255 godzin, Materializm dialektyczny i historyczny – 51 godzin,

³³⁴ AUS, WNEiZ, 323/3 (całateczka).

³³⁵ Tamże, s. 16-18.

Matematyka – 119 godzin, Prawo – 84 godziny, Język rosyjski – 136 godzin, Język zachodnioeuropejski – 124 godziny, Ekonomia polityczna – 306 godzin, Rozwój myśli ekonomicznej – 56 godzin, Historia gospodarcza – 68 godzin, Geografia gospodarcza – 136 godzin, Planowanie gospodarki narodowej – 102 godziny, Finanse i kredyt – 85 godzin, Ekonomika transportu – 84 godziny, Materiałoznawstwo – 51 godzin, Ładunki i ładowanie – 51 godzin, Maszynoznawstwo – 51 godzin, Rysunek techniczny – 51 godzin, Elementy fizyki i mechanika teoretyczna – 187 godzin, Rachunkowość – 136 godzin, Statystyka – 204 godziny, Seminarium dyplomowe – 56 godzin, Wychowanie fizyczne – 136 godzin.

Przedmiotami specjalizacyjnymi dla Ekonomiki transportu kolejowego były: Ekonomika i planowanie transportu kolejowego – 134 godziny, Analiza działalności gospodarczej przedsiębiorstw transportowych – 85 godzin, Drogi żelazne – 51 godzin, Tabor kolejowy – 68 godzin oraz Eksploatacja techniczna przedsiębiorstw kolejowych – 44 godziny. Bardzo podobnie prezentowały się przedmioty specjalizacyjne dla Ekonomiki transportu drogowego, do których zaliczano: Ekonomikę i planowanie transportu samochodowego – 134 godziny, Analizę działalności gospodarczej przedsiębiorstw transportu samochodowego – 85 godzin, Drogi kołowe – 51 godzin, Tabor samochodowy – 68 godzin oraz Eksploatację techniczną przedsiębiorstw transportu samochodowego w wymiarze 44 godzin. Do przedmiotów specjalizacyjnych Ekonomiki transportu wodno-śródlądowego wliczano: Ekonomikę i planowanie transportu wodno-śródlądowego – 134 godziny, Analizę działalności gospodarczej przedsiębiorstw transportu wodno-śródlądowego – 85 godzin, Drogi wodne – 51 godzin, Tabor wodny – 68 godzin oraz Eksploatację techniczną przedsiębiorstw żeglugi śródlądowej – 44 godziny.

Plany studiów dla Finansów i rachunkowości transportu kolejowego, Finansów i rachunkowości transportu drogowego i Finansów i rachunkowości transportu wodno-śródlądowego były identyczne dla wszystkich trzech kierunków pod względem przedmiotów i liczby godzin³³⁶. Ewentualne różnice w tematyce zajęć pozostają w planach studiów nieuchwytnie. Ilość godzin na tych studiach wynosiła łącznie 2799 godzin, z czego 1512 stanowiły wykłady, a 1287 inne zajęcia. Studia te miały charakter ekonomiczny w przeciwieństwie do wcześniej omówionych kierunków o profilu ekonomiczno-technicznym. Przedmioty ujęte planem studiów dla Finansów i rachunkowości transportu kolejowego, Finansów i rachunkowości transportu drogowego i Finansów oraz rachunkowości transportu wodno-śródlądowego przedstawiały się następująco: Podstawy

³³⁶ Tamże, s. 27-29.

marksizmu-leninizmu – 255 godzin, Materializm dialektyczny i historyczny – 51 godzin, Matematyka 68 godzin, Prawo – 136 godzin, Język rosyjski – 136 godzin, Język zachodnioeuropejski – 124 godziny, Ekonomia polityczna – 306 godzin, Rozwój myśli ekonomicznej – 56 godzin, Historia gospodarcza – 68 godzin, Geografia gospodarcza – 136 godzin, Planowanie gospodarki narodowej – 102 godziny, Finanse i kredyt – 119 godzin, Finanse przedsiębiorstw transportowych – 180 godzin, Rachunkowość – 340 godzin, Ekonomika i planowanie transportu – 163 godziny, Technika transportu – 68 godzin, Statystyka – 204 godziny, Analiza działalności gospodarczej przedsiębiorstw transportowych – 95 godzin, Seminarium dyplomowe – 56 godzin oraz Wychowanie fizyczne – 136 godzin.

Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Szczecinie prowadziła również studia z Towaroznawstwa artykułów rolno-spożywczych w wymiarze 2905 godzin, w tym 1294 godziny wykładów, a pozostałe 1611 godzin przeznaczono na inne zajęcia³³⁷. Plan studiów dla tego kierunku był następujący: Podstawy marksizmu-leninizmu – 255 godzin, Ekonomia polityczna – 153 godziny, Planowanie gospodarki narodowej – 51 godzin, Geografia gospodarcza – 68 godzin, Rachunkowość – 136 godzin, Statystyka – 136 godzin, Matematyka – 68 godzin, Prawo – 56 godzin, Język rosyjski – 136 godzin, Język zachodnioeuropejski – 124 godziny, Fizyka – 85 godzin, Chemia nieorganiczna z elementami fizycznej – 136 godzin, Chemia organiczna – 153 godziny, Chemia analityczna – 221 godzin, Mikrobiologia – 85 godzin, Towaroznawstwo artykułów przemysłowych – 136 godzin, Towaroznawstwo artykułów spożywczych – 478 godzin, Ekonomika handlu – 124 godziny, Organizacja i technika handlu – 112 godzin, Seminarium dyplomowe – 56 godzin oraz Wychowanie fizyczne – 136 godzin.

W roku akademickim 1954/1955 obowiązywać miały studentów II i III roku plany przejściowe mające na celu wyeliminowanie różnic w stosunku do dotychczas realizowanego programu tak, żeby studenci mogli planowo ukończyć studia³³⁸.

1.2.6. Rekrutacja

System rekrutacji opierał się o uczelnianą oraz wydziałowe komisje rekrutacyjne działające bezpośrednio w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Szczecinie, ale również o komisje powiatowe i szkolne, które wystawiały zaświadczenia o pochodzeniu społecznym kandydatów i karalności³³⁹. Komisje działające w uczelni oprócz weryfikacji nadesłanych

³³⁷ Tamże, s. 33.

³³⁸ Tamże, s. VI.

³³⁹ AUS, WNEiZ, 338/33, s. 7; AUS, WNEiZ, 338/16, s. 180

podaj odpowiadały również za przydział stypendiów oraz miejsc w domach studenckich. Otrzymać można było stypendium całkowite lub częściowe (np. na okres 2 miesięcy). Ich celem była pomoc osobom gorzej sytuowanym w utrzymaniu się w Szczecinie.

W rekrutacji na rok akademicki 1950/1951 ściśle uczestniczyli przedstawiciele POP zasiadający zarówno w uczelnianej jak i wydziałowych komisjach rekrutacyjnych³⁴⁰. Uczelniana Komisja Rekrutacyjna rozpatrzyła łącznie 327 podań kandydatów, z których do egzaminu nie dopuszczono 6 osób. 140 podań zostało przekazanych na Wydział Transportu, a 181 na Wydział Finansowy. Ostatecznie przyjęto 263 kandydatów oraz 87 dodatkowych osób z WSHM w Sopocie. Wśród osób przyjętych 94 posiadało pochodzenie robotnicze, 81 chłopskie, 83 inteligenckie i 5 rzemieślnicze³⁴¹. 233 przyjęte osoby były członkami ZMP, a 19 PZPR³⁴². Dodatkowo komisje przyznały 121 stypendiów całkowitych, 63 stypendia częściowe oraz przyznały 211 miejsc w domach akademickich.

Praca komisji rekrutacyjnych została oceniona przez POP krytycznie. Zwracano uwagę, że posiedzenia odbywały się w niepełnych składach. Krytykowano rektora za małe zaangażowanie, oraz że teczki kandydatów były przeglądane pobieżnie, a czas egzaminów skracany. Komisje powiatowe i szkole oskarżano o niedbałe i często błędne opiniowanie kandydatów³⁴³. Uznano, że komisja rekrutacyjna WSHM w Sopocie przydzieliła do Szczecina najsłabszych kandydatów³⁴⁴.

W roku akademickim 1952/1953 Ministerstwo Szkół Wyższych ustaliło limity przyjęć wynoszące na Wydział Finansów 270 osób plus 10% rezerwy i na Wydział Transportu 130 osób bez rezerwy. Do dnia egzaminu wstępnego, który odbywał się w dni 10 sierpnia 1952 roku zgłosiło się w I terminie 258 kandydatów, z czego na Wydział Transportu 156 osób, a na Wydział Finansów 102 osoby³⁴⁵. Na Wydział Transportu przyjęto 132 osoby, w tym 21 kobiet. Wśród osób przyjętych 51 legitymowało się pochodzeniem robotniczym, 46 chłopskim, 31 inteligenckim i 4 osoby rzemieślniczym. W I terminie na Wydział Finansów przyjęto 76 osób w tym 22 kobiety. Pochodzeniem robotniczym legitymowały się 33 osoby, chłopskim 29 osób, inteligenckim 10 osób, rzemieślniczym 3, a jedna osoba miała pochodzenie „inne”. Zgodnie z ustalonym limitem na Wydział Finansów brakowało aż 194 osób. Sytuacji próbowano zaradzić przyjmując z innych

³⁴⁰ AUS, WNEiZ, 338/16, s. 176.

³⁴¹ Tamże, s. 177.

³⁴² Tamże, s. 180. Część członków ZMP oskarżano o oportunizm w związku zapisaniem się do organizacji w 1950 roku.

³⁴³ Tamże, s. 179-180.

³⁴⁴ Tamże, s. 182.

³⁴⁵ AUS, WNEiZ, 338/33, s. 5-8.

uczelni 61 osób bez egzaminu, a po zdaniu egzaminu w terminie dodatkowym przyjęto jeszcze 74 osoby. Limitu jednak nie udało się wypełnić, gdyż nadal brakowało 59 osób. Finalnie przyjęto, więc 211 osób, z których 77 miało pochodzenie robotnicze, 70 chłopskie, 56 inteligenckie, 6 rzemieślnicze i 2 „inne”.

Podsumowując rekrutację uznano, że szkolne komisje rekrutacyjne nie do końca wywiązały się z zadania przekonania kandydatów do wybrania kierunku studiów odpowiadającego dotychczasowej nauce oraz nie wpłynęły na decyzję o wyborze uczelni najbliższej miejscu zamieszkania³⁴⁶. Większość kandydatów przyjętych w II terminie i dopuszczonych do egzaminów skierowana była z Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie, gdzie liczba kandydatów trzykrotnie przewyższała liczbę miejsc. Ogólnie kandydatów oceniono dostatecznie uznając, że lepiej radzili sobie na egzaminach ustnych niż pisemnych. Wyżej niż w latach poprzednich oceniono „poziom wyrobienia społeczno-politycznego” kandydatów czego powodem miał być duży odsetek kandydatów będących członkami ZMP³⁴⁷.

W trakcie rekrutacji na studia w roku akademickim 1953/1954 obowiązywały na obu wydziałach egzaminy wstępne, ustne i pisemne z kierunku studiów, nauki o konstytucji oraz matematyki³⁴⁸. Egzaminy nie zostały ocenione dobrze. Najgorzej wypadł przeprowadzany po raz pierwszy egzamin z matematyki, do którego lepiej przygotowani byli kandydaci z liceów ogólnokształcących niż zawodowych. Na Wydział Transportu, ze względu na techniczny charakter studiów, nie przyjmowano osób, które z egzaminu z matematyki otrzymały ocenę niedostateczną, ale 21 takich osób przeniesiono na Wydział Finansów. Ogólnie przygotowanie kandydatów do studiowania oceniono jako słabe.

W dokumentacji nie zachowała się niestety liczba osób przyjętych na studia, ale na podstawie innych danych statystycznych takich jak oceny z egzaminów wstępnych na poszczególnych wydziałach można spróbować oszacować liczbę przyjętych³⁴⁹. I tak na Wydział Transportu Śródlądowego przyjęto 138 osób, a na Wydział Finansów 193 osoby. W trakcie egzaminów uzupełniających na Wydział Transportu przyjęto 35 z 45

³⁴⁶ Tamże, s. 7.

³⁴⁷ Tamże, s. 8.

³⁴⁸ AUS, WNEiZ, 338/34, s. 4-5.

³⁴⁹ Problemem w podaniu dokładnej liczby przyjętych jest nierówna liczba osób podchodzących do poszczególnych egzaminów na Wydziale Transportu, przeniesienie 21 osób z Wydziału Finansów, które otrzymały ocenę niedostateczną z matematyki czy też brak informacji o przyjęciu osób na Wydział Finansów, które tam otrzymały ocenę niedostateczną z matematyki. Przyjęto zasadę zgodnie, z którą uwzględniono jedynie osoby z oceną pozytywną z egzaminów wstępnych oraz dodano 21 osób przeniesionych z Wydziału Transportu na Wydział Finansów. Dla obu wydziałów liczby przyjętych oszacowano na podstawie najwyższej liczby pozytywnych ocen z danego egzaminu. AUS, WNEiZ, 338/34, s. 3.

zgłoszonych osób, a na Wydział Finansów 13 z 17 kandydatów. Większość osób ubiegających się o przyjęcie w II terminie skierowana była z innych uczelni, przede wszystkim z Wydziału Morskiego Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Sopocie³⁵⁰. Uczelniana Komisja Rekrutacyjna przyznała również na Wydziale Transportu Śródlądowego 88 stypendiów całkowitych i częściowych, 8 stypendiów mieszkaniowych i 79 otrzymało miejsce w Domu Akademickim z czego 23 miejsca były w pomieszczeniach żeńskich. Na Wydziale Finansów przyznano 96 stypendiów całkowitych i częściowych, 16 stypendiów mieszkaniowych i 95 miejsc w Domu Akademickim z czego 40 miejsc w pomieszczeniach żeńskich.

Komisja Uczelniana zebrała się w trakcie rekrutacji cztery razy. W trakcie posiedzeń ustalono wytyczne pracy, zakwalifikowano kandydatów do egzaminu wstępnego, zatwierdzono listy przyjętych na studia oraz przyznane stypendia i miejsca w domu akademickim. Natomiast, Komisje Wydziałowe szczegółowo analizowały dane personalne kandydatów, przygotowywały zestawienia informacyjne, przeprowadzały egzaminy wstępne i kwalifikowały kandydatów na studia. Administracja uczelni odpowiadała za przygotowanie materiałów na posiedzenia komisji. Warto dodać, że w trakcie roku akademickiego poprzedzającego rekrutację pracownicy WSE odwiedzali szkoły województw szczecińskiego i zielonogórskiego, organizując w nich spotkania informacyjne.

Ostatnią rekrutację na Wyższą Szkołę Ekonomiczną przed jej wchłonięciem przez Szkołę Inżynierską przeprowadzono na rok akademicki 1954/1955³⁵¹. Akcję promocyjną przeprowadzono najpierw zgodnie z rejonizacją na obszarze województw: szczecińskiego, koszalińskiego, zielonogórskiego i częściowo bydgoskiego. Następnie odwiedzono szkoły specjalizujące się w transporcie znajdujące się w takich miastach jak Lublin, Olsztyn czy Stalinogród (Katowice)³⁵². W trakcie akcji promocyjnej okazało się, że dyrektorzy szkół często nie wiedzieli o istnieniu szczecińskiej szkoły lub nie promowali jej wśród uczniów. Ci ostatni nie rozumieli również na czym polegać ma praca absolwenta uczelni, czyli ekonomisty transportu. Uznano, że promocja szkoły powinna w przyszłości rozpoczynać się wcześniej niż w latach ubiegłych i swoim zasięgiem objąć całą Polskę skupiając się na technikach o profilu transportowym. Za zasadne uznano również przeprowadzanie

³⁵⁰ Tamże, s. 6-7.

³⁵¹ AUS, WNEiZ, 338/33 (cała teczka).

³⁵² Wszelkie dane dotyczące rekrutacji w roku akademickim 1954/1955 pochodzą z AUS, WNEiZ, 338/33, s. 9-16.

egzaminów wstępnych pod koniec czerwca lub na początku lipca ze względu na okres urlopowy.

Wyniki egzaminów wstępnych oceniono dobrze. Matematyka tym razem nie stanowiła problemu, ale niezadowalające były wyniki egzaminów z „nauki o konstytucji i znajomości życia bieżącego, gospodarczego i politycznego”. Uznano, że słaba wiedza jest wynikiem dopuszczenia do egzaminów kandydatów w wieku 16-17 lat oraz braku znajomości przez nich prasy codziennej. Na egzaminie pisemnym kandydaci z trzech tematów przesłanych przez ministerstwo najrzadziej wybierali ten związany ze specjalizacją transportową. Oceny negatywne otrzymały jedynie prace zawierające błędy merytoryczne i ortograficzne. Egzaminy ustne przeprowadzano z matematyki i nauki o konstytucji. Większe wymagania z matematyki stawiano kandydatom na oddział ekonomiki niż oddział finansów ze względu na chęć sprawdzenia ich predyspozycji do studiowania przedmiotów technicznych. Egzaminatorzy mieli problemy z ocenianiem kandydatów ze względu na różnice programowe pomiędzy technikami i liceami. Najlepiej wypadli kandydaci z liceów ogólnokształcących z łączną średnią z egzaminów wynoszącą 3,21, następne były technika handlowe ze średnią 3,20, a na końcu uplasowały się technika finansowe ze średnią 3,06. Warto zaznaczyć, że rekrutacja prowadzona była już na nowopowstałe wydziały branżowe, czyli Wydział Transportu Kolejowego, Wydział Transportu Drogowego, Wydział Transportu Wodnego oraz Wydział Towaroznawstwa.

Z limitu wynoszącego 410 osób przyjęto łącznie 242 osoby co oznaczało, że do wypełnienia limitu zabrakło 168 osób. Wśród nowych studentów 81 osób miało pochodzenie robotnicze, 74 chłopskie, 58 inteligenckie, a 29 „inne”. Wśród przyjętych 219 osób było członkami ZMP. Komisja zatwierdziła również 165 stypendiów na I roku stwierdzając zarazem, że brakuje jeszcze 29 stypendiów. Stypendia mieszkaniowe otrzymało 31 osób, a 200 osób otrzymało miejsce w domu studenckim. Dodatkowo uznano, że sporadyczna obecność przedstawicieli odpowiednich ministerstw na posiedzeniach komisji rekrutacyjnych wydziałów Transportu Kolejowego i Transportu Wodnego może świadczyć o małym zainteresowaniu tych resortów Wyższą Szkołą Ekonomiczną.

Należy zauważyć, że przez praktycznie cały okres swojego istnienia Wyższa Szkoła Ekonomiczna miała problem z pozyskaniem odpowiedniej liczby kandydatów na studia co przekładało się na brak możliwości wypełniania ustalanych centralnie limitów. Prowadzono spotkania promocyjne i informacyjne w szkołach oraz przenoszono kandydatów z innych uczelni, ale nie zawsze przynosiło to pożądane efekty. Pomimo zwiększania liczby stypendiów dla studentów pierwszego roku ich liczba była nadal za

mała. Z czasem, coraz mniejszy problem stanowiły natomiast sprawy mieszkaniowe studentów.

1.2.7. Studenci

Jesienią 1949 roku liczba studentów Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie wynosiła na I roku 692, na II roku 634, na III roku 767. Do sesji w czerwcu 1950 roku przystąpiło na I roku 505 osób, na II roku 596 osób, na III roku 525 osób. W okresie czerwiec 1949 – wrzesień 1950 dyplom uzyskało 251 absolwentów³⁵³.

Stan studentów w dniu 31 grudnia 1950 roku wynosił 1368 osób. Na Wydziale Finansowym na I roku studiowało 181 osób w tym 52 kobiety, na II roku było 315 studentów w tym 110 kobiet, a na III roku było 359 studentów w tym 114 kobiet. Dodatkowo na Wydziale uczyło się 5 wolnych słuchaczy w tym jedna kobieta. Na mniej liczny Wydział Transportu Śródlądowego uczyło się na I roku 105 osób w tym 27 kobiet, na II roku 176 osób w tym 55 kobiet, na III roku 224 osoby w tym 46 kobiet. Na wydział ten uczęszczali również 3 wolni słuchacze³⁵⁴.

W pierwszym roku istnienia uczelni ukończyło ją 447 osób, z czego 307 kierunek ogólnohandlowy, 104 osoby handel zagraniczny oraz 36 osób kierunek komunikacyjny. Dane te obejmowały również absolwentów byłej Akademii Handlowej³⁵⁵.

Z informacji przygotowanych przez sekretarza POP Ludwika Makaruka wynika, że 1 czerwca 1952 roku na uczelni było 836 studentów, z czego na Wydziale Transportu 408, a na Wydziale Finansowym 428. Egzaminy zdało łącznie 812 studentów, 394 na Wydziale Transportu i 418 na Wydziale Finansowym³⁵⁶.

Na początku 1951 roku omówiono kwestię dyscypliny studiów³⁵⁷. Na Wydziale Finansowym przeciętnie na wykłady uczęszczało 75% studentów. Około 56% studentów podejmowało pracę zarobkową. Za niepokojącą uznano także niską frekwencję na konsultacjach u asystentów oraz niesumienne sporządzanie list studentów przez opiekunów, a nawet ich braki. Na Wydziale Transportu Śródlądowego sytuacja również nie była zadowalająca³⁵⁸. Zgodnie z podsumowaniem roku akademickiego 1949/1950 na II roku studiów ze 190 studentów tylko 110 zaliczyło rok. 17% miało do zdania jeden egzamin, 8% dwa egzaminy, 13% ponad dwa egzaminy, a w dodatku 8 studentów jeszcze

³⁵³ AUS, WNEiZ, 338/28, s. 11.

³⁵⁴ AUS, WNEiZ, 338/26 (cała teczka); 338/27 (cała teczka).

³⁵⁵ AUS, WNEiZ, 338/7, s. 12.

³⁵⁶ AUS, WNEiZ, 338/25, s. 1.

³⁵⁷ AUS, WNEiZ, 338/2, s. 2.

³⁵⁸ AUS, WNEiZ, 338/3, s. 6.

nie złożyło kart egzaminacyjnych. Na III roku tylko 122 z 232 studentów zaliczyło rok. 20% studentów miało do zaliczenia jeden egzamin, 13% dwa egzaminy, 8% ponad dwa egzaminy, a 11 osób nie złożyło kart egzaminacyjnych. Przyjęto propozycję rektora Leona Babińskiego, zgodnie z którą zaliczono rok tylko tym studentom, którzy mieli wyłącznie jeden egzamin do zdania³⁵⁹. Brakujący egzamin miał być zdany w wiosennej sesji egzaminacyjnej.

Wiosenna sesja egzaminacyjna na Wydziale Finansowym w roku akademickim 1949/1950 miała zostać zaplanowana w taki sposób, żeby egzaminy odbywały się co drugi dzień³⁶⁰. Studenci mieli zadeklarować w jakiej kolejności oraz w jakich terminach mają odbywać się egzaminy. Problemem był brak lub niskie nakłady skryptów i podręczników, dlatego asystenci mieli sprawdzać notatki studentów, gdyż od ich jakości zależało dobre przygotowanie do egzaminu³⁶¹. Asystenci mogli również zostać upoważnieni do egzaminowania studentów i otrzymana u nich ocena niedostateczna mogła być poprawiona wyłącznie u profesora. Obowiązkowych przedmiotów do zaliczenia w trakcie wiosennej sesji egzaminacyjnej było 6. Zgodnie z wytycznymi ministerialnymi, sesja zakończyć miała się do dnia 30 września 1951 roku, ale kolokwia miały zostać zdane do dnia 30 czerwca³⁶². W dniach 15-30 września odbywała się sesja poprawkowa, w trakcie której student mógł zdawać maksymalnie dwa egzaminy. Dodatkowo, jeden przedmiot można było poprawić do dnia 31 października.

Dzięki zachowanemu sprawozdaniu Katedry Planowania Gospodarki Narodowej można poznać przebieg egzaminowania. Do egzaminu z planowania gospodarki narodowej przystąpiło 780 osób co stanowiło 89% wszystkich studiujących. Oprócz kierownika katedry egzaminatorem był również starszy asystent Jerzy Wolszczan, który przepisał 185 osób³⁶³. Za pilnowanie porządku w trakcie egzaminu oraz ustalanie kolejności zdających odpowiadali młodszy asystenci.

Do egzaminu podeszło 570 mężczyzn i 210 kobiet. Oceny niedostateczne uzyskało 45 osób. Egzamin nie odbył się zgodnie z harmonogramem, gdyż 140 osób zdawało przed lub po terminie. Przez 16 dni do egzaminu podeszło 31 grup studentów, czyli około 49 osób

³⁵⁹ Tamże, s. 7.

³⁶⁰ AUS, WNEiZ, 338/2, s. 6-8.

³⁶¹ POP posądzało studentów o masowe odbijanie notatek, a niektóre grupy uznano za „spółdzielnie wydawnicze” i „prywatne sklepiki skryptów”. Skrypty te miały zawierać błędy i nie były omówione z profesorami. AUS, WNEiZ, 338/16, s. 90, 106-107.

³⁶² AUS, WNEiZ, 338/2, s. 8. Zob. Treść okólnika Ministerstwa Szkół Wyższych i Nauki z 28.12.1950 roku: AUS, WNEiZ, 338/12.

³⁶³ AUS, WNEiZ, 338/20, s. 1.

dziennie. Na egzamin przygotowano 300 pytań z czego 8 było pytaniami dowolnymi³⁶⁴. Każdy z egzaminowanych odpowiadał na 3 pytania, które zapisane były na wylosowanej kartce. Zdaniem prof. Sokołowskiego studenci uczyli się na pamięć wyliczeń i definicji oraz udzielali pobieżnych odpowiedzi. Oceny wystawiano na podstawie udzielonych odpowiedzi, ale w przypadku trudności w ocenie danej osoby brano pod uwagę oceny wystawione w trakcie semestru przez asystentów lub zadawano dodatkowe pytanie.

Tę niezbyt dobrą opinię o studentach pogłębiał jeszcze problem praktyk dyplomowych. Praktyki te odbywano po III roku studiów. Trwały one 12 tygodni i oprócz przygotowania zawodowego miały również umożliwić zebranie materiału do napisania pracy dyplomowej³⁶⁵.

Tematy prac ustalał kierownik katedry i zatwierdzała Rada Wydziału. Do obrony pracy dopuszczani byli studenci, uzyskali wszystkie zaliczenia w trakcie studiów, napisali pracę i odbyli praktykę. W trakcie obrony należało zdać egzamin z przedmiotu, którego dotyczyła praca oraz z podstaw marksizmu-leninizmu. Złożenie egzaminu dyplomowego pozwalało na uzyskanie dyplomu studiów wyższych I stopnia. Niestety, w 1951 roku, absolwenci nie zgłaszali się na praktyki co skutkowało małą liczbą dyplomantów³⁶⁶. Przykładowo, na Wydziale Finansowym, na 157 absolwentów tylko 107 pobrało skierowanie, a zaledwie 60-70 osób pojechało na praktyki. Studenci musieli dokumentować swoją pracę w dziennikach, a do ministerstwa wysłano wniosek o wystawianie nakazów pracy osobom, które nie odbyły praktyki.

Uczelnia borykała się również z problemem rezygnacji studentów, które wynikały w znacznej mierze z małej ilości stypendiów dostępnych dla studentów I roku³⁶⁷. W grudniu 1951 roku na Wydziale Finansowym na 134 studentów I roku uczelnia rozdysponowała łącznie 95 stypendiów całościowych, częściowych oraz na 2-miesięcznych na zagospodarowanie pełne lub częściowe. Na Wydziale Transportu Śródlądowego na 171 studentów I roku rozdysponowano łącznie 121 stypendiów. Brak środków finansowych na utrzymanie w Szczecinie spowodował, że na 197 przyjętych na Wydział Transportu Śródlądowego studentów zrezygnowało aż 26, z czego 8 osób przeniesionych z Sopotu nie podjęło studiów, 4 osoby musiały podjąć pracę lub zachorowały, a 14 odeszło z powodu złych warunków materialnych. Dodatkowo 20 osób

³⁶⁴ Tamże, s. 5-6.

³⁶⁵ AUS, WNEiZ, 338/2, s. 8-10.

³⁶⁶ AUS, WNEiZ, 338/6, s. 51-52, 70.

³⁶⁷ AUS, WNEiZ, 338/19, s. 10-12.

nadal starało się o uzyskanie stypendiów poprzez odwołania. Obawiano się również, że odejdą osoby, którym kończyły się przydzielone na dwa miesiące stypendia. Proszono o ich przedłużenie oraz postulowano zwiększenie ogólnej liczby stypendiów o 70, w tym 45 całkowitych i 25 częściowych. Odejścia studentów, mogły doprowadzić do niewykonania w 1951 roku planu zakładającego odpowiednie liczby studentów na poszczególnych latach studiów. Zaradzić temu zdaniem władz Wyższej Szkoły Ekonomicznej przeniesienie studentów I roku w raz z przyznanymi stypendiami z innych uczelni, którym nie zagrażało niewykonanie planu³⁶⁸.

Sytuacja nie ulegała poprawie, gdyż w czerwcu 1952 roku nadal omawiano kwestię dużej liczby rezygnacji ze studiów³⁶⁹. Przyczyn tego zjawiska upatrywano w małych korzyściach płynących z ukończenia uczelni, braku troski grup studenckich o słabszych kolegów, małej aktywności opiekunów grup, kierowaniu na uczelnię najslabszych kandydatów czy też z niskimi płacami na kolei w porównaniu z płacami w innych gałęziach transportu. Problemem były również warunki materialne studentów. Dziekan Władysław Górski zauważył także, że przez zmianę zajęć z popołudniowych na przedpołudniowe spadła dyscyplina na III roku studiów, ponieważ osoby pracujące nie mogły uczestniczyć w zajęciach. Prof. Schwann proponował, żeby przydzielać stypendia na okres 11 miesięcy, żeby studenci nie musieli w czasie ferii podejmować pracy, po rozpoczęciu której najczęściej nie wracali na uczelnię. Dyrektor administracyjny proponował natomiast otwarcie baru studenckiego.

Problemy szkoły z dużą liczbą rezygnacji wynikały po części także z niskiego poziomu studentów, który ilustrują dobrze wyniki letniej sesji egzaminacyjnej w roku akademickim 1951/1952³⁷⁰. Na Wydziale Transportu na I roku ze 168 studentów 167 przystąpiło do egzaminów, ale zaledwie 91 osób (54%) zaliczyło rok. 76 osób nie uzyskało zaliczenia, z czego 47 osób miało jedną poprawkę, 20 dwie poprawki, 7 trzy poprawki, a 2 cztery poprawki. Najwięcej ocen niedostatecznych było z języka zachodniego (44), z ekonomiki politycznej (24), a najmniej z historii gospodarczej (16).

Na II roku spośród 90 studentów wszyscy przystąpili do sesji. 45 osób zaliczyło rok (50%). Spośród osób, które nie zaliczyły roku 28 miało jedną poprawkę, 8 dwie poprawki, 6 trzy poprawki, a 3 cztery poprawki. Najwięcej ocen niedostatecznych było z języka zachodniego (26) a najmniej z rachunkowości (13).

³⁶⁸ Tamże, s. 13.

³⁶⁹ AUS, WNEiZ, 338/4, s. 3-4.

³⁷⁰ Tamże, s. 5-8.

Na III roku było 151 studentów, z czego 150 przystąpiło do sesji. 83 osoby zaliczyły rok (55%), a 67 osób nie. 7 osób miało trzy poprawki, a po jednej osobie cztery, pięć i nawet sześć poprawek. Dziekan Górski, podsumowując sesję na wydziale, skarżył się na wykładowców, którzy pozwalali na poprawki w czerwcu zamiast wrześniu i nie wpisywali studentom drugiej oceny niedostatecznej do indeksu, żeby mieli szansę pozostać na uczelni.

Na Wydziale Finansowym niepełne wyniki sesji przedstawiały się następująco. Na I roku ze 115 studentów 113 przystąpiło do sesji. Rok zaliczyło tylko 26 osób. Najwięcej ocen niedostatecznych było z: ekonomii politycznej (20), języka zachodniego (18), statystyki (17) oraz historii gospodarczej (17).

Na II roku wszyscy studenci w liczbie 116 przystąpili do sesji. Rok zaliczyło zaledwie 30 studentów. Najwięcej ocen negatywnych było z: języka zachodniego (32), ale aż 50 osób nie przystąpiło do egzaminu z tego przedmiotu, rachunkowości (21) oraz ekonomii politycznej (10).

Na III roku było 90 studentów na Planowaniu Finansów. Wszyscy przystąpili do sesji. 32 osoby zaliczyły rok, a 58 nie. Na Rachunkowości również wszyscy przystąpili do egzaminu, a rok zaliczyło 37 osób. Najwięcej ocen niedostatecznych było z: rachunkowości w transporcie (8), organizacji i kontroli transportu (6), języka rosyjskiego i analizy (po 4).

Do wrześniowej sesji poprawkowej studenci mieli szykować się grupach, do których przydzieleni mieli zostać opiekuni i asystenci. Nad całością czuwać miał prof. Leon Babiński. Wybrani studenci mający trzy lub więcej poprawek mieli stawić się na komisji dyscyplinarnej. Niestawienie się na komisji skutkowało skreśleniem z listy studentów tak jak podjęcie pracy w okresie wakacji i przerwie w studiach³⁷¹. Studenci skreśleni z III roku podlegali przydziałowi pracy.

Do letniej sesji egzaminacyjnej w roku akademickim 1952/1953 przystąpili wszyscy studenci Wydziału Transportu Śródlądowego³⁷². Terminy egzaminów ogłoszono wcześniej, bo już 25 kwietnia, a sesja zakończyła się 30 czerwca. Najgorzej wypadły egzaminy na I roku studiów, gdzie na 125 studentów, aż 49 miało jedną lub dwie poprawki, a 2 osoby uzyskały trzy oceny negatywne kwalifikujące ich do skreślenia z listy studentów. Najwięcej ocen niedostatecznych było z przedmiotów: historia gospodarcza (16%), ekonomia polityczna (9%), podstawy marksizmu-leninizmu (8%), statystyka (8%) oraz geografia gospodarcza (1%).

³⁷¹ Tamże, s. 7.

³⁷² AUS, WNEiZ, 338/24, s. 2-3.

Na II roku studiów sytuacja była niewiele lepsza. Na 165 osób przystępujących do sesji, aż 65 miało jedną lub dwie poprawki. Najwięcej ocen niedostatecznych wystawiono z przedmiotów: podstawy marksizmu-leninizmu (10%), ekonomika transportu (9%), finanse i kredyt (8%), ekonomika polityczna (7%), planowanie gospodarki narodowej (4%) oraz matematyka transportu (1,5%).

Najlepiej wypadł III rok studiów. Na 87 studentów tylko 13 miało jedną lub dwie poprawki, z czego 9 osób nie uzyskało zaliczenia z lektoratu języka rosyjskiego. Złe wyniki tłumaczono naborem słabych studentów w trakcie rekrutacji oraz faktem, że część osób przeniesionych z innych uczelni, wbrew ich zamiarom, nie przywiązuje wagi do nauki. W związku ze słabymi wynikami sesji na Radzie Wydziału postulowano podniesienie poziomu zajęć, pomaganie słabszym studentom, omawianie programów nauczania i obowiązkowych podręczników oraz podniesienie dyscypliny studiów³⁷³.

Przygotowując letnią sesję egzaminacyjną w roku akademickim 1953/1954 ustalono, że w przypadku przedmiotów kończących się egzaminem zaliczenie nie będzie na ocenę. Warunkiem dopuszczenia do sesji było zaliczenie wszystkich przedmiotów niekończących się egzaminem do dnia 25 maja³⁷⁴. Brak zaliczenia ćwiczeń z przedmiotu kończącego się egzaminem oznaczało niedopuszczenie do egzaminu. Wstępna analiza okresu od 1 do 14 czerwca wskazała, że jedynie III rok studiów uzyskuje dobre i bardzo dobre oceny³⁷⁵. Co ciekawe, dobre wyniki tłumaczono pobłażliwością wykładowców zatrudnionych na godzinach zleconych albo brakiem przygotowania ekonomicznego wykładowców spoza uczelni.

Finalne podsumowanie sesji nastąpiło 1 lipca 1954 roku³⁷⁶. Na Wydziale Finansów na I roku studiów na 128 studentów: 30 miało jedną poprawkę, 16 dwie poprawki oraz 8 trzy lub więcej poprawki. Na II roku ze 173 studentów: 54 miało jedną poprawkę, 15 dwie poprawki, 6 trzy poprawki. Na III roku na 103 studentów tylko 4 miały jedną poprawkę, a 1 osoba dwie poprawki. Na Wydziale Transportu na I roku ze 112 studentów 32 miało poprawki, a 3 miało zostać skreślonych z listy studentów. Na II roku ze 115 studentów 36 miało jedną poprawkę, 10 osób miało dwie poprawki, a jedna osoba nie zdała trzech egzaminów. Jediną informacją dla III roku studiów było to, że 1/7 studentów miała poprawkę z analizy działalności gospodarczej. Dodatkowo poinformowano, że praktyki dla

³⁷³ Tamże, s. 3.

³⁷⁴ AUS, WNEiZ, 338/5, s. 22-24.

³⁷⁵ Tamże, s. 29-30.

³⁷⁶ Tamże, s. 34-36.

magistrantów miały rozpocząć się 1 września w związku z czym odpowiednie umowy zostały zawarte z przedsiębiorstwami. Większość praktyk miała odbyć się w Szczecinie, Łodzi i Poznaniu.

Kwestią, która wzbudzała obawy władz uczelni był stan zdrowotny studentów³⁷⁷. Na 700 osób zarejestrowanych w przychodni, aż 60 chorowało na płuca. Dziekanat miał za zadanie powiadomić studentów cierpiących na problemy zdrowotne o możliwości zamieszkania w pólśanatoriach. Stołówka podawała jedzenie wystarczająco kaloryczne, ale mało urozmaicone, a studentom brakowało warzyw. Niezakończona również była trwająca od 1951 roku budowa osiedla studenckiego, przy której zresztą pomagali sami studenci³⁷⁸.

Studenci Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie, biorąc pod uwagę wyniki sesji egzaminacyjnych oraz opinie wykładowców, reprezentowali niski poziom. Dodatkowo brakowało stypendiów, które pozwoliłyby utrzymać się w Szczecinie osobom mniej zamożnym. Obydwa wymienione czynniki powodowały duży odpływ młodzieży z uczelni co przekładało się na problemy z wykonaniem postawionego przez władze centralne planu. Nie pomagał brak skryptów i pomocy dydaktycznych. Niemniej, szczecińską uczelnię ukończyło łącznie 1347 absolwentów³⁷⁹.

1.2.8. Znaczenie Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie

Upaństwowienie Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie spowodowało znaczną utratę samodzielności szkoły, która musiała kształcić kadry na potrzeby gospodarki i Planu 6-letniego zgodnie z wyznaczoną jej centralnie specjalizacją transportową. Uczelnia rozbudowała swoje struktury, gdyż z jednowydziałowej Akademii Handlowej stała się uczelnią posiadającą dwa wydziały: Finansów i Transportu Śródlądowego. Zachodzące liczne zmiany wewnętrzne w tych jednostkach polegające na likwidowaniu lub przekształcaniu sekcji i oddziałów świadczyć mogą o braku pomysłu Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego na szczecińską uczelnię, co w rezultacie mogło doprowadzić do jej likwidacji. Nie stało się tak głównie dzięki wysiłkom pracowników, którzy dążąc do powstania Akademii Transportu określili kierunek w jakim rozwijać się miało w przyszłości szczecińskie środowisko ekonomistów. I choć nie udało się tych planów zrealizować to w 1954 roku uczelnia posiadała już 4 wydziały: Transportu Kolejowego, Transportu Wodno-Śródlądowego, Transportu Samochodowego oraz Towaroznawstwa Rolno-Spożywczego, które miały prawa do nadawania tytułu magistra.

³⁷⁷ Tamże, s. 12-14.

³⁷⁸ AUS, WNEiZ, 338/16.

³⁷⁹ K. Pająk, *Wkład Wielkopolski...*, s. 68.

Był to wynik rozmów władz uczelni z resortami transportowymi. Mimo pewnych sukcesów uczelnia została wchłonięta przez szczecińską Szkołę Inżynierską aby jako jeden z jej wydziałów od 1 września 1955 roku utworzyć Politechnikę Szczecińską. Duże znaczenie dla przyszłości środowiska ekonomistów szczecińskich był rozwój własnej kadry oraz zapoczątkowanie badań naukowych. Pomimo trudności w pozyskiwaniu oraz utrzymaniu studentów na uczelni wynikających z braku stypendiów oraz niskiego poziomu uczących się udało się wykształcić przez pięć lat akademickich 1347 absolwentów. Nie można pominąć również faktu, że studia na Wydziale Transportu Śródlądowego miały charakter również techniczny, co było dość istotne, biorąc pod uwagę, że środowisko ekonomistów szczecińskich stało się częścią Politechniki.

2. Szczecińska akademicka ekonomia w ramach Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu w latach 1955-1985

Politechnika Szczecińska powstała pod koniec okresu określanego stalinizmem, a więc w drugiej połowie 1955 roku. Chwilę później nastął rok 1956, który zamykał ten okres definitywnie. Przełomu nie da się zrozumieć bez choćby wspomnienia wydarzeń, które rozegrały się zagranicą i miały wpływ na sytuację w Polsce. Przede wszystkim w lutym omawianego roku Chruszczow wygłosił swój słynny referat *O kulcie jednostki i jego następstwach* obarczający Stalina oraz Berię pełną odpowiedzialnością za wynaturzenia ustroju socjalistycznego oraz popełnione zbrodnie. W marcu w Moskwie zmarł I sekretarz KC PZPR Bolesław Bierut, którego zastąpił Edward Ochab. Pomimo zwalczających się we władzach komunistycznych koterii, bardziej liberalnych „puławian” i twardogłowych „natolińczyków”, rozpoczął się okres odgórnej liberalizacji systemu¹, który przerwany został przez wydarzenia poznańskiego czerwca². Protesty te, które początkowo miały podłoże ekonomiczne, a z biegiem wydarzeń nabrały charakteru politycznego, zostały krwawo stłumione przez wojsko. Wydarzenia poznańskie oprócz ożywienia politycznego spowodowały wzrost społecznego niezadowolenia w związku z sytuacją gospodarczą i polityczną co dotyczyło zarówno całego kraju, jak i regionu szczecińskiego³. 19 października 1956 roku rozpoczęło się w Warszawie VIII Plenum KC PZPR, które wybrało na I sekretarza Władysława Gomółkę. W krótkim okresie po wyborze poprawiły się stosunki na linii państwo – kościół czy też poluzowana została cenzura oraz następowała dekollektywizacja rolnictwa. W regionie szczecińskim efektem przemian październikowych były burzliwe dyskusje prowadzone w KU PZPR Politechniki Szczecińskiej. Środowisko akademickie politechniki domagało się zmiany stanowiska I Sekretarza KW PZPR oraz rozliczenia zbrodni stalinowskich⁴.

Pod koniec 1956 roku w Szczecinie jak i w całym kraju dało się zauważyć wzrost napięcia społecznego oraz narastającą niechęć do ZSRR wywołaną krwawą listopadową interwencją na Węgrzech, co przekładało się również na niechęć do służby bezpieczeństwa. W wyniku wzrostu niezadowolenia 10 grudnia 1956 roku doszło w Szczecinie do

¹ J. Eisler, *Czterdzieści pięć lat...*, s. 175-176.

² Tenże, *Polskie miesiące...*, s. 19-24. Szerzej zob. E. Makowski, *Poznański Czerwiec 1956 – pierwszy bunt społeczeństwa w PRL*, Poznań 2001.

³ K. Kozłowski, *Pomorze Zachodnie w sześćdziesięciolecie...*, s. 454-456.

⁴ Tamże, s. 456-460. Znamieną rolę odegrał tutaj Wit Drapich wywodzący się z Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Drogowego. Szerzej na temat października 1956 roku w Szczecinie zob. *W poszukiwaniu tożsamości. Październik 1956 na Pomorzu Zachodnim*, red. M. Machalek, A. Makowski, Szczecin 2007.

zamieszek, które wywołało zatrzymanie przez MO Stanisława Bartosika. W ich wyniku obrzucone zostały kamieniami komisariaty MO oraz zdemolowany został konsulat ZSRS⁵. Lokalnie, środowisko inteligenckie otrzymało również silny cios kiedy na krótko zostało w grudniu 1956 roku zawieszone, a następnie w lipcu 1957 roku zlikwidowane czasopismo łączone z okresem „odwilży”, „Ziemia i Morze”⁶. Likwidacja szczecińskiego tygodnika rozpoczęła zamykanie innych czasopism jak ot choćby pisma „Po Prostu”, którego zakończenie działalności uznaje się za symboliczny koniec okresu Października 1956 roku⁷.

Po wygranych wyborach w 1957 roku Gomułka zaczął realizować jak zauważa Jerzy Eisler, swoją własną politykę, której bliżej było do dogmatyzmu „natolińczyków” niż rewizjonizmu „puławian”⁸. Oprócz zamykania, co już zostało wspomniane, niewygodnych dla władzy tytułów, usuwano z partii osoby uważane za rewizjonistów, głównie związanych ze środowiskiem literatów, artystów i dziennikarzy. Ograniczano możliwość wypowiedzi i kontaktów z Zachodem. Zmniejszenie przydziału papieru na cele wydawnicze było widoczne ot choćby na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej, którego pracownicy naukowcy na radach wydziału uskarżali się na duże trudności w publikowaniu ze względu na ograniczone przydziały arkuszy wydawniczych oraz skromne środki na publikacje naukowe. W skali kraju przeciwko ograniczaniu przydziału papieru oraz zaostrzającej się cenzurze zaprotestowały środowiska twórcze tzw. „listem 34” w marcu 1964 co oczywiście spotkało się z represjami ze strony władz państwowych⁹. Niepokorni intelektualiści byli usuwani z partii, a ich koledzy często na znak protestu sami odchodzili z PZPR.

W relacjach państwo kościół sytuacja po dojściu Władysława Gomułka początkowo unormowała się by stopniowo ponownie zacząć się pogarszać. Komuniści nie wyrzekli się walki o „rząd dusz”, która przejawiała się zdejmowaniem krzyży w szkołach, znoszeniu

⁵ Zob. P. Skubisz, *Nocna rewolta. Antysowieckie zamieszki w Szczecinie 10 grudnia 1956 r.*, Szczecin 2009. Co ciekawe w tłumieniu tych zamieszek brała udział „milicja robotniczo-studencka”.

⁶ H. Rozpędowski, *Życie i śmierć „Ziemi i Morza”*, „Kultura” 1958, nr 1, s. 91-100. Więcej na temat szczecińskiego tygodnika zob. E. Krasucki, *Niesforne dziecko „odwilży”*. Tygodnik „Ziemia i Morze” w 1956 roku, w: *W poszukiwaniu tożsamości. Październik 1956 na Pomorzu Zachodnim*, red. M. Machałek, A. Makowski, Szczecin 2007, s. 115–147; tenże, *Tygodnik „Ziemia i Morze” na tle przełomowego roku 1956*, w: *Lech Bądkowski i Jerzy Pachłowski w tygodniku „Ziemia i Morze”*, red. J. Borzyszkowski, K. Kozłowski, Szczecin 2010, s. 31–46.

⁷ Więcej na ten temat zob. D. Rafalska, *Między marzeniami a rzeczywistością. Tygodnik „Po prostu” wobec głównych problemów społecznych i politycznych Polski w latach 1955–1957*, Warszawa 2008.

⁸ J. Eisler, *Czterdzieści pięć lat...*, s. 201-202.

⁹ Szerzej zob. J. Eisler, *List 34*, Warszawa 1993; Ł. Grabal, *Jak powstawał List 34*, w: „Wolność i Solidarność” 2012, nr 4, s. 25-50.

dni wolnych od pracy w święta kościelne czy też utrudniając zdobycie pozwoleń na budowę nowych kościołów. Atakowano biskupów za słynne orędzie z 1965 roku, w którym padły znane słowa „udzielamy przebaczenia i prosimy o nie”¹⁰. Przecistawiano kościelne obchody Tysiąclecia Chrztu Polski państwowym obchodom Tysiąclecia Państwa Polskiego¹¹. Na Pomorzu Zachodnim w okresie październikowego wrzenia kościół rzymskokatolicki przejmował lub otrzymywał poewangelickie nieruchomości w tym budynki sakralne¹². Po orędziu biskupów polskich do ich niemieckich odpowiedników władze rozpowszechniały wśród podstawowych organizacji partyjnych województwa list KC PZPR, który piętnował biskupów. Na tym tle wyróżniały się obchody milenijne zorganizowane w województwie szczecińskim, które w oczach KW PZPR oceniono pozytywnie chwaląc kler za nadanie im wyłącznie religijnego charakteru oraz podkreślanie polskości Ziem Odzyskanych. Równie pochlebną ocenę uroczystościom na Pomorzu Zachodnim wystawił biskup Ignacy Jeż podkreślając frekwencję wiernych, czemu oprócz pogody dopomóc miał autorytet kardynała Wyszyńskiego. W 1967 papież Paweł VI powołał na ziemiach zachodnich i północnych administratury apostolskie zależne bezpośrednio od Watykanu, co było krokiem do stworzenia kilka lat później stałej administracji kościelnej na tych terenach.

Nie można pominąć także wydarzeń Marca 1968¹³. Zajścia marcowe były wieloaspektowe¹⁴. W pewnym uproszczeniu można je sprowadzić do najbardziej interesujących z punktu widzenia prasy strajków studenckich, kampanii antysemitkiej oraz zacieklej walki z inteligencją¹⁵. Wewnętrzne spory toczyły się również w kierownictwie partii pomiędzy ekipą Gomułki, „ślazakami” Edwarda Gierka i „partyzantami” Mieczysława Moczara. Niemniej, wydarzenia rozpoczęte po przedstawieniu *Dziadów* w dniu 30 stycznia to znaczy rozpędzenie przez milicję zgromadzenia pod pomnikiem Mickiewicza, a następnie usunięcie z Uniwersytetu Warszawskiego Adama Michnika i Henryka Szlajfera doprowadziły w dniu 8 marca 1968 roku do wiecu studenckiego na

¹⁰ P. Madajczyk, *Orędzie biskupów z 1965 r. jako element obchodów milenijnych*, w: „Więź” 1997, nr 145, s. 144-152; Tenże, *Na drodze do pojednania. Wokół orędzia biskupów polskich do biskupów niemieckich z 1965 roku*, Warszawa, 1994.

¹¹ Szerzej zob. B. Noszczak, *Antymilenium. Konflikt państwa z Kościołem na tle obchodów tysiąclecia chrztu Polski (1956–1966/1967)*, Warszawa 2020.

¹² K. Kozłowski, *Pomorze Zachodnie w sześćdziesięciolecie...*, s. 517-522.

¹³ Jest to jedyny z tzw. polskich miesięcy, który omówiony został na radzie Wydziału Inżynierjno-Ekonomicznego Transportu o czy więcej w podrozdziale dotyczącym studentów tego wydziału.

¹⁴ J. Eisler, *Polskie miesiące...*, s. 28-37.

¹⁵ Z bogatej literatury przedmiotu zob. J. Eisler, *Marzec 1968. Geneza, przebieg, konsekwencje*, Warszawa 1991; Tenże, *Polski rok 1968*, Warszawa 2006; *Oblicza Marca 1968*, red. K. Rokicki, S. Stępień, Warszawa 2004; P. Osęka, *Marzec '68*, Kraków 2008.

dziedzińcu uczelni, który został rozpędzony pałkami przez milicjantów i aktyw robotniczy. Wydarzenia 8 marca doprowadziły do trwających w prawie wszystkich miastach akademickich wystąpień studenckich, które prowadziły czasami jak w Szczecinie do starć z Milicją Obywatelską. Szczeciński marzec nie wyróżniał się na mapie Polski niczym szczególnym, a charakteryzowała go wręcz bierna postawa społeczeństwa, małe zaangażowanie studentów przede wszystkim Politechniki Szczecińskiej oraz poparcie dla władz państwowych wśród robotników i inteligencji, która nie protestowała przeciwko rosnącej fali antysemityzmu¹⁶. Nie da się jednak nie zauważyć, że ustawa z dnia 20 grudnia 1968 roku zlikwidowała właściwie samorządność szkół wyższych co było ciosem wymierzonym w środowiska akademickie. Aczkolwiek sami studenci, przynajmniej w teorii, poprzez rady ds. młodzieży, rady pedagogiczne itp. otrzymali przynajmniej w teorii większy wpływ na niektóre aspekty funkcjonowania uczelni. Dotychczasowe asystentury powoli zmieniano w studia doktoranckie, a dwuletnie Studia Nauczycielskie zaczęto przekształcać w Wyższe Szkoły Nauczycielskie jak np. w Szczecinie¹⁷.

Od początku lat sześćdziesiątych w kraju widoczna była pogłębiająca się stopniowo stagnacja ekonomiczna i powolny wzrost stopy życiowej. Na Pomorzu Zachodnim dość często przejawiało się to stanami pogotowania strajkowego lub samymi strajkami wybuchającymi w zakładach pracy, których powody skrzętnie relacjonowała Służba Bezpieczeństwa¹⁸. Podłoże tych strajków było ekonomiczne i wynikało najczęściej z niezadowolenia robotników z wynagrodzeń, złej organizacji pracy, marnotrawstwa czy też nowych norm pracy. Wszystkie te strajki przeszły bez większego echa w przeciwieństwie do dramatycznych wydarzeń z grudnia 1970 roku. Ich przyczynami były stagnacja gospodarcza oraz niska płaca realna, ale katalizatorem wydarzeń stała się podwyżka cen wprowadzona na 11 dni przed świętami Bożego Narodzenia. Warto wspomnieć, że 7 grudnia 1970 roku podpisany został w Warszawie układ pomiędzy Polską a RFN, w którym Niemcy uznali granicę na Odrze i Nysie Łużyckiej. Jak zauważa Jerzy Eisler, być może na fali tego sukcesu, Gomułka zdecydował się na wprowadzenie wspomnianej podwyżki cen będącej częścią ograniczonej reformy gospodarczej¹⁹. Strajki, które rozpoczęły się 14

¹⁶ Zob. K. Kozłowski, *Pomorze Zachodnie w sześćdziesięciolecie...*, s. 515-516; Więcej na ten temat zob. K. Kozłowski, *Wydarzenia marcowe 1968 r. województwie szczecińskim i koszalińskim w świetle źródeł*, w: *Żydzi szczecińscy. Tradycja i współczesność*, red. K. Kozłowski, J. Mieczkowski, Szczecin 2004, s. 75-89; M. Czerwiński, *Wydarzenia Marca 1968 roku w Szczecinie*, w: *Lata 1956-1970 na Pomorzu Zachodnim. Oczekiwania i rzeczywistość*, red. H. Komarnicki, K. Kozłowski, Szczecin 1999, s. 99-112; E. Krasucki, *Historia kręci drejdem. Z dziejów (nie tylko) szczecińskich Żydów*, Łódź 2018, s. 177-275.

¹⁷ J. Eisler, *Polski rok 1968*, s. 614.

¹⁸ K. Kozłowski, *Pomorze Zachodnie w sześćdziesięciolecie...*, s. 499-516.

¹⁹ J. Eisler, *Czterdzieści pięć lat...*, s. 278-279.

grudnia w gdańskiej stoczni by rozlać się powoli na miasta Wybrzeża, w tym Szczecin, który stał się powoli centrum społecznego oporu²⁰. W apogeum protestów 17 grudnia spalony został gmach KW PZPR oraz zaatakowana została Komenda Wojewódzka Milicji Obywatelskiej. Ze strajkującymi rozprawiły się MO, ZOMO oraz wojsko w wyniku czego śmierć poniosło 16 osób, a ponad 100 zostało rannych²¹. Sytuację uspokoiło dopiero odsunięcie od władzy Władysława Gomułki w dniu 20 grudnia, którego zastąpił Edward Gierek i zmiany kierownictwa KC PZPR²².

Pomimo zakończenia strajków, na przełomie lat 1970 i 1971 sytuacja nadal pozostawała napięta na Wybrzeżu. Domagano się ustąpienia I Sekretarza KW PZPR Antoniego Walaszka, ukarania winnych wydarzeń grudniowych, krytykowano prasę za niepodawania prawdziwych informacji, chciano podwyżek oraz obniżek cen artykułów spożywczych²³. W dniu 22 stycznia 1971 roku ponownie rozpoczęły się strajki w Szczecinie. Przede wszystkim w Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego, stoczniach remontowych „Gryfia” i „Parnica” oraz Fabryce Maszyn Budowlanych „Famabud”. Bezpośrednią przyczyną strajku było podanie w prasie lokalnej nieprawdziwej informacji o podjęciu przez jeden z wydziałów Stoczni Szczecińskiej zobowiązań produkcyjnych mających na celu wyrażenie poparcia dla nowego kierownictwa, ale także fakt, że od strajków grudniowych sytuacja robotników właściwie nie zmieniła się²⁴. Do domagających się cofnięcia grudniowej podwyżki cen stoczniowców w dniu 24 stycznia przybył Edward Gierek w towarzystwie kilku prominentów w tym Piotra Jaroszewicza i Wojciecha Jaruzelskiego, co samo w sobie było zdarzeniem bez precedensu. Po kilku godzinach rozmów udało się władzom partyjnym opanować sytuację w Stoczni pomimo faktu, że od początku zapowiedziano brak możliwości cofnięcia grudniowych podwyżek²⁵. Warto zwrócić jeszcze uwagę na kwestię profesorów Politechniki Szczecińskiej, których SB w odniesieniu do wydarzeń z grudnia i stycznia oceniła jako nie posiadających „właściwej

²⁰ Szerzej na ten temat między innymi: J. Eisler, *Grudzień 1970. Geneza, przebieg, konsekwencje*, Warszawa 2000; M. Machalek, P. Miedziński, *Zbuntowane miasto. Szczeciński Grudzień '70 – Styczeń '71*, Szczecin 2007; *Historia, miasto, pamięć : grudzień '70 - styczeń '71 : (perspektywa szczecińska)*, red. M. Kowalewski, E. Krasucki i P. Miedziński, Szczecin 2010.

²¹ Więcej zob. A. Strokowski, *Lista ofiar. Grudzień 1970 r. w Szczecinie*, Szczecin 2009.

²² K. Kozłowski, *Pomorze Zachodnie w sześćdziesięciolecie...*, s. 537. Zob. K. Spałek, „Kredyt kierownictwa wyczerpuje się”. *Zmiana władzy w grudniu 1970 r.*, w: „Biuletyn IPN” 2010, nr 3, s. 17-28.

²³ K. Kozłowski, *Pomorze Zachodnie w sześćdziesięciolecie...*, s. 538-541.

²⁴ E. Krasucki, *Co wydarzyło się na W-4? Rzecz o zobowiązaniach produkcyjnych, propagandzie i nastrojach szczecińskich w styczniu i lutym 1971 r.*, w: *Historia, miasto, pamięć: Grudzień '70 – Styczeń '71 (perspektywa szczecińska)*, red. M. Kowalewski, E. Krasucki, P. Miedziński, Szczecin 2010, s. 79-106.

²⁵ J. Eisler, *Czterdzieści pięć lat...*, s. 289-290.

orientacji w bieżących wydarzeniach politycznych”²⁶. Negatywnie oceniono profesora Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Józefa Rutkowskiego, którego uważano do tej pory za poprawnego politycznie. Z czasem pojawić miały się nawet petycje o potrzebie obsadzenia go w roli sekretarza ekonomicznego KW PZPR²⁷. Niemniej, rada Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu nie poruszyła na swoich posiedzeniach tematu ani strajków grudniowych ani styczniowych. Ogólnie rzecz ujmując słabe środowisko akademickie Szczecina na strajki przełomu lat 1970 i 1971 pozostało obojętne²⁸.

Zastąpienie Władysława Gomułki przez Edwarda Gierka spowodowało rozpoczęcie tzw. „dekady Gierka” lub „Polski Gierka”²⁹. Pierwszym zadaniem nowego I sekretarza było uspokojenie nastrojów społecznych do czego prowadziło podjęcie decyzji w sprawie odbudowy Zamku Królewskiego w Warszawie, a przede wszystkim zamrożenie cen artykułów żywnościowych. To ostatnie posunięcie nie przyniosło efektów, gdyż w lutym wybuchły w Łodzi strajki, w wyniku których grudniowa podwyżka cen została anulowana od dnia 1 marca 1971 roku, a samo zamrożenie cen przedłużano do końca 1975 roku co tylko pogarszało sytuację gospodarczą kraju choć przyczyniało się do polepszania stopy życia obywateli. Poprawiły się również stosunki z Kościołem Rzymskokatolickim, czego przejawem było nawiązanie rozmów z Watykanem czy też przekazanie w czerwcu 1971 roku prawa własności do majątków kościelnych na Ziemiach Zachodnich i Północnych³⁰. Polepszyło się także położenie rolnictwa czego chyba największym przejawem było zniesienie od 1 stycznia 1972 roku obowiązkowych dostaw oraz wprowadzenie bezpłatnej opieki lekarskiej dla chłopów³¹. W tym samym czasie następowało również wzmacnianie pozycji Gierka poprzez usuwanie popleczników Gomułki i zastępowanie ich osobami nowej władzy. W początkowym okresie rządów Edwarda Gierka nastąpiło również osłabienie cenzury, które jednak trwało zaledwie do

²⁶ Cytat za K. Kozłowski, *Pomorze Zachodnie w sześćdziesięcioleciu...*, s. 543.

²⁷ Tamże, s. 545, 547.

²⁸ M. Maciejowski, *Przedstawiciele szczecińskich środowisk akademickich wobec robotniczego protestu 17-18 grudnia 1970 r. próba rekonesansu*, w: *Intelektualiści polscy milczą zupełnie*, red. S. Ligarski, Szczecin 2010, s. 58.

²⁹ Zob. P. Sasanka, *Polska Gierka – dekada przerwana czy zmarnowana?* w: *Polski wiek XX*, t. 4, red. K. Persak, P. Mackiewicz, Warszawa 2011, s. 7-34; R. Domke, *Rys historiograficzny dekady gierkowskiej. Przyczynek do problematyki polskiego piśmiennictwa historycznego na temat lat 70. XX wieku w Polsce*, w: *W kręgu wyobrażeń zbiorowych. Polityka, władza, społeczeństwo*, red. A. Dubicki, M. Rekść, A. Sepkowski, Łódź 2019, s. 129-144; Szerzej zob. M. Zaremba, *Wielkie rozczarowanie. Geneza rewolucji Solidarności*, Kraków 2023.

³⁰ Dz.U. 1971 nr 16 poz. 156.

³¹ Dz.U. 1971 nr 27 poz. 253; E. Szpak, *„Chory człowiek jest wtedy jak coś go boli”. Społeczno-kulturowa historia zdrowia i choroby na wsi w Polsce Ludowej*, Warszawa 2018, s. 7-8.

roku 1974³². Warto zaznaczyć, w związku z tematyką pracy, że pomimo postępującej dezideologizacji różnych organizacji w 1973 roku scentralizowano na uczelniach ruch młodzieżowy tworząc w miejsce istniejących: Zrzeszenia Studentów Polskich, Związku Młodzieży Socjalistycznej oraz Związku Młodzieży Wiejskiej jedną organizację, Socjalistyczny Związek Studentów Polskich. SZSP straciło wielu członków po Sierpniu '80, a w 1982 wróciło do nazwy Zrzeszenie Studentów Polskich³³. Na uczelniach duży blok przedmiotów stanowiły przedmioty społeczno-polityczne, za których realizację na Politechnice Szczecińskiej odpowiadał Instytut Nauk Społecznych i Ekonomicznych będący częścią Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu.

Ważnym elementem okresu rządów Edwarda Gierka był rozwój gospodarki, który miał nastąpić dzięki importowi technologii z Zachodu oraz licencji na produkcję artykułów konsumpcyjnych. Prowadzono nadal kosztowne inwestycje jak Huta „Katowice”. Wzrost stopy życiowej Polaków odbywał się jednak dzięki dostępnym z łatwością kredytom, które powodowały coraz większe zadłużenie (spłacane do początku XXI wieku). Nietrafne zakupy licencji, problemy z eksportem, import konsumpcyjnego zboża oraz kryzys energetyczny po wojnie Jom Kippur pogłębiały zadłużenie oraz odbijały się na sytuacji ekonomicznej kraju co tuszowano propagandą sukcesu, choć polska gospodarka podlegała powolnej modernizacji. Niemniej, pomimo początkowych sukcesów z lat 1971-1974, polskie społeczeństwo nadal „...było biedne, a średni poziom życia nie był wysoki”³⁴.

W 1975 roku nastąpił nowy podział administracyjny kraju, w wyniku którego z 17 województw powstało 49, zlikwidowane zostały powiaty, ale pozostawiono istniejące od 1972 roku gminy, które zastąpiły wtedy gromady³⁵. Od 1975 roku trwały prace nad zmianami w konstytucji PRL, które miały podkreślać kierowniczy charakter PZPR, sojusz ze Związkiem Sowieckim czy też uzależnienie praw obywatelskich od wypełniania obowiązków wobec ojczyzny. Te kontrowersyjne zmiany, przeciwko którym protestował Kościół³⁶ oraz intelektualiści opozycyjni³⁷ weszły jednak w życie z dniem 10 lutego 1976 roku choć w nieco złagodzonej formie.

³² P. Sasanka, dz. cyt., s. 18.

³³ J. Eisler, *Czterdzieści pięć lat...*, s. 298-299.

³⁴ P. Sasanka, dz. cyt., s. 24. Szerzej o przemianach społecznych w omawianym okresie zob. R. Domke, *Przemiany społeczne w Polsce w latach 70. XX wieku*, Zielona Góra 2016.

³⁵ A. Fonzychowski, *Wybrane paradoksy reformy administracyjnej z 1975 r. – ujęcie ogólnopolskie*, w: *Miedzy propagandą sukcesu a krachem gospodarczym. Polska dekady Gierka (1970-1980) w ujęciu regionalnym*, red. J. Autuchiewicz, M. Markiewicz, Białystok-Warszawa 2025, s. 16-31.

³⁶ L. Mażewski, *Kościół wobec nowelizacji z 10 lutego 1976 roku Konstytucji PRL (1952)*, w: „Czasopismo Prawno-Historyczne”, T. LXI, 2009, z. 1, s. 195-206.

³⁷ A. Friszke, *Opozycja polityczna w PRL 1945-1980*, Londyn 1994, s. 324-332.

W kwestiach gospodarczych w 1976 roku nadal kontynuowano politykę zaciągania kredytów inwestycyjnych zagranicą prowadzących do zadłużania kraju oraz inwestowano w przemysł ciężki jednocześnie nadal nie wprowadzając zmian w sposobie sprawowania władzy³⁸. Między innymi te posunięcia oraz planowana na 28 czerwca 1976 radykalna podwyżka cen podstawowych artykułów doprowadziły do kolejnego z polskich miesięcy, Czerwca 1976 roku³⁹. Gwałtowne protesty, które wylały się poza mury zakładów pracy wybuchły w Radomiu, na przedmieściach Warszawy w Zakładach Mechanicznych „Ursus” oraz w Płocku. Zostały one stłumione przez „siły porządkowe”, ale ich siła spowodowała tego samego dnia cofnięcie zapowiadanych podwyżek. Jak zauważa Kazimierz Kozłowski, w regionie szczecińskim opozycja w latach 1971-1976 nie była widoczna, ale w wyniku wydarzeń czerwcowych w kilku zakładach regionu doszło w dniu 26 czerwca do strajków solidarnościowych, które szybko zostały zakończone, a ich uczestnicy ukarani zwolnieniami z pracy lub finansowo⁴⁰. Jednak służby bezpieczeństwa regionu informowały swoich warszawskich zwierzchników, że lokalna sytuacja rynkowa pogarsza się o co obwiniany jest nadmierny eksport, zadłużenie kraju, złe kierowanie gospodarką i nadmiar inwestycji.

Nie wprowadzenie planowanych podwyżek doprowadziło do dużych problemów na rynku krajowym oraz do załamania ekonomicznego, czego pierwszym przejawem było wprowadzenie w sierpniu 1976 roku kartek na brakujący cukier⁴¹. Dodatkowo brutalne rozprawienie się przez władze z uczestnikami czerwcowych strajków doprowadziło do wydania przez Konferencję Plenarną Episkopatu Polski komunikatu broniącego protestujących robotników oraz do sformowania się środowiska opozycyjnego, które utworzyło Komitet Obrony Robotników, który solidaryzował się z komunikatem episkopatu oraz wzywał społeczeństwo do poparcia żądań amnestii dla oskarżonych i przywrócenia ich do pracy⁴². Presja społeczna oraz zła sytuacja gospodarcza spowodowały, że władza powoli zaczęła uginać się pod żądaniami. Następnie w marcu 1977 roku powstał Ruch Obrony Praw Człowieka i Obywatela⁴³. Rozwijał się także „drugi obieg”, czyli publikacje poza zasięgiem cenzury. Od 1978 roku powołane do życia zostały również

³⁸ J. Eisler, *Czterdzieści pięć lat...*, s. 316.

³⁹ Szerzej zob. P. Sasanka, *Czerwiec 1976. Geneza, przebieg, konsekwencje*, Warszawa 2006.

⁴⁰ K. Kozłowski, *Pomorze Zachodnie w sześćdziesięciolecie...*, s. 555-557.

⁴¹ J. Eisler, *Czterdzieści pięć lat...*, s. 323-324.

⁴² Z bogatej literatury przedmiotu zob. np. J. Lipski, *KOR*, Warszawa 2006; A. Friszke, A. Paczkowski, *NiepoKORni. Rozmowy o Komitecie Obrony Robotników*, Kraków 2008; A. Friszke, *Czas KOR-u. Jacek Kuroń a geneza Solidarności*, Kraków 2011; J. Skórzyński, *Siła bezsilnych. Historia Komitetu Obrony Robotników*, Warszawa 2012.

⁴³ Więcej na ten temat zob. G. Waligóra, *ROPCiO*, Warszawa 2006.

Komitety Założycielskie Wolnych Związków Zawodowych, ale największym wydarzeniem roku, było wybranie Karola Wojtyły na papieża w dniu 16 października 1978 roku oraz jego pielgrzymka do Polski w roku następnym, która w pewnym stopniu przyczyniła się w roku 1980 do powstania „Solidarności”⁴⁴. Słabość państwa oraz ekipy rządzącej obnażyła również zima stulecia na przełomie lat 1978 i 1979. Jako ciekawostkę szczecińską należy podać odśnieżanie przez studentów Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu ulicy Mickiewicza od skrzyżowania z ulicą Poniatowskiego, aż do ul. Bohaterów Warszawy⁴⁵. W tej trzydniowej akcji brało codziennie udział 250 studentów i pracowników wydziału. Tymczasem wraz z pogarszaniem się sytuacji gospodarczej zauważalne było nasilanie się propagandy sukcesu.

Z dniem 1 lipca 1980 rząd zdecydował się na podwyżki mięsa i przetworów mięsnych w stołówkach i bufetach zakładowych co doprowadziło do największej fali strajków w historii Polski⁴⁶. Najważniejszy był strajk rozpoczęty w Stoczni w Gdańskiej w dniu 14 sierpnia, w wyniku którego powołano Międzyzakładowy Komitet Strajkowy, a same strajki w Szczecinie rozpoczęły się na dobre w dniu 18 sierpnia, gdzie również powstał MKS z Marianem Jurczykiem na czele⁴⁷. Osiągnięciem tych strajków było podpisanie w dniu 31 sierpnia 1980 roku w Sali BHP Stoczni Gdańskiej porozumienia, które pozwalało na utworzenie niezależnych samorządnych związków zawodowych. Warto zwrócić uwagę, że strajki te cieszyły się dużym i entuzjastycznym poparciem środowisk intelektualistów, a PZPR zmuszona została do przeprowadzenia zmiany na stanowisku I sekretarza, co nastąpiło w nocy z 5 na 6 września. Odwołanego Edwarda Gierka zastąpił na 13 miesięcy Stanisław Kania.

W tym okresie w Polsce trwał tzw. okres dwuwładzy, w czasie którego główni aktorzy, czyli obóz władzy i „Solidarność” walczyli ze sobą o dominację, a który zakończył

⁴⁴ J. Eisler, *Czterdzieści pięć lat...*, s. 335-337.

⁴⁵ AUS, WNEiZ, 341/34, s. 68-69. Dzięki pracy studentów budynku wydziału przy ulicy Mickiewicza 64 nie ucierpiały w wyniku tej klęski żywiołowej.

⁴⁶ J. Eisler, *Polskie miesiące...*, s. 50-55. Więcej zob. T. Garton Ash, *Polska rewolucja: Solidarność*, Warszawa 1989; J. Holzer, *„Solidarność” 1980–1981. Geneza i historia*, Warszawa 1990; M. Szejnert, *Grudzień – Sierpień – Grudzień*, Kraków 2015; M. Siedziako., *Strajkowa codzienność Sierpnia '80 w Szczecinie*, w: *Szczecin – codzienność miasta i jego mieszkańców. Czwarta Konferencja Edukacyjna, 9 XII 2011 r.*, red. K. Rembacka, Szczecin 2012; *Mój Sierpień 80. Pomorze Zachodnie na drodze do wolności*, red. M. Dźwigał, A. Kubaj, M. Siedziako, Szczecin 2015.

⁴⁷ Zob. S. Jankowiak, M. Machalek, *„Solidarność” na Pomorzu Zachodnim*, w: *Od Polski Ludowej do III RP w Unii Europejskiej. Pomorze Zachodnie 1945-2005*, red. K. Kozłowski, A. Wątor, E. Włodarczyk, Szczecin 2006, s. 83-109; Z. Matuszewicz, *NSZZ „Solidarność” między Sierpniem '80 a Grudniem '81*, w: *Pomorze Zachodnie w latach 1945-2005. Wybrane problemy polityczne, administracyjne, demograficzne i ekonomiczne*, red. K. Kozłowski, Szczecin 2005, s. 137-162.

się w dniu 13 grudnia 1981 roku wprowadzeniem stanu wojennego. Sam NSZZ „Solidarność” zarejestrowany został po odwołaniu do Sądu Najwyższego w dniu 10 listopada 1980 roku. W okresie tym dochodziło do wielu wydarzeń zaogniających sytuację jak choćby kryzys bydgoski czy też bardziej interesujące z punktu widzenia niniejszej pracy strajki studenckie zakończone podpisaniem Porozumienia Łódzkiego, w wyniku którego zarejestrowane zostało w dniu 17 lutego 1981 roku Niezależne Zrzeszenie Studentów⁴⁸. Strajki studenckie w okresie 16 omawianych miesięcy nie ominęły również Szczecina, gdzie jak zauważa Michał Siedziako „impuls do podejmowania działań (...) przychodził zawsze z zewnątrz, jednak szczecinianie nie byli tylko bezwolnymi wykonawcami ogólnych zaleceń. Podejmowali decyzje samodzielnie.”⁴⁹. Zanim doszło do kolejnych strajków studenckich na jesień 1981 roku odbyły się w kolejności IX Nadzwyczajny Zjazd PZPR w lipcu oraz I Krajowy Zjazd Delegatów NSZZ „Solidarność”. Następnie w dniu 18 października po rezygnacji Kani, nowym I sekretarzem KC został gen. Wojciech Jaruzelski. Jesienią sytuacja w Polsce była rozpacзлиwa. Ludzie stali w wielogodzinnych kolejkach do sklepów. W kraju wybuchały kolejne strajki studenckie, których symbolem stała się pacyfikacja warszawskiej Wyższej Szkoły Pożarnictwa w Warszawie⁵⁰. W regionie szczecińskim w okresie dwuwładzy doszło do dekompozycji PZPR, która nie była w stanie zapanować nad sytuacją, a po 13 grudnia, jak w całym kraju, władzę przejęło wojsko⁵¹. Sam stan wojenny ograniczał swobody obywatelskie, zawieszał lub likwidował działalność wielu organizacji, doprowadził do internowania wielu osób, zwłaszcza związanych z opozycją przeciwko rządzącym. W wyniku tłumienia strajków śmierć poniosło kilkadziesiąt osób, a kraj znalazł się w izolacji na arenie międzynarodowej⁵². O ile 5 stycznia poinformowano o rozwiązaniu Niezależnego Zrzeszenia Studentów, to sama „Solidarność” zlikwidowana została dopiero na podstawie ustawy z dnia 8 października 1982 o związkach zawodowych⁵³. Z dniem 31 grudnia 1982 roku zawieszony został stan wojenny, a 22 lipca 1983 roku został on formalnie zniesiony

⁴⁸ Więcej zob. A. Anusz, *Niezależne Zrzeszenie Studentów w latach 1980-1989*, Warszawa 1991; K. Dworaczek, *Niezależne Zrzeszenie Studentów 1980-1981*, Wrocław 2016; M. Zakrzewski, *Niezależne Zrzeszenie Studentów (1980-1989)*, Kraków 2020.

⁴⁹ M. Siedziako, *Strajki studenckie w Szczecinie w okresie szesnastu miesięcy „Solidarności”*, w: *Strajki w Polsce w XX wieku*, red. W. Gryz, Warszawa 2011, s. 347.

⁵⁰ G. Majchrzak, *Strajk w Wyższej Oficerskiej Szkole Pożarniczej w Warszawie*, w: „Bezpieczeństwo i Technika Pożarnicza”, t. 47, nr 3, 2017, s. 90–95.

⁵¹ K. Kozłowski, *Pomorze Zachodnie w sześćdziesięcioleciu...*, s. 573.

⁵² Z bardzo bogatej literatury przedmiotu zob. A. Paczkowski, *Wojna polsko-jaruzelska...*; *Stan wojenny w Polsce*, red. A. Dudek, Warszawa 2003; A. Kubaj, P. Miedziński, *Stan wojenny w Szczecinie*, Szczecin 2012.

⁵³ Dz.U. 1982 nr 32 poz. 216.

czemu towarzyszyło rozwiązanie administrującej Polską w omawianym okresie Wojskowej Rady Ocalenia Narodowego oraz amnestia, która nie objęła 11 przywódców „Solidarności” i członków KSS „KOR”. W kraju rozpoczął się proces „normalizacji”⁵⁴. O braku zmian po zniesieniu stanu wojennego świadczyły np. reakcje władzy na przyznanie Lechowi Wałęsie Pokojowej Nagrody Nobla, czy też morderstwo ks. Jerzego Popiełuszki. Niemniej, w interesujących nas latach 1984-1985 umacniał się oficjalny, sankcjonowany przez państwo ruch zawodowy, a więc Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych. Jednocześnie rozpoczęła się walka o wprowadzenie w Polsce zastępczej służby wojskowej zakończona powodzeniem w 1988 roku. Warto także wspomnieć o wyborach do sejmu w październiku 1985 roku. W regionie szczecińskim wydarzeniem było uchwalenie ustawy o powołaniu Uniwersytetu Szczecińskiego 20 lipca 1984 roku czy zwolnienie Mariana Jurczyka w dniu 29 sierpnia 1984 roku. W październiku 1985 doszło do pierwszej inauguracji roku akademickiego w Uniwersytecie Szczecińskim, który powstał na bazie Wyższej Szkoły Pedagogicznej i Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej. Był to moment przełomowy dla szczecińskiego akademickiego środowiska ekonomicznego, które w większości znalazło się na Uniwersytecie. Zatem 1985 rok stanowi bardzo ważną cezurę w dziejach szczecińskiej akademickiej ekonomii oraz dla rozwoju całego szczecińskiego ośrodka akademickiego.

2.1. Organizacja i rozwój wydziału w latach 1955-1970

Wygaszenie działalności Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie wynikające z uchwały nr 602 Rady Ministrów wydanej w dniu 31 sierpnia 1955 roku⁵⁵, zakończyło okres istnienia samodzielnej uczelni ekonomicznej w Szczecinie. Agendy WSE zostały włączone do Szkoły Inżynierskiej (dalej SI), która następnie w dniu 1 września 1955 roku stała się Politechniką Szczecińską⁵⁶. Zanim to jednak nastąpiło Minister Szkolnictwa Wyższego przeniósł do Szkoły Inżynierskiej następujące wydziały byłej WSE: Wydział Transportu Kolejowego, Wydział Transportu Wodnego oraz Wydział Transportu Drogowego. Na pierwsze dwa z wymienionych wydziałów wstrzymano rekrutację od roku akademickiego 1955/1956. Jedynie na Wydział Transportu Drogowego ustalono limit wynoszący 45

⁵⁴ J. Eisler, *Czterdzieści pięć lat...*, s. 434.

⁵⁵ M. P. 1955, nr 73, poz. 905.

⁵⁶ M. P. 1955, nr 83, poz. 987. Uchwała Rady Ministrów z dnia 03.09.1955 r. wchodziła w życie z dniem 01.09.1955 r.

osób⁵⁷. Natomiast, studenci oraz część środków materialnych Wydziału Towaroznawstwa miały trafić do WSE w Częstochowie⁵⁸.

Zgodnie z niedatowanym zarządzeniem wewnętrznym Rektora Szkoły Inżynierskiej po „zjednoczeniu” obydwu uczelni kierownictwo wszystkich komórek organizacyjnych oraz stanowisko Dyrektora Administracyjnego miało pozostać obsadzone przez dotychczas sprawujące te funkcje osoby ze Szkoły Inżynierskiej. Jedynym wyjątkiem było powierzenie kierownictwa Studium Języków Obcych mgr Pisarkowi z WSE⁵⁹. W dniu 18 sierpnia załatwione zostały pomiędzy przedstawicielami SI i WSE sprawy finansowe. Zgodnie z dalszymi ustaleniami, od 1 września do kierownictwa uczelni dołączył, jako prorektor z nominacji ministra, dr Stanisław Schwann. Postanowiono również wystąpić do Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego o uruchomienie naboru na kierunek inżynieryjno-ekonomiczny w zakresie transportu z limitem wynoszącym 60 osób. Ministerstwo dość szybko, bo już w dniu 22 sierpnia 1955 roku wyraziło zgodę na uruchomienie wspomnianego kierunku potwierdzając przy okazji limit 45 osób na kierunek ekonomika transportu⁶⁰. Symbolicznym końcem włączania agend byłej WSE do Szkoły Inżynierskiej było przekazanie w dniu 31 sierpnia 1955 r. dokumentacji z Sekretariatu Rektora likwidowanej uczelni do Sekretariatu Rektora SI⁶¹.

Nowa uczelnia doczekała się oficjalnego unormowania struktury organizacyjnej dopiero z początkiem 1956 roku. Zarządzenie Ministra Szkolnictwa Wyższego z dnia 17 lutego 1956 roku w sprawie zmian organizacyjnych w Politechnice Szczecińskiej wprowadziło z dniem 1 stycznia 1956 roku następującą strukturę uczelni:

1. Wydział Budowy Maszyn, z dwoma oddziałami:
 - 1.1. Oddział Budownictwa Przemysłowego i Ogólnego,
 - 1.2. Oddział Budownictwa Wodno-Melioracyjnego,
2. Wydział Budownictwa Lądowego i Wodno-Melioracyjnego,
3. Wydział Chemiczny,
4. Wydział Elektryczny,
5. Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu Drogowego z dwoma oddziałami:
 - 5.1. Oddział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu Samochodowego,

⁵⁷ AUS, WNEiZ, 341/122, s. 5

⁵⁸ AUS, WNEiZ, 338/11, s. 2, 10; AUS, WNEiZ, 341/122, s. 13-14 Mowa tutaj o Katerze Towaroznawstwa. Dla kilku osób, które nie zdążyły zdań egzaminu dyplomowego miał on zostać zorganizowany przez Szkołę Inżynierską, a dyplom miał zostać wydany jako dokument Wyższej Szkoły Ekonomicznej.

⁵⁹ AUS, WNEiZ, 341/122, s. 1-2.

⁶⁰ Tamże, s. 10-13.

⁶¹ Tamże, s. 17-19.

5.2. Oddział Ekonomiki Transportu Drogowego⁶².

W ramach Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Drogowego od początku istniało 9 katedr, ale działało 7: Ekonomii Politycznej, Ekonomiki Transport Drogowego (zakłady: Ekonomiki Transportu Drogowego, Komunikacji Miejskich i Podmiejskich, Transportu Kolejowego oraz Transportu Wodnego), Finansów i Rachunkowości (zakłady: Finansów, Rachunkowości), Geografii Transportowej, Organizacji i Planowania Transportu Samochodowego (zakłady: Organizacji Przedsiębiorstw i Zaplecza Technicznego w Transporcie Samochodowym, Ładunków i Ładowania, Planowania Gospodarki Narodowej), Katedra Prawa, Katedra Statystyki⁶³. Następnie od roku akademickiego 1957/1958 uruchomiono w wyniku obsadzenia vacatów pozostałe dwie katedry: Katedrę Taboru i Sprzętu Samochodowego (zakłady: Taboru Samochodowego, Urządzeń i Maszyn Ładunkowych) oraz Katedrę Technologii Obsługi i Napraw Taboru i Sprzętu Samochodowego⁶⁴. Pierwszym dziekanem był prof. Władysław Górski, ale zrezygnował z tej funkcji w trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 3 października 1956 roku⁶⁵. W tym samym dniu na jego następcę wybrany został prof. Marian Madeyski, a jego zastępcą prof. Jerzy Wolszczan. W dniu 9 stycznia 1957 władze wydziału zostały poszerzone o prodziekana ds. studiów zaocznych, na które to stanowisko wybrano prof. Juliusza Mikołajskiego⁶⁶. Warto zaznaczyć, że w tym czasie w likwidacji znajdowały się dwa byłe wydziały nieistniejącej już Wyższej Szkoły Ekonomicznej⁶⁷. Mianowicie, Wydział Transportu Kolejowego oraz Wydział Transportu Wodno-Śródlądowego, które ostatecznie zlikwidowano z dniem 30 września 1958 roku⁶⁸.

⁶² P. Gut, *Dla gospodarki Szczecina i regionu. Szkoły wyższe w Szczecinie w latach 1955-1989/1990*, w: *w: Akademicki Szczecin XVI-XXI wiek*, red. P. Niedzielski, W. Tarczyński, Szczecin 2016, s. 131; S. Schwann, dz. cyt., s. 45; Pająk K., *Wkład Wielkopolski...*, s. 71; Dz. Urz. MSzWiCKK 1956 nr 3 poz. 9.

⁶³ Opracowano na podstawie AUS, WNEiZ, 341/123, s. 19-23.

⁶⁴ AUS, WNEiZ, 341/14, s. 4-7.

⁶⁵ AUS, WNEiZ, 341/13, s. 2. Zob. M. Zakrzewska-Rosnerowa, *15 lat Politechniki Szczecińskiej 1946-1960*, w: *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów, rok akademicki 1960-1961*, Szczecin 1960, s. 16. Profesor Władysław Górski wymieniany jest jako dziekan Wydziału Transportu Samochodowego w latach 1953-1956.

⁶⁶ AUS, WNEiZ, 341/13, s. 23.

⁶⁷ Formalnie zostały zlikwidowane. Zob. Dz. Urz. MSzWiCKK 1956 nr 3 poz. 9.

⁶⁸ Zob. S. Schwann, dz. cyt. s. 46. Autor podaje, że dziekanem Wydziału Transportu Kolejowego w latach 1953-1956 był doc. dr Przemysław Małek, a Wydziału Transportu Wodno-Śródlądowego w latach 1953-1956 prof. dr Leon Babiński. Podobnie M. Zakrzewska-Rosnerowa, dz. cyt., s. 16. Natomiast, zgodnie z posiedzeniami Rady Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Drogowego z dnia 15 czerwca 1957 r. oraz z dnia 29 maja 1958 roku dziekanem obu „likwidujących się” wydziałów był prof. Leon Babiński, którego kadencja w tej funkcji wygasła z dniem 30 września 1958 roku. Należałoby przyjąć, że do momentu ostatecznego zamknięcia obu wydziałów ich dziekanem był prof. Leon Babiński. Występować one mogły w strukturze Politechniki Szczecińskiej do momentu ustanowienia jej struktury z początkiem 1956 roku. AUS, WNEiZ, 341/13, s. 47; AUS, WNEiZ, 341/14, s. 2-3, 18.

Już w dniu 6 marca 1956 roku dziekan Madeyski zaproponował, żeby zmienić nazwę wydziału na Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu Samochodowego oraz rozwijać katedry na wydziale poprzez tworzenie nowych lub rozwój zakładów⁶⁹. Przeciwny zmianie nazwy wydziału jako zbyt wąskiej i ograniczającej był prof. Leon Babiński, którego poparł prof. Władysław Górski uważając, że należy się „nastawić na transport w ogóle”. Sprawa ta powróciła w lipcu 1956 roku kiedy to prodziekan z-ca profesora Jerzy Wolszczan prosił rektora o skierowanie do MSZW wniosków o przeprowadzenie zmian organizacyjnych na wydziale⁷⁰. Przede wszystkim zmienić miała się nazwa wydziału na Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu Samochodowego z oddziałami: Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Samochodowego oraz Ekonomiki Transportu⁷¹. Dalej wydział proponował powołanie Katedry Ekonomiki Transportu, do której miały zostać przeniesione z Katedry Ekonomiki Transportu Drogowego zakłady: Ekonomiki Transportu Wodnego i Ekonomiki Transportu Kolejowego. Kolejnym punktem było powołanie Katedry Historii Nauki wraz zakładem oraz przekształcenie Zakładu Historii Gospodarczej Katedry Ekonomii Politycznej w Katedrę Historii Gospodarczej⁷². Ostatnim wnioskiem wydziału było przekształcenie Zakładu Materiałoznawstwa przy Katedrze Technologii Obsługi i Napraw na Katedrę Materiałoznawstwa⁷³. Planów tych nie udało się zrealizować, ale jeszcze w trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 26 września dyskutowano nad projektem profilu wydziału, który miał zostać oceniony przez Komitet Miejski i Komitet Wojewódzki PZPR, a następnie przez resort szkolnictwa wyższego⁷⁴. Rada uznała, że w związku z rozszerzeniem planów nauczania i badań naukowych należało z nazwy wydziału usunąć człon „Transportu Drogowego”. Pełna nazwa wydziału miała brzmieć Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Politechniki Szczecińskiej. Nadal miały

⁶⁹ AUS, WNEiZ, 341/13, s. 99-102. W dyskusji nad tym projektem pojawił się ciekawy wątek utworzenia dwóch wydziałów, ale dziekan uznał, że łatwiej będzie utrzymać jeden wydział z dwoma oddziałami. Same propozycje dziekana wynikały z planowanego wyjazdowego posiedzenia kolegium Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego, które miało odbyć się w Szczecinie.

⁷⁰ AUS, WNEiZ, 341/124, s. 1-2. Wnioski wynikały z opóźniania odbycia się wyjazdowego posiedzenia kolegium ministerialnego.

⁷¹ Zmianę uzasadniano włączeniem byłego Ministerstwa Transportu Drogowego i Lotniczego do Ministerstwa Komunikacji. Obowiązująca ówczesnie nazwa wydziału zbliżona była do nazwy wspomnianego, nieistniejącego ministerstwa, dla którego wydział kształcił kadry. Nowa nazwa odpowiadać miała profilowi wydziału i być bardziej zrozumiała na zewnątrz.

⁷² Uzasadniano to zaleceniami Rady Głównej Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego w sprawie nadania cech humanistycznych studiom technicznym i pracom naukowym oraz brakiem ośrodka nauk humanistycznych w Szczecinie.

⁷³ Wiązało się to wysłaniem do Centralnej Komisji Kwalifikacyjnej wniosku o nadanie tytułu naukowego docenta inż. Wojechowi Chylińskiemu, który mógłby obsadzić tę katedrę. Dodatkowo podkreślano znaczenie nauczania przedmiotu materiałoznawstwo dla działalności wydziału. Zob. AUS, WNEiZ, 341/13 s. 100-101.

⁷⁴ AUS, WNEiZ, 341/14, s. 19-21.

istnieć w jego ramach dotychczasowe oddziały: Ekonomiczny i Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu Drogowego. Ponownie postulowano utworzenie Katedry Historii Gospodarczej z zakładem i powierzenie jej doc. dr Alfredowi Wielopolskiemu, oraz Katedry Materiałoznawstwa z zakładami: materiałoznawstwa i towaroznawstwa i powierzenie jej z-cy prof. mgr inż. Wojciechowi Chylińskiemu. W dalszej perspektywie powstać miała również Katedra Ekonomiki Przemysłu. Tych planów również nie udało się zrealizować⁷⁵. Natomiast, w 1959 roku powstał w Koszalinie, na wniosek władz tego miasta, Punkt Konsultacyjny Politechniki Szczecińskiej prowadzony przez Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu Drogowego, który kształcił studentów zaocznych od roku akademickiego 1959/1960⁷⁶.

Pomimo nieudanych początkowo prób rozszerzania struktury wewnętrznej wydziału o nowe katedry nadal prowadzono dyskusje nad jego ewentualnym profilem. Przyczyną rozważań było podpisanie umowy pomiędzy Politechniką Szczecińską a Ministerstwem Transportu o czym informował w trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 19 stycznia 1960 roku dziekan Madeyski⁷⁷. Minister Komunikacji Ryszard Strzelecki, w przesłanym liście, sugerował, że należałoby utworzyć wydział kolejowy o profilu inżynieryjno-ekonomicznym. Adiunkt Lesław Swatler był jednak zdania, że nie należy tworzyć odrębnych wydziałów specjalizacyjnych, ale raczej specjalizacje na ostatnim roku studiów. Przy okazji prof. Władysław Górski uważał, że nie należy zawężać specjalizacji wydziału wyłącznie do transportu drogowego. Wydział próbował więc rozszerzać swoją działalność czego wynikiem było również podpisanie na początku 1960 roku umowy o współpracy kulturalnej i wymianie pracowników na zasadzie bezdewizowej z Wyższą Szkołą Transportową w Dreźnie⁷⁸. W dniach 7-8 marca 1960 roku Szczecin wizytował Minister Szkolnictwa Wyższego Henryk Golański, który zgodził się na rozszerzenie planów studiów ekonomicznych o różne rodzaje transportu, ale przy okazji był zdania, że

⁷⁵ Warto jednak zwrócić uwagę na fakt, że w Archiwum Uniwersytetu Szczecińskiego znajduje się kilkanaście teczek akt osobowych studentów z dyplomami wydanymi przez Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Politechniki Szczecińskiej. Jest to sytuacja o tyle niespotykana, że wydział nigdy nie posiadał takiej nazwy poza omawianymi niezrealizowanymi planami.

⁷⁶ AUS, WNEiZ, 341/14, s. 84, 86. Zob. *60 lat Politechniki Szczecińskiej*, Szczecin 2006, s. 29-30; Gut. P. *Dla gospodarki Szczecina...*, s. 131 Pająk K., *Wkład Wielkopolski...*, s. 74. Od 1963 roku Punkt Konsultacyjny w Koszalinie został wzmocniony przez Wydział Budownictwa Lądowego i Wodno-Melioracyjnego na bazie którego w 1968 roku powstała Wyższa Szkoła Inżynierska w Koszalinie. Zob. Dz.U. 1968 nr 18 poz. 115.

⁷⁷ AUS, WNEiZ, 341/15, s. 28-29. W dokumentacji z posiedzeń rady wydziału podana jest błędna nazwa resortu. W tym czasie od 1957 roku było to Ministerstwo Komunikacji Zob. Dz.U. 1957 nr 17 poz. 86.

⁷⁸ AUS, WNEiZ, 341/15, s. 32 Na wykłady do Dreznia mieli udać się w połowie września doc. dr Juliusz Mikołajski, doc. dr Stanisław Schwann i z-ca prof. Dr Jerzy Rutkowski.

wydział nie spełniał „warunku jakościowego” do otrzymania praw akademickich, o które starano się od 1959 roku⁷⁹. Wspomnianym przez ministra Golańskiego „warunkiem jakościowym” było obsadzenie „podstawowych katedr teoretycznych i katedr specjalizacyjnych” wydziału przez samodzielnych pracowników nauki. Pomimo odmowy przyznania wydziałowi uprawnień do nadawania stopnia naukowego doktora, uznano wizytę ministra za sukces, gdyż zdaniem członków rady zmienił on swoje negatywne nastawienie do wydziału.

W toku 1960 roku trwały z polecenia rektora prace nad uporządkowaniem zakładów na wydziale. I tak w dniu 26 kwietnia 1960 roku rada zaakceptowała propozycje dziekana polegające na:

1. zlikwidowaniu w Katedrze Ekonomiki Transportu Drogowego Zakładu Komunikacji Miejskiej i Śródmiejskiej,
2. zlikwidowaniu w Katedrze Organizacji i Planowania Transportu Zakładu Planowania Gospodarki Narodowej oraz utworzeniu Zakładu Planowania Transportu,
3. przeniesieniu Zakładu Ładunków i Ładowania z Katedry Organizacji i Planowania Transportu do Katedry Ekonomiki Transportu Drogowego,
4. z Katedry Technologii Obsługi i Napraw do Katedry Ekonomiki Transportu Drogowego przeniesiono mgr Władysława Mozela w celu zorganizowania tam Zakładu Ładunków i Ładowania⁸⁰.

Przy okazji dziekan informował, że w trakcie załatwiania w Ministerstwie Szkolnictwa Wyższego była sprawa utworzenia Zakładu Historii Gospodarczej.

W wyniku wprowadzonych zmian struktura Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Drogowego z początkiem roku akademickiego 1960/1961 przedstawiała się następująco:

1. Dziekanat – kierownik Alina Szargiej,
2. Katedra i Zakład Ekonomii Politycznej – kierownik z-ca prof. dr Józef Rutkowski,
3. Katedra Ekonomiki Transportu Drogowego – kierownik doc. mgr Marian Madeyski,
 - 3.1. Zakład Ekonomiki Transportu Drogowego – kierownik doc. mgr Marian Madeyski,
 - 3.2. Zakład Ładunków i Ładowania – vacat,

⁷⁹ Tamże, s. 9, 34-35. Doc. dr Władysław Górski zwrócił przy okazji uwagę, że nieprzychylnie nastawienie do wydziału w Departamencie Studiów Ekonomicznych Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego wynika z „urabiania ujemnej opinii na terenie MSW przez inną, nieżyczliwą nam Uczelnię”.

⁸⁰ Tamże, s. 41-42.

- 3.3. Zakład Transportu Kolejowego – vacat,
- 3.4. Zakład Transportu Wodnego – kierownik doc. mgr Bolesław Koselnik,
- 4. Katedra Finansów i Rachunkowości – kierownik doc. dr Eufemiusz Terebucha,
 - 4.1. Zakład Finansów – kierownik doc. dr Stanisław Schwann,
 - 4.2. Zakład Rachunkowości – kierownik doc. dr Eufemiusz Terebucha,
- 5. Katedra i Zakład Geografii Transportu – kierownik doc. dr Juliusz Mikołajski,
- 6. Katedra Organizacji i Planowania Transportu Samochodowego – kierownik doc. dr Przemysław Małek.
 - 6.1. Zakład Organizacji Przedsiębiorstw i Zaplecza Technicznego w Transporcie Samochodowym – kierownik doc. dr Przemysław Małek,
 - 6.2. Zakład Planowania Transportu – z-ca prof. mgr Jerzy Wolszczan,
- 7. Katedra i Zakład Prawa – kierownik prof. zw. Leon Babiński,
- 8. Katedra i Zakład Statystyki – kierownik z-ca prof. dr Zbigniew Heliński,
- 9. Katedra i Zakład Taboru i Sprzętu Samochodowego – kierownik doc. mgr inż. Aleksander Rummel,
- 10. Katedra i Zakład Technologii Obsługi i Napraw Taboru i Sprzętu Samochodowego – p.o. kierownika adiunkt mgr inż. Jerzy Parczewski⁸¹.

Wydział dzielił się nadal na Oddział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu Samochodowego i Oddział Ekonomiki Transportu Drogowego.

We wrześniu 1960 roku rozpoczęto starania o utworzenie Katedry Ekonomiki Przemysłu, a gdyby to się nie udało to zakładu przy Katedrze Ekonomii Politycznej. Jednostka ta miała obsługiwać wszystkie wydziały Politechniki Szczecińskiej. Na jej kierownika proponowano doc. dr Antoniego Skowrońskiego⁸². Sprawy organizacyjne udało się załatwić szybko, gdyż już 5 października dziekan poinformował radę wydziału, że senat uczelni wyraził zgodę na utworzenie Zakładu Ekonomiki Przemysłu, a wniosek w tej sprawie został skierowany do Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego. W dniu 1 grudnia 1960 roku doc. dr Antoni Skowroński objął Zakład Ekonomii Przemysłu, który wszedł w skład Katedry Ekonomii Politycznej⁸³.

Niestety niekorzystnym dla wydziału było przeciąganie się w ministerstwie sprawy utworzenia Katedry Historii Gospodarczej. Dziekan w trakcie posiedzenia rady wydziału

⁸¹ *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów, rok akademicki 1960-1961*, Szczecin 1960, s. 63-65.

⁸² AUS, WNEiZ, 341/16, s. 1-2, 4.

⁸³ Tamże, s. 13.

w dniu 14 grudnia 1960 r. informował, że wniosek został przez ministerstwo zatwierdzony i niebawem powinien zostać przesłany do rektora⁸⁴. Jednak w trakcie posiedzenia rady w dniu 19 stycznia 1961 r. ustępujący ze stanowiska dziekan Madeyski wyjaśniał, że jest decyzja pozytywna, a nominacja dr Alfreda Wielopolskiego miała być podpisana w grudniu ubiegłego roku i przywieziona do Szczecina na spotkanie z Ministrem Komunikacji Józefem Popielasem, ale to nie nastąpiło. Liczono, że sprawa zostanie dopięta w trakcie wizyty rektora w Warszawie⁸⁵. Brak powołania omawianej katedry doprowadził nawet do próby rezygnacji z pracy prof. Wielopolskiego, ale udało się go przekonać do pozostania. Nowy dziekan, Eufemiusz Terebucha, dopiero w trakcie posiedzenia rady w dniu 22 maja 1961 roku poinformował zebranych, że minister podpisał wniosek o utworzenie Katedry Historii Gospodarczej⁸⁶. W omawianym okresie uchwalono powołanie Zakładu Organizacji i Kierownictwa Przedsiębiorstw, ale próby wprowadzenia tej uchwały w życie nie wyszły poza uczelnię⁸⁷.

Dalsze rozważania nad rozbudową struktury wydziału powiązane były nadal ściśle z toczącą się sprawą uzyskania przez wydział praw akademickich. W maju 1961 roku minister Henryk Golański podpisał wniosek o akademizację wydziału i przekazał go do Rady Głównej Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego⁸⁸. W trakcie posiedzenia Rady Wydziału w dniu 22 maja 1961 roku, prof. Leon Babiński, wskazał, że prawo do nadawania stopni doktora wydział otrzyma dopiero po formalnym załatwieniu sprawy akademizacji oraz po ustaleniu nazwy wydziału. Profesor zaproponował nazwę Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, która posiadała w sobie „element ekonomiczny” i zarazem nie zawężała profilu wydziału. Nadal jednostka miała mieć Oddział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu Samochodowego oraz Ekonomiki Transportu. Propozycję Rada przyjęła jednomyślnie. Dodatkowo postanowiono zmienić nazwy dwóch katedr. Katedra Organizacji i Planowania Transportu miała stać się Katedrą Ekonomiki Transportu wraz z zakładem i być kierowana przez doc. dr Przemysława Małką, a Katedra Ekonomiki Transportu Drogowego miała zostać Katedrą Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych z zakładami: Ekonomiki i Organizacji Transportu Samochodowego dr

⁸⁴ Tamże, s. 16.

⁸⁵ Tamże, s. 19.

⁸⁶ Tamże, s. 40. Zob. *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów. Rok akademicki 1962/1963*, Szczecin, 1962, s. 105. Widnieje tam informacja o powołaniu omawianej Katedry w dniu 11.05.1961 r. Przeczy jednak temu informacja zawarta w teczce dotyczącej podstaw prawnych jednostek organizacyjnych pionu naukowo-dydaktycznego, gdzie podana jest data 5 czerwca 1961 roku. AUS, WNEiZ, 341/123 s. 19.

⁸⁷ AUS, WNEiZ, 341/16, s. 27-28.

⁸⁸ Tamże, s. 40-41.

Jerzego Wolszczana, Ekonomiki Transportu Wodnego doc. Bolesława Koselnika oraz Ekonomiki Transportu Kolejowego, gdzie chwilowo stanowisko kierownika miało vacat. Kierownikiem Katedry miał zostać doc. Marian Madeyski. Miesiąc później po ostatnim senacie Uczelni ustalono, że pracownik nauki nie będący przynajmniej docentem nie może być kierownikiem katedry. Przepis ten obowiązywać miał od 1 października 1961 roku co wymusiło połączenie dwóch katedr technicznych: Taboru i Sprzętu Samochodowego oraz Technologii Obsługi i Napraw w jedną, której kierownikiem został doc. mgr inż. Aleksander Rummel. W skład katedry miały wchodzić dwa zakłady⁸⁹.

Wszystkie powyżej opisane działania musiały zostać zaakceptowane i wprowadzone w życie zarządzeniem Ministra Szkolnictwa Wyższego co nastąpiło dopiero w dniu 12 lutego 1962 roku⁹⁰. Co więcej, nie wpłynęły one najwidoczniej na decyzję ministerstwa o nadaniu wydziałowi praw akademickich, gdyż w trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 12 października 1961 roku dziekan informował zebranych, że wniosek nadal nie został pozytywnie załatwiony. Z braku dalszych możliwości administracyjnych postanowiono udać się na „audiencję” do I sekretarza KW PZPR w Szczecinie Antoniego Walaszka⁹¹. Niemniej, do wprowadzenia w życie wspomnianego zarządzenia ministra nie prowadzono dalszych prac nad zmianami struktury wydziału. Zarządzenie Ministra Szkolnictwa Wyższego z dnia 12 lutego 1962 r. w sprawie zmian organizacyjnych w Politechnice Szczecińskiej ustanowiło następującą strukturę Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Drogowego. Składał się on z dwóch oddziałów: ekonomiki transportu drogowego oraz inżynieryjno-ekonomicznego transportu samochodowego oraz katedr:

1. Ekonomii Politycznej z dwoma zakładami:
 - 1.1. Ekonomii Politycznej,
 - 1.2. Ekonomiki Przemysłu,
2. Historii Gospodarczej z zakładem,
3. Prawa z zakładem,
4. Finansów i Rachunkowości z dwoma zakładami:
 - 4.1. Finansów,
 - 4.2. Rachunkowości,
5. Statystyki z zakładem,

⁸⁹ Tamże, s. 47.

⁹⁰ AUS, WNEiZ, 341/125, s. 1-5. Zarządzenie wchodziło z mocą od dnia 01 lutego 1962 r.

⁹¹ AUS, WNEiZ, 341/17, s. 3

6. Geografii Transportowej z zakładem,
7. Ekonomiki Transportu z zakładem,
8. Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych z trzema zakładami:
 - 8.1. Transportu Samochodowego,
 - 8.2. Transportu Wodnego,
 - 8.3. Transportu Kolejowego,
9. Taboru i Sprzętu Samochodowego z dwoma zakładami:
 - 9.1. Taboru Samochodowego,
 - 9.2. Obsługi i Napraw Taboru.

Z przedstawionej struktury wynika, że ministerstwo uwzględniło prawie wszystkie zmiany uchwalane na posiedzeniach rady wydziału za wyjątkiem nazwy wydziału, która pozostała niezmienną. Dziekan, doc. dr Eufemiusz Terebucha, próbował w maju 1962 roku zwrócić się przez Rektora do ministerstwa o zmianę nazwy kierowanej przez niego jednostki na Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu. Zmianie ulec miała również nazwa jednego z oddziałów, który miał nazywać się Oddział Ekonomiki Transportu zamiast Oddział Ekonomiki Transportu Drogowego. Dziekan wskazywał, że dotychczasowe nazewnictwo wprowadza w błąd potencjalnych studentów lub przedsiębiorstwa chętne do nawiązania współpracy. Świadczyć ono miało o tym, że na wydziale kształci się jedynie w dziedzinie ekonomiki transportu samochodowego co było niezgodne z prawdą. Rektor nie widział jednak możliwości dalszego procedowania wniosku i oddalił go bez przesłania do Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego⁹². W trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 27 września 1962 roku, Dziekan zakomunikował, że zmiana nazwy wydziału zostanie załatwiona dopiero po uzyskaniu praw akademickich⁹³. Kolejną próbę podjęto w październiku 1962 roku postulując ponownie zmianę nazwy wydziału na Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu oraz nazw oddziałów na Oddział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu i Oddział Ekonomiki Transportu. Działania te przyniosły skutek, po interwencjach w ministerstwie dopiero w czerwcu 1963 roku kiedy to wydane zostało Zarządzenie Ministra Szkolnictwa Wyższego z dnia 27 czerwca 1963 roku w sprawie zamian organizacyjnych w Politechnice Szczecińskiej. Zarządzenie to przekształcało

⁹² AUS, WNEiZ, 341/125, s. 6-7.

⁹³ AUS, WNEiZ, 341/18, s. 5-6. Por. *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów. Rok akademicki 1962/1963*, s. 110. Widniejąca tam informacja o przyznaniu Wydziałowi Inżynieryjno-Ekonomicznemu Transportu Drogowego w dniu 27 czerwca 1962 r. uprawnień do przeprowadzania przewodów doktorskich i nadawania stopnia naukowego doktora nauk ekonomicznych nie może być prawdziwa.

Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu Drogowego w Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, w ramach którego oddziały otrzymały następujące nazwy: Oddział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu oraz Oddział Ekonomiki Transportu⁹⁴. Utworzona została również Katedra Ekonomiki Przemysłu i Przedsiębiorstwa Przemysłowego⁹⁵. Niezałatwione zostały natomiast, wnioski o utworzenie Zakładu Paliw i Smarów, który miał powstać przy Katedrze Taboru i Sprzętu Samochodowego oraz Katedry Transportu Wodnego⁹⁶. Podsumowując, pozytywne załatwienie sprawy zmiany nazwy wydziału i oddziałów można powiązać z nadaniem jeszcze Wydziałowi Inżynieryjno-Ekonomicznemu Transportu Drogowego prawa do przeprowadzania przewodów doktorskich i nadawania stopnia doktora nauk ekonomicznych nastąpiło w styczniu 1963 roku⁹⁷.

W trakcie posiedzenia Rady w dniu 24 kwietnia 1963 roku omawiano sprawę Zakładu Filozofii kierowanego przez doc. Mieczysława Gordona⁹⁸. Dziekan postulował powołanie Katedry Filozofii na Wydziale oraz prosił o opinię kierownictwo zakładu w sprawie kandydatów na asystentów, którzy odciążyliby adiunkt Janinę Babińską. Poruszono jeszcze kwestię opieki nad istniejącym zakładem dr Gordona. Docent Józef Rutkowski zaproponował, żeby Zakład Filozofii administracyjnie podlegał pod Katedrę Ekonomii Politycznej, ale opiekę naukową sprawowała nad nim Międzyuczelniana Katedra Filozofii. Ostatecznie uchwalono utworzenie Zakładu Filozofii przy Katedrze Ekonomii Politycznej⁹⁹. Co ciekawe, na następnym, kwietniowym posiedzeniu rady wydziału na

⁹⁴ AUS, WNEiZ, 341/125, s. 6-13.

⁹⁵ Tamże, s. 14. Wcześniej, bo zarządzeniem Ministra Szkolnictwa Wyższego z dnia 27 kwietnia 1963 roku w sprawie zmian organizacyjnych w Politechnice Szczecińskiej zniesiono Zakład Ekonomiki Przemysłu istniejący przy Katedrze Ekonomii Politycznej. Zob. AUS, WNEiZ, 341/18, s. 31-32.

⁹⁶ AUS, WNEiZ, 341/18, s. 19, 33. W przypadku obu jednostek powoływano się na przyszłość rozwoju wydziału, a dodatkowo w przypadku Katedry Ekonomiki Transportu Wodnego dodatkowo na rozwój kadry oraz uważano, że reaktywacja byłej Katedry Ekonomiki Transportu Wodnego WSE jest pożądana. Podjęto jeszcze jedną próbę utworzenia Katedry Ekonomiki Transportu Wodnego z początkiem 1965 roku, również bezskuteczną. Zob. AUS, WNEiZ, 341/20, s. 14.

⁹⁷ M. P. 1963, nr 10, poz. 55. Zarządzenie Ministra Szkolnictwa Wyższego wydane w dniu 21 stycznia 1963 roku wchodziło w życie z mocą od dnia 1 listopada 1962 roku. Co ciekawe, nie wspomniano o fakcie uzyskania praw akademickich w trakcie posiedzeń rady wydziału. Więcej na temat uzyskiwania praw akademickich w rozdziale poświęconym nauce.

⁹⁸ AUS, WNEiZ, 341/18, s. 47. Zakład ten nie występuje ani w zarządzeniach ministerialnych ustalających strukturę wydziału ani w składach osobowych uczelni, a Mieczysław Gordon występuje w tych drugich jako wykładowca z Polskiej Akademii Nauk (w 1962 r.) lub Pomorskiej Akademii Medycznej (w 1965 r.) wykładający na wydziale filozofii. Zob. *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów. Rok akademicki 1962/1963...*, s. 75-76; *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy, program wykładów. Rok akademicki 1965-1966*, Szczecin 1965, s. 45.

⁹⁹ AUS, WNEiZ, 341/18 s. 47. Wynikałoby z tego, że uchwalono powołanie zakładu, który w jakiś sposób musiał istnieć skoro jego kierownikiem był dr Mieczysław Gordon. Nie był to na pewno Międzyuczelniany Zakład Filozofii, gdyż ten istniał przy Pomorskiej Akademii Medycznej, a w okresie, o którym mowa

wniosek dziekana uchwalono powołanie samodzielnej Katedry Filozofii z dniem 1 września 1963 roku. Podkreślono przy tym konieczność reaktywacji byłej Katedry istniejącej w WSE, bo filozofia ma duże powiązania ze studiami ekonomicznymi. Uznano, że Międzyuczelniana Katedra Filozofii nie daje możliwości prowadzenia prac dydaktycznych i naukowo-badawczych. Na kierownika Rada zaproponowała dr Mieczysława Gordona. Na wniosek dziekana uchwalono również przyjęcie mgr Reginy Pietkiewicz na stanowisko asystenta w Zakładzie Filozofii z dniem 1 lipca 1963 roku co wiązało się z koniecznością udzielenia rocznego urlopu mgr Janinie Babińskiej w celu ukończenia przez nią doktoratu¹⁰⁰. Katedra ta jednak formalnie nie powstała w strukturze Wydziału Inżynierjno-Ekonomicznego Transportu co sugerować może, że albo wniosek nie wyszedł poza uczelnię albo zostać odrzucony na poziomie ministerstwa. Najprawdopodobniej była to próba powołania jednostki w strukturze wydziału, która uniezależniłaby Politechnikę Szczecińską od korzystania z usług katedry międzyuczelnianej oraz pozwalała na rozwój naukowy jej pracowników.

Kolejne dwa lata to przede wszystkim bezskuteczne próby powoływania jednostek w ramach wydziału, ale także postulaty usprawnienia pracy administracji oraz poprawienia warunków pracy. W listopadzie 1963 roku próbowano utworzyć Zakład Zastosowań Gospodarczych Matematyki przy Katedrze Statystyki¹⁰¹. W lutym 1964 roku na wniosek dziekana po dużej dyskusji zdecydowano się wystąpić do Rektora o skierowanie do senatu uczelni wniosku o utworzenie na Wydziale Katedry Historii Nauki¹⁰². W marcu 1964 roku protestowano przeciwko planom włączenia do Katedry Matematyki Politechniki Szczecińskiej zespołu maszyn analitycznych funkcjonującego przy Katedrze Finansów i Rachunkowości¹⁰³. Dwa miesiące później na wniosek kierownika tejże katedry, prof. Eufemiusza Terebuchy, rada wydziału „uchwaliła powołać komórkę organizacyjną w sprawie utworzenia Instytutu Finansów i Rachunkowości” co świadczyło o dużej sile

zatrudniał jedynie mgr Janinę Babińską. Zob. *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów. Rok akademicki 1962/1963...*, s. 75.

¹⁰⁰ AUS, WNEiZ, 341/18, s. 53. Por. *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy, program wykładów. Rok akademicki 1965-1966...*, s. 45. W dwa lata później brak w strukturze Katedry lub Zakładu Filozofii, ale nadal istnieje Międzyuczelniany Zakład Podstawowych Kierunków Filozofii, w którym pracują mgr Regina Pietkiewicz i mgr Józef Kowalski.

¹⁰¹ AUS, WNEiZ, 341/19, s. 9.

¹⁰² Tamże, s. 19. Szczegółowy wniosek z uzasadnieniem miał złożyć przebywający w szpitalu doc. dr Stanisław Schwann. Był to powrót do koncepcji powołania Katedry Historii Nauki i Techniki po raz pierwszy zasygnalizowanej w kwietniu 1963 r. Zob. AUS, WNEiZ, 341/18, s. 49.

¹⁰³ AUS, WNEiZ, 341/19, s. 26. Na jego bazie miał powstać planowany w listopadzie 1963 roku Zakład Zastosowań Gospodarczych Matematyki.

naukowej ówczesnej katedry¹⁰⁴. Bardzo rzadko zdarzało się, że postulaty utworzenia konkretnej jednostki w ramach wydziału pochodził z zewnątrz. Sytuacja taka miała miejsce w styczniu 1965 roku kiedy to Komisja Nauki KW PZPR wnioskowała o utworzenie na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Katedry Podstaw Nauk Społecznych, której zadaniem byłoby prowadzenie badań naukowych i dydaktyki z dziedziny nauk społecznych w całej Politechnice Szczecińskiej. Dziekan zaproponował utworzenie w ramach tej Katedry czterech zakładów: Filozofii, Podstaw Nauk Społecznych, Historii Nauki i Techniki oraz Socjologii. Rada jednomyślnie wyraziła aprobatę w kwestii powołania takiej katedry, a prodziekan doc. dr Jerzy Wolszczan zaproponował wystąpić do Ministra Szkolnictwa Wyższego o mianowanie doc. dr Stanisława Schwanna na kierownika proponowanej jednostki na co rada również się zgodziła¹⁰⁵. Ewentualne utworzenie takiej Katedry załatwiłoby również pozytywnie wcześniejsze wnioski wydziału o powołanie katedr (w tym przypadku powstały jednak zakłady) Filozofii czy też Historii Nauk i Techniki.

Natomiast do prób usprawnienia administracji w omawianym okresie zaliczyć można przedstawiony w lipcu 1963 roku postulat Sekretarza OOP dr Franciszka Gronowskiego, który w imieniu Egzekutywy OOP PZPR złożył wniosek o usprawnienie pracy dziekanatu od roku akademickiego 1963/1964 przez opracowanie lepszego schematu organizacyjnego i inną lokalizację pomieszczeń¹⁰⁶. Sprawa pracy dziekanatu omawiana była jeszcze w 1965 roku kiedy to zwracano uwagę na zbyt małą ilość pracowników administracji w stosunku do rosnącej liczby studentów w związku z czym kierownictwo wydziału nie brało odpowiedzialności za nieterminowe załatwianie spraw przez tę komórkę organizacyjną. Zdecydowano postarać się o uzyskanie przynajmniej dwóch dodatkowych etatów do dziekanatu w Ministerstwie Szkolnictwa Wyższego oraz czasowo oddelegować do pracy w dziekanacie pracowników administracyjnych Katedr: Rachunkowości oraz Taboru i Sprzętu Samochodowego. Dodatkowo dokumentacja studiów wytwarzana w Punkcie Konsultacyjnym w Koszalinie miała tam pozostać do momentu uzyskania nowych etatów¹⁰⁷. W związku z rozwojem kadrowym i dydaktycznym wydziału prowadzącym

¹⁰⁴ Tamże, s. 42.

¹⁰⁵ AUS, WNEiZ, 341/20, s. 10-11.

¹⁰⁶ AUS, WNEiZ, 341/18, s. 55. Co ciekawe, OOP postulowała powierzenie tego zadania odpłatnie pracownikom nauki wydziału.

¹⁰⁷ AUS/WNEiZ, 341/21, s. 12, 24, 37. Dodatkowo, Egzekutywa KU PZPR proponowała powołanie zespołu, który przygotowałby projekt „usprawnienia i unowocześnienia pracy administracyjnej dziekanatu”. Komisja taka powstała w dniu 5 stycznia 1966, a w jej skład weszli prodziekan doc. dr Jerzy Wolszczan i doc. dr Tadeusz Wierzbicki.

nieuchronnie do braku pomieszczeń w czerwcu 1965 roku powołano na wydziale Komisję Lokalową, która „w oparciu o nowe plany studiów i potrzeby Wydziału” przedstawiłaby Radzie odpowiednie wnioski¹⁰⁸.

Początek 1966 roku to zacieśnienie współpracy z Ministerstwem Komunikacji. W dniu 26 stycznia odbyła się narada w KC PZPR zwołana przez Komisję Transportową KC pod przewodnictwem sekretarza Ludwika Puzonia¹⁰⁹. Posiedzenie dotyczyło zapewnienia kadr z wyższym wykształceniem dla transportu kolejowego i samochodowego. Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu był podstawową placówką kształcącą kadry dla transportu dlatego uznano, że należy go doinwestować w pierwszej kolejności zapewniając miejsca w Domach Akademickich i pomieszczenia dydaktyczne na wydziale. Uzgodniono budowę Domu Studenckiego z 300 miejscami w latach 1966-1967 przy pomocy Ministerstwa Komunikacji i Związku Zawodowego Kolejarzy i Transportowców. Wydział miał zapewnić lokalizację tej inwestycji. Przejściowo Ministerstwo Komunikacji obiecało jeszcze w 1966 roku oddać do dyspozycji WIET murowany barak mieszkalny mogący pomieścić 80 studentów. W drugiej kolejności przy wsparciu resortu komunikacji miały powstać założenia pawilonu dydaktycznego. W trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 2 lutego 1966 roku powołano Pełnomocnika ds. Budowy Domu Akademickiego w postaci prodziekana doc. dr Jerzego Wolszczana oraz komisję w składzie: doc. dr Jerzy Rutkowski, dr Maria Rosnerowa oraz dr Rudolf Falkiewicz. Ustalenia poczynione w trakcie omawianej narady w Komitecie Centralnym były załącznikiem do rozpoczęcia budowy nowego budynku przeznaczonego na potrzeby wydziału przy ulicy Mickiewicza 66.

Wraz z wybraniem nowego dziekana, doc. dr Jerzego Rutkowskiego, który swoją kadencję rozpoczął w dniu 01.09.1966 roku pojawiły się dalsze plany rozbudowy wydziału zarówno pod względem organizacyjnym jak i materialnym¹¹⁰. Oprócz wspomnianego nowego budynku dla wydziału, którego budowa miała rozpocząć się w 1967 roku¹¹¹,

¹⁰⁸ AUS, WNEiZ, 341/20, s. 30. W jej skład weszli: przewodniczący doc. dr Jerzy Wolszczan, dr Maria Zakrzewska-Rosner, dr Tadeusz Wierzbicki oraz mgr inż. Jerzy Parczewski. Zob. AUS, WNEiZ, 341/21, s. 10 W radzie wydziału z dnia 10 listopada 1965 roku znajduje się jedynie lakoniczna informacja o tym, że komisja dokona odpowiednich przeniesień Katedr i Zakładów w związku z rewizją pomieszczeń na Wydziale.

¹⁰⁹ AUS, WNEiZ, 341/21, s. 38-39. W posiedzeniu brali udział przedstawiciele Wydziału Komisji Nauki i Oświaty KC, Ministerstwa Komunikacji, Departamentu Studiów Ekonomicznych Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego, Komisji Nauki KW PZPR w Szczecinie i zaproszeni przedstawiciele Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej: doc. dr Stanisław Schwann, prodziekan doc. dr Jerzy Wolszczan, Sekretarz OOP adiunkt dr Rudolf Falkiewicz, Sekretarz KU PZPR mgr Włodzimierz Moeł, dr Franciszek Gronowski i Kierownik Zakładu Transportu Kolejowego mgr inż. Józef Banaś.

¹¹⁰ AUS, WNEiZ, 341/22, s. 1-5.

¹¹¹ Tamże, s. 35 W dniu 14 grudnia 1966 roku powołano prodziekana doc. dr Jerzego Wolszczana na stanowisko Seniora Rozbudowy Inwestycyjnej Wydziału.

dziekan planował przyspieszenie oddania do użytku stacji maszyn, która w przyszłości miała stanowić bazę dla powołania placówki o charakterze naukowo-usługowym. Katedra Obsługi i Napraw Taboru miała otrzymać natomiast nowe pomieszczenia, które miały powstać na zapleczu gmachu wydziału. Ich wyposażenie chciano pozyskać od darczyńców i współpracujących z wydziałem resortów i przedsiębiorstw. Ze spraw inwestycyjnych dziekan Rutkowski planował również utworzenie baru względnie kawiarni na pierwszym piętrze istniejącego budynku w pomieszczeniu nr 117. W kwestiach organizacyjnych planowano, w związku z powiększającą się współpracą z praktyką, rozbudowanie Zakładu Ekonomiki Stosowanej. Zakład Rachunkowości miałby zostać ewentualnie przekształcony w Instytut Zmechanizowanej Ewidencji, który dzięki własnej stacji maszyn liczących mógłby świadczyć usługi poza uczelnią. Członkowie rady wydziału postulowali również rozdzielenie Katedry Finansów i Rachunkowości na dwie oddzielne jednostki. Rozwijac miała się współpraca z Ministerstwem Komunikacji, Ministerstwem Żeglugi oraz przedsiębiorstwami transportowymi.

Ważnym wydarzeniem związanym z początkiem kadencji dziekana Rutkowskiego było uruchomienie Punktu Konsultacyjnego w Gorzowie Wielkopolskim. W marcu 1966 roku Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gorzowie Wielkopolskim wystąpiło do Ministra Szkolnictwa Wyższego o uruchomienie punktu konsultacyjnego Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej uzasadniając swój wniosek potrzebami kadrowymi gorzowskiego przemysłu. Władze uczelni proponowały uruchomienie takiego punktu od roku akademickiego 1967/1968, co faktycznie nastąpiło, ale już w dniu 22 października 1966 roku resort nauki wydał zgodę na uruchomienie gorzowskiej placówki, w której miano kształcić na kierunku ekonomika przemysłu¹¹². Zajęcia odbywać miały się w Studium Nauczycielskim, które również miało zapewnić noclegi w swoim domu studenckim¹¹³. Na studia ubiegać mogli się początkowo kandydaci z terenu ówczesnego województwa zielonogórskiego, ale z początkiem 1967 roku Ministerstwo Oświaty i Szkolnictwa Wyższego ustaliło rejon rekrutacyjny punktu w Gorzowie. Obejmował on powiaty Województwa Zielonogórskiego – Gorzów Wielkopolski, Sulęcín, Słubice, Międzyrzecz oraz południowe powiaty województwa

¹¹² AUS, WNEiZ, 341/130, s. 1-9, 19.

¹¹³ Tamże, s. 25. Sekretariat Punktu Konsultacyjnego mieścił się w budynku Studium Nauczycielskiego przy ul. Estkowskiego 13 i prowadzony był przez Krystynę Jaźwińską.

szczecińskiego¹¹⁴. W dniu 8 lutego 1967 roku rada wydziału wybrała mgr Włodzimierza Mozela na kierownika Punktu Konsultacyjnego w Gorzowie Wielkopolskim¹¹⁵.

O dynamicznym rozwoju wydziału w omawianym okresie świadczy również zgoda Ministra Oświaty i Szkolnictwa Wyższego na utworzenie drugiego etatu prodziekana na wydziale, o której dziekan poinformował radę wydziału w dniu 13 stycznia 1967 roku¹¹⁶. Tego dnia wybrano na to stanowisko, zgodnie z propozycją dziekana, doc. dr Tadeusza Wierzbickiego. W związku z tym dokonano również podziału kompetencji prodziekanów. I tak prodziekan doc. dr Jerzy Wolszczan zajmował się:

1. czuwaniem nad zaspakajaniem materialnych, zdrowotnych i kulturalnych potrzeb studentów wydziału oraz rozdziałem stypendiów i innych świadczeń;
2. opieką nad nauczaniem i wychowaniem młodzieży w duchu socjalistycznym;
3. sprawami rozwoju bazy materialnej Wydziału;

Natomiast, prodziekan doc. dr Tadeusz Wierzbicki odpowiadał za:

1. opracowanie szczegółowego rozkładu i planu zajęć oraz sesji egzaminacyjnych;
2. kontrolę wykonania planu zajęć, planów studiów i programów nauczania;
3. dyscyplinę studiów stacjonarnych oraz zaliczania semestrów;
4. organizację przejściowych i dyplomowych praktyk studenckich.

Oprócz wspomnianych dwóch prodziekanów, władze wydziału w omawianym okresie uzupełniało stanowisko kierownika Studium Zaocznego sprawowane przez prof. dr Juliusza Mikołajskiego.

W roku akademickim 1966/1967 podejmowano jeszcze próby utworzenia Katedry Finansów, która miała zostać wyodrębniona z Katedry Finansów i Rachunkowości. W maju 1967 roku prodziekan Jerzy Wolszczan poinformował radę wydziału, że Senat Politechniki Szczecińskiej uchwalił utworzenie Katedry Finansów¹¹⁷. Sprawa musiała być procedowana przez Ministerstwo Oświaty i Szkolnictwa Wyższego, bo jeszcze w trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 7 czerwca 1967 roku, kierownik Katedry Finansów i Rachunkowości prof. Eufemiusz Terebucha wnioskował o mianowanie doc. dr Lesława Swatlera na kierownika Zakładu Finansów na co rada wyraziła zgodę¹¹⁸. W trakcie tego samego posiedzenia powołano również doc. dr Tadeusza Wierzbickiego na kierownika Zakładu

¹¹⁴ Tamże, s. 33.

¹¹⁵ AUS, WNEiZ, 341/22, s. 67.

¹¹⁶ Tamże, s. 63-64.

¹¹⁷ Tamże, s. 92.

¹¹⁸ Tamże, s. 105-106. Wiązało się to z przebywaniem doc. dr Stanisława Schwanna, będącego kierownikiem Zakładu Finansów za granicą. Za zgodą doc. Schwanna odwołano go ze stanowiska powołując nowego kierownika zakładu w osobie doc. Swatlera.

Rachunkowości co wiązało się z wprowadzaniem nowych metod ewidencji rozszerzających zadania tego zakładu. W dniu 27 czerwca natomiast powołano na wniosek dziekana doc. dr Lesława Swatlera na kierownika Katedry Finansów, podkreślając konieczność jej utworzenia¹¹⁹. Obsadzono tym samym nieistniejące jeszcze stanowisko. Próby powołania odrębnej Katedry Finansów nie powiodły się i do końca funkcjonowania struktury katedralnej na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu funkcjonowała Katedra Finansów i Rachunkowości.

Do działań organizacyjnych, które relatywnie szybko zakończyły się powodzeniem zaliczyć można powołanie Katedry Ekonomiki Transportu Morskiego. Dyskusja rozpoczęta w trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 24 czerwca 1967 roku dotyczyła poszerzenia specjalizacji na studiach zawodowych o kierunek ekonomika transportu morskiego oraz powołanie Katedry Ekonomiki Transportu Morskiego na bazie Zakładu Transportu Morskiego doc. dr Franciszka Gronowskiego¹²⁰. Istotne znaczenie dla projektu miało udzielone poparcie Departamentu Studiów Technicznych Ministerstwa Oświaty i Szkolnictwa Wyższego. Powołanie katedry było ściśle powiązane z czynionymi od 1963 roku staraniami o reaktywowanie kierunku ekonomiki transportu morskiego potwierdzonymi uchwałą Senatu Politechniki Szczecińskiej z kwietnia 1966 roku oraz wnioskiem przesłanym w grudniu 1966 roku do ministerstwa. Uznano, że powołanie katedry było nieodzowne dla rozwoju badań naukowych dotyczących transportu morskiego co z kolei miało pozwolić na rozwiązywanie problemów naukowych szczecińskiego ośrodka gospodarki morskiej i kształcenie kadr specjalistów dla resortu żeglugi. Po dyskusji rada uchwaliła powołanie kierunku ekonomika transportu morskiego na studiach zawodowych, powołanie Katedry Transportu Morskiego oraz powierzenie jej kierownictwa doc. dr Franciszkowi Gronowskiemu. Wnioski zostały przesłane do Senatu uczelni. Zarządzenie Ministra Oświaty i Szkolnictwa Wyższego z dnia 30 sierpnia 1967 roku w sprawie zmian organizacyjnych w Politechnice Szczecińskiej ostatecznie powołało w strukturach Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Katedrę Ekonomiki Transportu Morskiego¹²¹.

¹¹⁹ Tamże, s. 112-113. Oprócz stwierdzenia, że „jest to najbardziej autorytatywny fachowiec w Polsce w zakresie znajomości teorii amortyzacji” stwierdzono, że Ministerstwo Oświaty i Szkolnictwa Wyższego chciało powierzyć mu katedrę w Lublinie. Była to więc próba zatrzymania doc. Swatlera w Szczecinie.

¹²⁰ Tamże, s. 113-115.

¹²¹ AUS, WNEiZ, 341/128, s. 1.

Kolejną jednostką, której próbę utworzenia podjęto ponownie w 1967 roku był Zakład Historii Nauki¹²². Zakończona niepowodzeniem próba podjęta w latach 1964-1966 spowodowała zmniejszenie ambicji wydziału z katedry do zakładu. Wnioskodawcą w trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 1 sierpnia 1967 roku był doc. dr Stanisław Schwann¹²³. Sam zakład miał znaczenie polityczne, które najlepiej w dyskusji opisał prof. Leon Babiński „wskazując na potrzebę poważnej akcji propagandowej przeciwstawiającej się polityce rewizjonistycznej Niemiec Zachodnich”. Uznano, że zakład ten mógłby prowadzić badania nad historią transportu oraz warunkami powstawania portów morskich nad polskim wybrzeżem. Finalnie podjęto uchwałę o utworzeniu Zakładu Historii Nauki przy Katedrze Historii Gospodarczej. Uchwała ta jednak nie została zrealizowana, gdyż rektor Politechniki Szczecińskiej odesłał wniosek do rady wydziału ze względu na braki w dokumentacji¹²⁴.

Ostatecznie po wszystkich projektowanych i wprowadzonych w życie zmianach, w dniu 1 października 1967 roku struktura Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu przedstawiała się następująco:

1. Dziekanat
2. Katedra Ekonomii Politycznej
3. Katedra Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych
 - 3.1. Zakład Transportu Kolejowego
 - 3.2. Zakład Transportu Samochodowego
4. Katedra Ekonomiki Transportu
5. Katedra Ekonomiki Przemysłu i Przedsiębiorstwa Przemysłowego
 - 5.1. Zakład Ekonomiki Przemysłu
 - 5.2. Zakład Ekonomiki Przedsiębiorstwa Przemysłowego
6. Katedra Ekonomiki Transportu Morskiego
7. Katedra Finansów i Rachunkowości

¹²² AUS, WNEiZ, 341/127, s. 1-9; Pierwsze próby utworzenia Katedry Historii Nauki, jak zostało to wspomniane w niniejszym rozdziale, zostały podjęte już w 1964 roku. Powoływano się przy tym w uzasadnieniu na prowadzenie przez zachodnioniemieckie ośrodki naukowe badań nad historią nauki i techniki na Pomorzu. Badania te określano jako „rewizjonistyczno-odwetowe”. W planowanej katedrze badania naukowe miały skupiać się na historii techniki na Pomorzu, w szczególności na związkach z Polską. Dodatkowo miano badać historię transportu oraz powstawanie miast i osiedli, zwłaszcza portowych. Katedrę miał obsadzić doc. dr Stanisław Schwann. Rektor Politechniki Szczecińskiej przesłał wniosek o utworzenie Katedry do Departamentu Studiów Technicznych Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego dopiero 01.07.1966 roku zaznaczając, że gdyby utworzenie Katedry było niemożliwe to proponował rozważenie powołania Zakładu Historii Nauki przy Katedrze Historii Gospodarczej.

¹²³ AUS, WNEiZ, 341/22, s. 127-128.

¹²⁴ AUS, WNEiZ, 341/23, s. 1. Brakowało programów wykładów i wymiaru godzin zajęć.

- 7.1. Zakład Finansów
- 7.2. Zakład Rachunkowości
- 8. Katedra Geografii Transportu
- 9. Katedra Historii Gospodarczej
- 10. Katedra Prawa
- 11. Katedra Statystyki
- 12. Katedra Taboru i Sprzętu Samochodowego
 - 12.1. Zakład Obsługi i Napraw Taboru
 - 12.2. Zakład Taboru Samochodowego
- 13. Międzyuczelniany Zakład Filozofii¹²⁵

Kolejne lata poprzedzające przejście ze struktury wydziału opartej o katedry na strukturę instytutową to próby rozwoju organizacyjnego w postaci nowych zakładów oraz przygotowania do powołania instytutów. Z początkiem roku akademickiego 1967/1968 prof. dr Eufemiusz Terebucha przedstawił plan organizacji Ośrodka Mechanizacji Rachunkowości w Katedrze Finansów i Rachunkowości, w ramach którego działać miało studium podyplomowe z przetwarzania danych¹²⁶. Pomysł ten rada wydziału poparła, ale na jego realizację w postaci późniejszego Zakładu Przetwarzania Danych trzeba było poczekać jeszcze rok.

W dniu 2 lutego 1968 roku rada wydziału podjęła pierwszą udokumentowaną próbę stworzenia instytutu naukowego na bazie Zakładu Ekonomii Stosowanej¹²⁷. Do urzeczywistnienia pomysłu zdecydowano się na uchwałę powołującą radę naukową złożoną z kierowników katedr i zakładów, która miała wyłonić zespół wykonawczy mający za zadanie opracowanie problematyki naukowej wydziału. Brak jest jakiegokolwiek dokumentacji wskazującej na działalność wspomnianej rady naukowej jak i instytutu naukowego, uznać więc można, że nie został on ostatecznie powołany.

W kwietniu rada uchwaliła wystąpienie do rektora Politechniki Szczecińskiej z wnioskami dotyczącymi zmian w katedrach Ekonomii Politycznej oraz Finansów i

¹²⁵ *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów, rok akademicki 1967/1968*, Szczecin 1967, s. 43-47. Międzyuczelniany Zakład Filozofii występował we wcześniejszych wydaniach składów osobowych z 1960, 1962 i 1965 roku, ale wtedy jako Międzyuczelniany Zakład Filozofii przy Pomorskiej Akademii Medycznej. Skład osobowy z 1967 roku jako pierwszy wymienia go bez informacji o szczecińskiej uczelni medycznej.

¹²⁶ AUS, WNEiZ, 341/23, s. 5.

¹²⁷ Z protokołu wynika, że taki zakład istniał, ale nie widnieje on ani w opublikowanych składach osobowych ani jego powołanie nigdy nie było rozpatrywane przez radę wydziału. Być może nastąpił błąd w protokole i chodziło o zespół badawczy. Zob. Tamże, s. 57.

Rachunkowości¹²⁸. W związku z powstaniem w ramach Katedry Ekonomii Politycznej dwóch zespołów badawczych, wnioskowano o powołanie w jej strukturze Zakładu Ekonomii Kapitalizmu (kierownik doc. dr Józef Rutkowski) i Zakładu Ekonomii Socjalizmu (kierownik doc. dr Tadeusz Madej). Natomiast, w Katedrze Finansów i Rachunkowości postulowano przekształcenie Zakładu Rachunkowości w Zakład Podstaw Rachunkowości (kierownik prof. dr Eufemiusz Terebucha) oraz utworzenie Zakładu Przetwarzania Danych¹²⁹ (kierownik doc. dr Tadeusz Wierzbicki) i Zakładu Rachunku Kosztów (kierownik doc. dr Kazimierz Sawicki). Uchwalono również, w dniu 24 kwietnia 1968 roku, na wniosek prof. dr Antoniego Skowrońskiego utworzenie w Katedrze Ekonomiki Przemysłu i Przedsiębiorstwa Przemysłowego, Zakładu Polityki Ekonomicznej i Planowania i powierzenie go dr Marii Zakrzewskiej-Rosner¹³⁰. Z protokołu rady wydziału z dnia 12 czerwca 1968 roku wynika, że postulaty wydziału nie zostały zrealizowane, gdyż w trakcie posiedzenia członkowie rady podtrzymali swoje kwietniowe uchwały w tej kwestii¹³¹.

Wspomniana czerwcową radą miała jednak istotne znaczenie ze względu na pierwsze poważne dyskusje nad przekształceniem struktury wydziału z katedralnej na instytutową. Prof. dr Eufemiusz Terebucha omówił projekt statutu Instytutu Ewidencji Gospodarczej i Finansów po czym dziekan doc. dr Józef Rutkowski wskazując na istniejącą możliwość pojawiania się zarządzenia w sprawie uruchomienia instytutów na wydziale poprosił kierowników Katedry Ekonomiki Transportu i Katedry Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych o przygotowanie podobnego projektu statutu. W toku dalszej dyskusji rada stwierdziła, że należy połączyć Katedrę Finansów i Rachunkowości z Katedrą Statystyki tworząc w ten sposób Instytut Ewidencji Gospodarczej, Statystyki i Finansów. Połączeniu ulec miały również Katedra Ekonomiki i Planowania w Transporcie, Katedra Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych oraz ewentualnie Katedry Ekonomiki Transportu Morskiego, na których bazie miał powstać Instytut Ekonomiki Transportu. Pozostałe katedry miały zostać wzmocnione i ewentualnie w przyszłości połączone w zespoły typu instytutowego¹³². W dalszej dyskusji nad utworzeniem instytutów prowadzonej w dniu 26 czerwca ustalono, że ich powstanie ściśle

¹²⁸ Tamże, s. 83-84. Wniosek został przesłany do rektora Politechniki

¹²⁹ Na bazie istniejącej Pracowni Organizacji i Mechanizacji Rachunkowości.

¹³⁰ AUS, WNEiZ, 341/23 s. 100. Wszystkie wnioski zostały zbiorczo przesłane do rektora w dniu 28.04.1968 roku. Zob. AUS, WNEiZ, 341/131.

¹³¹ AUS, WNEiZ, 341/23, s. 175.

¹³² Tamże, s. 174-175; AUS, WNEiZ, 341/129, s. 2-3.

wiąże się uzyskaniem przez wydział praw do nadawania stopnia naukowego docenta nauk ekonomicznych¹³³. Sprawa powołania instytutów powróciła na obrady rady wydziału dopiero w grudniu 1968 roku kiedy to dziekan poinformował zebranych o odbytej w tej sprawie rozmowie z dyrektorem Departamentu Studiów Uniwersyteckich, Ekonomicznych i Pedagogicznych Ministerstwa Oświaty i Szkolnictwa Wyższego Witem Drapichem¹³⁴. Prace nabrały tempa na przełomie 1968 i 1969 czego rezultatem było przedstawienie w trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 24 stycznia 1969 roku projektu organizacji instytutów na wydziale, których miało być 5¹³⁵. W propozycji dziekana Rutkowskiego instytuty miały otrzymać następujące nazwy: Instytut Podstawowych Nauk Ekonomicznych, Instytut Transportu, Instytut Przemysłu, Instytut Ewidencji Ekonomicznej oraz Instytut Techniki Samochodowej. Doc. dr Zbigniew Heliński zaproponował jednak zmianę nazwy Instytutu Ewidencji Ekonomicznej z powodu prowadzonych przez Katedrę Statystyki badań demograficznych. Rada przychyliła się do tej propozycji ustalając ostatecznie nazwę Instytut Statystyki, Finansów i Rachunkowości. Dodatkowo na prośbę profesora Rummel'a uzupełniono nazwę Instytutu Techniki Samochodowej o dopisek „i Eksploatacji” po słowie techniki. Podsumowując dziekan uznał, że uruchomienie instytutów nie nastąpi prędko ze względu na brak środków finansowych oraz, że jego zdaniem będzie to najszybciej za 3 lata po wybudowaniu nowego gmachu wydziału. Dalszym krokiem w omawianej sprawie było uchwalenie powołania w istniejących katedrach nowych zakładów, które w przyszłości miały wejść jako stałe zespoły dydaktyczne i naukowe do projektowanych instytutów¹³⁶. W trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 27 marca 1969 roku, w Katedrze Ekonomiki Przemysłu i Przedsiębiorstwa Przemysłowego powołano Zakład Planowania i Polityki Gospodarczej. W Katedrze Ekonomiki Politycznej utworzono Zakład Ekonomii Politycznej Kapitalizmu,

¹³³ AUS, WNEiZ, 341/23, s. 179-180. Ustalono, że kierownicy katedr, profesorowie i docenci przygotowują dane dotyczące swojej działalności naukowej i dydaktycznej. Dodatkowo powołano komisję do przygotowania wniosku o uzyskanie pełnych praw akademickich w składzie: dziekan doc. dr Józef Rutkowski, prof. dr Eufemiusz Terebucha, prof. dr Antoni Skowroński, prof. dr Władysław Górski, prof. dr Alfred Wielopolski, prodziekan doc. dr Jerzy Wolszczan i doc. dr Kazimierz Sawicki. Więcej na ten temat w podrozdziale dotyczącym nauki.

¹³⁴ AUS, WNEiZ, 341/24, s. 29. Dyrektor Drapich miał przyjechać w celu omówienia tej sprawy do Szczecina.

¹³⁵ Tamże, s. 40-41. Dokładnie miało to być „5 instytutów, obejmujących wyspecjalizowane zakłady o funkcjach dydaktyczno-wychowawczych i dowolną ilość zespołów, powołanych do wykonywania określonych tematów prac naukowo-badawczych a mianowicie: jeden instytut dla obsługi przedmiotów ogólnoeconomicznych i badań podstawowych oraz 4 instytuty związane ze specjalnościami kształcenia na Wydziale w tym – ekonomika transportu, ekonomika przemysłu, finanse, rachunkowość i statystyka z ekonometrii oraz inżynierijno-ekonomiczny transportu samochodowego”.

¹³⁶ Tamże, s. 56, 87.

Zakład Ekonomii Politycznej Socjalizmu, Zakład Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych. W Katedrze Statystyki powstał Zakład Ekonometrii i Matematyki dla Ekonomistów. Ostatnią zmianą było powołanie Zakład Przetwarzania Danych w Katedrze Finansów i Rachunkowości. Opisane uchwały wskazywały również, że sprawa powołania zakładów ciągnęła się bez pozytywnego zakończenia od kwietnia 1968 roku, a więc prawie rok. W kwietniu 1969 roku okazało się, że powołanie nowych zakładów miało zostać omówione na Senacie po porozumieniu się Rektora z Ministerstwem Oświaty i Szkolnictwa Wyższego¹³⁷. Natomiast, wstępny projekt utworzenia instytutów na wydziale co prawda został złożony w rektoracie, ale Rektor nie przewidywał przeprowadzenia reform w uczelni ze względu na brak funduszy, pomimo, że resort nauki przesłał wytyczne w sprawie organizacji instytutów.

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że wszystkie te działania poprzedzały lub były wynikiem wprowadzenia w życie w dniu 20 grudnia 1968 roku ustawy o szkolnictwie wyższym¹³⁸. Ustawa ta oprócz ugruntowania pozycji instytutów w ustroju uczelni wprowadzała mianowanie rektora przez ministra oraz mianowanie dziekanów przez rektora za zgodą ministra. Co więcej, to minister właściwy do spraw szkolnictwa wyższego, na wniosek rektora lub z własnej inicjatywy zarządzeniem powoływał lub znosił jednostki organizacyjne szkoły. W związku z tymi zmianami nie dziwi nabranie tempa prac nad organizacją instytutów w ramach Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu obserwowane na przełomie 1968 i 1969 roku. Od właściwego przygotowania oraz przedstawienia planów organizacyjnych przez dziekana rektorowi, a następnie przez tegoż ministrowi zależała przyszła struktura wydziału, a co za tym idzie jego zadania dydaktyczne, naukowe i wychowawcze. Wydaje się, że szczęściem było, w tym okresie dość istotnych zmian, nominowanie w połowie 1969 roku na stanowisko dziekana, na kolejną kadencję, doc. dr Józefa Rutkowskiego, który kierował sprawami powołania instytutów od roku¹³⁹. Pozwalało to na kontynuację prac nad koncepcją organizacyjną wydziału.

W dniu 30 września 1969 roku dziekan Rutkowski przedstawił radzie wydziału plan organizacji pięciu instytutów, które powstałyby z „komasacji katedr”. Instytutami tymi

¹³⁷ Tamże, s. 108.

¹³⁸ Dz. U. 1968 nr 46 poz. 334; Zob. AUS, WNEiZ, 341/129, s. 1-3.

¹³⁹ AUS, WNEiZ, 341/24, s. 158. Zob. AUS, WNEiZ, 341/82, s. 4 Skład kolegium dziekańskiego od roku akademickiego 1969/1970 przedstawiał się następująco: dziekan prof. dr hab. Józef Rutkowski, prodziekan doc. dr hab. Jerzy Wolszczan, prodziekan doc. dr hab. Kazimierz Sawicki, Kierownik Studium Zaocznego prof. dr Juliusz Mikołajski, Sekretarz OOP PZPR dr Stanisław Drozd, przedstawiciel ZNP mgr inż. Zygmunt Tęczyński

miały być: Instytut Podstawowych Nauk Ekonomicznych, Instytut Ekonomiki Transportu, Instytut Ekonomiki Przemysłu, Instytut Statystyki, Finansów i Rachunkowości oraz Instytut Techniki i Eksploatacji Samochodowej¹⁴⁰. Zachowała się dyskusja dotycząca sytuacji w Katedrze Ekonomiki Przemysłu i Przedsiębiorstwa Przemysłowego, z której powstać miał Instytut Ekonomiki Przemysłu po odpowiednim wzmocnieniu kadrowym. Dziekan uważał, że należało zawęzić plany tak, żeby instytut miał realne szanse na powstanie, a to wiązało się z redukcją ilości projektowanych zakładów i przejściami pracowników z innych katedr. Ostatecznie, na wniosek sekretarza KZ PZPR doc. dr Zygmunta Zielińskiego zdecydowano się odłożyć temat do czasu przeprowadzenia rozmów z instytucjami w celu ostatecznego ustalenia nazw instytutów oraz dopracowania ich projektów. Do sprawy powrócono w grudniu kiedy to omawiano ustalenia Zespołu Uczelnianego Politechniki Szczecińskiej¹⁴¹. Ten przyjął, że zgodnie z zastrzeżeniami Departamentu Studiów Technicznych Ministerstwa Oświaty i Szkolnictwa Wyższego powinno powstać maksymalnie pięć instytutów, a nie sześć proponowanych przez wydział. Liczba 6 instytutów miała odpowiadać ilości kierunków prowadzonych na wydziale, a szósty, nieomawiany do tej pory na posiedzeniach rady instytut miał powstać z podzielenia Instytutu Ekonomiki Transportu¹⁴². Dziekan bronił swojej koncepcji zwracając uwagę, że opierała się ona na doświadczeniach innych uczelni ekonomicznych, w których instytuty już powołano, ale ostatecznie uznano, że powołanie na Wydziale pięciu instytutów, w tym jednego ogólnoeconomicznego i czterech związanych ze specjalnościami kształcenia będzie najwłaściwsze. Problem braku pomieszczeń, wyposażenia oraz personelu technicznego planowano rozwiązać środkami pozyskanymi z ministerstwa. O przesłaniu niestety niezachowanego projektu struktury wydziału do rektora dziekan poinformował zebranych w dniu 9 stycznia 1970 roku¹⁴³. Projekt ten, musiał przejść modyfikacje, gdyż kolejny został przesłany do rektora w dniu 7 lutego 1970 roku i opierał się o ustalenia Komisji Nauki KW PZPR z dnia 2 lutego 1970 roku¹⁴⁴. Struktura Wydziału miała składać się z Instytutu Ekonomii Politycznej, Instytutu Ekonomiki Przemysłu, Instytutu Ekonomiki Transportu, Instytutu Statystyki, Finansów i Rachunkowości oraz Instytutu Eksploatacji Samochodów. Dodatkowo z innych jednostek organizacyjnych w skład Wydziału miały

¹⁴⁰ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 3-4

¹⁴¹ Tamże, s. 33-34.

¹⁴² Co więcej Departament Studiów Technicznych uważał, że ilość zakładów nie powinna przekraczać ilości katedr, więc zakłady powinny odpowiadać kierunkom kształcenia.

¹⁴³ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 40.

¹⁴⁴ AUS, WNEiZ, 341/132, s. 1-16

wejść Zespół Matematyki, Zespół Języków Obcych oraz Zespół Filozofii. Obsada kadrowa w 1970 roku przedstawiała się następująco 8 profesorów, 11 docentów, 20 starszych wykładowców, wykładowców i adiunktów, 39 starszych asystentów, asystentów i stażystów, 5 pracowników naukowo-technicznych oraz 3 pracowników administracyjnych, łącznie 86 osób. Instytut Ekonomii Politycznej składać się miał z Zakładu Ekonomii Politycznej Kapitalizmu i Historii Myśli Ekonomicznej, Zakładu Ekonomii Politycznej Socjalizmu, Zakładu Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych oraz Zakładu Historii Gospodarczej. Instytut Ekonomiki Transportu miały tworzyć Zakład Kompleksowych Problemów Transportowych, Zakład Geografii Transportu, Zakład Transportu Kolejowego, Zakład Transportu Morskiego i Śródlądowego, Zakład Transportu Samochodowego i Zakład Prawa Przewozowego i Ubezpieczeń. W skład Instytutu Ekonomiki Przemysłu miały wejść Zakład Ekonomiki Przemysłu, Zakład Ekonomiki i Analizy Przedsiębiorstwa Przemysłowego, Zakład Socjologii Organizacji i Zarządzania oraz Zakład Planowania i Polityki Ekonomicznej. Instytut Statystyki, Finansów i Rachunkowości tworzyć miały Zakład Ekonometrii i Badań Operacyjnych, Zakład Statystyki i Demografii, Zakład Finansów, Zakład Rachunkowości i Analizy Finansowej i Zakład Organizacji Przetwarzania Danych. Instytut Eksploatacji Samochodów składać się miał z Zakładu Budowy Taboru i Zakładu Technologii Obsługi i Napraw.

Sprawa powołania instytutów zakończona została wydaniem w dniu 23 maja 1970 roku zarządzenia Ministra Oświaty i Szkolnictwa Wyższego w sprawie struktury organizacyjnej Politechniki Szczecińskiej¹⁴⁵. Zgodnie z tym aktem powołane zostały w ramach Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej cztery instytuty:

1. Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych;
2. Instytut Ekonomiki Transportu;
3. Instytut Ekonomiki Przemysłu;
4. Instytut Rachunku Ekonomicznego.

Zarządzenie nie spełniało oczekiwań środowiska szczecińskich ekonomistów¹⁴⁶. Narzekano przede wszystkim na niepowołanie Instytutu Taboru samochodowego co zawężało profil działalności wydziału. Profesor Leon Babiński wyraził „niepokój o los całego dorobku i znaczenie Wydziału w całokształcie nauki i jej miejsca w środowisku

¹⁴⁵ Dz. Urz. MOiSZW z 1970, nr 8A, poz. 46.

¹⁴⁶ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 112-113.

szczecińskim”. Uważał on, że trzeba „ratować co się da, gdyż mogą (...) zabrać prawo morskie” oraz że „my jesteśmy światłem humanistycznym, a nie dodatkiem”. Ostatecznie stwierdzono, że sukcesem było to, że wydział posiadał 4 z powołanych w Politechnice Szczecińskiej 15 instytutów.

Podsumowując ten okres 15 lat Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu istniejącego w ramach Politechniki Szczecińskiej uznać należy, że był to czas dość intensywnego rozwoju. Wydział uzyskał najpierw prawo do nadawania stopnia doktora nauk ekonomicznych, a następnie w 1969 roku pełne prawa akademickie. Udało się rozpocząć budowę nowego gmachu, która niestety nie została ukończona w omawianym okresie. Udało się powołać wiele nowych jednostek w postaci zakładów, co zwiększało potencjał naukowy i dydaktyczny wydziału, ale też wielu planów nie udało się zrealizować. Niemniej, należy stwierdzić, że rozwój środowiska ekonomistów szczecińskich skupionych dookoła wydziału był znaczny. Dodatkowo należy wziąć pod uwagę fakt, że był to jedyny w kraju wydział o profilu inżynieryjno-ekonomicznym transportu, który pogłębił dodatkowo swoją początkową specjalizację transportu drogowego o transport kolejowy oraz transport morski.

2.2. Organizacja i rozwój wydziału w latach 1970-1985

Rok 1970 jest istotną cezurą czasową dla organizacyjnego rozwoju Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej ze względu na opisaną powyżej zmianę strukturalną, której wynikiem było powstanie instytutów, jako podstawowych jednostek naukowych i dydaktyczno-wychowawczych, w miejsce katedr. Jest to również początek starań pracowników Instytut Ekonomiki Transportu o usamodzielnienie się od

reszty wydziału. Dodatkowo pojawiają się nowe organy kolegialne takie jak Rada Społeczna¹⁴⁷, rady instytutów¹⁴⁸, rady dydaktyczne czy też rady do spraw młodzieży¹⁴⁹.

W lipcu 1970 roku Rektor Politechniki Szczecińskiej powoływał zakłady w ramach utworzonych w maju instytutów¹⁵⁰. W ramach Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych powstały zakłady: Ekonomii Politycznej, Nauk Politycznych oraz Zakład Historii Gospodarczej i Doktryn Ekonomicznych. W Instytucie Ekonomiki Transportu powołano: Zakład Kompleksowych Problemów Transportowych, Zakład Transportu Morskiego i Śródlądowego oraz Zakład Transportu Samochodowego¹⁵¹. W Instytucie Rachunku Ekonomicznego utworzono Zakład Ekonometrii i Badań Operacyjnych, Zakład Statystyki i Demografii oraz Zakład Organizacji Przetwarzania Danych. We wrześniu nadal trwały starania o powołanie dalszych zakładów, zwłaszcza Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów, który został pominięty przez Ministerstwo Oświaty i Szkolnictwa Wyższego w trakcie ustalania struktury wydziału¹⁵². Brakowało również Katedry Prawa oraz Zakładów Finansów i Rachunkowości¹⁵³. Sprawa Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów musiała zostać załatwiona pozytywnie przed 31 grudnia 1970 roku¹⁵⁴. Zakład

¹⁴⁷ AUS, WNEiZ, 341/53, s. 1-2; W ramach Rady Społecznej działał Sekcja Studiów Ekonomicznych Transportu, która zebrała się po raz pierwszy w dniu 22 stycznia 1970 roku. W jej skład wchodził: Dziekan WIET prof. dr hab. Józef Rutkowski, Z-ca Dyrektora Okręgu PKP mgr Kazimierz Tandey (przewodniczący), Dyrektor Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS mgr Franciszek Dominik, Dyrektor MPK mgr Marian Dec, Dyrektor Szczecińskiej Fabryki Maszyn Budowlanych inż. Jan Żarski, Kierownik Oddziału Centralnego Ośrodka Badań Ekonomiki i Organizacji Przemysłu Tartaczno mgr Władysław Sikora, Kierownik Pracowni Instytutu Transportu Samochodowego mgr Zygmunt Klonek, opiekunowie praktyk studenckich: dr Edward Kolanko oraz dr inż. Roman Telatyński. W trakcie posiedzeń omawiano sprawy związane z: organizacją praktyk kursowych i dyplomowych, formami współpracy z Uczelnią w zakresie wykorzystania prac magisterskich i dyplomowych, pomocą przedsiębiorstw w odniesieniu do bazy wyposażeniowo-aparaturowej uczelni, analizą możliwości włączenia pracowników naukowych w charakterze doradców i konsultantów przedsiębiorstw, oceną współpracy uczelni z gospodarką narodową i analizą stanu zatrudnienia absolwentów w relacji do potrzeb gospodarki w regionie szczecińskim. Zachowały się jedynie szczątkowe informacje o działalności tego ciała kolegialnego z lat 1970-1972. Zob. AUS, WNEiZ, 341/54 oraz AUS, WNEiZ, 341/55.

¹⁴⁸ Powoływane w różnych odstępach czasu i niestety ubogo udokumentowane. Na pewno od początku roku akademickiego 1970/1971 funkcjonowała Rada Instytutu Ekonomiki Transportu zob. AUS, WZiEU, 210/291; Rada Instytutu Rachunku Ekonomicznego powołana została z dniem 9 stycznia 1971 roku zob. AUS, WNEiZ, 341/56, s. 1; Rada Instytutu Ekonomiki Przemysłu powołana została z dniem 11 listopada 1972 roku zob. Archiwum Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego (dalej AZUT), 3/109; Rada Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych być może istniała wcześniej, ale pierwsze zachowane dokumenty pochodzą z roku akademickiego 1973/1974 zob. AUS, WNEiZ, 341/74.

¹⁴⁹ Więcej na temat rad dydaktycznych i rad ds. młodzieży w części poświęconej studentom.

¹⁵⁰ AZUT, 3/109. Wydane w dniu 27 lipca 1970 roku zarządzenia Rektora Politechniki Szczecińskiej o numerach 42-50 obowiązywały od dnia 1 września 1970 roku.

¹⁵¹ Ze względu na brak samodzielnego pracownika naukowego nie powstał Zakład Transportu Kolejowego. Zob. AUS, WZiEU, 210/291, s. 1-2.

¹⁵² AUS, WNEiZ, 341/26, s. 1-2. Sprawa miała zostać omówiona z Departamentem Studiów Technicznych ministerstwa.

¹⁵³ Tamże, s. 77.

¹⁵⁴ Zob. AUSN, WNEiZ, 341/134, s. 125-127. Zarządzenie nr 62/70 Rektora Politechniki Szczecińskiej w sprawie symboli jednostek organizacyjnych Politechniki Szczecińskiej (wydziałów, instytutów, zakładów,

ten funkcjonował na prawach instytutu, choć jeszcze w początkach 1971 roku starano się przekształcić go w instytut lub katedrę¹⁵⁵. W dniu 6 lutego 1971 roku z mocą od dnia 1 września 1970 roku rektor Politechniki Szczecińskiej utworzył w Instytucie Rachunku Ekonomicznego Zakład Finansów i Zakład Rachunkowości¹⁵⁶. Natomiast, dopiero Zarządzenie Ministra Oświaty i Szkolnictwa Wyższego z dnia 13 lutego 1971 roku powoływało do istnienia Katedrę Prawa jako samodzielną jednostkę organizacyjną od dnia 1 marca 1971 roku¹⁵⁷.

Po wprowadzeniu w życie powyżej opisanych zmian nastąpił okres względnej stabilizacji struktur poszczególnych instytutów tworzących wydział. Z wartych odnotowania spraw w czerwcu 1972 roku dyskutowano nad propozycją zmiany nazwy wydziału przesłaną przez Ministerstwo Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki¹⁵⁸. Resort proponował, żeby wydział otrzymał nazwę Wydział Ekonomiki i Techniki Transportu, ale rada uznała, że nazwa ta nie odpowiada jego profilowi. Wskazywano, że najlepiej zadania wydziału oddawałaby nazwa Wydział Ekonomiczny lub Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny, ale część dyskutantów wskazywała, że należy eksponować tradycje i ciągłość badań naukowych nad ekonomiką i techniką transportu. Ostatecznie, choć rada miała powrócić do tego zagadnienia, nazwa wydziału pozostała niezmienną do końca jego istnienia w strukturach Politechniki Szczecińskiej. Kolejne zmiany w strukturze nastąpiły dopiero w 1973 roku i to wyłącznie w ramach Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych¹⁵⁹. Mianowicie, w czerwcu 1973 roku dyrektor instytutu prof. dr hab. Józef Rutkowski wnioskował o podzielenie Zakładu Ekonomii Politycznej na trzy odrębne zakłady dydaktyczne: Zakład Ekonomii Politycznej Kapitalizmu (doc. dr hab. Hanna Skinder), Zakład Ekonomii Politycznej Socjalizmu (doc. dr hab. Klemens Piotrowski) oraz Zakład Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych i Handlu Zagranicznego (doc. dr hab. Irena Rutkowska). Pozostałe zakłady instytutu miały pozostać niezmienione. Rada przychyliła się do wniosku z korektą nazwy jednego z nich na Zakład Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych. Ostatecznie, Rektor zarządził powołanie proponowanych zakładów od dnia 1 września 1973 roku¹⁶⁰.

jednostek międzywydziałowych i administracji) z dnia 31 grudnia 1970 roku wskazywało na istnienie tego zakładu.

¹⁵⁵ AUS, WNEiZ, 341/26, s. 104. Działania te nie przyniosły rezultatu i do końca swojego istnienia w ramach Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu był to zakład na prawach instytutu.

¹⁵⁶ AZUT, 3/109; AUS, WNEiZ, 341/26, s. 104.

¹⁵⁷ AUS, WNEiZ, 341/135, s. 1; AUS, WNEiZ, 341/26, s. 104.

¹⁵⁸ AUS, WNEiZ, 341/27, s. 182.

¹⁵⁹ AUS, WNEiZ, 341/28, s. 177.

¹⁶⁰ AUS, WNEiZ, 341/29, s. 4; AZUT, 3/109.

Osobną kwestią dopełniającą sprawy organizacyjne były starania Instytutu Ekonomiki Transportu o przekształcenie w instytut uczelniano-przemysłowy, które trwały od października 1970 roku¹⁶¹. W wyniku takiego działania do instytutu mieli przejść pracownicy innych jednostek naukowych. Niestety wbrew planom Instytut Transportu Samochodowego oraz pion ekonomiczny Instytutu Morskiego zajęły negatywne stanowiska w tej sprawie. Jedynie Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu w Szczecinie zgodził się na fuzję od dnia 1 stycznia 1971 roku. W ramach współpracy miano powołać zespoły badawcze zajmujące się kwestiami bodźców materialnego zainteresowania w transporcie, metodami matematycznymi w transporcie oraz efektywnością. Zespoły te miały te prowadzić własne badania naukowe oraz na rzecz Ministerstwa Komunikacji i osób trzecich, a także przyjmować zlecenia od Polskiej Akademii Nauk i Komitetu Nauki i Techniki. W listopadzie nadal trwały prace nad utworzeniem Instytutu Uczelniano-Przemysłowego Ekonomiki Transportu, gdyż taką nazwę miała otrzymać ta jednostka. W projektowanym porozumieniu zapisano, że przy powołaniu do życia otrzyma ona 5 mln zł na zakupy inwestycyjne i 1 mln zł na sprzęt, którego wartość nie przekracza 3 tys. zł. Dodatkowo, istniejący w Instytucie Ekonomiki Transportu Zakład Geografii miał włączyć się w badania OBET-u dotyczące transportochłonności produkcji¹⁶². Instytutu uczelniano-przemysłowego nie udało się jednak powołać do życia w przewidywanym terminie. W trakcie rady instytutu w dniu 4 stycznia 1971 roku wspomniano, że nadal trwają prace w Ministerstwie Oświaty i Szkolnictwa Wyższego¹⁶³. Rok później, bo w dniu 3 stycznia 1972 roku nadal dyskutowano nad powołaniem już Międzyresortowego Instytutu Ekonomiki Transportu, które „ciągnęło się” już ponad rok¹⁶⁴. Zaznaczono przy tym, że stadium organizacji dobiega końca, a sam instytut mógłby rozpocząć działalność jeszcze w 1972 roku. Nadzieje te jednak zostały rozwiane w czerwcu przez profesora Przemysława Małką, który przekazał radzie instytutu informację o przełożeniu powołania Międzyresortowego Instytutu Ekonomiki Transportu na drugą połowę 1973 roku¹⁶⁵. W trakcie posiedzenia rady instytutu w dniu 16 października 1972 roku dyrektor Małek poinformował zebranych, że przygotowany został ostateczny tekst porozumienia w sprawie utworzenia Międzyresortowego Instytutu Ekonomiki Transportu¹⁶⁶. W związku z przesłaniem tekstu

¹⁶¹ AUS, WZiEU, 210/291, s. 1-2.

¹⁶² Tamże, s. 6.

¹⁶³ Tamże, s. 12.

¹⁶⁴ AUS, WZiEU, 210/292, s. 4.

¹⁶⁵ Tamże, s. 13.

¹⁶⁶ AUS, WZiEU, 210/293, s. 4.

porozumienia przez Ministerstwo Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki do Ministerstwa Komunikacji liczone, że powstanie on dość szybko. Nadzieje te jednak nie spełniły się i zgodnie z wcześniejszymi informacjami prof. Małka, Międzyresortowy Instytut Ekonomiki Transportu powołany został do życia od roku akademickiego 1973/1974¹⁶⁷. Jego dyrektorem został prof. Przemysław Małek, zastępcą dyrektora został prof. Jerzy Wolszczan, który pełnił jednocześnie funkcję kierownika Zakładu Doświadczalnego tego instytutu. W dniu 17 października zarządzeniem rektora Politechniki Szczecińskiej utworzono w Międzyresortowym Instytucie Ekonomiki Transportu Zakład Transportu Kolejowego i Zakład Geografii Transportu¹⁶⁸. Proces konstituowania się instytutu dopełniło powołanie z dniem 29 stycznia 1974 roku rady instytutu¹⁶⁹.

W wyniku powyżej opisanych zmian w latach 1970-1973 struktura wydziału przedstawiała się następująco¹⁷⁰:

1. Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych
 - 1.1. Zakład Ekonomii Politycznej Kapitalizmu
 - 1.2. Zakład Ekonomii Politycznej Socjalizmu
 - 1.3. Zakład Historii Gospodarczej i Doktryn Ekonomicznych
 - 1.4. Zakład Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych
 - 1.5. Zakład Nauk Politycznych
2. Międzyresortowy Instytut Ekonomiki Transportu
 - 2.1. Zakład Kompleksowych Problemów Transportowych
 - 2.2. Zakład Transportu Samochodowego
 - 2.3. Zakład Transportu Morskiego i Śródlądowego
 - 2.4. Zakład Transportu Kolejowego
 - 2.5. Zakład Geografii Transportu

¹⁶⁷ AUS, WZiEU, 210/294, s. 2.

¹⁶⁸ AZUT, 3/109; AUS, WNEiZ, 341/29, s. 47.

¹⁶⁹ AZUT, 3/109. Niestety nie zachowała się druga strona zarządzenia, ale skład rady świadczy o międzyresortowym charakterze instytutu. Przewodniczącym został dr Zygmunt Klonek – dyrektor Instytutu Transportu Samochodowego w Szczecinie, jego zastępcą dr Mieczysław Sacewicz – dyrektor Ośrodka Badawczego Ekonomiki Transportu w Warszawie, zarazem przedstawiciel Ministra Komunikacji, prof. dr hab. Jerzy Wolszczan – z-ca dyrektora instytutu, mgr inż. Bekir Assanowicz z Centralnego Ośrodka Badań i Rozwoju Techniki Kolejnictwa w Warszawie, mgr Kazimierz Ratajczak – dyrektor Departamentu Ekonomicznego Ministerstwa Komunikacji, dr Lech Tarwid – dyrektor Zjednoczenia Państwowej Komunikacji Samochodowej w Warszawie, prof. dr Jan Marzec z Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie, mgr Kazimierz Tandey – dyrektor Okręgowych Kolei Państwowych w Szczecinie, dr Roman Kuziemkowski z Ośrodka Badawczego Ekonomiki Transportu w Szczecinie, inż. Czesław Gościłowicz – dyrektor Zespołu Komunikacji Komisji Planowania oraz prof. dr Przemysław Małek – dyrektor instytutu.

¹⁷⁰ *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy, rok akademicki 1973/1974*, Szczecin 1973, s. 46-53.

3. Instytut Ekonomiki Przemysłu
4. Instytut Rachunku Ekonomicznego
 - 4.1. Zakład Rachunkowości
 - 4.2. Zakład Finansów
 - 4.3. Zakład Ekonometrii i Badań Operacyjnych
 - 4.4. Zakład Statystyki i Geografii
 - 4.5. Zakład Organizacji Przetwarzania Danych
5. Katedra Prawa
6. Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów

Sytuacja Międzyresortowego Instytutu Ekonomiki Transportu była jednak bardziej skomplikowana niż mogłoby się wydawać. Zarówno w posiedzeniach rad wydziału, rad tego instytutu, zarządzeniach rektora oraz składach osobowych publikowanych przez Politechnikę Szczecińską występuje on jako instytut międzyresortowy. Wątpliwości dostarcza natomiast dyskusja prowadzona na posiedzeniu rady wydziału w dniu 10 października 1975 roku kiedy to dziekan doc. dr Tadeusz Waśniewski omawiał zmiany organizacyjne zachodzące na Politechnice Szczecińskiej od początku roku akademickiego 1975/1976¹⁷¹. Pomijając całkowite pomylenie aktów prawa powszechnie obowiązującego, które powołały instytut, stwierdzono, że dziekanem poprzedniej kadencji, czyli lat 1973-1975 był dyrektor Międzyresortowego Instytutu Ekonomiki Transportu, który to zgodnie z aktem powołania nie był częścią wydziału¹⁷². Co więcej wskazywano, że instytut ten został powołany jako Instytut Uczelniano-Przemysłowy Transportu podległy bezpośrednio rektorowi uczelni¹⁷³. W dyskusji rektor Zygmunt Zieliński zaznaczył, że zgodnie z przepisami Instytut Transportu jest „jednostką szkoły – jednostką pozawydziałową, jednostką podległą bezpośrednio Rektorowi”, a nazwa Międzyresortowy Instytut Ekonomiki Transportu jest nieuzasadniona i nie była „formalnie usankcjonowana przez Ministerstwo”. Dodał, że powołanie instytutu jako samodzielnej jednostki nie odebrało wydziałowi praw do przeprowadzania przewodów doktorskich i habilitacyjnych. Natomiast, zamiarem nowych władz uczelni było doprowadzenie do formalnego oddzielenia Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu od poprawnie już

¹⁷¹ AUS, WNEiZ, 341/31, s. 8-9.

¹⁷² Dziekanem był w tym okresie był prof. Przemysław Małek.

¹⁷³ Dz. Urz. MNSzWiT z 1973 r., poz. 121, czyli Zarządzenie nr 67/Org/73 Ministra Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki z dnia 30 czerwca 1973 w sprawie utworzenia Instytutu Uczelniano-Przemysłowego Ekonomiki Transportu w Politechnice Szczecińskiej w Szczecinie. Autor w celu zachowania ciągłości narracji używać będzie określenia Międzyresortowy Instytut Ekonomiki Transportu zgodnie z zachowanymi dokumentami.

nazywanego Instytutu Uczelniano-Przemysłowego Transportu, tak żeby zaistniała zgodność z zarządzeniem ministerialnym. Organizacyjne, zarówno rada wydziału jak i rada naukowa instytutu działać miały samodzielnie i niezależnie od siebie w sprawach organizacyjnych, badań naukowych i dydaktyczno-wychowawczych. Jedynie sprawy przewodów doktorskich i habilitacyjnych miały być przeprowadzane przez radę wydziału zarówno dla jednostek wydziału jak i Instytutu Uczelniano-Przemysłowego Transportu¹⁷⁴. Trudno wyjaśnić zatem dlaczego pomimo ustalenia wspomnianym zarządzeniem z dnia 30 czerwca 1973 roku nazwy instytutu posługiwano się inną i to w dodatku nawet w aktach prawnych uczelni wydawanych przez rektora i to aż do 1976 roku włącznie¹⁷⁵. Niemniej, w planach nowych władz Politechniki Szczecińskiej instytut ten oprócz działalności naukowej¹⁷⁶ miał zająć się sprawami dydaktyki i wychowania, a następnie po wzmocnieniu kadrowym wystąpić o prawa do nadawania stopnia doktora i doktora habilitowanego, po których uzyskaniu posiadałby pełne prawa wydziału.

W celu polepszenia organizacji pracy, jeszcze w październiku 1973 roku zdecydowano się na podzielenie kompetencji między władzami wydziału a instytutami i punktami konsultacyjnymi w sprawach przede wszystkim kadrowych¹⁷⁷. Ustalono, że w zakresie zajęć dydaktycznych za delegowanie pracowników odpowiadał dziekan, a w zakresie prac naukowo-badawczych oraz konferencji naukowych za delegacje odpowiedzialny był dyrektor instytutu. Dla osób wyjeżdżających w celach dydaktycznych delegacje wystawiali kierownicy punktów konsultacyjnych. Jednocześnie zostali oni upoważnieni do podejmowania decyzji w sprawach dydaktycznych zgodnie z kompetencjami dziekana tzn. zaliczania semestrów, udzielenia urlopów dziekańskich czy też skreślania studentów. Realizując wytyczne władz uczelni Rada postanowiła, że sprawy osobowe asystentów stażystów, asystentów, starszych asystentów, wykładowców, adiunktów, pracowników naukowo-technicznych i administracyjnych instytutów oraz przyznawanie nagród i odznaczeń będzie realizowane przez instytuty lub równorzędne

¹⁷⁴ Ustalono w dniu 10 października 1975, żeby w tym samym dniu odbywały się posiedzenia Rady ds. przewodów doktorskich i habilitacyjnych łącznie dla wydziału oraz Międzyresortowego Instytutu Ekonomiki Transportu oraz, żeby odbywało się posiedzenie Rady Wydziału ds. Organizacyjnych i dydaktycznych. Zob. AUS, WNEiZ, 341/31, s. 17.

¹⁷⁵ Była to nazwa przewidziana w porozumieniu zawartym z Ministerstwem Komunikacji, ale nigdy nie zatwierdzona. Zob. S. Prowans, *Politechnika Szczecińska w latach 1971-1986*, Szczecin 1986, s. 225.

¹⁷⁶ Tamże. Zarządzenie w sposób następujący określało zadania naukowe instytutu: „Prowadzenie działalności naukowo-badawczej i rozwojowej oraz współdziałanie we wdrożeniach w dziedzinie ekonomiki i organizacji transportu, głównie w zakresie analiz gospodarowania w transporcie oraz w obsłudze potrzeb przewozowych gospodarki narodowej”.

¹⁷⁷ AUS, WNEiZ, 341/29, s. 54-56.

jednostki organizacyjne wydziału¹⁷⁸. Kolejnym krokiem mającym na celu polepszenie jakości pracy było utworzenie w listopadzie 1973 roku stanowiska Prodziekana ds. Studiów Zaocznych¹⁷⁹.

Kolejne próby reorganizacji wydziału dotyczyły przede wszystkim rozwoju informatyki ekonomicznej. W dniu 30 listopada 1973 roku rada wydziału uchwaliła powołanie do życia Wydziałowego Ośrodka Obliczeniowego jako samodzielnej jednostki dydaktyczno-usługowej¹⁸⁰. Potrzebę powołania takiej jednostki uzasadniano coraz większym udziałem informatyki w programach studiów a co za tym idzie koniecznością zabezpieczenia kadr, lokalu oraz sprzętu na przyszłość w celu realizacji zadań dydaktycznych oraz naukowych. Opiekę merytoryczną nad jednostką miał sprawować Instytut Rachunku Ekonomicznego. Do realizacji planu jednak nie doszło, choć taki ośrodek powstał wcześniej w ramach Zakładu Organizacji Przetwarzania Danych¹⁸¹. Do jego zadań należało świadczenie usług takich jak programowanie w różnych językach, przygotowywanie nośników informacji dla komputera Odra 1204, prowadzenie obliczeń na komputerze Odra 1003 czy też pokazy urządzeń znajdujących się w ośrodku w ramach zajęć dydaktycznych.

Pomimo nieudanej próby usamodzielnienia ośrodka obliczeniowego nadal trwały próby rozwoju informatyki w ramach wydziału. W dniu 20 grudnia 1974 roku, doc. dr Ignacy Dziedziczak przedstawił radzie wydziału projekt utworzenia Międzyuczelnianego Instytutu Informatyki przy Politechnice Szczecińskiej¹⁸². Projekt ten był zakrojony na szeroką skalę, ale jego podstawą oraz pierwszym krokiem było przekształcenie istniejącego w ramach Instytutu Rachunku Ekonomicznego Zakładu Organizacji Przetwarzania Danych

¹⁷⁸ Nie oznaczało to pełnej samodzielności instytutów w tych sprawach, gdyż tryb postępowania był następujący: dyrektor instytutu po zasięgnięciu opinii rady instytutu przekładać miał wniosek przez dziekana z kopią egzemplarza pisma do akt Wydziału. Dziekan przysyłał wniosek do rektora po dołączeniu swojej opinii, w przypadku zastrzeżeń dziekan mógł skonsultować wniosek na kolegium i zwrócić go do instytutu lub przesłać do rektora z negatywną opinią. Zainteresowany mógł odwołać się od decyzji do rektora. Korespondencja w sprawach personalnych pracowników wydziału miała przechodzić przez dziekanat. Sprawy personalne oraz kwestie nagród i odznaczeń profesorów, docentów i starszych profesorów prowadzić miał wydział, a sprawy nagród i odznaczeń dziekan powinien był konsultować z Wydziałową Komisją ds. Nagród i Odznaczeń.

¹⁷⁹ AUS, WNEiZ, 341/29, s. 72. Stanowisko to objął doc. dr hab. Tadeusz Wierzbicki. Była to zmiana formalna nazewnictwa, gdyż wcześniej było to stanowisko prodziekana ds. studiów dla pracujących.

¹⁸⁰ Tamże, s. 79. 85-94.

¹⁸¹ Ośrodek Obliczeniowy powołany został w dniu 1 września 1973 roku. Wyposażony on był w komputer Odra 1003 oraz urządzenia peryferyjne umożliwiające współpracę z komputerem Odra 1204. Ośrodek posiadał kierownika oraz zatrudniał 7 osób w tym 3 programistów, 1 operatora urządzeń peryferyjnych oraz 3 pracowników obsługi technicznej. Nadzór nad ośrodkiem sprawował w imieniu dziekana kierownik Zakładu Organizacji Przetwarzania Danych.

¹⁸² AUS, WNEiZ, 341/30, s. 61, 76-95. W zastępstwie za nieobecnego doc. dr hab. Tadeusza Wierzbickiego.

w Instytut Informatyki Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu¹⁸³. Instytut ten miał prowadzić całość spraw nauczania informatyki w uczelni, doskonalić kadry informatyków ze wszystkich szkół wyższych Szczecina, udostępniać moc obliczeniową dla potrzeb dydaktycznych oraz naukowych w zakresie przetwarzania danych, organizować sieć obliczeniową oraz odpowiadać za organizację przyszłego centrum instytutu międzyuczelnianego. Kolejnym krokiem było przekształcenie instytutu wydziałowego w uczelniany w roku 1977, który finalnie w 1979 roku miałby stać się Międzyuczelnianym Instytutem Informatyki przy Politechnice Szczecińskiej. Nie było to możliwe bez budowy nowego gmachu na potrzeby centrum oraz porozumienia się z pozostałymi szczecińskimi uczelniami. Rada przyjęła powyższy plan do wiadomości, ale nie podjęto żadnej wiążącej uchwały w tym zakresie. Dwie opisane powyżej, aczkolwiek niezrealizowane próby rozwoju organizacyjnego informatyki w ramach wydziału ukazują kierunek w jakim rozwijało się środowisko skupione w ramach Zakładu Organizacji Przetwarzania Danych.

Oprócz środowiska ekonomistów-informatyków również Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych starał się o uzyskanie samodzielności oraz statusu jednostki międzywydziałowej. W dniu 10 października 1975 prof. Rutkowski oświadczył, że zgodnie z inicjatywą Wydziału Nauki KW PZPR i rektora złożony został wniosek o wydzielenie Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych jako Instytutu Międzywydziałowego¹⁸⁴. Instytut obejmował swoją działalnością 5 wydziałów i nie był, zdaniem profesora, integralnie związany z wydziałem, a jego pracownicy nie prowadzili seminariów magisterskich. Sprawa postawiona została już nawet na senacie, ale nie mogła zostać rozpatrzona bez omówienia go na radzie wydziału. Dziekan Tadeusz Waśniewski był przeciwny takiemu zabiegowi. Przede wszystkim, instytut posiadał dużą liczbę samodzielnych pracowników nauki, która wpływała na pozytywną oceną środowiska ekonomicznego. Po drugie, zdaniem dziekana, próby oderwania instytutu od wydziału były niedopuszczalne oraz stały „w sprzeczności z podstawowymi funkcjami Wydziału o charakterze typowo ekonomicznym”. Docent Waśniewski uważał także, że część pracowników instytutu może pełnić funkcje dla wydziału, a część ogólnouczelniane. Proponował ustalenie zakresu kompetencji, które pozwoliłyby rektorowi na podejmowanie decyzji odnośnie działalności ogólnouczelnianej instytutu. W kwestii braku możliwości prowadzenia przez instytut seminariów dziekan znał problem, ale liczył, że „pewnym

¹⁸³ Przygotowany był nawet projekt zarządzenia ministra w tej sprawie z uwagami dziekana Przemysława Małka.

¹⁸⁴ AUS, WNEiZ, 341/31, s. 9-11.

wyjściem z tej sytuacji może być uruchomienie kierunku Ekonomia handlu /III, IV/ na studiach zaocznych”. Obecny na posiedzeniu rady rektor Zygmunt Zieliński zgodził się z argumentacją doc. Waśniewskiego i właściwie na tym sprawa została zakończona. Ukazała ona jednak problem organizacyjny, którym była niemożliwość prowadzenia seminariów przez pracowników instytutu co wynikało z prowadzenia na wydziale kierunków wyłącznie specjalistycznych. Ironią całej sytuacji było to, że instytut obsługiwał dydaktycznie całą uczelnię, a jego pracownicy mieli utrudniony rozwój ze względu na ograniczony dostęp do seminariów i brak własnego kierunku ogólnoeconomicznego.

Tego samego dnia, w którym toczyła się powyżej przytoczona dyskusja, dziekan Waśniewski prosił rektora o zaprzestanie działań prowadzących do przeniesienia Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów na Wydział Budowy Maszyn¹⁸⁵. Władze uczelni miały kilka propozycji dotyczących przyszłości zakładu. Pierwszą z nich było utworzenie Instytutu w ramach obecnego wydziału. Drugą, włączenie zakładu do Międzyresortowego Instytutu Ekonomiki Transportu lub przyłączenie go do Wydziału Budowy Maszyn. Zdaniem rektora przeniesienie zakładu na Wydział Budowy Maszyn gwarantowało lepsze warunki pracy oraz możliwość uzyskania przez ten wydział praw do habilitowania. Docent Łaski i prof. Wolszczan uważali, że nie może to nastąpić, bo doprowadzi do likwidacji kierunku inżynierskiego, który należało utrzymać, by móc utworzyć drugi wydział, zapewne na bazie Międzyresortowego Instytutu Ekonomiki Transportu i właśnie Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów. Profesor Rummel był zdania, że przejście zakładu na Wydział Budowy Maszyn zaprzepaściłoby stworzoną sylwetkę inżyniera transportu. Ostatecznie udało się zatrzymać Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów na wydziale. Najprawdopodobniej rektor Zygmunt Zieliński uległ swojemu macierzystemu środowisku i zdecydował nie przenosić zakładu na inny wydział realizując tym samym omówione już zamierzenie władz jakim było dążenie do uporządkowania spraw Międzyresortowego Instytutu Ekonomiki Transportu i utworzenie na jego bazie Wydziału Transportu. Do tego potrzebny był jednak również Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów.

Od stycznia 1976 roku trwały prace nad reorganizacją wydziału zgodne z zadaniami określonymi dla wydziału na rok akademicki 1975/1976¹⁸⁶. W planach dziekana Waśniewskiego było przeniesienie części pracowników Zakładu Historii Gospodarczej i Doktryn Ekonomicznych do Międzyresortowego Instytutu Ekonomiki Transportu zgodnie

¹⁸⁵ Tamże, s. 11-12.

¹⁸⁶ AUS, WNEiZ, 341/31, s. 28. Do zadań tych należało ostateczne określenie struktury wydziału na okres kadencji 1975-1978.

z wnioskiem Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych¹⁸⁷. Dodatkowo istniała możliwość przejścia z Wyższej Szkoły Pedagogicznej kierunku administracyjno-prawnego co zdaniem dziekana odpowiadało zarówno profilowi wydziału jak i jego możliwościom kadrowym¹⁸⁸. Członkowie rady uważali jednak, że sprawę przenoszenia Zakładu Historii Gospodarczej należy odłożyć do końca roku lub przynajmniej do maja. Reorganizacja przeciągnęła się jednak do 23 lutego 1977 roku kiedy to ukazał się szereg zarządzeń rektora Politechniki Szczecińskiej ustanawiających struktury organizacyjne poszczególnych instytutów¹⁸⁹. W wyniku zmian struktura Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu przedstawiała się następująco:

1. Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych
 - 1.1. Zakład /Zespół/ Ekonomii Politycznej I
 - 1.2. Zakład /Zespół/ Ekonomii Politycznej II
 - 1.3. Zakład /Zespół/ Marksistowskiej Filozofii i Socjologii
 - 1.4. Zakład /Zespół/ Nauk Politycznych
 - 1.5. Zakład /Zespół/ Historii Gospodarczej i Doktryn Ekonomicznych
 - 1.6. Dział Administracyjno-Gospodarczy
2. Instytut Rachunku Ekonomicznego
 - 2.1. Zakład Organizacji Przetwarzania Danych
 - 2.2. Zakład /Zespół/ Ekonometrii i Badań Operacyjnych
 - 2.3. Zakład /Zespół/ Finansów
 - 2.4. Zakład /Zespół/ Rachunkowości
 - 2.5. Zakład /Zespół/ Statystyki i Demografii
 - 2.6. Dział Administracyjno-Gospodarczy
3. Instytut Ekonomiki Przemysłu
 - 3.1. Sekcja Administracyjno-Gospodarcza
4. Instytut Uczelniano-Przemysłowy Ekonomiki Transportu
 - 4.1. Zakład /Zespół/ Kompleksowych Problemów Transportu
 - 4.2. Zakład /Zespół/ Transportu Kolejowego
 - 4.3. Zakład /Zespół/ Transportu Samochodowego

¹⁸⁷ Tamże, s. 111.

¹⁸⁸ Nie doszło do przejścia kierunku „administracyjno-prawnego” na Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu i Zawodowe Studium Administracyjne Wyższej Szkoły Pedagogicznej funkcjonowało w jej strukturze do 1985 r. Zob. P. Frąckowiak, *Zawodowe Studium Administracyjne 1972-1985*, Szczecin 2017, s. 11-17.

¹⁸⁹ AZUT, 3/110.

- 4.4. Zakład /Zespół/ Transportu Morskiego i Śródlądowego
- 4.5. Zakład /Zespół/ Geografii Transportu
- 4.6. Dział Administracyjno-Gospodarczy
- 4.7. Sekcja Dydaktyki i Wychowania
- 5. Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów
 - 5.1. Warsztat Samochodowy
 - 5.2. Stanowisko Pracy Administracyjno-Gospodarcze
- 6. Katedra Prawa

W zarządzeniach tych po raz pierwszy pojawia się zgodna z zarządzeniem Ministra Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki z dnia 30 czerwca 1973¹⁹⁰ roku nazwa Instytut Uczelniano-Przemysłowy Ekonomiki Transportu w przeciwieństwie do używanej dotychczas nazwy Międzyresortowy Instytut Ekonomiki Transportu. Struktura ta nie była jednak stabilna i podlegała niewielkim fluktuacjom. Już 1 września 1977 roku do struktury Instytutu Rachunku Ekonomicznego dodano postulowany od 1973 roku Ośrodek Obliczeń Ekonomicznych jako samodzielną jednostkę¹⁹¹. Następnie w dniu 23 września 1977 roku zarządzeniem nr 42 Ministra Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki zlikwidowano Katedrę Prawa nadając jednocześnie Instytutowi Ekonomiki Transportu „charakter jednostki spełniającej funkcje wydziału”¹⁹². W wyniku tego zarządzenia ministra rektor Politechniki Szczecińskiej wydał zarządzenie określające strukturę organizacyjną Instytutu Ekonomiki Transportu Politechniki Szczecińskiej spełniającego funkcję wydziału¹⁹³. Zarządzenie to nie tylko przywracało pierwotną nazwę instytutowi¹⁹⁴, ale przede wszystkim określało jego odpowiedzialność na organizację procesu dydaktyczno-wychowawczego na kierunku Ekonomia i Organizacja Transportu, a także dodawało do struktury organizacyjnej Zakład /Zespół/ Prawa Transportowego¹⁹⁵. Kolejne korekty wprowadzone w życie zarządzeniami rektora w dniu 30 grudnia 1978 roku dotyczyły Instytutu Rachunku Ekonomicznego i Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych¹⁹⁶. W

¹⁹⁰ Dz. Urz. MNSzWiT z 1973 r., poz. 121

¹⁹¹ AZUT, 3/110.

¹⁹² Dz. Urz. MNSzWiT 1977, poz. 35. Sprawa wyłączenia Międzyresortowego Instytutu Ekonomiki Transportu z wydziału toczyła się od drugiej połowy 1975 roku i przeciągnęła się zdaniem władz instytutu z powodu niejasnego stanowiska władz uczelni do 1977 roku. Zob. AUS, WZiEU, 210/296, s. 19; AUS, WZiEU, 172/1, s/ 14; AUS, WZiEU, 172/3, s. 4.

¹⁹³ AZUT, 3/110.

¹⁹⁴ W czerwcu 1977 Kolegium Instytutu Uczelniano-Przemysłowego Ekonomiki Transportu ustaliło z władzami politechniki, że instytut otrzyma nazwę Instytut Ekonomiki Transportu na prawach wydziału. Zob. AUS, WZiEU, 172/2, s. 120.

¹⁹⁵ Była to zlikwidowana przez ministra Katedra Prawa.

¹⁹⁶ AZUT, 3/110.

ich wyniku Instytut Rachunku Ekonomicznego otrzymał następującą strukturę: Zakład Organizacji Przetwarzania Danych, Zespół Rachunkowości, Zespół Finansów, Ośrodek Obliczeń Ekonomicznych oraz Sekcja Administracyjna. Natomiast, Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych tworzyły: Zakład Ekonomii Politycznej, Zakład Ekonometrii i Statystyki, Zakład Marksistowskiej Filozofii i Socjologii, Zespół Nauk Politycznych, Zespół Ekonomiki Handlu Wewnętrznego i Usług, Zespół Historii Gospodarczej i Doktryn Ekonomicznych oraz Sekcja Administracyjna. Zmiany te wynikały oczywiście ze zmieniających się zadań dydaktycznych (prowadzenie określonych kierunków studiów) i badawczych poszczególnych instytutów.

Tak ugruntowana struktura Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu oraz działającego na prawach wydziału, od roku akademickiego 1977/1978, Instytutu Ekonomiki Transportu utrzymała się przez kolejne kilka lat. W trakcie tego spokojnego okresu zaczęły się jednak już w 1979 roku pojawiać postulaty ponownego podporządkowania Instytutu Ekonomiki Transportu wydziałowi. W dniu 18 maja 1979 roku rada wydziału podjęła uchwałę w sprawie rozwoju Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu i Instytutu Ekonomiki Transportu¹⁹⁷. W jej ramach uznano, że w związku z nikłymi szansami na powołanie nowej uczelni, Akademii Ekonomicznej, wydział i instytut powinny pozostać w Politechnice Szczecińskiej i ponownie się połączyć pod obecną nazwą wydziału¹⁹⁸. Sytuacja jednak zmieniała się dynamicznie. Już w dniu 25 października, pomimo majowych ustaleń o ponownym połączeniu obu jednostek, zaprezentowana została nowa koncepcja polegająca na przeniesieniu do Instytutu Ekonomiki Transportu Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów¹⁹⁹. Następnie powstać miał Instytutu Transportu z uprawnieniami akademickimi do nadawania stopnia doktora, w ramach którego reaktywowaniu miał ulec kierunek studiów inżynieryjno-ekonomicznych transportu samochodowego. Na zakończenie, obecna nazwa wydziału miała ulec zmianie na Wydział Ekonomiczny. Dziekan Madej poinformował członków rady wydziału, że został powołany zespół, pod przewodnictwem prorektora Adama Żuchowskiego, mający na celu opracowanie wniosków do powyższej koncepcji. Koncepcja ta wywołała poważną dyskusję. Przede wszystkim wskazano, że wniosek o nadanie praw do doktoryzowania Instytutowi Ekonomiki Transportu został załatwiony

¹⁹⁷ AUS, WNEiZ, 341/34, s. 237-243. Uchwała ta została zatwierdzona w dniu 25 maja 1979 roku. Poprawki redakcyjne miała nanieść komisja partyjno-dziekańska. Tamże, s. 252.

¹⁹⁸ Sprawa powołania Akademii Ekonomicznej zostanie omówiona w odrębnym rozdziale.

¹⁹⁹ AUS, WNEiZ, 341/35, s. 15-17.

negatywnie, a szans na uzyskanie praw do habilitowania nie było ze względu na zbyt małą liczbę profesorów. Rektor Zieliński dodał, że powołany zespół, o którym wspominał dziekan miał opracować koncepcję zmian organizacyjnych na wydziale i instytucie tak żeby rada instytutu miała uprawnienia do doktoryzowania specjalistycznego z ekonomiki transportu, a obie rady jak dotychczas do habilitowania. Profesor Swatler zwrócił uwagę, że w proponowanej nazwie Instytut Transportu brak słowa „ekonomiczny” co nie powinno mieć miejsca, a nazwa jednostki powinna odpowiadać jej specjalizacji. W odpowiedzi prof. Wolszczan proponował Instytut Ekonomiki i Techniki Transportu. Natomiast, prof. Górski był zaniepokojony kierunkiem zmian wskazując, że większość pracowników nadal chciała tworzyć jedną jednostkę organizacyjną. Uważał, że nazwa Wydział Ekonomiczny może rodzić problemy w postaci braku możliwości nadawania stopnia doktora habilitowanego z transportu co oznaczałoby konieczność szukania takiej możliwości w innych ośrodkach. Profesor na zakończenie uznał, że istnienie dwóch silnych wydziałów posiadających prawa do habilitowania byłoby dobre, ale nie jest w Politechnice możliwe do realizacji. Profesor Grzywacz dodał, że większość pracowników Instytutu Ekonomiki Transportu opowiadała się za kształtowaniem odrębnej jednostki, ale nie było w tej kwestii pełnej zgody. Wspomniana komisja miała przedstawić wyniki swojej pracy do końca 1979 roku. W dniu 4 grudnia 1979 roku Rada Instytutu Ekonomiki Transportu ustaliła, że należy reaktywować kierunek inżynierijsko-ekonomiczny transportu, ale żeby tego dokonać należy albo przyłączyć Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów do instytutu, albo przyłączyć instytut do wydziału²⁰⁰. Właściwie rada nie podjęła, żadnej konkretnej decyzji. Komisja rektorska również nie podjęła żadnych wiążących ustaleń w ustalonym terminie, gdyż jeszcze w styczniu 1980 roku zapowiadano, że ostateczne decyzje zapadną w lutym. Jednak komisja skłaniała się do pozostawienia wspólnych posiedzeń rady wydziału ds. przewodów doktorskich i habilitacyjnych²⁰¹. Faktycznie, 22 lutego 1980 roku powrócono do sprawy w trakcie posiedzenia rady wydziału po interwencji prof. Tadeusza Wierzbieckiego²⁰². Z informacji udzielonych przez dziekana wynikało, że komisja rektorska nadal pracowała, a jej wnioski zmierzały ku ponownemu połączeniu Instytutu Ekonomiki Transportu z wydziałem zgodnie z uchwałą rady wydziału z maja 1979 roku. Prof. Łaski uważał, że

²⁰⁰ AUS, WZiEU, 172/5, s. 36.

²⁰¹ AUS, WNEiZ, 341/35, s. 102. Rada Wydziału ds. przewodów doktorskich i habilitacyjnych obradowała wspólnie z radą Instytutu Ekonomiki Transportu. Sytuacja taka wynikała z faktu nieposiadania przez instytut praw akademickich. Poza wspólnymi obradami odbywały się również posiedzenia Rady Wydziału Inżynierijsko-Ekonomicznego Transportu, w których nie brali udział przedstawiciele instytutu. Omawiano w ich trakcie pozostałe sprawy leżące w kompetencji rady, przede wszystkim dydaktyczne oraz kadrowe.

²⁰² Tamże, s. 119-121.

sprawa realizacji wspomnianej uchwały przeciąga się, bo pracownicy instytutu boją się ewentualnego połączenia z Wyższą Szkołą Pedagogiczną²⁰³. Prof. Waldemar Grzywacz wskazywał na obawy pracowników dotyczące możliwości zaprzepaszczenia dorobku budowanej od 30 lat szkoły ekonomiki transportu. Obecny na posiedzeniu rektor Zygmunt Zieliński wyjaśnił, że w przeszłości to Instytut Ekonomiki Transportu chciał zmiany nazwy na obecną oraz wystąpienia o nadawanie stopnia naukowego doktora. Sprawa ta napotykała jednak trudności, bo gdyby uprawnienia te zostały przyznane to pracownicy instytutu nie mogliby brać udziału w przewodach habilitacyjnych prowadzonych przez wydział. Rektor przyznał, że to on wstrzymał dalsze procedowanie wniosku o nadanie praw do doktoryzowania instytutowi. Dalej prof. Zieliński przypomniał zebranym, że w latach 1970-1979 forsowana była koncepcja likwidacji kierunków ekonomicznych w celu wzmocnienia kierunku transportowego, ale nie przyniosła ona pozytywnych skutków. W rezultacie, utrzymano i rozwijano środowisko ekonomiczne, ale do Instytutu Ekonomiki Transportu nie przeszły zespoły zajmujące się tymże transportem, dlatego instytut sam podjął próby tworzenia takich zespołów. Udaremnione one zostały zarządzeniem rektora całkowicie wiążącym instytut z wydziałem w zakresie procesu dydaktycznego²⁰⁴. Natomiast, wniosek o integrację obu jednostek zgłosili w KU PZPR sekretarze organizacji partyjnych wydziału i instytutu Antoni Nowakowski i Józef Gontarz. Dyskusji nad połączeniem instytutu z wydziałem jednak nie dokończono, gdyż po wypowiedzi rektora zeszła ona na sprawy ewentualnej integracji wydziału z Wyższą Szkołą Pedagogiczną co mogłoby nastąpić w celu utworzenia uniwersytetu. Był to również zdaniem dziekana główny powód niechęci włączenia się Instytutu Ekonomiki Transportu do wydziału. Dyskusja ta wskazuje na dość silne stanowisko pracowników instytutu w sprawie bycia samodzielną jednostką, która w przyszłości mogłaby utworzyć samodzielny wydział posiadający prawa akademickie. Zarazem widoczne jest stanowisko rektora Zygmunta Zielińskiego, który blokował te zamierzenia swoimi posunięciami administracyjnymi.

Sprawa podziału na wydział i instytut wróciła w październiku 1980 kiedy to w trakcie posiedzenia wspólnej rady wydziału prof. Górski wskazywał na sztuczny jego zdaniem podział obu organów kolegialnych – rady wydziału i rady instytutu²⁰⁵. Jego

²⁰³ Po ponownym wejściu w skład wydziału.

²⁰⁴ Rektor Zieliński zapewne odwoływał się do zarządzenia nr 34 Rektora Politechniki Szczecińskiej z dnia 10 października 1977 roku w sprawie struktury organizacyjnej Instytutu Ekonomiki Transportu Politechniki Szczecińskiej spełniającego funkcję wydziału, w którym w § 4 określono, że instytut będzie do prowadzenia zajęć dydaktycznych korzystał z pomocy instytutów i zakładów Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu.

²⁰⁵ ASU, WNEiZ, 341/36, s. 48-50.

zdaniem więcej spraw, przede wszystkim dotyczących procesu dydaktycznego, powinno być omawianych wspólnie, a nie tylko kwestie przewodów doktorskich i habilitacyjnych. Dziekan Madej uznając część postulatów profesora za słuszne jednocześnie podkreślał, że bez wniosku Instytutu Ekonomiki Transportu, nie może on wprowadzać na wspólne posiedzenia rady dowolnych tematów z czym nie zgadzał się profesor Górski. Poparli go prof. Franciszek Gronowski i prof. Lesław Swatler. Ten drugi wskazywał nawet na dezaktualizację nazwy wydziału, na którym nie prowadzi się już ekonomiki transportu, ale „za to jest wszystko inne – łącznie z kształceniem inżynierów transportu i to na wydziale par excellence ekonomicznym, gdzie nie ma ani jednego docenta – specjalisty z dziedziny technik transportu”. Profesor Swatler postulował albo utworzenie Akademii Ekonomicznej, albo szybkie i zgodne z wnioskiem pracowników instytutu przyłączenie go do wydziału. Do pewnego porozumienia próbowano dojść miesiąc później, w dniu 21 listopada²⁰⁶. Wspólny projekt kolegium dziekańskiego i dyrektora Instytutu Ekonomiki Transportu zakładał, że w roku akademickim 1980/1981 na wspólnych posiedzeniach rada będzie omawiać, poza przewodami doktorskimi i habilitacyjnymi, działalność Biblioteki Wydziałowej, ocenę studiów doktoranckich, wyniki zimowej sesji egzaminacyjnej na studiach zaocznych, działalność punktów konsultacyjnych oraz rekrutację na studia zaoczne. Dziekan podkreślił jednak, że w sprawie studiów dziennych nadal funkcjonują dwie oddzielne jednostki. Profesor Swatler uważał, że podchodząc formalnie do sprawy kwestie przewodów również powinny być omawiane oddzielnie, a prof. Gronowski zaznaczył, że w 1975 roku kiedy w trakcie senatu uczelni głosowano nad wydzieleniem instytutu to sprawa nie była omówiona na radzie wydziału. W związku z powyższym dziekan uznał, że sprawa wspólnych posiedzeń musi być jeszcze raz przedyskutowana i załatwiona w formie pisemnych wniosków.

Sprawa przycichła do 1981 roku kiedy to na zebraniu pracowników Instytutu Ekonomiki Transportu w dniu 14 maja dyrektor Waldemar Grzywacz rozpoczął dyskusję nad koniecznością podjęcia decyzji w sprawie przyszłości kierowanej przez siebie jednostki²⁰⁷. Profesor Grzywacz uważał, że pozostanie samodzielną jednostką może zapewnić instytutowi prawa do doktoryzowania i habilitowania, których pomimo składanych wniosków nie uzyskano. Za włączeniem do wydziału był dziekan prof. Górski oraz prof. Gronowski natomiast szereg głosów, w tym doc. Żymeły, doc. Zalewskiego, dr

²⁰⁶ Tamże, s. 71-73.

²⁰⁷ AUS, WZiEU, 172/6, s. 130.

inż. Szałka i dr Kobusiaka, widziało w ponownym włączeniu do wydziału krok wstecz. W wyniku głosowania za połączeniem instytutu z wydziałem opowiedziało się 6 osób, 23 były za samodzielnością instytutu, a 2 osoby wstrzymały się od głosu. Wyniki głosowania pracowników instytutu omówiono w dniu 22 maja w trakcie posiedzenia rady wydziału²⁰⁸. Docent dr hab. Hubert Bronk wyjaśnił, że instytut pragnął wyodrębnienia zarówno w sprawach dydaktycznych jak i naukowych. Oburzyło to docenta Leona Dorozika, który chciał wiedzieć czy wspólne posiedzenia rady w sprawach przewodów doktorskich i habilitacyjnych są w świetle prawa legalne, co dziekan potwierdził. Docent dr hab. Zajączkowski zawnioskował nawet o zaprzestanie wspólnego prowadzenia spraw przewodów doktorskich i habilitacyjnych, ale do głosowania nie doszło. Docent Paweł Zalewski apelując o spokój wskazywał, że może dojść do sytuacji, w której wydział podejmie decyzję o całkowitym odcięciu się od instytutu, ale wtedy instytut może zrezygnować z wykładowców wydziału. Sprawa łączenia się z wydziałem ponownie wróciła na zebranie pracowników Instytutu Ekonomiki Transportu w dniu 1 czerwca na prośbę dziekana prof. Tadeusza Madeja, ale uznano, że wyniki majowego głosowania są wiążące²⁰⁹. Cztery dni później w trakcie posiedzenia rady wydziału poświęconej wyborowi władz dziekańskich nastąpiła nagła zmiana stanowiska instytutu²¹⁰. Dziekan Madej poinformował, że rada Instytutu Ekonomiki Transportu wystąpiła z wnioskiem do rektora o włączenie instytutu do Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu. Ministerstwo Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki wstępnie oznajmiło, że nie będzie się temu przeciwstawiać. W związku z tym obie jednostki dokonały wyboru władz wydziału na kadencję 1981 – 1984. Instytut został włączony w skład wydziału zarządzeniem rektora z dniem 1 października 1981 roku²¹¹. Senat zatwierdził tę decyzję w dniu 12 października 1981 roku²¹². W ten sposób zakończona została krótka samodzielność Instytutu Ekonomiki Transportu, który miał ambicje do przekształcenia się w wydział Politechniki Szczecińskiej lub utworzenia Akademii Ekonomicznej w Szczecinie jako samodzielnej uczelni, ale przez niemożność uzyskania praw akademickich oraz działania administracyjne rektora Zygmunta Zielińskiego nigdy to nie nastąpiło.

W trakcie toczących się ożywionych dyskusji nad przyszłością Instytutu Ekonomiki Transportu dokonano podziału Instytutu Rachunku Ekonomicznego na trzy samodzielne

²⁰⁸ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 262-263.

²⁰⁹ AUS, WZiEU, 172/6, s. 131-134.

²¹⁰ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 283.

²¹¹ S. Prowans, dz. cyt., s. 225. Niestety, nie zachował się egzemplarz tego zarządzenia.

²¹² AUS, WNEiZ, 341/37, s. 16.

jednostki. Na posiedzeniu rady wydziału w dniu 27 marca 1981 roku profesor Wierzbicki poprosił radę o zaopiniowanie wniosku o utworzeniu z Instytutu Rachunku Ekonomicznego: Instytutu Informatyki i Zarządzania, Katedry Rachunkowości oraz Katedry Finansów²¹³. Profesor był zdania, że potrzeba reaktywowania katedr jest sprawą bezsporną, a Instytut Informatyki i Zarządzania miał być jednostką bez zakładów. Nazwa Instytutu wynikała z faktu, że obecny Zakład Organizacji Przetwarzania Danych, zajmował się zastosowaniem informatyki w zarządzaniu. Po krótkiej dyskusji rada uchwaliła zaakceptowanie wnioskowanych przez Instytut Rachunku Ekonomicznego zmian organizacyjnych polegających na wydzieleniu samodzielnych katedr: Katedry Finansów i Katedry Rachunkowości oraz utworzeniu Instytutu Informatyki i Zarządzania. Sprawę ostatecznie załatwiło zarządzenie rektora Politechniki Szczecińskiej z dnia 18 maja 1981 roku, które weszło w życie dnia 1 czerwca 1981 roku²¹⁴.

Warto zaznaczyć, że omawiany okres lat 1980-1981 charakteryzował się dość sporymi zmianami w szkolnictwie wyższym wynikającymi przede wszystkim z porozumień sierpniowych oraz protestów studenckich i zawartego w ich wyniku w dniu 18 lutego 1981 roku porozumienia łódzkiego. Oprócz rejestracji Niezależnego Zrzeszenia Studentów, skrócenia służby wojskowej studentów czy zniesienia obowiązkowego lektoratu języka rosyjskiego, również uczelnie odzyskały samorządność w kwestii wyboru władz dziekańskich i rektorskich. W Politechnice Szczecińskiej sprawy samorządności poruszane były dość szybko. W dniu 23 września 1980 roku uczelnię odwiedzili wiceminister Nauki Szkolnictwa Wyższego i Techniki prof. dr hab. inż. Tomasz Biernacki oraz Dyrektor Departamentu mgr inż. M. Bogucki. Ich wizyta miała na celu sformalizowanie porozumienia pomiędzy Pracowniczą Komisją Wnioskową Politechniki Szczecińskiej a resortem nauki przy czym głównym tematem była kwestia przywrócenia samorządności uczelni²¹⁵. Początkowo miało to odbyć się w formie votum zaufania do władz rektorskich, dziekańskich i instytutowych²¹⁶. Zintensyfikowane miały zostać prace nad nową ustawą o szkolnictwie wyższym. Sprawę omawiano w trakcie wspólnego posiedzenia rady wydziału w dniu 3 października 1980 roku. Oprócz omówienia kwestii uczestnictwa studentów w organach kolegialnych, również tych z NZS, dyskusja skupiała

²¹³ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 183.

²¹⁴ AZUT, 3/110.

²¹⁵ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 8-17.

²¹⁶ Na zebraniu w dniu 27.08.1980 roku pracownicy naukowcy, administracyjni i techniczni WIET oraz IET uchwalili „że w celu usprawnienia funkcjonowania Politechniki Szczecińskiej uważamy za niezbędne: powołanie nowego kierownictwa Uczelni do czasu wprowadzenia zasady obieralności” Tamże, s. 8.

się nad terminem przeprowadzenia votum zaufania wobec władz uczelni. Przede wszystkim dyskutowano nad terminem przeprowadzenia takiego głosowania. Dziekan był zdania, że powinno ono odbyć się dopiero po przedstawieniu sprawozdania z działalności, które miało odbyć się w dniu 24 października. Problemem również było samo głosowanie. Mianowicie, czy powinno odbywać się ono wspólnie z wydziałowym Instytutem Ekonomiki Transportu. Rektor Zieliński chciał czekać z głosowaniem do sprawozdania, żeby móc się bronić i żeby decyzja oparta była na przesłankach merytorycznych, a nie emocjonalnych. Popierał go prof. Franciszek Gronowski. Natomiast, największym orędownikiem natychmiastowego głosowania nad votum zaufania był prof. Lesław Swatler, który uważał, że sprawozdanie to tylko biurokratyczna procedura i każdy ma wyrobione zdanie na temat osób, które mają być poddane votum. W odniesieniu do władz rektorskich stwierdzał, że prowadzone było „montowanie nieprawd, kłamstw, montowanie intryg. Byliśmy bezsilni całymi latami. A teraz kiedy przychodzi do delikatnego bardzo oględnego rozliczenia, to się zaczyna wyszukiwać kruczki prawne, zaczyna się powoływać na demokrację (...) A jak to było przez te lata, kiedy niektórzy ludzie byli systematycznie kopani i opluwani? (...) Chodzi o ogólną ocenę, jaką sobie wyrobiliśmy na podstawie postępowania. A fakty będą oddzielnie rozliczane”. Ostatecznie ustalono, że dojdzie do odrębnego głosowania nad votum w ramach wydziału i Instytutu Ekonomiki Transportu.

Dyskusję kontynuowano tego samego dnia na radzie wydziału bez pracowników Instytutu Ekonomiki Transportu²¹⁷. Pomimo początkowego sprzeciwu nad natychmiastowym głosowaniem w sprawie votum zaufania dla władz dziekańskich dziekan ostatecznie uległ i zarządził głosowanie, w wyniku którego kolegium dziekańskie (Dziekan prof. dr hab. Tadeusz Madej, Prodziekan ds. studiów zaocznych prof. dr hab. Rudolf Falkiewicz, Prodziekan ds. Wychowania doc. dr hab. Józef Stanielewicz oraz Prodziekan ds. Dydaktyki doc. dr hab. Władysław Janasz) otrzymało votum zaufania²¹⁸. Następnie Dziekan zaproponował, żeby wyrażenie opinii dla przedstawicieli Rady Wydziału w Senacie odnośnie votum zaufania dla władz Politechniki Szczecińskiej przełożyć na następne posiedzenie. W głosowaniu jednak zdecydowano się na dalsze głosowanie. Wyniki były następujące: opinia delegatów Rady Wydziału do Senatu dotycząca votum zaufania dla Rektora prof. dr hab. Zygmunta Zielińskiego: Tak 7, Nie 8, Wstrzymało się 4; opinia dotycząca Prorektora ds. Dydaktyki doc. dr inż. Hieronima Priebe: Tak 9, Nie 10;

²¹⁷ Tamże, s. 25-28.

²¹⁸ Wyniki nie były jednomyślne, najsłabiej wypadł prodziekan ds. wychowania.

opinia dotycząca Prorektora ds. Badań Naukowych prof. dr inż. Stanisława Bursy: Tak 12, Nie 2, wstrzymało się 5; opinia dotycząca Prorektora ds. Rozwoju Kadry Naukowej i Współpracy z Zagranicą prof. dr hab. inż. Adama Żuchowskiego: Tak 13, Nie 1, wstrzymało się 4. Tym samym rektor wywodzący się zresztą z Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu, nie otrzymał zaufania członków swojej macierzystej jednostki. Tydzień później, w dniu 10 października, swoje głosowania przeprowadziła rada Instytutu Ekonomiki Transportu²¹⁹. W ich wyniku rektor prof. dr hab. Zygmunt Zieliński oraz prorektor ds. dydaktyki doc. dr inż. Hieronim Priebe nie uzyskali votum zaufania. Natomiast votum zaufania otrzymało całe kierownictwo instytutu. Ostatecznie w wyniku głosowania w trakcie posiedzenia senatu Politechniki Szczecińskiej w dniu 24 listopada 1980 rektor Zieliński oraz prorektorzy Priebe i Bursa oznajmili, że złożą rezygnacje z pełnionych przez siebie funkcji²²⁰. Profesor Zygmunt Zieliński został, od semestru letniego roku akademickiego 1980/1981, na własną prośbę przeniesiony do Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Jego obowiązki do wyboru nowych władz uczelni w dniu 18 lutego 1981 roku pełnił od 25 listopada 1980 roku prof. dr hab. inż. Adam Żuchowski. Jego następcą został prof. mgr inż. Stanisław Prowans.

Na wydziale oraz w Instytucie Ekonomiki Transportu, w związku z otrzymaniem votum zaufania przez władze tych jednostek w trakcie październikowych głosowań, wybory odbyły się w dniu 5 czerwca 1981 roku. Ustalenia zawierało pismo rektora Stanisława Prowansa z dnia 13 maja 1981 roku²²¹. Zgodnie z wytycznymi senatu uczelni do 15 czerwca miały być przeprowadzone wybory władz wydziału (w tym prodziekana ds. dydaktyki), wybory władz instytutów (w tym zastępców dyrektorów ds. nauki) oraz wybory przedstawicieli rady wydziału do senatu (1 profesor lub docent i 1 przedstawiciel pozostałych pracowników nauki) na okres kadencji 01.09.1981 – 31.08.1984 r. Przy ustalaniu składu rady wydziału miano kierować się warunkami porozumienia łódzkiego²²².

²¹⁹ AUS, WZiEU, 172/6, s. 10.

²²⁰ S. Prowans, dz. cyt., s. 84-86.

²²¹ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 247-250.

²²² Zgodnie ze wspomnianymi porozumieniami radę wydziału tworzyli: w 1/3 profesorowie, docenci i doktorzy habilitowani, 1/3 wybrani przedstawiciele pozostałych nauczycieli akademickich, pracowników naukowo-badawczych i inżynieryjno-technicznych, 1/3 wybrani przedstawiciele studentów danych jednostek, dodatkowo po 1 przedstawicielu: organizacji partyjnej, NSZZ Solidarność, ZNP. Wymieniony wyżej skład Rady miał dokonać wyboru do 15 czerwca 1981 roku dziekana i prodziekanów, dyrektorów i zastępców ds. nauki (nie miało już być zastępców ds. dydaktyki, bo całość miała przejść pod prodziekana ds. dydaktyki) oraz przedstawicieli Rady do Senatu. Do 31 maja miały odbyć się ewentualne wybory uzupełniające do rady wydziału i rad instytutów. Do rady wydziału przypadła następująca liczba miejsc: dla grupy nie profesorów, poszczególnym jednostkom: Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych 8 delegatów, Instytut Rachunku Ekonomicznego 6 delegatów, Instytut Ekonomiki Przemysłu 3 delegatów, Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów 2 delegatów. 2 było już wybranych. Łącznie dawało to 21

W trakcie wyborczego posiedzenia rady nowego dziekana wybrano wspólnie z pracownikami Instytutu Ekonomiki Transportu²²³, ale w przypadku studentów głosować mogli tylko Ci wybrani do rady, a nie Ci zasiadający w niej „z urzędu”²²⁴. Wstępnie zgłoszono trzy kandydatury: prof. dr hab. Franciszka Gronowskiego, prof. dr hab. Rudolfa Falkiewicza oraz doc. dr Tadeusza Waśniewskiego. Z trójki zgłoszonych wyłącznie prof. Gronowski zgodził się kandydować. Następnie jeszcze przedstawiciele studentów zgłosili kandydaturę prof. dr hab. Lesława Swatlera, ale ten odmówił wskazując, że najlepszą kandydaturą jest ta prof. Gronowskiego oraz że nie trzeba potwierdzać demokracji wieloma kandydaturami. W wyniku głosowania przy jednym głosie nieważnym oddano 52 głosy na prof. Gronowskiego, 8 osób było przeciwko i 5 wstrzymało się. Dziekan elekt obiecał kierować się uczciwością i sprawiedliwością, zapowiedział zwalczanie obłudy i fałszu, które niestety uwidoczniły się na wydziale oraz zapewniał jawność i kolektywność działania. Uznał również, że nie będzie narzędziem do realizacji czyichś celów, ale kierować będzie się dobrem wydziału, a jeśli nie będzie to możliwe do spełnienia to ustąpi z funkcji. Po godzinnej przerwie profesor Gronowski poinformował zebranych, że kolegium dziekańskie będzie podzielone w oparciu o kierunki studiów. Prodziekani będą kierować całością spraw dydaktyczno-wychowawczych i bytowych kierunków, które nadzorują. Powołanych miało być 2 prodziekanów na studiach dziennych wydziału, 1 prodziekan na studiach dziennych Instytutu Ekonomiki Transportu oraz 1 prodziekan ds. studiów zaocznych. Z obecnego składu Kolegium jedynie prof. Falkiewicz zgodził się kandydować na stanowisko prodziekana ds. studiów zaocznych. Na prodziekanów ds. studiów dziennych po namowach zgodzili się kandydować: doc. dr hab. Leon Dorozik, doc. dr hab. Zygmunt Silski oraz doc. dr hab. Krzysztof Luks z zastrzeżeniem, że po powrocie na uczelnię obowiązki te przejmie doc. dr hab. Ignacy Chrzanowski. Najpierw nad kandydaturami, za wyjątkiem prodziekana ds. studiów zaocznych, głosowali studenci. W głosowaniu przyjęli oni wszystkie kandydatury oprócz doc. dr hab. Leona Dorozika, który uzyskał jeden głos poparcia na 18 głosujących. Dziekan poprosił o zgłaszanie dalszych kandydatur na ostatnie brakujące stanowisko prodziekana w związku z odrzuceniem kandydatury docenta Dorozika. Zgłoszony został doc. dr Ignacy Dziedziczak, który uzyskał poparcie studentów po czym rada w wyniku głosowania wybrała wszystkich

miejsce. Również 21 miejsc mieli mieć studenci, obecnie było ich w Radzie 10, więc należało wybrać jeszcze 11. Wybrać ich miało SZSP i NZS.

²²³ Złożony był już wniosek o podporządkowanie instytutu wydziałowi.

²²⁴ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 283-288.

zgłoszonych na stanowiska prodziekanów. Wybory te były niezmiernie ważne, gdyż po ponad dziesięciu latach nominowania na stanowiska władz dziekańskich (jak i rektorskich), wróciła samorządność przejawiająca się w możliwości wyboru. Co więcej w wyborach tych znaczny głos mieli studenci. Ostatecznie też należy zaznaczyć, że w wyborach tych brali udział pracownicy Instytutu Ekonomiki Transportu, którzy jak pisał prof. Prowans „antycypowali” ponowne włączenie do wydziału²²⁵.

Postępująca demokratyzacja życia w uczelni została przerwana wprowadzeniem w dniu 13 grudnia 1981 roku stanu wojennego²²⁶. Pierwsze, dość lakoniczne informacje na ten temat pojawiają się w protokole z rady wydziału z dnia 21 grudnia 1981 roku, kiedy to dziekan Franciszek Gronowski przekazał zgromadzonym informacje od rektora z narady odbytej w Ministerstwie Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki²²⁷. Nadal nie wiadomo było kiedy rozpoczną się zajęcia, ale istniała możliwość przedłużenia roku akademickiego na okres wakacyjny, więc apelowano o wykorzystanie w najbliższym czasie urlopów. Jedynie dyplomanci mogli przebywać na uczelni w godzinach 7-15 za pisemnym poświadczeniem promotora o konieczności konsultacji lub korzystania z biblioteki. Wstrzymana została przez radę również dyskusja nad reformą studiów ekonomicznych, gdyż 4 jej członków nie mogło uczestniczyć w posiedzeniach z racji przynależności do związków zawodowych²²⁸. Pomimo wniosku doc. Józefa Hozera o rozwiązanie Komisji ds. poprawy warunków socjalno-bytowych na wydziale, w związku z zawieszeniem związków zawodowych i organizacji studenckich, które desygnowały do niej swoich członków, rada zdecydowała się ją utrzymać.

W dniu 14 stycznia 1982 roku rektor Stanisław Prowans polecił zgodnie z ustaleniami senatu Politechniki Szczecińskiej, który zebrał się dwa dni wcześniej, żeby dyrektorzy instytutów, względnie dziekani przekazali pracownikom informacje dotyczące: przepisów dekretu o stanie wojennym, tymczasowego regulaminu studiów i harmonogramu roku akademickiego 1981/1982 oraz warunków działania politechniki w stanie wojennym²²⁹. Potwierdzenie wykonania tego polecenia miało zostać przekazane do Działu Nauczania. Natomiast, do dnia 16 stycznia 1982 roku Dział Nauczania miał otrzymać informację o tym kto będzie prowadził, w jakich salach i w ilu grupach zajęcia wychowawcze w dniu wznowienia zajęć. Z ręcznych adnotacji, najprawdopodobniej

²²⁵ S. Prowans, dz. cyt., s. 225.

²²⁶ Dz.U. 1981 nr 29 poz. 154.

²²⁷ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 95.

²²⁸ Tamże, s. 98-99.

²²⁹ AUS, WNEiZ, 368/7, s. 1.

Dziekana Franciszka Gronowskiego wynika, że zajęcia te miał prowadzić on sam wraz z opiekunami lat dla I roku studiów od godziny 8 do 9, dla II roku studiów od 9 do 10, dla III roku studiów od 10 do 11 oraz dla IV roku studiów od 11 do 12. Dodatkowo do dnia 18 stycznia 1982 roku Dział Nauczania miał otrzymać informacje o opiekunach kierunków na poszczególnych latach studiów, nazwiska starostów lat i grup oraz nazwiska opiekunów studenckich kół naukowych działających na wydziale. W tymczasowym regulaminie studiów dodano postanowienie, że za naruszenie odpowiednich artykułów 46-48 dekretu o stanie wojennym rektor skreślał studenta z własnej inicjatywy bez postępowania dyscyplinarnego. Skreślenie z listu studentów nie zwalniało z odpowiedzialności karnej orzekanej przez właściwy sąd²³⁰. Dalszym ograniczeniem samorządności było przejęcie, przez pełnomocników rektora i dziekanów do spraw pomocy materialnej, uprawnień wnioskodawczych i opiniodawczych w sprawach pomocy materialnej dla studentów oraz ich nagradzania²³¹. Pomoc materialna miała być wypłacana od dnia wznowienia zajęć. Dodatkowo, przedstawiciele organizacji zawieszonych w związku z wprowadzeniem stanu wojennego nie mogli brać udziału w posiedzeniach organów kolegialnych uczelni. Zawieszenie działalności organizacji studenckich i samorządów niosło kolejne konsekwencje w postaci konieczności powołania odpowiednich pełnomocników i opiekunów ot choćby domów studenckich oraz ustalenia osób odpowiedzialnych za opiekę nad działalnością kół naukowych. Pracownicy mogli przebywać na terenie szkoły wyłącznie w godzinach pracy chyba, że posiadali odpowiednie zezwolenie od Rektora. Natomiast, studenci mogli znajdować się na terenie uczelni wyłącznie w godzinach zajęć oraz w godzinach otwarcia biblioteki głównej i bibliotek wydziałowych. Minister Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki decyzją z dnia 16 stycznia 1982 roku wznowił zajęcia dydaktyczne na studiach dziennych w Politechnice Szczecińskiej z dniem 20 stycznia 1982

²³⁰ Tamże, s. 2-3. Wspomniane artykuły Dekretu o stanie wojennym dotyczyły byłych członków rozwiązanego NZS (Na podstawie para 13 rozporządzenia Ministra Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki z dnia 18 grudnia 1980 roku w sprawie organizacji studenckich D.U. 1981 r. nr 1 poz. 3 i nr 32), zawieszonego SZSP, AZS oraz Polskiego Związku Akademickiego, którzy za kontynuowanie działalności tych organizacji mogli zostać pozbawieni wolności na okres 3 lat. Pozostałe zakazy dotyczyły organizowanie przez studentów strajków lub akcji protestacyjnych, działalności na szkodę interesów bezpieczeństwa lub obronności PRL czy też rozpowszechniania wiadomości mogących osłabić gotowość obronną PRL itp. Kary wahały się od roku do 10 lat pozbawienia wolności. Natomiast, odpowiedzialność dyscyplinarna wymierzana przez komisję dyscyplinarną dla studentów dotyczyła art. 50 Dekretu o stanie wojennym i skupiała się na uczestnictwie w strajkach, zmianie miejsca pobytu bez zezwolenia, uprawianiu turystyki lub sportów wodnych, przebywanie w miejscu publicznym bez ważnego dokumentu tożsamości oraz wykonywanie zdjęć lub filmów obiektów na zakazanych terenach.

²³¹ Tamże, s. 5-6, 12, 17.

roku²³². Następnie w dniu 18 stycznia ukazało się Zarządzenie nr 2 Rektora Politechniki Szczecińskiej w sprawie działalności Politechniki Szczecińskiej uszczegóławiające kwestie takie jak organizacja semestru, pensja pracowników naukowo-dydaktycznych czy też możliwość przebywania na terenie uczelni. Zajęcia dydaktyczne miały odbywać się 6 dni w tygodniu. Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu miał problem z odrobieniem zajęć w soboty, które zajęte były przez słuchaczy studiów zaocznych, dlatego wydłużono semestr zimowy do 14-tygodni. W semestrze letnim ustalono, że zajęcia, których nie można odrobić w soboty zostaną odpracowane w trakcie semestru na podstawie indywidualnych ustaleń grup studenckich z wykładowcami. Rada Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu działać miała w składzie zgodnym z ustawą z 1958 roku, a więc dotychczasowy skład 1/3 studentów i 1/3 młodych pracowników nauki przestał obowiązywać w okresie stanu wojennego²³³. W związku z zawieszeniem działalności związków zawodowych i SZSP, oraz rozwiązaniem NZS, ich przedstawiciele nie brali udziału w posiedzeniach. W skład Rady weszli jedynie 2 przedstawiciele młodych pracowników nauki. Jako ciekawostkę tego okresu można wskazać, że uruchomiono, w pierwszym kwartale 1982 roku, wydziałowy punkt kserograficzny, ale w warunkach stanu wojennego dziekan Franciszek Gronowski osobiście odpowiadał za kserowane treści i musiał akceptować każdorazowe zlecenia wykonania odbitek²³⁴.

W pierwszych dniach maja 1982 roku odbyły się manifestacje, w których brali również udział studenci Politechniki Szczecińskiej²³⁵. W ich wyniku z dniem 14 czerwca odwołany został w trybie natychmiastowym ze swojego stanowiska prof. Stanisław Prowans, a w ślad za jego dymisją zrezygnowali ze stanowisk prorektorzy prof. dr hab. Tadeusz Wierzbicki i doc. dr Józef Jałowiczor²³⁶. Decyzja o odwołaniu obowiązywała od dnia 13 czerwca. Od dnia 14 czerwca na stanowisko rektora powołany został przez ministra obecny dziekan Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu prof. dr hab. Franciszek Gronowski. Decyzja podyktowana była odmową, przez urzędującego do tej pory rektora, relegowania studentów z uczelni w związku z majowymi manifestacjami.

²³² Tamże, s. 19-24. Jednym z warunków wznowienia zajęć było odwołanie ze stanowiska prodziekana Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu doc. dr hab. Krzysztofa Łuksa oraz skreślenie z listy studentów między innymi dwóch studentów tego wydziału Leszka Blachowskiego i Piotra Zalewskiego. Zob. S. Prowans, dz. cyt., s. 114-115.

²³³ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 111.

²³⁴ Tamże, s. 132.

²³⁵ S. Prowans, dz. cyt., s. 121-123. Opis wydarzeń zob. S. Ligarski, *To był maj... 1-4 maja 1982 roku w Szczecinie*, Szczecin 2022.

²³⁶ S. Prowans, dz. cyt., s. 124; G. Dowłasz, *Mechanicy zawdzięczają mu rozwój*, „Kurier Szczeciński” 12 lutego 2010.

Choć powyżej opisane decyzje były znane wcześniej społeczności akademickiej to prof. Gronowski poinformował radę Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu o objęciu przez niego stanowiska rektora w dniu 25 czerwca 1982 roku²³⁷. Przy okazji dziekan zakomunikował, że od września obowiązywać miała nowa ustawa o szkolnictwie wyższym²³⁸ i do tego czasu sprawami bieżącymi wydziału zajmować będzie się prodziekan prof. dr hab. Rudolf Falkiewicz. Z zachowanej dokumentacji wynika, że był to ostatni akord stanu wojennego w odniesieniu do opisywanego wydziału. Warto zaznaczyć, że sprawa obowiązującego stanu wojennego właściwie nie była omawiana w ramach odbywających się posiedzeń rady wydziału, a jeżeli już to tylko podawane były suche informacje na przełomie lat 1981/1982 dotyczące obowiązujących uczelni wytycznych ministerialnych.

W trakcie trwania stanu wojennego nadal toczyły się sprawy organizacyjne na wydziale. W dniu 12 stycznia 1982 roku senat Politechniki Szczecińskiej omawiał wyłączenie Zakładu Ekonometrii i Statystyki z Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych²³⁹. Senat uznał, że sprawę należy odłożyć w czasie, gdyż powrót do ustawy o szkolnictwie wyższym z 1958 roku oznaczał, że wszystkie jednostki organizacyjne powołuje minister, a to wymaga „niewspółmiernie dużo zachodu”. Argumentem za wstrzymaniem dalszego procedowania była także szansa na habilitację jednego z pracowników zakładu co oznaczałoby możliwość utworzenia katedry. Jednak do końca istnienia wydziału w strukturach Politechniki Szczecińskiej takie wyłączenie nie nastąpiło.

W dniu 25 czerwca 1982 roku rada wydziału pozytywnie zaopiniowała wniosek rady Instytutu Ekonomiki Przemysłu w sprawie przekształcenia zespołów naukowo-dydaktycznych w zakłady o następujących nazwach: Zakład Planowania i Polityki Ekonomicznej (9 pracowników, kierownik prof. dr hab. Tadeusz Madej), Zakład Ekonomiki Przedsiębiorstwa Przemysłowego (5 pracowników, kierownik prof. dr hab. Zdzisław Łaski), Zakład Ekonomiki Przemysłu (8 pracowników, kierownik doc. dr

²³⁷ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 205. Jak ujął to prof. Gronowski „nadzwyczajne okoliczności wynikające z trudnej sytuacji Uczelni skłoniły go do podjęcia szczególnie trudnego zadania, tj. pełnienia obowiązków Rektora PS”.

²³⁸ Dz.U. 1982 nr 14 poz. 113. Ustawa z dnia 4 maja 1982 roku o szkolnictwie wyższym zapewniała znaczną samodzielność uczelniom i obieralność ich władz i organów kolegialnych, ale była częściowo zawieszona przez stan wojenny.

²³⁹ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 110. Sprawa ta toczyła się od września 1981 roku. Najpierw chciano utworzyć Katedrę Ekonometrii i Statystyki, ale sprawa ta miała budzić wątpliwości pracowników zakładu, więc została przez radę cofnięta w celu ponownego przedyskutowania przez zainteresowanych. Następnie, kolegium dziekańskie uznało, że nie ma podstaw do powołania katedry, ale może powstać samodzielny zakład. Rada przystała na taką propozycję w dniu 30 października 1981 roku. Zob. Tamże, s. 6, 18.

Włodzimierz Mozel), Zakład Analizy Ekonomicznej (4 pracowników, kierownik doc. dr Tadeusz Waśniewski), Zakład Organizacji i Zarządzania (6 pracowników, kierownik dr Stanisław Drozd)²⁴⁰. Ustalenia rady zostały wprowadzone w życie zarządzeniem rektora nr 12 z dnia 13 lipca 1982 roku, ale ze zmianą nazwy jednego z zakładów, a mianowicie Zakładu Organizacji i Zarządzania na Zakład Teorii Organizacji i Nauki o Pracy²⁴¹.

Do grudnia 1982 roku dziekan Rudolf Falkiewicz nie prowadził działań mających na celu zmianę struktury wydziału. Natomiast, w dniu 17 grudnia w trakcie posiedzenia rady wydziału oznajmił zebranym o konieczności zakończenia działalności punktu konsultacyjnego wydziału w Koszalinie²⁴². Zajęcia miały zostać natychmiastowo przeniesione do Szczecina. W tym samym czasie, wojewoda koszaliński otrzymał pismo z Ministerstwa Finansów zakazujące finansowania z budżetu dalszej działalności punktu, w tym płac pracowników administracyjnych. Natomiast, pokryte były wydatki na najem lokalu oraz opał do końca roku akademickiego. Poproszona przez prorektora ds. dydaktyki o zajęcie stanowiska, rada uznała, że należy kontynuować zajęcia w Koszalinie przynajmniej do końca roku akademickiego. Argumentowano, że koszty społeczne delegowania pracowników do Koszalina są mniejsze niż koszty ściągania studentów do Szczecina zwłaszcza przy podwyżce cen hoteli i spodziewanej podwyżce cen biletów kolejowych. Dodatkowo, uznano, że prowadzenie zajęć do końca roku akademickiego spowoduje, że studenci będący na III i IV roku studiów zaocznych będą chcieli je kontynuować i będą dojeżdżać do Szczecina. Uznano, że natychmiastowe przerwanie zajęć mogło doprowadzić do rezygnacji części studentów obecnego II roku.

Sprawa kontynuowana była na posiedzeniu rady w dniu 28 stycznia 1983 roku²⁴³. Dziekan poinformował Radę, że władze uczelni starają się o utrzymanie punktu konsultacyjnego w Gorzowie Wielkopolskim. W tym celu zawarte miało zostać porozumienie z wojewodą gorzowskim w wyniku którego powstać miał Zamiejscowy Oddział Politechniki Szczecińskiej. W kwestii punktu konsultacyjnego w Koszalinie resort poinformował Urząd Wojewódzki w Koszalinie, że ciężar jego utrzymania przejmuje uczelnia co dawało nadzieję na dalsze prowadzenie zajęć w Koszalinie. Obecny na posiedzeniu rektor Franciszek Gronowski zaproponował, żeby w sprawie Gorzowa rada wyraziła opinię nad zasadnością dalszego działania punktu pomimo, akceptacji projektu

²⁴⁰ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 212.

²⁴¹ AZUT, 3/110.

²⁴² AUS, WNEiZ, 341/38, s. 43.

²⁴³ Tamże, s. 55-56.

przez ministerstwo. W przypadku Koszalina istniała jedynie szansa na kontynuowanie zajęć do końca roku akademickiego. Rada wydziału poparła plan utworzenia oddziału Politechniki Szczecińskiej w Gorzowie Wielkopolskim. Członkowie rady uznali również za zasadne kontynuowanie zajęć w Koszalinie przynajmniej do końca roku akademickiego.

Kolejnym problemem z jakim musiał się zmierzyć dziekan Falkiewicz od maja 1983 roku był brak zgody Ministerstwa Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki na przeprowadzenie rekrutacji na kierunek transport w roku akademickim 1983/1984²⁴⁴. Pomimo podejmowanych prób utrzymania rekrutacji na ten kierunek, dziekan poinformował radę, że ministerstwo utrzymało w mocy swoją decyzję w sprawie zawieszenia naboru²⁴⁵. Istniała jednak szansa na wznowienie rekrutacji od roku akademickiego 1984/1985 jeśli powiększyłaby się kadra samodzielnych pracowników nauki w Zakładzie Techniki i Eksploatacji Samochodów. Problem utrzymania kierunku transport rozpoczął długi proces poszukiwania pomysłu na wzmocnienie kadrowe zakładu lub odpowiednie jego usytuowanie w strukturze uczelni. W styczniu 1984 roku docent dr hab. Hubert Bronk poinformował radę wydziału, że w kierownictwie Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów i Instytucie Ekonomiki Transportu pojawiła się koncepcja włączenia tego zakładu do instytutu co pozwoliłoby na przesunięcie dwóch docentów do obsługi seminariów na specjalności Eksploatacja i utrzymanie pojazdów. Rada zgodziła się na tę propozycję uchwalając włączenie Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów do Instytutu Ekonomiki Transportu²⁴⁶. Rektor usankcjonował wspomnianą uchwałę rady wydziału wydając zarządzenie nr 5 z dnia 05.03.1984 roku włączające Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów do Instytutu Ekonomiki Transportu²⁴⁷.

W trakcie rozpatrywania sprawy przyszłości Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów, rozpatrzono w dniu 23 grudnia 1983 roku wniosek o powołanie w Instytucie Informatyki i Zarządzania następujących zakładów: Metod i Systemów Informatycznych, Systemów Informacji Gospodarczej oraz Zakładu Zastosowań Informatyki w Zarządzaniu Transportem²⁴⁸. Wniosek przesłano do rektora, który odpowiedział, że zostanie on rozpatrzony w ramach trwających prac nad nowym regulaminem szkoły. Rektor zakładał, że w wyniku przyspieszenia prac nad uporządkowaniem organizacyjno-prawnym

²⁴⁴ AUS, WNEiZ, 341/38, s. 118-119.

²⁴⁵ Tamże, s. 139-141.

²⁴⁶ AUS, WNEiZ, 341/39, s. 78-79.

²⁴⁷ AZUT, 3/110.

²⁴⁸ AUS, WNEiZ, 341/39, s. 51-54.

instytutów zatwierdzenie wniosku będzie miało miejsce z początkiem roku akademickiego 1984/1985.

W dniu 4 maja 1984 roku wybrano ostatniego dziekana Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej, którym został prof. Waldemar Grzywacz²⁴⁹. Prodziekanami zostali doc. dr hab. Wojciech Bąkowski i doc. dr hab. Władysław Janasz. Natomiast, w dniu 25 maja dziekan elekt przedstawił wyniki wyborów na stanowiska dyrektorów instytutów dokonanych przez rady poszczególnych instytutów. W Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych wybrano prof. dr hab. Klemensa Piotrowskiego. W Instytucie Ekonomiki Przemysłu wybrano doc. dr Tadeusza Waśniewskiego. W Instytucie Informatyki i Zarządzania wybrano doc. dr hab. Ignacego Dziedziczaka. Kolegium Dziekańskie wnioskowało o powołanie na kierownika Katedry Finansów prof. dr hab. Lesława Swatlera a na kierownika Katedry Rachunkowości prof. dr hab. Kazimierza Sawickiego. Rada w głosowaniu tajnym pozytywnie zaopiniowała wszystkie kandydatury i postanowiła wystąpić do Rektora o powołanie wyżej wymienionych osób na stanowiska dyrektorów instytutów i kierowników katedr²⁵⁰.

Ostatnimi zmianami organizacyjnymi na wydziale przed jego włączeniem do powstającego Uniwersytetu Szczecińskiego było przeniesienie Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów na Wydział Mechaniczny Politechniki Szczecińskiej oraz rozłam Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych. W pierwszym przypadku, w dniu 22 lutego 1985 roku rada wydziału pozytywnie zaopiniowała wniosek o zmianę umiejscowienia Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów w strukturze uczelni²⁵¹. Wniosek ten złożony został do rektora z pozytywną opinią rady Instytutu Ekonomiki Transportu po czym zwrócony po 4 miesiącach z adnotacją o braku opinii rady wydziału. Celem nadrzędnym tego ruchu było przywrócenie rekrutacji na kierunek Transport.

O wiele bardziej dramatyczny obrót przybrało wyłączenie się Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych z wydziału. Pierwszą próbę podjęto w dniu 22 lutego 1985 roku w trakcie rady wydziału²⁵². Instytut miał otrzymać status międzywydziałowego. Dziekan w imieniu własnym i kolegium popierał taki ruch stwierdzając, że zdecydowana większość pracowników obecnego INES przeszłaby do Wydziału Ekonomiki Transportu i Wydziału Ogólnoeconomicznego Uniwersytetu Szczecińskiego, gdzie powstałyby

²⁴⁹ Tamże, s. 146-147.

²⁵⁰ Tamże, s. 149-150.

²⁵¹ AUS, WNEIZ, 341/40, s. 90.

²⁵² Tamże, s. 90-91.

odpowiednie katedry ekonomii politycznej. Profesor Klemens Piotrowski wskazał, że takie posunięcie byłoby wartościowe dla Politechniki Szczecińskiej, gdyż pozwoliłoby na dalsze prowadzenie zajęć na wydziałach technicznych. Zachowana byłaby też nazwa instytutu posiadającego długą tradycję. Dziekan dodał, że w interesie środowiska akademickiego Szczecina jest, żeby Politechnika po odłączeniu wydziału nie straciła na randze. Przeciwnie stanowisko miał prof. Rudolf Falkiewicz uważając, że wyrażenie zgody na takie działanie spowoduje uzależnienie się od decyzji rektora w sprawie tego kto przejdzie z Instytutu Nauk Ekonomicznych Społecznych do Uniwersytetu oraz zagrozi akademickości wydziałów ekonomicznych nowej uczelni. Dodatkowo wskazał, że ustawa o utworzeniu Uniwersytetu Szczecińskiego stanowi, że cały wydział przechodzi do uniwersytetu. Profesor Swatler mocno zaakcentował, że chęć podzielenia instytutu obalała wszystkie dotychczasowe ustalenia. Zdaniem profesora utworzenie katedry ekonomii politycznej na wydziałach ekonomicznych uniwersytetu było nierealne ze względu na szczupłą kadrę, a cała sytuacja spowodowałaby utratę prawa do habilitowania na Wydziale Ogólnoekonomicznym. Ostatecznie Rada uchwaliła swój sprzeciw przeciwko przekształceniu Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych w instytut międzywydziałowy Politechniki Szczecińskiej. Nie zakończyło to jednak sprawy. W dniu 29 marca rada dowiedziała się, że prof. Piotrowski wystąpił z wnioskiem do Rektora o utworzenie w Politechnice Szczecińskiej nowej jednostki organizacyjnej do prowadzenia zajęć dydaktycznych z przedmiotów ekonomicznych i filozoficzno-politycznych²⁵³. Ten przyszły instytut miał składać się z zakładów: Ekonomii Politycznej, Nauk Politycznych i Prawniczych, Filozofii i Socjologii oraz Ekonomiki i Organizacji Pracy. Profesor Piotrowski oświadczył, że z chęcią podejmie pracę na drugim etapie na wydziale ekonomicznym Uniwersytetu Szczecińskiego. Informacja ta wywołała oburzenie członków rady wydziału, a prof. Gronowski stwierdził nawet, że „ucieczka z naszego środowiska (prof. Piotrowskiego – przyp. autora), wtedy, gdy sytuacja staje się trudna, wygląda na dezercję i wymaga co najmniej napiętnowania”. Profesor Piotrowski nie chciał jednak wyjaśnić swojego postępowania co chwilowo zakończyło dyskusję. W trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 3 maja 1985 roku okazało się, że pomimo protestów dziekana i prof. Swatlera na ostatnim posiedzeniu senatu uczelni²⁵⁴, senatorowie nie zgodzili się, żeby

²⁵³ Tamże, s. 126-127.

²⁵⁴ S. Prowans, dz. cyt., s. 161. Senat poparł wniosek rektora Politechniki Szczecińskiej o powołanie Międzywydziałowego Instytutu Nauk Ekonomicznych uzasadniając swoją decyzję koniecznością zabezpieczenia zajęć dydaktycznych z przedmiotów społeczno-ekonomicznych.

przełożyć głosowanie nad powołaniem Międzywydziałowego Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych. Senat uchwalił powołanie tej jednostki i powierzenie jej kierownictwa prof. Piotrowskiemu. Rada po burzliwej dyskusji z prof. Piotrowskim zdecydowała się wystosować protest do ministerstwa, ale był on bezskuteczny, gdyż Minister Nauki i Szkolnictwa Wyższego utworzył Międzywydziałowy Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych Politechniki Szczecińskiej, który rozpoczął funkcjonowanie z dniem 1 września 1985 roku²⁵⁵.

Tak zakończyła się historia zmian organizacyjnych na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej. W dniu 31 sierpnia 1985 roku uległ on likwidacji stając się od dnia 1 września, po 30 latach funkcjonowania, Wydziałem Ekonomicznym Uniwersytetu Szczecińskiego. Omówione zmiany w latach 1970-1985 pokazują najlepiej kierunki rozwoju środowiska ekonomistów szczecińskich skupionych na Politechnice Szczecińskiej. Przede wszystkim nowa struktura instytutowa doprowadziła do krótkotrwałej próby usamodzielnienia się Instytutu Ekonomiki Transportu, którego pracownicy mieli ambicje do stania się samodzielnym wydziałem w ramach uczelni lub nawet powołania Akademii Ekonomicznej. Kolejnym silnym instytutem był Instytut Rachunku Ekonomicznego, którego dynamiczny wielowątkowy rozwój, zwłaszcza w dziedzinie informatyki doprowadził do utworzenia z tej jednostki trzech: Instytutu Informatyki i Zarządzania, Katedry Finansów i Katedry Rachunkowości. W końcowym okresie uwidocznił się również rozwój Instytutu Ekonomiki Przemysłu, którego zespoły przekształciły się w zakłady. Równie silny przez cały okres istnienia był obsługujący dydaktycznie wszystkie wydziały politechniki Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych, który niestety rozdzielił się w ostatnich dniach swojego istnienia pozostając częściowo jako nowa jednostka w Politechnice Szczecińskiej. Nie udało się natomiast utrzymać technicznego kierunku transportu przez co finalnie Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów przeniesiony został na Wydział Mechaniczny. Ostatnie kilka lat istnienia wydziału to także dyskusje nad powołaniem nowej uczelni ekonomicznej lub przyłączeniem się do tworzącego się Uniwersytetu Szczecińskiego.

²⁵⁵ Dz. Urz. MNSzW 1985, nr 3, poz. 18.

2.3. Kadra

Niewiele wiadomo o dokładnym składzie osobowym pracowników Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Drogowego w latach 1955-1960²⁵⁶. Maria Zakrzewska-Rosnerowa podaje, że w 1955 roku kadrę Wyższej Szkoły Ekonomicznej tworzyło 15 samodzielnych pracowników oraz 39 pomocniczych pracowników nauki²⁵⁷. Z dużą dawką pewności przyjąć można, że liczby te nie zmieniły się lub zmieniły się nieznacznie w momencie włączenia agend zlikwidowanej Wyższej Szkoły Ekonomicznej do Politechniki Szczecińskiej.

Początkowo napływ nowych pracowników nauki mających zasilić kadrę wydziału nie był duży. W październiku 1956 roku zaangażowano do pracy prof. mgr inż. (?) Domańskiego²⁵⁸ na kierownika Katedry Eksploatacji Technicznej oraz mgr Zdzisława Łaskiego²⁵⁹ jako asystenta do Katedry Ekonomii Politycznej²⁶⁰. Natomiast z dniem 31 stycznia 1957 roku z pracy kierownika administracyjnego wydziału zrezygnował mgr Waldemar Grzywacz²⁶¹. Braki kadry musiały być odczuwalne, gdyż w styczniu 1957 roku nadal pozostawały nieobsadzone dwie katedry na wydziale, a dziekan Marian Madeyski zmuszony był prosić asystentów o pomoc w Studium Zaocznym. W czerwcu 1957 roku zatrudniono na stanowisku asystenta mgr Włodzimierza Mozela²⁶² do Katedry Technologii Obsługi i Napraw²⁶³.

Pierwszych bardziej kompleksowych informacji o stanie osobowym jednostki można dowiedzieć się z rady wydziału, która odbyła się w dniu 18 czerwca 1957 roku w

²⁵⁶ Za pomoc służyć mogą zachowane listy obecności z posiedzeń rady wydziału w tym okresie, ale nie obejmują one wszystkich pracowników, a jedynie jej członków. Dodatkowych informacji o awansach, zatrudnianiu itp. dostarczają same protokoły posiedzeń wspomnianej rady. Dopiero w 1960 roku ukazał się pierwszy wydany drukiem skład osoby Politechniki Szczecińskiej. Zob. *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów, rok akademicki 1960-1961*, Szczecin 1960.

²⁵⁷ Tamże, s. 9.

²⁵⁸ Pojawia się jedynie raz wymieniony jedynie z nazwiska trakcie posiedzenia rady wydziału z dnia 3 października 1956 roku. Po raz ostatni na liście obecności posiedzenia rady wydziału w dniu 24 października 1956 roku.

²⁵⁹ Zob. A. Derbisz, *Zdzisław Łaski (1931-1993)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 250-264.

²⁶⁰ AUS, WNEiZ, 341/13, s. 4-5.

²⁶¹ Tamże, s. 25. Zob. Grzywacz Waldemar Henryk, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nac. K. Pinkoń, Gliwice 2009, s. 68-69; I. Jaźwiński, T. Kwarciański, *Waldemar Grzywacz jako wybitny ekonomista, badacz cywilizacji i mistrz szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu*, w: *Szczecin jako ośrodek...*, s. 59-66; prof. Waldemar Grzywacz, <https://usz.edu.pl/doktorzy-honoris-causa/#1996-prof-waldemar-grzywacz> [dostęp 18.01.2025 r.]; Waldemar Grzywacz http://pomoranica.pl/index.php?title=Waldemar_Grzywacz&mobileaction=toggle_view_desktop [dostęp 18.01.2025 r.].

²⁶² Zob. *Włodzimierz Moeł (1928-1983)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 295-297.

²⁶³ AUS, WNEiZ, 341/13, s. 44.

trakcie której kierownicy katedr oceniali pomocniczych pracowników nauki²⁶⁴. W Katedrze Ekonomii Politycznej prof. Józefa Rutkowskiego zatrudnienie z braku etatów zmalało z 11 do 6 asystentów, którymi byli: adiunkt mgr Tadeusz Madej²⁶⁵, starszy asystent mgr Zdzisław Łaski, starszy asystent mgr Stanisław Rychlik, starszy asystent Ryszard Otoliński²⁶⁶, starszy asystent mgr Hanna Czech oraz starszy asystent mgr Tadeusz Obrębski. Dodatkowo w katedrze pracował zastępca profesora mgr Edmund Dobrzycki. W Katedrze Organizacji i Planowania w Transporcie, której kierownikiem był zastępca profesora mgr Jerzy Wolszczan²⁶⁷ pracowali: adiunkt mgr Jerzy Poradowski²⁶⁸, starszy asystent mgr (?) Waborzewski, starszy asystent mgr Michał Domagała, starszy asystent Maria Rosnerowa²⁶⁹. O Katedrze Finansów i Rachunkowości, którą kierował prof. dr Stanisław Schwann wiadomo, że pracowało w niej łącznie pięciu adiunktów oraz prof. Eufemiusz Terebucha. W Katedrze Geografii docenta Juliusza Mikołajskiego pracował jeden asystent, studiujący w tym czasie geografię w Poznaniu, mgr Bronisław Dziedziul²⁷⁰. W kierowanej przez dr Władysława Górskiego Katedrze Prawa pracował jeden asystent, studiujący zaocznie prawo w Poznaniu, Zbigniew Piętniewicz²⁷¹. Pracownikiem wspomnianej katedry był również prof. Leon Babiński. W Katedrze Statystyki prof. Zbigniewa Helińskiego było dwóch pracowników: adiunkt mgr Edward Kolanko²⁷² i starszy asystent mgr Zygmunt Zieliński²⁷³. W Katedrze Ekonomiki Transportu Drogowego docenta Mariana Madeyskiego pracował adiunkt mgr Wit Drapich²⁷⁴, adiunkt mgr Bronisław Żymela²⁷⁵, adiunkt mgr Wit Bartosiewicz oraz starszy asystent mgr Bronisław Sowa. W Zakładzie Transportu Wodnego prof. Bolesława Koselnika pracował adiunkt mgr

²⁶⁴ Tamże, s. 48-53.

²⁶⁵ Zob. A. Szewczyk, *Tadeusz Madej (1928-2012)*, w: *Uniwersytet Szczeciński, Prekursorzy...*, s. 265-267.

²⁶⁶ Na wniosek prof. Józefa Rutkowskiego zwolniony z pracy z dniem 13 września 1957 roku z poinformowaniem Rady Związku ZNP, Oddziału Kadr Politechniki Szczecińskiej oraz Przewodniczącego Rady Asystentów mgr Michała Domagały. AUS, WNEiZ, 341/13, s. 55-56.

²⁶⁷ Zob. J. Gontarz, *Jerzy Wolszczan (1919-1984)*, w: *Uniwersytet Szczeciński, Prekursorzy...*, s. 431-436.

²⁶⁸ Zob. R. Techman, *Jerzy Poradowski (1914-1987)*, „Nautologia”, nr 2 1997, s. 44-49.

²⁶⁹ Zob. A. Danecki, *Maria Zakrzewska-Rosner (1912-1970)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 443-444.

²⁷⁰ Zob. E. Mazur, *Bronisław Dziedziul (1934-1997)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 60-62.

²⁷¹ Zob. A. Szewczuk, *Zbigniew Piętniewicz (1930-2005)*, w: *Byli z nami...*, s. 135-136.

²⁷² Zob. J. Hozer, *Edward Kolanko (1928-1993)*, w: *Byli z nami...*, s. 71-73.

²⁷³ Zob. S. Grzesiak, *Zygmunt Zieliński (1929-2009)*, w: *Uniwersytet Szczeciński, Prekursorzy...*, s. 459-462.

²⁷⁴ Zob. K. Kozłowski, *Wit Drapich - lider szczecińskiego Października 1956 r.*, w: „Kronika Szczecina 1996”, Szczecin 1996, s. 157-165.

²⁷⁵ Zob. H. Bronk, *Bronisław Żymela (1926-2012)*, w: *Uniwersytet Szczeciński, Prekursorzy...*, s. 463-466.

Franciszek Gronowski²⁷⁶, a w Zakładzie Transportu Kolejowego doc. Bolesława Kaczmarkiewicza²⁷⁷ asystentem był mgr (?) Siednik. Ocena rozwoju młodej kadry naukowej wypadła lepiej niż w latach poprzednich. Omawiając młodą kadrę naukową warto wspomnieć, że w dniu 6 lutego 1958 roku rada wydziału wyraziła zgodę na rozpoczęcie studiów aspiranckich przez mgr Klemensa Piotrowskiego²⁷⁸.

Tymczasem, pracownicy nauki starali się o uzyskanie tytułów lub stopni naukowych. W Centralnej Komisji Kwalifikacyjnej toczyło się od 1957 roku postępowanie awansowe zastępcy profesora Bolesława Koselnika wszczęte przez radę, która wniosowała o nadanie mu tytułu docenta²⁷⁹. W listopadzie 1957 roku Centralna Komisja Kwalifikacyjna odrzuciła jednak wniosek co w konsekwencji wymusiło na radzie wydziału wstrzymanie postępowania w celu przesłania dodatkowych opinii do biura komisji. Jeszcze w kwietniu 1958 roku prezydium CKK poinformowało, że ma być przesłana nowa praca Bolesława Koselnika, a nie recenzja. Sprawę ostatecznie udało się załatwić pozytywnie dopiero w kwietniu 1960 roku nadaniem Bolesławowi Koselnikowi tytułu docenta w Zakładzie Ekonomiki Transportu Wodnego Katedry Ekonomiki Transportu Drogowego²⁸⁰. Kolejnym istotnym awansem było jednogłośnie zaakceptowanie przez radę wydziału, w dniu 16 kwietnia 1958 roku, wniosku o nadanie docentowi dr Alfredowi Wielopolskiemu tytułu profesora nadzwyczajnego²⁸¹. W dniu 17 grudnia 1959 roku, po dwóch latach procedowania, tytuł docenta otrzymał również dr Stanisław Schwann²⁸².

Nieco informacji statystycznych, choć niezbyt szczegółowych, dostarcza sprawozdanie z kadencji w latach 1956-1958 złożone przez dziekana Mariana

²⁷⁶ Franciszek Gronowski (1927-2020), w: „Forum Uczelniane. Pismo Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie” nr 3(47)/2020, s. 44; M. Pluciński, *Profesor Franciszek Gronowski w służbie krzewienia myśli morskiej*, w: *Szczecin jako ośrodek...*, s. 67-76.

²⁷⁷ Bolesław Kaczmarkiewicz uzyskał w dniu 17 lutego 1958 roku zgodę rady wydziału na zaprzestanie pełnienia funkcji kierownika Katedry Transportu Kolejowego oraz na przeniesienie do Politechniki Warszawskiej. Zob. AUS, WNEiZ, 341/13, s. 96-97. Faktycznie występuje on w składzie osobowym warszawskiej uczelni jeszcze w roku akademickim 1961/1962 jako docent mgr inż. na Wydziale Komunikacji w Katedrze Eksploatacji Kolei. Zob. *Politechnika Warszawska – skład osobowy, rok akademicki 1961-1962*, Warszawa 1962, s. 105.

²⁷⁸ AUS, WNEiZ, 341/13, s. 91. Nie był on jednak w tym czasie pracownikiem. Zob. D. Kopycińska, *Klemens Piotrowski (1934-1987)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursory...*, s. 313-315.

²⁷⁹ AUS, WNEiZ, 341/13, s. 40-41, 73, 112-113.

²⁸⁰ AUS, WNEiZ, 341/15, s. 41. Zob. F. Gronowski, *Bolesław Koselnik (1896-1971)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursory...*, s. 196.

²⁸¹ AUS, WNEiZ, 341/13, s. 111-112. Tytuł profesor Wielopolski otrzymał w 1959 roku. Zob. J. Stanielewicz, *Alfred Wielopolski (1950-1996)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursory...*, s. 426.

²⁸² AUS, WNEiZ, 341/13, s. 69-71; AUS, WNEiZ, 341/15, s. 30. T. Ostrowska, *Stanisław Marian Schwann*, Internetowy Polski Słownik Biograficzny <https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/stanislaw-marian-schwann?print> [dostęp 09.01.2024].

Madeyskiego w dniu 29 maja 1958 roku²⁸³. Zgodnie z omawianym dokumentem na wydziale pracowało: 1 profesor nadzwyczajny, 5 docentów, 8 zastępców profesora, 13 adiunktów, 14 starszych asystentów i asystentów oraz 3 pracowników technicznych. Dodatkowo 7 adiunktów miało otwarte przewody kandydackie, 3 zastępców profesora zaawansowane prace kandydackie, a w Centralnej Komisji Kwalifikacyjnej znajdowały się wnioski 3 zastępców profesora o nadanie tytułu docenta²⁸⁴ i jeden o nadanie tytułu profesora nadzwyczajnego dla docenta. 7 pracowników odbyło wyjazdy naukowe zagranicę, a praktyki naukowe odbyło 2 pomocniczych pracowników nauki. Odbyła się również bezdewizowa wycieczka do CSR, w której wzięło udział 7 pracowników i 23 studentów. Kadra administracyjna wydziału składała się z kierownika administracyjnego, 3 sekretarek (2 obsługiwały studia dzienne, 1 zaoczne i eksternistyczne), 1 intendenta, 2 telefonistów i 22 pracowników fizycznych (sprzątaczkę, szatniarki, dozorcę, palacze i woźną). Natomiast w bibliotece wydziałowej pracował kierownik, samodzielny pracownik referatu i dwóch magazynierów²⁸⁵.

We wrześniu 1958 roku rada wyraziła zgodę na awanse starszych asystentów na adiunktów²⁸⁶. W Katedrze Ekonomii Politycznej byli to mgr Stanisław Rychlik, mgr Zdzisław Łaski oraz mgr Stanisław Klukowski. Awans w Katedrze Geografii uzyskał mgr Bronisław Dziedziul. W listopadzie tego samego roku rada zgodziła się jeszcze nadać tytuł adiunkta asystentowi mgr Zygmuntowi Zielińskiemu z Katedry Statystyki²⁸⁷. Pomimo tych awansów w czerwcu 1959 roku wnioski dotyczące rozwoju młodej kadry naukowej nie były jednoznacznie optymistyczne²⁸⁸. Podkreślono nierównomierny rozwój tej grupy pracowników oraz fakt, że niewielu pomocniczych pracowników nauki potrafi korzystać z

²⁸³ AUS, WNEiZ, 341/14, s. 4-7.

²⁸⁴ Chodzi w tym miejscu o omawianych na tej stronie Bolesława Koselnika oraz Stanisława Schwanna. Trzecim kandydatem do tytułu docenta być może był Zbigniew Heliński, o którego stabilizacji jest mowa w trakcie posiedzeń rady wydziału w dniach 12 lutego 1957 roku oraz 16 kwietnia 1958 roku. Zob. AUS, WNEiZ, 341/13, s. 26-27 oraz 111-113.

²⁸⁵ Biblioteka wydziałowa nie miała w pierwszych latach istnienia Politechniki Szczecińskiej szczęścia do pracowników. W październiku 1957 roku kierownik Biblioteki Politechniki Szczecińskiej Maria Wielopolska omawiając potrzebę zaangażowania nowego kierownika do biblioteki wydziału skarżyła się, że p. o. kierownika mgr H. Zabrowarny łamie dyscyplinę pracy i nie opracowuje bibliografii tak jak jego poprzednik Sylwester Bozoki. Zdecydowano się więc zatrudnić od dnia 1 stycznia 1958 roku mgr Jadwigę Sierakowską dotychczasową kierowniczkę biblioteki Archiwum Państwowego w Szczecinie. Następnie w czerwcu 1959 roku rada wydziału uchwaliła przydzielić do pracy w bibliotece asystentów technicznych mgr Halinę Orlńską i mgr Sylwestra Bozokiego, ale w listopadzie tego roku okazało się, że nie pojawili się w niej ani razu, więc dziekan zdecydował, że bibliotekarze mają przygotować dla nich konkretną pracę i wtedy oddeleguje ich do niej jednorazowo na okres tygodnia lub dwóch. Zob. AUS, WNEiZ, 341/13, s. 61-62; AUS, WNEiZ, 341/14, s. 91; 341/15, s. 18.

²⁸⁶ AUS, WNEiZ, 341/14, s. 10-11.

²⁸⁷ Tamże, s. 33.

²⁸⁸ Tamże, s. 87-88.

literatury obcojęzycznej. Remedium na tę bolączkę miał być kurs języka obcego prowadzony od roku akademickiego 1959/1960. Co więcej, część osób ze względu na brak godzin nie prowadziła zajęć dydaktycznych (mgr Sylwester Bozoki, mgr Michał Domagała), a inni jak np. mgr Edward Kolanko byli przeciążeni pracami dydaktycznymi. Do kadry niesamodzielnych pracowników nauki Katedry Ekonomiki Transportu Drogowego dołączyć miał po rocznym urlopie mgr Bronisław Żymela. Warto również wspomnieć, że w dniu 25 września 1959 roku rada wydziału zaakceptowała przyjęcie na stanowisko kierownika dziekanatu Zofii Partyki²⁸⁹.

Oceny młodej kadry naukowej nie poprawił na pewno przegląd kadry dokonany w 1959 roku. W październiku tego roku dziekan Marian Madeyski poinformował zebranych, że należy zorganizować dodatkowe posiedzenie rady wydziału powiększone o pomocniczych pracowników nauki, na których brak dyscypliny pracy zwrócił uwagę rektor²⁹⁰. Rada taka odbyła się miesiąc później w dniu 5 listopada z udziałem prorektora ds. nauczania Stanisława Bursy²⁹¹. Głównymi zarzutami stawianymi młodej kadrze była jej nieobecność w katedrach w trakcie konsultacji przez co te często były zamknięte oraz brak zainteresowania młodzieżą. Dziekan wskazywał również, że sprawy personalne takie jak urlopy czy zwolnienia powinny być uzgadniane i załatwiane z nim, więc najwidoczniej i na tym polu młoda kadra naukowa nie spełniała oczekiwań władz uczelni i wydziału. W dyskusji starszy asystent Tomasz Obrębski zauważył jednak, że profesorowie również powinni zająć się kwestiami wychowawczymi oraz że w czasie sesji egzaminatorzy często nie dotrzymują terminów co źle wpływa na młodzież. Warto odnotować, że także prof. Władysław Górski stanął w obronie mniej doświadczonych kolegów stwierdzając, że trudno jest poświęcić się pracy naukowej jeśli ciągle myśli się o utrzymaniu rodziny. Rada nie przyniosła żadnych konkretnych rozstrzygnięć dotyczących młodych pracowników nauki, ale w interesujący sposób przedstawiła brak dyscypliny pracy panujący wśród części pracowników nauki w omawianym okresie.

Pomimo opisanych powyżej problemów praca na wydziale musiała toczyć się dalej, więc tego samego dnia, w którym odbyło się posiedzenie dyscyplinujące młodych pracowników nauki, rada upoważniła następujących adiunktów do prowadzenia wykładów z ekonomii politycznej: Zygmunt Zieliński, Rudolf Falkiewicz²⁹², Lesław Swatler²⁹³,

²⁸⁹ AUS, WNEiZ, 341/15, s. 3

²⁹⁰ Tamże, s. 7.

²⁹¹ Tamże, s. 12-13.

²⁹² Zob. *Rudolf Falkiewicz (1928-1999)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 63-64.

²⁹³ Zob. *Lesław Swatler (1921-1998)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 387-389.

Tadeusz Waśniewski²⁹⁴, Kazimierz Sawicki²⁹⁵, Tadeusz Wierzbicki²⁹⁶, Tadeusz Madej oraz Maria Rosnerowa²⁹⁷.

Wydział w omawianym okresie starał się o uzyskanie praw do doktoryzowania, a do tego potrzebna była własna silna kadra naukowa. W dniu 17 marca rada wydziału podsumowała odbytą dniach 7-8 marca 1960 roku wizytę ministra szkolnictwa wyższego Henryka Golańskiego, którego zdaniem wydział nie spełniał „warunku jakościowego” do uzyskania praw akademickich, gdyż część podstawowych katedr było nieobsadzonych przez samodzielnych pracowników nauki²⁹⁸. Minister miał również zastrzeżenia do prowadzenia prac doktorskich przez zastępców profesorów co przekładało się na negatywną opinię o poziomie naukowym wydziału. W tej sytuacji zdaniem docenta Władysława Górskiego należało zrobić wszystko, żeby zastępcy profesorów do końca 1961 roku zakończyli doktoraty, oraz żeby adiunkci zintensyfikowali pisanie prac doktorskich. Obecny na posiedzeniu rektor Stanisław Prowans podsumowując dyskusję stwierdził, że w przypadku zastępców profesorów będą przestrzegane przepisy ustawy i jeśli nie spełnią odpowiednich warunków to będą mogli przejść na stanowiska wykładowców²⁹⁹. Z jednej więc strony pracownicy zatrudnieni do tej pory na stanowiskach zastępców profesorów, a więc najczęściej magistrowie, musieli zintensyfikować pracę naukową, żeby w przeciągu półtorej roku uzyskać stopień naukowy doktora. Uzyskanie tytułu pozwalało na uniknięcie zdegradowania. Z drugiej strony kadra naukowa została niejako przymuszona do dalszego rozwoju i zdobywania stopni naukowych w celu uzyskania przez wydział praw akademickich³⁰⁰. Ponad miesiąc później, w kwietniu, Zbigniew Heliński podsumował stan zaawansowania przewodów doktorskich wśród pracowników wydziału³⁰¹. I tak spośród 23 pomocniczych pracowników nauki 3 miało otwarte przewody doktorskie, 13 było

²⁹⁴ Zob. W. Skoczylas, *Tadeusz Sylwester Waśniewski (1928-2003)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursory...*, s. 412-421.

²⁹⁵ Zob. T. Kiziukiewicz, S. Hońko, *Jubileusz prof. zw. dr hab. Kazimierza Sawickiego*, w: „Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia” nr 2/2016 (80) cz. 1, s. 5-8.

²⁹⁶ Zob. L. Dorozik, S. Flejterski, *Profesor Tadeusz Wierzbicki - Przyjaciół, Nauczyciel, Osobowość, Mistrz*, w: „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Studia Informatica” nr 24, 2009, s. 17-22.

²⁹⁷ AUS, WNEiZ, 341/15, s. 17. Jest to pierwsze zaprotokołowane powierzenie adiunktom prowadzenia wykładów.

²⁹⁸ Tamże, s. 34.

²⁹⁹ Tamże, s. 37. Rektor Prowans odnosi się w tym miejscu do ustawy z dnia 5 listopada 1958 roku o szkołach wyższych. Art. 147 tejże ustawy likwidował stanowisko zastępcy profesora z dniem 30 września 1961 roku. Po tym okresie osoby, które nie uzyskały stopnia naukowego docenta mogły być nadal pracownikami zatrudnionymi na stanowisku wykładowcy. Wykładowcą mógł być magister lub magister inżynier osiągający „poważne” wyniki w pracy dydaktycznej lub zawodowej mogący prowadzić samodzielnie dydaktykę. Dz. U. 1958 nr 68 poz. 336.

³⁰⁰ Jak zostało opisane we wcześniejszych rozdziałach prawa do nadawania stopnia naukowego doktora wydział uzyskał dopiero w 1963 roku.

³⁰¹ AUS, WNEiZ, 341/15, s. 41.

kandydatami do otwarcia przewodu, a 7 nie rozpoczęło jeszcze prac doktorskich. Podsumowując swoją drugą kadencję w dniu 9 maja 1960 roku, dziekan Marian Madeyski stwierdził, że mało awansów wśród adiunktów wynikało z ich „wyczekiwania” na otrzymanie przez wydział praw akademickich³⁰². Rada wydziału tego samego dnia wybrała prof. Madeyskiego na dziekana³⁰³, prodziekanem został doc. dr Juliusz Mikołajski, a delegatami do senatu doc. dr Mikołajski i prof. Babiński³⁰⁴.

Dokładny stan osobowy pracowników wydziału pojawia się po raz pierwszy w roku akademickim 1960/1961³⁰⁵. Zgodnie z wykazem na wydziale pracował 1 profesor zwyczajny (prof. zw. Leon Babiński), 1 profesor nadzwyczajny (prof. nzw. dr Alfred Wielopolski), 4 zastępców profesora (dr Józef Rutkowski, dr Zbigniew Heliński, mgr Edmund Dobrzycki, mgr Jerzy Wolszczan), 8 docentów (mgr Marian Madeyski, mgr Bolesław Koselnik, dr Eufemiusz Terebucha, dr Stanisław Schwann, dr Juliusz Mikołajski, dr Przemysław Małek, dr Władysław Górski, mgr inż. Aleksander Rummel³⁰⁶), 8 adiunktów (mgr Zdzisław Łaski, mgr Tadeusz Madej, mgr Wit Bartosiewicz, mgr Franciszek Gronowski, mgr Rudolf Falkiewicz, mgr Kazimierz Sawicki, mgr Lesław Swatler, mgr Tadeusz Waśniewski, mgr Tadeusz Wierzbicki, mgr Edward Kolanko, mgr inż. Jerzy Parczewski), 11 starszych asystentów (mgr Hanna Jabłońska³⁰⁷, mgr Stanisław Klukowski, mgr Tadeusz Obrębski, mgr Sylwester Bozoki³⁰⁸, mgr Włodzimierz Mozel, mgr Bronisław Sowa, mgr Bronisław Dziedziul, mgr Michał Domagała, mgr Maria Zakrzewska-Rosnerowa, mgr Zygmunt Zieliński, mgr inż. Roman Telatyński), 2 asystentów (mgr inż. Jacek Stefański, mgr inż. Romuald Stobbe), 2 asystentów technicznych (Halina Orlńska, mgr inż. Bogusław Prugar-Ketling), 3 nauczycieli zawodu (Mieczysław Gołaszewski, Władysław Drabiak, Ryszard Sitek) oraz 1 technik (Jan Wieteska). Kadre nauczycieli akademickich uzupełniało dwóch wykładowców spoza uczelni (mgr inż. Wojciech Chyliński z Biura Projektów Włókien Sztucznych i mgr inż. Modest Granz z Centrali Produktów Naftowych). W dziekanacie pracowały natomiast 3 osoby (kierownik administracyjny wydziału Alina Szargiej, starszy planista Zofia Muła, ekonomista Zofia Gruszczyńska).

³⁰² Tamże, s. 48.

³⁰³ Prof. Madeyski, jako osoba dojeżdżająca z Warszawy, zgodził się pełnić tę funkcję przez rok.

³⁰⁴ AUS, WNEiZ, 341/15, s. 47.

³⁰⁵ *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów, rok akademicki 1960-1961...*, s. 63-65.

³⁰⁶ Zob. A. Rummel, *Autobiografia*, w: „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki”, nr 35/2-3, 1990, s. 149-206.

³⁰⁷ Zob. B. Schnotale-Bednarek, T. Obrębski, *Hanna Jabłońska-Skinder (1931-2006)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursory...*, s.137-144.

³⁰⁸ T. Kosacka, *Sylwester Bozoki (1923-1998)*, w: *Byli z nami...*, s. 23-24

Sprawy kadrowe w pierwszej połowie lat sześćdziesiątych nie były głównym przedmiotem posiedzeń rad wydziału, ale pojawiały się na nich dość regularnie. Przede wszystkim, z początkiem roku akademickiego 1960/1961 nastąpiły drobne przesunięcia pracowników wewnątrz wydziału. Starszy asystent mgr Bronisław Sowa został przeniesiony z Katedry Ekonomiki Transportu Drogowego do Katedry Organizacji i Planowania, a mgr Michał Domagała przeniesiony został z Katedry Organizacji i Planowania do Katedry Ekonomii Politycznej³⁰⁹. Pod koniec 1960 roku do pracy przyjęto doc. Antoniego Skowrońskiego³¹⁰. W roku 1961 na emeryturę przeszedł natomiast nestor wydziału prof. Leon Babiński, pomimo starań rady wydziału o przedłużenie zatrudnienia na kolejne 3 lata³¹¹. Istotnym wydarzeniem była natomiast przedwczesna rezygnacja dziekana Mariana Madeyskiego z pełnionej przez siebie funkcji co było wynikiem stawianych mu zarzutów przez, najprawdopodobniej, członków rady wydziału³¹². Do zarzutów tych należało zaniedbanie komunikacji z Departamentem Studiów Ekonomicznych Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego, która to komunikacja miała być kluczowa, dla uzyskania praw akademickich, faworyzowanie specjalności transportu samochodowego kosztem innych gałęzi transportu, prowadzenie wykładów z ekonomiki transportu samochodowego przez adiunktów oraz najwidoczniej niedoprowadzenie uchwalenia nowego planu studiów ekonomicznych oraz utworzenia kierunku inżynierijno-ekonomicznego transportu drogowego³¹³. Dziekan uznał większość zarzutów za słuszne i uznał, że rezygnuje z pełnionej przez siebie funkcji. Rada nie mogła jednak w trakcie posiedzenia w dniu 18 stycznia 1961 roku przyjąć rezygnacji, więc finalnie nastąpiło to w dniu 22 lutego kiedy to również na nowego dziekana przy braku kontrkandydatów wybrany został dr Eufemiusz Terebucha³¹⁴.

W czerwcu 1961 roku rada wydziału dokonała analizy etatów w poszczególnych katedrach wydziału³¹⁵. Ustalono między innymi, że w katedrze Historii Gospodarczej

³⁰⁹ AUS, WNEiZ, 341/16, s. 6.

³¹⁰ G. Buczkowski, A. Danecki, G. Kowalewski, *Antoni Skowroński (1901-1988)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 352. Zatrudnienie nastąpiło dokładnie od dnia 1 grudnia 1960 roku kiedy to doc. dr Antoni Skowroński objął Zakład Ekonomiki Przemysłu. Zob. AUS, WNEiZ, 341/16, s. 13.

³¹¹ AUS, WNEiZ, 341/16, s. 41.

³¹² Tamże, s. 18-21.

³¹³ Odnośnie kierunku inżynierijno-ekonomicznego transportu drogowego dr Eufemiusz Terebucha podejrzewał nawet dziekana Madeyskiego o przeniesienie wydziału do Warszawy w przypadku swojej rezygnacji, ale ten zaprzeczył uznając, że jeśli takiego kierunku nie uda się uruchomić w Szczecinie to będzie trzeba to zrobić w innej uczelni..

³¹⁴ AUS, WNEiZ, 341/16, s. 25.

³¹⁵ Tamże, s. 47-48. Analiza ta musiała być wynikiem decyzji, które zapadły na senacie uczelni. Świadczy o tym obrona niektórych zlikwidowanych etatów w katedrach.

należy zatrudnić pomocniczego pracownika nauki zamiast asystenta technicznego. Maria Zakrzewska-Rosner powinna zostać przeniesiona z Katedry Ekonomiki Transportu do Katedry Ekonomii Politycznej z powodu zainteresowań naukowych skupiających się na inwestycjach przemysłowych³¹⁶. W Katedrze Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych zlikwidowane zostały dwa etaty mgra Bronisława Żymeli³¹⁷ i mgra Sylwestra Bozokiego. Tego drugiego postanowiono przenieść o ile prof. Rutkowski wyrazi zgodę do Katedry Ekonomii Politycznej za asystenta technicznego Halinę Orlńską. Również dwa etaty zlikwidowane zostały w Katedrze Finansów i Rachunkowości, ale wydział stał na stanowisku, że powinny one pozostać ze względu na obciążenie dydaktyczne. Natomiast dr Zbigniew Heliński od 1 października 1961 roku miał pełnić funkcję p.o. kierownika Katedry Statystyki, gdyż senat uczelni uznał, że będzie to stanowisko konkursowe. Sprawa obsady katedr nie została jednak załatwiona do końca, dlatego we wrześniu kontynuowano dyskusję³¹⁸. Przede wszystkim ustalono, że kierownikiem Katedry Historii Gospodarczej zostanie prof. dr Alfred Wielopolski, a asystentem technicznym mgr Leszek Dziedzic. W miejsce emerytowanego prof. Leona Babińskiego kierownikiem Katedry Prawa miał zostać docent dr Władysław Górski, a w Katedrze Statystyki, w której nie udało się rozstrzygnąć konkursu na kierownika, opiekunem jednostki został dr Eufemiusz Terebucha do momentu uzyskania docentury przez dr Zbigniewa Helińskiego. Natomiast, w sprawie mgr Sylwestra Bozokiego zdecydowano się wystąpić do rektora o przedłużenie mu zatrudnienia w Katedrze Ekonomiki Transportu Drogowego.

W trakcie rady wydziału, która odbyła się w dniu 12 października 1961 roku zapadło kilka ważnych decyzji odnośnie rozwoju samodzielnych pracowników nauki. Przede wszystkim, w związku z uzyskaniem stopnia docenta przez dr Józefa Rutkowskiego³¹⁹, rada postanowiła wystąpić do ministerstwa o etat docenta oraz Kierownika Zespołowej Katedry Ekonomii Politycznej. Następnie uchwalono wystąpienie o nadanie tytułów profesora nadzwyczajnego dla doc. dr Juliusza Mikołajskiego, doc. dr Eufemiusza Terebuchy oraz doc. dr Mariana Madeyskiego³²⁰. W przeciągu roku omawiany

³¹⁶ W związku z ukończeniem przez Marię Zakrzewską-Rosner 40 roku życia rada wystąpiła do Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego o przedłużenie zatrudnienia jej jako asystenta na kolejne 3 lata.

³¹⁷ W okresie 1 listopada 1961 r. – 1 września 1963 r. w Wyższej Szkole Nauk Społecznych w Warszawie. Zob. Bronisław Jan Żymela, Biuletyn Informacji Publicznej IPN <https://katalog.bip.ipn.gov.pl/informacje/56893> [dostęp 14.01.2025 r.].

³¹⁸ AUS, WNEiZ, 341/17, s. 1.

³¹⁹ Tytuł docenta nadała w dniu 9 października 1961 roku Rada Wydziału Produkcji i Obrotu Towarowego Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Krakowie. AUS/WNEiZ, 341/17, s. 3.

³²⁰ Tamże, s. 4.

był jednak jedynie wniosek awansowy doc. dr Eufemiusza Terebuchy. Dość szybko, bo już w grudniu 1961 roku napłynęły trzy pozytywne opinie o pracy naukowej i dydaktycznej kandydata do tytułu profesora, w wyniku których rada zdecydowała się na zwrócenie się do rektora o wystąpienie do ministra szkolnictwa wyższego o stanowisko profesora nadzwyczajnego³²¹. Sprawa nie została jednak załatwiona pomyślnie, gdyż jeszcze w dniu 22 listopada 1962 roku powołano komisję do przeprowadzenia postępowania ankietowego, w wyniku którego doc. dr Terebucha miał otrzymać tytuł profesora nadzwyczajnego³²². Sprawa zakończyła się pozytywnie dopiero w dniu 10 stycznia 1964 roku³²³. Profesura nadzwyczajna dla Eufemiusza Terebuchy rozpoczęła bardziej dynamiczny okres awansów wśród docentów wydziału. W dniu 21 marca 1963 roku wszczęto postępowanie ankietowe w sprawie nadania tytułu profesora nadzwyczajnego doc. dr Władysławowi Górskiemu³²⁴, a w dniu 16 kwietnia wszczęto takie postępowanie w odniesieniu do doc. dr Antoniego Skowrońskiego³²⁵. Wspomniana sprawa wystąpienia o stanowisko profesora nadzwyczajnego dla doc. Mariana Madeyskiego wszczęta została dopiero w dniu 13 listopada 1963 roku³²⁶. Do ważnych awansów oraz rozpoczętych procedur do roku 1965 zaliczyć należy na pewno uchwalenie, w dniu 7 maja 1964 roku, przyznania dr Jerzemu Wolszczanowi tytułu docenta w Katedrze Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych, gdy tylko ministerstwo zatwierdzi uzyskany przez niego stopień doktora habilitowanego³²⁷. Miesiąc później, 27 czerwca rada uchwaliła mianowanie doc. dr Zbigniewa Helińskiego na stanowisko docenta etatowego w Katedrze Statystyki oraz powierzenie mu kierownictwa tej katedry³²⁸. Natomiast, 13 lutego 1965 roku powołano

³²¹ Tamże, s. 15-16.

³²² AUS, WNEiZ, 341/18, s. 18. Nadesłane przez samodzielnych pracowników nauki z innych ośrodków naukowych ankiety następnie opracowywała komisja rady wydziału po czym przy pozytywnych opiniach rada występowała przez rektora do ministra właściwego do spraw nauki i szkolnictwa wyższego o nadanie tytułu.

³²³ AUS, WNEiZ, 341/455, s. 2.

³²⁴ AUS, WNEiZ, 341/18, s. 41

³²⁵ Tamże, s. 53. Rada wydziału na wniosek komisji powołanej do opracowania wyników postępowania ankietowego przegłosowała powołanie doc. dr Antoniego Skowrońskiego na stanowisko prof. nadzwyczajnego w dniu 13 listopada 1963 roku. Zob. AUS, WNEiZ, 341/19, s. 7. Dokumentacja wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/464 (cała teczka).

³²⁶ AUS, WNEiZ, 341/19, s. 7, 14, 17. Sprawa przeciągała się. Prof. Wielopolski, który miał opracować wyniki ankietyzacji prosił o zwolnienie z tej funkcji ze względu na brak wiedzy technicznej, ale rada w dniu 25 stycznia, a następnie 18 lutego 1964 roku zdecydowała się podtrzymać upoważnienie do przeprowadzenia ankietyzacji, ale sama procedura miała być rozpoczęta dopiero po uzupełnieniu przez Mariana Madeyskiego swojego dorobku o monografię.

³²⁷ Zob. AZUT, akta osobowe Jerzy Wolszczan, RDK-35/278, k. 26; AUS, WNEiZ, 341/19, s. 42.

³²⁸ Stopień docenta Zbigniew Heliński uzyskał w dniu 16 czerwca 1964 roku na Wydziale Finansów i Statystyki Szkoły Głównej Planowania i Statystyki w Warszawie. Zob. J. Hozer, dz. cyt., s. 116; AUS, WNEiZ, 341/19, s. 78.

komisję do oceny dorobku naukowego prof. nadzw. dr Alfreda Wielopolskiego w celu wysunięcia jego kandydatury do tytułu profesora zwyczajnego³²⁹. Dwa miesiące później, rada po wysłuchaniu wniosków komisji powołanej do opracowania wyników postępowania ankietowego doc. mgr inż. Aleksandra Rummel'a, uchwaliła wystąpienie z wnioskiem o powołanie go na stanowisko profesora nadzwyczajnego³³⁰. W trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 2 czerwca 1965 roku dziekan gratulował prof. Górskiemu nominacji na profesora nadzwyczajnego³³¹, a 19 czerwca rada upoważniła dziekana doc. dr Stanisława Schwanna do przeprowadzenia postępowania ankietowego w sprawie powołania doc. dr Józefa Rutkowskiego na stanowisko profesora nadzwyczajnego³³². Omówione powyżej awanse wskazują na intensywny rozwój kadry, która oprócz Antoniego Skowrońskiego, rozpoczynała pracę naukową jeszcze w Akademii Handlowej lub Wyższej Szkole Ekonomicznej. Przyspieszenie tych postępowań w okresie przed 1963 rokiem miało na celu przede wszystkim uzyskanie przez wydział praw do nadawania stopnia doktora, a w okresie późniejszym świadczą o dalszym rozwoju naukowym pracowników.

W czasie gdy rozpoczął się okres wzmożonej intensywności postępowań awansowych samodzielnych pracowników wydziału doszło do zmiany kadrowej na stanowisku prodziekana wydziału. W dniu 22 lutego 1962 roku rada przyjęła rezygnację doc. Juliusza Mikołajskiego z piastowanego stanowiska prodziekana oraz kierownika punktu konsultacyjnego w Koszalinie³³³. Na jego miejsce powołano doc. dr Stanisława Schwanna. W trakcie wyborów w dniu 29 maja 1962 roku dziekanem został doc. dr Eufemiusz Terebucha, który pomimo złego stanu zdrowia zgodził się sprawować tę funkcję do momentu uzyskania praw akademickich przez wydział³³⁴. Uznano również, że lutowy wybór doc. dr Schwanna na prodziekana jest zgodny z postanowieniami prawa i to on będzie sprawował tę funkcję.

Nowe władze wydziału widziały również potrzebę zatrudniania oraz rozwoju asystentów. W czerwcu 1962 roku dziekan poprosił kierowników katedr: Ekonomii

³²⁹ AUS, WNEiZ, 341/20, s. 17, 24.

³³⁰ Tamże, s. 24.

³³¹ Tamże, s. 29.

³³² Tamże, s. 33.

³³³ AUS, WNEiZ, 341/17, s. 27. Rezygnacja podyktowana była złym stanem zdrowia, ale być może przyczyniło się do niej również zawieszenie doc. Mikołajskiego przez rektora w pełnieniu funkcji kierownika koszalińskiego punktu konsultacyjnego ze względu na nieprawidłowości dotyczące prowadzenia budżetu. Rada wydziału nie widziała podstaw do zawieszenia doc. Mikołajskiego uznając, że do wyjaśnienia sprawy powinna zostać powołana odpowiednia komisja, a sam zawieszony powinien mieć możliwość obrony. Zob. AUS, WNEiZ, 341/17, s. 20-23.

³³⁴ Tamże, s. 41-42.

Politycznej, Statystyki, Zakładu Rachunkowości oraz Zakładu Ekonomiki Transportu Wodnego o złożenie wniosków w sprawie zatrudnienia asystentów, po jednym do każdej jednostki³³⁵. Dziekan miał również podjąć próbę zaangażowania inż. Józefa Banasia, byłego dyrektora Instytutu Wydawnictw Kolejowych, do poprowadzenia wykładów z ekonomiki i organizacji transportu kolejowego³³⁶. We wrześniu 1962 roku zaangażowano do pracy mgr Jarosława Skawińskiego³³⁷ (od dnia 1 października) oraz zdecydowano się przenieść z Biblioteki Wydziałowej mgr Klemensa Piotrowskiego do Zakładu Ekonomiki Transportu Wodnego, gdy ten nadrobi zaległości wynikające z pobytu na szkoleniu wojskowym³³⁸. 22 listopada 1962 roku w związku z uzyskaniem stopnia doktora na adiunkta awansowano Marię Zakrzewską-Rosner³³⁹.

Pod koniec 1962 roku rada wydziału rozpoczęła przegląd młodej kadry naukowej w poszczególnych katedrach, który trwał do stycznia następnego roku³⁴⁰. Omawiając rozwój poszczególnych osób koncentrowano się na specjalizacjach naukowych oraz ewentualnych przesunięciach pracowników wynikających z planu perspektywicznego oraz tworzenia nowych kierunków studiów. Dodatkowo od 1963 roku rozpoczęły się zatrudnienia pracowników naukowych. I tak, od 1 kwietnia 1963 roku zatrudniono do Katedry Ekonomiki Transportu w charakterze asystenta mgr Waldemara Grzywacza³⁴¹. Pod koniec tego samego miesiąca na wniosek dr Jerzego Wolszczana Rada wyraziła zgodę na przyjęcie studenta V roku inżynierijsko-ekonomicznego Andrzeja Woźniewicza na asystenta-stażystę w Katedrze Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych w roku akademickim 1963/1964³⁴². Natomiast, od 1 września zaangażowano na stanowisko starszego asystenta mgr St. (?) Księżopolską do Katedry Ekonomii Politycznej, a od 1 października mgr Andrzeja Nowaka na stanowisko asystenta w Katedrze Historii

³³⁵ Tamże, s. 47-48.

³³⁶ W dniu 30 stycznia 1965 roku powołany na stanowisko Kierownika Zakładu Transportu Kolejowego. AUS, WNEiZ, 341/20, s. 11. Józef Banaś za książkę *Drogi Żelazne*, której był autorem został prawie zwolniony z pracy, gdyż Najwyższa Izba Kontroli uznała, że wydanie przez niego tej książki w organie wydawniczym kierowanej przez siebie instytucji było nadużyciem służbowym. Rektor uznał to za podstawę do zwolnienia, ale rada wydziału była zdania, że podręcznik nie jest bezwartościowy i że jego autor nie działał na szkodę społeczną, aczkolwiek faktycznie poprzez wydanie książki w Wydawnictwie Komunikacji i Łączności doprowadził do podejrzenia nadużycia stanowiska służbowego. Zob. AUS, WNEiZ, 341/22, s. 38-40. Mgr inż. Józef Banaś został zwolniony z Politechniki Szczecińskiej z dniem 1 października 1967 roku z powodu nieuzyskania przedłużenia na pracę dodatkową z DOKP w Warszawie. Zob. AUS, WNEiZ, 341/22, s. 97.

³³⁷ Zatrudnienie motywowano niskim uposażeniem niepozwalającym na zaangażowanie „praktyka”. Zob. AUS, WNEiZ, 341/28, s. 168-169; 341/38, s. 46; *Jarosław Skawiński (1936-1982)*, w: *Byli z nami...*, s. 159.

³³⁸ AUS, WNEiZ, 341/18, s. 4, 10. Klemens Piotrowski przeszedł ostatecznie do Katedry Ekonomii Politycznej.

³³⁹ Tamże, s. 19-20.

³⁴⁰ Tamże, s. 23-28 oraz 33-34.

³⁴¹ Tamże, s. 43.

³⁴² AUS, WNEiZ, 341/18, s. 49.

Gospodarczej³⁴³. W listopadzie rada wydziału wyraziła zgodę na zatrudnienie w Katedrze Taboru i Sprzętu Samochodowego mgr inż. Janusza Mysłowskiego³⁴⁴ jako asystenta oraz mgr inż. A. (?) Balda na stanowisko asystenta stażysty³⁴⁵. Od 21 stycznia 1964 roku pracować miał w Zakładzie Ekonomiki Transportu Wodnego w charakterze asystenta mgr (?) Kiziuk³⁴⁶. Z początkiem roku akademickiego 1964/1965 w Zakładzie Rachunkowości zatrudniono mgr Ignacego Dziedziczaka³⁴⁷.

7 maja 1964 roku wybrano nowe władze wydziału, które rozpoczęły kadencję od 1 września 1964 roku³⁴⁸. Dziekanem został dotychczasowy prodziekan doc. dr Stanisław Schwann, a na prodziekana wybrano doc. dr Jerzego Wolszczana. Pod koniec roku akademickiego 1964/1965 z pełnienia funkcji kierownika studiów zaocznych zrezygnował prof. Władysław Górski, który swoją decyzję motywował złym stanem zdrowia oraz przeciążeniem dydaktycznym wynoszącym 250 godzin nadliczbowych wykładów, 1000 egzaminów i osobistą opieką nad 50 magistrantami³⁴⁹. Rezygnacja została przyjęta i od dnia 1 listopada 1965 roku kierownikiem studiów zaocznych został doc. dr Juliusz Mikołajski³⁵⁰.

Kadra kontynuowała swój rozwój za którymi następowały awanse. Pod koniec 1965 roku dr Lesław Swatler złożył w Szkole Głównej Planowania i Statystyki w Warszawie kolokwium habilitacyjne i w dniu 22 marca 1966 roku rada wydziału wystąpiła z wnioskiem o powołanie go na stanowisko docenta etatowego w Katedrze Finansów i Rachunkowości³⁵¹. W listopadzie 1965 roku rada uchwaliła wystąpienie do senatu uczelni o nadanie doc. Józefowi Rutkowskiemu tytułu profesora nadzwyczajnego³⁵². W dniu 1 sierpnia 1966 roku rada uchwaliła zwrócenie się do ministerstwa o powołanie doc. dr Tadeusza Wierzbickiego na stanowisko docenta etatowego w Zakładzie Rachunkowości Katedry Finansów i Rachunkowości³⁵³.

³⁴³ Tamże, s. 55.

³⁴⁴ Zob. *Profesor Janusz Mysłowski doktorem honoris causa Politechniki w Kaliningradzie*, „Inżynier” nr 2 (33) lipiec 2008, s. 13.

³⁴⁵ AUS, WNEiZ, 341/19, s. 9.

³⁴⁶ Tamże, s. 14.

³⁴⁷ AUS, WNEiZ, 341/20, s. 1.

³⁴⁸ AUS, WNEiZ, 341/19, s. 54, 66.

³⁴⁹ AUS, WNEiZ, 341/21, s. 37.

³⁵⁰ AUS, WNEiZ, 341/21, s. 11. Co ciekawe, spod kierownika studiów zaocznych wyłączono studia eksternistyczne i ich kierownikiem mianowano prof. Władysława Górskiego.

³⁵¹ Tamże, s. 20,

³⁵² Tamże, s. 21. Dla dokumentacji wniosku Zob. AUS, WNEiZ, 341/466 (całateczka).

³⁵³ AUS, WNEiZ, 341/21, s. 118.

W ostatnim roku akademickim kadencji dziekana Stanisława Schwanna doszło jeszcze do zatrudnienia kilku osób, o których warto wspomnieć. Przede wszystkim zdecydowano się zaangażować na stanowisko asystenta mgr Marię Hass³⁵⁴ od dnia 1 kwietnia 1966 roku³⁵⁵. Następnie w trakcie rady wydziału w dniu 23 marca 1966 roku rozpatrywano wnioski o zatrudnienie mgr inż. Huberta Bronka³⁵⁶ na pół etatu oraz o powołanie mgr Gerarda Kowalewskiego na stanowisko asystenta w Katedrze Ekonomiki Przemysłu i Przedsiębiorstwa Przemysłowego³⁵⁷. Podsumowując swoją kadencję w dniu 30 maja 1966 roku dziekan Stanisław Schwann wskazał, że rozwój kadry zarówno pod względem jakościowym jak i ilościowym, był prawidłowy, ale zaznaczył, że nowe władze wydziału będą musiały zatroszczyć się o zbudowanie nowej kadry asystenckiej³⁵⁸. Tego samego dnia odbyły się również wybory nowych władz w wyniku których dziekanem został doc. dr Józef Rutkowski, a prodziekanem doc. dr Jerzy Wolszczan³⁵⁹.

Przedstawiając we wrześniu 1966 roku plan działania na swoją kadencję, dziekan Rutkowski, odniósł się do rozwoju kadry naukowej. Miała ona być aktywizowana do pisania prac pozwalających na uzyskiwanie tytułów i stopni naukowych. Dziekan zakładał, że w trakcie najbliższych trzech lat 6 docentów uzyska tytuły profesorów nadzwyczajnych, 9 adiunktów stopnie docenta, a 10 asystentów stopnie doktora³⁶⁰. Celem bezpośrednim było uzyskanie praw do habilitowania do roku 1968, a pośrednim rozwój organizacyjny, czyli powstanie nowych katedr³⁶¹.

Działania personalne nowych władz dziekańskich rozpoczęły się od wyboru na stanowisko kierownika Katedry Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych z dniem 1.10.1966 r doc. dr Jerzego Wolszczana oraz powołania nowego wydziałowego komitetu redakcyjnego³⁶². Na wniosek kierownika Katedry Ekonomiki Transportu

³⁵⁴ Zob. Hass-Symotiuł Maria, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015*, oprac. Leszek Wątróbski, Szczecin 2015, s. 50-51.

³⁵⁵ AUS, WNEiZ, 341/21, s. 43.

³⁵⁶ Zob. S. Berczyński, *O powiązaniach i działalności Profesora Huberta Bronka w Politechnice Szczecińskiej*, w: *Konkurencja i kooperacja w transporcie samochodowym. Księga z okazji jubileuszu 50-lecia pracy naukowej i dydaktycznej Profesora Huberta Bronka*, Szczecin 2015, s. 29-32.

³⁵⁷ AUS, WNEiZ, 341/21, s. 46. Z omawianego posiedzenia rady wydziału zachował się jedynie porządek obrad.

³⁵⁸ Tamże, s. 104.

³⁵⁹ Tamże, s. 74, 89.

³⁶⁰ AUS, WNEiZ, 341/22, s. 4.

³⁶¹ Nie da się ukryć, że ambitne założenia zostały zrealizowane, bo wydział uzyskał prawa do habilitowania w 1969 roku, a zaraz potem w związku z opisywaną w poprzedzających rozdziałach zmianą ustawy o szkolnictwie wyższym prof. Rutkowski doprowadził do powstania instytutów.

³⁶² Tamże, s. 2. Nowy komitet wydawniczy powołano w związku z wyjazdem doc. dr Stanisława Schwanna do pracy na Uniwersytecie w Lipsku, który to do tej pory przewodził temu gronu. Nowy skład Komitetu Redakcyjnego Wydziału przedstawiał się następująco: prof. dr Eufemiusz Terebucha przewodniczący, doc. dr Przemysław Małek i doc. dr Józef Rutkowski – członkowie, doc. dr Lesław Swatler – redaktor prac

powołano również starszego asystenta dr Waldemara Grzywacza na stanowisko adiunkta³⁶³. Z początkiem listopada 1966 roku, w związku z nierównomiernym obciążeniem dydaktycznym katedr, dokonano przesunięcia, wraz z etatem, starszego asystenta mgr inż. Eugeniusza Gruszczyńskiego z Zakładu Transportu Kolejowego do Katedry Taboru i Sprzętu Samochodowego³⁶⁴. W dniu 16 listopada tego samego roku dziekan poinformował radę, że w związku z wzrastającą liczbą studentów, a więc zwiększającą się liczbą obowiązków, podjął starania o utworzenie stanowiska drugiego prodziekana na co senat uczelni przystał i upoważnił rektora do załatwienia sprawy w ministerstwie³⁶⁵. W połowie grudnia wyrażono zgodę na przejście mgr Andrzeja Nowaka z Katedry Historii Gospodarczej do Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Poznaniu³⁶⁶. Podsumowując w trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 31 grudnia mijający rok dziekan zaznaczył, że przede wszystkim doc. dr Antoni Skowroński uzyskał tytuł profesora nadzwyczajnego³⁶⁷. Dodatkowo udało się pozyskać etat docenta dla dr Lesława Swatlera oraz pozytywnie zakończyło się kolokwium habilitacyjne dr Franciszka Gronowskiego.

Druga połowa roku akademickiego 1966/1967 była bardziej owocna w kwestiach rozwoju personalnego. W dniu 13 stycznia 1967 roku rada jednogłośnie zaaprobowała wniosek dziekana Rutkowskiego o wysunięcie doc. dr Juliusza Mikołajskiego do tytułu profesora nadzwyczajnego powołując przy tym komisję do przeprowadzenia postępowania ankietowego w tej sprawie³⁶⁸. Komisja dwa miesiące później przedstawiła wyniki swojej pracy oraz postawiła wniosek o nadanie doc. Mikołajskiemu tytułu profesora nadzwyczajnego co rada uchwaliła. Natomiast, w dniu 8 lutego dziekan poinformował radę, że Ministerstwo Oświaty i Szkolnictwa Wyższego zatwierdziło stanowisko docenta etatowego w Katedrze Finansów i Rachunkowości dla dr Tadeusza Wierzbickiego³⁶⁹. W marcu w związku z odejściem na emeryturę docenta Bolesława Koselnika na wniosek doc. dr Jerzego Wolszczana rada uchwaliła powołanie docenta Franciszka Gronowskiego na stanowisko docenta etatowego w Katedrze Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych w Zakładzie Ekonomiki Transportu Wodnego oraz powierzenie mu

monograficznych, adiunkt dr Tadeusz Madej – redaktor zeszytów naukowych, adiunkt dr Franciszek Gronowski – redaktor skryptów

³⁶³ Tamże, s. 3.

³⁶⁴ Tamże, s. 15-16.

³⁶⁵ Tamże, s. 21. Drugim prodziekanem został wybrany 13 stycznia 1967 roku doc. dr Tadeusz Wierzbicki. Zob. AUS, WNEiZ, 341/22, s. 63.

³⁶⁶ Tamże, s. 41.

³⁶⁷ Tamże, s. 44.

³⁶⁸ Tamże, s. 55, 78-79. Dla dokumentacji wniosku zob. 341/465 (całateczka).

³⁶⁹ AUS, WNEiZ, 341/22, s. 66.

kierownictwa tego zakładu³⁷⁰. Jeszcze w czerwcu Rada pozytywnie ustosunkowała się do wniosku doc. dr Józefa Rutkowskiego Kierownika Katedry Ekonomii Politycznej o zaangażowanie na stanowiskach asystentów mgr Danuty Banaszek i mgr Janusza Stelmaszczyka³⁷¹. Natomiast, od 1 września 1967 roku Katedrę Historii Gospodarczej prof. Wielopolskiego zasilił dr Józef Stanielewicz³⁷², który przeszedł do pracy na wydziale z Zakładu Historii Pomorza PAN w Poznaniu³⁷³. W związku z powstaniem Katedry Ekonomiki Transportu Morskiego rada zdecydowała się w dniu 1 sierpnia zatrudnić jako docenta etatowego doc. dr Zygmunta Sójkę³⁷⁴ od dnia 1 października 1967 roku³⁷⁵. Tego samego dnia postanowiono zaangażować, ze względu na obciążenie dydaktyczne, w Katedrze Ekonomii Politycznej mgr Ryszarda Żukowskiego³⁷⁶.

W dniu 6 września 1967 roku nastąpiła seria powołań na stanowiska docentów i adiunktów³⁷⁷. Dr Rudolf Falkiewicz został powołany na stanowisko docenta etatowego w Zakładzie Finansów Katedry Finansów i Rachunkowości, a dr Tadeusz Madej został docentem etatowym w Katedrze Ekonomii Politycznej. Natomiast, dr Stanisław Drozd został powołany na stanowisko adiunkta w tej samej katedrze. Dr Bronisław Dziedziul awansował na stanowisko adiunkta w Katedrze Geografii. Dodatkowo, doc. dr Rudolf Falkiewicz został od 1 listopada 1967 kierownikiem studiów eksternistycznych w związku z rezygnacją z tej funkcji prof. dr Władysława Górskiego³⁷⁸.

Na rok akademicki 1967/1968 wydany został skład osobowy Politechniki Szczecińskiej³⁷⁹, który był ostatnią taką publikacją przed przekształceniem katedr w instytuty, dlatego warto podsumować w tym miejscu sytuację kadrową wydziału na dzień 1 października 1967 roku. Kadre naukową tworzyło 4 profesorów nadzwyczajnych³⁸⁰, 12

³⁷⁰ Tamże, s. 80-81.

³⁷¹ Tamże, s. 106.

³⁷² Zob. A. Mielcarek, *Biogram*, w: *Transport. Historia i współczesność. Księga Jubileuszowa profesora Józefa Stanielewicza*, red. A. Mielcarek, E. Załoga, Szczecin 2009, s. 15-16.

³⁷³ AUS, WNEiZ 341/22, s. 97.

³⁷⁴ Zob. M. Garbaciak, D. Duda, *Henryk Spigarski, Mikrofon, scena i dziedzictwo morskie: profesor zw. dr hab. Zygmunt Sójka, monografia*, Towarzystwo Przyjaciół Centralnego Muzeum Morskiego, Gdańsk 2013, ss. 268, w: „Nautologia” R.49:2014 nr 151, s. 109-111.

³⁷⁵ AUS, WNEiZ 341/22, s. 127.

³⁷⁶ Tamże, s. 128.

³⁷⁷ AUS, WNEiZ, 341/33, s. 3-4.

³⁷⁸ Tamże, s. 14.

³⁷⁹ *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów, rok akademicki 1967/1968...*, s. 43-47.

³⁸⁰ Byli to prof. nzw. dr Antoni Skowroński, prof. nzw. dr Eufemiusz Terebucha, prof. nzw. dr Alfred Wielopolski oraz prof. nzw. dr Władysław Górski.

docentów³⁸¹, 16 doktorów³⁸², 28 magistrów³⁸³, 5 techników i starszych techników³⁸⁴ oraz 2 laborantów³⁸⁵. Dodatkowo kadre nauczycieli akademickich wspomagało 8 wykładowców spoza uczelni³⁸⁶. W dziekanacie zatrudnionych było łącznie 8 pracowników³⁸⁷.

Od listopada 1967 rozpoczęło się analizowanie sytuacji materialnej i mieszkaniowej pomocniczych pracowników nauki, których przedstawicielem w radzie wydziału był mgr inż. Wojciech Bąkowski³⁸⁸. Na 22 pomocniczych pracowników nauki aż 12 osób posiadało bardzo złe warunki mieszkaniowe z bardzo odległymi perspektywami uzyskania mieszkań, a niektórzy za pokoje sublokatorskie płacili aż 1/3 swojego uposażenia. Podkreślono, że przez sytuację mieszkaniową wydział utracił kilku zdolnych asystentów. Dodatki za jednoetatowość nie były maksymalnymi jakie mogły być pobierane. Sytuację pomocniczych pracowników nauki uznano w obu przypadkach jako bardzo złą z czym zgadzała się również egzekutywa OOP PZPR³⁸⁹. Rada uchwaliła podjęcie natychmiastowych działań przez władze wydziału i uczelni w sprawie polepszenia warunków socjalno-bytowych pomocniczych pracowników nauki. Kontynuując działania nad polepszeniem warunków bytowych omawianej grupy zawodowej rada stanęła na stanowisku, że wszyscy zasługujący na podwyżkę dodatku specjalnego za jednoetatowość

³⁸¹ Kadre docentów tworzyli: doc. dr Józef Rutkowski, doc. dr Jerzy Wolszczan, doc. dr Przemysław Małek, doc. dr Franciszek Gronowski, doc. dr Zygmunt Sójka, doc. dr Stanisław Schwann, doc. dr Lesław Swatler, doc. dr Tadeusz Wierzbicki, doc. dr Rudolf Falkiewicz, doc. dr Juliusz Mikołajski, doc. dr Zbigniew Heliński oraz doc. inż. Aleksander Rummel.

³⁸² Kadre doktorów tworzyli: dr Hanna Jabłońska-Skinder, dr Stanisław Klukowski, dr Zdzisław Łaski, dr Tadeusz Madej, dr Tadeusz Obrębski, dr Klemens Piotrowski, dr Sylwester Bozoki, dr Waldemar Grzywacz, dr Stanisław Drozd, dr Maria Zakrzewska-Rosner, dr Kazimierz Sawicki, dr Tadeusz Waśniewski, dr Bronisław Dziedziul, dr Józef Stanielewicz, dr Edward Kolanko i dr Zygmunt Zieliński.

³⁸³ Magistrami byli: mgr Elżbieta Choińska, mgr Władysław Janasz, mgr Stanisław Marek, mgr Marek Żukowski, mgr Ewa Kubiak, mgr Janusz Stelmaszczyk, mgr Bronisław Żymeła, mgr inż. Hubert Bronk, mgr inż. Wojciech Bąkowski, mgr Bronisław Sowa, mgr Włodzimierz Mozel, mgr Gerard Kowalewski, mgr Andrzej Danecki, mgr Danuta Kopycińska, mgr Ignacy Dziedzicak, mgr Maria Hass-Symotiuk, mgr Jarosław Skawiński, mgr Zdzisława Czarnecka, mgr Anna Murkowska, mgr Edmund Kitłowski, mgr Małgorzata Wesper, mgr inż. Jerzy Parczewski, mgr inż. Zygmunt Tęczyński, mgr inż. Roman Telatyński, mgr inż. Eugeniusz Gruszczyński, mgr inż. Józef Trojan, mgr inż. Janusz Mysłowski oraz mgr inż. Bogusław Prugar-Ketling.

³⁸⁴ Technicy: Jadwiga Kromolicka, Tadeusz Skraiński, Władysław Drabiak, Jan Kossobudzki i Marian Krzyżowski.

³⁸⁵ Krystyna Belcarz oraz Aldona Krzyżowska.

³⁸⁶ Byli to: em. prof. zw. Leon Babiński, mgr inż. Wojciech Chyliński, mgr Stanisław Derbisz, doc. dr Mieczysław Gordon, mgr inż. Zbigniew Klorek, em. doc. dr Bolesław Koselnik, dr Czesław Michalski oraz mgr Stanisław Rychlik.

³⁸⁷ Kierownik administracyjny wydziału: Alina Szargiej, starsi referenci administracyjni: Zofia Gruszczyńska, Zofia Muła, referenci administracyjni: Halina Cyran, Stefania Wawrzyniak oraz kanceliści: Irena Karainow, Olimpia Kolowa.

³⁸⁸ Zob. Bąkowski Wojciech Wincenty, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu...*, s. 7.

³⁸⁹ AUS, WNEiZ, 341/23, s. 16-17.

asystenci i starsi asystenci otrzymali ją w wysokości od 100 do 200 zł³⁹⁰. Sprawa niskiego uposażenia pomocniczych pracowników rozpatrywana była jeszcze w czerwcu 1968 roku kiedy rada uchwaliła poparcie dla podwyższenia dodatku za jednoetatowość o kwoty w przedziale od 100 do 250 zł³⁹¹.

W dniu 13 listopada 1967 roku rada wydziału podjęła uchwałę o zaangażowaniu mgr Marii Lewickiej-Zdebskiej na stanowisko asystenta w Katedrze Statystyki³⁹². W tym samym miesiącu rada poparła wniosek prof. Antoniego Skowrońskiego, kierownika Katedry Ekonomiki Przemysłu i Przedsiębiorstwa Przemysłowego, o skrócenie stażu asystenckiego mgr Andrzejowi Daneckiemu, a więc przeniesienie go na etat asystenta pod warunkiem posiadania przez uczelnię wolnego etatu³⁹³. W dniu 17 stycznia 1968 roku rozpoczęto postępowanie o nadanie tytułu profesora zwyczajnego dla Eufemiusza Terebuchy powołując odpowiednią komisję i recenzentów dorobku³⁹⁴. W dyskusji podkreślono, że kandydat stworzył szczecińską szkołę rachunkowości. Kilka miesięcy później, w maju 1968 roku, rada w oparciu o wyniki prac komisji uchwaliła wysunięcie kandydatury Eufemiusza Terebuchy do tytułu profesora zwyczajnego³⁹⁵.

Tego samego styczniowego dnia, w którym rozpoczęto postępowanie profesora Eufemiusza Terebuchy, rada wydziału zaakceptował również wnioski o etaty asystenckie i naukowo-techniczne na 1968 rok. Łącznie były to 8 etatów asystenckich, 1 etat starszego asystenta i 3 etaty naukowo-techniczne w katedrach: Ekonomiki Transportu, Ekonomiki Transportu Morskiego, Finansów i Rachunkowości, Statystyki oraz Taboru i Sprzętu Samochodowego³⁹⁶.

Dalszy rozwój kadrowy w 1968 roku był wynikiem przede wszystkim awansów i zatrudniania. Od 1 marca 1968 roku dr Edmund Kitłowski na wniosek Kierownika Katedry Prawa został powołany na stanowisko adiunkta³⁹⁷. Natomiast, w dniu 3 kwietnia rada wydziału wyraziła zgodę na zaangażowanie w Katedrze Finansów i Rachunkowości w charakterze asystentów absolwentów wydziału: mgr Zenona Głodka³⁹⁸, mgr Wojciecha

³⁹⁰ Tamże, s. 25.

³⁹¹ Tamże, s. 175.

³⁹² Tamże, s. 19.

³⁹³ Tamże, s. 27. Skrócenie stażu uzasadniano zbyt małą liczbą pracowników naukowych w stosunku do ilości zajęć dydaktycznych jednocześnie obawiając się o rozwój naukowy mgr Daneckiego, który mógł zostać przeciążony pracą dydaktyczną.

³⁹⁴ Tamże, s. 34-35.

³⁹⁵ Tamże, s. 139. Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/455 (cała teczka).

³⁹⁶ AUS, WNEiZ, 341/23.

³⁹⁷ AUS, WNEiZ, 341/23, s. 68.

³⁹⁸ Zob. Głodek Zenon Kazimierz, w: *Złota Księga Jubileuszu...*, s. 61-62.

Olejniczaka, mgr Antoniego Nowakowskiego³⁹⁹ oraz na staż asystencki mgr Zygmunta Leśkiewicza⁴⁰⁰. Pod koniec kwietnia zaangażowano również absolwenta wydziału mgr inż. Adama Karasia na asystenta w Katedrze Taboru i Sprzętu Samochodowego⁴⁰¹. Natomiast, w dniu 8 maja rada podjęła decyzję o zatrudnieniu kolejnych asystentów⁴⁰². Do Katedry Taboru i Sprzętu Samochodowego zaangażowano mgr inż. Władysława Florka. W Katedrze Ekonomiki Przemysłu i Przedsiębiorstwa Przemysłowego mgr Wiesława Łukasika i mgr Tadeusza Buczkowskiego. W ich przypadku miano uzyskać zgodę przedsiębiorstwa na zwolnienie z odpracowania pobieranego stypendium fundowanego. Od 1 października 1968 roku zaangażowano natomiast mgr Annę Leżnicką na starszego asystenta w Katedrze Ekonomii Politycznej⁴⁰³.

Jeszcze w dniu 24 kwietnia 1968 roku rada uchwaliła powołanie doc. Kazimierza Sawickiego na docenta w Katedrze Finansów i Rachunkowości⁴⁰⁴. Natomiast, w dniu 29 maja rada poparła wniosek dziekana Rutkowskiego o zaangażowanie adiunktów (dr Maria Zakrzewska-Rosner – Katedra Ekonomiki Przemysłu i Przedsiębiorstwa Przemysłowego, dr Zdzisław Łaski – Katedra Ekonomii Politycznej, dr Czesław Michalski – Katedra Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych, dr Zygmunt Zieliński – Katedra Statystyki, dr Tadeusz Waśniewski – Katedra Finansów i Rachunkowości) na stanowiska docentów etatowych⁴⁰⁵. W trakcie czerwcowej rady wydziału dziekan poinformował zebranych, że Rada Państwa nadała tytuł profesora zwyczajnego Alfredowi Wielopolskiemu, a tytuł profesora nadzwyczajnego otrzymał doc. dr Józef Rutkowski⁴⁰⁶. Tego samego dnia, to jest 12 czerwca, wysunięto również kandydaturę doc. dr Przemysława Małka do tytułu profesora nadzwyczajnego⁴⁰⁷.

Uchwalone w kwietniu 1968 roku powołanie doc. dr Kazimierza Sawickiego na docenta etatowego w Katedrze Finansów i Rachunkowości zostało zatwierdzone przez ministerstwo w dniu 6 czerwca tego samego roku⁴⁰⁸. Natomiast, z czterech zgłoszonych kandydatur adiunktów na stanowiska docentów etatowych, jedynie dwie – dr Zdzisława

³⁹⁹ Zob. Nowakowski Antoni Wacław, w: *Złota Księga Jubileuszu...*, s. 142.

⁴⁰⁰ AUS, WNEiZ, 341/23, s. 85. Zob. T. Wierzbicki, *Zygmunt Leśkiewicz (1943-1999)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 239-246.

⁴⁰¹ AUS, WNEiZ, 341/23, s. 108.

⁴⁰² Tamże, s. 140.

⁴⁰³ Tamże, s. 181.

⁴⁰⁴ Tamże, s. 101.

⁴⁰⁵ Tamże, s. 161-162.

⁴⁰⁶ Tamże, s. 169.

⁴⁰⁷ Tamże, s. 169-171. Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/468 (cała teczka).

⁴⁰⁸ AUS, WNEiZ, 341/24, s. 1.

Łaskiego i dr Zygmunta Zielińskiego – zostały rozpatrzone pozytywnie. Sytuacja wydziału w odniesieniu do ilości docentów skomplikowała się dodatkowo w grudniu 1968 roku kiedy to Ministerstwo Oświaty i Szkolnictwa Wyższego poprosiło o zajęcie przez rektora Politechniki Szczecińskiej stanowiska w sprawie przeniesienia doc. dr Zdzisława Łaskiego do Wyższej Szkoły Morskiej⁴⁰⁹. Rada wydziału co prawda wydała opinię pozytywną, ale pod warunkiem zapewnienia przez ministerstwo zastępstwa w postaci powołania docenta etatowego w Katedrze Ekonomii Politycznej. W dyskusji podkreślano, że na innych uczelniach i wydziałach ekonomicznych powołano po kilku docentów, a w Szczecinie jedynie dwóch z czterech zgłoszonych kandydatur. Dodatkowym problemem był brak uprawnień rady wydziału do nadawania stopnia doktora habilitowanego, a przewody habilitacyjne na innych uczelniach trwały bardzo długo, tak jak i późniejszy proces zatwierdzania stopnia docenta i powoływania na to stanowisko⁴¹⁰. Postawa rady wydziału musiała przynieść zamierzone efekty, gdyż już w styczniu 1969 roku odpowiednia Sekcja Rady Głównej Ministerstwa Oświaty i Szkolnictwa Wyższego zatwierdziła wniosek w sprawie przyznania docentury adiunktowi Tadeuszowi Waśniewskiemu⁴¹¹. Natomiast, w czerwcu rada powołała dr hab. Irenę Rutkowską⁴¹² na stanowisko docenta w Katedrze Ekonomii Politycznej i zarazem kierownika Zakładu Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych co było wynikiem uchwały rady wydziału z marca 1969 roku powołującej ten zakład oraz braków kadrowych na kierunku ekonomika transportu morskiego⁴¹³. W grudniu 1968 roku doc. dr Zygmunt Sójka poinformował radę, że z dniem 1 października 1969 rezygnuje z pracy w Politechnice Szczecińskiej z powodu złego stanu zdrowia⁴¹⁴. Poza docenturami, wysunięto jeszcze w roku akademickim 1968/1969 dwie kandydatury do tytułu profesora nadzwyczajnego. W dniu 7 listopada 1968 roku rada uchwaliła wystąpienie o ten tytuł dla doc. dr Przemysława Małka⁴¹⁵, a w dniu 13 marca 1969 roku dla doc. dr Jerzego Wolszczana⁴¹⁶.

⁴⁰⁹ Tamże, s. 20-22.

⁴¹⁰ Wskazano, że na wydziale jest 14 adiunktów z tytułem doktora, z których „posiada bogaty dorobek naukowy, bardzo dobre wyniki w pracy dydaktyczno-wychowawczej oraz charakteryzuje się aktywną postawą polityczną i nienaganną postawą moralną, a równocześnie reprezentuje takie dyscypliny o obsadzie deficytowej, jak ekonomia polityczna, ekonomika transportu, analiza ekonomiczna, planowanie i polityka ekonomiczna, ekonomika inwestycji, statystyka, socjologia i organizacja pracy”.

⁴¹¹ AUS, WNEiZ, 341/24, s. 39.

⁴¹² Zob. J. Zieziula, *Irena Rutkowska (1924-2012)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 322-332.

⁴¹³ AUS, WNEiZ, 341/24, s. 150-151.

⁴¹⁴ Tamże, s. 29.

⁴¹⁵ Tamże, s. 12.

⁴¹⁶ Tamże, s. 55-56. Dla dokumentacji wniosku zob. AUS/WNEiZ, 341/469 (cała teczka).

Rok akademicki 1968/1969 był okresem dość sporej ilości ruchów kadrowych w grupie asystentów i stażystów. I tak, od 1 października 1968 roku zatrudniono w Katedrze Statystyki mgr Lilianę Talagę, której skrócono staż asystencki w związku ze zwolnieniem się mgr Marty Zdebskiej⁴¹⁷. Z katedry Sprzętu i Taboru Samochodowego zwolnił się natomiast mgr inż. Józef Trojan. W listopadzie 1968 roku rada wyraziła zgodę na przyjęcie na staż asystencki w Katedrze Ekonomiki Transportu Barbary Maik po zdaniu przez nią egzaminu magisterskiego oraz na awans mgr Zygmunta Leśkiewicza na stanowisko asystenta w Katedrze Finansów i Rachunkowości⁴¹⁸. W styczniu 1969 roku w związku ze zwolnieniem z pracy w Katedrze Prawa z dniem 24 lutego mgr Małgorzaty Wesper rada wyraziła zgodę na zaangażowanie na jej miejsce od dnia 1 marca mgr Barbary Gabryelskiej⁴¹⁹. Natomiast, na posiedzeniu rady wydziału w dniu 27 marca 1969 roku zaakceptowano zgłoszone przez katedry zapotrzebowanie na etaty pracowników naukowo-dydaktycznych w roku akademickim 1969/1970⁴²⁰. Zapotrzebowanie to przedstawiało się następująco: 5 etatów asystentów stażystów, 10 etatów asystentów, 1 etat starszego asystenta, 1 etat adiunkta i 1 etat pracownika technicznego. Dodatkowo, rada wyraziła zgodę na przejście mgr Remigiusza Godyckiego z Katedry Statystyki do Katedry Matematyki. Od 1 kwietnia 1969 roku staż asystencki w Katedrze Ekonomiki Transportu Morskiego miał rozpocząć Zenon Sosnowski, gdy ukończy studia. Natomiast, rada wyraziła zgodę na zatrudnienie mgr Adama Grzybowskiego w Katedrze Ekonomiki Transportu Przedsiębiorstw Transportowych o ile jego pracodawca PKS Zielona Góra nie będzie miał przeciwwskazań. Na marginesie warto dodać, że nadal występował problem z wynagrodzeniem dla osób pracujących na jednym etacie, gdyż rada poparła również wnioski kierowników katedr o zwiększenie dodatków za jednoetatowość 9 osobom. Od 1 maja 1969 roku zatrudniono do pracy w Katedrze Taboru i Sprzętu Samochodowego mgr inż. Józefa Hładuna⁴²¹. Z dniem 1 października 1969 roku powołano na stanowiska adiunktów w Katedrze Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych dr inż. Wojciecha Bąkowskiego i dr inż. Huberta Bronka oraz zatrudniono do Katedry Statystyki w charakterze asystenta mgr Janinę Drelichowską⁴²².

⁴¹⁷ AUS, WNEiZ, 341/24, s. 5.

⁴¹⁸ Tamże, s. 15.

⁴¹⁹ Tamże, s. 42.

⁴²⁰ Tamże, s. 94-95.

⁴²¹ Tamże, s. 113.

⁴²² Tamże, s. 162-163.

Warto odnotować, że od dnia 1 września 1969 roku rozpoczęła się nowa kadencja władz rektorskich i dziekańskich w Politechnice Szczecińskiej. Było to o tyle istotne, że w wyniku zmian legislacyjnych władze uczelni, w tym dziekani, przestali być wybierani na stanowiska i zaczęli być mianowani przez ministra właściwego do spraw szkolnictwa wyższego⁴²³. Było to ewidentne ograniczenie samorządności uczelni będące jednym z wielu następstw wydarzeń marcowych 1968 roku. Funkcję dziekana do dnia 31 sierpnia 1971 roku sprawować miał nadal prof. dr hab. Józef Rutkowski, a prodziekanami zostali doc. dr hab. Jerzy Wolszczan i doc. dr hab. Kazimierz Sawicki⁴²⁴.

W sprawach personalnych rok akademicki 1969/1970 rozpoczął się od informacji przedstawionej na radzie wydziału w dniu 30 września o zwolnieniu się z dniem 1 października mgr Katarzyny Maik, która odbywała staż asystencki w Katedrze Ekonomiki Transportu oraz o zaangażowaniu w Katedrze Statystyki mgr Andrzeja Szalka w charakterze asystenta⁴²⁵. W grudniu 1969 roku starszy technik mgr Tadeusz Skraiński awansował na stanowisko wykładowcy w Katedrze Finansów i Rachunkowości oraz na wniosek Kierownika Katedry Ekonomiki Transportu rada uchwaliła przyjęcie do pracy z dniem 1 stycznia 1970 roku mgr Józefa Perenca⁴²⁶. Bardzo istotna z punktu widzenia przyszłej kadry naukowej wydziału była rada, która odbyła się w dniu 23 stycznia 1970 roku⁴²⁷. Oprócz przeniesienia mgr Zdzisławy Czarneckiej z katedry Finansów i Rachunkowości do Katedry Ekonomiki Transportu Morskiego, wyrażono zgodę na przyjęcie studentów na asystenckie studia przygotowawcze. Studentami tymi byli w Katedrze Ekonomii Politycznej: Jerzy Dudziński⁴²⁸, Stanisław Flejterski⁴²⁹, Mateusz Wiścicki, Andrzej Jodkowski, w Katedrze Ekonomiki Transportu: Adam Szewczuk⁴³⁰ i Edward Urbańczyk⁴³¹, w Katedrze Finansów i Rachunkowości: Grzegorz Klonowski i Teresa Baszko. Natomiast w dniu 13 marca zatrudniono na pół etatu mgr Tadeusza

⁴²³ Dz. U. 1968 nr 46 poz. 334. Dziekan powoływany był przez rektora za zgodą ministra.

⁴²⁴ AUS, WNEiZ, 341/24, s. 158-159.

⁴²⁵ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 6.

⁴²⁶ Tamże, s. 37. Zob. G. Rosa, *Życie i dokonania prof. zw. dr. hab. Józefa Perenca: osiągnięcia naukowe i kierunki badań*, w: „Marketing i Zarządzanie” nr 1 (42) 2016, s. 9-14.

⁴²⁷ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 58. Cztery spośród przyjętych na asystenckie studia przygotowawcze osób związały się z wydziałem osiągając w późniejszym okresie tytuły profesorskie.

⁴²⁸ Zob. *Dudziński Jerzy Antoni*, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu...*, s. 32-33.

⁴²⁹ Zob. *Flejterski Stanisław*, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu...*, s. 38-39.

⁴³⁰ Zob. S. Flejterski, M. Ziolo, *Adam Szewczuk (1945-2011)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 390-393; *Księga Pamięci Profesora Adama Szewczuka*, red. P. Niedzielski, M. Ziolo, Szczecin 2012; S. Flejterski, M. Ziolo, *Od transportu do finansów. Dorobek naukowy Profesora Adama Szewczuka*, w: *Szczecin jako ośrodek...*, s. 43-57.

⁴³¹ Zob. *Urbańczyk Edward*, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu...*, s. 163.

Skraińskiego⁴³². W trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 10 kwietnia pomyślnie rozpatrzono wniosek o powołanie Marii Zakrzewskiej Rosner na stanowisko docenta pomimo, że Ministerstwo Oświaty i Szkolnictwa Wyższego nie zatwierdziło jeszcze nadanego jej stopnia naukowego doktora habilitowanego⁴³³. Tego samego dnia powołano również dr hab. Waldemara Grzywacza na stanowiska docenta etatowego. Dwa tygodnie później rada wyraziła zgodę na przyjęcie na staż asystencki w Katedrze Taboru i Sprzętu Samochodowego absolwentów wydziału mgr inż. Jana Lewickiego i mgr inż. Zenona Kaduli⁴³⁴. Pod koniec kwietnia nastąpiły awanse mgr Ignacego Chrzanowskiego, mgr Krzysztofa Luksa oraz mgr Stanisława Peszko na starszych asystentów oraz zatrudnienie na pół etatu od dnia 1 października 1970 roku mgr Mariana Gruby⁴³⁵. Natomiast, w dniu 30 czerwca nastąpiła zgoda na mianowanie na stanowisko adiunkta w Katedrze Prawa dr Barbary Gabryelskiej⁴³⁶. Tego samego dnia rada wyraziła zgodę na przyjęcie na studia przygotowawcze mgr Jana Zawadzkiego. Na swoim ostatnim posiedzeniu w roku akademickim 1969/1970 rada wydziału w dniu 11 września uchwaliła poparcie wniosku dyrektora Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych o przyjęcie na asystenckie studia przygotowawcze mgr Andrzeja Skowrońskiego⁴³⁷. Pozytywnie rozpatrzono również wnioski o przyjęcie na stanowiska asystentów od 1 października 1970 następujących osób: mgr Jolanta Chrzanowska do Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych, mgr Teresa Kogutowicz do Instytutu Ekonomiki Przemysłu, mgr Barbara Bazyl, mgr Maria Słomska, mgr Józef Hozer⁴³⁸ do Instytutu Rachunku Ekonomicznego, mgr Zenon Sosnowski do Instytutu Ekonomiki Transportu oraz mgr inż. Jan Lewicki do Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów⁴³⁹.

Rok akademicki 1970/1971 rozpoczął się od przyjęcia kolejnych osób na asystenckie studia przygotowawcze⁴⁴⁰. Przyjęto na tę formę kształcenia: mgr Benedykta Niemczynowicza do Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych, mgr Kazimierza Wilka

⁴³² AUS, WNEiZ, 341/25, s. 75. Nowego pracownika określono jako „wybitnego specjalistę z dziedziny nowoczesnej techniki obliczeniowej”. Pomimo otwarcia przewodu doktorskiego nie uzyskał stopnia doktora z powodu śmierci w 1978 roku. Zob. AUS, WNEiZ, 341/33, s. 208.

⁴³³ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 85.

⁴³⁴ Tamże, s. 94.

⁴³⁵ Tamże, s. 100; Zob. *Gruba Marian Stanisław*, w: *Złota Księga Jubileuszu...*s. 67-68.

⁴³⁶ Tamże, s. 113. Rezygnacja z pracy z powodu przeniesienia się do Uniwersytetu Gdańskiego z dniem 1 października 1970 r. Zob. AUS, WNEiZ, 341/26, s. 6.

⁴³⁷ AUS WNEiZ, 341/25, s. 130. Ostatecznie przyjęty na asystenckie studia przygotowawcze od 1 października 1970 r. Zob. AUS, WNEiZ, 341/26, s. 6.

⁴³⁸ Zob. *Hozer Józef Wojciech*, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu...*, s. 52-53.

⁴³⁹ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 131.

⁴⁴⁰ AUS, WNEiZ, 341/26, s. 24.

do Instytutu Rachunku Ekonomicznego, mgr Ewę Łuczak do Instytutu Ekonomiki Przemysłu oraz mgr Lecha Łyczywka do Instytutu Ekonomiki Transportu. Natomiast, do Instytutu Ekonomiki Transportu przyjęto w charakterze asystenta mgr Jerzego Gospodarka. Rada wyraziła również zgodę, po uprzedniej opinii popierającej KW PZPR, na przyjęcie na staż asystencki w Zakładzie Nauk Politycznych i Filozofii mgr Marka Czajkowskiego⁴⁴¹. W dniu 15 stycznia 1971 roku rada wyraziła zgodę na dalsze zatrudnienie dr Mariana Gruby w Instytucie Rachunku Ekonomicznego oraz na zatrudnienie mgr Józefy Bednarz jako asystenta w Zakładzie Ekonomii Politycznej o ile uczelnia otrzyma etaty asystenckie⁴⁴². Wyrażono również poparcie dla skierowania na dwumiesięczny kurs programowania do Zakładów „Elwro” we Wrocławiu mgr Zenona Głodka i mgr Tadeusza Skraińskiego. Natomiast, pod koniec stycznia rada pozytywnie ustosunkowała się do przesunięcia mgr inż. Jana Lewickiego na stanowisko asystenta w Zakładzie Techniki i Eksploatacji Samochodów oraz na wysłania mgr Teresy Kogutowicz na trzymiesięczny staż do Szkoły Głównej Planowania i Statystyki w Warszawie od dnia 1 marca 1971 roku⁴⁴³. W dniu 12 marca powołano dr Ignacego Chrzanowskiego na adiunkta oraz ustalono, że od następnego roku akademickiego wydział będzie potrzebował około 20 etatów asystenckich⁴⁴⁴.

W pierwszej połowie 1971 następowały powołania na stanowiska kierowników niektórych jednostek organizacyjnych tworzących wydział⁴⁴⁵. Kierownikiem Katedry Prawa został prof. Władysław Górski, kierownikiem Zakładu Kompleksowych Problemów Transportu doc. Waldemar Grzywacz. Rektor natomiast odrzucił prośbę o mianowanie na zastępcę dyrektora Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych mgr Tomasza Obrębskiego.

Rada nadal akceptowała również wnioski o powołania na etaty asystenckie. W marcu 1970 roku wyrażono zgodę na zatrudnienie w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych mgr Aleksandry Smółczyńskiej i mgr Andrzej Skowrońskiego, a kwietniu mgr Grzegorza Klonowskiego, mgr Teresy Baszko, mgr Kazimierzy Winiarskiej⁴⁴⁶, mgr Grażyny Piwoni oraz mgr Jana Zawadzkiego w Instytucie Rachunku Ekonomicznego⁴⁴⁷. Również w kwietniu zdecydowano się przyjąć w charakterze stażysty w Zakładzie

⁴⁴¹ Tamże, s. 44.

⁴⁴² Tamże, s. 77-78.

⁴⁴³ Tamże, s. 97.

⁴⁴⁴ Tamże, s. 113.

⁴⁴⁵ Tamże, s. 124, 133, 154.

⁴⁴⁶ Zob. Winiarska Kazimiera, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu...*, s. 168.

⁴⁴⁷ AUS, WNEiZ, 341/26, s. 133, 141.

Ekonometrii i Badań Operacyjnych studenta IV roku Stefana Grzesiaka⁴⁴⁸. Od 1 października staż asystencki miała rozpocząć w Instytucie Ekonomiki Przemysłu studentka Grażyna Noga⁴⁴⁹.

W 1971 roku pojawiły się również pierwsze wnioski awansowe na profesorów nadzwyczajnych, które realizowane były w odmienny niż dotychczas sposób. Rada wydziału wszczyniała odpowiednie postępowanie, ale dopiero na podstawie uchwały instytutu, który o nadanie tytułu wnioskował⁴⁵⁰. Pierwsze dwa takie wnioski pojawiły się w dniu 30 kwietnia 1971 roku kiedy to rada wydziału w oparciu o uchwałę rady naukowej Instytutu Rachunku Ekonomicznego rozpoczęła postępowanie kwalifikacyjne o powołanie doc. dr hab. Lesława Swatlera na stanowisko profesora nadzwyczajnego⁴⁵¹. Natomiast, na podstawie uchwały rady naukowej Instytutu Ekonomiki Transportu, rada rozpoczęła identyczne postępowanie kwalifikacyjne w sprawie doc. dr hab. Franciszka Gronowskiego⁴⁵². Dodatkowo, chcąc wzmocnić kadrę Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych rada pozytywnie rozpatrzyła w czerwcu wniosek tego instytutu o powołanie dr Tadeusza Obrębskiego na stanowisko docenta ekonomii politycznej socjalizmu, a po wysłuchaniu komisji mającej zaopiniować tę kandydaturę, uchwaliła powołanie go na stanowisko docenta w dniu 24 września 1971 roku⁴⁵³.

W trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 18 czerwca 1971 roku uchwalono sporo awansów wśród młodej kadry naukowej⁴⁵⁴. Od 1 października dr Stanisław Marek⁴⁵⁵ i dr Władysław Janasz zostali adiunktami, a Janina Drelichowska i Józef Hozer starszymi asystentami. Natomiast, stażyści Ewa Łuczak i Lech Łyczywek awansowali na asystentów. Dodatkowo wyrażono zgodę na przyjęcia na staż do Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów studenta V roku Benona Szałka⁴⁵⁶. Od 1 października staż asystencki w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych miała rozpocząć również mgr Alina Gładzicka⁴⁵⁷.

⁴⁴⁸ Zob. Grzesiak Stefan Józef, w: *Złota Księga Jubileuszu...*, s. 69.

⁴⁴⁹ AUS, WNEiZ, 341/26, s. 141.

⁴⁵⁰ W dalszej części postępowania rada powoływała komisja, która weryfikowała spełnienie wymogów oraz rekomendowała powołanie recenzentów dorobku kandydata.

⁴⁵¹ Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/470 (cała teczka).

⁴⁵² AUS, WNEiZ, 341/26, s. 141-142, 149-150. Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/471 (cała teczka).

⁴⁵³ AUS, WNEiZ, 341/26, s. 164, 178.

⁴⁵⁴ Tamże, s. 164-165.

⁴⁵⁵ Marek Stanisław, w: *Złota Księga Jubileuszu...*, s. 126.

⁴⁵⁶ Szałek Benon Zbigniew, w: *Złota Księga Jubileuszu...*, s. 193-194.

⁴⁵⁷ AUS, WNEiZ, 341/26, s. 180.

W sprawozdaniu ze swojej dwuletniej kadencji, przedstawionym radzie wydziału w dniu 18 czerwca 1971 roku, ustępujący dziekan Józef Rutkowski wskazał na rozwój ilościowy kadry, która nadal jednak była przeciążona dydaktyką i liczba pracowników naukowo-dydaktycznych wynoszących 83 osoby powinna być zwiększona o 50%⁴⁵⁸. Odczuwalny był brak etatów dla asystentów i stażystów. Nowym dziekanem mianowany został prof. nzw. dr hab. Jerzy Wolszczan, a prodziekanami doc. dr hab. Rudolf Falkiewicz i doc. dr hab. Zygmunt Zieliński. Nowy dziekan w swoim programie postulował rozwój ilościowy kadry naukowej każdego poziomu, ale bardzo dotkliwy dla wydziału był brak profesorów i docentów przeciążonych dydaktyką⁴⁵⁹.

Sprawy dotyczące profesorów i docentów stały się zatem priorytetem nowych władz dziekańskich⁴⁶⁰. Już w dniu 29 października 1971 roku rada na podstawie opinii komisji stwierdzających, że kandydaci spełniają wszystkie wymagania do uzyskania tytułu profesora nadzwyczajnego jednogłośnie przegłosowała nadanie takich tytułów doc. dr hab. Lesławowi Swatlerowi oraz doc. dr hab. Franciszkowi Gronowskiemu. Następnie powołano docentów. Dr Bronisław Żymęła został docentem w zakresie ekonomiki i organizacji transportu samochodowego w Instytucie Ekonomiki Transportu, a dr Stanisław Drozd w zakresie teorii organizacji i zarządzania w Instytucie Ekonomiki Przemysłu. Działania te były konieczne z powodu obaw jakie wygłoszone zostały przez dziekana Wolszczan w styczniu 1972 roku⁴⁶¹. Dotyczyły one możliwości czasowej utraty przez wydział praw do nadawania stopnia doktora habilitowanego po przejściu na emeryturę profesorów Skowrońskiego i Wielopolskiego. Przeciwdziałaniem takiej ewentualności miała być intensyfikacja rozwoju obecnej kadry oraz jej wzrost liczbowy. Dodatkowo nadal miano przyjmować kandydatów na asystenckie studia przygotowawcze, a stanowiska docentów miały być obsadzane w drodze konkursów. Zgodnie z planem rozwoju kadry na lata 1972-1976 awans na profesora zwyczajnego miało uzyskać 6 pracowników, liczba profesorów nadzwyczajnych miała wzrosnąć o 10 osób, a doktorami habilitowanymi lub docentami miały zostać 23 osoby⁴⁶².

⁴⁵⁸ Tamże, s. 164.

⁴⁵⁹ Tamże, s. 185. W dyskusji nad tym projektem rada wydziału zwróciła przede wszystkim uwagę na problemy kadrowe Zakładu Ekonomiki Transportu Kolejowego hamujące rozwój tej specjalizacji i postulowała powołanie specjalnego zespołu dziekańskiego do rozwiązywania tych bolączek. Zob. AUS, WNEiZ, 341/26, s. 175-176.

⁴⁶⁰ AUS, WNEiZ, 341/27, s. 5-7.

⁴⁶¹ Tamże, s. 57-58.

⁴⁶² Tamże, s. 91.

Realizując założenia swojego planu, dziekan w dniu 24 marca 1972 roku zawnioskował o wszczęcie postępowania o nadanie prof. Władysławowi Górskiemu tytułu profesora zwyczajnego⁴⁶³. W czerwcu, po napłynięciu pozytywnych recenzji dorobku kandydata oraz znaczenia jego osoby dla rozwoju prawa przewozowego, rada jednogłośnie opowiedziała się za wnioskiem o nadanie prof. nzw. dr Władysławowi Górskiemu tytułu profesora zwyczajnego. Natomiast, w dniu 26 maja w związku z ponagleniem Ministerstwa Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki w kwestii załatwiania spraw awansowych na Politechnice Szczecińskiej, powołano komisję do oceny dorobku kandydatów na stanowiska docentów⁴⁶⁴. Już 9 czerwca rada powołała dr Włodzimierza Mozela na stanowisko docenta w Instytucie Ekonomiki Przemysłu⁴⁶⁵. Nieudana była natomiast próba zatrudniania na stanowisko docenta z zakresu filozofii dr hab. Tadeusza Margula z Biblioteki Uniwersytetu im. Marii Curie-Skłodowskiej⁴⁶⁶.

Cały rok akademicki 1971/1972 toczyły się natomiast sprawy zatrudniania oraz awansowania młodej kadry naukowo-dydaktycznej. Od 1 listopada 1971 roku przyjęto na staż asystencki w Zakładzie Statystyki i Demografii Urszulę Grześkowiak⁴⁶⁷. W dniu 28 stycznia 1972 roku rada w związku z uzyskaniem stopnia doktora powołała Krzysztofa Luksa na adiunkta oraz awansowała mgr Leszka Janeczko na starszego asystenta⁴⁶⁸. W lutym 1972 roku powołano mgr Teresę Kiziukiewicz⁴⁶⁹ na stanowisko starszego asystenta w Instytucie Rachunku Ekonomicznego⁴⁷⁰. Od 1 marca 1972 roku starszymi asystentami zostali mgr Jolanta Chrzanowska i mgr Zenon Sosnowski, a od 1 października mgr Aleksandra Smólczyńska⁴⁷¹. Natomiast, od 1 kwietnia powołano na adiunkta dr Marka Żukowskiego oraz wyrażono zgodę na przyjęcia na asystenckie studia przygotowawcze Zenona Stępnia. W dniu 26 maja 1972 roku rada wydziału podjęła następujące decyzje personalne z datą obowiązywania od dnia 1 października: przeszeregowano ma starszych asystentów mgr Barbarę Bazyl, mgr Marię Witek, mgr inż. Jana Lewickiego, mgr inż.

⁴⁶³ Tamże, s. 125, 137-138, 166. Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/457 (całateczka).

⁴⁶⁴ AUS, WNEiZ, 341/27, s. 150-151. Oceniano kandydata dr Kazimierza Golczewskiego na stanowisko docenta w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych, dr Włodzimierza Mozela w Instytucie Ekonomiki Przemysłu oraz dr Edwarda Kolanko w Zakładzie Statystyki i Demografii.

⁴⁶⁵ Tamże, s. 167.

⁴⁶⁶ Tamże, s. 200. Rada co prawda wyraziła zgodę na zaangażowanie go na stanowisko adiunkta od dnia 1 sierpnia 1972 roku do czasu rozstrzygnięcia konkursu na docenta, ale nie występuje on ani w żadnym składzie osobowym ani w żadnym innym protokole rady wydziału.

⁴⁶⁷ Tamże, s. 33.

⁴⁶⁸ Tamże, s. 64.

⁴⁶⁹ Zob. Kiziukiewicz Teresa, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu...*, s. 65-66.

⁴⁷⁰ AUS, WNEiZ, 341/27, s. 92.

⁴⁷¹ Tamże, s. 115. Zob. S. Flejterski, Aleksandra Smólczyńska (1946-1987), w: *Byli z nami...*, s. 175-176.

Zenona Kadulę oraz podjęto decyzję o przyjęciu na stanowisko starszego asystenta mgr Zofii Dominiczak⁴⁷² oraz mgr Andrzeja Mielcarka⁴⁷³. Od października staż asystencki rozpocząć miał również po zdaniu egzaminu magisterskiego Mieczysław Koralewski. Decyzje o awansie na starszych asystentów zapadły również na radzie wydziału w dniu 9 czerwca odnośnie mgr Benona Szalka i mgr Ewy Getki⁴⁷⁴. Natomiast w dniu 26 czerwca zdecydowano przeszeręgować na starszych asystentów od dnia 1 października: mgr Ignacego Gospodarka, mgr Grzegorza Klonowskiego oraz mgr Kazimierę Winiarską⁴⁷⁵. Tego samego dnia uchwalono również przyjęcie na staż studencki IV roku Ewy Rybickiej oraz zatrudnienie w charakterze asystenta mgr Eugeniusza Mazura do Zespołu Geografii. Pod koniec roku akademickiego, w dniu 8 września przekwalifikowano jeszcze mgr Jarosława Skawińskiego i mgr Stefana Grzesiaka do grupy pracowników naukowo-badawczych, zatrudniono uczestników studium doktoranckiego z ekonomiki transportu (mgr inż. Józef Gontarz, mgr inż. Jerzy Gracz⁴⁷⁶ oraz mgr Teresa Bal, mgr Sonja Domagalska, mgr Genowefa Kondraciuk, mgr Bożena Schnotale-Bednarek⁴⁷⁷ i mgr Mirosław Zajączkowski), a także zaakceptowano wniosek o powołanie na adiunktów dr Zenona Głodka i dr Danutę Kopycińską⁴⁷⁸. Natomiast, od 1 października 1972 roku zatrudnieni w charakterze asystentów mieli zostać mgr Alina Gładzicka, mgr Zdzisław Bartkowicz, Grażyna Łabuńska i mgr Zenon Stępień, a asystenckie studia przygotowawcze miały rozpocząć mgr Elżbieta Rubin i mgr Jolanta Połczyńska.

Na rok akademicki 1972/1973 (stan na 1 października 1972 roku) ukazał się kolejny skład osobowy Politechniki Szczecińskiej⁴⁷⁹. Była to pierwsza tego typu publikacja wydana po reorganizacji całej szkoły, w tym i Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu, w oparciu o strukturę instytutową. Ze względu na ilość zatrudnionych na omawianym wydziale pracowników dane statystyczne należy przedstawić ogólnie oraz z podziałem na poszczególne jednostki organizacyjne⁴⁸⁰. Zatem, na łącznie na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu pracowało: 7 profesorów (2 prof. dr hab.; 1 prof.

⁴⁷² Zob. J. Stanielewicz, *Zofia Dominiczak (1937-1995)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy...*, s. 50-51.

⁴⁷³ AUS, WNEiZ, 341/27, s. 155-156.

⁴⁷⁴ Tamże, s. 168.

⁴⁷⁵ Tamże, s. 183.

⁴⁷⁶ Gracz Jerzy Kazimierz, w: *Złota Księga Jubileuszu...*, s. 66-67.

⁴⁷⁷ Schnotale-Bednarek Bożena Kazimiera, w: *Złota Księga Jubileuszu...*, s. 172-173.

⁴⁷⁸ AUS, WNEiZ, 341/27, s. 206-209. Zob. Kopycińska Danuta, w: *Złota Księga Jubileuszu...*, s. 97-98.

⁴⁷⁹ *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy, rok akademicki 1972/1973*, Szczecin 1973.

⁴⁸⁰ Tamże, s. 41-49. Oprócz pracowników administracyjnych dziekanatu, pojawiła się również obsługa administracyjna poszczególnych instytutów.

nzw. dr hab.; 3 prof. dr; 1 prof. mgr inż.)⁴⁸¹; 13 docentów (11 doc. dr hab.; 2 doc. dr)⁴⁸²; 24 doktorów⁴⁸³; 73 magistrów⁴⁸⁴; 1 inżynier⁴⁸⁵; 90 uczestników studiów doktoranckich (19 Studium Doktoranckie z zakresu Ekonomii Politycznej⁴⁸⁶; 28 Studium Doktoranckie z zakresu Metod Rachunku Ekonomicznego⁴⁸⁷; 43 słuchaczy Studium z zakresu Ekonomiki Transportu⁴⁸⁸) oraz 18 pracowników zatrudnionych na różnych stanowiskach technicznych

⁴⁸¹ Prof. dr hab. Józef Rutkowski; prof. dr Alfred Wielopolski; prof. nzw. dr Eufemiusz Terebucha; prof. dr Przemysław Małek; prof. dr hab. Jerzy Wolszczan; prof. dr Władysław Górski; prof. mgr inż. Aleksander Rummel.

⁴⁸² Doc. dr hab. Tadeusz Wierzbicki; doc. dr hab. Zygmunt Zieliński; doc. dr hab. Zbigniew Heliński; doc. dr hab. Kazimierz Sawicki; doc. dr hab. Lesław Swatler; doc. dr hab. Tadeusz Madej; doc. dr Tadeusz Waśniewski; doc. dr hab. Franciszek Gronowski; doc. dr hab. Waldemar Grzywacz; doc. dr hab. Irena Rutkowska; doc. dr hab. Klemens Piotrowski; doc. dr hab. Rudolf Falkiewicz; doc. dr Tadeusz Obrębski;

⁴⁸³ Dr Kazimierz Golczewski; dr Kazimierz Wasiak; dr Władysław Janasz; dr Danuta Kopycińska; dr Stanisław Marek; dr Hanna Jabłońska-Skinder; dr Marek Żukowski; dr Mirosław Zajączkowski; dr Józef Stanielewicz; dr Edward Kolanko; dr Ignacy Dziedzicak; dr Zenon Głodek; dr Marian Gruba; dr Włodzimierz Mozel; dr Stanisław Drozd; dr Sylwester Bozoki; dr Bronisław Dziedziul; dr Ignacy Chrzanowski; dr Krzysztof Luks; dr inż. Wojciech Bąkowski; dr inż. Hubert Bronk; dr Bronisław Żymeła; dr Edmund Kitłowski; dr inż. Roman Telatyński.

⁴⁸⁴ Mgr Józef Kowalewski; mgr Regina Mackiewicz-Pietniewicz; mgr Artur Johnson; mgr Karol Matraszek; mgr Bożena Schnotale-Bednarek; mgr Elżbieta Choińska; mgr Jolanta Chrzanowska; mgr Ewa Kubiak; mgr Aleksandra Smólczyńska; mgr Janusz Stelmaszczyk; mgr Halina Gładzicka; mgr Zenon Stępień; mgr Andrzej Mielczarek; mgr Janina Drelchowska; mgr Józef Hozer; mgr Liliana Talaga; mgr Stefan Grzesiak; mgr Barbara Bazyl; mgr Andrzej Szalek; mgr Maria Witek; mgr Urszula Grześkowiak; mgr Leszek Janeczko; mgr Antoni Nowakowski; mgr Wojciech Olejniczak; mgr Jolanta Polczyńska; mgr Elżbieta Rubin; mgr Ewa Kapuścik; mgr Jarosław Skawiński; mgr Teresa Kiziukiewicz; mgr Grzegorz Klonowski; mgr Zygmunt Leśkiewicz; mgr Maria Hass-Symotiuk; mgr Bogdan Wardyn; mgr Kazimiera Winiarska; mgr Grażyna Piwoni; mgr Ewa Hozer; mgr Tadeusz Buczkowski; mgr Andrzej Danecki; mgr Ewa Getka; mgr Władysław Grabiec; mgr Gerard Kowalewski; mgr Teresa Kogutowicz; mgr Lesław Łukasik; mgr Stanisław Peszko; mgr Grażyna Łabuńska; mgr inż. Mieczysław Koralewski; mgr Bronisław Sowa; mgr Zdzisława Czarnecka-Bufald; mgr Anna Murkowska; mgr Teresa Kosacka; mgr Eugeniusz Mazur; mgr inż. Roman Przytarski; mgr Genowefa Kondraciuk; mgr Sonja Domagalska; mgr Zenon Sosnowski; mgr inż. Zygmunt Tęczyński; mgr Teresa Bal; mgr inż. Jerzy Gracz; mgr inż. Józef Gonatarz; mgr Jerzy Rozwadowski; mgr Zofia Dominiczak; mgr Jerzy Gospodarek; mgr inż. Janusz Mysłowski; mgr inż. Jerzy Parczewski; mgr inż. Eugeniusz Gruszczyński; mgr inż. Józef Hładun; mgr inż. Zenon Kadula; mgr inż. Adam Karaś; mgr inż. Jan Lewicki; mgr inż. Benon Szalek; mgr inż. Henryk Kilar; mgr inż. Józef Kołtun; mgr Romuald Surmacki.

⁴⁸⁵ Inż. Alojzy Runiewicz.

⁴⁸⁶ Mgr Kazimierz Barański; mgr Anna Bączek; mgr Marek Czajkowski; mgr Jerzy Dudziński; mgr Stanisław Flejterski; mgr Maria Horodeńska; mgr Andrzej Jodkowski; mgr Henryk Kulig; mgr Renata Maciejewska-Datajko; mgr Ryszard Mysiak; mgr Krystyna Naumowicz; mgr Zdzisław Niedzielski; mgr Benedykt Niemczynowicz; mgr Marian Paciejewski; mgr Bogdan Pominkiewicz; mgr Andrzej Skowroński; mgr Stanisław Śniegocki; mgr Krystyna Wietrzyk-Szczepkowska; mgr Mateusz Wiścicki.

⁴⁸⁷ Mgr Czesław Aszkiełowicz; mgr Zdzisław Bogdanowicz; mgr Bronisław Chuciak; mgr Zdzisław Hetmaniak; mgr Jerzy Hrybacz; mgr Mirosław Kawecki; mgr Grzegorz Klonowski; mgr Jerzy Kwiatkowski; mgr Jan Mazur; mgr Jerzy Olech; mgr Wacław Ostrowski; mgr Józef Pasternak; mgr Janina Płociennik-Napierałowa; mgr Maria Płuciennik; mgr Tadeusz Pokorski; mgr Waldemar Pomorski; mgr Czesław Piela; mgr Janina Radaczewska; mgr Tadeusz Soluszewski; mgr Tadeusz Stadniczeńko; mgr Krystyna Suszkowska; mgr Władysław Suszkowski; mgr Marian Szymański; mgr mgr Izabella Ślusarz; mgr Konrad Tołkacz; mgr Mieczysław Tumidajewicz; mgr Ryszard Wronkowski; mgr Jerzy Wojtych.

⁴⁸⁸ Mgr Stanisław Augustyn; mgr Henryk Babis; mgr Edward Beker; mgr Lucyna Borkowska; mgr Tadeusz Bieliński; mgr Ryszard Czurong; mgr Zdzisław Czyżewski; mgr Leon Dorozik; mgr Franciszek Dominik; mgr Jan Dziedziulski; mgr Jadwiga Hofman; mgr Mikołaj Jefiniuk; mgr Janusz Kaźmierczak; mgr Zdzisław Kaliszuk; mgr Rudolf Kośmider; mgr Stanisław Kobusiak; mgr Danuta Kropaczek; mgr Kazimierz Krysiak; mgr Bernard Lemańczyk; mgr Jan Lewicki; mgr Jan Lewicki; mgr Jacek Ławicki; mgr Lech Łyczywek; mgr Kazimierz Mrzygłód; mgr Władysław Nowak; mgr Józef Perenc; mgr Hanna Polewska-Dorozik; mgr Adam Polański; mgr Kazimierz Raszkiewicz; mgr Krzysztof Rollinger; mgr Teresa Rusińska; mgr Marian

czy też robotniczych⁴⁸⁹. Kadre naukową uzupełniała obsługa dziekanatu składająca się z 10 osób⁴⁹⁰, 5 pracowników sekretariatów poszczególnych jednostek⁴⁹¹.

Kadre Instytutu Nauk Społecznych i Ekonomicznych tworzyli: 1 profesor doktor habilitowany; 1 profesor doktor; 3 docentów; 9 doktorów; 13 magistrów, 2 pracowników technicznych oraz 1 pracownik sekretariatu. Na studium doktoranckim z zakresu Ekonomii Politycznej prowadzonym przez instytutu było 19 uczestników.

W Instytucie Rachunku Ekonomicznego pracowali: 1 profesor nadzwyczajny doktor habilitowany; 6 docentów doktorów habilitowanych; 4 doktorów; 23 magistrów; 1 inżynier; 4 pracowników technicznych i 1 pracownik sekretariatu. Na Studium Doktoranckim z zakresu Metod Rachunku Ekonomicznego było 28 uczestników.

Zdecydowanie mniejszy był Instytut Ekonomiki Przemysłu zatrudniający: 1 docenta doktora habilitowanego; 1 docenta doktora; 2 doktorów; 10 magistrów; 1 pracownika inżynierskiego oraz 1 pracownika sekretariatu.

Instytutu Ekonomiki Transportu tworzyli: 1 profesor doktor habilitowany; 1 prof. doktor; 2 docentów doktorów habilitowanych; 7 doktorów; 14 magistrów, 1 pracownik naukowo-techniczny, 1 laborant oraz 1 pracownik sekretariatu. W Studium Doktoranckim z zakresu Ekonomiki Transportu uczestniczyły 43 osoby.

W Katedrze Prawa pracowali: 1 profesor doktor; 1 doktor oraz 2 magistrów.

Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów zatrudniał: 1 profesora magistra inżyniera; 1 doktora; 11 magistrów inżynierów oraz 7 pracowników technicznych i robotników.

Ważnym wydarzeniem było mianowanie doc. dr hab. Zygmunta Zielińskiego prorektorem ds. nauczania w związku z czym nowym delegatem wydziału do senatu na rok akademicki 1972/1973 został prodziekan doc. dr hab. Franciszek Gronowski⁴⁹².

Sommerfeld; mgr Mariusz Szczepankowski; mgr Adam Szewczuk; mgr Alicja Tylutki; mgr Edward Urbańczyk; mgr Aleksander Urbański; mgr Bogusław Walczak; mgr Ernest Waligórski; mgr Jan Wapiał; mgr Jan Zawadzki; mgr Paweł Zalewski; mgr Jerzy Żukowski.

⁴⁸⁹ Mgr Jadwiga Roszak; Alina Jaremek; Jadwiga Fedarczyk; Jerzy Paczyński; Zdzisław Genek; Alina Rodaczewska; Krystyna Stankiewicz; Danuta Kacperska; Zygmunt Dymny; Jerzy Król; mgr Izabella Kwilecka; Władysław Drabik; Marian Krzyżowski; Zbigniew Gruszka; Andrzej Kędziorski; Stanisław Merklej; Roman Fruga; Roman Maurkiewicz.

⁴⁹⁰ Alina Szargiej; Zofia Muła; Halina Cyran; Zofia Gruszczyńska; Zofia Staniak; Irena Karaimow; Grażyna Benedysiuk; Grażyna Młynarczyk; Alina Ochowicz; Olimpia Piniara.

⁴⁹¹ Krystyna Dulcka; Krystyna Belcarz; Daniela Szymańska; Bogumiła Łoś; Aldona Krzyżowska.

⁴⁹² AUS, WNEiZ, 341/28, s. 1-2. W związku z tym, że doc. dr hab. Zygmunt Zieliński został prorektorem zmieniły się również składy dwóch komisji wydziałowych. W zamian za doc. Zielińskiego przewodniczącym wydziałowej komisji wydawniczej został doc. dr hab. Franciszek Gronowski, równocześnie zostając członkiem senackiej komisji wydawniczej. Pozostałymi członkami wydziałowej komisji wydawniczej zostali: prof. dr hab. Józef Rutkowski, doc. dr hab. Waldemar Grzywacz, doc. dr hab. Lesław Swatler, doc. dr hab. Tadeusz Madej. Natomiast w wydziałowej komisji ds. nagród w zamian za doc. dr hab. Franciszka

Dość intensywny rozwój kadry widoczny zwłaszcza od przełomu kadencji dziekańskich prof. Rutkowskiego i prof. Wolszczana trwał nadal. Były jednak i zapowiedziane przejścia na emeryturę jak w przypadku prof. dr Antoniego Skowrońskiego, którego pożegnano w trakcie rady wydziału w dniu 27 października 1972 roku⁴⁹³. Jednak tego samego dnia dziekan Wolszczan powołał komisję do opracowania wniosku w sprawie wysunięcia prof. nzw. dr hab. Józefa Rutkowskiego do tytułu profesora zwyczajnego. Prace komisji zakończyć się musiały w dniu 26 stycznia 1973 roku kiedy rada uchwaliła wystąpienie z wnioskiem o nadanie kandydatowi tytułu profesora zwyczajnego⁴⁹⁴. Niestety tego samego dnia dziekan poinformował radę o uroczystości pogrzebowej zmarłego w dniu 11 stycznia 1973 roku emerytowanego prof. Leona Babińskiego⁴⁹⁵. Miesiąc później, w dniu 23 lutego powołano komisję do wszczęcia postępowania awansowego na profesora nadzwyczajnego doc. dr hab. Tadeusza Madeja⁴⁹⁶. Na podstawie wyników jej pracy, w dniu 30 marca powołano recenzentów dorobku kandydata⁴⁹⁷. Natomiast, Rada Państwa 21 maja 1973 roku nadała doc. dr hab. Franciszkowi Gronowskiemu tytuł naukowy profesora nadzwyczajnego⁴⁹⁸. Nadal starano się również pozyskiwać docentów. W kwietniu 1973 rada uchwaliła wystąpienie do rektora o ogłoszenie konkursów na docentów z filozofii i ekonomii politycznej socjalizmu w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych oraz z geografii transportu w Instytucie Ekonomiki Transportu⁴⁹⁹. Część z przedstawionych planów zakończyła się sukcesem, gdyż w dniu 18 czerwca rada podjęła uchwałę o powołaniu dr hab. Hanny Skinder na docenta w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych oraz powołano dr Edwarda Kolanko na docenta w Zakładzie Statystyki i Demografii⁵⁰⁰. Dwa tygodnie później, w dniu 30 czerwca, rada powołała dr habilitowanego Bronisława Dziedziula na stanowisko docenta w zakresie geografii transportu w Instytucie

Gronowskiego na przewodniczącego powołano doc. dr Tadeusza Obrębskiego. Członkami komisji byli ponadto dr Hanna Skinder i dr Bronisław Dziedziul.

⁴⁹³ Tamże, 12-13.

⁴⁹⁴ Tamże, s. 53. Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/456 (całateczka).

⁴⁹⁵ Na wniosek studentów ekonomii przemysłu nadano auli wydziałowej imię prof. Leona Babińskiego. Uroczystość odsłonięcia tablicy pamiątkowej odbyła się w dniu 11 stycznia 2023 roku. <https://usz.edu.pl/uroczyste-odsloniecie-tablicy-pamiatkowej-prof-leona-babinskiego/> [dostęp 29.01.2025]. Profesor Babiński pozostawił po sobie wydane drukiem wspomnienia. Zob. L. Babiński, *Warszawa wieku mego*, wstęp i redakcja naukowa J. Faryś i H. Walczak, Szczecin 2020; Tenże, *W służbie najjaśniejszej Rzeczypospolitej*, wstęp i redakcja naukowa J. Faryś i H. Walczak, Szczecin 2022.

⁴⁹⁶ AUS, WNEiZ, 341/28, s. 68. Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/472 (całateczka).

⁴⁹⁷ AUS, WNEiZ, 341/28, s. 122-123.

⁴⁹⁸ Tamże, s. 168.

⁴⁹⁹ Tamże, s. 151.

⁵⁰⁰ Tamże, s. 183-184. Tego samego dnia powołano komisję do opracowania wniosku o powołanie dr Ignacego Dziedziczaka na stanowisko docenta kontraktowego oraz zaproponowania recenzentów jego dorobku.

Ekonomiki Transportu oraz powołała wykładowcę dr Ignacego Dziedziczaka na stanowisko docenta kontraktowego w Zakładzie Organizacji Przetwarzania Danych w Instytucie Rachunku Ekonomicznego⁵⁰¹.

Zdecydowanie więcej awansów oraz angażów dotyczyło młodej kadry naukowej. I tak w związku z ukończeniem przez mgr Urszulę Grześkowiak stażu asystenckiego w dniu 30 września 1972 roku powołano ją na asystenta w Instytucie Rachunku Ekonomicznego⁵⁰². Następnie od 1 stycznia 1973 roku mgr Teresa Kosacka⁵⁰³ awansowała na starszego asystenta⁵⁰⁴. W semestrze letnim roku akademickiego 1972/1973, na wniosek Instytutu Ekonomiki Przemysłu, staże przemysłowe w Stoczni Szczecińskiej odbyć mieli mgr Ewa Getka, mgr Tadeusz Buczkowski, mgr Teresa Kogutowicz, a w Szczecińskiej Stoczni Remontowej mgr Stanisław Peszko⁵⁰⁵. Od dnia 1 kwietnia 1973 roku w Instytucie Ekonomiki Transportu rozpoczął staż asystencki mgr Paweł Wróblewski, a dr Stanisław Bera został przeszeregowany z etatu inżyniera na adiunkta⁵⁰⁶. Skrócono również staż asystencki w Instytucie Ekonomiki Przemysłu przyjmując go od 1 czerwca na stanowisko asystenta oraz poparto wniosek o skierowanie go na aspiranturę do ZSRR do Instytutu Politechnicznego w Rydze z dziedziny organizacji i zarządzania w przemyśle maszynowym⁵⁰⁷. Od 1 maja 1973 roku staż asystencki w Zakładzie Ekonomii Politycznej rozpoczął mgr Kazimierz Wnuk, a od 15 maja mgr Lech Próchnicki⁵⁰⁸. Staż asystencki od 1 października 1973 roku w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych rozpocząć miała również po obronie pracy magisterskiej Halina Nakonieczna. Natomiast, bezpośrednio po obronie pracy w dniu 1 lipca staż asystencki w Instytucie Ekonomiki Transportu rozpocząć miał Bogdan Kurzaj. Do tego samego instytutu zaangażowano od 1 października mgr Henryka Babisa, mgr Stanisława Kobusiaka oraz Adama Szewczuka w charakterze starszych asystentów w Zakładzie Kompleksowych Problemów Transportowych⁵⁰⁹. W dniu 30 czerwca zdecydowano, że w tym samym zakładzie od 1 września rozpocznie staż asystencki mgr Anna Niedzielska⁵¹⁰. Tego samego dnia zaangażowano stażystę Józefa Kołtuna na asystenta oraz poparto wniosek Instytutu

⁵⁰¹ Tamże, s. 190-191.

⁵⁰² Tamże, s. 10.

⁵⁰³ Zob. Kosacka Teresa Kazimiera, w: *Złota Księga Jubileuszu...*, s. 98-99.

⁵⁰⁴ AUS, WNEiZ, 341/28, s. 45.

⁵⁰⁵ Tamże, s. 62.

⁵⁰⁶ Tamże, s. 127.

⁵⁰⁷ Tamże, s. 150.

⁵⁰⁸ Tamże, s. 152, 164.

⁵⁰⁹ Tamże, s. 185-186.

⁵¹⁰ Tamże, s. 193-194. Zob. Niedzielska Anna, w: *Złota Księga Jubileuszu...*, s. 139.

Rachunku Ekonomicznego o przyjęcie od 1 lipca na staż asystencki w Zakładzie Organizacji Przetwarzania Danych absolwentów mgr Ryszardy Olszowskiej i mgr Zenona Binka.

Rok akademicki 1973/1974 to mianowanie nowego kierownictwa wydziału oraz tworzących go jednostek⁵¹¹. Dziekanem został prof. dr Przemysław Małek, prodziekanem ds. współpracy z gospodarką narodową oraz ds. bytowych studentów prof. dr hab. Franciszek Gronowski, prodziekanem ds. nauczania i wychowania doc. dr Tadeusz Waśniewski, kierownikiem uzupełniających studiów magisterskich prof. dr Władysław Górski, kierownikiem Punktu Konsultacyjnego w Koszalinie prof. dr hab. Lesław Swatler oraz kierownikiem Punktu Konsultacyjnego w Gorzowie Wielkopolskim doc. dr Włodzimierz Mozel.

Dobłą informacją przekazaną przez nowego dziekana na pierwszym zebraniu rady wydziału w dniu 5 października 1973 roku było otrzymanie w dniu 6 lipca tytułu profesora nadzwyczajnego przez Lesława Swatlera. W przeciągu roku akademickiego 1973/1974 rozpoczęto lub procedowano nadal wnioski o nadanie tytułów profesorskich. I tak w dniu 30 listopada 1973 roku na wniosek komisji do przeprowadzenia postępowania w sprawie wysunięcia doc. dr hab. Tadeusza Madeja do tytułu profesora nadzwyczajnego rada uchwaliła nadanie kandydatowi wnioskowanego tytułu⁵¹². Natomiast, uchwałą Rady Państwa z dnia 10 stycznia 1974 roku tytuł profesora zwyczajnego otrzymał Józef Rutkowski⁵¹³. W dniu 21 czerwca 1974 roku powołano recenzentów dorobku w toczących się postępowaniach o nadanie tytułów profesorów nadzwyczajnych dla doc. dr hab. Waldemara Grzywacza⁵¹⁴, doc. dr hab. Ireny Rutkowskiej⁵¹⁵ oraz doc. dr hab. Kazimierza Sawickiego⁵¹⁶.

W omawianym roku akademickim rozpatrywanych było również przez radę wydziału kilka wniosków o powołania na docentów kontraktowych⁵¹⁷. W oparciu o opinie

⁵¹¹ AUS, WNEiZ, 341/29, s. 1-4

⁵¹² Tamże, s. 75

⁵¹³ Tamże, s. 118.

⁵¹⁴ Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/473 (cała teczka).

⁵¹⁵ Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/474 (cała teczka).

⁵¹⁶ AUS, WNEiZ, 341/29, s. 242-244.

⁵¹⁷ Zgodnie z art. 84 ust. 1 ustawy z dnia 5 listopada 1958 r. o szkolnictwie wyższym: „W przypadkach uzasadnionych potrzebami szkoły można pełnienie obowiązków związanych ze stanowiskiem docenta, profesora nadzwyczajnego lub profesora zwyczajnego powierzyć na określony czas jako docentowi kontraktowemu lub profesorowi kontraktowemu osobie, która nie mając stopnia naukowego doktora lub tytułów naukowych określonych w art. 76, posiada jednak wystarczające osiągnięcia w pracy naukowej lub w twórczej pracy zawodowej niezbędne do pełnienia tych obowiązków”. Zob. Dz.U.1973.32.191 t.j. Zapewne był to zabieg mający na celu wzmocnienie kadrowe Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów, w którym ze względu na wybitnie techniczny charakter badań, znaczna większość pracowników była mgr

komisji powołanych w dniu 1 czerwca 1973 roku, rada wydziału wszczęła postępowania o powołanie dr inż. Romana Telatyńskiego i mgr inż. Jerzego Parczewskiego oraz mgr inż. Zygmunta Tęczyńskiego na docentów kontraktowych⁵¹⁸. Powołano również komisję do przygotowania opinii w sprawie wszczęcia postępowania awansowego dla dr Janusza Mysłowskiego. Postępowania te musiały być czasochłonne, gdyż dopiero w dniu 22 lutego 1974 roku rada pozytywnie rozpatrzyła wniosek o powołanie mgr inż. Zygmunta Tęczyńskiego na stanowisko docenta kontraktowego z zakresu dyscypliny techniki i eksploatacji samochodów w Międzyresortowym Instytucie Ekonomiki Transportu⁵¹⁹. Tego samego dnia rada powołała w tym samym instytucie na docenta kontraktowego z zakresu dyscypliny ekonomiki transportu kolejowego dr Romana Kuziemkowskiego co motywowano koniecznością obsadzenia stanowiska kierownika Zakładu Transportu Kolejowego. W kwietniu 1974 roku powołano komisję do opracowania wniosku do powołania na stanowisko docenta kontraktowego dr Haliny Szewczyk⁵²⁰. Natomiast, w dniu 21 czerwca na wniosek Instytutu Rachunku Ekonomicznego uchwalono powołanie komisji oceny dorobku naukowego dr Zenona Głódka w związku z wnioskiem o powołanie na docenta kontraktowego⁵²¹. Od 1 października 1974 roku do pracy w Instytucie Ekonomiki Przemysłu powrócić miał z Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie doc. dr hab. Zdzisław Łaski⁵²².

Młoda kadra naukowa również zasilala szeregi pracowników wydziału chociaż z mniejszym natężeniem niż w latach poprzednich. Od 1 października 1973 roku przyjęto na stażystów mgr Adriannę Wrońską i mgr Jerzego Marcinkiewicza⁵²³. Dodatkowo rada pozytywnie zaopiniowała wnioski Międzyresortowego Instytutu Ekonomiki Transportu o zatrudnienie w roku akademickim 1973/1974 wykładowców mgr Bronisława Sowcy, mgr inż. Ewarysta Waligórskiego i dr Romana Kuziemkowskiego w ramach godzin zleconych. W dniu 26 października dziekan poinformował radę o powołaniu nowych adiunktów: dr Marii Hass-Symotiuk oraz dr Jarosława Skawińskiego w Instytucie Rachunku

inż. i procesy awansowe zachodziły zdecydowanie wolniej niż w przypadku pozostałych instytutów wydziału.

⁵¹⁸ AUS, WNEiZ, 341/29, s. 9-11.

⁵¹⁹ Tamże, s. 150-151.

⁵²⁰ Tamże, s. 190-191. Uzyskała doktorat na Politechnice Krakowskiej w 1973. Sądząc po jego temacie *Metoda ustalania zdolności przepustowej grup torów kierunkowych i kierunkowo odjazdowych na stacjach rozrządowych* można wywnioskować, że miała pracować w Zakładzie Transportu Kolejowego. W dniu 30 maja powołano recenzentów do opracowania dorobku kandydatki zob. Tamże, s. 224.

⁵²¹ Tamże, s. 249.

⁵²² Tamże, s. 169.

⁵²³ Tamże, s. 11.

Ekonomicznego i dr Bożeny Schnotale-Bednarek w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych⁵²⁴.

W roku akademickim 1974/1975 zostało wszczętych lub kontynuowanych było kilka postępowań o nadanie tytułów profesorskich. W dniu 27 września 1974 roku na wniosek rady Instytutu Rachunku Ekonomicznego uchwalono wszczęcie postępowania awansowego na stanowisko profesora nadzwyczajnego dla doc. dr hab. Tadeusza Wierzbickiego, a miesiąc później powołano recenzentów jego dorobku⁵²⁵. 11 listopada Rada Państwa przyznała tytuł profesora nadzwyczajnego doc. dr hab. Tadeuszowi Madejowi⁵²⁶. Natomiast, 29 listopada, rada po wysłuchaniu sprawozdania komisji wydziałowej oraz dyskusji uchwaliła wystąpienie z wnioskiem o nadanie doc. dr hab. Kazimierzowi Sawickiemu tytułu profesora nadzwyczajnego⁵²⁷. Bardzo istotna była rada wydziału, która odbyła się w dniu 20 grudnia 1974 roku. W jej trakcie rozpatrzono 3 sprawy tytułów profesorskich, z czego jeden negatywnie⁵²⁸. Na wniosek dziekana wszczęte zostało postępowanie o nadanie tytułu profesora zwyczajnego prof. nzw. mgr inż. Aleksandrowi Rummelowi⁵²⁹. Następnie, po dyskusji Rada uchwaliła wystąpienie z wnioskiem o nadanie tytułu profesora nadzwyczajnego doc. dr hab. Waldemarowi Grzywaczowi. Jako ostatni rozpatrywany był wniosek o nadanie tytułu profesora nadzwyczajnego doc. dr hab. Irenie Rutkowskiej. Komisja stwierdziła, że w świetle recenzji i członków komisji spełnia ona wymogi i przedłożyła radzie wniosek o nadanie tytułu nadzwyczajnego doc. dr hab. Irenie Rutkowskiej, który został jednak przez radę odrzucony⁵³⁰. Było to wydarzenie bezprecedensowe i jedyny udokumentowany przypadek kiedy rada Wydziału Inżynierjno-Ekonomicznego Transportu zagłosowała przeciwko nadaniu tytułu profesora swojemu pracownikowi. Niemniej, jeszcze pod koniec roku akademickiego, w dniu 20 czerwca uchwalono wystąpienie o nadanie tytułu profesora nadzwyczajnego dla doc. dr hab.

⁵²⁴ Tamże, s. 58.

⁵²⁵ AUS, WNEiZ, 341/30, s. 8, 23.

⁵²⁶ Tamże, s. 31.

⁵²⁷ Tamże, s. 43.

⁵²⁸ Tamże, s. 64-71.

⁵²⁹ Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/458 (cała teczka).

⁵³⁰ Głos zabrał prof. dr hab. Franciszek Gronowski, który bardzo krytycznie odniósł się do dorobku zarówno naukowego jak i dydaktycznego kandydatki. Jego zdanie zakwestionował dziekan jako przewodniczący komisji, która opierała się na „jednoznacznie sformułowanych opiniach recenzentów”. Profesor Wolszczan zaniepokojony był przebiegiem egzaminu z filozofii kandydatki, ale dziekan uznał, że „kwestionowanie egzaminów z filozofii nie dotyczy merytorycznej oceny pracy” kandydatki. W obronie doc. Rutkowskiej stanął również prof. zw. dr hab. Józef Rutkowski jako dyrektor Instytutu, w którym pracowała od pięciu lat.

Tadeusza Wierzbickiego oraz tytułu prof. zwyczajnego dla prof. nzw. mgr inż. Aleksandra Rummela⁵³¹.

Od początku omawianego roku akademickiego kontynuowano sprawy powoływania docentów. Już 27 września 1974 roku rada uchwaliła powołanie recenzentów dorobku dr Zenona Głodka, powołano komisję do oceny dorobków naukowych dr Bronisława Dziedziuła i dr Wojciecha Bąkowskiego oraz uchwalono wystąpienie do rektora w sprawie powołania dr Edwarda Kolanko na stanowisko docenta kontraktowego⁵³². Miesiąc później rada poparła wnioski komisji wydziałowych o powołanie dr Bronisława Dziedziuła na stanowisko docenta kontraktowego w Zakładzie Geografii oraz powołania dr Edwarda Kolanko na stanowisko docenta w Zakładzie Statystyki i Demografii⁵³³. Powołano również recenzentów dorobku dr Wojciecha Bąkowskiego oraz wszczęto postępowanie o powołanie na stanowisko docenta kontraktowego dr Mariana Gruby. W dniu 29 listopada na wniosek Instytutu Ekonomiki Przemysłu rada wydziału uchwaliła powołanie Komisji Rady Wydziału ds. postępowania awansowego dr Stanisława Drozda na stanowisko docenta kontraktowego we wspomnianym instytucie z zakresu teorii organizacji i zarządzania oraz powołała recenzentów dorobku kandydata na docenta dr Mariana Gruby⁵³⁴. Tego samego dnia uchwalono również powołanie dr inżynier Haliny Szewczyk na stanowisko docenta kontraktowego w Międzyresortowym Instytucie Ekonomiki Transportu. W dniu 20 grudnia powróciła sprawa awansu na docenta kontraktowego dr Stanisława Drozda, ale nie została załatwiona do końca pozytywnie, gdyż uznano, że recenzje jego dorobku mają już 3 lata i należy je uzupełnić za okres 1972-1974⁵³⁵. W dniu 28 lutego 1975 rada uchwaliła powołanie dr Zenona Głodka na docenta kontraktowego pomimo trzech recenzji pozytywnej i jednej odmownej, którą potraktowano jako „wstrzymanie się od głosu”⁵³⁶. Natomiast, w dniu 21 marca na wniosek Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych powołano recenzentów dorobku naukowego dr Józefa Stanielewicza i dr Władysława Janasza⁵³⁷ w związku z zamiarem powołania ich na docentów kontraktowych oraz uchwalono powołanie dr hab. Huberta Bronka na stanowisko docenta w

⁵³¹ AUS, WNEiZ, 341/30, s. 207-211.

⁵³² Tamże, s. 8-9.

⁵³³ Tamże, s. 25-26.

⁵³⁴ Tamże, s. 38-40.

⁵³⁵ Tamże, s. 62-64.

⁵³⁶ Tamże, s. 156.

⁵³⁷ Zob. T. Obrębski, *Profesor Jubilat – Władysław Janasz*, w: „Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania” nr 17, 2010, s. 43-47.

Międzyresortowym Instytucie Ekonomiki Transportu⁵³⁸. Dodatkowo w Zakładzie Techniki i Eksploatacji Samochodów powołano od dnia 1 listopada 1974 roku na adiunktów dr inż. Eugeniusza Gruszczyńskiego i dr inż. Józefa Hładuna⁵³⁹.

Ogólnych informacji kadrowych dostarcza sprawozdanie z rozwoju kadrowego wydziału w roku 1974 przedstawione radzie wydziału przez dziekana w kwietniu 1975 roku⁵⁴⁰. Ilościowy stan pracowników przedstawiał się następująco: profesorowie 10, docenci 14, adiunkci 38, starsi asystenci 59, asystenci 13, stażyści 11, starsi wykładowcy 5, nauczyciele zawodu 2. W pracach naukowo-badawczych uczestniczyli dodatkowo: 1 adiunkt oraz pracownicy inżynieryjno-techniczni w liczbie 30.

Tabela 3 Ruch kadry w roku 1974. Opracowano na podstawie AUS, WNEiZ, 341/30, s. 189.

Jednostka	Przyjęci	Zwolnieni	Saldo
Nauk Ekonomicznych i Społecznych	21	6	+15
Rachunku Ekonomicznego	11	0	+11
Ekonomiki Przemysłu	5	0	+5
Międzyresortowy Instytut Ekonomiki Transportu	9	1	+8
Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów	2	0	+2

Jak przedstawia powyższa tabela, pracowników, w 1974 roku, w poszczególnych jednostkach wydziału przybyło. Świadczy to rozwoju jednostki. Przyrost kadrowy najbardziej widoczny był w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych, a najmniej w Zakładzie Techniki i Eksploatacji Samochodów, który stanowił podstawę części inżynieryjnej wydziału.

Od roku akademickiego 1975/1976 mianowane zostały nowe władze wydziału⁵⁴¹. Dziekanem w kadencji 1975-1978 został doc. dr Tadeusz Waśniewski, prodziekanem ds. nauczania, nauki i współpracy z gospodarką narodową na studiach dziennych doc. dr hab. Kazimierz Sawicki, prodziekanem ds. wychowania na studiach dziennych doc. dr hab. Tadeusz Wierzbicki, prodziekanem ds. studiów zaocznych zawodowych, uzupełniających

⁵³⁸ AUS, WNEiZ, 341/30, s. 175-176.

⁵³⁹ Tamże, s. 26.

⁵⁴⁰ Tamże, s. 188-189.

⁵⁴¹ AUS, WNEiZ, 341/31, s. 2.

studiów magisterskich oraz koordynowania działalności punktów konsultacyjnych doc. dr hab. Rudolf Falkiewicz. Zlikwidowano tym samym odrębne do tej pory kierownictwo uzupełniających studiów magisterskich. Od 1975 roku rada praktycznie nie porusza spraw związanych z zatrudnianiem lub przeszerogowywaniem młodej kadry naukowej, a zajmuje się wyłącznie sprawami docentów oraz profesorów. Wynikało to po części z odbywania przez radę wydziału wspólnych posiedzeń z usamodzielniającym się Instytutem Ekonomiki Transportu, które dotyczyły przede wszystkim kwestii naukowych⁵⁴². Drugą przyczyną była duża ilość zatrudnionych absolwentów, którzy awansowali poprzez uzyskiwanie stopnia doktora. Najważniejszym jednak powodem było scedowanie spraw awansów młodej kadry naukowej na rady poszczególnych instytutów⁵⁴³.

Niemniej w roku akademickim 1975/1976 wszczęto trzy sprawy awansowe na profesorów nadzwyczajnych. W dniu 7 listopada 1975 roku powołano trzy komisje wydziałowe ds. postępowań awansowych na profesorów nadzwyczajnych dla: doc. dr hab. Zygmunta Zielińskiego, doc. dr hab. Rudolfa Falkiewicza⁵⁴⁴ oraz ponownie dla doc. dr hab. Ireny Rutkowskiej⁵⁴⁵. Niecałe trzy miesiące później w dniu 30 stycznia 1976 roku rada uchwaliła wystąpienie z wnioskami o nadanie wszystkim trzem wspomnianym kandydatom tytułów profesora nadzwyczajnego⁵⁴⁶.

W kwestiach docentów, dziekan poinformował radę wydziału w dniu 10 października 1975 roku, że sprawy powołania na docentów kontraktowych dr Bronisława Dziędziula i dr Zenona Głódka zostały załatwione negatywnie⁵⁴⁷. Natomiast na stanowisko docenta etatowego powołany został doc. dr hab. Hubert Bronk. 5 grudnia ze względu na potrzeby kadrowe Instytutu Ekonomiki Przemysłu wszczęto postępowanie w sprawie powołania dr Zygmunta Silskiego na docenta kontraktowego⁵⁴⁸. W trakcie tego samego posiedzenia rada zdecydowała się również na zwrócenie się do rektora o przekazanie do ponownego rozpatrzenia mianowania dr Mariana Gruby na stanowisko docenta kontraktowego w Instytucie Rachunku Ekonomicznego⁵⁴⁹. Również tego dnia nastąpiło jedyne odnotowane zatrudnienie pracownika w roku akademickim 1975/1976, którym był mgr Zbigniew

⁵⁴² Na osobnych posiedzeniach dyskutowano nad sprawami kadrowymi, dydaktycznymi oraz organizacyjnymi. Formalnie Instytut Ekonomiki Transportu stał się instytutem na prawach wydziału w 1977 roku.

⁵⁴³ AUS, WNEiZ, 341/34, s. 98.

⁵⁴⁴ Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/477 (cała teczka).

⁵⁴⁵ AUS, WNEiZ, 341/31, s. 24-25.

⁵⁴⁶ Tamże, s. 103-109.

⁵⁴⁷ Tamże, s. 2.

⁵⁴⁸ Tamże, s. 82.

⁵⁴⁹ Sprawa wszczęta jeszcze w 1975 roku.

Kwiatkowski, specjalista ds. organizacji i zarządzani⁵⁵⁰. W dniu 11 czerwca 1976 roku uchwalono natomiast przedłożenie wniosku o powołanie dr Silskiego na docenta kontraktowego, który miał przejść do Instytutu Ekonomiki Przemysłu na etat⁵⁵¹.

W kolejnym roku akademickim, 1976/1977, widoczne jest delikatne odchodzenie od prób zatrudniania docentów kontraktowych wynikające ze zwiększenia się ilości uzyskanych przez pracowników stopni doktora habilitowanego co oznaczało w praktyce powoływanie ich bez większych problemów na stanowiska docentów etatowych. Niemniej rok akademicki rozpoczął się od złożenia przez dziekana gratulacji Zdzisławowi Łaskiemu, który otrzymał od Rady Państwa tytuł profesora nadzwyczajnego⁵⁵². Niestety tego samego dnia omówiona została również kwestia anonimowych wiadomości dotyczących prof. Rutkowskiego, które otrzymali zarówno członkowie rady wydziału jak i osoby spoza uczelni. Nie zachowała się treść anonimu, ale dziekan jak i pracownicy potępilli taką „formę walki”, a rada wraz z POP odcięła się od całej sprawy⁵⁵³.

Sprawy awansów profesorskich i uzyskiwania docentur kontynuowane były w listopadzie 1976 roku. W dniu 10 listopada doc. dr hab. Tadeusz Wierzbicki otrzymał nominację na profesora nadzwyczajnego⁵⁵⁴. Następnie, 19 listopada 1976 roku powołana została na wniosek kolegium dziekańskiego komisja wydziałowa ds. postępowania awansowego na profesora nadzwyczajnego doc. dr hab. Klemensa Piotrowskiego⁵⁵⁵. Pierwsze posiedzenie rady wydziału w nowym 1977 roku rozpoczęło się od wiadomości, że 19 stycznia nominacje na profesorów nadzwyczajnych otrzymali doc. dr hab. Irena Rutkowska i doc. dr hab. Zygmunt Zieliński⁵⁵⁶. 3 czerwca 1977 roku rada uchwaliła wystąpienie z wnioskiem o nadanie tytułu profesora nadzwyczajnego doc. dr hab. Klemensowi Piotrowskiemu aby następnie dowiedzieć się od niego czy planuje odejść z wydziału w celu podjęcia pracy w Pomorskiej Akademii Medycznej⁵⁵⁷. Doc. Piotrowski przyznał, że istnieje taka możliwość, gdyż kierujący w uczelni medycznej Katedrą Filozofii doc. dr hab. Mieczysław Gordon odchodzi na emeryturę i rozpisany został konkurs na

⁵⁵⁰ AUS, WNEiZ, 341/31, s. 69.

⁵⁵¹ Tamże, s. 190-191.

⁵⁵² AUS, WNEiZ, 341/32, s. 2.

⁵⁵³ Tamże, s. 12.

⁵⁵⁴ Tamże, s. 56.

⁵⁵⁵ Tamże, s. 46-47. Pierwszą taką próbę podjął prof. Waldemar Grzywacz w dniu 29 listopada, ale została ona bez rozpatrzenia ze względu na to, że wniosek postawił on w trakcie wspólnej rady, w której zasiadali przedstawiciele Instytutu Ekonomiki Transportu. Zob. Tamże, 341/32, s. 35. Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/476 (całateczka).

⁵⁵⁶ AUS, WNEiZ, 341/32, s. 101.

⁵⁵⁷ Tamże, s. 249-251.

stanowiska kierownika tej katedry, która miała przekształcić się w Katedrę Nauk Społecznych. Odejście swoje doc. Piotrowski uzależniał od decyzji władz uczelni. Rada wydziału dzieląc jednak stanowisko Egzekutywy OOP PZPR sprzeciwiła się tej decyzji i zobowiązała dziekana do przekazania tej decyzji rektorowi co doc. Piotrowski uznał za satysfakcjonujące.

25 marca 1977 roku wróciła na radę wydziału omawiana już sprawa powołania na docenta kontraktowego dr Mariana Gruby, w przypadku którego Centralna Komisja Kwalifikacyjna odrzuciła poprzedni wniosek⁵⁵⁸. Rada uznała jednak, że od tego czasu dorobek kandydata na stanowisko się powiększył i że spełnia on wymogi, dlatego ponownie uchwalono wystąpienie z wnioskiem o powołanie go na docenta kontraktowego. W dniu 3 czerwca 1977 roku rozpatrzono kilka wniosków w sprawie docentów. Pozytywnie załatwiono wniosek o powołanie na docenta w Instytucie Rachunku Ekonomicznego dr Wojciecha Bąkowskiego, którego stopień doktora habilitowanego czekał na zatwierdzenie, a samo powołanie, biorąc pod uwagę, że wykonywał on już zadania samodzielnego pracownika nauki, było wyłącznie „usankcjonowaniem stanu faktycznego”⁵⁵⁹. Tego samego dnia rozpatrzono pozytywnie powołanie na docenta w Instytucie Ekonomiki Przemysłu dr Stanisława Drozda, którego stopień doktora habilitowanego również czekał na zatwierdzenie w Centralnej Komisji Kwalifikacyjnej. Kolejną osobą, którą powołano na stanowisko docenta w Instytucie Rachunku Ekonomicznego był dr hab. Zenon Głodek. Uzasadnieniem były potrzeby dydaktyczne Zakładu Organizacji Przetwarzania Danych, gdyż wymiar zajęć wymagał zatrudnienia 6 samodzielnych pracowników nauki w trakcie gdy w zakładzie był tylko jeden profesor. Natomiast, do Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych na stanowisko docenta powołano dr hab. Józefa Stanielewicza, który był jednym specjalistą od historii gospodarczej w Politechnice Szczecińskiej. Następnie, rada zaakceptowała proponowany skład komisji wydziałowej w sprawie postępowania o powołanie dr inż. Janusza Mysłowskiego na stanowisko docenta, w której w związku z tym, że kandydat kierował kierunkiem technicznym, znaleźli się przedstawiciele Instytutu Budowy Maszyn. Rada również wyraziła zgodę na przedłużenie dr Ignacemu Dziedziczakowi⁵⁶⁰ kontraktu na docenta w roku akademickim 1977/1978. W tym samym miesiącu rada zatwierdziła proponowany przez Instytut Rachunku Ekonomicznego skład

⁵⁵⁸ Tamże, s. 180.

⁵⁵⁹ Tamże, s. 251-255.

⁵⁶⁰ Zob. *Dziedziczak Ignacy*, w: *Złota Księga Jubileuszu...*, s. 44.

komisji wydziałowej ds. powołania dr Edwarda Kolbusza⁵⁶¹ na stanowisko docenta kontraktowego⁵⁶². Kandydat był wybitnym specjalistą z dziedziny organizacji przetwarzania danych z 20-letnim stażem pracy zawodowej.

W dniu 23 września 1977 roku w związku z pilną koniecznością utworzenia stanowiska docenta w Zakładzie Organizacji Przetwarzania Danych Instytutu Rachunku Ekonomicznego uchwalono otwarcie postępowania w sprawie powołania dr Edwarda Kolbusza na stanowisko docenta kontraktowego oraz wyznaczono recenzentów jego dorobku⁵⁶³. Miesiąc później rada wysłuchiwała sprawozdania komisji wydziałowej ds. powołania dr inż. Janusza Mysłowskiego na stanowisko docenta⁵⁶⁴. 24 marca 1978 roku rada została poinformowana, że ministerstwo odrzuciło jej wniosek o powołanie dr Edwarda Kolbusza na stanowisko docenta⁵⁶⁵. Ostatecznie, jeszcze w dniu 23 czerwca 1978 roku, nadal rozpatrywano sprawę powołania na docentów dr Edwarda Kolbusza oraz dr Bronisława Ziemianina⁵⁶⁶. Warto jeszcze wspomnieć, że rada samodzielnego Instytutu Ekonomiki Transportu rozpatrywała w roku akademickim 1977/1978 wniosek o przyznanie prof. nzw. dr hab. Przemysławowi Małkowi tytułu profesora zwyczajnego⁵⁶⁷.

Problemem dziekana Waśniewskiego w omawianym okresie była częsta nieobecność członków rady wydziału w trakcie jej posiedzeń⁵⁶⁸. Doszło nawet do sytuacji wyjazdu wszystkich pracowników jednego z Instytutów na konferencję bez powiadomienia o tym władz wydziału. Dziekan apelował o uczestnictwo w posiedzeniach rady i wcześniejsze zgłaszanie ewentualnych nieobecności. Problemem było również zbyt późne przekazywanie materiałów na posiedzenia w związku z czym dziekan Waśniewski ostrzegał, że materiały dostarczane w trakcie posiedzenia miały być nie rozpatrywane. Sytuację rozwiązano ustalając na wniosek prof. Małka harmonogram posiedzeń do końca roku akademickiego tak, żeby można było zaplanować posiedzenia rad instytutów oraz zmieniono godzinę rozpoczynania posiedzeń z 12:00 na 12:15. Natomiast, 20 grudnia 1977 roku rektor Zygmunt Zieliński przekazał członkom rady wydziału informacje o zmianach we władzach uczelni, a co za tym idzie wydziału⁵⁶⁹. Stanowisko Prorektora ds. Wychowania powierzono dotychczasowemu dziekanowi Wydziału Inżynieryjno-

⁵⁶¹ Zob. Kolbusz Edward Antoni, w: *Złota Księga Jubileuszu...*, s. 93.

⁵⁶² AUS, WNEiZ, 341/32, s. 269.

⁵⁶³ AUS, WNEiZ, 341/33, s. 13.

⁵⁶⁴ Tamże, s. 15. Brak protokołu, zachował się jedynie porządek obrad.

⁵⁶⁵ Tamże, s. 184.

⁵⁶⁶ Tamże, s. 211. Brak protokołu, zachował się jedynie porządek obrad.

⁵⁶⁷ AUS, WZiEU, 172/3, s. 9, 160-164.

⁵⁶⁸ AUS, WNEiZ, 341/33, s. 37-39

⁵⁶⁹ Tamże, s. 97-98.

Ekonomicznego Transportu doc. dr Tadeuszowi Waśniewskiemu. Funkcję dziekana objął dotychczasowy prodziekan ds. wychowania prof. dr hab. Tadeusz Wierzbicki, a wakujące stanowisko prodziekana ds. wychowania doc. dr hab. Józef Stanielewiczowi.

Stan kadry na rok akademicki 1978/1979 przedstawia kolejny skład osobowy, który warto przedstawić ze względu na fakt wydzielenia w tym okresie ze struktury Wydziału Instytutu Ekonomiki Transportu będącego w tym okresie instytutem na prawach Wydziału⁵⁷⁰. Na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu pracowało zatrudnionych na etatach nauczycieli akademickich 9 profesorów⁵⁷¹, 12 docentów⁵⁷², 53 doktorów⁵⁷³ oraz 76 magistrów⁵⁷⁴. Kadre uzupełniało 46 pracowników inżynieryjno-

⁵⁷⁰ *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy rok akademicki 1978/1979*, Szczecin 1978, s. 69-83.

⁵⁷¹ Prof. zw. dr hab. Józef Rutkowski, prof. nzw. dr hab. Irena Rutkowska, prof. nzw. dr hab. Zygmunt Zieliński, prof. nzw. dr hab. Kazimierz Sawicki, prof. nzw. dr hab. Lesław Swatler, prof. nzw. dr hab. Eufemiusz Terebucha, prof. nzw. dr hab. Tadeusz Wierzbicki, prof. nzw. dr hab. Zdzisław Łaski, prof. nzw. dr hab. Tadeusz Madej.

⁵⁷² Doc. dr hab. Józef Stanielewicz, doc. dr hab. Janusz Faryś, doc. dr Idzieja Ławrionowa, doc. dr Fatima Troicka, doc. dr hab. Rudolf Falkiewicz, doc. dr hab. Zenon Głodek, doc. dr Ignacy Dziedziczak, doc. dr Marian Gruba, doc. dr hab. Władysław Janasz, doc. dr Włodzimierz Mozel, doc. dr Tadeusz Waśniewski, doc. dr Zygmunt Silski.

⁵⁷³ Dr Stanisław Flejterski, dr Kazimierz Golczewski, dr Stanisław Klukowski, dr Karol Matraszek, dr Bronisław Ziemianin, dr Kazimierz Barański, dr Elżbieta Choińska, dr Jolanta Chrzanowska, dr Jerzy Dudziński, dr Wanda Gościńska, dr Józef Hozer, dr Edward Kolanko, dr Danuta Kopycińska, dr Ewa Kubiak, dr Krystyna Naumowicz, dr Zdzisław Niedzielski, dr Benedykt Niemczynowicz, dr Czary Pawłowski, dr Marian Rodziewicz, dr Bożena Schnotale-Bednarek, dr Aleksandra Smółczyńska, dr Janusz Stelmaszczyk, dr Czesław Sułkowski, dr Liliana Talaga, dr Kazimierz Wasiak, dr Krystyna Wietrzyk-Szczepkowska, dr Mateusz Wiścicki, dr Mirosław Zajęzkowski, dr Jan Zawadzki, dr Wojciech Bąkowski, dr Leon Dorozik, dr Maria Hass-Symotiuk, dr Ewa Hozer, dr Teresa Kiziukiewicz, dr Edward Kolbusz, dr Zygmunt Leśkiewicz, dr Antoni Nowakowski, dr Wojciech Olejniczak, dr Józef Perenc, dr Jarosław Skawiński, dr Kazimiera Winiarska, dr Stanisław Drozd, dr Władysław Grubio, dr Stanisław Grzęda, dr Gerard Kowalewski, dr Jerzy Lindecki, dr Wiesław Łukasik, dr Stanisław Peszko, dr Edward Urbańczyk, dr inż. Janusz Mysłowski, dr inż. Eugeniusz Gruszczyński, dr inż. Józef Hładun, dr inż. Roman Telatyński.

⁵⁷⁴ Mgr Jan Bogutyn, mgr Regina Mackiewicz-Pietkiewicz, mgr Aleksander Butrynowski, mgr Alina Gładzicka-Janowska, mgr Anna Grzelak, mgr Stefan Grzesiak, mgr Urszula Grześkowiak, mgr Krzysztof Judek, mgr Janusz Korol, mgr Renata Łatajko, mgr Wojciech Lizak, mgr Grażyna Mańczak, mgr Andrzej Mielcarek, mgr Halina Nakonieczna-Kisiel, mgr Marian Paciejewski, mgr Krystyna Paradowska, mgr Bohdan Pominkiewicz, mgr Lech Próchniki, mgr Ewa Radomska, mgr Mieczysław Samselski, mgr Adam Sosnowski, mgr Zenon Stępień, mgr Kazimierz Wnuk, mgr Andrzej Białowas, mgr Henryk Brocki, mgr Mirosława Korol, mgr Bohdan Marcinkowski, mgr Hanna Mieczkowska, mgr Piotr Radź, mgr Alicja Filipowiak, mgr Kazimierz Klimek, mgr Iwona Kuźma, mgr Małgorzata Sibilska, mgr Paweł Wilga, mgr Barbara Bazyl, mgr Maria Witek, mgr Zenon Biniek, mgr Jadwiga Kowalska, mgr Teresa Królikowska, mgr Piotr Kuczera, mgr Teresa Lubińska, mgr Jerzy Marcinkiewicz, mgr Grażyna Olszanowska, mgr Ryszarda Olszanowska-Lapko, mgr Karol Schneider, mgr Agnieszka Szewczyk, mgr Waldemar Światły, mgr Teresa Wojtecka-Kowalska, mgr Marek Mazur, mgr Marek Zwolankowski, mgr Maria Białasiewicz, mgr Barbara Dobrodziej, mgr Ewa Getka, mgr Grażyna Gołębiowska, mgr inż. Marian Gołębiowski, mgr Alfred Juchniewicz, mgr inż. Helena Karpińska, mgr Mieczysław Koralewski, mgr Grażyna Łabuńska, mgr Anna Łozowska, mgr Wanda Skoczylas, mgr Grażyna Zygmunt, mgr Tadeusz Buczkowski, mgr Andrzej Danecki, mgr inż. Jerzy Parczewski, mgr inż. Zygmunt Tęczyński, mgr inż. Adam Karaś, mgr inż. Henryk Kilar, mgr inż. Józef Kołtun, mgr inż. Jan Lewicki, mgr inż. Janusz Szelański, mgr inż. Mirosław Uzdowski, mgr inż. Jan Jadcuk, mgr inż. Marek Małek, mgr inż. Grażyna Pałuczak, mgr inż. Jerzy Sawicki.

technicznych⁵⁷⁵, 8 pracowników dziekanatu⁵⁷⁶ i 13 pracowników instytutów zatrudnionych na stanowiskach ekonomicznych i administracyjnych⁵⁷⁷.

Dzieląc pracowników na poszczególne instytuty w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych kadre tworzyło 3 profesorów, 4 docentów, 29 doktorów, 36 magistrów, 2 pracowników inżynieryjno-technicznych oraz 4 osoby na etatach ekonomicznych i administracyjnych.

W Instytucie Rachunku Ekonomicznego pracowało 4 profesorów, 4 docentów, 12 doktorów, 14 magistrów, 33 pracowników inżynieryjno-technicznych oraz 5 pracowników ekonomicznych i administracyjnych.

Kadra Instytutu Ekonomiki Przemysłu składała się z 2 profesorów, 4 docentów, 8 doktorów, 14 magistrów, 2 pracowników inżynieryjno-technicznych i 3 osób na stanowiskach ekonomicznych i administracyjnych.

Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów tworzyło 4 doktorów inżynierów, 12 magistrów inżynierów, 9 pracowników inżynieryjno-technicznych i 1 pracownik administracyjno-ekonomiczny.

Tymczasem, kadra funkcjonującego na prawach wydziału Instytutu Ekonomiki Transportu składała się z 5 profesorów⁵⁷⁸, 4 docentów⁵⁷⁹, 15 doktorów⁵⁸⁰, 13 magistrów⁵⁸¹,

⁵⁷⁵ Mgr Alina Kędzior, Marian Szczerski, mgr Krystyna Antas, mgr inż. Michał Chrobowski, Zbigniew Cieślak, mgr Zygmunt Drażek, Henryk Gąsiewicz, mgr inż. Zdzisław Gomółka, mgr Maria Jackowska-Gawron, mgr Leszek Janeczko, Andrzej Jędrysek, Halina Jończyk, Danuta Kacperska, mgr Regina Kaleta, mgr Ewa Kapuścik, mgr Jan Koskowski, mgr Walery Kościukiewicz, Krystyna Kowalewska, mgr Barbara Królikowska, Krystyna Madeja, Stanisław Makocki, Marek Michalak, Jerzy Paczyński, Halina Piłka, Roland Przełomieć, Grażyna Raczoń, Małgorzata Rudny, Danuta Sobczak, mgr Michał Stecyk, mgr Liliana Swatler, mgr Zdzisław Szyjewski, mgr Krystyna Uścińowicz, mgr Waldemar Wolski, Janina Zaborowska, Renata Zym, Piotr Jurczak, mgr Teresa Kogutowicz, inż. Stanisław Bojko, Władysław Drabiak, Piotr Durka, Lech Jacyno, Marian Krzyżowski, mgr inż. Stanisław Lak, Kazimierz Merklejn, Wojciech Pyżalski, Tomasz Ratajczak.

⁵⁷⁶ Mgr Józefa Wójcik, Zofia Muła, Zofia Gruszczyńska, Teresa Kant, Irena Karaimow, Aldona Krzyżowska, Grażyna Nowakowska, Grażyna Walczak.

⁵⁷⁷ Mgr Iwona Romańska, Teresa Barcicka, Elżbieta Gramowska, Anna Rymar, dyp. ek. Krystyna Płaza, Renata Kaczor, dyp. ek. Ilona Kędzierska, Emilia Szczygieł, Teresa Zajączkowska, Daniela Szymańska, Krystyna Zimoch, Grażyna Cieślak, Maria Kaczyńska.

⁵⁷⁸ Prof. zw. Dr Władysław Górski, prof. nzw. Franciszek Gronowski, prof. nzw. dr hab. Waldemar Grzywacz, prof. nzw. dr hab. Przemysław Małek, prof. nzw. dr hab. Jerzy Wolszczan.

⁵⁷⁹ Doc. dr hab. Hubert Bronk, doc. dr hab. Ignacy Chrzanowski, doc. dr hab. Krzysztof Luks, doc. dr Bronisław Żymeła.

⁵⁸⁰ Dr Stanisław Kobusiak, dr Henryk Babis, dr Teresa Bal, dr Stanisław Bera, dr Sylwester Bozoki, dr Roman Czaplewski, dr Bronisław Dziedziul, dr Józef Gontarz, dr Genowefa Kondraciuk-Gabryś, dr Jacek Ławicki, dr Zenon Sosnowski, dr Benon Szałek, dr Marian Szczepankowski, dr Adam Szewczuk, dr Paweł Zalewski.

⁵⁸¹ Mgr Zbigniew Piętniewicz, mgr Zofia Dominiczak, mgr Aldomir Gonciarz, mgr inż. ek. Jerzy Gracz, mgr Bogdan Kurzaj, mgr inż. ek. Andrzej Lesner, mgr Eugeniusz Mazur, mgr Anna Niedzielska, mgr Paweł Wróblewski, mgr Henryk Salmonowicz, mgr Juliusz Engelhardt, mgr Edward Zawadzki, mgr Teresa Kosacka.

3 pracowników inżynieryjno-technicznych⁵⁸² oraz 4 pracowników ekonomicznych i administracyjnych⁵⁸³.

Nowy rok akademiki 1978/1979 to mianowanie nowych władz wydziału⁵⁸⁴. Dziekanem został prof. dr hab. Tadeusz Madej, a prodziekanami: doc. dr hab. Rudolf Falkiewicz, doc. dr hab. Józef Stanielewicz oraz dr hab. Władysław Janasz. Ten ostatni z dniem 1 grudnia 1978 roku powołany został na stanowisko docenta⁵⁸⁵. 15 grudnia 1978 roku powołano recenzentów dorobku doc. dr hab. Rudolfa Falkiewicza, któremu otwarto miesiąc wcześniej postępowanie o nadanie tytułu profesora nadzwyczajnego⁵⁸⁶. Tego samego dnia powołano komisję wydziałową w sprawie powołania doc. dr Tadeusza Waśniewskiego na profesora nadzwyczajnego, zaznaczając, że nie ma ona habilitacji oraz pozytywnie zaopiniowano wniosek o powołanie dr Bronisława Ziemianina na stanowisko docenta kontraktowego w zakresie ekonomiki i organizacji handlu wewnętrznego w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych. W dniu 26 stycznia 1979 roku powołano recenzentów dorobku kandydata do tytułu profesora nadzwyczajnego doc. dr Tadeusza Waśniewskiego oraz uchwalono wniosek o powołanie na docenta etatowego w Instytucie Rachunku Ekonomicznego dr Edwarda Kolbusza⁵⁸⁷. Następnie, dnia 23 marca 1979 roku rada pozytywnie zaopiniowała wniosek o nadanie doc. dr hab. Rudolfowi Falkiewiczowi tytułu naukowego profesora nadzwyczajnego oraz pozytywnie zaopiniowała wniosek o powołanie dr hab. Leona Dorozika⁵⁸⁸ na docenta w Instytucie Rachunku Ekonomicznego⁵⁸⁹. Miesiąc później, 27 kwietnia rada rozpoczęła od powołania komisji wydziałowej postępowania o zatrudnienie na stanowisko docenta kontraktowego w zakresie nauk politycznych dr Henryka Szczepańskiego na ½ etatu do prowadzenia zajęć w Punkcie Konsultacyjnym w Gorzowie Wielkopolskim⁵⁹⁰. W maju rada wszczęła postępowanie o nadanie tytułu profesora zwyczajnego prof. nzw. dr hab. Lesławowi Swatlerowi oraz uchwaliła wniosek o nadanie tytułu profesora nadzwyczajnego Tadeuszowi Waśniewskiemu⁵⁹¹. W dniu 22 czerwca 1979 roku rada pozytywnie zaopiniowała wniosek o powołanie dr Henryka Szczepańskiego na stanowisko docenta

⁵⁸² Dr Jerzy Rozwadowski, Elżbieta Czerniakiewicz, mgr Urszula Lipnicka.

⁵⁸³ Bogumiła Łoś, Halina Cyran, Zofia Góraj, Grażyna Rudnik.

⁵⁸⁴ AUS, WNEiZ, 341/34, s. 6.

⁵⁸⁵ Tamże, s. 35.

⁵⁸⁶ Tamże, s. 35-37.

⁵⁸⁷ Tamże, s. 77-78.

⁵⁸⁸ Zob. Dorozik Leon Zygmunt, w: *Złota Księga Jubileuszu...*, s. 37.

⁵⁸⁹ AUS, WNEiZ, 341/34, s. 149-152.

⁵⁹⁰ Tamże, s. 191-192.

⁵⁹¹ Tamże, s. 200-201, 205.

kontraktowego w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych na ½ etatu i powołała recenzentów dorobku naukowego i dydaktyczno-wychowawczego prof. nadzwyczajnego Lesława Swatlera w związku z toczącym się postępowaniem o nadanie tytułu profesora zwyczajnego⁵⁹². Tymczasem, Zakład Transportu Kolejowego Instytutu Ekonomiki Transportu, od początku roku akademickiego 1978/1979 wzmocniony został przez Edwarda Zawadzkiego i Juliusza Engelhardta⁵⁹³.

W roku akademickim 1979/1980 rada wydziału zajmowała się kilkoma postępowaniami w sprawach kadrowych docentów i profesorów. Pierwszym wszczętym postępowaniem było powołanie na wniosek Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych dr hab. Janusza Farysia⁵⁹⁴ na stanowisko docenta⁵⁹⁵. Następnie, w dniu 14 grudnia 1979 roku, rada uchwaliła wystąpienie z wnioskiem o przedstawienie prof. nzw. dr hab. Lesława Swatlera do tytułu naukowego profesora zwyczajnego oraz uchwaliła wystąpienie z wnioskiem o powołanie doc. kontraktowego dr hab. Zygmunta Silskiego na stanowisko docenta etatowego w Instytucie Rachunku Ekonomicznego⁵⁹⁶. Z początkiem 1980 roku na wniosek Instytutu Ekonomiki Przemysłu rada uchwaliła powołanie komisji rady wydziału w sprawie awansowania prof. nzw. dr hab. Tadeusza Madeja na profesora zwyczajnego⁵⁹⁷. Natomiast, w dniu 22 lutego powołano recenzentów dorobku Tadeusza Madeja oraz dziekan poinformował radę o nadaniu przez Radę Państwa tytułu profesora nadzwyczajnego doc. dr hab. Rudolfowi Falkiewiczowi⁵⁹⁸. Pod koniec roku akademickiego w dniu 20 czerwca rada wydziału postanowiła wystąpić z wnioskiem o przedstawienie Tadeusza Madeja do tytułu profesora zwyczajnego oraz w związku zatwierdzeniem przez CKK stopnia doktora habilitowanego Mirosławowi Zajączkowskiemu postanowiła wystąpić o powołanie go na docenta w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych⁵⁹⁹. Instytut Ekonomiki Transportu rozpatrywał w roku akademickim 1979/1980 sprawy tytułu

⁵⁹² Tamże, s. 311-312.

⁵⁹³ AUS, WZiEU, 172/4, s. 4.

⁵⁹⁴ Zob. A. Wątor, *O Profesorze Januszu Farysiu*, w: „Przegląd Zachodniopomorski”, R. 19 (48), z. 3 (2004), s. 9-14; Faryś Janusz Leszek, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu...*, s. 36-37.

⁵⁹⁵ AUS, WNEiZ, 341/35, s. 26-27. Rektor Zieliński wskazał, że w Zakładzie Nauk Politycznych zatrudniony jest tylko jeden docent i to na ½ etatu przy zajęciach wynoszących 713 godzin wykładów i 2644 godziny ćwiczeń. Kandydat zaangażowany był w rozwój studenckiego ruchu naukowego opiekując się członkami Koła Nauk Politycznych, którzy w Turnieju Wiedzy Politycznej Politykus-79 wygrali eliminacje ogólnopolskie. Był aktywny na szkoleniach, uroczystościach, prelekcjach itp. Rektor kończąc wypowiedź dodał, że oprócz potrzeb dydaktycznych z przedmiotu „Podstawy nauk politycznych” trzeba w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych kształcić młodą kadrę naukową i dr hab. Faryś będzie dobrym opiekunem dla 9 zatrudnionych w Zakładzie Nauk Politycznych asystentów.

⁵⁹⁶ Tamże, s. 51-52.

⁵⁹⁷ Tamże, s. 107. Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/459 (cała teczka).

⁵⁹⁸ AUS, WNEiZ, 341/35, s. 121, 125.

⁵⁹⁹ Tamże, s. 219-223.

profesora zwyczajnego dla Franciszka Gronowskiego⁶⁰⁰ oraz tytułu profesora nadzwyczajnego dla doc. dr hab. Krzysztofa Luksa⁶⁰¹.

Rok akademicki 1980/1981 rozpoczął się w sprawach kadrowych od powołania, w dniu 3 października 1980 roku, na wniosek rady Instytutu Rachunku Ekonomicznego komisji wydziału ds. postępowania awansowego prof. nadzwyczajnego dr hab. Tadeusza Wierzbickiego na profesora zwyczajnego oraz od wystąpienia z wnioskiem o powołanie dr hab. Józefa Hozera na docenta⁶⁰². Tego samego dnia powołano recenzentów dorobku prof. Wierzbickiego oraz rozpoczęto postępowanie o przyznanie tytułu profesora zwyczajnego Kazimierzowi Sawickiemu⁶⁰³. Na marginesie spraw pracowniczych warto wspomnieć, że w okresie kształtowania się struktur NSZZ „Solidarność” w Politechnice Szczecińskiej do kontaktu z władzami wydziału wyznaczone zostały przez ten związek zawodowy następujące osoby: dr Zygmunt Leśkiewicz w sprawach pracowników naukowo-dydaktycznych i mgr inż. Michał Chrobrowski w sprawach pracowników administracji, obsługi i inżynierjno-technicznych⁶⁰⁴.

Kontynuując wszczęte w październiku postępowanie awansowe na profesora zwyczajnego dla Kazimierza Sawickiego rada wyznaczyła w dniu 21 listopada 1980 roku recenzentów dorobku kandydata⁶⁰⁵. 19 grudnia prof. Franciszek Gronowski rozpoczął dyskusję dotyczącą własnego awansu na profesora zwyczajnego⁶⁰⁶. Dokumenty awansowe przesłano do ministerstwa, ale w związku z pismem prof. Rutkowskiego ministerstwo nakazało radzie udzielić wyjaśnienia, które zostało przesłane, ale w trakcie posiedzenia sekcji CKK w sprawie przyznania tytułu profesora zwyczajnego prof. Gronowskiemu, prof. Madej opuścił posiedzenie przez co połowa gremium wstrzymała się od głosu. Na wniosek prof. Władysława Górskiego rada wydziału uchwaliła wystosowanie protestu do ministerstwa i CKK odnośnie takiego procedowania sprawy awansu prof. Gronowskiego. Jednak miesiąc później 23 stycznia 1981 roku prof. Gronowski skarżył się, że pismo protestacyjne, którego wysyłkę uchwaliła rada nie zostało przesłane do adresatów przez co Prezydium CKK wyznaczyło superrecenzenta w jego sprawie, a samo postępowanie

⁶⁰⁰ Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WZiEU, 210/1 (cała teczka).

⁶⁰¹ AUS, WZiEU, 172/5, s. 18-21, 41-42, 45.

⁶⁰² AUS, WNEiZ, 341/36, s. 24-25.

⁶⁰³ Tamże, s. 37-38.

⁶⁰⁴ Tamże, s. 53. Pismo do dziekan w tej sprawie podpisał z ramienia „Solidarności” dr Wojciech Olejniczak.

⁶⁰⁵ Tamże, s. 61.

⁶⁰⁶ Tamże, s. 115-119. Był to zdaniem autora element sporu pomiędzy prof. Rutkowskim i prof. Gronowski, który daje się wywnioskować z posiedzeń akt rady wydziału. W tym przypadku prof. Gronowski oskarżał prof. Rutkowskiego o złożenie w sprawie jego postępowania awansowego „donosu” do Centralnej Komisji Kwalifikacyjnej.

wróciło do Sekcji Ekonomicznej CKK⁶⁰⁷. Dziekan zobowiązał się doprowadzić sprawę protestu do końca i przeprosił za opóźnienie⁶⁰⁸.

Od 1 marca 1981 roku do pracy w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych powrócić miał prof. dr hab. Klemens Piotrowski, który choć jak zostało opisane wcześniej nie odszedł do pracy do Pomorskiej Akademii Medycznej, ale przeszedł do Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Szczecinie⁶⁰⁹. Spore oburzenie rady wydziału wywołał sposób załatwienia sprawy przejścia odwołanego rektora Zygmunta Zielińskiego do pracy w Uniwersytecie Mikołaja Kopernika w Toruniu⁶¹⁰. Nowy rektor Stanisław Prowans zdecydował, że będzie on pracował do końca roku akademickiego na ½ etatu w celu dokończenia seminariów magisterskich. Rada uchwaliła nieprzyjęcie decyzji rektora do wiadomości. Rada wskazywała na duże koszty utrzymywania połowy etatu oraz uchwaliła, żeby prof. Zieliński dokończył seminaria w ramach godzin zleconych⁶¹¹. Warto dodać, że w wyniku zmian kadrowych we władzach uczelni prorektorem ds. rozwoju kadry naukowej został prof. dr hab. Tadeusz Wierzbicki⁶¹².

W dniu 6 marca 1981 roku rada uchwaliła wystąpienie z wnioskiem w sprawie nadania prof. nadzw. dr hab. Kazimierzowi Sawickiemu tytułu naukowego profesora zwyczajnego. Natomiast, 24 kwietnia rada podjęła uchwałę o wystąpieniu z wnioskiem w sprawie nadania prof. nadzw. dr hab. Tadeuszowi Wierzbickiemu tytułu naukowego profesora zwyczajnego nauk ekonomicznych⁶¹³. Tego samego dnia pozytywnie zaopiniowano wniosek o powołanie dr hab. Czesława Sułkowskiego na stanowisko docenta w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych.

Tego samego kwietniowego dnia kiedy rada uchwaliła wniosek o przyznanie tytułu profesora zwyczajnego dla prof. Tadeusza Wierzbickiego rozgorzała dyskusja nad prof. Ireną Rutkowską⁶¹⁴. Dywagacje były wynikiem pisma jakie prof. Franciszek Gronowski kierownik Studium Doktoranckiego Ekonomiki Transportu skierował w jej sprawie do

⁶⁰⁷ Tamże, s. 125-126.

⁶⁰⁸ Ostatecznie prof. Franciszek Gronowski otrzymał tytuł profesora zwyczajnego dopiero dwa lata później 2 lutego 1983 roku. Zob. AUS, WNEiZ, 341/38, s. 64.

⁶⁰⁹ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 151. Jego powrót był istotny, gdyż na wydziale nie pracował ani jeden profesor ekonomii politycznej (prof. Rutkowski przebywał zagranicą).

⁶¹⁰ Tamże, s. 151-154.

⁶¹¹ 22 maja 1981 roku członkowie rady zostali poinformowani przez Rektora, że w sprawie prof. Zielińskiego podejmując decyzję o zatrudnieniu go na ½ etatu do 21 sierpnia 1981 roku znał stanowisko rady wydziału oraz, że podjął taką a nie inną decyzję, gdyż nie chciał być posądzony o względy natury osobistej odnośnie poprzednika. Zob. AUS, WNEiZ, 341/36, s. 257.

⁶¹² Tamże, s. 159.

⁶¹³ Tamże, s. 221.

⁶¹⁴ Tamże, s. 238-241.

Prorektora ds. Dydaktyki. Prof. Rutkowska miała prowadzić zajęcia w studium, ale korzystała już trzeci semestr z płatnego urlopu nie stawiając się do pracy. Prof. Gronowski wnioskował o prowadzenie zajęć prof. Rutkowskiej przez dr Stanisława Flejterskiego. Decyzje co do urlopów prof. Rutkowskiej miał podjąć poprzedni dyrektor Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych, prof. Józef Rutkowski. Ostatecznie po dyskusji, w której spierano się odnośnie kompetencji rady w sprawach personalnych profesorów, uchwalono, że prof. dr hab. Irenę Rutkowską nie powinna otrzymać płatnego urlopu zdrowotnego, co najwyżej bezpłatny oraz zaakceptowano prowadzenia zajęć na Studium Doktoranckim Ekonomiki Transportu przez dr Stanisława Flejterskiego. W dniu 22 maja rektor poinformował radę o wyrażeniu zgody na prowadzenie zajęć przez dr Flejterskiego, a odnośnie urlopów prof. Rutkowskiej udzielił tylko informacji o ich okresach⁶¹⁵. Sprawa wróciła dopiero w dniu 30 października 1981 roku⁶¹⁶. W związku z wysłaniem do prof. Rutkowskiej przez rektora dwóch pism do Oranu poleconą pocztą lotniczą, które pozostały bez odpowiedzi dziekan Franciszek Gronowski uznał, że jest to jawne lekceważenie obowiązków i należy oddać Panią Profesor biorąc pod uwagę jej historię unikania wywiązywania się z obowiązków służbowych do dyspozycji Ministra Nauki Szkolnictwa Wyższego i Techniki oraz wysłać sprawę do Rektora celem przekazania do Komisji Dyscyplinarnej. Doktor Stanisław Flejterski prosił o rozwałę i odczekanie jeszcze miesiąca lub dwóch, ale prof. Władysław Górski był zdania, że należy działać, bo sytuacja ośmiesza środowisko. Ostatecznie rada uchwalała wniosek kolegium dziekańskiego o postawienie prof. dr hab. Ireny Rutkowskiej do dyspozycji ministra oraz zdecydowała się zawnioskować do rektora o skierowanie jej sprawy do komisji dyscyplinarnej dla nauczycieli akademickich.

Od roku akademickiego 1981/1982 wydziałem kierowały nowe władze, wybrane w dniu 5 czerwca 1981 roku w drodze wyborów⁶¹⁷. Dziekanem na kadencję 1981-1984 został prof. Franciszek Gronowski, a prodziekanami prof. dr hab. Rudolf Falkiewicz, doc. dr Ignacy Dziedziczak, doc. dr hab. Zygmunt Silski i doc. dr hab. Krzysztof Luks.

W roku akademickim 1981/1982 na wniosek Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych zatrudniono na ½ etatu doc. dr hab. Franciszka Bereźnickiego w celu

⁶¹⁵ Tamże, s. 257. Pierwszy z nich od dnia 1 lutego 1980 roku do dnia 15 lipca 1980 roku udzielony był na prowadzenie pracy naukowej w związku z czym Rektor sugerował, żeby po powrocie prof. Rutkowska złożyła sprawozdanie radzie z tejże działalności.

⁶¹⁶ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 19-22. Prof. Irena Rutkowska była pracownikiem Politechniki Szczecińskiej do 1983 roku.

⁶¹⁷ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 283-288.

prowadzenia przez niego jako pedagoga zajęć w Studium Poddyplomowym Kształcenia i Doskonalenia Ideologiczno-Pedagogicznego Nauczycieli Akademickich⁶¹⁸. W dniu 25 września 1981 roku rozpoczęło się postępowanie o powołanie dr inż. Mariana Magdjarza na stanowisko docenta kontraktowego w Instytucie Ekonomiki Przemysłu⁶¹⁹. Pod koniec października rada pozytywnie zaopiniowała dwa wnioski Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych⁶²⁰. Pierwszy dotyczył zmniejszenia mgr Aleksandrowi Butrynowskiemu ilości godzin dydaktycznych o 50% w związku ze zmniejszeniem ilości godzin dydaktycznych z filozofii na wydziałach technicznych Politechniki Szczecińskiej. Drugi dotyczył zatrudnienia na ½ etatu doc. dr hab. Janusza Farysia, który oprócz prowadzenia zajęć miał opracowywać pomoce dydaktyczne i opiekować się 3 przewodami doktorskimi. W dniu 27 listopada dziekan przekazał radzie, że Minister Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki powołał dr hab. Czesława Sułkowskiego na stanowisko docenta⁶²¹. W dniu 21 grudnia 1981 roku na prośbę rektora, rada zaopiniowała pozytywnie kandydaturę dr hab. Wojciecha Bąkowskiego na stanowisko prodziekana ds. studiów dziennych dla kierunku ekonomika i organizacja transportu⁶²². W dniu 26 marca 1982 roku uchwalono wystąpienie z wnioskami o powołania na stanowiska docentów: dr hab. Wojciecha Bąkowskiego oraz dr inż. Mariana Magdjarza⁶²³. Natomiast, w dniu 13 kwietnia rada wydziału powołała komisję ds. postępowania awansowego na profesora zwyczajnego dla prof. nzw. dr hab. Zdzisława Łaskiego⁶²⁴. Dla wydziału dobrą wiadomością było również przyznanie przez Radę Państwa w dniu 28 kwietnia 1982 roku tytułu naukowego profesora zwyczajnego prof. dr hab. Tadeuszowi Madejowi⁶²⁵. Niestety, w dniu 25 czerwca 1982 roku dziekan poinformował członków rady wydziału, że CKK odrzuciła wniosek o nadanie tytułu profesora nadzwyczajnego doc. dr hab. Tadeuszowi Waśniewskiemu⁶²⁶. Tego samego dnia

⁶¹⁸ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 5.

⁶¹⁹ Tamże, s. 5, 18. Instytutu poszukiwał pracowników z nauk organizacji i zarządzania. Nikt ze stopniem doktora habilitowanego nie zgłosił się na to stanowisko, a dr inż. Marian Magdjarz posiadał z tego zakresu doktorat i miał złożoną do druku rozprawę habilitacyjną.

⁶²⁰ Tamże, s. 17-18.

⁶²¹ Tamże, s. 46.

⁶²² Tamże, s. 111-112. Zapytanie rektora oraz opinia rady wynikały z faktu, że od 1 lutego 1982 roku funkcję tą miał przestać pełnić doc. dr hab. Krzysztof Luks co było jednym z warunków wznowienia zajęć dydaktycznych od dnia 20 stycznia stawianych przez Wojewódzki Komitet Obrony. Zob. S. Prowans, dz. cyt., s. 114.

⁶²³ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 134-139. W przypadku dr inż. Mariana Magdjarza dyrektor Instytutu Ekonomiki Przemysłu podkreślał, że po wielu latach bezskutecznych poszukiwań udało znaleźć się kandydata do prowadzenia zajęć z nauki o pracy na odpowiednim poziomie, który dodatkowo umie wykorzystywać narzędzia zakupione do pracowni.

⁶²⁴ Tamże, s. 162-163.

⁶²⁵ Tamże, s. 168.

⁶²⁶ Tamże, s. 206.

poparto wniosek o nadanie prof. dr hab. Zdzisławowi Łaskiemu⁶²⁷ tytułu profesora zwyczajnego oraz pozytywnie zaopiniowano przejście docentów Ignacego Dziedziczaka i Mariana Gruby z docentur kontraktowych na etatowe co wynikało z uzyskania przez nich stopni doktorów habilitowanych i z potrzeb kadrowych⁶²⁸.

Rok akademicki 1982/1983 rozpoczął się ponownie od zmian w szeregach władz wydziału⁶²⁹. W związku z objęciem w czerwcu 1982 roku funkcji rektora przez dotychczasowego dziekana prof. Franciszka Gronowskiego, nowym dziekanem został jego dotychczasowy I zastępca prof. Rudolf Falkiewicz. Prodziekanem ds. studiów zaocznych został doc. Zenon Głodek, a I zastępcą dziekana doc. Zygmunt Silski. Natomiast prof. Wierzbicki objął funkcję dyrektora Instytutu Informatyki i Zarządzania. Warto dodać, że uchwalona w dniu 4 maja 1982 roku ustawa o szkolnictwie wyższym określała zasady mianowania profesorów i docentów przez ministra⁶³⁰. Minister miał właściwe obowiązki dokonania mianowania w przeciągu 3 miesięcy od momentu uzyskania tytułu w przypadku profesur lub złożenia wniosku w przypadku docentur. W związku z tymi postanowieniami, dziekan przypominał członkom rady, że razem z wnioskiem o nadanie tytułu należy również przysłać wniosek o mianowanie na stanowisko, który musiał być przez radę zaopiniowany przed przekazaniem do rozpatrzenia senatowi uczelni⁶³¹.

W dniu 2 lutego 1983 roku prof. dr hab. Franciszek Gronowski otrzymał tytuł profesora zwyczajnego⁶³². W trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 27 maja dziekan przekazał zgromadzonym, że prof. Waldemar Grzywacz i prof. Kazimierz Sawicki otrzymali tytuły profesorów zwyczajnych⁶³³. W trakcie tego majowego posiedzenia Rada zatwierdziła wnioski o zatrudnieniu na ½ etatu w roku akademickim 1983/1984 następujących osób: prof. dr hab. inż. Wiktor Pietrzyk (Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów), prof. dr hab. Jan Such, dr Jan Karwowski, dr Bronisław Ziemianin (Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych), mgr Marian Gołden (Instytut Ekonomiki Przemysłu)⁶³⁴. Natomiast, w dniu 24 czerwca na wniosek komisji ds. postępowania awansowego prof. nadzw. dr hab. Klemensa Piotrowskiego na profesora zwyczajnego rada powołała recenzentów dorobku naukowego, dydaktyczno-wychowawczego i organizacyjnego kandydata⁶³⁵. Tego samego

⁶²⁷ Dla dokumentacji wniosku, zob. AUS, WNEiZ, 341/460 (całateczka).

⁶²⁸ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 208-211.

⁶²⁹ AUS, WNEiZ, 341/38, s. 1.

⁶³⁰ Dz.U. 1982 nr 14 poz. 113.

⁶³¹ AUS, WNEiZ, 341/38, s. 46.

⁶³² Tamże, s. 64.

⁶³³ Tamże, s. 115.

⁶³⁴ Tamże, s. 123.

⁶³⁵ Tamże, s. 141.

dnia rada pozytywnie zaopiniowała wnioski poszczególnych instytutów i katedr dotyczące młodej kadry naukowej⁶³⁶. I tak w Instytucie Ekonomiki Transportu zatrudniono w charakterze asystenta stażysty mgr Wojciecha Wardackiego. W Katedrze Finansów przedłużono angaż mgr Edwardowi Kmiotkowi na stanowisku starszego wykładowcy w wymiarze 1/3 etatu oraz zatrudniono na godzinach zleconych mgr M. (?) Syberyjskiego. W zakładzie Techniki i Eksploatacji Samochodów w ramach godzin zleconych zatrudniono mgr inż. Marka Małką. Na pełen etat przyjęto do pracy w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych dr Mariana Rodziewicza. Dodatkowo awansowano mgr Elżbietę Brzuzek na stanowisko asystenta w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych i mgr Elżbietę Warchołą na starszego asystenta w Katedrze Rachunkowości.

Rok akademicki 1983/1984 rozpoczął się od uczczenia minutą ciszy zmarłego w dniu 14 września 1983 roku prof. Eufemiusza Terebuchy⁶³⁷. Na emeryturę przeszli natomiast prof. Józef Rutkowski i prof. Irena Rutkowska. Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów zasilili prof. Ryszard Chudzikiewicz⁶³⁸, a do Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych przybył z Uniwersytetu Mordwińskiego na 3-letni staż doc. dr Wiktor Iwanowicz Anaszkin.

W dniu 30 września 1983 roku rada wydziału powołała Komisję ds. nadania prof. dr hab. Jerzemu Wolszczanowi tytułu naukowego profesora zwyczajnego⁶³⁹. 23 grudnia po zapoznaniu się ze stanowiskiem wspomnianej komisji rada uchwaliła wszczęcie postępowania awansowego prof. Wolszczana wyznaczając recenzentów jego dorobku⁶⁴⁰. Tego samego dnia uczczono minutą ciszy zmarłego w dniu 14 grudnia doc. dr Włodzimierza Mozela⁶⁴¹. Następnie, w dniu 30 marca 1984 roku na wniosek odpowiednich komisji rady wydziału uchwalono wszczęcie postępowania o nadanie prof. nzw. dr inż. Ryszardowi Chudzikiewiczowi⁶⁴² tytułu naukowego profesora zwyczajnego oraz po otrzymaniu pozytywnych recenzji dorobku prof. Klemensa Piotrowskiego uchwalono nadanie mu tytułu profesora zwyczajnego⁶⁴³. Dwa miesiące później w maju rada

⁶³⁶ Tamże, s. 144-145.

⁶³⁷ AUS, WNEiZ, 341/39, s. 1-3.

⁶³⁸ Zob. T. Graczyk, *Ryszard Chudzikiewicz*, w: „Inżynier. Pismo Politechniki Szczecińskiej”, nr 4(23) 2006, s. 56.

⁶³⁹ AUS, WNEiZ, 341/39, s. 4. Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/462 (całateczka).

⁶⁴⁰ AUS, WNEiZ, 341/39, s. 50.

⁶⁴¹ Tamże, s. 48.

⁶⁴² Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/463 (całateczka).

⁶⁴³ AUS, WNEiZ, 341/39, s. 92-93.

pozytywnie zaopiniowała wniosek o powołanie dr hab. inż. Krzysztofa Chwesiuka na stanowisko docenta w Instytucie Ekonomiki Transportu⁶⁴⁴.

Od momentu uchwalenia w 1982 roku nowej ustawy o szkolnictwie wyższym na posiedzenia rady wróciły również sprawy zatrudniania oraz awansów młodej kadry naukowej. W listopadzie 1983 roku na wniosek Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych na adiunkta awansowano dr Lecha Próchnickiego, a na starszego asystenta mgr Helenę Ostasz⁶⁴⁵. Następnie w grudniu adiunktem została dr Agnieszka Szewczyk⁶⁴⁶. 30 marca 1984 roku na młodszego wykładowcę ze starszego asystenta przeszerogowano mgr inż. Andrzeja Lesnera⁶⁴⁷. Natomiast, w dniu 25 maja starszym asystentem został mgr inż. Józef Kołtun⁶⁴⁸.

Od 1 października 1984 w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych pracować miał na pełnym etacie dr Jan Karwowski⁶⁴⁹. Pod warunkiem złożenia pracy doktorskiej w roku akademickim 1984/1984 nadal miał pracować w Zakładzie Transportu Morskiego mgr Paweł Wróblewski, a w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych starszymi asystentami mieli nadal być w kolejnych latach mianowania mgr Antoni Witkowski i mgr Grażyna Tomiak⁶⁵⁰. W roku akademickim 1984/1985 pracować miał nadal również mgr Wojciech Lizak, ale pod warunkiem złożenia pracy doktorskiej do końca roku akademickiego 1983/1984 i mgr Mieczysław Samselski. Od 1 czerwca 1984 roku pracę rozpoczął w Zakładzie Techniki i Eksploatacji Samochodów w charakterze stażysty mgr inż. Maciej Lisowski⁶⁵¹. W dniu 29 czerwca rada pozytywnie zaopiniowała wnioski o zatrudnienie na ½ etatu w roku akademickim 1984/1985 prof. dr hab. Jana Sucha, dr Bronisława Ziemianina mgr Edwarda Kmiotka oraz mgr Mariana Gołdena⁶⁵².

Ostatni rok akademicki funkcjonowania wydziału w ramach Politechniki Szczecińskiej to zarazem początek działania wybranych w maju 1984 roku nowych władz dziekańskich⁶⁵³. Dziekanem w tym ostatnim roku akademickim był prof. Waldemar Grzywacz, a prodziekanami doc. dr hab. Wojciech Bąkowski i doc. dr hab. Władysław Janasz. Z początkiem roku kolegium dziekańskie nie wyraziło sprzeciwu przeciwko

⁶⁴⁴ Tamże, s. 155. W czerwcu senat zaakceptował wniosek rady wydziału w tej sprawie. Zob. Tamże, s. 171.

⁶⁴⁵ Tamże, s. 39.

⁶⁴⁶ Tamże, s. 51. Zob. *Szewczyk Agnieszka Maria*, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu...*, s. 148.

⁶⁴⁷ AUS, WNEiZ, 341/39, s. 95.

⁶⁴⁸ Tamże, s. 158.

⁶⁴⁹ Tamże, s. 77. Do tej pory zatrudniony na ½ etatu.

⁶⁵⁰ Tamże, s. 95-97.

⁶⁵¹ Tamże, s. 158.

⁶⁵² Tamże, s. 177-178.

⁶⁵³ Tamże, s. 149-150.

rozwiązaniu stosunku pracy z doc. Ignacym Chrzanowskim i dr Jolantą Chrzanowską⁶⁵⁴. W dniu 10 grudnia 1984 roku zmarł prof. Jerzy Wolszczan⁶⁵⁵. Z początkiem 1985 roku rada pozytywnie zaopiniowała przejście doc. Krzysztofa Luksa do Instytutu Morskiego w Gdańsku⁶⁵⁶.

Nadal rozwijała się również samodzielna kadra naukowa. W dniu 16 listopada 1984 roku w związku z zatwierdzeniem przez CKK uzyskanych stopni doktora habilitowanego przez dr hab. Danutę Kopycińską i dr hab. Jerzego Dudzińskiego powołano ich na stanowiska docentów w Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych⁶⁵⁷. Natomiast 21 grudnia wszczęto postępowanie w sprawie nadania tytułu profesora nadzwyczajnego wyznaczając jednocześnie recenzentów dorobku, doc. dr hab. Huberta Bronka⁶⁵⁸ oraz powołano komisję wydziału ds. nadania doc. dr hab. Ignacemu Dziedziczakowi tytułu profesora nadzwyczajnego⁶⁵⁹. W dniu 25 stycznia prof. Chudzikiewicz poinformował radę, że wniósł skargę do ministerstwa w sprawie odmowy przez rektora przesłania jego wniosku o nadanie tytułu profesora zwyczajnego⁶⁶⁰. 22 lutego rada po zapoznaniu się z pozytywnymi recenzjami dorobku doc. dr hab. Huberta Bronka uchwaliła wystąpienie z wnioskiem o nadanie mu tytułu naukowego profesora nadzwyczajnego⁶⁶¹. W trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 3 maja 1985 roku nowo mianowanym profesorem zwyczajnym został Zdzisław Łaski⁶⁶². W ostatnim dniu maja Rada podjęła uchwałę o wystąpieniu z wnioskiem w sprawie nadania doc. dr hab. Ignacemu Dziedziczakowi tytułu naukowego profesora nadzwyczajnego⁶⁶³. Ostatnią decyzją rady wydziału w sprawach

⁶⁵⁴ AUS, WNEiZ, 341/40, s. 5.

⁶⁵⁵ Tamże, s. 51.

⁶⁵⁶ Tamże, s. 92.

⁶⁵⁷ Tamże, s. 36-37. Obydwoje otrzymali nominacje w dniu 1 maja 1985 roku. AUS, WNEiZ, 341/40, s. 151.

⁶⁵⁸ Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/80 (cała teczka).

⁶⁵⁹ AUS, WNEiZ, 341/40, s. 54. W przypadku Ignacego Dziedziczaka postępowanie na wniosek komisji wszczęto w dniu 25 stycznia 1985 roku wyznaczając recenzentów jego dorobku. Zob. Tamże, s. 71. Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 341/479 (cała teczka).

⁶⁶⁰ AUS, WNEiZ, 341/40. Rektor motywował odmowę negatywną opinią senatu uczelni. Ostatecznie minister nakazał rektorowi przesłanie wniosku, gdyż zgodnie z przepisami ani opinia rady wydziału ani senatu nie mogły przerwać dalszego toku postępowania awansowego. Zob. Tamże, s. 152.

⁶⁶¹ Tamże, s. 86-87.

⁶⁶² Tamże, s. 148-149. Nowy profesor uważał, że procedura awansowa, która w jego przypadku trwała 3 lata, była zbyt długa. W jego przypadku ministerstwo przekazywało wniosek do CKK 8 miesięcy, 14 miesięcy CKK załatwiała recenzję od superrecenzenta, a potem CKK przez 9 miesięcy przekazywało dokumenty do ministerstwa i do Rady Państwa. Przy okazji po drodze zaginęły dokumenty, więc trzeba było dosłać kolejny ich egzemplarz co przedłużyło nominację o 5 miesięcy po czym nastąpił okres 7 miesięcy oczekiwania na jej wręczenie. Profesor Łaski podał również przykład oczekującego na awans już od 3 lat z przyczyn nie merytorycznych prof. Wierzbickiego. Zdaniem profesora obowiązkiem rektora, Komitetu Uczelnianego PZPR, dziekana i I sekretarza OOP PZPR było dbanie o to, żeby przy pozytywnych opiniach merytorycznych tak długo nie oczekiwało się na awans.

⁶⁶³ Tamże, s. 171-172.

awansów profesorskich było powołanie w dniu 5 lipca 1985 roku komisji ds. nadania doc. dr hab. Zygmuntovi Silskiemu tytułu naukowego profesora nadzwyczajnego⁶⁶⁴.

Ciekawa sytuacja wytworzyła się w marcu 1985 roku kiedy to Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego nadesłało swoją interpretację przepisów dotyczącą staży przemysłowych, zgodnie z którą przy ubieganiu się o stanowisko docenta konieczne było wykazanie przez kandydata odbycia półrocznego stażu w jednostce gospodarki uspołecznionej⁶⁶⁵. Spowodowało to skierowanie do odbycia staży przemysłowych w roku akademickim 1985/1986 następujących pracowników wydziału: dr Jana Zawadzkiego, mgr Mirosławy Korol, dr Kazimierzy Winiarskiej, dr Zygmunta Leśkiewicza, dr Jerzego Marcinkiewicza, mgr Bożeny Matusiak, mgr Juliusza Engelhardta, mgr Edwarda Zawadzkiego, mgr Henryka Salmonowicza oraz mgr Wiesławy Miętkowskiej⁶⁶⁶.

Nadal zatrudniano młodą kadrę naukową, głównie poprzez zmianę angaży lub ich przedłużanie. I tak w dniu 31 maja 1985 roku w związku z uzyskaniem stopnia doktora zatrudniono na pełen etat dr Mariana Gołdena⁶⁶⁷. 28 czerwca podjęto szereg decyzji kadrowych⁶⁶⁸. Przede wszystkim, pozytywnie zaopiniowano wniosek o zatrudnienie w charakterze asystenta stażysty z dniem 1 października 1985 roku mgr Doroty Adamczyk do Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych. Następnie przedłużono zatrudnienie w Instytucie Ekonomiki Przemysłu mgr Grażynie Gołębiowskiej, mgr Alfredowi Juchniewiczowi, mgr Wandzie Skoczylas⁶⁶⁹, mgr Włodzimierzowi Zasadzkiemu⁶⁷⁰ oraz zaangażowano na stanowisko adiunkta młodszego wykładowcę dr inż. Mariana Gołębiowskiego⁶⁷¹. Młoda kadra naukowa również awansowała na przestrzeni całego roku akademickiego. W dniu 5 października 1984 roku dr Ksenia Czubakowska⁶⁷² awansowała na stanowisko adiunkta, a mgr Waldemar Tarczyński⁶⁷³ z asystenta stażysty na asystenta⁶⁷⁴. 15 marca 1985 roku rada mianowała na okres 5 lat na starszych asystentów mgr Klaudię

⁶⁶⁴ Tamże, s. 263. Dla dokumentacji wniosku zob. AUS, WNEiZ, 100/61.

⁶⁶⁵ AUS, WNEiZ, 341/40, s. 116.

⁶⁶⁶ Tamże, s. 192, 268-271.

⁶⁶⁷ Tamże, s. 178. Do tej pory zatrudniony na ½ etatu.

⁶⁶⁸ Tamże, s. 195-196.

⁶⁶⁹ Zob. Skoczylas Wanda, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu...*, s. 134.

⁶⁷⁰ Zob. Zasadzki Włodzimierz Andrzej, w: *Złota Księga Jubileuszu...*, s. 239.

⁶⁷¹ Zob. Gołębiowski Marian, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu...*, s. 46.

⁶⁷² Zob. Czubakowska Ksenia, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu...*, s. 27.

⁶⁷³ Zob. Tarczyński Waldemar Stefan, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu...*, s. 156-157.

⁶⁷⁴ AUS, WNEiZ, 341/40, s. 8-9.

Och i mgr Elżbietę Warchoń⁶⁷⁵. Natomiast, 31 maja przeseregowano mgr Dariusza Zarzeckiego⁶⁷⁶ na stanowisko starszego asystenta⁶⁷⁷.

Ostatecznie, kadra Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu w dniu 15 stycznia 1985 roku wyglądała następująco⁶⁷⁸. Ogólnie zatrudnionych było na stanowiskach nauczycieli akademickich 12 profesorów⁶⁷⁹, 18 docentów⁶⁸⁰, 2 doktorów habilitowanych⁶⁸¹, 87 doktorów⁶⁸², 64 magistrów⁶⁸³. Kadre uzupełniało 42 pracowników

⁶⁷⁵ Tamże, s. 121.

⁶⁷⁶ Zob. Zarzecki Dariusz, w: *Złota Księga Jubileuszu...*, s. 238-239.

⁶⁷⁷ AUS, WNEiZ, s. 178.

⁶⁷⁸ *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy wg stanu na dzień 1985.01.15*, Szczecin 1985, s. 52-71. Należy przy tym pamiętać, że nie wszyscy pracownicy przeszli do pracy w Uniwersytecie Szczecińskim, gdyż część została tworząc w Politechnice Szczecińskiej Międzywydziałowy Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych. Dodatkowo w ostatnim okresie istnienia wydziału zabrano z niego Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów.

⁶⁷⁹ Prof. zw. dr hab. Tadeusz Madej, prof. nzw. dr hab. Zdzisław Łaski, prof. zw. dr hab. Waldemar Grzywacz, prof. zw. dr hab. Władysław Górski, prof. nzw. dr inż. Ryszard Chudzikiewicz, prof. zw. dr hab. Franciszek Gronowski, prof. nzw. dr hab. Tadeusz Wierzbiński, prof. nzw. dr hab. Klemens Piotrowski, prof. nzw. dr hab. Jan Such, prof. zw. dr hab. Lesław Swatler, prof. nzw. dr hab. Rudolf Falkiewicz, prof. ze dr hab. Kazimierz Sawicki.

⁶⁸⁰ Doc. dr hab. Zygmunt Silski, doc. dr hab. Władysław Janasz, doc. dr Tadeusz Waśniewski, doc. dr hab. inż. Wojciech Bąkowski, doc. dr hab. inż. Krzysztof Chwesiuk, doc. dr hab. Paweł Zalewski, doc. dr hab. Krzysztof Luks, doc. dr hab. inż. Hubert Bronk, doc. dr hab. Leon Dorozik, doc. dr hab. Ignacy Dziedzicak, doc. dr hab. Józef Hozer, doc. dr hab. Czesław Sułkowski, doc. dr hab. Mirosław Zajączkowski, doc. dr hab. Franciszek Bereźnicki, doc. dr hab. Józef Stanielewicz, doc. dr Wiktor Anaszkin, doc. dr hab. Marian Gruba, doc. dr hab. Zenon Głodek.

⁶⁸¹ dr hab. Jerzy Dudziński, dr hab. Danuta Kopycińska.

⁶⁸² Dr Andrzej Danecki, dr Ewa Getka, dr Grażyna Łabuńska, dr inż. Mieczysław Koralewski, dr Wiesław Łukasik, dr Tadeusz Buczkowski, dr Gerard Kowalewski, dr Barbara Dobrodziej, dr Stanisław Drozd, dr Anna Łozowska, dr Władysław Grabiec, dr Edward Urbańczyk, dr Bronisław Dziedziul, dr Eugeniusz Mazur, dr Henryk Babis, dr Roman Czaplewski, dr Mariusz Szczepankowski, dr Adam Szewczuk, dr Stanisław Kobusiak, dr Zofia Dominiczak, dr Zbigniew Piętniewicz, dr inż. Eugeniusz Gruszczyński, dr inż. Józef Hładun, dr inż. Jan Lewicki, dr inż. Roman Telatyński, dr inż. Janusz Mysłowski, dr Sylwester Bozoki, dr Teresa Kosacka, dr Anna Niedzielska, dr Jacek Ławicki, dr Zenon Sosnowski, dr Teresa Bal, dr Józef Gontarz, dr Jerzy Gracz, dr Jerzy Rozwadowski, dr Benon Szałek, dr Zenon Biniek, dr inż. Zdzisław Gomółka, dr Edward Kolbusz, dr Zygmunt Leśkiewicz, dr Teresa Lubińska, dr Jerzy Marcinkiewicz, dr Antoni Nowakowski, dr Wojciech Olejniczak, dr Józef Perenc, dr Agnieszka Szewczyk, dr Zdzisław Szyjewski, dr Stefan Grzesiak, dr Urszula Grześkowiak, dr Janusz Korol, dr Liliana Talaga, dr Maria Witek, dr Jan Zawadzki, dr Edward Kolanko, dr Elżbieta Choińska, dr Stanisław Flejterski, dr Alina Gładzicka-Janowska, dr Anna Grzelak, dr Ewa Kubiak, dr Grażyna Mańczak, dr Halina Nakonieczna Kisiel, dr Zdzisław Niedzielski, dr Bohdan Pominkiewicz, dr Lech Próchnicki, dr Bożena Schnotale-Bednarek, dr Aleksandra Smółczyńska, dr Janusz Stelmaszczyk, dr Krystyna Wietrzyk-Szczepkowska, dr Kazimierz Barański, dr Jan Karwowski, dr Krystyna Naumowicz, dr Mateusz Wiścicki, dr Bronisław Ziemianin, dr Cezary Pawłowski, dr Karol Matraszek, dr Andrzej Mielcarek, dr Stanisław Klukowski, dr Benedyk Niemczynowicz, dr Marian Rodziewicz, dr Bolesław Szargut, dr Ewa Hozer, dr Teresa Królikowska, dr Ksenia Czubakowska, dr Maria Hass-Symotiuik, dr Teresa Kiziukiewicz, dr Kazimiera Winiarska, dr Michał Jączek.

⁶⁸³ Mgr Marian Golden, mgr Jan Bis, mgr Włodzimierz Zasadzki, mgr Sławomir Machowicz, mgr Grażyna Zygmunt, mgr Marian Gołębiowski, mgr Alfred Juchniewicz, mgr Maria Białasiewicz, mgr Grażyna Gołębiowska, mgr Dariusz Zarzecki, mgr Wanda Skoczylas, mgr inż. Jerzy Parczewski, mgr inż. Zygmunt Tęczyński, mgr inż. Jan Jadczyk, mgr inż. Marek Małek, mgr inż., Józef Kołtun, mgr inż. Jerzy Sawicki, mgr inż. Wojciech Krzyżankiewicz, mgr inż. Mirosław Uzdowski, mgr inż. Wojciech Bernacki, mgr inż. Maciej Lisowski, mgr Juliusz Engelhardt, mgr Edward Zawadzki, mgr Wojciech Wardacki, Paweł Wróblewski, mgr Henryk Salmonowicz, mgr Dariusz Bernacki, mgr Andrzej Lesner, mgr Bożena Matuszak, mgr Marek Mazur, mgr Piotr Buczyński, mgr Piotr Kuczera, mgr Mirosława Korol, mgr Małgorzata Przychodzeń, mgr Waldemar Tarczyński, mgr Jacek Wysocki, mgr Elżbieta Brzuzek, mgr Beata Matejuk, mgr Regina

inżynieryjno-technicznych⁶⁸⁴, 20 pracowników obsługujących administracyjnie instytuty⁶⁸⁵ i katedry oraz 9 pracowników dziekanatu⁶⁸⁶.

W Instytucie Ekonomiki Przemysłu zatrudnionych było 2 profesorów, 3 docentów, 12 doktorów, 11 magistrów, 1 pracownik inżynieryjno-techniczny i 3 pracowników administracji.

Instytut Ekonomiki Transportu tworzyło 4 profesorów, 5 docentów, 24 doktorów, 17 magistrów, 8 pracowników inżynieryjno-technicznych oraz 7 pracowników administracji.

Instytut Informatyki i Zarządzania zatrudniał 1 profesora, 2 docentów, 11 doktorów, 4 magistrów, 31 pracowników inżynieryjno-technicznych oraz 3 pracowników administracji.

W Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych pracowało 2 profesorów, 6 docentów, 2 doktorów habilitowanych, 33 doktorów, 25 magistrów, 2 pracowników inżynieryjno-technicznych oraz 5 pracowników administracji.

Katedra Finansów składała się z 2 profesorów, 1 docenta, 2 doktorów, 2 magistrów i 1 pracownika administracji.

Katedra Rachunkowości zatrudniała 1 profesora, 1 docenta, 5 doktorów, 5 magistrów i 1 pracownika administracji.

Próbując podsumować rozwój ilościowy oraz awansowy kadry Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu można wyodrębnić 3 okresy. Pierwszy okres

Mackiewicz-Pietkiewicz, mgr Aleksander Butrynowski, mgr Alicja Filipowiak, mgr Iwona Kuźma, mgr Hanna Nadwczawska, mgr Helena Ostasz, mgr Paweł Wilga, mgr Antoni Witkowski, mgr Sławomira Gruszewska, mgr Regina Thurow, mgr Krzysztof Judek, mgr Krystyna Paradowska, mgr Piotr Radź, mgr Grażyna Tomiak, mgr Mirosław Rutkowski, mgr Maria Anna Sawicka, mgr Feliks Stawarczyk, mgr Wojciech Lizak, mgr Mieczysław Samselski, mgr Wiesława Miętkowska, mgr Marek Zwolankowski, mgr Anna Buczkowska, mgr Karol Schneider, mgr Klaudia Och, mgr Elżbieta Warchoł, mgr Teresa Wojtecka-Kowalska.

⁶⁸⁴ Mgr Teresa Kogutowicz, Piotr Durka, Lech Jacyno, mgr inż. Henryk Kilar, mgr inż. Krzysztof Kordyka, Marian Krzyżowski, Kazimierz Merklein, Wojciech Pyżalski, mgr Urszula Lipnicka, Danuta Kacperska, Krystyna Madeja, Grażyna Szpręga, mgr inż. Michał Chrobrowski, mgr inż. Andrzej Kolasiński, dr Michał Stecyk, mgr Jan Koskowski, mgr inż., Mirosław Bogdanowicz, mgr Regina Chojnowska, mgr Zygmunt Drązek, mgr Mirosław Frąckiewicz, mgr Maria Jackowska-Gawron, mgr Leszek Janeczko, mgr Ewa Kapuścik, mgr Walery Kościukiewicz, mgr Barbara Królikowska, mgr Stanisław Makocki, mgr inż., Jacek Minko, Jerzy Paczyński, mgr inż. Krzysztof Parys, Halina Piłka, dypl. ek. Roland Przelomiec, Małgorzata Rudny, mgr Ireneusz Szydłowski, Ewa Szymańska, Romual Trybuchowski, Elżbieta Wagner, Irena Winiarska, mgr Waldemar Wolski, Janina Zaborowska, Renata Zym, mgr Alina Kędzior, Marian Szczerski.

⁶⁸⁵ Krystyna Gawron, Zofia Górąj, Krystyna Zimnoch, Bogumiła Łoś, Halina Cyran, Elżbieta Czerniakiewicz, Halina Jończyk, Elżbieta Piechocka, Grażyna Rudnik, Katarzyna Ruskowska, mgr Alicja Grzesiak, Renata Bacik, Emilia Szczygieł, mgr Iwona Romańska, Grażyna Czerniak, Teresa Grajdura, Elżbieta Gramowska, Renata Kaczor, Ilona Kędzierska, Katarzyna Płaza.

⁶⁸⁶ Mgr Józefa Wójcik, Teresa Kant, Irena Karaimow, Elżbieta Kowalczyk, Aldona Krzyżowska, Zofia Muła, Grażyna Nowakowska, Małgorzata Piechaczek, Grażyna Walczak.

trwający mniej więcej do roku 1965 to okres powolnego zdobywania stopni naukowych oraz dość spokojnego zatrudniania stażystów i asystentów. Kolejny okres trwał do mniej więcej roku 1978. Wiązał się on z dużym zatrudnianiem młodej kadry naukowej, zwłaszcza w postaci asystentów. Rozpoczęło się również intensywne awansowanie doktorów na stanowiska docentów w związku z uzyskiwaniem habilitacji oraz proces uzyskiwania tytułów profesorskich przez wieloletnich pracowników pamiętających jeszcze często Akademię Handlową lub Wyższą Szkołę Ekonomiczną. Trzeci okres liczony od 1979 roku charakteryzował się praktycznym zanikiem zatrudniania asystentów oraz dalszym rozwojem kadry naukowej wszystkich szczebli. Duży przyrost widoczny jest zwłaszcza w grupie adiunktów. Podziały organizacyjne pracowników na poszczególne instytuty odzwierciedlają natomiast ilość specjalizacji dydaktycznych oraz rozszerzanie kierunków badawczych wynikających najczęściej z potrzeb gospodarki narodowej.

2.4. Nauka

Kwestie badań naukowych prowadzonych w trakcie istnienia Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu są trudno uchwytnie w zachowanym materiale źródłowym z kilku powodów. Po pierwsze, rada wydziału co prawda zajmowała się omawianiem sprawozdań poszczególnych katedr z prowadzonych przez nie badań, ale najczęściej sprawozdania te, które powinny być załącznikami do poszczególnych posiedzeń, niestety nie zachowały się. Po drugie, sprawy naukowe stawiane na radach wydziału dotyczyły przede wszystkim kwestii takich jak przyznawanie stypendiów naukowych, udzielanie urlopów naukowych, otwieranie przewodów doktorskich lub ich zamykanie, nadawanie stopni naukowych oraz załatwianie wyjazdów zagranicznych. Stawiane wnioski w tych sprawach niestety również się nie zachowały. Jednak protokoły posiedzeń rad wydziału w zestawieniu z omówioną uprzednio strukturą organizacyjną oraz danymi kadrowymi pozwalają na przedstawienie zarysu tematyki prowadzonych badań, ale przede wszystkim w odniesieniu do młodej kadry naukowej. Troszkę informacji pośrednich wynika także z omawianych w trakcie rad wniosków o nagrody za działalność naukową, dydaktyczną i organizacyjną⁶⁸⁷. Można powiedzieć, że rada w swym całokształcie zajmowała się przede wszystkim stroną organizacyjną nauki, kształtowała ramy organizacyjne, w ramach których pracownicy naukowcy uzyskiwali kolejne stopnie bądź tytuły naukowe oraz rozwijali swoje badania. Od momentu powstania instytutów w początku lat siedemdziesiątych,

⁶⁸⁷ Najczęściej jest to wymienienie osiągnięcia np. publikacja monografii, uzyskanie stopnia doktora itp.

teoretycznie informacje dotyczące badań naukowych powinny znajdować się w protokołach z posiedzeń tych jednostek, ale niestety te nie licząc Instytutu Ekonomiki Transportu, nie zachowały się lub zachowały się szczątkowo nie dając pełnego obrazu sytuacji. Na szczęście zachowało się kilka sprawozdań z prac na naukowo-badawczych. Z tych powodów, część dotycząca spraw naukowych podzielona została na dwie części. Pierwsza omawia kwestie organizacyjne, takie jak dążenie do uzyskania praw akademickich, a druga, oparta przede wszystkim na literaturze, skupia się na kierunkach badań naukowych prowadzonych w ramach Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej.

W pierwszych latach funkcjonowania wydziału dyskusja dotycząca spraw naukowych koncentrowała się dookoła kwestii, wydawać się mogło, drobnych takich jak stypendia czy wydawanie skryptów, ale poruszano również inne bardziej istotne tematy. Przede wszystkim już w dniu 3 października 1956 roku Eufemiusz Terebucha zwracał uwagę radzie wydziału na słaby rozwój w odniesieniu do prowadzonych prac naukowo-badawczych, za które odpowiadali samodzielni pracownicy nauki, a profesor Józef Rutkowski rozpoczął starania o uruchomienie wydawania „Zeszytów Naukowych”⁶⁸⁸. W dniu 12 lutego 1957 roku dziekan przedstawił zebranym sprawozdanie z działalności naukowo-badawczej wydziału za 1956 rok oraz plany na rok 1957⁶⁸⁹. Ze szczątkowych zachowanych informacji wynikało, że wyniki prowadzonych prac naukowych dziekan uznał za zadowalające, a same prace, w związku z trudnościami wydawniczymi, miały ukazywać się w formie skryptów. Przy okazji zasadą obowiązującą pracowników chcących przeprowadzać badania naukowe zagranicą było, że musieli uzyskać zgodę jednostki, w której chcieli przeprowadzać badania⁶⁹⁰. Te skromne informacje wyjaśniają omawianie przez radę wydziału wydawania skryptów, które ewidentnie były sposobem na drukowanie prac naukowych. Jednak już od omawianego 1957 roku zaczęły ukazywać się Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej, choć wydawane one były zdaniem niektórych członków rady z dużym opóźnieniem⁶⁹¹. Co więcej, istniały problemy z finansowaniem ich wydawania, dlatego rada wydziału chciała zmienić formę druku na bardziej oszczędną,

⁶⁸⁸ AUS, WNEiZ, 341/13, s. 3.

⁶⁸⁹ Tamże, s. 27-28. Sprawozdanie nie zachowało się.

⁶⁹⁰ Do wyjazdu w roku 1957 zgłosili się prof. Józef Rutkowski (Londyn) oraz prof. Eufemiusz Terebucha i Tadeusz Wierzbicki (Szwajcaria).

⁶⁹¹ Redaktorami zeszytów 1/3 i 2/4 był prodziekan Jerzy Wolszczan, a zeszytu 3/5 doc. Eufemiusz Terebucha. Zob. AUS, WNEiZ, 341/13, s. 91. Same „Zeszyty Naukowe Politechniki Szczecińskiej Ekonomia” wydawane były w latach 1957-1982. Zob. E. Załoga, *Jubileusz 75-lecia szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu – próba oceny jej dorobku*, w: *Szczecin jako ośrodek myśli ekonomicznej transportu – dorobek 75-lecia*, red. T. Kwarciański, Z. Kłos-Adamkiewicz, Szczecin 2022, s. 26.

czyli offset oraz zwróciła się do rektora o możliwość przeznaczenia środków wypracowanych przez gospodarstwa pomocnicze na pokrycie kosztów wydawniczych tego ważnego i jedyne, jak podkreślano, wydawnictwa naukowego w Szczecinie⁶⁹². Niedofinansowanie było duże, bo Ministerstwo Szkolnictwa Wyższego w 1958 roku przeznaczyło na wydawnictwa Politechniki Szczecińskiej kwotę 130 tys. złotych, a potrzeba było 600 tys. złotych⁶⁹³. Poza zeszytami naukowymi, w latach 1956-1958 zdecydowano się przekazać do władz rektorskich wnioski dr Władysława Górskiego o wydanie dwutomowego skryptu o charakterze naukowym „Prawo przewozowe”⁶⁹⁴.

W tym pierwszym okresie, pod koniec roku akademickiego 1956/1957 ustalono procedurę przyznawania stypendiów naukowych⁶⁹⁵. Stypendium można było uzyskać na okres 6 miesięcy potrzebnych na przygotowanie pracy naukowej, ale po 3 miesiącach następowała weryfikacja postępów w postaci sprawozdania stypendysty i w przypadku braku postępów, mogło ono zostać zabrane. Zgodę na otrzymywanie stypendium cofano również w momencie uzyskania przez stypendystę docentury. Pierwszymi kandydatami wysuniętymi przez radę byli zastępcy profesorów Władysław Górski i Jerzy Wolszczan⁶⁹⁶. Z początkiem 1958 roku stypendyści w osobach: Władysław Górski, Jerzy Wolszczan, Józef Rutkowski oraz Jerzy Poradowski wskazywali, że stypendium pozwalało na zrezygnowanie z dodatkowej pracy zawodowej⁶⁹⁷.

W czerwcu 1957 roku dokonano oceny młodej kadry naukowej, ale zachowane informacje pozwalają jedynie na ustalenie, że w Katedrze Ekonomii Politycznej asystenci pracowali nad opracowaniem skryptu z ekonomii politycznej, w Katedrze Ekonomiki Transportu Drogowego prowadzono badania nad transportem w górnictwie węglowym (Bronisław Żymela), transportem samochodowym wsi w PGR (Wit Bartosiewicz) oraz robotami ładunkowymi (Bronisław Sowa)⁶⁹⁸. Ogólnie pracownicy naukowcy zostali ocenieni pozytywnie przez dziekana, który chciał, żeby powstał „twórczy ośrodek naukowy (...) oddziałujący na zewnątrz”. Przejawem prób oddziaływania na zewnątrz były

⁶⁹² AUS, WNEiZ, 341/13, s. 95-96. Co ciekawe, wydawnictwo to drukowane było w Poznaniu przez Drukarnię Naukową.

⁶⁹³ Tamże, s. 103. Różnicę musiały pokrywać poszczególne wydziały.

⁶⁹⁴ AUS, WNEiZ, s. 64-65.

⁶⁹⁵ Tamże, 341/13, s. 46-47.

⁶⁹⁶ Dr Władysław Górski przygotowywał w rozprawę habilitacyjną, a mgr Jerzy Wolszczan miał otwarty przewód kandydacki w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego u prof. Gołębiewskiego.

⁶⁹⁷ AUS, WNEiZ, 341/13, s. 84.

⁶⁹⁸ Tamże, s. 48-53.

zapewne zorganizowane w 1958 roku sympozjum z „ekonometriki” oraz cykl wykładów z astronautyki⁶⁹⁹.

Warto również wspomnieć o szczątkowych informacjach dotyczących przewodów kandydackich oraz współpracy naukowej z otoczeniem. W kwestii tych pierwszych rada otwarła w kwietniu 1958 roku, nie posiadając do tego w tym czasie uprawnień, przewod kandydacki pracownikowi Instytutu Transportu Samochodowego mgr Janowi Marcowi wyznaczając na promotora doc. mgr Mariana Madeyskiego⁷⁰⁰. Natomiast, w maju udzielono urlopu naukowego mgr Tadeuszowi Wierzbickiemu w celu ukończenia przez niego pracy kandydackiej⁷⁰¹. W kwestiach współpracy naukowej z otoczeniem w kwietniu 1957 roku wytypowano Katedrę Statystyki do pomocy Stoczni Szczecińskiej w rozwiązaniu kilku nieokreślonych niestety problemów, a w maju 1958 roku rada przystała na propozycję współpracy naukowej z Towarzystwem Naukowym Organizacji i Kierownictwa⁷⁰².

Pierwszych bardziej szczegółowych informacji na temat prowadzonych na wydziale prac naukowych dostarcza sprawozdanie z kadencji dziekana Mariana Madeyskiego obejmujące lata 1956-1958⁷⁰³. Ze sprawozdania wynika, że w 1957 roku opublikowano 18 artykułów naukowych i 1 książkę, a do druku oddano 9 artykułów i 3 książki. Przygotowano 8 prac dla instytucji i instytutów naukowych oraz wygłoszono 5 referatów na zjazdach naukowych. Ponad to, wydano 8 recenzji w czasopismach naukowych, wydrukowano 6 skryptów, a 4 oddano do druku. Dodatkowo opublikowano 29 artykułów publicystycznych, a kolejne 10 oddano do druku. Ważnym osiągnięciem było wydanie pierwszego Zeszytu Naukowego i oddanie drugiego do druku. Przy Katedrze Ekonomiki Transportu Drogowego uruchomiono gospodarstwo pomocnicze, które wykonało opracowania dla przemysłu węglowego oraz komunikacji miejskiej i podmiejskiej Kalisza, Konina i Szczecina. Katedry wydziału prowadziły kompleksowe badania pod egidą Rady Motoryzacyjnej nad transportem odbywającym się na terenie województwa bydgoskiego. Jako uzupełnienie można wskazać, że starano się, żeby

⁶⁹⁹ Tamże, s. 80-81 oraz 103.

⁷⁰⁰ Tamże, s. 108-109. Nie był to odosobniony przypadek takiego postępowania. Na przykład w dniu 2 czerwca 1958 roku otwarto dwa przewody kandydackie. Pierwszy w Katedrze Ekonomiki Transportu Drogowego mgr Stanisławowi Marszałkowi, a drugi mgr Bronisławowi Żymele. Zob. AUS, WNEiZ, 341/14, s. 9-10.

⁷⁰¹ AUS, WNEiZ, 341/13, s. 116-117.

⁷⁰² Tamże, s. 35, 117. W przypadku TNOiK współpraca naukowa miała dotyczyć zagadnień transportu.

⁷⁰³ AUS, WNEiZ, 341/14, s. 4-7. Sprawozdanie przedstawiono w dniu 29 maja 1958 roku. Część dotycząca nauki koncentruje się właściwie wyłącznie na 1957 roku.

biblioteka wydziałowa nie tylko zaspokajała potrzeby dydaktyczne, ale również naukowe wydziału⁷⁰⁴.

Z informacji podawanych w dniu 19 września 1958 roku przy okazji omawiania przez radę wniosków awansowych dowiedzieć się można, że w Katedrze Ekonomii Politycznej młoda kadra naukowa zajmowała się takimi zagadnieniami jak system płac (Zdzisław Łaski) czy też zaangażowana była we współpracę z Ministerstwem Górnictwa (Stanisław Rychlik) lub opracowywała IV tom skryptu z ekonomii politycznej (Stanisław Klukowski)⁷⁰⁵. Nieco więcej światła, na zagadnienia jakimi zajmowały się poszczególne katedry wydziału, rzuca protokół z posiedzenia rady wydziału, które odbyło się w dniu 17 lutego 1959 roku z udziałem ministra komunikacji Ryszarda Strzeleckiego⁷⁰⁶. Najwięcej tematów badawczych realizowanych było w Katedrze Ekonomiki Transportu Drogowego. Dotyczyły one między innymi zagadnień transportu w województwie bydgoskim, możliwości wykorzystania żeglugi śródlądowej do obsługi przewozów towarowych, koszty własne w transporcie, transport samochodowy w obsłudze wsi, transport w obsłudze portu szczecińskiego, historia transportu, plan rozwoju potrzeb przewozowych miasta Szczecina czy też metody badania i opracowania ruchu ulicznego jako podstawy wytyczania rozwoju sieci ulicznej miast. Dodatkowo we współpracy z Ministerstwem Górnictwa badano przewozy ładunkowe i osobowe w przemyśle węglowym oraz miano zająć się analizą prac przeładunkowych w tym sektorze gospodarki. Ponadto pracownicy katedry opublikowali szereg artykułów dotyczących zagadnień ekonomiki transportu, procesów technologicznych i produkcyjnych w transporcie, pogłębienia rozrachunku w żegludze śródlądowej, możliwości i metod wprowadzania umów planowych w transporcie oraz roli i znaczenia Odry w życiu gospodarczym Niemiec. Katedra Taboru i Sprzętu Samochodowego zajmowała się budową silników i samochodów, a w zakres prac badawczych wchodziły zagadnienia stosowania różnych paliw płynnych do napędu silników wysokoprężnych oraz kwestie doładowania silników. Katedra Technologii Obsługi i Napraw skoncentrowana była na metodach diagnostycznych pojazdów mechanicznych, naprawach oraz metodach produkcji części samochodowych. Znajdujący się w stadium organizacji Zakład Materiałoznawstwa skupiał się na badaniu kordu będącego podstawą odporności opon oraz współpracował z Centralą Produktów

⁷⁰⁴ Zasób biblioteczny składał się w tym czasie z 34 tysięcy druków zwartych i 4 tysięcy druków ciągłych. W okresie sprawozdawczym przybyło 1165 woluminów w tym 114 z „importu z państw kapitalistycznych”.

⁷⁰⁵ AUS, WNEiZ, 341/14, s. 10-11.

⁷⁰⁶ Tamże, s. 49-55 oraz 68-69.

Naftowych i Szczecińskimi Zakładami Włókien Sztucznych. Katedra Geografii Transportu zajmowała się w tym czasie zagadnieniem nieracjonalnych przewozów na terenie Polski oraz syntezą geografii transportowej Polski ze szczególnym uwzględnieniem sieci kolejowej. Katedra Prawa koncentrowała się na badaniu długofalowych trendów w ubezpieczeniach transportowych i odpowiedzialności w międzynarodowym transporcie lotniczym. Prace Zakładu Rachunkowości skupiały się natomiast na sprawach rachunku kosztów kolei, metodach analizy kosztów przewozów kolejowych, rachunkowości w transporcie kolejowym, ale także na kalkulacji kosztów jednostkowych w transporcie samochodowym. Natomiast, Katedra Ekonomii Politycznej koncentrowała swoje wysiłki na dwóch zagadnieniach: współczesny kapitalizm i współczesna burżuazyjna myśl ekonomiczna oraz problematyka okresu przejściowego od kapitalizmu do socjalizmu. Dodatkowo warto wspomnieć, że ogólnie katedry wydziału do dnia 1 lutego 1959 roku opublikowanych miały 189 pozycji w postaci książek, skryptów, artykułów naukowych z czego 5 ukazało się zagranicą. Wydano również 2 zeszyty naukowe. W druku znajdowały się 3 książki i kilkanaście mniejszych prac. Współpracowano w tym okresie z Politechniką i Wyższą Szkołą Ekonomiczną w Pradze, Uniwersytetem w Greifswaldzie, Uniwersytetem w Rostoku, Politechniką w Dreźnie, Uniwersytetem w Belgradzie i Instytutem Ekonomiczno-Inżynierskim w Moskwie. Ogólnie można zauważyć duże powiązanie prac naukowych z profilem wydziału jakim był transport.

Oprócz tych spraw rada nadal zajmowała się w odstępach kwartalnych przyznawaniem lub przedłużaniem stypendiów naukowych choć w tej materii dyskutowano czy te powinny być przyznawane wszystkim wnioskującym czy wyłącznie osobom o najbardziej zaawansowanych pracach naukowych. W związku z tym, że były środki na przyznanie pomocy wszystkim wnioskodawcom w liczbie sześciu ustalono, że pomoc otrzyma każdy⁷⁰⁷. Ogólnie od początku 1957 roku do połowy 1959 roku ze stypendiów skorzystało 9 pracowników wydziału⁷⁰⁸.

Wydziałowi brakowało nadal praw akademickich. Sytuacja powoli jednak zaczynała się zmieniać i od roku akademickiego 1959/1960 widać zintensyfikowanie prac nad ich uzyskaniem. W dniu 25 września 1959 roku dziekan informował członków rady wydziału, że wymogi do uzyskania praw akademickich zostały właściwie spełnione, a planowane utworzenie Katedry Historii do końca października tylko jeszcze zwiększa

⁷⁰⁷ Tamże, s. 76-77.

⁷⁰⁸ Tamże, s. 89-90.

szanse wydziału⁷⁰⁹. Powołując się na słowa ministra Henryka Golańskiego, dziekan wskazywał, że sprawa akademizacji powinna zostać załatwiona do końca 1959 roku. Kwestię akademizacji omawiano w kolejnych miesiącach. W dniu 19 października rada wydziału dyskutowała nad kwestią obsady katedr przez pracowników stabilizowanych⁷¹⁰. Warunkiem uzyskania praw oprócz posiadania odpowiedniej liczby pracowników stabilizowanych było obsadzenie przez nich połowy wszystkich katedr na wydziale. W dniu dyskusji na 9 istniejących katedr oraz jedną planowaną, jedynie 4 z nich obsadzone były przez pracowników spełniających ministerialne wymogi, ale w Centralnej Komisji Kwalifikacyjnej rozpatrywano stabilizację kierownika Katedry Statystyki Zbigniewa Helińskiego. Dla dobra sprawy z kierownictwa Katedry Organizacji i Planowania zrezygnował Jerzy Wolszczan i zastąpił go doc. dr Przemysław Małek. Profesor Babiński zaznaczył, że dzięki wspomnianej rezygnacji warunek ilościowej obsady katedr został spełniony, ale w razie problemów można jeszcze stabilizowanymi pracownikami obsadzić katedry Finansów, Statystyki i Historii⁷¹¹. Działania te nie przyniosły jednak początkowo skutków, gdyż 2 grudnia dziekan Madeyski poinformował radę wydziału, że w wyniku rozmowy z dyrektorem Departamentu Studiów Ekonomicznych Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego dowiedział się, że na liście wydziałów mających otrzymać prawa akademickie nie było Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Drogowego ze względu na nieobsadzenie wymaganej liczby katedr przez stabilizowanych pracowników nauki⁷¹². Wydział miała również odwiedzić komisja ministerialna, która miała między innymi zająć stanowisko w tej sprawie. Następnie, w dniu 14 grudnia omawiano treść memoriału, który miał zostać skierowany do Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego odnośnie praw akademickich dla wydziału⁷¹³. Dziekan poinformował również zebranych, że odbył w sprawie wydziału spotkanie w Ministerstwie Komunikacji z udziałem dyrektora Departamentu Studiów Ekonomicznych, który był pod wrażeniem dotychczasowych osiągnięć uczelni. Sprawa wróciła na radę wydziału w dniu 17 marca 1960 roku⁷¹⁴. W jej trakcie rektor Stanisław Prowans zreferował zebrany wyniki swojego spotkania z ministrem Henrykiem Golańskim, który wizytował Politechnikę Szczecińską w dniach 7-8 marca. Zdaniem ministra wydział nie spełniał „warunku jakościowego”, żeby otrzymać

⁷⁰⁹ AUS, WNEiZ, 341/15, s. 2.

⁷¹⁰ Tamże, s. 8-9.

⁷¹¹ Katedra Historii Gospodarczej nie była w tym czasie jeszcze powołana.

⁷¹² AUS, WNEiZ, 341/15, s. 21.

⁷¹³ Tamże, s. 23-24.

⁷¹⁴ Tamże, s. 34-37.

prawa akademickie co wynikało z nieobsadzenia przez samodzielnych pracowników nauki „podstawowych katedr teoretycznych i katedr specjalizacyjnych”. Minister miał również zastrzeżenia co do prac doktorskich, których promotorami byli zastępcy profesorów co przekładało się na negatywną opinię o poziomie naukowym wydziału⁷¹⁵. Profesor Babiński dodał, że minister zmienił zdanie o dorobku naukowym wydziału po obejrzeniu wystawy prac naukowych pracowników, a w odniesieniu do doktoratów podkreślił, że byli wybierani jedynie promotorzy z wydziału, ale nigdy nie otwierano przewodów doktorskich⁷¹⁶. Prof. Górski dodał, że negatywne nastawienie Departamentu Studiów Ekonomicznych do wydziału wynikało z „urabiania ujemnej opinii na terenie Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego przez inną, nieżyczliwą nam Uczelnię”. Za ważne uznano również występowanie o dalszy awans dla stabilizowanych pracowników nauki oraz zrobienie wszystkiego, żeby zastępcy profesorów do końca 1961 roku zakończyli doktoraty, a adiunkci zintensyfikowali pisanie prac doktorskich. Uczelnia miała starać się o przewody doktorskie w innych ośrodkach naukowych. Rektor podsumowując dyskusję wskazał, że w odniesieniu do zastępców profesorów przestrzegane będą postanowienia ustawy i jeśli nie uzyskają oni stopni naukowych będą mogli przejść na stanowiska wykładowców oraz, że adiunkci zbyt subiektywnie oceniają osiągnięcia wydziału a „poziom naukowy katedr kierunkowych jest mały w aspekcie całości prac wydziału”. Pomimo tej dość niejednoznacznej oceny dokonanej przez ministra Golańskiego sprawą zajmowano się jeszcze w maju i czerwcu 1960 roku choć bez ostatecznego rozstrzygnięcia w związku z czym starania wydziału o uzyskanie praw akademickich przeciągnęły się na kolejny rok akademicki⁷¹⁷. Dopiero w dniu 2 listopada 1960 roku członkowie rady wydziału podjęli uchwałę przesłaną następnie do rektora, w której zwracali się do niego z prośbą o wszczęcie postępowania przyznającego „Wydziałowi Inżynieryjno-Ekonomicznemu Politechniki Szczecińskiej prawa nadawania stopnia doktora nauk ekonomicznych”⁷¹⁸. Zdaniem

⁷¹⁵ Było to odniesienie do wspomnianych wcześniej przewodów doktorskich, które były otwierane bez posiadania praw akademickich przez wydział.

⁷¹⁶ Rektor Prowans skwitował kwestię przewodów stwierdzeniem, że ich otwieranie na Politechnice Szczecińskiej nie było formalne.

⁷¹⁷ Zob. AUS, WNEiZ, 341/15, s. 55-56. W trakcie majowego posiedzenia rady wydziału zapowiedziana została przez dziekana Madeyskiego wizyta komisji ministerialnej, która miała przyrzeć się całości działalności wydziału. Za najważniejsze przed wizytą uznano „przypilnowanie” sprawy habilitacji dr Helińskiego oraz doktoratów mgr Wolszczana i mgr Rutkowskiego. Wizytę komisji pokrótce omówił dziekan w dniu 14 czerwca kiedy przekazał zebranym członkom rady wydziału, że uważał ją za pomyślną, gdyż oprócz propozycji uruchomienia trzech specjalizacji na kierunku ekonomicznym, Rada Główna ministerstwa miała zająć się sprawą akademizacji wydziałów Politechniki Szczecińskiej.

⁷¹⁸ AUS, WNEiZ, 341/16, s. 12. Rektor wstępnie proponował, żeby z wnioskiem o akademizację poczekać do momentu zatrudnienia na wydziale doc. Antoniego Skowrońskiego, który miał obsadzić Zakład Ekonomiki Przemysłu. Rada była jednak odmiennego zdania i uznała, że trzeba działać od razu.

członków rady, wydział spełniał wszystkie wymagania wynikające z rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 czerwca 1959 roku⁷¹⁹ poprzez posiadanie 10 samodzielnych pracowników nauki (1 profesor zwyczajny, 1 profesor nadzwyczajny oraz 8 docentów), na 9 katedr 6 obsadzonych było przez samodzielnych pracowników nauki, a zatem było ich więcej niż wymagana połowa. Dodatkowo zobowiązano dziekana do złożenia wizyty w Departamencie Studiów Ekonomicznych Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego, który był kluczowy zdaniem rady wydziału, dla pozytywnego załatwienia sprawy uzyskana praw akademickich. Od tego momentu, sprawa była częściej przedmiotem obrad rady. I tak, w dniu 14 grudnia, dziekan Madeyski przekazał członkom rady wydziału informację, że senat uczelni pozytywnie zajął się sprawą uzyskania praw akademickich przez wydział oraz, że pełne wsparcie wyraził KW PZPR⁷²⁰. Dziekan uważał, że cała sprawa powinna zostać wyjaśniona do dnia 15 stycznia 1961 roku. Dodatkowo, Szczecin miał odwiedzić minister komunikacji oraz minister szkolnictwa wyższego. Prof. Terebucha ponownie uznał, z czym zgodziła się rada, że dziekan powinien złożyć wizytę w Departamencie Studiów Ekonomicznych w celu usunięcia ewentualnych przeszkód stojących na drodze do uzyskania przez wydział praw akademickich. Pomimo optymistycznych zapowiedzi dziekana, sprawa jednak nie została załatwiona i 18 stycznia 1961 roku dziekan Madeyski zdecydował się zrezygnować z pełnionej przez siebie funkcji⁷²¹. Prof. Terebucha zarzucił dziekanowi zaniedbanie kontaktów z Departamentem Studiów Ekonomicznych, ale ten tłumaczył się początkową niechęcią dyrektora tego departamentu, Taborskiego, który nie życzył sobie kontaktów z wydziałem oraz uważał, że pracownicy wydziału nie biorą udziału w zjazdach naukowych organizowanych przez ministerstwo, a plan nauczania na wydziale był odpowiedni dla szkoły zawodowej, a nie akademickiej. Ponadto, dziekan Madeyski tłumaczył radzie, że wniosek o akademizację ustalony z prodziekanem Juliuszem Mikołajskim i prof. Leonem Babińskim przedstawiony rektorowi, nie został przez tego złożony w trakcie jego pobytu w Warszawie, gdyż sprawa nie została omówiona z KC PZPR. Niemniej rektor miał złożyć wniosek w dniu 23 stycznia. Wniosek o przyznanie praw akademickich wydziałom Politechniki Szczecińskiej popierała minister Eugenia Krasowska. 22 lutego formalnie została przyjęta rezygnacja dziekana Mariana Madeyskiego, który zapewnił członków rady wydziału, że sprawa akademizacji jest już

⁷¹⁹ Dz.U. 1959 nr 35 poz. 218.

⁷²⁰ AUS, WNEiZ, 341/16, s. 14.

⁷²¹ Tamże, s. 18-20, 23. Rada sprawę rezygnacji przesunęła na następne posiedzenie.

praktycznie załatwiona⁷²². Jednak, jeszcze 3 marca, nowy dziekan Eufemiusz Terebucha informował członków rady, że odbył wraz z Sekretarzem OOP Lesławem Swatlerem wizytę w Ministerstwie Szkolnictwa Wyższego i że jedynie wspomniany już dyrektor Departamentu Studiów Ekonomicznych Taborski ma zastrzeżenia dotyczące zbyt wąskiej specjalizacji oraz małego naboru na kierunek ekonomiczny⁷²³. W połowie marca miała zapadnąć na KC PZPR decyzja w sprawie wydziału, dlatego członkowie rady sugerowali, żeby rektor wraz z posłem Witem Drapichem odbyli stosowne spotkanie w Komitecie Centralnym. Ostatecznie, w dniu 22 maja dziekan poinformował radę wydziału, że minister Henryk Golański podpisał i następnie przekazał do Rady Głównej wniosek wydziału o akademizację⁷²⁴. Nie był to jednak koniec jak się okazało wyboistej i krętej drogi do celu, gdyż jeszcze przez cały następny rok akademicki 1961/1962 sprawa nie została doprowadzona do końca⁷²⁵. Ostatecznie wydział uzyskał prawo do nadawania stopnia doktora nauk ekonomicznych z dniem 1 listopada 1962 roku, choć rozporządzenie minister Golański podpisał dopiero w dniu 21 stycznia 1963 roku⁷²⁶.

W trakcie, gdy uczelnia i wydział skupione były na próbach pozyskania praw akademickich, nadal trzeba było rozpatrywać inne sprawy. Wróciła na posiedzenia rady wydziału kwestia zeszytów naukowych. We wrześniu 1959 roku okazało się, że zeszyty mają być powielane zgodnie z wytycznymi ministerialnymi, ale nadal brakowało na nie finansowania⁷²⁷. Brak środków finansowych nadal występował w grudniu 1960 roku⁷²⁸. Przy okazji rada uchwaliła, żeby Biblioteka Główna Politechniki Szczecińskiej wysyłała Zeszyty Naukowe do wszystkich szkół ekonomicznych w Polsce. W czerwcu 1961 roku z powodu ciągłego braku środków na wydawanie zeszytów naukowych rada upoważniła dziekana do wykorzystania części kredytów przyznanych wydziałowi na finansowanie

⁷²² Tamże, s. 25.

⁷²³ Tamże, s. 28-29.

⁷²⁴ Tamże, s. 40.

⁷²⁵ AUS, WNEiZ, 341/17, s. 3, 5. W październiku 1961 roku dziekan uznał, że wyczerpane zostały możliwości administracyjnego załatwienia sprawy w związku z czym należy udać się do sekretarza KW PZPR Antoniego Walaszka. Chciano uzyskać nawet poparcie Koła Absolwentów wydziału w trakcie mającego odbyć się zjazdu z okazji 15-lecia wyższego szkolnictwa ekonomicznego. Ostatecznie okazało się, że sprawa utknęła w Komisji Międzyresortowej prof. Nowackiego, ale w sprawozdaniu dziekana za okres 1 marca 1961 roku – 31 maja 1962 roku wskazano, że jest ona „definitywnie załatwiona” i znajduje się w końcowym stadium realizacji. Zob. Tamże, s. 44.

⁷²⁶ M. P. 1963, nr 10, poz. 55.

⁷²⁷ AUS, WNEiZ, 341/15, s. 2-3. Ministerstwo Szkolnictwa Wyższego na wszystkie wydawnictwa przesyłało 112 tys. złotych z 550 tys. potrzebnych. Różnicę nadal pokrywano z przychodów gospodarstw pomocniczych wydziałów technicznych. Prof. Rutkowski proponował, żeby spróbować pozyskać środki ze szczecińskiej i koszalińskiej WRN.

⁷²⁸ AUS, WNEiZ, 341/16, s. 16.

wydawnictw⁷²⁹. Ostatecznie kwestię finansowania zeszytów naukowych rozwiązano poprzez Punkt Konsultacyjny w Koszalinie⁷³⁰.

Z innych spraw około naukowych przyznano od roku akademickiego 1959/1960 do roku akademickiego 1961/1962 stypendia naukowe doktoranckie lub habilitacyjne 16 osobom⁷³¹. Popierano również wyjazdy zagraniczne pracowników w celach badawczych, których kierunki były dość zróżnicowane⁷³². I tak, Stanisław Schwann wnioskował o wyjazd do Amsterdamu, Zbigniew Heliński do Paryża, Bolesław Koselnik w zależności od możliwości Francja, Belgia lub Szwecja, Edward Kolanko i Zygmunt Zieliński do Pragi, Tadeusz Wierzbicki i Kazimierz Sawicki wyjazd do Drezna, Hanna Jabłońska do Paryża, Eufemiusz Terebucha do NRD, a Władysław Górski do Rzymu. Uchwalono również wydanie 8 skryptów, pracy habilitacyjnej Józefa Rutkowskiego oraz dwóch numerów zeszytów naukowych⁷³³. Poza tym katedry wydziału składały sprawozdania z prac naukowo-badawczych, ale te poza wzmiankami o tym fakcie na posiedzeniach rad wydziału, nie zachowały się. Zachowało się natomiast sprawozdanie dziekana Madeyskiego za okres 1 października 1958 roku – 1 maja 1960 roku⁷³⁴. Wynika niestety z niego w kwestiach naukowych jedynie, że w okresie sprawozdawczym opublikowanych zostało prawie 150 prac i artykułów naukowych⁷³⁵, 4 samodzielnych pracowników naukowych uzyskało stopnie docenta, a w ramach starania się o uzyskanie praw akademickich młoda kadra naukowa zintensyfikowała prace nad pozyskiwaniem stopni doktora.

W okresie po uzyskaniu przez radę wydziału praw do nadawania stopnia doktora do zadań realizowanych w odniesieniu do spraw naukowych doszły oczywiście kwestie związane z otwieraniem przewodów doktorskich oraz ich dalszym procedowaniem do obrony lub zakończenia z innych powodów. 22 listopada 1962 roku rada uchwaliła

⁷²⁹ Tamże, s. 48.

⁷³⁰ AUS, WNEiZ, 341/17, s. 45. Najprawdopodobniej zeszyty naukowe sfinansowała Wojewódzka Rada Naukowa w Koszalinie. Zob. 341/16, s. 32.

⁷³¹ AUS, WNEiZ, 341/15, s. 5, 21-22, 38, 57; AUS, WNEiZ, 341/16, s. 5, AUS, WNEiZ, 341/17, s. 3, 6. Od roku akademickiego 1960/1961 pojawiły się nowe wytyczne ministerialne, zgodnie z którymi wnioski o przyznanie stypendium powinny zawierać opinie promotorów przy przewodach doktorskich i profesorów danej dyscypliny w przypadku habilitacji. Zob. Dz.U. 1960 nr 28 poz. 160.

⁷³² AUS, WNEiZ, 341/15, s. 4, 18, 22; AUS, WNEiZ, 341/17, s. 21, 28.

⁷³³ AUS, WNEiZ, 341/15, s. 1; AUS, WNEiZ, 341/16, s. 2, 7; AUS, WNEiZ, 341/17, s. 31.

⁷³⁴ AUS, WNEiZ, 341/15, s. 48-55.

⁷³⁵ Pełny wykaz prac opublikowanych przez pracowników wydziału w okresie 1 marca 1959 roku – 1 grudnia 1960 roku zob. AUS, WNEiZ, 341/530 (cała teczka); Wykaz wszystkich prac opublikowanych przez pracowników wydziału, łącznie z okresem przedwojennym do roku 1960 zob. AUS, WNEiZ, 341/531 (cała teczka). Dla omawianego okresu wykaz prac opublikowanych w 1962 roku zob. AUS, WNEiZ, 341/532 (cała teczka).

niezachowany niestety regulamin wewnętrzny przeprowadzania przewodów doktorskich⁷³⁶. Zanim jednak pojawiły się pierwsze otwarte na wydziale przewody doktorskie, pod koniec 1962 roku dokonano oceny rozwoju młodej kadry naukowej, z której wynika pośrednio czym zajmowała się ona naukowo⁷³⁷. W przypadku Katedry Ekonomii Politycznej uznano, że dobrze by było, żeby dr Łaski specjalizował się w ekonomice pracy, a dr Madej w ekonomice przemysłu, natomiast Hanna Jabłońska, Stanisław Klukowski i Tomasz Obrębski mieli pozostać przy ekonomii politycznej. W przypadku Madeja i Łaskiego chodziło o uruchomienie kierunku ekonomiki przemysłu i utworzenie odpowiedniej katedry. W przypadku Katedry Statystyki Edward Kolanko zajmował się statystyką transportu samochodowego, a Zygmunt Zieliński transportem kolejowym. W Katedrze Ekonomiki Transportu, która zajmowała się problematyką ekonomiki transportu, historią transportu i polityki ekonomicznej, dr Maria Rosner skupiała się na ekonomice inwestycji, a Bronisław Sowa skłaniał się ku badaniom nad historią transportu. Dziekan uznał, że Katedra powinna specjalizować się w zagadnieniach makroekonomicznych transportu i polityce ekonomicznej, a historia transportu powinna trafić do Katedry Historii Gospodarczej, a ekonomika inwestycji do Katedry Ekonomiki Przemysłu. W Zakładzie Rachunkowości zajmowano się nową dziedziną nauki jaką była organizacja normatywnego rachunku kosztów w transporcie samochodowym. W Katedrze Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych pracowano nad zagadnieniami ekonomiki transportu samochodowego, ekonomiki transportu kolejowego i ekonomiki transportu wodnego. Pomimo braku pełnego obrazu specjalizacji naukowych widać, że nadal rozwijano poszczególne specjalizacje katedr w odniesieniu do zagadnień transportowych. Dodatkowych informacji dostarcza sprawozdanie z działalności prac naukowo-badawczych za 1962 rok⁷³⁸. Wynika z niego, że dominowała tematyka związana ze specjalizacją wydziału, a wiele prac wykonywano w ramach prac doktorskich i habilitacyjnych. Zajmowano się przede wszystkim: problemami współczesnego kapitalizmu, ekonomiką przedsiębiorstw socjalistycznych, historią Pomorza Zachodniego, rachunkiem kosztów w transporcie samochodowym, organizacją rachunkowości, finansowaniem przedsiębiorstw, statystyką matematyczną w różnych dziedzinach gospodarki narodowej, racjonalizacją przewozów oraz problematyką prawa

⁷³⁶ AUS, WNEiZ, 341/18, s.18.

⁷³⁷ Tamże, s. 23-28, 33-34.

⁷³⁸ Tamże, s. 37-38.

przewozowego. Ustalono, żeby w przyszłości plany badawcze katedr były koordynowane i żeby podjąć kompleksowe badania w zakresie transportu.

W dniu 20 grudnia 1962 roku, po raz pierwszy pojawia się informacja o otwarciu przewodów doktorskich na wydziale⁷³⁹. Pozytywnie rozpatrzono wnioski mgr Tadeusza Marzantowicza (współpracownik Ministra Komunikacji), mgr Stanisława Klukowskiego (Katedra Ekonomii Politycznej) oraz Hanny Jabłońskiej (Katedra Ekonomii Politycznej). Przy okazji ustalono, że pracownicy naukowcy wydziału posiadający otwarte przewody doktorskie nie muszą odbywać seminariów doktorskich, a jedynie kontaktować się z promotorami. Natomiast, kandydaci niebędący pracownikami naukowymi mogliby, w przypadku uzyskania zgody ministerstwa, odbywać 2-letnie studia doktoranckie.

Do momentu powstania instytutów w 1970 roku, w trakcie posiedzeń rady wydziału otwarto następującą liczbę przewodów doktorskich:

Tabela 4 Otwarte przewody doktorskie na Wydziale Inżynierjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej w latach akademickich 1962/1963-1969/1970. Opracowanie własne⁷⁴⁰

Rok akademicki	1962/1963	1963/1964	1964/1965	1965/1966	1966/1967	1967/1968	1968/1969	1969/1970	Łącznie
Otwarte przewody	3	5	2	5	11	6	9	11	52 ⁷⁴¹

Przewody doktorskie otwierano zarówno młodej kadrze pracującej na wydziale jak i osobom z zewnątrz, dla których z czasem uruchomiono studia doktoranckie. Tematyka otwieranych przewodów w poszczególnych katedrach była zbieżna z profilem naukowym i dydaktycznym danej katedry oraz specjalizacją naukową promotora. W kwestiach organizacyjnych rada w dniu 19 czerwca 1965 roku wyraziła zgodę na uruchomienie z dniem 1 października tego samego roku dwuletniego seminarium doktorskiego z rachunkowości dla 10 osób zamierzających ubiegać się o otwarcie przewodu doktorskiego⁷⁴². Seminarium to miało w zamierzeniach Katedry Finansów i

⁷³⁹ Tamże, s. 29-30.

⁷⁴⁰ Opracowano na podstawie: AUS, WNEiZ, 341/18, s. 29-30; AUS, WNEiZ, 341/19, s. 9, 33, 79; AUS, WNEiZ, 341/20, s. 25, 33; AUS, WNEiZ, 341/21, s. 22, 40, 58; AUS, WNEiZ, 341/22, s. 15, 36, 55, 81, 106-107, 122; AUS, WNEiZ, 341/23, s. 17, 37, 79, 130, 171-172; AUS, WNEiZ, 341/24, s. 2-3, 30-31, 40, 124-125, 139-140, 161; AUS, WNEiZ, 341/25, s. 35, 57-58, 61-62, 86, 99, 111.

⁷⁴¹ W niedatowanym dokumencie zatytułowanym *Najważniejsze dane o Wydziale Inżynierjno-Ekonomicznym Transportu w roku akademickim 1969/1970* widnieje informacja, że na wydziale otwartych było łącznie 40 przewodów, a 15 było zakończonych co dawałoby łącznie sumę 55 przewodów. Różnicę tę można wytłumaczyć faktem, że w roku akademickim 1966/1967 przeniesiono na wydział z innych uczelni 3 przewody doktorskie, które nie zostały uwzględnione w tabeli jako otwarte, gdyż były w toku w momencie przeniesienia. Zob. AUS, WNEiZ, 341/311, s. 43.

⁷⁴² AUS, WNEiZ, 341/20, s. 34.

Rachunkowości pozwolić na prowadzenie badań naukowych i kształcenie kadr instytucji państwowych. Następnie w dniu 1 października 1968 roku uruchomione zostało za zgodą Ministerstwa Oświaty i Szkolnictwa Wyższego Studium Doktoranckie w zakresie ekonomiki transportu, którego kierownikiem został doc. dr Przemysław Małek⁷⁴³. Natomiast, w dniu 23 stycznia 1970 rada wyraziła zgodę na uruchomienie Studium Doktoranckiego z Ekonomii Politycznej⁷⁴⁴.

Kolejnym krokiem po uzyskaniu praw do nadawania stopnia doktora było uzyskanie pełni praw akademickich czyli możliwości nadawania przez radę wydziału stopnia docenta nauk ekonomicznych⁷⁴⁵. Rozpoczęto omawianie tej sprawy w dniu 28 czerwca 1968 roku poprzez powołanie odpowiedniej komisji oraz polecenie kierownikom katedr, profesorom i docentom opracowania danych dotyczących ich działalności naukowej i dydaktycznej⁷⁴⁶. W dniu 7 listopada tego samego roku rozpatrywano oraz uchwalono wnioski o ubieganie się przez wydział uzyskania praw do nadawania stopnia naukowego docenta⁷⁴⁷. W dyskusji stwierdzono między innymi, że pracownicy wydziału największe osiągnięcia posiadają w dziedzinach: ekonomia polityczna, ekonomika transportu, ekonomika przemysłu, finanse i rachunkowość oraz, że wydział dysponował odpowiednią ilością pracowników naukowo-dydaktycznych w zakresie, których miano nadawać stopień docenta (7 profesorów, 9 docentów etatowych habilitowanych i 4 docentów etatowych). Księgozbiór biblioteki wydziałowej liczący ponad 45000 druków zwartych i 519 tytułów czasopism uznano za wystarczający. Niezbyt dobrze wypadła ocena nasycenia zakładów aparaturą i pomocami naukowymi. Dorobek pracowników wynosił 1150 prac w tym wiele oryginalnych i wartościowych dla gospodarki narodowej. Starania się o uzyskanie praw do nadawania stopnia naukowego doktora habilitowanego zakończyły się szybko, bo już w dniu 29 listopada 1969 roku wydział otrzymał te uprawnienia zarządzeniem Przewodniczącego Komitetu Nauki i Techniki⁷⁴⁸. Jeszcze przed powstaniem instytutów, w dniu 9 stycznia 1970 roku, otwarto pierwszy przewód habilitacyjny dr Waldemarowi Grzywaczowi⁷⁴⁹. Prof. Leon Babiński podkreślał, że to pierwsze wszczęte postępowanie o

⁷⁴³ AUS, WNEiZ, 341/24, s. 30. Pierwsza edycja studium rozpoczęła się w roku akademickim 1969/1970. Zob. AUS, WNEiZ, 341/25, s. 32.

⁷⁴⁴ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 54.

⁷⁴⁵ Uregulowane w Dz.U. 1966 nr 8 poz. 54.

⁷⁴⁶ AUS, WNEiZ, 341/23, s. 179.

⁷⁴⁷ AUS, WNEiZ, 341/24, s.12-13.

⁷⁴⁸ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 32.

⁷⁴⁹ Tamże, s. 34-35, 42, 61-62. Najpierw komisja rady wydziału oceniała dorobek kandydata, następnie jeśli ten był zadowalający otwierano przewód, następnie po otrzymaniu pozytywnych recenzji pracy dopuszczano kandydata do kolokwium habilitacyjnego.

nadanie stopnia doktora habilitacyjnego zgodne było z profilem wydziału jakim był transport. Kolokwium habilitacyjne zakończyło się powodzeniem w dniu 20 marca 1970 roku⁷⁵⁰. Wszczęto również postępowania o otwarcie przewodów habilitacyjnych dr Klemensowi Piotrowskiemu i dr Tadeuszowi Obrębskiemu⁷⁵¹.

W kwestiach doktoratów i habilitacji rada nadal rozpatrywała wnioski o przyznanie stypendiów doktorskich i habilitacyjnych. Od roku akademickiego 1962/1963 do roku akademickiego 1969/1970 przyznano lub przedłużono stypendia 38 osobom z czego 15 osób otrzymało stypendia na ukończenie pracy habilitacyjnej, a 23 w związku z pisaniem pracy doktorskiej⁷⁵². W odniesieniu do spraw stypendialnych rada wydziału analizując problemy trapiące młodą kadrę naukową, uchwaliła w dniu 29 maja 1970 roku, że stypendia doktorskie i habilitacyjne będą przyznawane wyłącznie w przypadku prac napisanych przynajmniej w 1/3 oraz że w związku z jego pobieraniem nie można posiadać dodatkowej pracy zarobkowej, a na ukończeniu pisania pracy należy zwolnić doktoranta lub habilitanta z prowadzenia zajęć dydaktycznych⁷⁵³.

W omawianym okresie, od uzyskania praw do doktoryzowania do momentu utworzenia instytutów, pracownicy wydziału zgłaszali radzie chęć wyjazdu zagranicę w celu prowadzenia badań naukowych⁷⁵⁴. Złożonych zostało 39 wniosków wyjazdowych popartych przez radę do następujących krajów: USA, Szwajcaria, ZSRR, Francja, Wielka Brytania, Niemiecka Republika Demokratyczna, Republika Federalna Niemiec, Jugosławia oraz Węgry⁷⁵⁵. Organizowano lub współorganizowano również konferencje oraz sesje naukowe, do których warto zaliczyć Zjazd Towarzystwa Polsko-Afrykańskiego w 1963 roku (wydział omawiał zagadnienia ekonomicznej podstawy powiązań żeglugowych Polski z Afryką), Obchody XX-lecia Nauki Polskiej na Pomorzu w dniach 14-15 października 1966 roku (wydziałowa sesja z tej okazji omawiała zagadnienie analizy wewnętrznej przedsiębiorstwa) czy też wydziałowa sesja naukowa w 1969 roku dotycząca

⁷⁵⁰ Tamże, s. 72-83.

⁷⁵¹ Tamże, s. 112, 130.

⁷⁵² AUS, WNEiZ, 341/18, s. 6, 11, 19, 36, 55; AUS, WNEiZ, 341/19, s. 9, 13; AUS, WNEiZ, 341/20, s. 1, 21, 25, 30, 33; AUS, WNEiZ, 341/21, s. 8, 12, 43, 48, 54; AUS, WNEiZ, 341/22, s. 38, 82, 98, 107; AUS, WNEiZ, 341/23, s. 17, 37, 67, 82, 101, 172; AUS, WNEiZ, 341/24, s. 3, 15, 110, 152; AUS, WNEiZ, 341/25, s. 7, 25, 37.

⁷⁵³ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 104.

⁷⁵⁴ Rada takie wnioski jedynie opiniowała z rocznym wyprzedzeniem. Brak jest w omawianym okresie składania sprawozdań z pobytu przez radą wydziału. Jedyne potwierdzenie wyjazdu pojawia się na rok 1969 kiedy to ministerstwo zatwierdziło wyjazd Józefa Rutkowskiego i Sylwestra Bozokiego do ZSRR oraz Tadeusza Madeja do Jugosławii. Zob. AUS, WNEiZ, 341/24, s. 29-30.

⁷⁵⁵ AUS, WNEiZ, 341/18, s.18; AUS, WNEiZ, 341/20, s. 31; AUS, WNEiZ, 341/21, s. 56; AUS, WNEiZ, 341/23, s. 140; AUS, WNEiZ, 341/24, s. 127.

nowych kierunków rozwoju nauk ekonomicznych oraz nowych metod badań w naukach ekonomicznych⁷⁵⁶. Istotnym elementem działalności była również współpraca z jednostkami gospodarki narodowej oraz wykonywanie dla nich prac naukowych. Zawarto w omawianym okresie umowy z PKS w Poznaniu, Zakładami Chemicznymi w Policach (problemy ekonomiczne powstającego kombinatu, zapotrzebowanie na siłę roboczą oraz jej źródła), Związkami Spółdzielni Spożywców „Społem”, Fabryką Samochodów Ciężarowych w Starachowicach, Instytutem Lotniczym, Polską Żeglugą Morską, a także kontynuowano współpracę z Ministerstwem Komunikacji, Ministerstwem Żeglugi oraz innymi przedsiębiorstwami transportowymi niestety niewymienionymi z nazwy⁷⁵⁷.

Ogólnie omawiając tematykę badań prowadzonych przez poszczególne katedry wydziału w latach 1962-1970 rada wydziału zwracała uwagę na powiązanie tematów badawczych z pracami doktorskimi i habilitacyjnymi, a także, że duża liczba pisanych prac habilitacyjnych odpowiada tematycznie zainteresowaniom prowadzących te prace profesorów, a nie profilowi wydziału⁷⁵⁸. W 1964 roku ustalono, że należy dążyć do kompleksowego rozwiązywania problemów badawczych w ramach współpracy pracowników z różnych katedr oraz, że należy próbować korelować tematy badawcze z tymi opracowywanymi przez resortowe placówki naukowo-badawcze zajmujące się zagadnieniami transportu. W 1964 roku głównymi kierunkami badań wydziału były: problemy współczesnego kapitalizmu, efektywność ekonomiczna przedsiębiorstw, wydajność pracy, teoria transportu państwa socjalistycznego, stosowanie statystyki matematycznej w transporcie, organizacja i racjonalizacja przewozów, zagadnienie prawa przewozowego i ubezpieczeń transportowych, dzieje Pomorza i dzieje transportu, geografia transportu Polski i geografia gospodarcza województwa szczecińskiego, wahania kierunkowe w handlu morskim, rachunek kosztów w transporcie, amortyzacja przedsiębiorstw transportowych, akumulacja w przedsiębiorstwie transportowym, organizacja przedsiębiorstw przemysłowych, badania nad silnikiem z zapłonem samoczynnym⁷⁵⁹. W 1966 roku nadal narzekano na zbyt duże rozproszenie tematów badawczych oraz na prowadzenie zbyt małej ilości prac węzłowych zgodnych z profilem

⁷⁵⁶ AUS, WNEiZ, 341/18, s. 52-53; AUS, WNEiZ, 341/21, s. 40; AUS, WNEiZ, 341/23, s. 181.

⁷⁵⁷ AUS, WNEiZ, 341/21, s. 118; AUS, WNEiZ, 341/22, s. 5; AUS, WNEiZ, 341/23, s. 18-19, 25, 38; AUS, WNEiZ, 341/24, s. 39; 341/25, s. 55-56.

⁷⁵⁸ AUS, WNEiZ, 341/19, s. 8; AUS, WNEiZ, 341/20, s. 3-4.

⁷⁵⁹ AUS, WNEiZ, 341/20, s. 19-20.

wydziału⁷⁶⁰. Zwracano również uwagę na zbyt małe fundusze na realizację zamierzonych badań naukowych⁷⁶¹. Ze sprawozdania z prowadzonych przez poszczególne katedry badań w 1968 roku wyłania się poruszana przez nie problematyka⁷⁶². Katedra Ekonomii Politycznej koncentrowała się na problemach współczesnego kapitalizmu, funkcjonowaniu gospodarki socjalistycznej oraz zagadnieniach rozwoju gospodarczego województwa szczecińskiego. W ramach tych zagadnień prowadzono 12 tematów badawczych z czego 3 były ukończone i złożone do druku: EWG a międzynarodowy ruch kapitału (Józef Rutkowski), Zatrudnienie w gospodarce socjalistycznej w świetle teorii rachunku ekonomicznego (Zdzisław Łaski) oraz Problemy kooperacji i specjalizacji w przemyśle krajów RWPG (Tadeusz Madej). Dodatkowo opublikowano w 1968 roku 24 prace wycinkowe. W Katedrze Ekonomiki Przemysłu i Przedsiębiorstwa Przemysłowego zajmowano się problematyką organizacji, zarządzania i bodźców w przemyśle. Ukończono 4 tematy: Ocena projektu organizacji i zarządzania Zakładów Chemicznych „Police” (Antoni Skowroński), Metody podejmowania decyzji w przedsiębiorstwie (Antoni Skowroński), Bodźce ekonomiczne w działalności inwestycyjnej (Maria Zakrzewska-Rosner) oraz Ocena projektu planu inwestycyjnego Zakładu Włókien Sztucznych „Elana” (Maria Zakrzewska-Rosner). Katedra Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych prowadziła badania zgodne ze swoją specjalizacją. Z 5 tematów badawczych ukończono 2 prace doktorskie (Hubert Bronk i Wojciech Bąkowski) oraz złożono do druku pracę Zastosowanie teorii masowej obsługi w transporcie samochodowym (Jerzy Wolszczan). Katedra Ekonomiki Transportu zajmowała się 4 pracami. Zakończono jeden temat: Czynniki ludzkie w transporcie (habilitacja Waldemar Grzywacz) oraz opublikowano fragmenty tematów: Zastosowanie metody cybernetycznej w planowaniu i analizie działalności gospodarczej transportu (Przemysław Małek) oraz Elementy polityki transportowej państwa (Bronisław Sowa). Katedra Finansów i Rachunkowości prowadziła 17 tematów prac naukowo-badawczych i dwie prace rozwojowe. Do druku oddano dwie prace na temat rachunkowości kolei oraz analizy finansowej w transporcie samochodowym. Katedra Geografii Transportu zajmowała się tematami: Geografia województwa szczecińskiego – część II – gospodarka (Juliusz Mikołajski), geografia transportu w Polsce, sieć drogowa w Polsce, obsługa

⁷⁶⁰ AUS, WNEiZ, 341/22, s. 82. Zob. Sprawozdanie o realizowanej w latach 1964-1966 działalności naukowo-badawczej. AUS, WNEiZ, 341/521 (cała teczka). Sprawozdanie z badań prowadzonych w roku 1966 zob. AUS, WNEiZ, 341/522 (cała teczka). Sprawozdanie dla roku 1967 zob. AUS, WNEiZ, 341/523 (cała teczka).

⁷⁶¹ AUS, WNEiZ, 341/22, s. 112.

⁷⁶² AUS, WNEiZ, 341/24, s. 75-83. Por. AUS, WNEiZ, 341/524 (cała teczka).

komunikacyjna turystyki w województwie szczecińskim. Katedra Historii Gospodarczej zajmowała się badaniem dziejów transportu w Polsce. Katedra Prawa zakończyła badania nad tematem Surogacja w prawie cywilnym (Edmund Kitłowski) oraz kontynuowała prace nad prawem przewozowym i spedycją. Katedra Statystyki prowadziła 6 tematów badawczych odnoszących się do statystycznego badania zjawisk sezonowości w transporcie oraz problemów aglomeracji i deaglomeracji. Zakończono temat Metody badania wahań sezonowych w transporcie (Zygmunt Zieliński). Katedra Taboru i Sprzętu Samochodowego kontynuowała badania nad doładowaniem silników wysokoprężnych w aspekcie powiększania wskaźników dynamicznych i eksploatacyjno-ekonomicznych samochodowego taboru transportowego. Katedra Ekonomiki Transportu Morskiego zajmowała się dwoma tematami: Obsługa komunikacyjna zespołu portowego Szczecin-Świnoujście z zapleczem (Franciszek Gronowski) oraz Metodyka oceny ekonomicznej efektywności inwestycji w żegludze morskiej (Zygmunt Sójka). W sprawozdaniu podsumowano, że na wydziale wykształciły się szkoły badań naukowych zarówno w zakresie ogólnej teorii ekonomii jak i w dziedzinach branżowych: ekonomika transportu, ekonomika przedsiębiorstw i przemysłu oraz rachunkowość i finanse. Z ogólne podsumowania informacji o wydziale w roku akademickim 1970/1971 wynika, że w latach 1946-1970 pracownicy naukowo-dydaktyczni wydziału wydali drukiem 1300 pozycji, z czego 101 stanowiły monografie książkowe, 161 podręczniki i skrypty, a 870 artykuły w czasopismach naukowych⁷⁶³.

Kolejny okres jaki należy wydzielić w ramach omawiania badań naukowych to lata 1971-1975. Wynika to z dwóch powodów. Po pierwsze, na tę pięciolatkę zachowały się tematy badań, które wydział zamierzał w ramach niej prowadzić, co znacznie ułatwia ukazanie kierunków rozwojowo-badawczych wydziału. Po drugie, od 1975 roku w związku z wydzieleniem organizacyjnym Instytutu Ekonomiki Transportu, odbywano osobne rady poświęcone sprawom przewodów doktorskich i habilitacyjnych, co wynikało z nieposiadania przez ten samodzielny instytut praw akademickich. Ponad to, po 1975 roku kwestie nauki sprowadzają się w trakcie obrad organu kolegialnego wydziału właściwie do załatwiania spraw przewodów doktorskich i habilitacyjnych w tym przyznawania stypendiów i udzielania urlopów naukowych.

⁷⁶³ AUS, WNEiZ, 341/311, s. 49. Liczby te niestety obejmują również Akademię Handlową i Wyższą Szkołę Ekonomiczną.

Zanim jednak przedstawione zostaną wspomniane kierunki badań, warto jeszcze omówić kompetencje instytutów w sprawach naukowych. Przede wszystkim, jeszcze we wrześniu 1970 roku rada wydziału upoważniła instytuty do:

1. powoływania 3 osobowej komisji do wstępnej oceny osób ubiegających się wszczęcie przewodu;
2. przedstawienia radzie wydziału wniosków na piśmie w sprawie otwarcia przewodu, ustalenia tematu, wyznaczenia promotora, zakresu egzaminów doktorskich oraz egzaminatorów, wyznaczenia recenzentów, wyznaczenia terminu obrony. Wszystkie te wnioski miały być uchwałami rady wydziału;
3. wykonaniem uchwał rady zajmował się dziekan, który mógł powierzyć przeprowadzanie egzaminów doktorskich komisji, o której mowa w pkt. 1;

Powyższa uchwała wchodziła w życie z dniem 1 października 1970 roku⁷⁶⁴. Oznaczało to, że całość dokumentacji na posiedzenie rady wydziału przygotowywały instytuty, a rada wydziału po zapoznaniu się z nią podejmowała odpowiednie uchwały takie jak np. o otwarciu przewodu lub wyznaczeniu recenzentów. W praktyce najczęściej podejmowano jednocześnie uchwałę o otwarciu przewodu oraz wyznaczeniu proponowanego przez radę naukową instytutu promotora. Następnie w odpowiednim momencie wyznaczano recenzentów pracy doktorskiej i często tego samego dnia uchwalano zakres egzaminów doktorskich. Po napłynięciu recenzji, wyznaczano termin obrony, a następnie, w omawianym okresie do roku 1973 w ramach osobnego posiedzenia rady wydziału dochodziło do obrony pracy, a w okresie późniejszym komisja rady wydziału powołana do przeprowadzenia obrony wnioskowała po takowej do rady wydziału o nadanie stopnia doktora nauk ekonomicznych kandydatowi. Przy okazji warto wspomnieć, że od momentu utworzenia instytutów oraz studiów doktoranckich liczba otwieranych przewodów zwiększyła się znacznie w porównaniu do okresu wcześniejszego co ilustruje poniższa tabela:

Tabela 5 Otwarte przewody doktorskie na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej w latach akademickich 1970/1971-1974/1975. Opracowanie własne⁷⁶⁵

Rok akademicki	1970/1971	1971/1972	1972/1973	1973/1974	1974/1975	Łącznie

⁷⁶⁴ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 129-130.

⁷⁶⁵ Opracowano na podstawie: AUS, WNEiZ, 341/26, s. 3-4, 72-73, 105-106, 129-133, 139, 151-152, 179; AUS, WNEiZ, 341/27, s. 8-9, 31, 47, 61-63, 126-128, 140-141, 153-154, 198-199; AUS, WNEiZ, 341/28, s. 31, 41-42, 59, 124, 170-171, 191; AUS, WNEiZ, 341/29, s. 8-9, 51-52, 76-77, 127, 168-169, 178, 224-226, 248-249; AUS, WNEiZ, 341/30, s. 5-7, 23, 37-38, 123-124, 151-152, 173, 186.

Otwarte przewody	35 + 2 ⁷⁶⁶	39	22	34	19	149+2

Duża ilość otwieranych przewodów doktorskich powodowała obawy o ich jakość. Już w roku akademickim 1971/1972 w trakcie jednej rady wydziału otwarto 11 przewodów doktorskich słuchaczom Studium Doktoranckiego z Ekonomii Politycznej⁷⁶⁷. Jednak w trakcie dyskusji wątpliwości rady wzbudziła tematyka prac doktorskich oraz fakt, że tak duża liczba otwieranych przewodów może spowodować obniżenie nadzoru i poziomu prac doktorskich. Zgłoszono również uwagi do rad instytutów, że nie zawsze przestrzegają wymogów dotyczących stażu pracy i ilości kandydatów. W maju 1972 roku ustalono, że wymóg posiadania dwóch publikacji przed otwarciem przewodu powinien dotyczyć nie tylko doktorantów indywidualnych, ale również słuchaczy studium doktoranckiego⁷⁶⁸. Od roku akademickiego 1972/1973 rada wydziału uchwaliła, żeby na wniosek dyrektora właściwego instytutu zlecać przeprowadzanie niektórych czynności związanym z przewodami doktorskimi powołanym przez siebie komisjom⁷⁶⁹. Przy okazji zobowiązano wszystkich pracowników danego instytutu do uczestniczenia w publicznych dyskusjach nad pracami doktorskimi. Kolejną regulacją wprowadzoną od roku akademickiego 1972/1973 było ustalenie, że absolwenci studiów nieekonomicznych mogą ubiegać się jedynie o przyjęcie na zaoczne studia doktoranckie i że nie powinno im się otwierać indywidualnych przewodów doktorskich⁷⁷⁰. W dniu 26 października 1973 roku rada wydziału uchwaliła regulamin przeprowadzania indywidualnych przewodów doktorskich na wydziale⁷⁷¹. Ten szczegółowy, liczący 19 punktów dokument miał na celu dalsze usamodzielnienie instytutów. W myśl postanowień regulaminu to instytut inicjował otwarcie przewodu doktorskiego. Rada Instytutu opiniowała temat pracy oraz jej konspekt oraz weryfikowała czy kandydat spełnia wymogi formalne i merytoryczne do otwarcia przewodu⁷⁷². Po weryfikacji podania kandydata i zasięgnięciu opinii proponowanego promotora wniosek trafiał na radę wydziału. Rada otwierała przewód doktorski poprzez

⁷⁶⁶ Dwa przewody pracowników Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów mgr inż. Eugeniusza Gruszczyńskiego i mgr inż. Józefa Hładuna rada wszczęła, ale prowadzone miały być w Politechnice Łódzkiej.

⁷⁶⁷ AUS, WNEiZ, 341/27, s. 140-142.

⁷⁶⁸ Tamże, s. 154. Protestował przeciwko temu prof. Eufemiusz Terebucha.

⁷⁶⁹ AUS, WNEiZ, 341/28, s. 14. Komisje te najczęściej odpowiadały za przeprowadzenie obrony pracy doktorskiej.

⁷⁷⁰ Tamże, s. 15.

⁷⁷¹ AUS, WNEiZ, 341/29, s. 47-49.

⁷⁷² Były to dotychczasowe uchwały rady wydziału odnoszące się do kwestii przewodów doktorskich oraz Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 lutego 1966 r. w sprawie warunków i trybu przeprowadzania przewodów doktorskich i habilitacyjnych. Zob. Dz.U. 1970 nr 1 poz. 6.

akceptację tematu pracy i osoby promotora⁷⁷³. Otwarty przewód doktorski wygasał po 5 latach, ale można było przedłużyć ten okres na uzasadniony merytorycznie wniosek instytutu. Oprócz promotora, opiekę nad przebiegiem pisania pracy sprawował instytut, który włączał temat rozprawy doktorskiej do swojego planu prac naukowo-badawczych. Doktorant mógł ubiegać się o uzyskanie stypendium doktoranckiego⁷⁷⁴. Ukończoną pracę doktorską z inicjatywy promotora wnoszono na posiedzenie rady instytutu⁷⁷⁵. Po pozytywnym zaopiniowaniu ukończonej pracy instytut wnioskował do rady wydziału o wyznaczenie recenzentów oraz komisji egzaminów doktorskich. W imieniu rady wydziału do recenzentów występował dziekanat, który po otrzymaniu recenzji przekazywał je do instytutu. Ten w oparciu o recenzje wnioskował do rady albo o dopuszczenie do publicznej obrony albo o wyznaczenie dodatkowego recenzenta albo zakończenie przewodu. W przypadku uchwalenia przez radę wydziału dopuszczenia do obrony wyznaczano komisję obrony, jej termin oraz tryb zatwierdzania wniosku komisji⁷⁷⁶. Przebieg obrony obsługiwał instytut, który następnie wnioskował o nadanie stopnia doktora nauk ekonomicznych albo o zamknięcie przewodu⁷⁷⁷. Rada wydziału w głosowaniu tajnym uchwałała nadanie stopnia naukowego, a dalsze formalności załatwiał dziekanat. Ten dość rozbudowany regulamin zgodnie z intencjami cedował większość spraw dotyczących prowadzenia przewodu doktorskiego na instytut, zgodnie z intencjami twórcy prodziekana ds. nauki Franciszka Gronowskiego. Niemniej, rada dodała w sprawach przewodów kilka ustaleń. Już w dniu 30 listopada 1973 roku uchwalono na wniosek dziekana Przemysława Małka, żeby w obronach uczestniczył obserwator ze strony rady wydziału⁷⁷⁸. Tego samego dnia uchwalono również, żeby każdorazowo uchwalać zakres tematyczny egzaminów doktorskich w oparciu o propozycje instytutu⁷⁷⁹. W nawiązaniu do tej uchwały kolegium dziekańskie wystąpiło do Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych o przygotowanie ramowego zakresu problemowego i literatury z ekonomii politycznej dla doktorantów zdających egzamin komisyjny z tego przedmiotu. W oparciu o ten zakres Rada miała

⁷⁷³ Za zgodą dyrektora instytutu, w którym prowadzony był przewód rada wydziału mogła zmienić temat pracy lub jej promotora.

⁷⁷⁴ Wniosek wraz z załącznikami pod względem formalnym opiniował instytut, a rada wydziału odpowiadała za opiniowanie pod względem formalno-organizacyjnym i przekazywała wniosek do rektora.

⁷⁷⁵ W ilości 5 egzemplarzy lub 6 jeśli było 3 recenzentów.

⁷⁷⁶ Dziekanat w porozumieniu z instytutem zamawiał w prasie ogłoszenie o terminie obrony.

⁷⁷⁷ Obrona była protokołowana. Do wniosku o nadanie stopnia lub zamknięcie przewodu dołączano pełną dokumentację zakończonego przewodu doktorskiego.

⁷⁷⁸ AUS, WNEiZ, 341/29, s. 74.

⁷⁷⁹ Tamże, s. 76. Uznano, że trzeba zachować umiar w ilości materiału, a do tej pory często bywało tak, że doktorant otrzymywał literaturę do przeczytania, ale nie zakres tematyczny egzaminu. Najczęściej działo się tak w przypadku egzaminu doktorskiego z ekonomii politycznej.

każdorazowo wyznaczać doktorantowi zdającemu ten egzamin zakres merytoryczny uwzględniając sylwetkę doktoranta i temat jego rozprawy⁷⁸⁰. W styczniu 1974 roku zmieniono regulamin przeprowadzania przewodów doktorskich⁷⁸¹. Do końca omawianego okresu nie następowały już większe zmiany w organizacji przewodów. Kontrowersje wzbudzał jedynie zakres egzaminów doktorskich z ekonomii politycznej, których poziom zdaniem prof. Józefa Rutkowskiego był niski i wynikał z zawężania zakresu przez radę wydziału⁷⁸².

Poza doktoratami indywidualnymi prowadzone były nadal Studium Doktoranckie z Ekonomiki Transportu pod kierownictwem prof. Małka i Studium Doktoranckie z Ekonomii Politycznej doc. Rutkowskiej. Do pierwszego z nich w roku akademickim 1970/1971 przyjęto 13 kandydatów, którzy zdali kolokwium wstępne⁷⁸³. Natomiast na studia doktoranckie w zakresie ekonomii politycznej przyjęto 9 z 11 kandydatów⁷⁸⁴. W dniu 12 marca 1971 roku uchwalono jeszcze przekazanie do rektora celem dalszego procedowania wniosku o uruchomienie przy Instytucie Rachunku Ekonomicznego studium doktoranckiego z dyscyplin: statystyka, ekonometria, finanse, rachunkowość oraz organizacja przetwarzania danych⁷⁸⁵. Kolejnym krokiem poszerzania oferty studiów doktoranckich na wydziale było zaakceptowanie przez radę wydziału w dniu 17 grudnia 1971 roku wniosków o utworzenie dwóch studiów doktoranckich dla pracujących⁷⁸⁶. Pierwszym z nich było Studium Doktoranckie dla Pracujących z metod rachunku ekonomicznego, które przeznaczone było dla pracowników instytutów badawczych lub komórek naukowych przedsiębiorstw. Drugie Studium Doktoranckie dla Pracujących z ekonomiki transportu miało zaspokajać zapotrzebowanie ze strony przedsiębiorstw transportowych podległych ministerstwom komunikacji i żeglugi. W obu przypadkach studia trwać miały 4 lata. Od 23 czerwca 1972 roku organizowano również, na wniosek

⁷⁸⁰ Tamże, s. 100-101. Zakres taki został przygotowany, ale nie udało się go uzgodnić na radzie wydziału z powodu „kontrowersyjności”.

⁷⁸¹ Tamże, s. 126. Poprawki miały charakter porządkujący, ewentualnie doprecyzowujący niektóre kwestie. Po wprowadzeniu zmian po przeprowadzonej obronie postępowanie na radzie wydziału przebiegało następująco: Odczytanie protokołu Komisji ds. Przewodów Doktorskich i Habilitacyjnych, która w oparciu o opinie i wnioski recenzentów oraz przebieg obrony uchwała wniosek o wystąpienie do rady wydziału o nadanie stopnia doktora. Dyskusja na Radzie. Głosowanie Rady nad nadaniem stopnia doktora nauk ekonomicznych.

⁷⁸² AUS, WNEiZ, 341/30, s. 71-73. Doszło w tej kwestii do burzliwej dyskusji pomiędzy prof. Rutkowski i prof. Swatlerem przerwanej przez dziekana.

⁷⁸³ AUS, WNEiZ, 341/26, s. 5. Kandydatów było łącznie 18.

⁷⁸⁴ Tamże, s. 34.

⁷⁸⁵ Tamże, s. 112.

⁷⁸⁶ AUS, WNEiZ, 341/27, s. 46. Minister Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki wyraził zgodę na uruchomienie Studium Doktoranckiego dla Pracujących w zakresie metod rachunku ekonomicznego od dnia 1 października 1972 roku. Zob. Tamże, s. 142; AUS, WNEiZ, 368/74 (cała teczka).

Ministerstwa Górnictwa i Energetyki, studium doktoranckie dla pracowników przedsiębiorstw transportowych tego resortu⁷⁸⁷. W roku akademickim 1973/1974 ustalono jeszcze, że powstanie Studium Doktoranckie z Ekonomiki Przemysłu⁷⁸⁸.

Warto wspomnieć, że w omawianym okresie toczyło się kilka postępowań o nadanie stopnia doktora habilitowanego na co pozwalały uzyskane przez wydział w 1969 roku uprawnienia. Rozpatrywanych było w tym czasie 6 postępowań habilitacyjnych (Klemens Piotrowski, Hanna Jabłońska-Skinder, Bronisław Dziedziul, Hubert Bronk, Krzysztof Luks, Ignacy Chrzanowski)⁷⁸⁹. We wszystkich przypadkach rada wydziału występowała do ministerstwa z wnioskiem o nadanie stopnia doktora habilitowanego, ale w dwóch przypadkach postępowania zostały zakwestionowane przez CKK⁷⁹⁰. Zarówno doktoranci jak i osoby ubiegające się o uzyskanie stopnia doktora habilitowanego korzystały z przysługujących im stypendiów naukowych. W latach akademickich 1970/1971-1974/1975 przyznano lub przedłużono stypendia doktoranckie lub habilitacyjne 52 osobom⁷⁹¹. Dodatkowo 4 osoby skorzystały z urlopów naukowych⁷⁹².

Zauważyć można w omawianym okresie zwiększenie ilości organizowanych konferencji, sympozjów i sesji naukowych. Wydarzenia te miały również na celu zaangażowanie przedstawicieli resortów oraz przedsiębiorstw im podlegających w ramach współpracy wydziału z „praktyką”⁷⁹³. W początkach czerwca 1972 roku planowano sesję naukową, której tematyka koncentrować miała się na zagadnieniach usprawnienia zarządzania i działalności przedsiębiorstw transportowych⁷⁹⁴. Natomiast, Polska Akademia

⁷⁸⁷ AUS, WNEiZ, 341/27, s. 182, 199. Zaangażowany w tę sprawę Instytut Ekonomiki Transportu rozpatrzył ją pozytywnie ustalając, że zakres studium ma być podobny do tego dla pracujących. Funkcję organizatora studium powierzono dr Bronisławowi Żymele. Prace zmierzały do uruchomienia filii w Katowicach od semestru letniego roku akademickiego 1972/1973.

⁷⁸⁸ AUS, WNEiZ, 341/29, s. 219.

⁷⁸⁹ AUS, WNEiZ, 341/26, s. 74-75, 95; AUS, WNEiZ, 341/27, s. 154, 168, 197; AUS, WNEiZ, 341/28, s. 41, 58, 69, 98, 102-103, 121; AUS, WNEiZ, 341/29, s. 127-128, 144, 192, 223; AUS, WNEiZ, 341/30, s. 3, 8, 24-25, 44, 59, 130, 149, 155, 172.

⁷⁹⁰ W przypadku Hanny Skinder sprawa dotarła aż do KC PZPR, które podtrzymało decyzję CKK, a w przypadku Bronisława Dziedziula CKK uznało, że wydział w zbyt małym stopniu korzysta z recenzentów zewnętrznych, więc rada wydziału przyjmując to do wiadomości powołała dwóch recenzentów spoza wydziału.

⁷⁹¹ AUS, WNEiZ, 341/26, s. 23, 35, 43-44, 152, 165; AUS, WNEiZ, 341/27, s. 32, 47, 91, 114, 154, 210; AUS, WNEiZ, 341/28, s. 10, 43, 61, 70, 127, 171; AUS, WNEiZ, 341/29, s. 6-7, 54, 78, 127, 150, 190, 222, 250; AUS, WNEiZ, 341/30, s. 38, 125-127, 158, 175, 206.

⁷⁹² AUS, WNEiZ, 341/27, s. 32; AUS, WNEiZ, 341/28, s. 175.

⁷⁹³ AUS, WNEiZ, 341/27, s. 2-4. Dyskutowano tylko nad formą konferencji oraz czy powinny one odbywać się na poziomie instytutu czy wydziału. Myślą przewodnią było, że tego typu wydarzenia miały mieć charakter sprawozdań naukowych wydziału.

⁷⁹⁴ Na sesję zgłoszono 19 referatów i 15 komunikatów. Ustalono również tytuł wydarzenia „Problemy usprawnienia zarządzania przedsiębiorstwem transportowym. Sesję podsumowano w dniu 23 czerwca 1972 roku stwierdzając duże zaangażowanie przedstawicieli przedsiębiorstw, małe zaangażowanie młodej kadry naukowej, która uznała, że wygłaszanie referatów jest przestarzałe oraz ustalono, że w przyszłości sekcja

Nauk chciała zorganizować wraz z Instytutem Rachunku Ekonomicznego sesję naukową na temat teoretycznych metod informacji. W połowie grudnia 1971 roku w ramach porozumienia z PKS odbyła się sesja naukowa pt.: „Nowe zasady kierowania przedsiębiorstwami transportu samochodowego”⁷⁹⁵. W dniu 12 grudnia 1972 roku Instytut Ekonomiki Przemysłu, wraz z Towarzystwem Naukowym Organizacji i Kierownictwa, organizował sympozjum naukowe „Problemy wdrażania teorii gospodarowania do praktycznej działalności przedsiębiorstw”⁷⁹⁶. W marcu 1973 roku zaplanowano na pierwszą dekadę czerwca 1974 roku zorganizowanie przez Instytut Rachunku Ekonomicznego ogólnopolskiej konferencji naukowej na temat teorii informacji makroekonomicznej⁷⁹⁷. W dniach 28-29 kwietnia 1975 roku odbyła się w Kołobrzegu konferencja poświęcona informacji ekonomicznej⁷⁹⁸. Natomiast, na maj 1975 zaplanowano konferencję dydaktyczną pt. „Problemy stosowania nowoczesnych metod dydaktycznych na studiach ekonomicznych”.

W swoim sprawozdaniu z dwuletniej kadencji, złożonym w dniu 18 czerwca 1971 roku, ustępujący dziekan Józef Rutkowski w sprawach naukowych skoncentrował się na rozwoju kadry wydziału, ale dodał, że co roku publikowano około 100 prac, a ich ogólna liczba za okres od 1946 roku przekroczyła liczbę 1400⁷⁹⁹. Natomiast, nowy dziekan Jerzy Wolszczan, przedstawiając we wrześniu 1971 roku plan pracy na swoją kadencję wskazał, że zbyt mały jest udział problemów węzłowych w planie prac naukowo-badawczych i że instytuty powinny porozumieć się z jednostkami wiodącymi w celu uzyskania większego udziału w tych pracach⁸⁰⁰. Natomiast, w sprawozdaniu ze swojej kadencji wskazał, że w 1972 roku jednostki organizacyjne wydziału realizowały 37 tematów prac naukowo-badawczych, a w 1973 roku 40 tematów. W ramach tych tematów kontynuowano 18 prac habilitacyjnych i 90 prac doktorskich. W 1972 roku pracownicy wydziału opublikowali: 23 monografie, podręczniki lub skrypty, 130 artykułów, 3 komunikaty, 7 recenzji oraz 7 referatów⁸⁰¹. Dostrzegano również brak koordynacji tematyki badań pomiędzy

ogólna powinna dotyczyć weryfikacji dotychczasowych i wytyczania nowych kierunków badań. Zob. Tamże, s. 60, 178-180.

⁷⁹⁵ Tamże, s. 33.

⁷⁹⁶ AUS, WNEiZ, 341/28, s. 32.

⁷⁹⁷ Tamże, s. 127, 140-142. Konferencja ta odbyła się ostatecznie w dniach 22-23 kwietnia 1974 roku w Kołobrzegu pt. Informacja ekonomiczna i jej wykorzystanie w zarządzaniu. Współorganizatorem był szczeciński oddział TNOiK. Uczestniczyło w niej 360 osób. Zob. AUS, WNEiZ, 341/29, s. 193-195.

⁷⁹⁸ AUS, WNEiZ, 341/30, s. 195.

⁷⁹⁹ AUS, WNEiZ, 341/26, s. 169-170.

⁸⁰⁰ Tamże, s. 189.

⁸⁰¹ AUS, WNEiZ, 341/28, s. 205.

poszczególnymi instytutami co planowano zmienić od roku akademickiego 1973/1974⁸⁰². Władze wydziału chciały, żeby zainteresowania badawcze pracowników koncentrowały się na wspólnych, interdyscyplinarnych tematach, a nie indywidualizowały. Wynikało to z faktu, że większość prowadzonych badań było badaniami własnymi. W 1974 roku prowadzono 40 tematów badawczych z czego 31 było badaniami własnymi⁸⁰³. Władze wydziału nadal postulowały konieczność większego zaangażowania w tematykę badań centralnych ważnych z punktu widzenia gospodarki narodowej.

Do centralnego planu badań naukowych i rozwoju technicznego na lata 1971-1975 wnioski złożyła Katedra Ekonomii Politycznej⁸⁰⁴. Do problemu węzłowego *Wpływ nauki, techniki, organizacji i czynnika społecznego na tempo i kierunki wzrostu gospodarczego* złożono tematy: *Ekonomiczne problemy specjalizacji i kooperacji w przemyśle krajów RWPG* oraz *Metody zarządzania przedsiębiorstwami transportowymi*. Do problemu *Warunku i wydajność pracy w przemyśle* zgłoszono temat: *Problemy gospodarowania siłą roboczą w Polsce*, a do problemu *Optymalizacja handlu zagranicznego* temat: *Żywność w handlu zagranicznym Polski – problemy opłacalności*. Natomiast do planu prac naukowo-badawczych i rozwojowych oraz wykorzystania w gospodarce narodowej osiągnięć nauki i techniki na lata 1971-1975 zgłosiło się zdecydowanie więcej jednostek organizacyjnych wydziału zarówno w zakresie badań własnych jak i koordynowanych przez jednostki wiodące⁸⁰⁵. Katedra Taboru i Sprzętu samochodowego zgłosiła w ramach problemu węzłowego *rozwój silników wysokoprężnych, trakcyjnych i przemysłowych* dwa cele badawcze w ramach badań własnych: *Dobór żeliwa na gładzie cylindrowe o najlepszych właściwościach przeciwzużyciowych* oraz *Ustalenie momentu bezwładności wirnika turbosprężarki dostosowanej do szybkozmiennych obciążeń silnika*. Natomiast, w ramach współpracy z Instytutem Lotnictwa w problemie węzłowym *Rozwój silników wysokoprężnych, trakcyjnych i przemysłowych*, ta sama katedra zgłosiła temat: *Badania i opracowania i wprowadzania rozwiązań prototypowych mających na celu ułatwienie rozruchów wysokoprężnych silników samochodowych jedno i wielopaliwowych w temperaturze do -40 stopni Celsiusa*. W ramach współpracy z Centralnym Ośrodkiem Konstrukcyjno-Badawczym Przemysłu Motoryzacyjnego „Polmo” oraz Fabryką Samochodów Ciężarowych w Starachowicach opracowywano temat *Badania samochodów*

⁸⁰² AUS, WNEiZ, 341/29, s. 19, 29.

⁸⁰³ AUS, WNEiZ, 341/320, s. 11.

⁸⁰⁴ AUS, WNEiZ, 341/515 (cała teczka).

⁸⁰⁵ AUS, WNEiZ, 341/514 (cała teczka).

i silników samochodowych. Katedra Ekonomiki Transportu Morskiego w ramach badań własnych realizowała problemy: Polityka transportowa, Intensyfikacja wykorzystania floty, System transportowy państwa socjalistycznego oraz Aktywizacja transportu. W Katedrze Ekonomiki Transportu w ramach problemu Metody centralnego planowania i zasady funkcjonowania gospodarki zajmowano się tematami: Zastosowanie metody cybernetycznej w planowaniu i analizie działalności gospodarczej, Organizacja przetwarzania danych oraz Elementy polityki transportowej państw socjalistycznych. W Katedrze statystyki opracowano następujące tematy: Modele sezonowości przeładunków w wybranych portach bałtyckich w latach 1956-1968, Przemiany w strukturze społeczno-zawodowej ludności regionu nadmorskiego Polski w latach 1960-1975, Ekonometryczne badania przewozów, Zastosowanie metod analizy spektralnej w badaniach ekonometrycznych, Ekonomiczno-statystyczna problematyka aglomeracji i deglomeracji, Badania w zakresie budowy optymalnych modeli aglomeracji miejskich, Badania wzajemnej gęstości widmowej wybranych zmiennych ekonomicznych oraz Zmiany w strukturze demograficznej ludności regionu nadmorskiego Polski w latach 1946-1970. Katedra Ekonomiki Przemysłu i Przedsiębiorstwa Przemysłowego zgłosiła 9 tematów: Organizacja i kierownictwo przedsiębiorstwa oraz metody kontroli kierowniczej, Ekonomika produkcji, Metody oceny rozmiarów zatrudnienia w przedsiębiorstwach przemysłowych wybranych gałęzi przemysłu, Społeczne aspekty organizacji przedsiębiorstw przemysłowych, Ekonomisci polscy XIX w. jako twórcy podstaw ekonomiki przedsiębiorstwa, Problemy inwestycji w perspektywicznym rozwoju gospodarki regionu szczecińskiego, Rozwój aglomeracji przemysłowej ustroju socjalistycznym, Zagadnienia relacji zapasy-produkcja w przemyśle regionu szczecińskiego oraz Czynniki wzrostu produkcji przemysłowej w regionie szczecińskim. Katedra Ekonomii Politycznej prowadziła badania własne w ramach dwóch problemów. W ramach problemu Nowe problemy wzrostu gospodarczego realizowanego przez PAN opracowywano tematy: Bodźce ekonomiczne w żegludze morskiej, Wpływ inwestycji w infrastrukturze na rozwój Polski, Układ pobudzania jako element kierowania pracą portów, Kształtowanie struktury spożycia w procesie wzrostu gospodarczego i Kierunki inwestowania w województwie szczecińskim w latach 1946-1970. Natomiast w ramach problemu Tendencje i kierunki w procesach gospodarczych, społecznych i politycznych świata kapitalistycznego realizowano z PAN tematy: Rola polityki finansowej w regulowaniu koniunktury, Czynniki określające rozmiary akumulacji w krajach gospodarczo słabo rozwiniętych, Integracja kapitalistyczna w przebiegu cyklu koniunkturalnego oraz Powiązanie współczesnej

francuskiej myśli ekonomicznej z teorią J. W. Kaynesa. Katedra Historii Gospodarczej zajmowała się następującą tematyką: *Inwentaryzacja materiałów do dziejów transportu i opracowanie podręcznika Zarys dziejów transportu, Inwentaryzacja materiałów do dziejów transportu na ziemiach polskich i opracowanie książki Dzieje transportu w Polsce, Recenzje aktualnej literatury o dziejach gospodarczych Pomorza Zachodniego w XIX wieku i dziejach transportu, Rozwój gospodarczy Pomorza Zachodniego w latach 1918-1945, Handel i żegluga bałtycka w XIX wieku, Gospodarka morska Polski międzywojennej oraz Wstępne przygotowanie tematów monografii dziejów wybranych przedsiębiorstw transportu morskiego i lądowego*. Katedra Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw Transportowych opracowywała dwa tematy: *Problem koncentracji w warunkach gospodarki socjalistycznej jako narzędzie polityki transportowej oraz Matematyczne metody badania i planowania pracy przewozowej w transporcie samochodowym*. Zakład Rachunkowości opracowywał zagadnienie *Udoskonalenie systemu informacji dla zarządzania przedsiębiorstwami*. Katedra Prawa natomiast zajmowała się następującymi tematami: *Prawo przewozowe, Prawo cywilne dla ekonomistów, Prawo żeglugi śródlądowej, Prawo przewozowe transportu samochodowego, Ubezpieczenia transportowe, Prawo przewozowe i ubezpieczenia, Przedawnienie roszczeń w prawie cywilnym, Problematyka przedawnienia w prawie transportowym, Prawo tranzytu państw śródlądowych, Uregulowanie prawne transportu kombinowanego*.

Podsumowując ten okres widać zwiększenie rozgałęzienia kierunków badań jakie prowadzono w poszczególnych jednostkach wydziału. Odpowiadały one profilowi katedry lub zakładu, w których były prowadzone. Pojawiają się zagadnienia związane z ekonomiką przemysłu, ekonometrią, handlem międzynarodowym, metodami matematycznymi w transporcie, cybernetyką oraz ekonomią transportu morskiego, zwłaszcza portami.

Ostatni okres dotyczący spraw związanych z badaniami naukowymi obejmuje lata akademickie 1975/1976 – 1984/1985. Przez pierwsze 6 lat widoczna jest w miarę stabilna ilość otwieranych rokrocznie przewodów doktorskich oraz habilitacyjnych. Natomiast, od roku akademickiego 1981/1982 następuje wyraźny spadek ilości otwieranych przewodów doktorskich. Władze wydziału w zachowanych z tego okresu sprawozdaniach praktycznie nie odnoszą się do spraw badań naukowych lub ilości opublikowanych prac, a jedynie wspominają o ilościach prowadzonych lub zakończonych przewodów. Jest to również okres, w którym, nie licząc ostatnich 3 lat, posiedzenia rad wydziału podzielone są na te odbywające się bez członków Instytutu Ekonomiki Transportu, w trakcie których

omawiano sprawy organizacyjne, kadrowe i dydaktyczne, oraz wspólne posiedzenia dotyczące spraw przewodów doktorskich i habilitacyjnych.

Z tego powodu należy przybliżyć przede wszystkim liczby dotyczące otwieranych przewodów doktorskich na wydziale:

Tabela 6 Otwarte przewody doktorskie na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej w latach akademickich 1975/1976-1984/1985. Opracowanie własne⁸⁰⁶

Rok akad emic ki	1975 /197 6	1976 /197 7	1977 /197 8	1978 /197 9	1979 /198 0	1980 /198 1	1981 /198 2	1982 /198 3	1983 /198 4	1984 /198 5	Łąc zni e
Otwa rte prze wody	24	35	37	24	24	21	7	14	5	12	203

W związku z faktem, że ilość otwieranych postępowań habilitacyjnych również wzrosła w porównaniu do poprzednich lat, dane liczbowe ich dotyczące przedstawia poniższa tabela:

Tabela 7 Otwarte przewody habilitacyjne na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej w latach akademickich 1975/1976-1984/1985. Opracowanie własne⁸⁰⁷

Rok akad emic ki	1975 /197 6	1976 /197 7	1977 /197 8	1978 /197 9	1979 /198 0	1980 /198 1	1981 /198 2	1982 /198 3	1983 /198 4	1984 /198 5	Łąc zni e
Otwa rte prze wody	5	3	2	2	6	2	0	4	1	9	34

⁸⁰⁶ Opracowano na podstawie: AUS, WNEiZ, 341/31, s. 7, 64-65, 89-90, 122-123, 163, 186-187, 213-216; AUS, WNEiZ, 341/32, s. 4-5, 33, 62, 87-89, 105, 119-121, 190-193, 218-220, 234-237, 283-285; AUS, WNEiZ, 341/33, s. 32, 40-43, 108-111, 129, 134-135, 176, 195, 207; AUS, WNEiZ, 341/34, s. 3, 17-18, 66-67, 185-187, 252, 265-266; AUS, WNEiZ, 341/35, s. 8-9, 22, 36-37, 63-64, 101, 117-118, 143, 158, 193-194, 205-207; AUS, WNEiZ, 341/36, s. 5-7, 113-114, 149, 181, 237, 260-261, 297; AUS, WNEiZ, 341/37, s. 4, 48, 97-98, 134, 179, 207; AUS, WNEiZ, 341/38, s. 23, 39-40, 53-54, 78-79, 105, 117-118, 143; AUS, WNEiZ, 341/39, s. 18-19, 39, 51, 75, 174; AUS, WNEiZ, 341/40, s. 37-38, 75-76, 130, 176, 266-267,

⁸⁰⁷ Opracowano na podstawie: AUS, WNEiZ, 341/31, s. 121, 145-146, 188, 213; AUS, WNEiZ, 341/32, s. 195-196, 213-215; AUS, WNEiZ, 341/33, s. 165, 188-189; 203-204; AUS, WNEiZ, 341/34, s. 85, 112-113; AUS, WNEiZ, 341/35, s. 3-4, 19, 34, 142-143, 188; AUS, WNEiZ, 341/36, s. 236; AUS, WNEiZ, 341/38, s. 2, 12-13, 53, 65, 116; AUS, WNEiZ, 341/39, s. 123, 156; AUS, WNEiZ, 341/40, s. 7, 88-89, 119-120, 149-150, 175, 189.

W przypadku przewodów habilitacyjnych warto zwrócić uwagę na fakt, że w ostatnim roku istnienia Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu w ramach Politechniki Szczecińskiej ilość otwieranych postępowań znacznie wzrosła. Wynikało to zapewne z niepewności dotyczącej przyszłości wydziału w strukturach Uniwersytetu Szczecińskiego oraz pozostania części kadry skupionej wokół prof. Klemensa Piotrowskiego w Politechnice Szczecińskiej co automatycznie osłabiało środowisko ekonomistów w nowej uczelni. Warto jeszcze zaznaczyć, że w dwóch przypadkach postępowania otwierane były dwukrotnie⁸⁰⁸. W omawianym okresie stypendia doktorskie i habilitacyjne przyznano lub przedłużono 107 razy⁸⁰⁹. Z zachowanych wykazów wynika, że na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu w latach 1964-1985 nadano 222 stopnie doktora nauk ekonomicznych i w latach 1970-1985 odbyło się 35 kolokwium zakończonych nadaniem stopnia doktora habilitowanego nauk ekonomicznych⁸¹⁰.

Niemniej, w omawianym okresie lat akademickich 1975/1976 – 1984/1985, również dochodziło do zmian organizacyjnych w kwestii przeprowadzania przewodów oraz poddawane były one ocenie. Pod koniec roku akademickiego 1975/1976 Ministerstwo Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki oraz Centralna Komisja Kwalifikacyjna oceniły zdaniem dziekana Waśniewskiego „dość pomyślnie” poziom przewodów doktorskich prowadzonych na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu⁸¹¹. Pomimo tego, w od roku akademickiego 1976/1977 wszedł w życie obowiązek dostarczania prorektorowi ds. badań naukowych opinii promotora o pracy doktorskiej przed wysłaniem jej do

⁸⁰⁸ Obydwa postępowania, dr Wojciecha Olejniczaka i dr Wojciecha Bąkowskiego wszczęte w roku akademickim 1975/1976 nie doczekały się pozytywnego zakończenia. W przypadku dr Olejniczaka po otwarciu właściwie nie ma odnotowania dalszego biegu przewodu do momentu jego rezygnacji z kontynuowania postępowania habilitacyjnego, a w przypadku dr Bąkowskiego CKK odmówiła zatwierdzenia uchwały rady wydziału przyznającej stopień doktora habilitowanego. W związku z tym, postępowania w obydwu przypadkach rozpoczynano od nowa.

⁸⁰⁹ AUS, WNEiZ, 341/31, s. 5, 123-124, 187, 211; AUS, WNEiZ, 341/32, s. 6-8, 32, 63, 91, 108, 122, 193-194, 285-286; AUS, WNEiZ, 341/33, s. 5, 131, 135, 176-177, 208-209; AUS, WNEiZ, 341/34, s. 90, 188, 252, 266-267; AUS, WNEiZ, 341/35, s. 101, 118, 143-144, 205; AUS, WNEiZ, 341/36, s. 7, 130, 181, 297-298; AUS, WNEiZ, 341/37, s. 5, 17, 98, 113, 134, 163, 208; AUS, WNEiZ, 341/38, s. 5, 14, 40, 67, 79, 118, 143; AUS, WNEiZ, 341/39, s. 5, 51, 94, 174; AUS, WNEiZ, 341/40, s. 7, 39, 75, 89, 130. Warto dodać, że w dniu 30 września 1982 roku rektor Gronowski przekazał radzie, że zgodnie ze stanowiskiem władz uczelni i obowiązującymi przepisami nie będą uznawane wnioski o stypendia składane na maksymalny okres. Stypendia doktorskie należy przyznawać na okres roku, a habilitacyjne na okres 1,5 roku. Przy przedłużeniach należy wziąć pod uwagę postępy w pisaniu pracy. Dodatkowo założono kartoteki osobowe w celu ewidencjonowania przyznanej pomocy i rozliczania jej. Jeśli osoba, która uzyskiwała pomoc materialną nie wykaże się we wskazanym okresie postępiami będzie zobowiązana do zwrotu stypendium. Zob. AUS, WNEiZ, 341/38, s. 4-5.

⁸¹⁰ Zestawienia zob. AUS, WNEiZ 341/491; AUS, WNEiZ, 341/492; AUS, WNEiZ, 341/504; AUS, WNEiZ, 605/15; AUS, WNEiZ, 605/16. Całe teczki.

⁸¹¹ AUS, WNEiZ, 341/31, s. 219.

recenzentów⁸¹². Natomiast, w dniu 17 grudnia ukazały się nowe przepisy dotyczące przewodów doktorskich⁸¹³. Określały one między innymi kompetencje rady wydziału w odniesieniu do studiów doktoranckich⁸¹⁴. Rada wydziału uchwaliła również, że od swojego posiedzenia w dniu 26 czerwca 1977 roku będzie rozpatrywać wnioski o otwarcie przewodów doktorskich jedynie w obecności promotora lub osoby merytorycznie zorientowanej w przedmiocie proponowanego zakresu i tematu pracy doktorskiej oraz upoważnionej przez promotora do występowania w jego imieniu⁸¹⁵.

Kolejną dyskusję dotyczącą zasad nadawania stopnia doktora wywołało pismo przewodniczącego Centralnej Komisji Kwalifikacyjnej ds. Kadr Naukowych oraz Ministra Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki z dnia 30 grudnia 1977 roku⁸¹⁶. W jego wyniku rada wydziału w dniu 24 lutego 1978 roku uznała, że na wydziale przestrzegane są przepisy dotyczące przewodów doktorskich, ale postanowiła również, że należy zachować zasadę powoływania dwóch recenzentów przy przewodach pracowników Politechniki Szczecińskiej i słuchaczach studiów doktoranckich. Trzech recenzentów powoływano w pozostałych przypadkach, czyli przewodach indywidualnych osób niebędących pracownikami wydziału, oraz przy przewodach interdyscyplinarnych. Ustalono również, że szczegółowo będą analizowane recenzje prac doktorskich, powoływana będzie przy wyznaczaniu terminu obrony komisja na wniosek rady naukowej instytutu, przewody absolwentom kierunków nieekonomicznych będą otwierane tylko w przypadku stażu pracy w zawodzie związanym z ekonomiką po zdaniu egzaminów uzupełniających, przy otwieraniu przewodów będzie analizowana sylwetka doktoranta oraz jego predyspozycje do prowadzenia badań naukowych oraz zwiększone zostaną wymagania przy zaliczeniach i egzaminach słuchaczom studiów doktoranckich. Nawiązując jeszcze do studiów doktoranckich zauważono, że od momentu wprowadzenia w życie nowych przepisów w 1976 roku, zwiększenie dyscypliny, większą aktywność doktorantów, ale i lepszą opiekę kierowników studiów doktoranckich i promotorów⁸¹⁷. Problemem były natomiast

⁸¹² AUS, WNEiZ, 341/32, s. 2.

⁸¹³ Dz. U. 1976 nr 41 poz. 243.

⁸¹⁴ AUS, WNEiZ, 341/32, s. 221. Rada wydziału opiniowała szczegółowy program studiów oraz regulamin organizacyjny, zatwierdzała harmonogram prac doktorskich, wnioskowała w sprawie składu komisji studiów doktoranckich, akceptowała semestralne sprawozdania kierownika studiów oraz skreślała lub wydalała ze studiów słuchaczy. Pierwszą komisję ds. studiów doktoranckich tworzyli: prof. dr hab. Kazimierz Sawicki – przewodniczący, doc. dr hab. Ignacy Dziedziczak, prof. dr hab. Waldemar Grzywacz, doc. dr hab. Klemens Piotrowski, prof. dr hab. Lesław Swatler.

⁸¹⁵ Tamże, s. 235.

⁸¹⁶ AUS, WNEiZ, 341/33, s. 135-138.

⁸¹⁷ Tamże, s. 139-141. W 1978 roku funkcjonowały 3 studia doktoranckie: Ekonomii Politycznej, Ekonomiki Transportu dla Pracujących oraz Metod Rachunku Ekonomicznego dla Pracujących. Sytuacja nie poprawiła

opóźnienia w pisaniu prac doktorskich. Na przykład w Studium Doktoranckim z Ekonomii Politycznej pierwszy nabór ukończyło i obroniło pracę doktorską 7 osób. Z drugiego naboru, na 11 absolwentów 4 obroniło prace. 7 osób miało opóźnienia ponad trzyletnie, ale w 4 przypadkach wynikało to z tego, że osoby te pisały prace w ramach zleconych prac badawczych, których tematy były zbyt wąskie i wymagały rozszerzenia. Słuchacze z trzeciego naboru również mieli opóźnienia.

W roku akademickim 1978/1979 ukazały się zalecenia powizytacyjne Ministra Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki wynikające także z realizacji uchwał XII Plenum KC PZPR⁸¹⁸. Zalecenia dotyczyły wprowadzenia obowiązku dokonywania przez rady instytutów krytycznej oceny przewodu doktorskiego, który to obowiązek dotyczył zarówno doktorantów pracowników uczelni i do doktorantów zewnętrznych. Rady Wydziałów miały również szczegółowo uzasadniać dobór recenzentów i analizować nadesłane recenzje odrzucając te zbyt powierzchowne. O ile te zalecenia nie wzbudzały większych emocji to już te dotyczące awansów na profesorów nadzwyczajnych i zwyczajnych wywołały oburzenie członków rady wydziału, która uznała je za sztuczne i nieuzasadnione⁸¹⁹. Dziekan uznał, że są to kwestie, które będzie trzeba realizować bez względu na stanowisko rady choć ostatecznie zobowiązał się przekazać jej jednolite stanowisko odpowiednim adresatom. Sprawy doktoratów powracały jednak nadal na posiedzenia rady wydziału. W styczniu 1979 roku profesor Przemysław Małek najpierw postulował, żeby promotor na egzaminie doktorskim nie był egzaminatorem, a następnie wnioskował o wyznaczanie na obrony prac doktorskich obserwatorów z innych instytutów w celu zmniejszenia przypadkowości przy zatwierdzaniu rozpraw doktorskich przez radę wydziału⁸²⁰. Dziekan Madej odpowiedział prof. Małkowi, że w kwestii promotora sprawa

się jeszcze w roku akademickim 1980/1981 kiedy w trakcie sprawozdania z działalności Studium Doktoranckiego Ekonomiki Transportu jedynie 3 z 20 osób zrekrutowanych w 1976 roku miało obronione planowo prace doktorskiej. Zob. AUS, WNEiZ, 341/36, s. 149-150.

⁸¹⁸ AUS, WNEiZ, 341/34, s. 19-22. Była to również zapewne konsekwencja narady rektorów i dziekanów uczelni ekonomicznych, która odbyła się w Katowicach w dniu 10 marca 1978 roku w trakcie której stwierdzono, że w skali kraju obniża się poziom prac doktorskich oraz habilitacyjnych. Dodatkowo uznano, że niektóre rady wydziału są zbyt liberalne i dopuszczają do obron przy niejednoznacznych opiniach. Wśród propozycji ministerialnych rozwiązania sytuacji było powoływanie superrecenzenta dla wszystkich przewodów przekazanych do CKK lub ewentualnie kontrola wybranych jednostek. Natomiast przy ocenie dorobku w trakcie awansu obowiązywała ocena dorobku naukowego, dydaktycznego oraz wychowawczego. Zob. AUS, WNEiZ, 341/33, s. 162-163.

⁸¹⁹ Najwięcej emocji wywołało utrzymanie zasady nie występowania z wnioskami awansowymi na profesora nadzwyczajnego przy braku promotorstwa przewodów doktorskich własnego zakładu czy instytutu oraz wprowadzenie zasady nie występowania z wnioskami awansowymi na profesora zwyczajnego, jeżeli kandydat nie utworzył szkoły naukowej, której istotnym elementem jest habilitacja co najmniej jednego pracownika uczelni. Za niedopuszczalne uważano głosowanie w sprawach awansowych na senacie, gdyż przepisy dopuszczały jedynie głosowanie na radzie wydziału.

⁸²⁰ AUS, WNEiZ, 341/34, s. 69.

jest oczywista, a prorektor Waśniewski dodał, że w obronie obowiązkowo uczestniczy z ramienia rady wydziału dziekan lub prodziekan. Następnie prof. Swatler poruszył kwestię nadmiernej biurokracji towarzyszącej przewodom doktorskim.⁸²¹ Za nadmierne uważał profesor również referowanie przez doktoranta swojej pracy radzie instytutu. Poparł go prof. Gronowski dodając, że na innych uczelniach kwestie przewodów doktorskich nie są tak skomplikowane, ale przypomniał, że rada uchwaliła regulamin przeprowadzania przewodów doktorskich zatwierdzonych przez władze uczelni, więc należy go stosować albo zmienić. Sprawa została zakończona w dniu 23 marca 1979 roku aktualizacją regulaminu przeprowadzania przewodów doktorskich. Utrzymane zostało w nim referowanie prac doktorskich przed radą instytutu co jak określił rektor Zygmunt Zieliński miało na celu ożywienie dyskusji nad pracami doktorskimi, podniesienie ich poziomu oraz pomoc doktorantom, a nie zabieranie uprawnień radzie wydziału⁸²². Natomiast, od 1 stycznia 1980 roku wszyscy kandydaci ubiegający się o stopień doktora musieli zdać egzamin doktorski z filozofii marksistowskiej zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki⁸²³. Wymogło to dostosowanie programów studiów doktoranckich przez wprowadzenie do nich przedmiotu filozofia marksistowska i zmniejszenie liczby godzin z innych przedmiotów⁸²⁴. Drobne korekty wewnętrznego regulaminu przeprowadzania przewodów doktorskich nastąpiły jeszcze w styczniu 1980 roku kiedy ustalono w sprawie przewodów indywidualnych, że egzaminy doktorskie mogą być też składanie w fazie końcowej pisanie rozprawy na podstawie wniosku kandydata, opinii promotora i wniosku rady instytutu do rady wydziału⁸²⁵. Wszystkie omówione zmiany o charakterze organizacyjnym mające na celu przede wszystkim podniesienie poziomu prac doktorskich nie zawsze przynosiły zamierzone skutki. W maju 1982 roku CKK oceniając poziom przewodów doktorskich Wacława Ostrowskiego i Tadeusza Trzaski wydała krytyczne opinie dotyczące przebiegu postępowania i choć nie cofnęła nadanych stopni to

⁸²¹ Tamże, s. 69-72. Warto przytoczyć słowa prof. Swatlera dotyczące tej kwestii: Do niedawna (...) otwarcie przewodu doktorskiego wiązało się z uzgodnieniem tematu pracy z promotorem, który zgłaszał sprawę na Radę Wydziału zatwierdzając wniosek. Obecnie, ta sama sprawa przechodzi kolejno przez: kolegium instytutu, radę naukową instytutu, kolegium dziekańskie, radę wydziału" (z tym samym wynikiem).

⁸²² Tamże, s. 118-119.

⁸²³ Tamże, s. 117-118. Wspomnianą datę ustalono w trakcie posiedzenia rady wydziału z dnia 23 marca 1979 roku. Podyktowane to było dużą ilością zaawansowanych przewodów doktorskich.

⁸²⁴ Tamże, s. 266. Dostosowany został w ten sposób program Studium Doktoranckiego z Metod Rachunku Ekonomicznego dla Pracujących. Brak danych o pozostałych studiach. Jednak już w roku akademickim 1980/1981 wnioskowano, żeby dla ekonomistów przywrócić egzamin z ekonomii politycznej zamiast filozofii marksistowskiej. Zob. AUS, WNEiZ, 341/36, s. 150.

⁸²⁵ AUS

, WNEiZ, 341/35, s. 101-102. W składzie komisji egzaminów doktorskich powinni być wówczas przewidywani recenzenci lub specjaliści z danej dziedziny.

wskazała, że takie powtarzające się przypadki podważają autorytet rady i należy ich unikać⁸²⁶. W listopadzie 1983 roku ujednolicone zostały jeszcze w skali uczelni zasady nagradzania prac doktorskich⁸²⁷. Od tej pory za prace wyróżnione uznawano te kierowane do nagrody ministra. Wniosek o wyróżnienie musiał wynikać z recenzji pracy lub być zgłoszony w trakcie niejawniej części obrony przez recenzenta. Wniosek taki zatwierdzony powinien być uchwałą rady wydziału. Ostatnim akordem spraw przewodów doktorskich i habilitacyjnych w trakcie działalności wydziału w strukturach Politechniki Szczecińskiej było pismo CKK skierowane do szkół wyższych, które nakazywało zaostrenie dyscypliny przewodów doktorskich i habilitacyjnych, a zwłaszcza podniesienie rangi recenzji wskazując dodatkowo, że członkowie komisji przeprowadzających przewody habilitacyjne nie powinni być recenzentami w tych przewodach⁸²⁸. Wystosowanie takiego dokumentu wskazywało, że sytuacja zdaniem władz centralnych w odniesieniu do poziomu prac doktorskich i habilitacyjnych nie poprawiła się od momentu pierwszych oficjalnych wytycznych w tym zakresie przesłanych prawie 10 lat wcześniej.

Na zakończenie omawiania okresu lat akademickich 1975/1976-1984/1985 warto jeszcze wspomnieć o prowadzonych badaniach naukowych w poszczególnych instytutach. Jak już zostało wspomniane, niestety na ten temat zachowało się najmniej informacji, a te które pozostały w aktach są nierównomierne i nie oddają sytuacji naukowej całego wydziału. Najwięcej szczegółowych informacji zachowało się dla Instytutu Rachunku Ekonomicznego z przedstawionego radzie wydziału w dniu 19 grudnia 1980 roku sprawozdania⁸²⁹. Instytut prowadził prace badawcze odpłatne i bezumowne. W 1980 roku zakończono 10 tematów głównie resortowo-branżowych dotyczących zastosowania informatyki w transporcie i zapleczu technicznym transportu, oceny wykorzystania instrumentów finansowych w zarządzaniu, a także problemów zastosowania informatyki do usprawnienia procesu dydaktycznego. Instytut był w trakcie realizacji umowy wdrożeniowej dotyczącej systemu ewidencji zapasów części zamiennych w punktach sprzedaży detalicznej PP Polmozbyt. Przygotowywana była umowa wdrożeniowa z PŻM dotycząca systemu finansowo-księgowego. Badania bezumowne koncentrowały się na dyscyplinach ekonomicznych instytutu, czyli finansach, rachunkowości i organizacji przetwarzania danych. W ramach prowadzonych tematów długofalowych: Finanse w

⁸²⁶ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 175-176.

⁸²⁷ AUS, WNEiZ, 341/39, s. 35.

⁸²⁸ AUS, WNEiZ, 341/40, s. 84-85.

⁸²⁹ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 99-100.

polityce gospodarczej i społecznej państwa, Zastosowanie informatyki w gospodarce oraz Problemy systemu informacji ekonomicznej i rachunkowości, realizowano rocznie około 30 zadań. Efektem zakończonych zadań było: złożenie do druku 3 prac habilitacyjnych, zakończenie 4 przewodów doktorskich, opublikowanie 5 książek, 3 podręczników, 30 artykułów w czasopismach i 6 skryptów. W latach 1979-1980 instytut współorganizował 6 konferencji naukowych. Przygotowywano się do kolejnego planu pięcioletniego poprzez złożenie do ministerstwa propozycji koordynowania następujących problemów: Informatyka w transporcie i Informatyka w zarządzaniu regionem. Kontaktowano się również z potencjalnymi koordynatorami i zleceńodawcami prac badawczych: Instytutem Badań Systemowych PAN, Politechniką Wrocławską i Zjednoczeniem PKS.

W kwietniu 1981 roku złożono informacje dotyczące badań prowadzonych w Instytucie Ekonomiki Przemysłu oraz Zakładzie Techniki i Eksploatacji Samochodów za lata 1979-1980⁸³⁰. Sprawozdania te były jednak zdecydowanie uboższe w informacje. Niemniej, Instytut Ekonomiki Przemysłu zorganizował 3 konferencje naukowe, w dwóch przypadkach razem z TNOiK. Pracownicy instytutu opublikowali 65 prac naukowych. 4 pracowników uzyskało stopień doktora, a 1 stopień doktora habilitowanego. 9 przewodów doktorskich i 2 habilitacyjne było w toku. Trwała również praca nad 11 tematami rozpraw habilitacyjnych. Natomiast, w Zakładzie Techniki i Eksploatacji Samochodów prowadzono prace naukowo-badawcze na podstawie umów wieloletnich z jednostkami gospodarki społecznej: FSC Starachowice, WSM Bielsko-Biała, WSK Mielec, WSK Andrychów oraz FC Ursus. Zakład uczestniczył również w problemach węzłowych. Na rzecz regionu prowadzono ocenę konstrukcji cystern dla przemysłu spożywczego (Produkcja antyimportowa). Rocznie wartość prac badawczych kształtowała się na poziomie 5,5 mln zł, a ich wyniki wykorzystywane były przy pisaniu prac doktorskich. Na ukończeniu była praca habilitacyjna dr inż. Mysłowskiego.

Nieco informacji, zachowało się również z okresu samodzielności organizacyjnej Instytutu Ekonomiki Transportu. W roku akademickim 1978/1979 w instytucie prowadzone były następujące tematy badawcze: Konteneryzacja (Jerzy Wolszczan), Wpływ żeglugi morskiej i portów morskich na bilans płatniczy kraju (Franciszek Gronowski), Transport paliw i przesyłanie energii (Paweł Zalewski), Portowy system obsługi towarowej żeglugi (Franciszek Gronowski), Informatyczny system PKS (Adam Szewczuk), Organizacja transportu w Zakładach Chemicznych Police (Franciszek

⁸³⁰ Tamże, s. 215-216.

Gronowski), Infrastruktura w transporcie (Waldemar Grzywacz). Zawarto także umowę z Ministerstwem Łączności na prowadzenie badań nad przewozem paczek pocztowych⁸³¹. Cały czas współpracowano również z Hochschule für Verkehrswesen w Dreźnie. Natomiast, w roku akademickim 1979/1980 realizowano 3 tematy rządowe dla Instytutu Śląskiego w Opolu, 1 temat węzłowy dla Wojewody Radomskiego oraz 1 na zlecenie Zjednoczenia Technicznej Obsługi Rolnictwa w Koszalinie, 1 temat resortowo-branżowy oraz 6 tematów niekoordynowanych⁸³². W 1980 roku prowadzonych było 11 prac habilitacyjnych, 7 prac doktorskich. W dniu 26 listopada 1982 roku członków rady instytutu niepokoił brak umów na nowe prace badawcze, a wszystkie za wyjątkiem jednego realizowanego przez prof. Wolszczana tematu, kończyły się właśnie w 1982 roku⁸³³. W związku z powyższym rada instytutu poparła pomysł dyrektora Huberta Bronka o rozpoczęcie badań nad opracowaniem systemu transportowego krajów rozwijających się.

Ostatnie informacje dotyczące prowadzonych badań na wydziale zachowały się z posiedzenia rady wydziału z dnia 26 listopada 1984 roku, w trakcie którego opiniowano plany naukowo-badawcze poszczególnych jednostek wydziału⁸³⁴. Pomimo tego, że są to informacje statystyczne, nie wskazujące w żaden sposób na tematykę badań to jednak warto je przytoczyć. I tak, w Instytucie Ekonomiki Przemysłu kontynuowane były badania odpłatne o wartości około 3 mln zł w programie rządowym. W dziale badań własnych w 1985 roku planowano zakończenie 6 prac doktorskich i 2 habilitacyjnych, a w całej 5-latce 14 prac doktorskich i habilitacyjnych. W dziale badań podstawowych i wyprzedzających każdy samodzielny pracownik prowadził jeden temat. Wszystkie one miały zakończyć się publikacjami.

Katedra Finansów w 1985 roku nie miała prowadzić badań odpłatnych. Wszystkie prace o charakterze podstawowym i wyprzedzającym dotyczyły funkcjonowania reformy ekonomicznej. Kontynuowano również 2 prace doktorskie i 2 habilitacyjne. W dziale rozwoju dydaktyki miały ukazać się w 1985 roku 2 podręczniki. W pięciolatce planowano 1 temat międzyresortowy dla Instytutu Funkcjonowania Gospodarki Narodowej.

Instytut Informatyki i Zarządzania prowadził 4 prace resortowe odpłatne, każda o wartości od 1 do 2 mln zł. Planowano zakończenie 3 prac habilitacyjnych i 1 doktorskiej. W badaniach podstawowych rozpoczęto dwa tematy, jeden pod kierunkiem prof. Tadeusza

⁸³¹ AUS, WZiEU, 172/3, s. 59-60.

⁸³² AUS, WZiEU, 172/5, s. 52-53.

⁸³³ AUS, WZiEU, 172/8, s. 21-22.

⁸³⁴ AUS, WNEiZ, 341/40, s. 40-41.

Wierzbickiego i drugi doc. Leona Dorozika. Planowano opracować pakiety dydaktyczne systemów informatycznych oraz prowadzić rozwój oprogramowania systemowego.

W Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych w 1985 roku zakończyć miał się jeden temat zlecony przez Instytut Finansowania Gospodarki Narodowej oraz przewidywano zakończenie 3 prac habilitacyjnych i 6 prac doktorskich. W ramach badań podstawowych i wyprzedzających prowadzono 9 tematów. W dziale rozwój dydaktyki przewidywano ukończenie 2 skryptów i 1 przewodnika dydaktycznego oraz 2 stanowisk dydaktycznych w Zakładzie Ekonometrii i Statystyki oraz Zakładzie Ekonomiki Handlu.

Instytut Ekonomiki Transportu za wyjątkiem Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów nie miał podpisanych umów odpłatnych. W badaniach podstawowych i wyprzedzających prowadzono 9 tematów. Przewidywano ukończenie w 1985 roku 4 prac habilitacyjnych i 1 pracy doktorskiej. W dziale rozwój dydaktyki planowano powstanie 8 pozycji dydaktycznych. Natomiast, Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów prowadził dużą kompleksową pracę odpłatną dla FSC Starachowice o wartości ponad 5 mln zł i 2 mniejsze tematy o wartości około 600 tys. zł. W ramach badaniach własnych ukończona miała być 1 habilitacja, a w dziale dydaktyka 3 skrypty.

Katedra Rachunkowości nie planowała prowadzenia w 1985 roku prac odpłatnych. W badaniach własnych kontynuowane miały być 2 rozprawy habilitacyjne i 3 prace doktorskie. Badania podstawowe i wyprzedzające obejmowały 4 tematy zbiorowe. Planowanie wydanie 1 przewodnika metodycznego.

Warto jeszcze spróbować zdefiniować główne nurty badawcze, które dominowały w badaniach prowadzonych na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej. Takiego ogólnego opisu prac badawczych wydziału dokonali już Stanisław Flejterski oraz Tomasz Sobczak, którzy wskazali na funkcjonujące na wydziale szkoły naukowe i mistrzów szczecińskiego ośrodka nauk ekonomicznych⁸³⁵. Również Elżbieta Załoga podzieliła uczonych szczecińskiego ośrodka ekonomiki transportu według przypisanych im konkretnych dyscyplin lub subdyscyplin naukowych⁸³⁶. Zazwyczaj pracownicy naukowci przyporządkowani byli do poszczególnych jednostek tworzących wydział w zależności od swoich zainteresowań badawczych, ale te oczywiście ewaluowały, czasami zmieniając się diametralnie, co powoduje, że sztywne

⁸³⁵ S. Flejterski, T. Sobczak, *Szkoły naukowe i mistrzowie w szczecińskim ośrodku nauk ekonomicznych w latach 1946-2016*, w: *Akademicki Szczecin...*, s. 235-270. Opracowanie to jednak znacznie wybiega zasięgiem chronologicznym poza opisywany okres.

⁸³⁶ E. Załoga, *Jubileusz 75-lecia szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu...*, s. 24-25. Cechą wyróżniającą szczeciński ośrodek ekonomiki transportu była zdaniem autorki interdyscyplinarność badań.

przypisanie niektórych osób do danej tematyki wydaje się utrudnione. Niemniej, na przestrzeni 30 lat istnienia Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu można wskazać główne kierunki badań naukowych⁸³⁷. I tak, ekonomią polityczną, zwłaszcza kapitalizmu zajmował się Józef Rutkowski⁸³⁸. Badania nad ekonomią polityczną prowadzili także Danuta Kopycińska (także badania nad gospodarką narodową)⁸³⁹, Stanisław Flejterski⁸⁴⁰ oraz Jerzy Dudziński⁸⁴¹, który specjalizował się także w międzynarodowych stosunkach ekonomicznych. Międzynarodowymi stosunkami gospodarczymi zajmowała się natomiast Irena Rutkowska⁸⁴². W nurcie ekonomii politycznej socjalizmu oraz ekonomiki przemysłu badaniami zajmowali się: Zdzisław Łaski⁸⁴³, Tadeusz Madej⁸⁴⁴, Tadeusz Obrębski⁸⁴⁵, Klemens Piotrowski⁸⁴⁶ oraz Władysław Janasz⁸⁴⁷. Badania nad ekonomiką przemysłu prowadzili również Włodzimierz Mozel

⁸³⁷ Autor uwzględnił wyłącznie wybrane publikacje książkowe poszczególnych pracowników, które zostały opublikowane w okresie 1955-1985.

⁸³⁸ Zob. np. J. Rutkowski, *Ekonomia Polityczna*, Szczecin 1958; Tenże, *Ekonomia Polityczna Kapitalizmu*, Warszawa 1982; Tenże, *Istota rynku kredytowego i główne cechy jego rozwoju*, Warszawa, Poznań 1959; Tenże, *EWG a międzynarodowy ruch kapitału*, Warszawa 1969.

⁸³⁹ Zob. np. D. Kopycińska, *Wpływ władzy gospodarczej jednostek sfery realnej na realizację celu gospodarki narodowej*, Szczecin 1983.

⁸⁴⁰ Zob. np. J. Dudziński, S. Flejterski, *Zarys przedmiotu i metody ekonomii politycznej*, Szczecin 1977; *Rewolucja naukowo-techniczna w warunkach socjalizmu i kapitalizmu*, red. S. Flejterski, M. Zajączkowski, Szczecin 1983.

⁸⁴¹ Zob. np. J. Dudziński, S. Flejterski, *Zarys przedmiotu i metody ekonomii politycznej*, Szczecin 1977; *Problemy ekonomii politycznej kapitalizmu oraz międzynarodowych stosunków ekonomicznych*, red. J. Dudziński, Szczecin 1981; J. Dudziński, *Ogólne prawidłowości kształtowania się cen na współczesnym rynku międzynarodowym*, Szczecin 1983.

⁸⁴² Zob. np. I. Rutkowska, *Światowy rynek pszenicy: problemy równowagi w okresie powojennym*, Poznań 1969; Tenże, *Koszty skupu podstawowych produktów rolnych : na przykładzie wybranych gminnych spółdzielni województwa szczecińskiego*, Warszawa 1970; *Współczesne problemy gospodarki światowej*, red. I. Rutkowska, Szczecin 1974; *Problemy światowej gospodarki żywnościowej*, red. I. Rutkowska, Szczecin 1976; J. Rutkowski, I. Rutkowska, *Problemy współczesnej gospodarki światowej*, Warszawa 1976.

⁸⁴³ Zob. np. Z. Łaski, *Ekonomia przemysłu. Wybrane zagadnienia*, Szczecin 1959; Tenże, *Zatrudnienie w gospodarce socjalistycznej w świetle teorii rachunku ekonomicznego: (ze szczególnym uwzględnieniem przemysłu)*, Szczecin 1968; Tenże, *Podstawy rachunku ekonomicznej weryfikacji postępu technicznego*, Szczecin 1974; Tenże, *Postęp ekonomiczny i jego główne drogi w przedsiębiorstwie przemysłowym*, Szczecin 1982.

⁸⁴⁴ Zob. np. T. Madej, *Efektywność specjalizacji i kooperacji przedsiębiorstw przemysłowych*, Warszawa 1965; Tenże, *Związki kooperacyjne przemysłu kluczowego z drobną wytwórczością na Pomorzu Zachodnim*, Szczecin 1969; Tenże, *Ekonomiczne problemy specjalizacji i kooperacji w przemyśle krajów RWPG*, Warszawa 1972; Tenże, *Planowanie gospodarki narodowej: (wybrane zagadnienia)*, Szczecin 1976.

⁸⁴⁵ Zob. np. T. Obrębski, *Zatrudnienie w przemyśle uspołecznionym Pomorza Szczecińskiego : zmiany w latach 1946-1966*, Szczecin 1969.

⁸⁴⁶ Zob. np. K. Piotrowski, *Rola płacy w systemie zarządzania*, Warszawa, Poznań 1976; Tenże, *Stosunki ekonomiczne w rozwiniętym społeczeństwie socjalistycznym*, Warszawa 1981; Tenże, *Czynnik przestrzeni w zarządzaniu przedsiębiorstwami socjalistycznymi*, Warszawa 1974.

⁸⁴⁷ Zob. np. W. Janasz, *Reprodukcja majątku trwałego w przemyśle uspołecznionym Pomorza Szczecińskiego*, Szczecin 1972; Tenże, *Reprodukcja środków trwałych w przemyśle w warunkach postępu naukowo-technicznego*, Szczecin 1977; Tenże, *Gospodarka środkami pracy w przedsiębiorstwie*, Szczecin 1983.

(zajmował się także gospodarką morską)⁸⁴⁸, Stanisław Drozd⁸⁴⁹, Maria Zakrzewska-Rosner (dodatkowo badała ekonomikę inwestycji)⁸⁵⁰ oraz Zygmunt Silski (również planowanie przestrzenne)⁸⁵¹. Badaniem ekonomiki przedsiębiorstwa oraz zagadnieniami zarządzania zakładem pracy zajmował się Antoni Skowroński⁸⁵². Natomiast, Mirosław Zajączkowski zajmował się badaniami nad ekonomiką usług⁸⁵³.

Wydział prowadził również badania nad ekonomiką różnych gałęzi transportu. Badania nad ekonomiką transportu samochodowego przeprowadzali: Marian Madeyski⁸⁵⁴, Jerzy Wolszczan⁸⁵⁵, Wojciech Bąkowski⁸⁵⁶, Hubert Bronk⁸⁵⁷, Adam Szewczuk⁸⁵⁸,

⁸⁴⁸ Zob. np. W. Mozel, *Ekonomiczne problemy zaplecza przemysłowego szczecińskiej gospodarki morskiej*, Szczecin 1971; *Doskonalenie metod zarządzania przedsiębiorstwem*, red. W. Mozel, Szczecin 1971.

⁸⁴⁹ Zob. np. S. Drozd, *Rola transportu morskiego w gospodarce Niemieckiej Republiki Demokratycznej*, Warszawa 1963; Tenże, *Wpływ kwalifikacji zawodowych kierowców pojazdów samochodowych na ich postawy integracyjne w przedsiębiorstwie*, Szczecin 1976.

⁸⁵⁰ Zob. np. M. Zakrzewska-Rosner, *Ekonomika inwestycji*, Szczecin 1960; Tenże, *Inwestycje w transporcie samochodowym*, Warszawa 1965; Tenże, *Perspektywy rozwojowe przemysłu włókien chemicznych w Polsce*, Szczecin 1967.

⁸⁵¹ Zob. np. Z. Silski, *Gospodarowanie czynnikiem ludzkim w warunkach dynamicznych przeobrażeń społeczno-gospodarczych w regionie szczecińskim*, Szczecin 1979; Tenże, *Ruch ludności i zatrudnienia w makroregionie północnym*, Szczecin 1983; W. Janasz, Z. Silski, *Problemy inwestycyjnego rozwoju regionu: na przykładzie województwa szczecińskiego*, Warszawa, Poznań 1985.

⁸⁵² Zob. np. A. Skowroński, *Nowoczesne zasady organizacji przedsiębiorstw*, Warszawa, Poznań, 1965; Tenże, *Ekonomika przedsiębiorstwa: zasady organizacji przedsiębiorstw*, Szczecin 1968; Tenże, *Metody podejmowania decyzji w przedsiębiorstwie*, Szczecin 1969; Tenże, *Ekonomika przedsiębiorstwa. Cz. 1, Przedmiot, zasady organizacji, rozwój przedsiębiorstwa, kierownik i jego czynności*, Szczecin 1973; Tenże, *Ekonomika przedsiębiorstwa. Cz. 2, Metody podejmowania decyzji, teoria i praktyka zarządzania*, Szczecin 1975.

⁸⁵³ Zob. np. M. Zajączkowski, *Ekonomika i organizacja przedsiębiorstw handlowych i usługowych. Cz. 1*, Szczecin 1983.

⁸⁵⁴ Zob. np. M. Madeyski, E. Lissowska, *Analiza gospodarczej działalności przedsiębiorstw samochodowych*, Warszawa 1955; Z. Jędrzejewski, J. Kowalik, M. Madeyski, *Poradnik transportowca samochodowego w zakresie finansowania i kosztów własnych*, Warszawa 1955.

⁸⁵⁵ Zob. np. J. Wolszczan, *Wybrane metody zastosowania algorytmu transportowego w praktyce*, Warszawa 1962; Tenże, *Elementy teorii transportu w zastosowaniu do gospodarstwa rolnego*, Szczecin 1962; Tenże, *Organizacja przedsiębiorstw transportu samochodowego*, Szczecin 1965; Tenże, *Zastosowania teorii masowej obsługi w transporcie samochodowym*, Warszawa 1970.

⁸⁵⁶ Zob. np. W. Bąkowski, *Zarządzanie systemowe ciężarowym transportem samochodowym*, Warszawa 1976; W. Bąkowski, A. Szewczuk, *Struktury decyzyjne w transporcie samochodowym* Warszawa 1979; W. Bąkowski, *Podstawy organizacji w transporcie*, Szczecin 1983.

⁸⁵⁷ Zob. np. H. Bronk, W. Mandryca, *Nomogramy w transporcie samochodowym*, Warszawa 1973; H. Bronk, *Relacje produkcyjne w publicznym transporcie samochodowym*, Szczecin 1974; H. Bronk, J. Gracz, B. Szalek, *Zarys techniki i eksploatacji transportu samochodowego*, Szczecin 1976; *Ekonomika i organizacja transportu samochodowego*, red. H. Bronk, Szczecin 1980; *Zarządzanie przedsiębiorstwem transportu samochodowego w zreformowanym systemie gospodarczym*, red. H. Bronk, Szczecin 1983; *Reforma gospodarcza w transporcie*, red. H. Bronk, P. Zalewski, Szczecin 1984; H. Bronk, *Rozwój gospodarczy transportu samochodowego Polski w latach 1960-1980*; Tenże, *Rachunek ekonomiczny w przedsiębiorstwie transportu samochodowego*, Szczecin 1985.

⁸⁵⁸ Zob. np. W. Bąkowski, A. Szewczuk, *Struktury decyzyjne w transporcie samochodowym*, Warszawa 1979; A. Szewczuk, *Racjonalizacja struktur decyzyjnych w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego*, Szczecin 1985.

Bronisław Żymęła⁸⁵⁹ oraz Benon Szałek⁸⁶⁰. Ekonomiką transportu oraz planowaniem w transporcie zajmował się Przemysław Małek⁸⁶¹, a Waldemar Grzywacz⁸⁶² ekonomiką transportu i polityką transportową. Badania nad ekonomiką transportu morskiego i wodnośródlądowego prowadził Franciszek Gronowski⁸⁶³. Ekonomiką transportu morskiego zajmowali się również: Bolesław Koselnik⁸⁶⁴, Ignacy Chrzanowski⁸⁶⁵ oraz Krzysztof Luks⁸⁶⁶. Badania nad ekonomiką transportu kolejowego prowadzili Sylwester Bozoki⁸⁶⁷, Krzysztof Chwesiuk⁸⁶⁸ i Paweł Zalewski⁸⁶⁹.

Zagadnienia finansów w transporcie angażowały Stanisława Schwanna⁸⁷⁰ oraz Rudolfa Falkiewicza⁸⁷¹. Finanse, w tym finanse w gospodarce społecznej badał Lesław

⁸⁵⁹ Zob. np. B. Żymęła, *Znaczenie bodźców ekonomicznych w nowoczesnym zarządzaniu branżowym przedsiębiorstwem transportu samochodowego*, Katowice 1972; P. Małek, W. Grzywacz, B. Żymęła, *Ekonomika transportu samochodowego*, Warszawa 1973.

⁸⁶⁰ Zob. np. B. Szałek, *Komunikacja miejska*, Szczecin 1983; Tenże, *Systemy transportowe*, Szczecin 1985; Tenże, *Niezawodność systemów przemieszczania*, Szczecin 1985.

⁸⁶¹ Zob. np. P. Małek, *Ekonomika transportu*, Cz. 2, *Zasady planowania we transporcie*, Poznań, Szczecin 1962; Tenże, *Zasady planowania w transporcie*, Szczecin 1968; J. Kubalski, P. Małek, K. Mroczek, *Komunikacja autobusowa: ekonomika i eksploatacja*, Warszawa 1968; P. Małek, *Podstawowe problemy modelu gospodarczego i polityki gospodarczej województwa szczecińskiego*, Szczecin 1968; Tenże, *Ekonomika transportu*, Warszawa 1969; Tenże, *Elementy cybernetyki w planowaniu przewozów*, Warszawa 1977.

⁸⁶² Zob. np. W. Grzywacz, *Infrastruktura w transporcie: problemy optymalizacji*, Szczecin 1969; Tenże, *Praca i płace kierowców*, Warszawa 1971; Tenże, *Infrastruktura transportu*, Warszawa 1972; Tenże, *Taryfy transportowe*, Warszawa 1985.

⁸⁶³ Zob. np. F. Gronowski, *System transportowy państwa socjalistycznego: (elementy teorii)*, Szczecin 1965; Tenże, *Gospodarka morską wybrzeża szczecińskiego w XX-leciu PRL*, Szczecin 1965; I. Chrzanowski, F. Gronowski, *Nowe technologie przewozu w światowej żegludze morskiej*, Szczecin 1974; S. Głowczyński, F. Gronowski, *Żegluga śródlądowa*, Warszawa 1979.

⁸⁶⁴ Zob. np. B. Koselnik, *Porty morskie wybrzeża środkowego*, Poznań 1965; Tenże, *Międzynarodowe porozumienia w morskiej żegludze liniowej*, Szczecin 1968.

⁸⁶⁵ Zob. np. I. Chrzanowski, *Koncentracja i centralizacja kapitału w żegludze morskiej na przykładzie flot wybranych krajów kapitalistycznych*, Szczecin 1974; Tenże, *Concentration and centralisation of capital in shipping*, Farnborough 1975; I. Chrzanowski, K. Luks, *Problemy współczesnej żeglugi morskiej*, Szczecin 1979; I. Chrzanowski, M. Krzyżanowski, K. Luks, *Współczesne problemy żeglugi morskiej*, Warszawa 1981.

⁸⁶⁶ Zob. np. K. Luks, *Ekonomiczne metody koordynacji pracy głównych uczestników obrotu portowego*, Szczecin 1974; K. Luks, Z. Sosnowski, *Zasady koordynacji obrotu portowego*, Szczecin 1975; K. Luks, *Morze oknem na świat: handel zagraniczny i transport morski Polski*, Warszawa 1978.

⁸⁶⁷ Zob. np. S. Bozoki, *Metody ograniczania szczytów przewozowych w publicznym normalnotorowym towarowym transporcie kolejowym PRL w latach 1957-1961*, Szczecin 1961; Tenże, *Przewodnik do studiowania przedmiotu ekonomika i organizacja transportu kolejowego*, Szczecin 1985.

⁸⁶⁸ Zob. np. K. Chwesiuk, *Metody racjonalizacji kolejowego procesu przewozowego ładunków*, Szczecin 1983; K. Chwesiuk, P. Zalewski, *Technologia transportu kolejowego*, Szczecin 1983.

⁸⁶⁹ Zob. np. P. Zalewski, *Zasady podziału zadań przewozowych w zakresie przewozu ładunków między różne gałęzie transportu*, Warszawa 1977; R. Kuziemkowski, P. Zalewski, *Ekonomika transportu kolejowego*, Szczecin 1979.

⁸⁷⁰ Zob. np. S. Schwann, L. Swatler, *Finanse przedsiębiorstw transportu drogowego. Cz. 1*, Warszawa 1956; L. Swatler, S. Schwann, *Finanse przedsiębiorstw transportu drogowego. Cz. 2*, Warszawa 1957; R. Flak, S. Schwann, *Finanse przedsiębiorstw transportu wodno-śródlądowego. Cz. 1*, Warszawa 1956; R. Flak, S. Schwann, *Finanse przedsiębiorstw transportu wodno-śródlądowego. Cz. 2*, Warszawa 1957; S. Schwann, *Korespondencja Karola Marksa do wrocławskiej „Neue Oder-Zeitung”*, Poznań 1958.

⁸⁷¹ Zob. np. R. Falkiewicz, *Finanse przedsiębiorstw transportu samochodowego. Cz. 2*, Szczecin 1959; Tenże, *Problematyka akumulacji pieniężnej socjalistycznych przedsiębiorstw transportowych*, Szczecin 1966; Tenże, *Wybrane problemy finansów przedsiębiorstw transportu morskiego*, Szczecin 1971; Tenże, *Systemy*

Swatler⁸⁷². Zagadnienia rachunkowości oraz rachunkowości w transporcie zajmowały Eufemiusza Terebuchę⁸⁷³. Nad rachunkowością między innymi w transporcie samochodowym i transporcie morskim pochylał się Kazimierz Sawicki⁸⁷⁴. Rachunkowość badały również Maria Hass-Symotiuk⁸⁷⁵ oraz Teresa Kiziukiewicz⁸⁷⁶. Natomiast, rachunkowość w transporcie oraz analiza ekonomiczna były domenami Tadeusza Waśniewskiego⁸⁷⁷. Analizą ekonomiczną przedsiębiorstwa przemysłowego zajmował się Edward Urbańczyk⁸⁷⁸. Na wydziale rozwijała się również informatyka ekonomiczna, którą

finansowe portów i przedsiębiorstw żeglugi morskiej, Szczecin 1977; Tenże, *Elementy teorii układu pobudzania w transporcie*, Szczecin 1978.

⁸⁷² Zob. np. L. Swatler, *Finanse. Cz. 1, Zagadnienia ogólne, budżet państwa*, Szczecin 1965; Tenże, *Amortyzacja środków trwałych transportu samochodowego*, Warszawa 1968; Tenże, *Amortyzacja i rozruch gospodarczy*, Szczecin 1965; Tenże, *Systemy amortyzacyjne państw socjalistycznych*, Warszawa 1966; Tenże, *Podstawy nauki finansów. Cz. 1*, Szczecin 1970; Tenże, *Podstawy nauki finansów. Cz. 2*, Szczecin 1970; Tenże, *System finansowy przedsiębiorstw przemysłowych*, Szczecin 1973; Tenże, *Bodźce finansowe w gospodarce środkami trwałymi*, Warszawa 1973; Tenże, *Szczególne cechy środków trwałych transportu i źródła ich finansowania*, Warszawa 1975; Tenże, *Finanse w polityce gospodarczej i społecznej państwa* Warszawa 1979; Tenże, *Finanse*, Warszawa 1985.

⁸⁷³ Zob. np. E. Terebucha, *Koszty własne przedsiębiorstwa przemysłowego : opracowanie przeznaczone dla personelu inżynierjno-technicznego*, Warszawa 1960; Tenże, *O istocie rachunkowości*, Szczecin 1960; Tenże, *Ogólne zasady organizacji rachunkowości*, Warszawa 1961; Tenże, *Zasady inwentaryzacji w przedsiębiorstwach przemysłowych i handlowych*, Warszawa 1962; Tenże, *Zasady wewnętrznej kontroli finansowo-księgowej w przedsiębiorstwach transportowych*, Warszawa 1965; Tenże, *Rachunkowość przedsiębiorstw przemysłowych*, Szczecin 1967; Tenże, *Teoretyczne podstawy rachunkowości*, Szczecin 1970; Tenże, *Rachunkowość kolei*, Szczecin 1973; Tenże, *Ogólne podstawy rachunkowości przedsiębiorstw przemysłowych*, Szczecin 1975; Tenże, *Elementy cybernetyki* Szczecin 1977; Tenże, *System informacji ekonomicznej w przedsiębiorstwie*, Warszawa 1982.

⁸⁷⁴ Zob. np. K. Sawicki, *Rachunkowość w żegludze śródlądowej*, Warszawa 1956; Tenże, *Operatywna informacja o kosztach dla potrzeb zarządzania*, Warszawa 1974; T. Waśniewski, K. Sawicki, *Rachunkowość w przedsiębiorstwie transportu samochodowego*, Warszawa 1966; K. Sawicki, *Problemy obliczania jednostkowych kosztów przewozów samochodowych*, Szczecin 1966; Tenże, *Analiza finansowa w przedsiębiorstwie transportu samochodowego*, Warszawa 1968; Tenże, *Podstawy rachunkowości w transporcie samochodowym*, Szczecin 1970; Tenże, *Zarys rachunkowości w przedsiębiorstwach transportu morskiego*, Szczecin 1971; *Rachunkowość i rachunek ekonomiczny*, red. K. Sawicki, Szczecin 1982; *Rachunkowość jako instrument zarządzania*, red. K. Sawicki, Szczecin 1985.

⁸⁷⁵ Zob. np. M. Hass-Symotiuk, T. Kiziukiewicz, J. Skawiński, *Przewodnik metodyczny do ćwiczeń z podstaw rachunkowości*, Warszawa 1975; M. Hass-Symotiuk, T. Kiziukiewicz, *Materiały do ćwiczeń z elementów cybernetyki*, Szczecin 1979.

⁸⁷⁶ Zob. np. T. Kiziukiewicz, *Rachunkowość przedsiębiorstw: (zbiór zadań)*, Szczecin 1977; Tenże, *Zbiór zadań z rachunku kosztów*, Szczecin 1977; T. Kiziukiewicz, K. Sawicki, J. Skawiński, *Ogólne zasady rachunkowości w przedsiębiorstwach przemysłowych i transportowych*, Szczecin 1977; T. Kiziukiewicz, *Operatywna kontrola kosztów w przedsiębiorstwie*, Szczecin 1981; Tenże, *Problemy dostosowania rachunkowości do informacyjnych wymagań zarządzania*, Szczecin 1984.

⁸⁷⁷ Zob. np. T. Waśniewski, *Rachunkowość w transporcie samochodowym*, Warszawa 1956; E. Terebucha, T. Waśniewski, *Rachunkowość w przedsiębiorstwie transportu samochodowego*, Szczecin 1960; T. Waśniewski, *Międzyzakładowa analiza kosztów ciężarowych przewozów samochodowych*, Szczecin 1965; Tenże, *Analiza działalności finansowej*, Warszawa 1965; Tenże, *Analiza finansowa w przedsiębiorstwie przemysłowym*, Szczecin 1976; Tenże, *Ogólne podstawy rachunkowości w przedsiębiorstwie przemysłowym*, Szczecin 1977; Tenże, *Metody i kierunki analizy finansowej w przedsiębiorstwie*, Szczecin 1978; *Problemy funkcjonowania przedsiębiorstw w warunkach reformy gospodarczej*, red. T. Waśniewski, Szczecin 1985.

⁸⁷⁸ Zob. np. T. Waśniewski, W. Grabiec, E. Urbańczyk, *Przewodnik metodyczny do studiowania przedmiotu Analiza ekonomiczna przedsiębiorstwa przemysłowego*, Szczecin 1984; E. Urbańczyk, *Metody analizy ekonomicznej efektywności majątku trwałego w przemyśle*, Szczecin 1985.

reprezentowali Tadeusz Wierzbicki⁸⁷⁹, Ignacy Dziedziczak (także bazy danych)⁸⁸⁰, Zenon Głodek⁸⁸¹, Leon Dorozik⁸⁸² oraz Józef Perenc (także ekonomika transportu kolejowego)⁸⁸³.

W ramach Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Juliusz Mikołajski⁸⁸⁴ badał zagadnienia geografii gospodarczej, a Bronisław Dziedziul⁸⁸⁵ oprócz geografii zajmował się także gospodarką przestrzenną. Badania nad historią gospodarczą oraz historią transportu prowadzili Alfred Wielopolski⁸⁸⁶ i Józef Stanielewicz⁸⁸⁷. Rozwijały się również nauki prawne. Leon Babiński angażował się w badania nad prawem międzynarodowym, prawem przewozowym oraz prywatnym⁸⁸⁸. Władysław Górski badał zagadnienia prawa przewozowego i ubezpieczeniowego⁸⁸⁹. Edmund Kitłowski

⁸⁷⁹ Zob. np. T. Wierzbicki, *Rachunek kosztów normatywnych w transporcie samochodowym*, Warszawa 1965; K. Sawicki, T. Wierzbicki, *Zasady organizacji i mechanizacji rachunkowości*, Szczecin 1971; A. Nowakowski, W. Olejniczak, T. Wierzbicki, *Projektowanie systemów informatycznych*, Szczecin 1973; T. Wierzbicki, *Rachunek kosztów w warunkach nowoczesnej techniki obliczeniowej*, Warszawa 1974; *Informatyka w zarządzaniu transportem morskim*, red. T. Wierzbicki 1981; T. Wierzbicki, *System informacji gospodarczej*, Warszawa 1981.

⁸⁸⁰ Zob. np. I. Dziedziczak, *Wstęp do informatyki*, Szczecin 1974; I. Dziedziczak, T. Skrański, *Organizacja księgowości informatycznej*, Warszawa 1975; I. Dziedziczak, *Model księgowości informatycznej w przedsiębiorstwie*, Szczecin 1979; Tenże, *Organizacja bazy danych księgowych: założenia teoretyczne struktur logicznych*, Szczecin 1981; Tenże, *Organizacja bazy danych księgowych*, Warszawa 1983.

⁸⁸¹ Zob. np. Z. Głodek, *Koszty normatywne w systemie informatycznym przedsiębiorstwa transportu samochodowego*, Warszawa 1975; Z. Głodek, K. Sawicki, *System informacji ekonomicznej w przedsiębiorstwie transportu samochodowego*, Warszawa 1975; Z. Głodek, E. Kapuścik, *Programowanie komputerów*, Szczecin 1975; *Problemy budowy i funkcjonowania systemów informatycznych zarządzania*, red. Z. Głodek, Szczecin 1983; *Metodologia projektowania i wdrażania systemów informatycznych zarządzania*, red. Z. Głodek, Szczecin 1985.

⁸⁸² Zob. np. L. Dorozik, *Informatyka w koordynacji przewozów samochodowych*, Warszawa 1977.

⁸⁸³ Zob. np. *Przewodnik do ćwiczeń ze wstępu do informatyki dla studentów I roku kierunku Cybernetyka ekonomiczna i informatyka*, red. J. Perenc, Szczecin 1981; C. Masikowski, J. Perenc, *Gospodarka wagonami towarowymi: organizacja, metody, systemy*, Warszawa 1985.

⁸⁸⁴ Zob. np. J. Mikołajski, *Geografia województwa szczecińskiego. Cz. 1, Środowisko geograficzne*, Szczecin, Poznań 1966; Tenże, *Geografia województwa szczecińskiego. Cz. 2, Zarys geograficzno-ekonomiczny*, Szczecin, Poznań 1971.

⁸⁸⁵ Zob. np. B. Dziedziul, *Czynniki fizyczno-geograficzne i społeczno-ekonomiczne rozmieszczenia dróg kołowych w Polsce*, Szczecin 1972; *Port szczeciński : dzieje i rozwój do 1970 roku : praca zbiorowa*, red. B. Dziedziul, Poznań 1975.

⁸⁸⁶ Zob. np. A. Wielopolski, *Gospodarka Pomorza Zachodniego w latach 1800-1918*, Szczecin, Poznań 1959; Tenże, *Ustrój polityczny Pomorza Zachodniego w XIX wieku*, Poznań 1965; Tenże, *Zarys dziejów transportu*, Szczecin 1969; Tenże, *Rozwój komunikacji miejskiej w Szczecinie w latach 1945-1970*, Szczecin 1970; Tenże, *Zarys gospodarczych dziejów transportu: do roku 1939*, Warszawa 1975.

⁸⁸⁷ Zob. np. J. Stanielewicz, *Kolonizacja wewnętrzna na Pomorzu Zachodnim w latach 1919-1939*, Szczecin 1969; Tenże, *Rola portów bałtyckich Szczecina, Gdańska i Królewca na tle zaplecza i przedpola portowego w latach 1918-1914*, Szczecin 1976.

⁸⁸⁸ Zob. np. L. Babiński, *Zagadnienia współczesnego polskiego prawa międzynarodowego prywatnego*, Warszawa 1958; L. Babiński, J. Siedlecki, *Konosament bezpośredni w rozwoju obrotu międzynarodowego*, Szczecin 1963; L. Babiński, W. Górski, *Prawo przewozowe: część ogólna*, Szczecin 1963; L. Babiński, W. Górski, *Prawo przewozowe: część ogólna i część szczegółowa*, Warszawa 1966.

⁸⁸⁹ Zob. np. W. Górski, *List przewozowy : studium prawne*, Poznań 1959; Tenże, *Ubezpieczenia transportowe*, Szczecin 1961; Górski, *Umowa o przewóz towarów w świetle przepisów kodeksu cywilnego*, Szczecin 1968; Tenże, *Przewóz, spedycja, umowa składu i kolejowe prawo przewozowe*, Katowice 1968; Tenże, *Prawo przewozowe i ubezpieczenia*, Warszawa 1978; Tenże, *Prawo transportowe*, Warszawa 1982; Tenże, *Umowa przewozu*, Warszawa 1983.

specjalizował się w prawie cywilnym⁸⁹⁰, a Zofia Dominiczak skupiała się na prawie przewozowym⁸⁹¹. Prowadzono także badania naukowe nad zagadnieniami statystyki, którymi zajmowali się Zbigniew Heliński⁸⁹² i Edward Kolanko⁸⁹³, a także nad ekonometrią, w której specjalizowali się Zygmunt Zieliński⁸⁹⁴ i Józef Hozer⁸⁹⁵.

Wydział zajmował się również naukami technicznymi, które świadczyły o jego inżynierskim charakterze. Badania nad eksploatacją samochodów i silników spalinowych prowadził Janusz Mysłowski⁸⁹⁶. Technikę transportu badał Zygmunt Tęczyński⁸⁹⁷. Jerzy Parczewski zajmował się eksploatacją techniczną samochodów⁸⁹⁸. Aleksander Rummel prowadził badania nad mechaniką pojazdową i budową silników spalinowych⁸⁹⁹. Natomiast, Józef Hładun podejmował tematykę eksploatacji samochodów i silników spalinowych⁹⁰⁰.

Próbując podsumować sprawy naukowe Wydziału Inżyniersko-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej nie da się nie zauważyć, że badania naukowe były ściśle powiązane z potrzebami gospodarki narodowej. Czy to w ramach katedr czy w późniejszym okresie instytutów odpowiadały one w znacznej części profilowi jednostki organizacyjnej, w której były prowadzone, ale zawsze w mniejszym lub większym stopniu

⁸⁹⁰ Zob. np. E. Kitłowski, *Surogacja rzeczowa w prawie cywilnym*, Warszawa 1969; Tenże, *Prawo cywilne: zarys wykładu*, Szczecin 1971; W. Górski, E. Kitłowski, *Elementy prawa*, Szczecin 1974; W. Górski, E. Kitłowski, *Prawo cywilne*, Warszawa 1974; W. Górski, E. Kitłowski, *Prawo: zarys dla ekonomistów*, Szczecin 1977.

⁸⁹¹ Zob. np. Z. Dominiczak, *Zbadanie celowości oraz możliwości ujednolicenia niektórych przepisów prawa przewozowego krajowego w zakresie przewozu osób: temat: OBE10-134*, Warszawa, Szczecin 1973; G. Władysław, J. Gospodarek, Z. Dominiczak, *Prawo przewozów pocztowych*, Warszawa 1982.

⁸⁹² Zob. np. Z. Heliński, *Przeladunki w porcie Szczecin w latach 1946-1960: studium sezonowości*, Szczecin 1963.

⁸⁹³ Zob. np. E. Kolanko, Z. Zieliński, *Statystyka: dla zawodowych studiów ekonomicznych*, Szczecin 1972; E. Kolanko, *Elementy statystyki teoretycznej: materiały do ćwiczeń*, Szczecin 1972; *Statystyka*, red. E. Kolanko, Szczecin 1981.

⁸⁹⁴ Zob. np. Z. Zieliński, *Statystyczne studium sezonowości towarowych przewozów kolejami w Polsce w latach 1947-1960*, Szczecin 1965; Tenże, *Ekonometryczne metody analizy wahań sezonowych*, Szczecin 1969; Tenże, *Wybrane zagadnienia ekonometrii*, Szczecin 1975; Tenże, *Wybrane zagadnienia ekonometrii i jej zastosowań do analizy przewozów*, Szczecin 1981.

⁸⁹⁵ Zob. np. J. Hozer, *Zastosowanie metod ekonometrycznych w analizie gospodarności*, Szczecin 1979; J. Hozer, J. Zawadzki, *Proces ekonometrycznego modelowania w świetle twierdzenia Frischa-Waugh'a*, Szczecin 1982; J. Hozer, *Matematyczno-ekonomiczne modele funkcjonowania gospodarki*, Szczecin 1983.

⁸⁹⁶ Zob. np. J. Mysłowski, *Obliczenia cieplne silników samochodowych*, Szczecin 1978; Tenże, *Silniki pojazdów samochodowych: album rysunków*, Szczecin 1982; Tenże, *Studium wpływu parametrów geometrycznych układu dolotowego tłokowego silnika spalinowego na jego napelnienie*, Szczecin 1982.

⁸⁹⁷ Zob. np. Z. Tęczyński, *Funkcjonalność zaplecza technicznego przedsiębiorstwa transportu samochodowego*, Katowice 1972.

⁸⁹⁸ Zob. np. J. Parczewski, *Eksploatacja techniczna pojazdów samochodowych*, Warszawa, Wrocław 1963.

⁸⁹⁹ Zob. np. A. Rummel, *Sprzęt samochodowy. Cz. 1, Silniki*, Szczecin 1965; Tenże, *Sprzęt samochodowy. Cz. 2, Samochody*, Szczecin 1969; Tenże, *Silniki spalinowe*, Szczecin 1976; Tenże, *Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922-1980*, Warszawa 1985.

⁹⁰⁰ Zob. np. J. Hładun, *Silniki spalinowe: album rysunków*, Szczecin 1981; Tenże, *Badania homologacyjne pojazdów samochodowych*, Szczecin 1985.

poruszały one zagadnienia związane z szeroko pojętym transportem. Część badań, choć zdaniem władz wydziału za małą, prowadzonych była w ramach problemów, którymi kierowały ogólnopolskie instytuty badawcze podległe poszczególnym resortom. Widoczne jest to zwłaszcza w latach siedemdziesiątych, w latach osiemdziesiątych następuje znaczny spadek prowadzonych prac odpłatnych. Dużym przyspieszeniem w prowadzeniu badań było uzyskanie praw do nadawania tytułu naukowego doktora, a następnie stopnia doktora habilitowanego co widoczne jest zwłaszcza do końca pierwszej połowy lat siedemdziesiątych. W kolejnych latach następuje okres stabilizacji w zakresie ilości uzyskiwanych stopni naukowych oraz ich spadek od momentu wybuchu stanu wojennego. Daje się też z wypowiedzi członków rady wydziału wyczytać, że następowało rozproszenie badań wraz z rozszerzaniem się specjalizacji prowadzonych na wydziale, co choć było oznaką rozwoju środowiska, to jednak nie pozwalało się skupić na prowadzeniu wspólnych badań zgodnych z profilem wydziału.

2.5. Kształcenie, dydaktyka i sprawy studenckie

W kwestiach kształcenia studentów należy zwrócić uwagę na fakt, że odbywało się ono zgodnie z zapotrzebowaniem na specjalistów w gospodarce narodowej co było powszechną praktyką w ówczesnej Polsce. Początki nauczania na wydziale nie są dość dobrze zachowane w źródłach, tak samo jak informacje o studentach, którzy pobierali naukę. Przyjąć jednak należy, że początkowo kształcono na podstawie tych samych planów studiów jakie obowiązywały w Wyższej Szkole Ekonomicznej, przynajmniej do czasu dostosowania ich do nowej, inżynieryjno-ekonomicznej specyfiki wydziału. Plany te dostosowywano doraźnie, w trakcie rad wydziałów, w zależności od potrzeb lub możliwości kadrowych wydziału. Te często przeprowadzane korekty w planach studiów były wynikiem ciągłych reform programów studiów i ich dostosowywania do potrzeb gospodarki, ale reformy te często przesunęły się w czasie, więc plany studiów dostosowywano *ad hoc* do zmieniającej się sytuacji.

W rok od utworzenia Politechniki Szczecińskiej, w dniu 3 października 1956 roku, dziekan Marian Madeyski podkreślał, że wydział inżynieryjno-ekonomiczny był jedynym tego rodzaju w Polsce, a ekonomiści-inżynierowie, mieli stać się „inżynierami w całym tego słowa znaczeniu”, dlatego trwała organizacja technicznej strony studiów⁹⁰¹. Dopiero więc krystalizowała się idea nowych planów studiów, które odpowiadałyby profilowi

⁹⁰¹ AUS, WNEiZ, 341/13, s. 3.

wydziału. Nie tylko część programów dotycząca przedmiotów technicznych wymagała opracowania. Nieopracowane były także programy przedmiotów ekonomicznych⁹⁰². Do końca 1956 roku plany i programy studiów nie zostały jednak opracowane w całości⁹⁰³. Dodatkowym problemem był również brak kadry, co przejawiało się upoważnieniami dla adiunktów do prowadzenia wykładów oraz egzaminowania⁹⁰⁴. Pierwszych konkretnych informacji o korektach w planach studiów dowiedzieć się można z rady wydziału, która odbyła się w dniu 13 września 1957 roku⁹⁰⁵. Przede wszystkim, na IV roku studiów kierunku ekonomicznego dodano wykład z ekonomii politycznej⁹⁰⁶. Dodatkowo na IV i V roku kierunku ekonomicznego dodano wykłady specjalizacyjne: analiza działalności przedsiębiorstw samochodowych, analiza bilansu przedsiębiorstw samochodowych oraz finanse przedsiębiorstw samochodowych. IV rok opisywanego kierunku wzbogacił się także o wykłady fakultatywne z międzynarodowego prawa komunikacyjnego, finansów przedsiębiorstw kapitalistycznych, prawa pracy, ekonomiki transportu kolejowego, planowania przewozów ładunków, wybranych zagadnień ekonomiki rolnictwa, ludności i gospodarki narodowej, bodźców materialnego zainteresowania w gospodarce transportowej oraz organizacji rachunkowości w przedsiębiorstwie transportu samochodowego. Na II roku pojawiły się seminaria z ekonomii politycznej, statystyki i prawa, a na III roku jeszcze dodatkowo z ekonomiki transportu. Natomiast, 30 października, rada wprowadziła drobne zmiany na kierunku inżynierijno-ekonomicznym polegające na przesunięciu ćwiczeń z materiałoznawstwa na II roku z semestru zimowego na letni, a na III roku ćwiczeń laboratoryjnych z elektrotechniki na semestr letni do momentu zwiększenia „przepustowości” laboratorium⁹⁰⁷. Były to jednak tylko kosmetyczne zmiany, a poważna dyskusja nad programami studiów odbyła się dopiero w dniach 1-2 kwietnia 1958 roku⁹⁰⁸. Plan studiów inżynierijno-ekonomicznych był wtedy już wstępnie skonsultowany z Ministerstwem Szkolnictwa Wyższego, a jego ideą przewodnią

⁹⁰² Tamże, s. 15-16. Za opracowanie programów przedmiotów ekonomicznych odpowiadał prof. Heliński, a za przedmioty techniczne prof. Domański.

⁹⁰³ Tamże, s. 22. W grudniu 1956 roku prof. Koselnik uważał, że programy studiów ulegną zmianie w 1957 roku. Z tego okresu zachowała się jedynie informacja o nowym programie studiów z ekonomii politycznej przygotowanym przez prof. Rutkowskiego.

⁹⁰⁴ Tamże, s. 18-19. Nie zawsze jednak było możliwe powierzenie zajęć adiunktom. Dla przykładu sytuacja kadrowa spowodowała zawieszenie wykładów z filozofii w związku z czym studenci, którzy mieli powtarzać ten przedmiot z powodu niezdania egzaminu uzyskali zaliczenie roku.

⁹⁰⁵ Tamże, s. 54-55.

⁹⁰⁶ W tym początkowym okresie na wydziale istniały dwa oddziały: ekonomiczny transportu drogowego i inżynierijno-ekonomiczny transportu samochodowego. Ten pierwszy kształcił na kierunku ekonomicznym, a drugi inżynierijno-ekonomicznym.

⁹⁰⁷ AUS, WNEiZ, 341/13, s. 63.

⁹⁰⁸ Tamże, s. 104-107.

było wspólne prowadzenie zajęć z Wydziałem Budowy Maszyn uczelni na pierwszych latach studiów. Zdaniem dziekana Madeyskiego kierunek inżynierijsko-ekonomiczny powinien cieszyć się dużym zainteresowaniem ze względu na rozwój przemysłu motoryzacyjnego. Natomiast, kierunek ekonomiczny miał zostać rozszerzony o specjalizacje odpowiadające gałęziom przemysłu występującym w województwie szczecińskim. Proponowane rozwiązania spotkały się z dużym oporem rady wydziału, która uważała, że łączenie studiów inżynierijsko-ekonomicznych z Wydziałem Budowy Maszyn jest chybionym pomysłem ot choćby ze względu na odrębność kierunków. W sprawie rozwoju specjalizacji na kierunku ekonomicznym ogólnie zgadzano się, że powinny one odpowiadać zapotrzebowaniu regionu lub społecznemu, ale sprzeczano się o szczegóły⁹⁰⁹. Po burzliwej dyskusji pierwszego dnia obrad, w dniu 2 kwietnia, posiedzenie rady wydziału kontynuowano z udziałem przedstawicieli Wydziału Budowy Maszyn. Ustalono następujące wytyczne dla projektu planu studiów: pierwsze 3 lata miały być studiami technicznymi, a pozostałe 2 ekonomicznymi. Studia miały trwać 10 semestrów, a ostatni 11 miał być poświęcony na pisanie pracy dyplomowej. Dziekan Madeyski zaproponował dwie dodatkowe prace przejściowe, jedną z przedmiotów technicznych, a drugą z ekonomicznych. Natomiast dziekan Wydziału Budowy Maszyn prof. Ordęga postulował pisanie prac dyplomowych z dyscyplin: technologia obsługi i napraw, taboru i sprzętu, maszyn i urządzeń ładunkowych. Uchwalono także dodanie przedmiotu maszynoznawstwo w ilości 45 godzin. Dodatkowo 80% godzin przedmiotów matematyka, geometria wykreślna, wytrzymałość materiałów, fizyka, materiałoznawstwo chemiczne oraz tabor samochodowy miało być prowadzonych na Wydziale Budowy Maszyn. Ostatecznie plan studiów inżynierijsko-ekonomicznych opracowany wraz z Wydziałem Budowy Maszyn został zatwierdzony przez Ministerstwo Szkolnictwa Wyższego w październiku 1958 roku⁹¹⁰. Natomiast, jeszcze w dniu 26 września 1958 roku rada wydziału dyskutowała nad planem studiów dla oddziału ekonomicznego⁹¹¹. O ile pierwsze trzy lata studiów miały być jednolite, to od IV roku studenci mieli wybierać przedmioty specjalizacyjne w zakresie transportu samochodowego, przemysłu, handlu i ewentualnie budownictwa. Przedmioty te obejmować miały łącznie 335 godzin wykładów, 255 godzin ćwiczeń i laboratoriów oraz 90 godzin seminarium dyplomowego. Razem było to 680

⁹⁰⁹ Na przykład doc. Eufemiusz Terebucha był zdania, że należy dodać do studiów ekonomicznych makroekonomię, a prof. Babiński wręcz przeciwnie uważał, że utrudni to wprowadzanie przedmiotów humanistycznych. Profesor Babiński optował również za przedłużeniem studiów ekonomicznych o rok.

⁹¹⁰ AUS, WNEiZ, 341/14, s. 11.

⁹¹¹ Tamże, s. 19-20.

godzin co stanowiło 16% ogólnej ilości zajęć. Praktyka dyplomowa miała odbywać się po IX semestrze. Dla wszystkich kierunków studiów z przedmiotów technicznych przewidziany był rysunek techniczny, technologie produkcji głównie występujące w regionie połączone ze zwiedzaniem zakładów przemysłowych, tabor i sprzęt transportowy oraz jego obsługa w zakresie transportu dalekiego (samochodowego) oraz bliskiego (przenośniki, dźwigi itp.). Zgodnie z postulatem KW PZPR i WRN wprowadzono tematykę Pomorza Zachodniego poprzez dodanie nieobowiązkowych przedmiotów: historia i geografia gospodarcza Pomorza, ekonomika transportów oraz ekonomika rolnictwa, a także pośrednio poprzez przedmiot międzynarodowe prawo przewozowe, gdzie omawiana miała być działalność portów polskich. Z informacji przedstawionych radzie wydziału w styczniu 1959 roku, przez prodziekana Jerzego Wolszczana wynika, że nowy plan studiów został przez ministerstwo zatwierdzony⁹¹².

Wydawać by się mogło, że trwające przynajmniej 3 lata próby ustalenia planów studiów inżyniersko-ekonomicznych i ekonomicznych zostały zakończone powodzeniem. Niestety, już w marcu 1959 roku dziekan Marian Madeyski zakomunikował radzie wydziału, że zachodzi potrzeba zmiany programów studiów zarówno technicznych jak i ekonomicznych⁹¹³. Za przygotowanie korekt w programie studiów inżyniersko-technicznych odpowiadał prof. Rummel, a za kierunek ekonomiczny prof. Terebucha. Już w dniu 22 kwietnia Aleksander Rummel przedstawił projekt zmian nauczania przedmiotów technicznych na kierunku inżyniersko-ekonomicznym⁹¹⁴. I tak, maszynoznawstwo ogólne miało stać się przedmiotem encyklopedycznym, geometria i rysunek techniczny – ilość godzin miała być zmniejszona o 15% oraz postulowano, żeby 60% wykładu było przeznaczone na rysunek techniczny. Dla przedmiotów: materiałoznawstwo chemiczne – zmniejszenie ilości godzin o 60, metaloznawstwo i obróbka cieplna – zwiększenie ilości godzin o 15, obróbka skrawaniem – zwiększenie ilości godzin o 45, technologia obsługi i napraw – dodanie 120 godzin, tabor i sprzęt – zwiększenie o 75 godzin. Zajęcia warsztatowe – założono zmniejszenie ilości godzin o 15, chemia – zmniejszenie o 30 godzin, miernictwo warsztatowe – zmniejszenie o 15 godzin, BHP – zmniejszenie o 15

⁹¹² Tamże, s. 46.

⁹¹³ Tamże, s. 75. Studenci IV roku kierunku inżyniersko-ekonomicznego zgłosili dziekanowi, że program z przedmiotu statystyka jest zbyt obszerny, niewłaściwie przekazywane są wiadomości z przedmiotów geografia transportu i historia transportu, a wykład z organizacji i planowania w przedsiębiorstwach jest bezużyteczny w praktycznym zastosowaniu. W dyskusji uznano co prawda, że nie należy zbyt słuchać studentów, bo może to doprowadzić do obniżenia poziomu nauczania, ale do tego samego miało również prowadzić zbyt „utechnicznienie” studiów.

⁹¹⁴ Tamże, s. 78-79. Zachowały się jedynie informacje o zmianach zatwierdzonych przez radę wydziału.

godzin, likwidacja przedmiotu teoria mechanizmów oraz wprowadzenie zamiast przedmiotu dźwigi i urządzenia ładunkowe w wymiarze 90 godzin przedmiotu mechanizacja załadunków w ilości 75 godzin. Bez zmian pozostać miały przedmioty: matematyka, fizyka, mechanika ogólna, wytrzymałość materiałów oraz części maszyn. W przypadku przedmiotów ekonomicznych zachowały się jedynie uwagi dziekana do przedstawionego projektu, z których wynikało, że zmniejszono wykład ze wstępu do nauki o transporcie z 45 do 30 godzin, geografię transportu zmniejszono o 30 godzin ze względu na brak podręczników, ekonomikę transportu zmniejszono w 2 semestrach o 30 godzin, zmniejszono również wymiar godzin ze statystyki. Bez zmian pozostały historia gospodarcza, prawo i rachunkowość. Ze zmian niezadowolony był prof. Babiński, który uważał, że podporządkowują one przedmioty ekonomiczne technicznym. Prace nad ulepszonymi programami trwały jeszcze w czerwcu 1959 roku⁹¹⁵. Program dla studiów ekonomicznych uznano za dobry, ale zaznaczono, że był on planem perspektywicznym, gdyż z powodu braku obsady kadrowej nie można było rozszerzać studiów o ekonomiki branżowe. Pomimo tego uznano, że można go przesłać do akceptacji ministerstwa. Do programu kierunku inżynierijsko-ekonomicznego rada wprowadziła drobne korekty dotyczące form zaliczeń niektórych przedmiotów. Postanowiono również zwiększyć ilość godzin seminarium dyplomowego oraz zmniejszać od IV roku obciążenie przedmiotami technicznymi. Dodatkowo należało uregulować kwestię praktyk. Rada uchwaliła, że po wprowadzeniu powyższych korekt program będzie można przesłać do ministerstwa. Z protokołu posiedzenia rady wydziału z dnia 25 września 1959 roku wynika, że plany studiów miały pozostać bez zmian, za wyjątkiem I roku studiów, dla którego plan znajdował się w ministerstwie i czekał na zatwierdzenie⁹¹⁶. Oznaczałoby to, że oddolnie proponowane przez radę wydziału zmiany w programie studiów nie zostały przez ministerstwo zaakceptowane co potwierdza informacja z dnia 5 listopada 1959 roku zgodnie, z którą ministerstwo poleciło ponownie opracować plany studiów na rok akademicki 1959/1960⁹¹⁷. Trudno odpowiedzieć na pytanie czy plany studiów faktycznie zostały ponownie opracowane, gdyż temat zmiany programu studiów zniknął z posiedzeń rady wydziału do końca roku akademickiego 1959/1960. Najprawdopodobniej pozostano przy dotychczas obowiązujących programach. Być może wynikało to również z nowej koncepcji ministerstwa dla wydziału, zgodnie z którą rozszerzane miały być zajęcia

⁹¹⁵ Tamże, s. 85-86.

⁹¹⁶ AUS, WNEiZ, 341/15, s. 1.

⁹¹⁷ Tamże, s. 16.

dydaktyczne o inne rodzaje transportu, ale nie poprzez tworzenie nowych kierunków studiów, ale rozszerzanie istniejących oraz prowadzenie badań naukowych, seminaryjnych i magisterskich⁹¹⁸. Warto zatem przedstawić po krótku w tym miejscu opublikowane w 1960 plany studiów dla oddziałów ekonomicznego i inżynieryjno-ekonomicznego⁹¹⁹.

Dla Oddziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Samochodowego przewidziano w planie studiów łącznie 3615 godzin zajęć. Pierwsze trzy lata studiów skupiały się przede wszystkim na przedmiotach technicznych takich jak mechanika, paliwa i smary, technologia metali, geometria wykreślna i rysunek techniczny czy też elektrotechnika samochodowa. Przedmioty ekonomiczne dominowały natomiast na ostatnich dwóch latach studiów. Zaliczyć do nich można ekonomię polityczną, organizację i planowanie transportu lub ekonomikę transportu i analizę. Dodatkowo na Oddziale Inżynieryjno-ekonomicznym Transportu Drogowego wpis na II rok studiów otrzymywało się po odbyciu 4-tygodniowej praktyki warsztatowej. W celu uzyskania wpisu na III rok studiów konieczne było odbycie 4-tygodniowego obozu wojskowego. Wpis na IV rok uzależniony był od odbycia 4-tygodniowej praktyki technologicznej, a rejestrację na rok V otrzymywało się po odbyciu 4-tygodniowej praktyki ekonomicznej. Natomiast, po X semestrze obowiązywała studentów 8-tygodniowa praktyka dyplomowa, a po V roku studiów 4-tygodniowy obóz wojskowy.

Łączna liczba godzin przewidzianych w planie studiów dla Oddziału Ekonomiki Transportu Drogowego wynosiła 3270, czyli o prawie 400 mniej niż na oddziale inżynieryjno-ekonomicznym. Do przedmiotów ekonomicznych wykładanych w trakcie studiów zaliczyć należy przede wszystkim ekonomię polityczną, geografę, transport, ekonomikę transportu drogowego, ekonomikę inwestycji, planowanie i politykę ekonomiczną czy organizację przedsiębiorstw transportowych. Na oddziale ekonomiki wpis na II rok studiów otrzymywało się po odbyciu 4-tygodniowej praktyki produkcyjnej. Rejestracja na III rok studiów następowała po odbyciu 4-tygodniowego obozu wojskowego, a na IV rok po odbyciu 4-tygodniowej praktyki kursowej. Dodatkowo, po IV roku studentów obowiązywał 4-tygodniowy obóz wojskowy, a po IX semestrze studiów 8-tygodniowa praktyka dyplomowa.

⁹¹⁸ Tamże, s. 34. Wizję taką przedstawił minister Henryk Popielas w trakcie swojej wizyty na Politechnice Szczecińskiej w dniach 7-8 marca 1960 roku.

⁹¹⁹ *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów, rok akademicki 1960-1961*, s. 66-72. Plan studiów dla Oddziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Samochodowego stanowi załącznik nr 1 do niniejszej rozprawy. Plan studiów dla oddziału Ekonomiki Transportu Drogowego to załącznik nr 2.

W pierwszych pięciu latach funkcjonowania wydziału w ramach Politechniki Szczecińskiej należy jeszcze zwrócić uwagę na inne kwestie związane z kształceniem i studentami zanim nastąpi kontynuacja narracji dotyczącej programów studiów. Przede wszystkim trzeba zaznaczyć, że oprócz studiów dziennych na kierunkach inżynieryjno-ekonomicznym i ekonomicznym, funkcjonowały również studia eksternistyczne II stopnia, które były kontynuacją z czasów Wyższej Szkoły Ekonomicznej⁹²⁰ oraz studia zaoczne.

Niestety, nie zachowały się kompletne informacje o liczbie studentów w omawianym okresie, ale niepełne wyniki zimowej sesji egzaminacyjnej w roku akademickim 1957/1958 dają pewien obraz dotyczący studiów dziennych⁹²¹. Na kierunku ekonomicznym studiowało łącznie 241 studentów, w tym na I roku 42, II roku 38, III roku 46 oraz na IV roku 115. Natomiast, na kierunku inżynieryjno-ekonomicznym łącznie było 168 studentów w tym na I roku 60, II roku 67 oraz na III roku 41. Łącznie na studiach dziennych studiowało 409 osób. W dniu 29 maja 1958 roku dziekan Madeyski w sprawozdaniu z kadencji za lata 1956-1958 podał następujące dane liczbowe dotyczące studentów⁹²². Na studiach stacjonarnych było 362 studentów, na zaocznych 41, a na eksternistycznych II stopnia 375. Rozbieżności w liczbie osób będących studentami na studiach dziennych wynikają najprawdopodobniej z zimowej sesji egzaminacyjnej. Dodatkowo w latach 1956-1958 wydane zostały 134 dyplomy, a na studiach eksternistycznych 35. Natomiast, wyniki letniej sesji egzaminacyjnej roku akademickiego przedstawiały się następująco⁹²³. Na kierunku inżynieryjno-ekonomicznym do sesji podeszło 56 osób i wszyscy zdali. Na II roku było do sesji przystąpiło 58 osób, łącznie nie zdało 6 osób. Na III roku na 75 zdających, sesji nie zdało aż 49 studentów, a na IV roku na 39 osób sesji nie zdało 7. Widoczny jest duży problem na III roku, ale tłumaczono to brakiem wiedzy studentów o poziomie trudności studiów inżynieryjno-ekonomicznych. Na kierunku ekonomicznym sytuacja wyglądała zdecydowanie lepiej. Na I roku wszystkie 27 osób dopuszczonych do sesji zdało ją. Na II roku z 40 osób nie zaliczyło sesji łącznie 9 studentów. Na III roku tylko 1 osoba z 26 nie zdała sesji, a na IV roku studiów z 48 zdających tylko 3 nie zaliczyły sesji.

⁹²⁰ Wykaz szkół uprawnionych do prowadzenia takiej formy studiów zgodnie z zarządzeniem MSW z dnia 14 lutego 1955 r. nie wymienia Politechniki Szczecińskiej, dlatego Rada Wydziału upoważniła do załatwienia tej sprawy w ministerstwie dziekana Mariana Madeyskiego w dniu 27 listopada 1957 roku. Dziekan już 11 grudnia potwierdził radzie, że wydział może prowadzić studia eksternistyczne. Zob. AUS, WNEiZ. 341/13, s. 72, 78.

⁹²¹ Tamże, s. 94.

⁹²² AUS, WNEiZ, 341/14, s. 4-7.

⁹²³ Tamże, s. 36.

Wszystkie powyższe dane dotyczą studiów dziennych. Nieco danych dotyczących studentów zaocznych i eksternistycznych dostarcza sprawozdanie z pracy wydziału opisujące stan na dzień 1 lutego 1959 roku⁹²⁴. Na studiach zaocznych ekonomicznych studiowało łącznie 104 studentów (na I roku 44, II rok 25 oraz III rok 35). Na eksternistycznych studiach magisterskich dla ekonomistów z dyplomami I stopnia zapisanych było łącznie 428 studentów⁹²⁵. Od 1 października 1958 roku funkcjonowały również magisterskie studia ekonomiczne dla inżynierów, w których uczestniczyło 15 studentów inżynierów pracujących w transporcie. Wydział starał się również o uruchomienie od dnia 1 października 1959 roku zaocznych studiów inżynieryjno-ekonomicznych.

Jeszcze mniej informacji zachowało się odnośnie rekrutacji w pierwszych 5 latach istnienia wydziału. Powoływane były wydziałowe komisje rekrutacyjne na studia dzienne oraz zaoczne⁹²⁶. W trakcie rekrutacji na rok akademicki 1959/1960 ze względu na dużą liczbę podań na kierunek ekonomiczny rada wydziału postanowiła zwrócić się do Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego o zwiększenie limitu przyjęć z 30 do 45 osób⁹²⁷. W wyniku II rekrutacji przyjęto tylko 15 z 53 kandydatów, gdyż reszta nie uzyskała pozytywnego wyniku egzaminu wstępnego⁹²⁸. Limit rekrutacyjny na studia ekonomiczne był więc nieduży, a jeśli spojrzeć na podane wyniki sesji oraz ilość osób do niej podchodzących na I roku na pewno mniejszy niż na studia inżynieryjno-ekonomiczne, co zapewne odzwierciedlało unikatowy profil wydziału.

Dość sporo zachowało się natomiast informacji o samych studentach. Już w 1956 roku istniało Koło Naukowe Transportu Drogowego, ale oprócz wzmianki w trakcie rady wydziału niestety brak jest jakichkolwiek informacji o jego działalności⁹²⁹. Studenci stwarzali problemy wychowawcze, które przejawiały się aktami wandalizmu w budynku wydziału jak i na osiedlu akademickim takimi jak psucie fortepianu na auli górnej⁹³⁰, kradzież obrazów oraz niszczenie książek⁹³¹. Co ciekawe winę za takie zachowanie

⁹²⁴ Tamże, s. 63-64.

⁹²⁵ Byli to głównie byli studenci Akademii Handlowej oraz Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Szczecinie. Co ciekawe w listopadzie 1959 roku po weryfikacji postępów, a więc zapewne masowym skreśleniom, jedynie 130 osób. Zob. AUS, WNEiZ, 341/15, s. 18.

⁹²⁶ Zob. AUS, WNEiZ, 341/13, s. 116; AUS, WNEiZ, 341/15, s. 42.

⁹²⁷ AUS, WNEiZ, 341/14, s. 90.

⁹²⁸ AUS, WNEiZ, 341/15, s. 3.

⁹²⁹ AUS, WNEiZ, 341/13, s. 13.

⁹³⁰ Zapewne chodzi o obecną Aulę im. Profesora Leona Babińskiego mieszczącą się przy ul. Mickiewicza 64.

⁹³¹ AUS, WNEiZ, 341/13, s. 33.

młodzieży przypisywano niemożliwości „wyżycia się” oraz „głębokiemu podłożu społecznemu” co doprowadziło do powstania „chuligaństwa duchowego”. Remedium na te problemy miała być opieka pracowników nauki, koła naukowe oraz reaktywacja Bratniej Pomocy. Studenci mieli również poważne problemy z nauką języków obcych⁹³². Nad dyscypliną studencką czuwali również opiekunowie lat oraz grup studenckich. Dziekan Madeyski uważał, że dzięki nim istnieje pewna forma kontroli nad młodzieżą i jej zachowaniem⁹³³. Pozytywny wpływ miały również koła naukowe. Problem przestrzegania przez brać studencką dyscypliny studiów pojawiał się jednak na radach wydziału wielokrotnie. W dniu 14 stycznia 1959 roku za dużą liczbę skreśleń po sesjach egzaminacyjnych obwiniano przede wszystkim niechodzących na zajęcia studentów, a prof. Babiński wprost stwierdził, że „dyscyplina studiów jest załamana”⁹³⁴. Postanowiono więc wyrywkowo kontrolować obecność studentów na zajęciach, a pracę zarobkową mieli móc podejmować dopiero po uzyskaniu zgody dziekana. Dziekan apelował również o tworzenie kół naukowych, dzięki którym pracownicy mieli mieć większy wpływ na studentów. W październiku 1959 roku prof. Górski skarżył się radzie wydziału, że studenci kierunku inżynierijno-ekonomicznego lekceważą przedmioty humanistyczne, a przedłużające się egzaminy pozasesyjne powodują, że studenci nie uczęszczają na wykłady tłumacząc nieobecności koniecznością przygotowania się do egzaminów⁹³⁵. Prodziekan Wolszczan polecił adiunktom sprawdzać obecność na wykładach, a przy trzech nieobecnościach zgłaszać studenta do dziekanatu. Nie na wiele się to zdało bo w listopadzie 1959 roku prof. Babiński skarżył się, że studenci nie przychodzą na wykład fakultatywny z prawa w związku z czym zajęcia z tego przedmiotu przeniesiono na semestr letni⁹³⁶. Podsumowując w maju 1960 roku kadencję 1958-1960 dziekan Marian Madeyski zwrócił uwagę, że na nieprawidłowy przebieg procesu dydaktycznego oprócz stałych zmian w planie studiów oraz trudności w koordynacji współpracy z Wydziałem Budowy Maszyn wpływ miał „nadmierny liberalizm i brak dyscypliny” w latach 1957 i 1958 w wyniku czego studenci wtedy rozpoczynający studia „do dziś sprawiają (...) najwięcej kłopotów”⁹³⁷. W stosunku do studentów wspomnianych roczników wyciągnięto konsekwencje poprzez odebranie stypendiów wszystkim, którzy nie zdali sesji

⁹³² Tamże, s. 53.

⁹³³ AUS, WNEiZ, 341/14, s. 32.

⁹³⁴ Tamże, s. 46-48.

⁹³⁵ AUS, WNEiZ, 341/15, s. 6-7.

⁹³⁶ Tamże, s. 18.

⁹³⁷ Tamże, s. 50-51.

egzaminacyjnej i warunkowo otrzymali w roku akademickim 1959/1960 wpis na semestr letni. Problemem było również terminowe kończenie studiów.

W kolejnych latach, poczynając od roku akademickiego 1960/1961 nadal trwały prace nad planami studiów dla obydwu prowadzonych na wydziale kierunków. W dniu 9 września 1960 roku dziekan Madeyski poinformował radę wydziału, że projekty planów studiów oczekują na zatwierdzenie przez Ministerstwo Szkolnictwa Wyższego i jeśli zostaną zaakceptowane to zaczną obowiązywać od następnego roku akademickiego⁹³⁸. Ta jednak nie nastąpiła, bo jeszcze w styczniu 1961 roku ustępujący z pełnionej funkcji dziekan wydziału Marian Madeyski uważał niezatwierdzone plany studiów za dobre, choć wskazywał, że należałoby odciążyć studentów z przedmiotów ogólnych i dodać przedmioty fakultatywne⁹³⁹. Ministerstwo traktowało opracowany przez Komisję Rady Wydziału plan jako typowy dla uczelni zawodowych i było to niezrozumiałe dla doc. Władysława Górskiego, który stwierdzał, że plan został przygotowany w oparciu o plany studiów ekonomicznych obowiązujące w uczelniach akademickich z tą różnicą, że więcej godzin przeznaczono na historię oraz przedmioty specjalizacyjne. Sprawa przeciągnęła się do marca kiedy to zdecydowano się przeredagować plan zgodnie z sugestiami ministerstwa, a więc miał on zostać podzielony na przedmioty ogólnoeconomiczne, ogólnotransportowe i specjalizacyjne⁹⁴⁰. Wszystko to odbywało się w trakcie starań wydziału o uzyskanie praw akademickich w związku czym postanowiono również próbować rozszerzyć kierunek ekonomiczny poprzez zwiększenie limitów oraz liczby stypendiów fundowanych. 20 marca 1961 roku rada uchwaliła przesłanie do ministerstwa projektu planu studiów dla oddziału ekonomicznego wzorowanego na planie obowiązującym w Wyższej Szkole Ekonomicznej w Poznaniu⁹⁴¹. 27 marca rozpoczęto natomiast prace nad zmianami w planie kierunku inżynieryjno-ekonomicznego, które miały na celu „odciążyć studentów”, a więc w praktyce zmniejszyć liczbę godzin⁹⁴². Przy okazji rada uchwaliła, żeby prace magisterskie na tym kierunku prowadziły katedry techniczne z zachowaniem terminologii ekonomicznej.

⁹³⁸ AUS, WNEiZ, 341/16, s. 1.

⁹³⁹ Tamże, s. 20-21.

⁹⁴⁰ Tamże, s. 29.

⁹⁴¹ Tamże, s. 33-34. Przedmioty podzielone zostały na 3 grupy: ogólnoeconomiczne, kierunkowe i pomocnicze oraz wykłady specjalizacyjne. Ponadto z planu usunięto przedmioty techniczne: towaroznawstwo oraz rysunek techniczny.

⁹⁴² Tamże, s. 35.

Również w marcu 1961 roku rozpoczęły się starania o uruchomienie w ramach kierunku inżynieryjno-ekonomicznego specjalności trakcji kolejowej⁹⁴³. Planowano nawet połączyć w tym celu w jedną katedrę z trzema zakładami istniejące katedry Taboru i Sprzętu Samochodowego oraz Technologii Obsługi i Napraw, ale problemem, który ostatecznie przekreślił plany wydziału okazał się brak specjalistów, którzy mogliby wyklądać przedmioty na tym kierunku studiów pomimo starań zaangażowania osób z Ośrodka Badań Transportu Kolejowego w Warszawie i Centralnego Biura Konstrukcyjnego. Co ciekawe, na kierunku ekonomicznym istniały problemy z uruchomieniem specjalizacji ekonomika transportu kolejowego, gdyż poza 5 osobami wszyscy studenci III roku w roku akademickim 1960/1961 wybrali specjalizacje ekonomika transportu drogowego lub ekonomika transportu wodnego⁹⁴⁴.

W roku akademickim 1961/1962 plany studiów nadal pozostawały niestabilne i dochodziło w nich do korekt. W październiku 1961 roku w związku z wprowadzeniem przez ministerstwo na kierunku inżynieryjno-ekonomicznym 75 godzin wykładów z automatyki wydział nie mogąc zwiększyć liczby godzin w programie studiów zmniejszył ilość wykładów z chemii oraz organizacji i planowania o 15 godzin w obu przypadkach. Dodatkowo obcięto 45 godzin towaroznawstwu zostawiając jednak ten przedmiot jako fakultatywny⁹⁴⁵. Nadal nie zakończona była również rewizja planu studiów omawianego kierunku, o której dyskutowano w poprzednim roku akademickim, ale w październiku 1961 wyznaczono do tego zadania doc. Aleksandra Rummela, doc. Przemysława Małka oraz adiunkta Tadeusza Waśniewskiego⁹⁴⁶. Stosunek przedmiotów technicznych do ekonomicznych miał wynosić 30 do 70 procent. W listopadzie zaszły zmiany w projekcie planu studiów na kierunku ekonomicznym wprowadzone przez Departament Studiów Uniwersyteckich zgodnie z którymi seminaria magisterskie mogły być prowadzone jedynie przez katedry kierunkowe, a więc w Katedrze Finansów i Rachunkowości, Katedrze Organizacji i Planowania, Katedrze Ekonomii Politycznej oraz Katedrze Ekonomiki Transportu. Dopiero 12 kwietnia 1962 roku rada wydziału uchwaliła przyjęcie nowego projektu planu na kierunku inżynieryjno-ekonomicznym, który miał obowiązywać od roku akademickiego 1962/1963⁹⁴⁷. W dniu 12 czerwca 1962 roku dziekan Eufemiusz Terebucha

⁹⁴³ Tamże, s. 34-35, 41.

⁹⁴⁴ Tamże, s. 7.

⁹⁴⁵ AUS, WNEiZ, 341/17, s. 1-2.

⁹⁴⁶ Tamże, s. 5.

⁹⁴⁷ Tamże, s. 34. Przesunięte zostały na I rok praktyki semestralne. Skreślono przedmioty: ładunkoznawstwo, mechanizacja robót ładunkowych, podstawy automatyki. Zwiększono ilość godzin laboratoryjnych. Z

poinformował radę wydziału, że ministerstwo wyraziło zgodę na uruchomienie kierunku ekonomika przemysłu na studiach zaocznych w Szczecinie i w Koszalinie co dawało nadzieję na uruchomienie go w niedalekiej przyszłości również na studiach dziennych⁹⁴⁸.

Od października 1962 roku toczyły się prace nad uruchomieniem specjalizacji lub kierunku ekonomika transportu kolejowego⁹⁴⁹. Ministerstwo Komunikacji potrzebowało specjalistów w tym zakresie, dlatego kształcenie miało odbywać się zarówno na studiach dziennych jak i zaocznych. Uruchomienie takiej specjalizacji studiów było również pokłosiem nieudanego z powodu braku specjalistów otwarcia kierunku eksploatacja trakcji kolejowej. Sprawę pilotował ze strony wydziału mgr inż. Józef Banaś. Już w dniu 8 listopada doszło do pierwszych uzgodnień pomiędzy wydziałem a wiceministrem komunikacji Donatem Tarantowiczem⁹⁵⁰. Wydział wyrażał chęć kształcenia na proponowanej specjalizacji prosząc przy tym Ministerstwo Komunikacji o pomoc przy doborze kandydatów, organizacji praktyk, dostarczaniu materiałów dydaktycznych czy też przygotowaniu domu studenckiego dla przyszłych studentów specjalizacji kolejowej⁹⁵¹. Wiceminister Tarantowicz obiecał pomoc w załatwieniu wszystkich spraw jednocześnie prosząc o przyjęcie dość sporej liczby kandydatów na studia dzienne wynoszącej 100 osób i 150 na studia zaoczne. Ministerstwo Komunikacji miało również ustalić z Ministerstwem Szkolnictwa Wyższego sprawy dotyczące naboru. Oprócz współpracy dydaktycznej, obustronnie deklarowano chęć współpracy naukowej i doradczej. 22 listopada rada powołała również swoją komisję do współpracy z Ministerstwem Komunikacji w zakresie specjalizacji kolejowej⁹⁵². W kwietniu 1963 roku powołano mgr inż. Józefa Banasia do pełnienia funkcji opiekuna „studiów kolejowych”⁹⁵³. W tym samym czasie Ministerstwo Komunikacji nadesłało na wydział program studiów z eksploatacji kolei. Nie zachowała się ewentualna dyskusja nad nadesłanym planem ani w ogóle sam plan. Natomiast z początkiem roku akademickiego 1963/1964 plan studiów na kierunku ekonomika transportu został zatwierdzony przez Departament Studiów Technicznych Ministerstwa

rozmów z absolwentami wynikało, że posiadają małe przygotowanie z miernictwa warsztatowego oraz że w praktyce najbardziej przydatne dla nich są przedmioty ekonomiczne: rachunkowość, finanse, inwestycja.

⁹⁴⁸ Tamże, s. 47.

⁹⁴⁹ AUS, WNEiZ, 341/18, s. 9. Ministerstwo Komunikacji optowało za uruchomieniem kierunku, ale sprzeciwiało się temu Ministerstwo Szkolnictwa Wyższego dążąc raczej do specjalizacji na wyższych latach studiów.

⁹⁵⁰ Tamże, s. 13-16.

⁹⁵¹ Warto zaznaczyć, że taka specjalizacja istniała nieprzerwanie od czasów Wyższej Szkoły Ekonomicznej choć nie cieszyła się jak już zostało wspomniane wielką popularnością wśród studentów.

⁹⁵² Tamże, s. 19. W skład komisji weszli Stanisław Schwann jako przewodniczący, Jerzy Wolszczan, Rudolf Falkiewicz oraz Józef Banaś.

⁹⁵³ Tamże, s. 53.

Szkolnictwa Wyższego przy czym podkreślono, że na pierwszych trzech latach studiów kierunku ekonomika transportu prowadzono wykłady z eksploatacji kolei w wymiarze 120 godzin⁹⁵⁴. Ministerstwo zatwierdziło również plan studiów dla kierunku inżynieryjno-ekonomicznego o specjalności techniczna i ekonomiczna eksploatacja transportu samochodowego.

W styczniu 1963 roku rozpoczęły się prace nad zmianą planu studiów dla kierunku inżynieryjno-ekonomicznego⁹⁵⁵. Uznano, że nie ma możliwości prowadzenia równoległych wykładów z Wydziałem Budowy Maszyn, bo te wymagają osobnej obsady kadrowej i planu studiów oraz, że nie ma potrzeby wydzielania kierunku inżynieryjno-ekonomicznego na pierwszych trzech latach studiów. Jediną uchwaloną kwestią było powierzenie opieki nad Oddziałem Inżynieryjno-Ekonomicznym pracownikowi nauki z zakresu nauk technicznych.

Dalsze prace nad zmianami planu oraz rozszerzaniem oferty dydaktycznej wydziału toczyły się w ciągu roku akademickiego 1963/1964. Przede wszystkim, w lutym 1964 roku Komisja Partyjno-Dziekańska zaproponowała szereg zmian na kierunku ekonomika transportu, które przesłano następnie do akceptacji ministerstwa⁹⁵⁶. Ważniejszą jednak kwestią było przesłanie do ministerstwa projektu studiów w zakresie finansów i rachunkowości co motywowano posiadaniem odpowiedniej kadry oraz potrzebą kształcenia specjalistów w tym kierunku dla przedsiębiorstw transportowych, zwłaszcza PKP. W maju 1964 roku dziekan Terebucha poinformował radę wydziału, że kolegium rektorskie zleciło uruchomienie kierunku ekonomika przemysłu na studiach dziennych od roku akademickiego 1964/1965 oraz przedstawił plan uruchomienia studium podyplomowego z finansów i rachunkowości ze szczególnym uwzględnieniem organizacji i mechanizacji rachunkowości⁹⁵⁷. Rada przychyliła się do obu propozycji.

W styczniu 1965 roku rozpoczęła się dyskusja nad planami studiów z dyscyplin transportowych wywołana przez docenta Przemysława Małką, który był członkiem zespołu ministerialnego zajmującego się tą tematyką⁹⁵⁸. Propozycjom ministerialnym przeciwstawiała się Egzekutywa OOP PZPR z sekretarzem Franciszkiem Gronowskim na czele, który stwierdził wręcz, że „przyjęcie proponowanej wersji planów studiów byłoby

⁹⁵⁴ AUS, WNEiZ, 341/18, s. 1.

⁹⁵⁵ AUS, WNEiZ, 341/17, s. 34.

⁹⁵⁶ AUS, WNEiZ, 341/18, s. 17-18. Zmiany dotyczyły głównie wymiaru godzin poszczególnych przedmiotów oraz likwidacji przedmiotów obrót krajowy i międzynarodowy oraz ładunkoznawstwo.

⁹⁵⁷ Tamże, s. 42.

⁹⁵⁸ AUS, WNEiZ, 341/20, s. 11-12.

niesłuszne zarówno z punktu widzenia samego procesu dydaktycznego /kształcenie absolwentów o szerokim profilu transportowym/ jak i zawęźałoby możliwości rozwojowe Wydziału”. W dniu 14 lutego 1965 roku w trakcie posiedzenia rady wydziału przyjęto wspólne stanowisko rady oraz egzekutywy sprzeciwiające się proponowanym planom studiów⁹⁵⁹. Uznano, że podział kierunku ekonomika transportu na ekonomikę transportu lądowego i ekonomikę transportu morskiego jest nie do przyjęcia, bo doprowadzi do kształcenia o wąskiej specjalizacji. Rada wraz z egzekutywą była za pozostawieniem studiów o szerokim zakresie z przedmiotami specjalizacyjnymi. Uchwalony memoriał uzupełniony o wyartykułowanie potrzeb regionu szczecińskiego miał zostać przesłany do KW PZPR oraz Departamentu Studiów Uniwersyteckich. Powołano również komisję, która miała opracować własny plan studiów będący odpowiedzią na plan ministerialny. Nie zachowała się dalsza debata nad tymi zagadnieniami, ale plan ministerialny nie wszedł w życie, gdyż w roku akademickim 1967/1968 nadal nie kształcono na proponowanych przez ministerstwo dwóch kierunkach transportowych tylko jednym, ekonomice transportu⁹⁶⁰.

Oprócz reformy kierunków ekonomicznych Komisja Programowa Rady Głównej Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego pracowała również nad reformą studiów inżynierijsko-ekonomicznych⁹⁶¹. W dniu 5 stycznia 1966 roku rada debatowała nad planem reformy kierunku inżynierijsko-ekonomicznego, który zakładał jednolitość przedmiotów dla wszystkich rodzajów transportu, a przedmioty ekonomiczne miały jedynie być przedmiotami specjalizacyjnymi. Rada sprzeciwiała się takiemu pomysłowi uważając, że już w obecnie obowiązującym planie ilość przedmiotów technicznych jest bardzo duża, a nowa propozycja spowodowałaby, że przedmioty inżynierskie właściwie zdominowałyby plan i wydział mógłby nie móc kadrowo sprostać prowadzeniu kierunku studiów. Rada stanęła na stanowisku, że plan powinien pozostać w obecnej postaci ze względu na potwierdzone przez zakłady pracy kompetencje absolwentów oraz duże zapotrzebowanie na studia w tej postaci. Zobowiązano przedstawicieli wydziału w komisji programowej do przekonania jej członków do stanowiska szczecińskiego środowiska.

Dyskusje nad planami studiów przeciągały się na kolejne lata. W roku akademickim 1966/1967 dziekan Józef Rutkowski w trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 16 listopada 1966 roku przedstawił radzie projekty studiów inżynierijsko-ekonomicznych w

⁹⁵⁹ Tamże, s. 14-16.

⁹⁶⁰ *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów. Rok akademicki 1967/1968*. Szczecin 1967, s. 43.

⁹⁶¹ AUS, WNEiZ, 341/21, s. 35-36. Jej członkami z ramienia wydziału byli Aleksander Rummel i doc. Przemysław Małek.

zakresie transportu samochodowego oraz ekonomicznych w zakresie ekonomiki transportu lądowego⁹⁶². Poprzez wprowadzenie do planu studiów inżyniersko-ekonomicznych przedmiotów humanistycznych i ekonomicznych uzyskano następujące proporcje: 46% zajęć stanowiły przedmioty techniczne, 35% ekonomiczne, 19% ogólne. Plan przesłano do Departamentu Studiów Technicznych pomimo sprzeciwu Katedry Taboru i Sprzętu Samochodowego, której zadaniem ilość przedmiotów ekonomicznych była zbyt duża w stosunku do przedmiotów technicznych⁹⁶³. Natomiast, plan studiów ekonomicznych opracowano zgodnie ze stanowiskiem rady wydziału oraz Ministerstwa Komunikacji i miał on spełniać postulat kompleksowego kształcenia specjalistów dla transportu w określonej gałęzi transportu, czyli w transporcie kolejowym, transporcie samochodowym oraz transporcie wodnym. Plan przesłano do Departamentu Studiów Ekonomicznych Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego. Prace nad planem studiów ekonomicznych nie zakończyły się jednak powodzeniem, gdyż w dniu 5 kwietnia 1967 roku prodziekan Jerzy Wolszczan poinformował radę wydziału, że przygotowany został nowy plan studiów w zakresie ekonomiki transportu lądowego dla studiów dziennych i zaocznych zawodowych, który opracowano przy współpracy z Wyższą Szkołą Ekonomiczną w Sopocie⁹⁶⁴. Projekt obejmował wybór ekonomik branżowych dla transportu kolejowego, samochodowego i wodnego, a zamiast wykładów do wyboru proponowano wykłady z wybranych gałęzi transportu. Utrzymany miał zostać również choć w zmniejszonym wymiarze godzin wykład z eksploatacji i techniki transportu kolejowego, samochodowego i wodnego. Projekt miał zostać przedstawiony komisji programowej Ministerstwa Oświaty i Szkolnictwa Wyższego.

Po tym okresie dość intensywnych prac nad planami studiów nastąpił rok akademicki 1967/1968, w trakcie którego nie prowadzono dyskusji nad zmianami programowymi, a jedynie powołano studium podyplomowe z Przetwarzania Danych

⁹⁶² AUS, WNEiZ, 341/22, s. 19-20.

⁹⁶³ Co ciekawe w trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 28 listopada 1966 wskazywano, że w 1966 roku wszedł w życie plan studiów inżyniersko-ekonomicznych, który likwidował te studia zdaniem członków rady, gdyż ilość przedmiotów ekonomicznych wyniosła w nim zaledwie 10%, czyli 2,5% więcej niż na kierunkach technicznych. W założeniu wydział miał kształcić inżynierów specjalistów do obsługi i napraw samochodów, ale rada uważała, że jest to niemożliwe i że należy bronić planu przesłanego uprzednio do ministerstwa. Dziekani mieli spróbować uzyskać zgodę na kontynuowanie studiów inżyniersko-ekonomicznych w Departamencie Studiów Technicznych. W roku akademickim 1966/1967 na III i IV roku studiów obowiązywał plan przejściowy. Wynikałoby z tego, że ministerialna komisja programowa nie przychyliła się do ustaleń rady wydziału ze stycznia 1966 roku i wprowadziła plan studiów o silnym przeładowaniu przedmiotami technicznymi. Plan rady wydziału z początku listopada 1966 musiał więc być nieudaną odpowiedzią na decyzje ministerialne choć nie zostało to w protokole wyraźnie zaakcentowane.

⁹⁶⁴ AUS, WNEiZ, 341/22, s. 88-89.

prowadzone przy Katedrze Finansów i Rachunkowości⁹⁶⁵. Trwały jednak prace nad powołaniem kierunku ekonomika transportu morskiego na studiach dziennych, które skończyły się powodzeniem i pierwsza rekrutacja odbyła się na rok akademicki 1969/1970⁹⁶⁶. W grudniu 1968 roku kierownik Katedry Transportu Morskiego Franciszek Gronowski zwracał uwagę, że o ile nie ma problemu z obsadzeniem przez kadrę wydziału przedmiotów specjalizacyjnych na tym kierunku to brak jest niestety fachowej literatury w bibliotece wydziałowej. Dodatkowo brakowało szczegółowych programów nauczania dla poszczególnych przedmiotów. Problemy nowego kierunku miała rozwiązać powołana w tym celu komisja rady wydziału. W przeddzień zamian organizacyjnych na wydziale, czyli zmiany organizacji z katedralnej na instytutową uruchomiono jeszcze kierunek organizacja przetwarzania danych, na który pierwsza rekrutacja miała odbyć się na rok akademicki 1970/1971⁹⁶⁷. Podsumowując kwestie dotyczące planów studiów w okresie lat 1960-1970 należy zauważyć, że były one cały czas, albo delikatnie modyfikowane w kwestii ilości godzin z poszczególnych przedmiotów, albo próbowano je zmieniać kompleksowo. Świadczyć to może oczywiście o próbach dostosowania kształcenia do wymagań oraz potrzeb gospodarki narodowej. Przemawia za tym fakt otwierania nowych kierunków studiów, które oprócz potrzeb ogólnych, były również wynikiem rozwoju środowiska ekonomistów szczecińskich. W roku akademickim 1962/1963 na Oddziale Ekonomiki Transportu Drogowego prowadzono studia dzienne w specjalności ekonomika transportu, a na Oddziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Samochodowego w specjalności techniczna i ekonomiczna eksploatacja transportu samochodowego. Dodatkowo prowadzono w Szczecinie zaoczne studia magisterskie w specjalnościach ekonomika transportu i ekonomia przemysłu, a w Koszalinie studia zaoczne magisterskie w specjalnościach ekonomika przemysłu i ekonomika ogólna. Ofertę studiów uzupełniały eksternistyczne studia magisterskie w specjalności ekonomika transportu. Pięć lat później oferta studiów była już poszerzona lub zmieniona. I tak, na Oddziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu kształcono w specjalności transport samochodowy co było wynikiem omawianej reformy w roku 1966, a na Oddziale Ekonomiki Transportu studia odbywały się w specjalnościach ekonomika transportu i ekonomika przemysłu. Rozwinęły się przede wszystkim studia zaoczne. Studia zaoczne zawodowe prowadzone w Szczecinie oferowały specjalności ekonomika transportu, ekonomika przemysłu, ekonomika

⁹⁶⁵ AUS, WNEiZ, 341/23, s. 57.

⁹⁶⁶ AUS, WNEiZ, 341/23, s. 181; AUS, WNEiZ, 341/24, s. 1, 22.

⁹⁶⁷ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 4-5, 40, 54.

transportu morskiego oraz finanse i rachunkowość. Punkty konsultacyjne w Koszalinie i Gorzowie Wielkopolskim kształciły w specjalności ekonomika przemysłu, a eksternistyczne studia magisterskie rozszerzyły ofertę o specjalność ekonomika przemysłu poza prowadzoną od lat ekonomikę transportu. Do tego na studiach dziennych od roku akademickiego 1969/1970 pojawiła się specjalność ekonomika transportu morskiego, a od roku akademickiego 1970/1971 organizacja przetwarzania danych. W roku akademickim 1969/1970 przeprowadzono również pierwszą rekrutację na zaoczne studia uzupełniające magisterskie⁹⁶⁸. Ofertę edukacyjną rozszerzały studia podyplomowe oraz studia doktorskie.

Warto również omówić inne sprawy powiązane z dydaktyką oraz studentami w omawianym okresie. Przede wszystkim już od roku akademickiego 1961/1962 starano się wprowadzić w życie regulamin studiów ekonomicznych na wydziale⁹⁶⁹. Ten jednak uruchamiało zarządzenie ministerialne, więc z tego powodu nadal korzystano z regulaminu obowiązującego na studiach technicznych. Udało się to dopiero z początkiem 1970 roku kiedy został on zatwierdzony na wniosek wydziału przez Departament Studiów Technicznych⁹⁷⁰. Regulamin obowiązywał od semestru letniego roku akademickiego 1970/1971. Tak długi czas załatwiania, wydawałoby się prostej sprawy przez władze centralne, wynikał zapewne ze specyfiki wydziału będącego częścią politechniki, a więc dla ministerstwa oczywistym było, że obowiązuje regulamin studiów technicznych. Przez cały omawiany okres rada wydziału spełniała również inne swoje powinności dotyczące procesu dydaktycznego takie jak np. uchwalanie wykładów fakultatywnych⁹⁷¹, zlecanie prowadzenia zajęć osobom spoza uczelni czy też wykładów adiunktom⁹⁷², powoływanie opiekunów poszczególnych lat⁹⁷³, ustalanie seminariów⁹⁷⁴, sprawami egzaminów dyplomowych⁹⁷⁵ czy też organizacją sesji egzaminacyjnych⁹⁷⁶. W kwestii sesji

⁹⁶⁸ Tamże, s. 33.

⁹⁶⁹ AUS, WNEiZ, 341/17, s. 38.

⁹⁷⁰ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 53.

⁹⁷¹ Zob. AUS, WNEiZ, 341/16, s. 27; AUS, WNEiZ, 341/17, s. 30; AUS, WNEiZ, 341/18, s. 3-4; AUS, WNEiZ, 341/20, s. 16; AUS, WNEiZ, 341/21, s. 15, 41; AUS, WNEiZ, 341/22, s. 27-28, 75; AUS, WNEiZ, 341/23, s. 58; AUS, WNEiZ, 341/24, s. 3-5.

⁹⁷² AUS, WNEiZ, 341/17, s. 4-5; AUS, WNEiZ, 341/18, s. 1-3; AUS, WNEiZ, 341/19, s. 2; AUS, WNEiZ, 341/21, s. 14; AUS, WNEiZ, 341.

⁹⁷³ AUS, WNEiZ, 341/16, s. 6-7; AUS, WNEiZ, 341/17, s. 10; AUS, WNEiZ, 341/21, s. 15.

⁹⁷⁴ AUS, WNEiZ, 341/17, s. 9; AUS, WNEiZ, 341/18, s. 10; AUS, WNEiZ, 341/20, s. 4; AUS, WNEiZ, 341/21, s. 15; AUS, WNEiZ, 341/24, s. 127;

⁹⁷⁵ AUS, WNEiZ, 341/19, s. 19, 26; AUS, WNEiZ, 341/20, s. 8; AUS, WNEiZ, 341/21, s. 47; AUS, WNEiZ, 341/23, s. 29-30; AUS, WNEiZ, 341/24, s. 109-110.

⁹⁷⁶ AUS, WNEiZ, 341/16, s. 3, 15; AUS, WNEiZ, 341/18, s. 18-19, 28, 41; AUS, WNEiZ, 341/19, s. 9, 14; AUS, WNEiZ, 341/21, s. 57; AUS, WNEiZ, 341/22, s. 37, 56, 95; AUS, WNEiZ, 341/23, s. 25, 37, 141; AUS, WNEiZ, 341/24, s. 24, 112-113; AUS, WNEiZ, 341/25, s. 37, 93-94.

egzaminacyjnych niestety zachowały się ich szczątkowe wyniki, które podawane są w różnoraki sposób. I tak sesję letnią sesję egzaminacyjną roku akademickiego 1965/1966 zdało na Oddziale Ekonomiki Transportu 477 osób z 532 dopuszczonych, a na Oddziale Inżynieryjno-Ekonomicznym sesję zdało 146 studentów na 169 dopuszczonych⁹⁷⁷. Natomiast, wyniki zimowej sesji egzaminacyjnej roku akademickiego 1966/1967 skrócono do stwierdzenia, że nie zaliczyło jej około 10% studentów⁹⁷⁸. Wyniki te były jednak o tyle niezadowolające, że rada wydziału postulowała likwidację warunkowych wpisów studentów na wyższe semestry. Wyniki sesji letniej w roku akademickim 1966/1967 uznano za lepsze niż w latach poprzednich⁹⁷⁹. Na 727 osób sesję zaliczyło 616 studentów. Na ekonomice transportu skreślono lub skierowano na powtarzanie roku 63 studentów, na ekonomice przemysłu 8 studentów, a na Oddziale Inżynieryjno-Ekonomicznym 25 studentów. Problemy ze zdawaniem egzaminów studenci mieli z przedmiotów ekonomia polityczna, prawo oraz rachunkowość. Zimowa sesja egzaminacyjna roku akademickiego 1967/1968 znów została przedstawiona w sposób procentowy⁹⁸⁰. I tak na kierunku ekonomicznym semestru nie zaliczyło 7% studentów, a na kierunku inżynieryjno-ekonomicznym 17%. Podobnie przedstawiono wyniki sesji letniej tego samego roku akademickiego⁹⁸¹. Na pierwszym roku 60% studentów zdało sesję bez ocen niedostatecznych, na drugim roku był to przedział 50-60% studentów, a na trzecim roku bez ocen niedostatecznych sesję zakończyło około 50% zdających.

Warto wspomnieć również o tym jak kształtowały się w omawianym okresie limity rekrutacyjne przyznawane wydziałowi przez ministerstwo. W roku akademickim 1960/1961 limit dla wydziału wynosił ogólnie 90 osób⁹⁸². Kandydatów było łącznie 140 z czego przyjęto na kierunek ekonomiczny 34 osoby, a na kierunek inżynieryjno-ekonomiczny 32 osoby. Słabe wyniki rekrutacji tłumaczono kiepskim przygotowaniem kandydatów z fizyki i matematyki oraz brakiem informacji o kierunkach studiów prowadzonych na wydziale w ogólnopolskim informatorze dla kandydatów na I rok studiów. Ministerstwo w roku akademickim 1961/1962 ograniczyło przyjęcia na studia eksternistyczne w poszczególnych katedrach przy okazji wstrzymując rekrutację do Katedry Ekonomiki Transportu Drogowego i Katedry Rachunkowości⁹⁸³. W roku

⁹⁷⁷ AUS, WNEiZ, 341/22, s. 14.

⁹⁷⁸ Tamże, s. 89.

⁹⁷⁹ AUS, WNEiZ, 341/23, s. 19.

⁹⁸⁰ Tamże, s. 67.

⁹⁸¹ Tamże, s. 180. Były to wyniki niepełne przedstawiające stan na dzień 26 maja 1968 roku.

⁹⁸² AUS, WNEiZ, 341/16, s. 1.

⁹⁸³ AUS, WNEiZ, 341/17, s. 3.

akademickim 1964/1965 rada uchwaliła następującą propozycję limitów rekrutacyjnych⁹⁸⁴. Na studia dzienne limit ustalono na 150 osób dla Oddziału Ekonomiki Transportu w tym 30 osób na ekonomikę przemysłu. 60 osób wynosił limit dla Oddziału Inżynieryjno-Ekonomicznego. Na studia zaoczne w Szczecinie limit wyniósł 150 osób na Oddział Ekonomiki Transportu, 90 na Oddział Ekonomiki Przemysłu i 60 na Finanse i Rachunkowość. Do Punktu Konsultacyjnego w Koszalinie planowano przyjąć na Oddział Ekonomiki Przemysłu 60 osób. Widoczny jest w tym krótkim okresie 5 lat znaczne zwiększenie limitu wynoszące w przypadku samych studiów dziennych 130 osób. W roku akademickim 1968/1969 limit znowu został zwiększony i wynosił na studia dzienne 250 kandydatów z czego na 150 na transport samochodowy, kolejowy oraz na nowo utworzony transport morski, 50 osób otrzymała ekonomika przemysłu oraz 50 kierunek inżynieryjno-ekonomiczny.⁹⁸⁵ Znacznie wzrósł również limit przyjęć na studia zaoczne w Szczecinie, Koszalinie i Gorzowie Wielkopolskim, gdyż w roku akademickim 1968/1969 wyniósł on łącznie 270 osób przy 700 kandydatach⁹⁸⁶. Limit 250 osób na studia dzienne oraz 270 osób na studia zaoczne został przez ministerstwo utrzymany co wynikało po części z braku pomieszczeń dydaktycznych (nowy gmach wydziały nadal był w budowie), a po części z faktu, że pozostałe kierunki, za wyjątkiem inżynieryjno-ekonomicznego, nie miały problemu z pozyskaniem kandydatów⁹⁸⁷.

Niewiele informacji zachowało się również na temat samych studentów. We wrześniu 1960 roku było ich łącznie 354 z czego 117 pobierało stypendia państwowe, a 69 fundowane⁹⁸⁸. Nadal występowały problemy z dyscypliną, więc w dniu 3 marca 1961 roku rada wydziału uchwaliła wprowadzenie sprawdzania obecności na wykładach, seminariach i laboratoriach prowadzonych na I roku studiów obu kierunków⁹⁸⁹. Problem dotyczył również sesji egzaminacyjnych, gdzie studenci od lat stosowali „metodę nieprzychodzenia na egzamin”⁹⁹⁰. Obecny na posiedzeniu rady wydziału w dniu 8 listopada 1961 roku rektor Politechniki Szczecińskiej uważał, że nie można tolerować lenistwa, ale zarazem nie można też przeciążać studentów. Niemniej uczelnia miała obowiązek dostarczenia odpowiedniej ilości absolwentów na potrzeby poszczególnych resortów gospodarki, więc zaległości miały zostać nadrobione, a studenci lekceważący terminy egzaminów mieli mieć

⁹⁸⁴ AUS, WNEiZ, 341/20, s. 31.

⁹⁸⁵ AUS, WNEiZ, 341/23, s. 181.

⁹⁸⁶ AUS, WNEiZ, 341/24, s. 95.

⁹⁸⁷ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 94.

⁹⁸⁸ AUS, WNEiZ, 341/16, s. 1.

⁹⁸⁹ Tamże, s. 30.

⁹⁹⁰ AUS, WNEiZ, 341/1, s. 8-9.

wstrzymane świadczenia stypendialne. Co więcej, studenci I roku studiów tak słabo wypadli na kolokwium sprawdzającym znajomość języków obcych, że rada zdecydowała się na wprowadzenie egzaminu z języków obcych dla kandydatów na studia oraz zwiększenie siatki godzin przeznaczonych na lektoraty⁹⁹¹. Za kontakty ze studentami odpowiadali opiekunowie roku. Mieli oni zdaniem władz dziekańskich dużą wiedzę o poziomie dyscypliny studiów, nauki oraz o warunkach materialnych studentów, ale przede wszystkim kształtowali ich odpowiednią postawę oraz dostarczali przydatną dla „Dziekanatu ocenę środowiska studenckiego”⁹⁹². Władze wydziału dążyły do wzmocnienia instytucji opiekuna roku poprzez utrzymanie jej na wszystkich latach studiów, wliczenie w pensum określonej liczby godzin przeznaczonej na obowiązki opiekuńcze oraz ustalenie ich formalnych obowiązków i uprawnień.

Dużym problemem w połowie lat 60-tych musiał być sam proces dydaktyczny, a więc obniżenie jego poziomu, co potwierdza specjalne posiedzenie egzekutywy OOP PZPR rozpatrujące możliwości poprawienia jakości nauczania⁹⁹³. W wyniku narady wszyscy studenci zostali wpisani na odpowiednie semestry oraz ustalono z prowadzącymi ćwiczenia listy studentów zagrożonych możliwością niezaliczenia zajęć. Raz ustalony harmonogram sesji miał być rygorystycznie pilnowany oraz niezmienny. Planowano również bieżące egzekwowanie wiedzy oraz hospitacje zajęć przez kierowników katedr. Na studiach zaocznych uznano, że wyniki nauczania z roku na rok są coraz słabsze, bo kandydaci również są coraz gorsi. Ogólnie problem był na tyle poważny, że rada otrzymała od egzekutywy OOP PZPR wytyczne do realizacji. Jeszcze z początkiem roku akademickiego 1967/1968 rada wydziału podjęła specjalną uchwałę wskazującą kierunki działań mające na celu poprawę wyników nauczania⁹⁹⁴.

Dość istotne stwierdzenia dotyczące studentów padły w trakcie rady wydziału w dniu 24 kwietnia 1968 roku⁹⁹⁵ kiedy to omawiano wydarzenia marca 1968 roku. Sekretarz OOP PZPR Stanisław Drozd uznał, że „autorytet moralny i polityczny pracowników naukowych (...) pozwolił na uniknięcie przykrych sytuacji w czasie wydarzeń marcowych, co należy stwierdzić z zadowoleniem”. W dalszej części swojego wystąpienia Stanisław

⁹⁹¹ Tamże, s. 13.

⁹⁹² AUS, WNEiZ, 341/18, s. 42-43.

⁹⁹³ AUS, WNEiZ, 341/22, s. 93-95.

⁹⁹⁴ AUS, WNEiZ, 341/23, s. 2. Poprawę wyników nauczania miały zapewnić między innymi sprawne działanie biblioteki i administracji wydziałowej, ograniczenie egzaminów komisyjnych, poprawa organizacji praktyk, zastosowanie konsekwentnego systemu zachęt, nagród i kar czy też stworzenie warunków do nauki na Osiedlu Akademickim.

⁹⁹⁵ Tamże, s. 96-99.

Drozd wskazywał na wiele mankamentów i niedociągnięć procesu dydaktycznego takich jak zbyt mało treści politycznej i patriotycznej, słabe pomoce naukowe oraz kiepską estetykę sal. Uważał, że studenci są przeciążeni bibliografią, a prace dyplomowe często nie są związane z profilem wydziału. Nieujednolicone były również wymogi egzaminacyjne. Często nie odbywały się hospitacje zajęć prowadzonych przez asystentów, a prace zlecone nadmiernie obciążały pracowników. Z tymi wnioskami zgadzał się Sekretarz Organizacji Partyjnej Studentów. Przewodniczący RW ZSP Józef Perenc odnosząc się do wydarzeń marcowych stwierdził, że „większość aktywu młodzieżowego włączyła się do przeciwstawienia się tym zajęciom”. Złożył również podziękowanie dziekanowi Rutkowskiemu „za polityczną postawę na wiecu i włączenie się do dyskusji ze studentami oraz profesorom, którzy starali się w tych dniach wyjaśnić studentom wszystkie wątpliwe sprawy natury politycznej, co w znacznej mierze przyczyniło się do opanowania trudnej sytuacji i uspokoiło napiętą atmosferę”. Rada w wyniku tej dyskusji uchwaliła 11 punktów do realizacji w pracy dydaktycznej i wychowawczej ze studentami. Odnosiły się one przede wszystkim do spraw światopoglądowych⁹⁹⁶. Faktycznie, wydarzenia marca 1968 w odniesieniu do studentów szczecińskich uczelni choć będące częścią ogólnopolskich wydarzeń miały charakter lokalny. Prym wiodła najsilniejsza wówczas Politechnika Szczecińska ze studentami Wydziału Budowy Maszyn na czele, ale ogólnie rzecz ujmując szczeciński marzec przebiegł dość spokojnie i zarówno postawa pracowników nauki jak i studentów została wysoko oceniona przez władze partyjne⁹⁹⁷. Warto jednak przytoczyć ten wątek, gdyż jest to praktycznie jedyna dyskusja dotycząca tzw. polskich miesięcy prowadzona w trakcie posiedzeń rady wydziału. O szczecińskim grudniu 1970 roku czy też późniejszym stanie wojennym praktycznie nie zachowały się żadne przekazy w posiedzeniach rad Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej.

⁹⁹⁶ Punkty w kolejności: 1) Przedstawić prawdę o systemie socjalistycznym i przeciwstawić ją sytuacji w ustroju kapitalistycznym przy wszystkich problemach, które odnoszą się do tych tematów. 2) Wykształcać w młodzieży zaangażowanie patriotyczne, uczuć w jaki sposób można podnieść rangę Polski w świecie, jak uczynić kraj zamożnym i potężnym. 3) Wskazywać na rolę twórczej pracy, wyrabiać w młodzieży rzetelność w postępowaniu, poszanowanie zwierzchników i uczucie koleżeństwa. 4) Dawać dobry przykład swoim postępowaniem we wszystkich okolicznościach. 5) Dbać o prawidłowość stosunków między pracownikami nauki a studentami. 6) Brać udział w akcjach politycznych organizowanych przez studentów. 7) Poprawić pracę opiekunów grup studenckich. 8) Podnieść poziom fachowy, polityczny i dydaktyczny procesu nauczania. 9) Poprawić wyposażenie w pomoce naukowe. 10) Podnieść dyscyplinę pracy pracowników nauki. 11) Usprawnić system praktyk studenckich i wykorzystać je jako teren wychowania studenta w drodze do właściwej opieki.

⁹⁹⁷ Zob. E. Krasucki, *Prowincjonalny Marzec. Specyfika szczecińskich wydarzeń z 1968 roku*. w: *Historia kręci drejdem. Z dziejów (nie tylko) szczecińskich Żydów*, Łódź 2018, s. 243-275. Tam literatura.

Nie wszyscy studenci sprawiali problemy wychowawcze swoim wykładowcom, a część z nich działała w kołach naukowych. Oprócz wspomnianego już wcześniej istniejącego od początku Koła Naukowego Transportu, w roku akademickim 1967/1968 powstało Koło Naukowe Statystyków⁹⁹⁸. W tym samym roku opiekunem Koła Naukowego Ekonomistów został dr Klemens Piotrowski⁹⁹⁹. Natomiast rok później opiekunem Koła Naukowego Ekonomistów Transportu został doc. dr Przemysław Małek¹⁰⁰⁰. O samej działalności kół naukowych w omawianym okresie nie zachowały się praktycznie żadne dane poza informacją z dnia 7 listopada 1969 roku wskazującą, że Koło Naukowe Rachunkowości pod opieką doc. dr hab. Tadeusza Wierzbickiego odbyło dwa obozy naukowej w Nowej Soli oraz Sanoku¹⁰⁰¹.

Rada wydziału na rok akademicki 1968/1969 postanowiła zrobić ukłon w stronę studentów ustalając, żeby zajęcia zaczynały się o godzinie 9:15 tak żeby studenci się nie spóźniali¹⁰⁰². Wykłady i ćwiczenia odbywały się do południa, a lektoraty i zajęcia z wychowania fizycznego w godzinach popołudniowych. RW ZSP z entuzjazmem przystała na te propozycje prosząc jedynie, żeby w miarę możliwości ćwiczenia nie odbywały się w poniedziałki. W tym samym roku Rada Uczelniana ZSP przeprowadziła konkurs na najlepszego studenta Politechniki Szczecińskiej i Stanisław Flejterski, student III roku zajął III miejsce¹⁰⁰³. Studenci brali również udział w czynach społecznych jak np. pomagali w budowie stadionu z okazji 25-lecia PRL w związku z czym wykładowcy musieli odrabiać z nimi zajęcia¹⁰⁰⁴.

Od 1969 roku rozpoczęła działalność Wydziałowa Rada ds. Młodzieży, której pierwszy skład wyklarował się we wrześniu 1969 roku¹⁰⁰⁵. Działalność rozpoczęła również Uczelniana Rada ds. Młodzieży, do której wydział delegował prodziekana doc. dr Jerzego Wolszczana, doc. dr Przemysława Małka, doc. dr Zygmunta Zielińskiego, dr Stanisława Drozda i przedstawiciela RW ZSP Gerarda Kujawskiego¹⁰⁰⁶. Zgodnie z ministerialnymi

⁹⁹⁸ AUS, WNEiZ, 341/23, s. 57.

⁹⁹⁹ Tamże, s. 165.

¹⁰⁰⁰ AUS, WNEiZ, 341/24, s. 57.

¹⁰⁰¹ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 24.

¹⁰⁰² AUS, WNEiZ, 341/23, s. 174.

¹⁰⁰³ AUS, WNEiZ, 341/24, s. 58.

¹⁰⁰⁴ Tamże, s. 128.

¹⁰⁰⁵ AUS, WNEiZ, 341/41, s. 11. W jej skład weszli prodziekan doc. dr Kazimierz Sawicki, prodziekan doc. dr Jerzy Wolszczan, doc. dr Tadeusz Wierzbicki, dr Stanisław Drozd – Sekretarz OOP PZPR i opiekun roku, dr Bronisław Dziedziul – opiekun roku, dr Edmund Kitłowski – opiekun roku, dr Zygmunt Zieliński – opiekun roku, Alina Szargiej – Kierownik Administracyjny Wydziału, mgr Roman Jellinek – przedstawiciel Studium Wojskowego, Adam Szewczuk – przedstawiciel Rady Wydziałowej ZSP, Mateusz Wiścicki – przedstawiciel AZS oraz dr Adam Telatyński – opiekun praktyk studenckich.

¹⁰⁰⁶ Tamże, s. 7.

wytycznymi w sprawie powoływania i działalności w szkołach wyższych rad do spraw młodzieży zadania im powierzone skupiały się na szeroko pojętych sprawach wychowawczych takich jak: wypowiadanie się w sprawach sytuacji wychowawczej młodzieży i zgłaszanie propozycji do planu wychowawczego, wypowiadanie się w sprawie realizacji programu nauczania czy też organizacji toku studiów. Rada zajmowała się także sprawami studenckimi takimi jak analizowaniem procesów adaptacyjnych nowych studentów, dokonywaniem oceny form spędzania czasu wolnego przez studentów czy też analizą wychowawczego wykorzystania różnych form pracy fizycznej studentów. Do ważnych zadań rady należało również wypowiadanie się w sprawach pomocy materialnej oraz nagród i wyróżnień dla studentów, ocenianie funkcjonowanie stołówek i ochrony zdrowia studentów, ocenianie funkcjonowania form studenckiego samorządu, wysuwanie wniosków w sprawie powoływania opiekunów grup studenckich oraz nagród dla pracowników za działalność dydaktyczną i wychowawczą¹⁰⁰⁷. Rada zajmowała się także, po zakończeniu sesji egzaminacyjnej, rozpatrywaniem wniosków poszczególnych rad dydaktycznych instytutów o urlopowanie bądź skreślenie z listy studentów¹⁰⁰⁸. Początkowo rady dydaktyczne oceniały sesje egzaminacyjne, opiniowały podania i wnioski w sprawie skreśleń, urlopów itp., aby na koniec dokonać jeszcze oceny bieżącego przebiegu procesu dydaktycznego. Następnie zbierała się Wydziałowa Rada do spraw młodzieży, żeby na podstawie protokołów rad dydaktycznych podjąć odpowiednie decyzje w odniesieniu do studentów i ocenić przebieg procesu dydaktycznego i sesji egzaminacyjnej. W sprawach niejasnych proszono dodatkowo prodziekana ds. studenckich o rozmowy wyjaśniające ze studentami¹⁰⁰⁹.

Kolejny okres w sprawach kształcenia studentów rozpoczyna się w roku 1970 i trwa już do końca istnienia wydziału w ramach Politechniki Szczecińskiej i powiązany jest on ze zmianą ustawy o szkolnictwie wyższym z grudnia 1968 roku, która doprowadziła do powstania instytutów na wydziale oraz z centralnymi planami reformy studiów ekonomicznych¹⁰¹⁰. Reforma miała obowiązywać od roku akademickiego 1971/1972 i polegała na przekształceniu studiów stacjonarnych w studia dwu stopniowe: zawodowe I stopnia i magisterskie II stopnia. Założeniem wstępnym reformy było umożliwienie jedynie 25% najlepszych absolwentów I stopnia studiowanie na II stopniu. W dniu 11

¹⁰⁰⁷ Tamże, s. 4-5.

¹⁰⁰⁸ AUS, WNEiZ, 341/46, s. 8-13.

¹⁰⁰⁹ AUS, WNEiZ, 341/49, s. 18.

¹⁰¹⁰ AUS, WNEiZ, 341/25, s. 127.

września 1970 roku prodziekan Wolszczan ogłosił radzie, że w trakcie spotkania zorganizowanego przez Ministerstwo Oświaty i Szkolnictwa Wyższego w Bierutowicach zaakceptowany został podział studiów ekonomicznych na dwustopniowe oraz, że nowy plan studiów miał obowiązywać od 1972 roku¹⁰¹¹. Również studia techniczne miały zostać podzielone na zawodowe i magisterskie. Jednak już w lutym 1971 roku okazało się, że planowana reforma została odwołana i przełożona na rok akademicki 1972/1973 co oznaczało, że rekrutacja na rok akademicki 1971/1972 miała przebiegać na dotychczasowych zasadach, czyli kandydaci mieli być przyjmowani na studia jednolite¹⁰¹². Od roku akademickiego 1971/1972 uruchomiono również rekrutację na kierunek finanse i rachunkowość¹⁰¹³. W styczniu 1972 roku prodziekan Wolszczan prosił radę o zajęcie stanowiska w sprawie planowanej reformy studiów na kierunku ekonomika transportu¹⁰¹⁴. Ministerstwo chciało szkolić na studiach I stopnia pracowników dla przedsiębiorstw, a na studiach magisterskich dla jednostek nadrzędnych i zaplecza naukowo-badawczego. Zdaniem Jerzego Wolszczana nie było to rozwiązanie dobre, gdyż pracownicy bez praktyki nie powinni zajmować stanowisk decyzyjnych, a więc dopiero po kilkuletnim stażu powinni być kierowani przez zakłady pracy na studia magisterskie. Zdaniem prof. Mikołajskiego, mało realny był powrót na studia po kilkuletniej przerwie, zwłaszcza osób spoza Szczecina, a studiów zaocznych nie uważał za „wyjście najszcześniejsze” z tej sytuacji. Jego zdaniem kluczowe były studia podyplomowe. Dyskusja właściwie zakończyła się na tym etapie, gdyż w marcu 1972 roku okazało się, że reforma nie wejdzie w życie w roku akademickim 1972/1973¹⁰¹⁵. W dniu 24 marca 1972 roku rada wydziału uchwaliła uruchomienie nowego kierunku studiów inżyniersko-ekonomicznego o specjalności kolejowej od roku akademickiego 1972/1973¹⁰¹⁶. Plan studiów, dla tego kierunku zaakceptowała ministerialna komisja ds. studiów transportowych. Ministerstwo Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki wydało zgodę na rekrutację od roku akademickiego 1972/1973, ale ta nie odbyła się co tłumaczono właśnie spóźnioną zgodą resortu na uruchomienie studiów¹⁰¹⁷. Brakowało również odpowiednich pomieszczeń laboratoryjnych, plan studiów jak się okazało wymagał ostatecznego dopracowania. Dalsze

¹⁰¹¹ AUS, WNEiZ, 341/26, s. 2.

¹⁰¹² Tamże, s. 106.

¹⁰¹³ Tamże, s. 40.

¹⁰¹⁴ AUS, WNEiZ, 341/27, s. 53-54, 56.

¹⁰¹⁵ Tamże, s. 128.

¹⁰¹⁶ AUS, WNEiZ, 341/27, s. 123-124. Prace nad uruchomieniem kierunku rozpoczęły się rok wcześniej zob. AUS, WNEiZ, 341/26, s. 77.

¹⁰¹⁷ AUS, WNEiZ, 341/28, s. 13-14.

działania organizacyjne skupiły się na pozyskaniu wykładowców z czym był problem, gdyż tych po prostu brakowało w ośrodkach naukowych¹⁰¹⁸. Docentem kontraktowym miał zostać mgr inż. Stanisław Reinke, naczelnik ruchu drogowego DOKP w Szczecinie. Ministerstwo jednak nie było przychylne rozpoczęciu rekrutacji od roku akademickiego 1973/1974 i ostatecznie kierunek nie został w Politechnice Szczecińskiej uruchomiony¹⁰¹⁹.

Od roku akademickiego 1972/1973 obowiązywać zaczął na wydziale nowy regulamin studiów ekonomicznych stacjonarnych, zaocznych zawodowych i uzupełniających¹⁰²⁰. Wprowadzenie regulaminu było wstępem do kolejnej próby przeprowadzenia reformy studiów ekonomicznych. W dniu 22 grudnia 1972 roku dziekan Jerzy Wolszczan przedstawił radzie wydziału postanowienia konferencji rektorów, która odbyła się we Wrocławiu i skupiła się właśnie na reformie studiów ekonomicznych¹⁰²¹. Celem reformy miała być intensyfikacja studiów przez zmniejszenie ilości godzin wykładów do minimum na rzecz ćwiczeń, proseminariów itp. Ustalono w trakcie narady przedmioty wspólne w ramach wymiaru godzin wynoszącego 2100, a poszczególne uczelnie do końca stycznia 1973 roku ustalić miały przedmioty specjalistyczne. Najwidoczniej istniały plany likwidacji sztandarowego kierunku wydziału, czyli ekonomiki transportu, bo dziekanowi w trakcie konferencji udało się utrzymać istnienie tego kierunku ze względu na znaczenie dla gospodarki narodowej. Do 15 lutego 1973 roku opracowana miała zostać koncepcja zmian programowych w szkolnictwie ekonomicznym¹⁰²². W dniu 11 maja 1973 roku rada wydziału dyskutowała nad projektem planów studiów dla kierunków ekonomika transportu lądowego i ekonomika transportu morskiego, które zaprezentowano na konferencji w Uniejowie¹⁰²³. Nadal pozostawała część wspólna dla wszystkich uczelni, ale komisja transportowa przedstawiła również propozycję przedmiotów kierunkowych i specjalizacyjnych. Nowy plan miał obowiązywać od roku akademickiego 1973/1974. Negatywnie odniósł się do projektu prof. Wielopolski stwierdzając, że „zawiera on przerosty godzinowe na naukę języków obcych i na niektóre przedmioty szczegółowe kosztem przedmiotów ogólnych kształcących nie tylko samodzielność studenta w pogłębianiu obywatelskiego światopoglądu i obywatelskiej świadomości, ale także sumę wiedzy ogólnej niezbędną każdemu przyszłemu działaczowi

¹⁰¹⁸ Tamże, s. 43-44.

¹⁰¹⁹ Tamże, s. 55.

¹⁰²⁰ Tamże, s. 29. Na podstawie zarządzenie Ministra Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki z dnia 21 lipca 1972 roku.

¹⁰²¹ Tamże, s. 39-40.

¹⁰²² Tamże, s. 57.

¹⁰²³ Tamże, s. 161-164.

gospodarczemu i społecznemu”. Popierał go prof. Rutkowski, a prof. Górski uważał, że proponowana reforma planów studiów nie przyczyni się do podniesienia rangi kształcenia ekonomicznego. Uznał on, że ograniczenie dyscyplin takich jak prawo czy historia gospodarcza kosztem wygospodarowania 420 godzin na języki jest nieporozumieniem i „budzić musi zrozumiały niepokój u każdego, komu szczerze leży na sercu rozwój oraz odpowiednia ranga wyższego szkolnictwa ekonomicznego”. Pomimo tych uwag krytycznych nowe plany weszły w życie od roku akademickiego 1973/1974 jak pierwotnie zakładano. Udało się w końcu doprowadzić do końca reformę odkładaną w czasie przez ponad trzy lata. Przez kolejne lata plany, które zaczęły obowiązywać od roku akademickiego 1973/1974 przechodziły niewielkie modyfikacje ogórne lub niekiedy wprowadzane przez radę wydziału mogącą dokonywać przesunięć przedmiotów i godzin obowiązujących w danym semestrze¹⁰²⁴. Pojawiały się również na wydziale nowe kierunki takie jak ekonomika obrotu handlu wewnętrznego i usług czy też planowanie i finansowanie gospodarki narodowej ze specjalnością planowanie gospodarki narodowej¹⁰²⁵. Próbowano również reaktywować przy Instytucie Ekonomiki Transportu kierunek inżynierijsko-ekonomiczny transportu, który dołączyłby do prowadzonego kierunku transport¹⁰²⁶. Finalnie, ministerstwo w 1980 roku wydało uaktualnione ramowe plany studiów¹⁰²⁷. W planach studiów przedmioty dzieliły się na ogólne i kierunkowe oraz przedmioty specjalnościowe. Dla kierunku ekonomika i organizacja produkcji w specjalności ekonomika i organizacja przemysłu przewidziano łącznie 3120 godzin zajęć w tym 2370 stanowiły przedmioty ogólne i kierunkowe¹⁰²⁸. Kierunek cybernetyka ekonomiczna i informatyka składał się łącznie z 2175 godzin przedmiotów ogólnych i kierunkowych¹⁰²⁹. Na specjalności przetwarzanie danych i rachunkowość było 900 godzin przedmiotów specjalizacyjnych, a na specjalności ekonometria i statystyka 1185 godzin. Na kierunek ekonomika i organizacja obrotu towarowego i usług w planie studiów

¹⁰²⁴ Dla zmian zob. AUS, WNEiZ, 341/29, s. 119; AUS, WNEiZ, 341/30, s. 194, 212;

¹⁰²⁵ AUS, WNEiZ, 341/33, s. 52; AUS, WNEiZ, 341/36, s. 217-218.

¹⁰²⁶ AUS, WNEiZ, 341/34, s. 58.

¹⁰²⁷ Wydane plany były zatwierdzone w 1978 roku. Plan studiów dla kierunku ekonomika i organizacja produkcji w specjalności ekonomika i organizacja przemysłu stanowi załącznik nr 3. Plan studiów dla kierunku cybernetyka ekonomiczna i informatyka ze specjalnościami przetwarzanie danych i rachunkowość oraz ekonometria i statystyka stanowi załącznik nr 4. Plan studiów dla kierunku ekonomika i organizacja obrotu towarowego i usług stanowi załącznik nr 5. Plan studiów dla kierunku ekonomika i organizacja transportu ze specjalnościami ekonomika i organizacja transportu lądowego i ekonomika i organizacja transportu morskiego stanowi załącznik nr 6. Plan studiów dla kierunku planowanie i finansowanie gospodarki narodowej stanowi załącznik nr 7.

¹⁰²⁸ AUS, WNEiZ, 323/26, s. 9-11.

¹⁰²⁹ AUS, WNEiZ, 323/27, s. 9-13.

przewidziano 2895 godzin zajęć¹⁰³⁰. Kierunek ekonomika i organizacja transportu przedmiotów ogólnych i kierunkowych w siatce godzin przewidywał 2055¹⁰³¹. Na tym kierunku dla specjalności ekonomika i organizacja transportu morskiego przeznaczono 1320 godzin zajęć, a dla specjalności ekonomika i organizacja transportu lądowego 1035 godzin. Kierunek planowanie i finansowanie gospodarki narodowej w planie miał 2430 godzin przedmiotów ogólnych i kierunkowych¹⁰³². Dla specjalności planowanie gospodarki narodowej przewidziano 510 godzin przedmiotów specjalnościowych, a dla specjalności finanse 495 godzin.

W maju 1981 roku rada wydziału dyskutowała nad kolejnymi zmianami w planach i programach studiów¹⁰³³. Uchwalono, że nie będą wprowadzane zmiany do programów studiów w roku akademickim 1981/1982, ale zgodzono się przepracować koncepcję zgłoszoną przez NSZZ „Solidarność” popieraną przez NZS¹⁰³⁴. Plan przedstawiony przez dr Wojciecha Olejniczaka zakładał dużą swobodę w doborze przedmiotów co budziło obawy członków rady wydziału o to, że studenci będą wybierać przedmioty i profesorów stawiających „małe wymagania”. Remedium na ten problem miało być ewentualne wprowadzenie bloku przedmiotów obowiązkowych. Dostrzegano również, że taka dowolność może spowodować problemy z pensum. Dziekan Madej wskazał, że podział na studia dwustopniowe jest raczej nieuzasadniony, bo każdy i tak będzie chciał uzyskać magisterium. Ogólnie uznano, że projekt Solidarności jest dobry, ale wymaga dopracowania. Sceptycznie nastawiony był doc. dr Tadeusz Waśniewski, który był zdania, że plany studiów ciągle się zmieniają, a ważniejsza od planu jest treść wykładanych przedmiotów. Ponadto jego zdaniem obecne plany układane od 1970 dawały szeroki profil kształcenia podstaw z przedmiotami kierunkowymi i specjalizacyjnymi. Proponował zmianę polegającą na uporządkowanych studiach trwających 3-lata, po których następowałby wybór jednej specjalizacji. Na tym dyskusję zakończono ustalając, że w dniu 19 czerwca 1981 roku powołanie zostanie wydziałowa komisja ds. reformy studiów co też się stało¹⁰³⁵. 25 września tego samego roku dziekan Franciszek Gronowski zwrócił uwagę radzie wydziału, że w trakcie senatu uczelni wytknięto wydziałowi, że jako jedyny nie

¹⁰³⁰ AUS, WNEiZ, 323/28, s. 9-10.

¹⁰³¹ AUS, WNEiZ, 323/18, s. 1-4.

¹⁰³² AUS, WNEiZ, 323/23, s. 1-4.

¹⁰³³ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 275-277.

¹⁰³⁴ Koncepcja niestety nie zachowała się, ale pewne wnioski na jej temat można wysnuć z toczonych dyskusji.

¹⁰³⁵ Tamże, s. 298. W jej skład weszli prodziekani: Ignacy Dziedziczak, Zygmunt Silski i Krzysztof Luks. Skład komisji uzupełniał Zygmunt Leśkiewicz i dr Wojciech Olejniczak. Szeregi zasilić mieli jeszcze dwaj studenci wytypowani na radzie wydziału.

przygotował zmian w programach studiów oraz że wszystkie wydziały techniczne Politechniki Szczecińskiej przechodzą na 5-letni okres studiów.¹⁰³⁶ Gotowy był projekt zmian na kierunku transport, w którym przedmioty społeczno-polityczne i ekonomiczne stanowiły 37,7% siatki godzin co było znacznym wzrostem w porównaniu do dawnego kierunku inżynieryjno-ekonomicznego, na którym przedmioty te stanowiły 25% siatki. Po zmianie wykładów z filozofii na ćwiczenia rada zaakceptowała projekt planu studiów na kierunku transport. Kolegium dziekańskie podjęło natomiast decyzję, że na kierunkach ekonomicznych reforma studiów wejdzie w jednym czasie. Pod koniec listopada ustalono, że bojkotowany przez studentów przedmiot ekonomika obrony, na wszystkich kierunkach studiów ekonomicznych zostanie przedmiotem fakultatywnym¹⁰³⁷.

Dość nowatorską koncepcję studiów przedstawiono na radzie wydziału w dniu 11 grudnia 1981 roku¹⁰³⁸. Zgodnie z założeniami odbyć miała się dogłębna reforma studiów rozpoczynająca się od roku akademickiego 1982/1983. Studia miały trwać pięć lat, ale dzieliły się na stopień podstawowy ekonomiczny i dwuletnie magisterium. Dodatkowo powstać miały Wszechnica Ekonomiczna odpowiedzialna za studia podyplomowe oraz Studium Kształcenia Kadr Naukowych, gdzie szkolić mieli się doktoranci i stażyści. Studenci mieli mieć dość swobodną możliwość wyboru ćwiczeń i wykładów w granicach ustalonych przez radę wydziału. Formę zajęć proponowali profesorowie, ale zatwierdzać miała ją rada wydziału. Zamiast klasycznych kierunków studiów miały istnieć profile studiowania: opisowy, normatywny, matematyczny oraz inżynieryjno-ekonomiczny. Nie zostały one jednak wytłumaczone. Natomiast, przykładowo w skład profilu inżynieryjno-ekonomicznego wchodziło ukończenie zajęć na stopniu podstawowym ekonomicznym (studia 3-letnie kończące się wygłoszeniem referatu dyplomowego i egzaminem dyplomowym) uzupełnionym o podstawowe przedmioty techniczne (te nie zostały określone), a następnie kontynuacja nauki na magisterium w ramach studiów inżynieryjnych transportu (studia 2-letnie kończące się napisaniem pracy oraz egzaminem magisterskim). Przedmioty miały dzielić się na obowiązkowe i fakultatywne, a grupy studenckie nie miały mieć jak dotychczas określonej wielkości. Na pierwszym stopniu podstawowym ekonomicznym jako obligatoryjne określono przedmioty: ekonomię

¹⁰³⁶ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 6.

¹⁰³⁷ Tamże, s. 49-50.

¹⁰³⁸ Tamże, s. 76-89. Warto zwrócić uwagę, że w dniu 25 listopada 1981 roku odbyła się w ministerstwie narada, w trakcie której omawiano między innymi zmiany w planach studiów i żadna uczelnia nie szykowała tak daleko idących, a wręcz „rewolucyjnych” zmian jak te zaproponowane w dniu 11 grudnia. Zob. AUS, WNEiZ, 341/37, s. 46.

polityczną, historię myśli ekonomicznej, finanse, rachunkowość, ekonomikę transportu wraz z przedmiotami technicznymi dla profilu inżynieryjno-ekonomicznego. Przykładowymi przedmiotami uzupełniającymi były np.: historia gospodarcza, geografia gospodarcza, prawo, socjologia, organizacja i zarządzanie, teoria informacji ekonomicznej oraz logistyka. Przedmioty narzędziowe obejmowały: matematykę, statystykę, cybernetykę ogólną, teorię systemów, modelowanie cyfrowe, informatykę, ekonometrię oraz badania operacyjne. Za nauki ekonomiczne szczegółowe uznano: ekonomiki szczegółowe, ekonometrię, cybernetykę ekonomiczną, informatykę ekonomiczną, wybrane zagadnienia ekonomii politycznej, politykę ekonomiczną, ekonomiczną teorię zespołów, rachunek kosztów, dyscypliny szczegółowe finansów, dyscypliny szczegółowe rachunkowości. Dodatkowo przewidywano seminaria dyplomowe oraz przedmioty kultury generalnej takie jak filozofia, historia, socjologia, nauki polityczne, naukoznawstwo, ekologia, pedagogika, psychologia czy też lektoraty i wychowanie fizyczne. Formalne różnice pomiędzy dotychczasowym kształceniem a proponowaną formułą można streścić w czterech punktach. Po pierwsze, rekrutacja odbywać się miała na wydział a nie na kierunki studiów. Po drugie, kierunki studiów w dotychczasowym kształcie i rozumieniu miały ulec likwidacji. Po trzecie, rozliczenie studenta polegać miało na sprawdzeniu raz do roku „wykonania ustalonych norm studiowania”. Po czwarte, specjalizację student zdobywać miał poprzez samodzielny wybór magisterium. Za proponowanymi zamianami opowiedzieli się pracownicy Instytutu Informatyki i Zarządzania uznając, że mogą one podnieść poziom kształcenia oraz rangę społeczną ekonomisty. Zdecydowanie przeciwko proponowanej reformie wypowiedzieli się natomiast pracownicy Instytutu Ekonomiki Transportu, choć dostrzegali oni konieczność modernizacji planu studiów. Argumentem przeciwko propozycji było wskazanie, że w momencie przyłączenia się Instytutu Ekonomiki Transportu do wydziału warunkiem było zachowanie kierunku ekonomika transportu, a przedstawiona propozycja reformy kierunek ten likwiduje. Dodatkowo wskazano, że reforma nie ma uzasadnienia merytorycznego a jedynie propozycje zmian formalnych. Głosy za reformą oddali prodziekan ds. dydaktyki doc. dr hab. Krzysztof Luks, prof. Tadeusz Wierzbicki oraz dr Józef Perenc. Projekt reformy upadł właściwie po dziesięciu dniach z dwóch powodów¹⁰³⁹. Pierwszym było wycofanie się z projektu jego pomysłodawców, którzy prosili o odłożenie sprawy do momentu przywrócenia działalności związków zawodowych zawieszonych z powodu ogłoszenia stanu wojennego. Po drugie,

¹⁰³⁹ Tamże, s. 98-99.

propozycję poparły jedynie dwa instytuty. Mianowicie, Informatyki i Zarządzania oraz Nauk Społecznych i Ekonomicznych. Ostatecznie na wniosek prof. Swatlera zdecydowano się sprawę reformy odłożyć do momentu uchwalenia nowej ustawy o szkolnictwie wyższym, która rozstrzygnie kompetencje rady do wprowadzania zmian w programach studiów.

W dniu 26 marca 1982 roku w związku z pismem Ministerstwa Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki polecającym obligatoryjne uruchomienie specjalizacji finansowo-rachunkowej na wszystkich kierunkach studiów ekonomicznych rada uznała, że istnieje jedynie taka możliwość na studiach stacjonarnych¹⁰⁴⁰. Począwszy od roku akademickiego 1982/1983, od semestru V wydzielone zostać miały po 1-2 grupy seminaryjne o specjalności finansowo-rachunkowej na wszystkich kierunkach i specjalnościach studiów stacjonarnych. Grupy te miały mieć zmodyfikowany plan studiów poprzez zwiększenie wymiaru godzinowego lub wprowadzenie nowych przedmiotów zgodnie z sugestiami ministerialnymi. Zwiększone pensum zajęć specjalizacyjnych wygospodarowane miało zostać z bloku 240 godzin specjalizacyjnych pozostających w dyspozycji rady wydziału.

Jeszcze przed uchwaleniem nowej ustawy o szkolnictwie wyższym, w dniu 30 kwietnia 1982 roku, rada oceniała projekty planów studiów dziennych na wydziale¹⁰⁴¹. Niewielkie korekty dotyczące przede wszystkim ilości godzin z poszczególnych przedmiotów lub braku samych przedmiotów miały zostać szybko naniesione na projekty w celu przesłania ich do ministerstwa. Przy okazji rada zaakceptowała wniosek prodziekana ds. studiów zaocznych prof. Falkiewicza, który proponował niewprowadzanie zmian w programach studiów zaocznych co wynikało z tendencji do ich likwidacji. Sprawa przeciągnęła się do lutego 1983 roku, gdyż przesłane po akceptacji, w dniu 30 kwietnia, plany studiów trafiły do prorektora ds. dydaktyki, następnie do komisji senackiej, która wniosła do nich poprawki wymagające ponownej akceptacji rady wydziału¹⁰⁴². W związku z powyższym w dniu 25 lutego rada wydziału zaakceptowała wszystkie zmiany na wszystkich kierunkach studiów proponowane przez komisję senacką. Następnie uchwalono wprowadzenie nowych programów studiów na wszystkich kierunkach ekonomicznych od dnia 1 października 1983 roku za wyjątkiem kierunku ekonomika i

¹⁰⁴⁰ Tamże, s. 139-140.

¹⁰⁴¹ Tamże, s. 170-172. Nowa ustawa o szkolnictwie wyższym uchwalona została w dniu 4 maja 1982 roku i obowiązywała od dnia 1 września 1982 roku do dnia 27 września 1990 roku. W nowej ustawie rada wydziału uchwaliała projekty studiów i programów nauczania oraz składała wnioski w kwestiach dotyczących kierunków studiów, specjalności oraz limitów przyjęć. Zob. Dz. U. 1982 nr 14 poz. 113.

¹⁰⁴² AUS, WNEiZ, 341/38, s. 67-68.

organizacja transportu, na którym nowy program realizowano już od 1 października 1982 roku. Ostatnią uchwałą była proponowana przez Instytut Informatyki i Zarządzania zmiana nazwy kierunku cybernetyka ekonomiczna i informatyka na organizacja systemów informacji gospodarczej co podyktowane było koniecznością dostosowania nazwy do rzeczywistej sylwetki absolwenta i profilu studiów¹⁰⁴³. Oprócz tych poważnych zmian rada wprowadzała również na bieżąco drobne korekty w planach do końca roku akademickiego 1982/1983¹⁰⁴⁴.

Pod koniec kwietnia 1983 roku, rada wydziału została poinformowana, że ministerstwo nie przydzieliło limitu na kierunek transport co zapowiadało jego likwidację zgodnie z zapowiedziami ministra, że likwidowane będą kierunki techniczne, na których nie ma profesora lub docenta¹⁰⁴⁵. Władze uczelni miały podjąć starania o przydzielenie limitu, ale dziekan uważał, że trudno będzie pozytywnie doprowadzić sprawę do końca. W dniu 27 maja w trakcie posiedzenia rady wydziału, w trakcie którego omawiano sprawy rekrutacji na studia, członkowie rady zostali poinformowani, że decyzją ministerstwa rekrutacja na kierunek transport w roku akademickim 1983/1984 została zawieszona i nie ma możliwości odwołania się od niej¹⁰⁴⁶. Pomimo tego, na prośbę doc. Huberta Bronka odbyć miało się spotkanie osób zainteresowanych utrzymaniem kierunku transport, choć dziekan nie ręczył za powodzenie całego przedsięwzięcia. Ostatecznie, we wrześniu 1983 roku, powstała komisja w składzie dziekan Rudolf Falkiewicz, prodziekan Wojciech Bąkowski, Hubert Bronk oraz Janusz Mysłowski, która miała opracować plan przywrócenia rekrutacji na zawieszony kierunek studiów. Pomimo opracowania i przesłania do ministerstwa odpowiedniego wniosku, w którym podkreślano duże zapotrzebowanie praktyki na absolwentów tego kierunku, duże zainteresowanie kandydatów kierunkiem, dobrą obsadę kadrową przedmiotów oraz dobre warunki laboratoryjne i lokalowe Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów ostatecznie władze centralne nie zmieniły swojej decyzji¹⁰⁴⁷.

¹⁰⁴³ Program przeprofilowano zgodnie z potrzebami wynikającymi z reformy gospodarczej „która wymaga kształcenia specjalistów w zakresie organizacji systemów informacji gospodarczej dla celów zarządzania, wspomaganych informatyką.”

¹⁰⁴⁴ AUS, WNEiZ, 341/38, s. 80, 105-106, 145.

¹⁰⁴⁵ Tamże, s. 103.

¹⁰⁴⁶ Tamże, s. 118-119, 122.

¹⁰⁴⁷ AUS, WNEiZ, 341/39, s. 46-47, 91. Likwidacja rekrutacji na kierunku transport była jednym z elementów działań ministerstwa mających na celu „optymalizację sieci szkół wyższych”. W ramach tych działań likwidowano kierunki studiów, miano zawiesić działalność filii, punktów konsultacyjnych oraz słabych zespołów naukowo-badawczych, łączyć określone kierunki studiów w ramach uczelni lub przenosić je na inne uczelnie wraz ze studentami i kadrą, a także określenie zasad dotyczących koncentracji kształcenia i badań naukowych poprzez łączenie szkół bądź likwidację słabszych uczelni. Warunkiem prowadzenia

Ostatnim akordem w kwestii zamian programów studiów było ich ujednolicenie w skali kraju zgodnie wytycznymi Ministerstwa Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki z grudnia 1984 roku¹⁰⁴⁸. W nowych planach studiów przedmioty społeczno-polityczne miały mieć wymiar 240 godzin, bez ekonomii politycznej, na ekonomicznych kierunkach studiów, a na kierunkach technicznych łącznie z ekonomią polityczną 300 godzin¹⁰⁴⁹. Łączny wymiar godzin w skali studiów nie mógł przekroczyć 3800 godzin, tygodniowe obciążenie studenta nie powinno przekraczać 30 godzin, a w skali roku mogło odbyć się tylko 8 egzaminów. Student miał obowiązek pracy przez 3 miesiące w czasie studiów, ale można było to zastąpić praktykami realizowanymi w ramach umowy o pracę. W dniu 31 maja 1985 roku docent Waśniewski pełniący funkcję przewodniczącego wydziałowej komisji programowej oznajmił radzie, że rozpatrzone zostały oraz rozstrzygnięte wszystkie punkty sporne dotyczące planów studiów¹⁰⁵⁰. Ujednolicono pod względem ilościowym przedmioty zaliczane do grup ogólnych, podstawowych, kierunkowych, specjalizacyjnych oraz ilość semestrów przeznaczonych na seminaria. Ogólną liczbę godzin całego toku studiów ustalono na około 3600 godzin. Plany zostały przesłane do akceptacji senatu Politechniki Szczecińskiej i obowiązywać miały od dnia 1 października 1985 roku, a więc już w ramach Uniwersytetu Szczecińskiego.

Poza planami studiów warto omówić bardziej szczegółowo kwestie związane z przyznawanymi wydziałowi limitami rekrutacyjnymi na poszczególne kierunki studiów. Zauważalną tendencją jest utrzymywanie się limitów na podobnym poziomie, z lekką tendencją zwyżkową w początkowym okresie, przez prawie całe lata siedemdziesiąte i ewidentne spadki przyznawanych miejsc od roku akademickiego 1982/1983. Limit rekrutacyjny na studia dzienne w roku akademickim 1971/1972 wynosił łącznie 275 miejsc¹⁰⁵¹. W tym na kierunek inżynierijsko-ekonomiczny transportu samochodowego 75, ekonomikę transportu lądowego 100, ekonomikę transportu morskiego 25, ekonomikę

kierunku studiów było posiadanie 6 profesorów i docentów, a dla specjalności 3. Najpierw trzeba było jednak zapewnić obsadę dla kierunku, a dopiero w następnej kolejności dla specjalności. Zgodnie z tymi warunkami niezagrożony na wydziale był wyłącznie kierunek ekonomika i organizacja transportu. Na planowaniu i finansowaniu gospodarki narodowej było 5 profesorów i docentów w tym 3 osoby na specjalności finanse i 2 osoby na specjalności planowanie. Na cybernetyce ekonomicznej i informatyce również było 5 profesorów i docentów. Źle wyglądały sprawy na ekonomice przemysłu, gdzie po śmierci doc. Mozela został 1 profesor i 2 docentów. Katastrofalnie natomiast prezentowała się obsada kadrowa na ekonomice i organizacji handlu wewnętrznego i usług z 1 docentem i transporcie, gdzie byli prof. R. Chudzikiewicz i doc. Bąkowski. Zob. AUS, WNEiZ, 341/39, s. 78-79.

¹⁰⁴⁸ AUS, WNEiZ, 341/40, s. 159-161.

¹⁰⁴⁹ Były to przedmioty: filozofia, socjologia ogólna, nauki o polityce po 60 godzin rocznie i 1 jeden przedmiot do wyboru na 7 semestrze.

¹⁰⁵⁰ AUS, WNEiZ, 341/40, s. 178.

¹⁰⁵¹ AUS, WNEiZ, 341/625 (cała teczka).

przemysłu 25, organizację przetwarzania danych 25 oraz finanse i rachunkowość 25. Na rok akademicki 1973/1974 przyznano wydziałowi łącznie 325 miejsc¹⁰⁵². Rok później limit wynosił 300 miejsc z czego 100 na kierunek transport, 200 na kierunki ekonomiczne i 200 na studia dla pracujących¹⁰⁵³. W rekrutacji na rok akademicki 1975/1976 wydział przyjęć mógł 300 osób na studia dzienne¹⁰⁵⁴. W tym na kierunek transport 75 osób (wnioskowano o 100), ekonomikę i organizację transportu w specjalności ekonomika i organizacja transportu lądowego 75, ekonomikę i organizację transportu w specjalności ekonomika i organizacja transportu morskiego 25, ekonomikę i organizację produkcji 50, cybernetykę ekonomiczną i informatykę 50 miejsc w tym na specjalność organizacja przetwarzania danych 25 oraz rachunkowość 25, planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 25. Natomiast, na studia zaoczne w Szczecinie 60 miejsc przeznaczono na ekonomikę transportu, 60 na ekonomikę produkcji i 40 na finanse i rachunkowość. Punkt konsultacyjny w Koszalinie mógł przyjąć 90 osób, a w Gorzowie Wielkopolskim 60. Oba punkty rekrutowały na kierunek ekonomika przemysłu. W roku akademickim 1976/1977 limit na studia dzienne wyniósł 350 osób¹⁰⁵⁵. Na studiach zaocznych w Szczecinie 330 osób, a w Koszalinie i Gorzowie przyjęto po 83 osoby¹⁰⁵⁶. Dla rekrutacji na rok akademicki 1977/1978 limit przyjęć na studia dzienne wyniósł 300 osób¹⁰⁵⁷. Dla roku akademickiego 1978/1979 zachowała się informacja o limicie naboru dla studiów uzupełniających magisterskich, który wyniósł 190 osób, z czego 75 przeznaczono na ekonomikę transportu, 75 na ekonomikę produkcji i 40 na planowanie i finansowanie gospodarki narodowej¹⁰⁵⁸. Na rok akademicki 1979/1980 przyznany limit na studia zaoczne wyniósł 130 osób, choć wydział starał się o podniesienie go do poziomu 225¹⁰⁵⁹. Na studia magisterskie uzupełniające początkowo limit przyznany wynosił 190 osób, ale finalnie został zwiększony do 200¹⁰⁶⁰. Na studia dzienne przyznany limit wyniósł 175 osób¹⁰⁶¹. Na cybernetykę ekonomiczną i informatykę 66 w tym na specjalność organizacja

¹⁰⁵² AUS, WNEiZ, 341/626 (całateczka).

¹⁰⁵³ AUS, WNEiZ, 341/627 (całateczka).

¹⁰⁵⁴ AUS, WNEiZ, 341/629 (całateczka).

¹⁰⁵⁵ AUS, WNEiZ, 341/630 (całateczka). Podwyższenie limitu wynikało ze zwiększenia rekrutacji na ekonomikę i organizację transportu o 25 miejsc oraz na cybernetykę ekonomiczną i informatykę o 25 miejsc w związku z uruchomieniem na tym kierunku specjalności ekonometria i statystyka.

¹⁰⁵⁶ Brak podanego limitu, jedynie informacja o przyjętych kandydatach.

¹⁰⁵⁷ AUS, WNEiZ, 341/631 (całateczka).

¹⁰⁵⁸ AUS, WNEiZ, 341/632 (całateczka).

¹⁰⁵⁹ AUS, WNEiZ, 341/633, s. 3.

¹⁰⁶⁰ AUS, WNEiZ, 341/34, s. 44; AUS, WNEiZ, 341/35, s. 45-46.

¹⁰⁶¹ AUS, WNEiZ, 341/633, s. 6. Limity na poszczególne kierunki wynoszące liczbę 22 lub jej wielokrotność wynikały z wielkości grupy dziekańskiej wynoszącej właśnie 22 osoby.

przetwarzania danych 44, a na rachunkowość 22. Ekonomia i organizacja produkcji w specjalności ekonomika i organizacja przemysłu otrzymała 44 miejsca. Ekonomia obrotu towarowego i usług w specjalności ekonomika i organizacja handlu wewnętrznego 22 osoby oraz dla kierunku planowanie i finansowanie gospodarki narodowej było 43 miejsca z czego 22 na specjalność finanse i 21 na specjalność planowanie. Limit na kierunki ekonomiczne wyniósł na rok akademicki 1980/1981 początkowo 164 miejsca, ale został zwiększony do 175¹⁰⁶². W roku akademickim 1981/1982 limit na kierunki ekonomiczne na studiach dziennych ostatecznie wyniósł 281 osób, a na studia uzupełniające magisterskie 160¹⁰⁶³. Na rok akademicki 1982/1983 wydział otrzymał łącznie 213 miejsc dla kandydatów na dzienne studia ekonomiczne¹⁰⁶⁴. Dla kierunku ekonomika i organizacja transportu przyznano 86 miejsc. Na kierunku ekonomika i organizacja produkcji limit wyniósł 33 osoby. Ekonomia i organizacja obrotu towarowego i usług otrzymała 18 miejsc, planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 36 miejsc, a cybernetyka ekonomiczna i informatyka 40. Dodatkowo, na kierunek transport proponowano 80 miejsc¹⁰⁶⁵. Na rok akademicki 1983/1984 wydział mógł przyjąć 160 osób na studia uzupełniające magisterskie i 180 na studia dzienne¹⁰⁶⁶. W przypadku studiów uzupełniających magisterskich limit podzielono w następujący sposób: 50 miejsc na ekonomikę i organizację transportu lądowego i morskiego, 50 miejsc na ekonomikę i organizację produkcji, 50 miejsc na planowanie i finansowanie gospodarki narodowej oraz 10 miejsc na ekonomikę i organizację obrotu towarowego i usług. Natomiast, studia dzienne rozdysponowano przydzielając na ekonomikę i organizację transportu 56 miejsc, cybernetykę ekonomiczną i informatykę 38 miejsc, ekonomikę i organizację produkcji 32 miejsc, planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 38 miejsc oraz na ekonomikę i organizację obrotu towarowego i usług 16 miejsc. Na ostatnią rekrutację przeprowadzoną na Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu kierunki ekonomiczne otrzymały początkowo 140 miejsc, ale finalnie limit został zwiększony do 202 miejsc¹⁰⁶⁷.

Dane dotyczące wyników rekrutacji na studia niestety nie zachowały się w pełni, ale mimo wszystko są warte przytoczenia, gdyż w oddają ilość kandydatów przyjmowanych rokrocznie na poszczególne kierunki studiów. W roku akademickim

¹⁰⁶² AUS, WNEiZ, 341/634 (cała teczka). Finalnie po rozdysponowaniu miejsc z rezerwy rektora najprawdopodobniej wyniósł 280. Zob. AUS, WNEiZ, 341/635 s. 2.

¹⁰⁶³ AUS, WNEiZ, 341/635 (cała teczka).

¹⁰⁶⁴ AUS, WNEiZ, 341/636 (cała teczka).

¹⁰⁶⁵ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 46.

¹⁰⁶⁶ AUS, WNEiZ, 341/637 (cała teczka).

¹⁰⁶⁷ AUS, WNEiZ, 341/638 (cała teczka).

1970/1971 na studia zaoczne przyjęto: na studia zawodowe zaoczne na kierunek ekonomika przemysłu 49 osób, na ekonomikę transportu 90 osób oraz na finanse i rachunkowość 18 osób¹⁰⁶⁸.

W roku akademickim 1972/1973 przyjęto na zaoczne studia zawodowe do punktu konsultacyjnego w Koszalinie 73 kandydatów, a do punktu konsultacyjnego w Gorzowie 67¹⁰⁶⁹. Na studia zaoczne w Szczecinie w wyniku rekrutacji przyjęto na ekonomikę transportu 79 osób, na ekonomikę przemysłu 28 oraz na finanse i rachunkowość 18. Natomiast, na uzupełniające studia magisterskie nabór wyniósł 98 osób¹⁰⁷⁰. W tym czasie na studia dzienne przyjęto na ekonomikę transportu morskiego 25 kandydatów, na organizację przetwarzania danych 24, na ekonomikę transportu 76, na ekonomikę przemysłu 51 oraz na finanse i rachunkowość 39¹⁰⁷¹.

Rok później na studia dzienne zrekrutowano 40 kandydatów na ekonomikę i organizację produkcji, 50 na cybernetykę ekonomiczną i informatykę, 16 na planowanie i finansowanie gospodarki narodowej, 27 na ekonomikę i organizację transportu morskiego oraz 54 na ekonomikę i organizację transportu lądowego¹⁰⁷².

Wyniki rekrutacji na studia dzienne i zaoczne na rok akademicki 1974/1975 przedstawiono na radzie wydziału w bardzo ogólny sposób¹⁰⁷³. Na studia dzienne zdawało egzaminy 807 osób z czego przyjęto 303 osoby plus 29 bez egzaminu. Na studia zaoczne do egzaminów przystąpiło 813 osób z czego przyjęto 320 osób i 10 bez egzaminu.

Brak jest informacji o wynikach rekrutacji na rok akademicki 1975/1976, ale zachowały się szczegółowe wyniki na rok akademicki 1976/1977 dla studiów dziennych¹⁰⁷⁴. Na ekonomikę i organizację produkcji przyjęto 25 osób, na cybernetykę ekonomiczną i informatykę 25, planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 25, transport 89, na ekonomikę i organizację transportu lądowego 92 oraz na ekonomikę i organizację transportu morskiego 24.

Dla roku akademickiego 1977/1978 wyniki rekrutacji na studia dzienne przedstawiały się następująco¹⁰⁷⁵. Na cybernetykę ekonomiczną i informatykę przyjęto 100

¹⁰⁶⁸ AUS, WNEiZ, 323/45 (cała teczka).

¹⁰⁶⁹ AUS, WNEiZ, 323/46 (cała teczka).

¹⁰⁷⁰ AUS, WNEiZ, 341/28, s. 46.

¹⁰⁷¹ AUS, WNEiZ, 323/47 (cała teczka). Brak danych odnośnie kierunku inżynieryjno-ekonomicznego transportu samochodowego.

¹⁰⁷² AUS, WNEiZ, 341/642 (cała teczka).

¹⁰⁷³ AUS, WNEiZ, 341/31, s. 16.

¹⁰⁷⁴ AUS, WZiEU, 172/15 (cała teczka); AUS, WNEiZ, 341/643 (cała teczka); AUS, WNEiZ, 341/661 (cała teczka).

¹⁰⁷⁵ AUS, WZiEU, 172/16 (cała teczka); AUS, WNEiZ, 341/663 (cała teczka).

kandydatów, na planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 26, na ekonomikę i organizację produkcji 51, na transport 94, na ekonomikę i organizację transportu lądowego 100 oraz na ekonomikę i organizację transportu morskiego 27.

W kolejnej rekrutacji, na rok akademicki 1978/1979 przyjęto następujące ilości kandydatów¹⁰⁷⁶. Na studia dzienne na kierunek cybernetyka ekonomiczna i informatyka przyjęto 75 osób, na planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 25, na ekonomikę i organizację produkcji 54, na ekonomikę i organizację obrotu towarowego i usług 31¹⁰⁷⁷, na transport 101, na ekonomikę i organizację transportu lądowego 99, a na ekonomikę i organizację transportu morskiego 28. Na studia zawodowe zaoczne przyjęto na kierunek ekonomika handlu wewnętrznego 11 kandydatów, na finanse 18, na ekonomikę i organizację transportu lądowego 10, a na ekonomikę i organizację produkcji 16.

Zachowały się również wyniki rekrutacji na studia dzienne oraz magisterskie uzupełniające w roku akademickim 1979/1980¹⁰⁷⁸. Na studia dzienne na kierunek ekonomika i organizacja obrotu towarowego i usług przyjęto 19 kandydatów, na cybernetykę ekonomiczną i informatykę 55, na ekonomikę i organizację produkcji 39, a na transport 36. Natomiast, na studia magisterskie uzupełniające przyjęto na kierunek ekonomika transportu 75 osób, na finanse i rachunkowość 48 oraz 77 na ekonomikę przemysłu. Dla roku akademickiego 1980/1981 wyniki rekrutacji zachowały się jedynie dla kierunku transport, na który przyjęto 56 osób oraz dla kierunku ekonomika i organizacja transportu 127 osób.

Rekrutacja na rok akademicki 1981/1982 zachowała się w pełniejszym wymiarze¹⁰⁷⁹. Na studia dzienne przyjęto na kierunek planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 35 kandydatów, na transport 75, na ekonomikę i organizację produkcji 38, na cybernetykę ekonomiczną i informatykę 25, na ekonomikę i organizację obrotu towarowego i usług 21, na ekonomikę i organizację transportu lądowego 90 oraz na ekonomikę i organizację transportu morskiego 25. Natomiast, na studia uzupełniające magisterskie przyjęto na ekonomikę i organizację transportu 51 osób, na planowanie i finansowanie gospodarki narodowej w specjalności finanse 47 osób, na ekonomikę i organizację obrotu towarowego i usług 6 oraz na ekonomikę i organizację produkcji 56.

¹⁰⁷⁶ AUS, WZiEU, 172/17 (cała teczka); WNEiZ, 323/48 (cała teczka); AUS, WNEiZ, 323/48 (cała teczka); AUS, WNEiZ, 341/667 (cała teczka).

¹⁰⁷⁷ Zgoda na utworzenie kierunku ekonomika i organizacja obrotu towarowego i usług od dnia 1 października 1978 roku zob. AUS, WNEiZ, 341/620, s. 14.

¹⁰⁷⁸ AUS, WNEiZ, 323/49 (cała teczka); AUS, WNEiZ, 323/50 (cała teczka).

¹⁰⁷⁹ AUS, WZiEU, 172/19 (cała teczka); AUS, WNEiZ, 323/52 (cała teczka); AUS, WNEiZ, 323/53 (cała teczka).

Rekrutacja na rok akademicki 1982/1983 zanotowała wyraźne spadki w liczbie przyjętych kandydatów co wynikało z ograniczanej przez ministerstwo liczbie miejsc¹⁰⁸⁰. Niemniej, na studia dzienne przyjęto na kierunek ekonomika i organizacja obrotu towarowego i usług 16 osób, na cybernetykę ekonomiczną i informatykę 22 osoby, na ekonomikę i organizację produkcji 33 osoby, na transport 62 osoby, na planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 23 osoby oraz na ekonomikę i organizację transportu 115 osób. Natomiast, na uzupełniające studia magisterskie przyjęto na kierunek ekonomika i organizacja produkcji 56 kandydatów, na ekonomikę i organizację transportu lądowego i morskiego 41, na planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 46 oraz na ekonomikę i organizację obrotu towarowego i usług 10.

W roku 1983/1984 przyjęto następujące ilości kandydatów¹⁰⁸¹. Na studia dzienne przyjęto na kierunek planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 34 kandydatów, na ekonomikę i organizację produkcji 38, na cybernetykę ekonomiczną i informatykę 25, na ekonomikę i organizację obrotu towarowego i usług 29 oraz na ekonomikę i organizację transportu 90 osób. Na studia zaoczne natomiast liczby przedstawiały się następująco. Na ekonomikę i organizację produkcji przyjęto 26 kandydatów, na ekonomikę i organizację transportu lądowego 18, na planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 12 oraz na ekonomikę i organizację obrotu towarowego i usług 14.

W wyniku ostatniej rekrutacji na Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu, po której kandydaci stawali się studentami Politechniki Szczecińskiej udało się pozyskać na poszczególne kierunki następujące liczby kandydatów¹⁰⁸². Na studia dzienne przyjęto na kierunek ekonomika i organizacja transportu 82 osoby oraz 1 wolnego słuchacza, na ekonomikę i organizację produkcji 48 osób, na ekonomikę i organizację handlu 24 osoby, na planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 48 osób oraz na organizację systemów informacji gospodarczej 48 osób. Na zaoczne studia zawodowe przyjęto na ekonomikę produkcji 19 osób, na ekonomikę i organizację transportu 18 osób oraz na finanse 18 osób. Natomiast, na studia uzupełniające magisterskie przyjęto na ekonomikę i organizację produkcji 54 osoby, na ekonomikę i organizację transportu lądowego 30 osób, na ekonomikę i organizację transportu morskiego 4 osoby, na planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 41 osób oraz na ekonomikę i organizację obrotu towarowego i usług

¹⁰⁸⁰ AUS, WZiEU, 172/20 (cała teczka); AUS, WNEiZ, 323/54 (cała teczka); AUS, WNEiZ, 323/55 (cała teczka).

¹⁰⁸¹ AUS, WZiEU, 172/21 (cała teczka); AUS, WNEiZ, 323/56 (cała teczka); AUS, WNEiZ, 323/57 (cała teczka).

¹⁰⁸² AUS, WZiEU, 172/22 (cała teczka); AUS, WNEiZ, 323/58 (cała teczka); AUS, WNEiZ, 341/40, s. 3-4.

18. Podsumowując można zaobserwować spadek liczby przyjmowanych kandydatów, który skorelowany był z obniżaniem limitów przyjęć przez ministerstwo oraz ogólnymi planami reformy szkolnictwa wyższego nakreślonymi we wcześniejszych ustępach tego rozdziału. Spadek ten zaczyna się mniej więcej w okolicach roku 1980 i do końca funkcjonowania wydziału w ramach Politechniki Szczecińskiej ilości przyjmowanych osób zwiększano poprzez wykorzystywanie rezerwy rektorskiej oraz odwołania pisane do ministerstwa.

Kolejnym istotnym elementem procesu dydaktycznego, który warto przybliżyć są wyniki zaliczeń oraz egzaminów. Na przestrzeni lat były one omawiane na posiedzeniach rad wydziału, a prezentacja wyników sesji zmieniała się od pobieżnej do szczegółowej. Nie zawsze też w ogóle omawiano wyniki egzaminów, albo robiono to tylko np. dla studiów dziennych. Każda sesja egzaminacyjna przygotowywana była przez ustalenie jej harmonogramu na radzie wydziału.

Letnią sesję roku akademickiego 1969/1970 na 916 studentów studiów dziennych zdało 720¹⁰⁸³. Bardziej szczegółowo omówiono wyniki letniej sesji egzaminacyjnej w roku akademickim 1970/1971¹⁰⁸⁴. Na 928 studentów dopuszczonych do egzaminów sesję zaliczyło 787 studentów, a nie zaliczyło 125, czyli 13,5%. Najwięcej osób odpadło na kierunku organizacja przetwarzania danych, a następnie na ekonomice transportu morskiego 15%, inżynieryjno-ekonomicznym 14%, ekonomice transportu 13% i na ekonomice przemysłu 10%. W podziale na lata studiów na I roku nie zdało sesji 9,4%, na II roku 15% a na III roku 8,6%. Skreślono 54 studentów, a 64 skierowano na powtarzanie roku.

Zimowa sesja egzaminacyjna roku akademickiego 1971/1972 została uznana za lepszą niż w latach poprzednich¹⁰⁸⁵. Do egzaminów przystąpiło 943 studentów, 569 zdało w pierwszym terminie, 302 w poprawkowym, a 72 nie zaliczyło sesji w tym 15 studiujących warunkowo. Z tych co nie zdali 1/3 została skreślona, a 2/3 skierowana na powtarzanie semestru. Na I roku z 281 dopuszczonych do sesji studentów odpadło 35. Natomiast, wyniki letniej sesji egzaminacyjnej wypadły następująco¹⁰⁸⁶. Na 937 studentów Wydziału, sesję zaliczyło 847 osób co stanowiło 89% sprawności nauczania. O ile

¹⁰⁸³ AUS, WNEiZ, 341/26, s. 27. Odsiew i odpad wynoszący na kierunkach ekonomicznych około 20% tłumaczono nowym regulaminem studiów.

¹⁰⁸⁴ AUS, WNEiZ, 341/27, s. 27-28.

¹⁰⁸⁵ Tamże, s. 120.

¹⁰⁸⁶ AUS, WNEiZ, 341/28, s. 30.

sytuacja była dobra na kierunkach ekonomicznych to już na kierunku inżynierijsko-ekonomicznym średnia egzaminów w większości grup była poniżej dostatecznej.

Nie w pełni zachowały się wyniki zimowej sesji egzaminacyjnej w roku akademickim 1972/1973¹⁰⁸⁷. Zgodnie z nimi sesję w pierwszym terminie zaliczyło: na I roku 64% studentów, na II roku 71% studentów, na III roku 60% studentów, na IV roku 80% studentów i na V roku również 80% studentów. O letniej sesji egzaminacyjnej w omawianym roku akademickim wiadomo tylko, że tylko 8% studentów osiągnęło wyniki dobre lub bardzo dobre¹⁰⁸⁸.

Sesja zimowa roku akademickiego 1973/1974 była omawiana na posiedzeniu rady wydziału z dnia 29 marca 1974 roku, ale nie zachowały się żadne dane jej dotyczące¹⁰⁸⁹. Natomiast, letnia sesja egzaminacyjna wypadła najprawdopodobniej dobrze, bo uznano, że jej wyniki są lepsze niż w latach poprzednich, zwłaszcza na I i II roku studiów¹⁰⁹⁰.

W roku akademickim 1974/1975 brak jest wyników sesji zimowej, ale z dyskusji wynika, że regulamin studiów ekonomicznych spowodował polepszenie się pracy studentów¹⁰⁹¹. Natomiast, wyniki letniej sesji egzaminacyjnej kształtowały się następująco¹⁰⁹². Na studiach dziennych, na kierunkach ekonomicznych przystąpiło do sesji 882 studentów, zaliczyło 829, urlopowanych było 22, a 12 skreślono. Warunkowo przyjęto na następny semestr 19 osób. Na kierunku transport do sesji przystąpiło 312 osób, zaliczyło sesję 233 studentów, 17 osób było urlopowanych, skreślono 18 osób, a warunkowo przyjęto na następny semestr 44 studentów. Natomiast, na studiach zaocznych do sesji przystąpiło 510 osób z czego 415 zaliczyło semestr. W Punkcie Konsultacyjnym w Koszalinie do sesji podeszło 258 studentów i zdało ją 248. W Gorzowie Wielkopolskim na 146 zdających sesję zaliczyło 126 osób w tym 22 osoby warunkowo przyjęto na następny semestr. Podsumowując dziekan Tadeusz Waśniewski podkreślił, że wyniki na studiach zaocznych są dobre, a w Koszalinie nawet bardzo dobre. Ocena wyników na studiach dziennych była pozytywna, a liczba skreśleń i urlopów niższa niż w latach poprzednich. Uznano, że nowy regulamin studiów okazał się bardzo dobry dla solidnych pracowitych studentów, ale w przypadku studentów mało zdyscyplinowanych powodował problemy dydaktyczne.

¹⁰⁸⁷ Tamże, s. 71.

¹⁰⁸⁸ AUS, WNEiZ, 341/29, s. 80-81.

¹⁰⁸⁹ Tamże, s. 177.

¹⁰⁹⁰ AUS, WNEiZ, 341/30, s. 60.

¹⁰⁹¹ Tamże, s. 174.

¹⁰⁹² AUS, WNEiZ, 341/31, s. 78-79.

Zimowa sesja egzaminacyjna w roku akademickim 1975/1976 omówiona została dla studiów dziennych bardzo szczegółowo¹⁰⁹³. Na kierunkach ekonomika przemysłu, cybernetyka ekonomiczna i informatyka oraz planowanie i finansowanie gospodarki narodowej zdawalność wyniosła 83,2%. Na 509 studentów tych kierunków, 499 zostało dopuszczonych do sesji, a zaliczyło ją 429. 4 osoby zostały urlopowane, 6 skreślonych, a 70 otrzymało warunek. Na kierunkach ekonomika transportu lądowego i ekonomika transportu morskiego zdawalność wyniosła 57,1 %. Z ogólnej liczby 437 studentów tych kierunków do sesji dopuszczono 436 osób, a zaliczyło ją 249. Urlopowano 2 osoby, skreślono 2 studentów, a 184 osoby otrzymały zaliczenie warunkowe. Na kierunku transport z ogólnej liczby 326 studentów do sesji dopuszczono 320 osób. Sesję zaliczyły 184 osoby. 6 osób urlopowano, 9 skreślono, a 127 otrzymało wpis warunkowy.

W roku akademickim 1976/1977 zimowa sesja egzaminacyjna na studiach dziennych omówiona została przede wszystkim w kontekście słabych wyników na I i II roku, gdzie wyniki były najgorsze¹⁰⁹⁴. Ogólnie, znacznie lepsze wyniki były na kierunkach ekonomicznych niż na kierunku transport. Najwięcej problemów studenci mieli z przedmiotami: matematyka, fizyka, metrologia, mechanika i termodynamika. Niepokojące były również wyniki na II roku studiów ze statystyki, gdzie na kierunku ekonomika i organizacja produkcji tylko 1/3 studentów zdała ten przedmiot bez poprawki, a na kierunku planowanie i finansowanie gospodarki narodowej była to 1/4 studentów. Natomiast, na kierunku cybernetyka i informatyka ekonomiczna na I roku po poprawkach nadal 16 na 79 studentów nie miało zdanego egzaminu z organizacji i zarządzania. Problemu upatrywano w nowym regulaminie studiów, zgodnie z którym studenci mieli swobodę uczęszczania na wykłady i mogli wybierać terminy zaliczeń i egzaminów. Brak jest niestety zachowanych wyników dla sesji letniej.

W roku akademickim 1977/1978 wyniki zimowej sesji egzaminacyjnej przedstawiały się na studiach dziennych następująco¹⁰⁹⁵. Na I roku studiów na kierunkach ekonomicznych na 178 studentów zdało wszystkie egzaminy 138 osób, a 4 zostały skreślone. Na drugim roku spośród 157 studentów wszystkie egzaminy zdało 66 osób, 1 osoba została skreślona, a 4 urlopowane. Na III roku na 126 studentów 105 zdało wszystkie egzaminy. Jedynie 2 osoby zostały urlopowane. Natomiast na IV roku studiów na 116

¹⁰⁹³ AUS, WNEiZ, 341/31, s. 170-171.

¹⁰⁹⁴ AUS, WNEiZ, 341/32, s. 139-141.

¹⁰⁹⁵ AUS, WNEiZ, 341/33, s. 185. Zestawienie nie zawierało informacji o wynikach sesji na kierunkach ekonomika i organizacja transportu morskiego i lądowego, które były prowadzone w samodzielnym Instytucie Ekonomiki Transportu.

studentów 70 zdało wszystkie egzaminy. Brak było skreśleń. Na kierunku transport spośród 399 studentów na wszystkich latach studiów, 195 osób zdało sesję w całości. 6 osób skreślono i dwie urlopowano.

Dla roku akademickiego 1978/1979 warto przytoczyć dla przykładu jak wyglądały przygotowania do sesji¹⁰⁹⁶. Na poszczególnych latach studiów ustalono egzaminy rygorowe (obowiązkowe) i nierygorowe (nieobowiązkowe). Liczba egzaminów obowiązkowych w zależności od roku i kierunku wahała się od 2/3 do 3/4 całości. Warunkiem przystąpienia do sesji było uzyskanie przynajmniej 75% zaliczeń oraz wpis w indeksie potwierdzający zaliczenie poprzedniej sesji egzaminacyjnej. Po zakończeniu zaliczeń odbywały się posiedzenia poszczególnych rad dydaktycznych, na których podejmowano decyzje odnośnie osób, które nie uzyskały odpowiedniej liczby zaliczeń. Tacy studenci musieli złożyć w dziekanacie odpowiednie podania w określonym terminie, a jeśli tego nie zrobili czekało ich skreślenie z listy studentów lub powtarzanie roku. Podobne zasady obowiązywały na studiach zaocznych, ale tam uznano, że istnienie rad dydaktycznych lub młodzieżowych jest zbędne. Zgodnie z nowym regulaminem studiów zaocznych okresem rozliczeniowym był rok, ale regulamin stanowił też, że to dziekan organizuje sesję i tryb rozliczania, dlatego opowiadano się za utrzymaniem semestralnego rozliczania studentów z nabytej wiedzy. W listopadzie 1979 roku podsumowano wyniki nauczania w roku akademickim 1978/1979¹⁰⁹⁷. Na studiach dziennych, na kierunku ekonomika i organizacja produkcji rok akademicki zaliczyło 84% studentów, na cybernetyce ekonomicznej i informatyce 78,7% studentów, na planowaniu i finansowaniu gospodarki narodowej 73,2%, a na ekonomice i organizacji obrotu towarowego i usług zdało 87,9% studentów. Na kierunku transport sesję letnią zaliczyło 69,4% studentów. Ogólnie wyniki uznano za gorsze od roku poprzedniego, zwłaszcza na kierunkach cybernetyka ekonomiczna i informatyka oraz planowanie i finansowanie gospodarki narodowej. Na studiach zaocznych zdawalność sesji w Szczecinie z wahaniem na poszczególnych kierunkach studiów była następująca: I rok 80,7%, II rok 66,6%, III rok 79,6%, IV rok 100%. W Koszalinie wskaźniki były najwyższe: I rok 88,8%, II rok 82,1%, III rok 84,6% oraz IV rok 98,5%. W Gorzowie wyniki były najgorsze: I rok 76,7%, II rok 72,5%, III rok 97,9% i rok IV 100%. Wyniki nauczania na studiach uzupełniających magisterskich wyniosły zarówno na I jak i II roku 84%.

¹⁰⁹⁶ AUS, WNEiZ, 341/34, s. 74-75.

¹⁰⁹⁷ AUS, WNEiZ, 341/35, s. 41-45.

Wyniki zimowej sesji egzaminacyjnej roku akademickiego 1979/1980 zostały szczegółowo omówione w dniu 21 marca 1980 roku¹⁰⁹⁸. Na kierunkach ekonomicznych na I roku zaliczyło sesję: ekonomika i organizacja przedsiębiorstw: 97,7% studentów, ekonomika i organizacja obrotu towarowego i usług 93,5% studentów, planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 72% studentów oraz cybernetyka ekonomiczna i informatyka 75,8% studentów. Na II roku wyniki były następujące: ekonomika przedsiębiorstw: 63,6% studentów zaliczyło sesję, ekonomika i organizacja obrotu towarowego i usług 60%, planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 57,7% oraz cybernetyka ekonomiczna i informatyka 26,5%¹⁰⁹⁹. Na III roku zaliczyło sesję: ekonomika przemysłu 75,5% studentów, planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 78% oraz cybernetyka ekonomiczna i informatyka 37,5%. Na IV roku zdawalność przedstawiała się następująco: cybernetyka ekonomiczna i informatyka 71%, planowanie i finansowanie gospodarki narodowej 84% oraz ekonomika przemysłu 39%. Na kierunku transport sesję zaliczyło na I roku 32% studentów, II roku 28%, III roku 31%, IV roku 42% oraz na V roku 96%. Kierunek transport w porównaniu do ubiegłego roku, poza I rokiem studiów, zaliczył poprawę wyników nauczania. Na studiach zaocznych „sprawność nauczania” wyniosła: na I roku studiów 88%, na II roku 60%, na III roku 76% oraz na IV roku 98%. Punkt Konsultacyjny w Gorzowie osiągnął wyniki podobne do Szczecina. I tak na I roku sesję zdało 85% studentów, na II roku 76%, na III roku 86% oraz na IV roku 100%. W Koszalinie wyniki były nieco lepsze. Na I roku sesję zaliczyło 93% studentów, na II roku 75%, na III roku 76%, a na IV roku 100%. Na uzupełniających studiach magisterskich wskaźnik zdawalności wyniósł 96%.

W roku akademickim 1980/1981 sesja zimowa wypadła na kierunkach ekonomicznych lepiej niż w roku poprzednim, aczkolwiek uznano, że wyniki te nie mogą być podstawą do uznania poprawy za stałe zjawisko, gdyż w semestrze letnim obserwuje się raczej rozluźnienie dyscypliny studiów¹¹⁰⁰. Nie podano jednak przyczyny poprawienia się uzyskanych przez studentów wyników. Niemniej, na kierunku ekonomika i organizacja produkcji sesję zdało: na I roku 100% studentów, na II roku 85,1%, na III roku 80%, a na IV roku 80%. Na kierunku cybernetyka ekonomiczna i informatyka zdawalność kształtowała się następująco: I rok 90%, II rok 89,6%, III rok 67,1% oraz IV rok 83,3%.

¹⁰⁹⁸ AUS, WNEiZ, 341/35, s. 150-151.

¹⁰⁹⁹ Na cybernetyce ekonomicznej i informatyce dużo osób nie zaliczyło programowania komputerowego i rachunku prawdopodobieństwa.

¹¹⁰⁰ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 218-219.

Wyniki na planowaniu i finansowaniu gospodarki narodowej były następujące: I rok 100%, II rok 85%, III rok 79,3% oraz IV rok 87,5%. Na ekonomice i organizacji obrotu towarowego i usług sesję zdało: I rok 100%, II rok 86,6% oraz III rok 90,9%. Na kierunku technicznym transport wyniki wskazywały na kilkudziesięciu procentową poprawę. Zaliczenie uzyskało na I roku 83,3% studentów, na II roku 82,2%, na III roku 90,6%, IV roku 83,6% oraz na V roku 96,6%. Natomiast na studiach zaocznych wyniki były następujące¹¹⁰¹. W Szczecinie sesję zaliczyło na I roku 85,4% studentów, na II roku 76,1%, na III roku 74,5% oraz na IV roku 93,2%. W Punkcie Konsultacyjnym w Gorzowie na I roku 71,1% studentów zaliczyło sesję, na II roku 90,9%, na III oraz IV roku 100%. W Punkcie Konsultacyjnym w Gorzowie Wielkopolskim sesję zaliczyło na I roku 88,6% studentów, na II roku 95,6%, a na III i IV roku 100%.

Rok akademicki 1981/1982 podsumowany został liczbowo co dostarcza pewnych informacji dotyczących ilości studentów wydziału w tym okresie¹¹⁰². Na studiach dziennych na kierunku ekonomika i organizacji produkcji na ogólną liczbę 206 studentów rok zaliczyło 191 osób. Na kierunku ekonomika i organizacja obrotu towarowego i usług na 106 studentów rok zaliczyło 105 osób w tym 4 warunkowo. Na kierunku planowanie i finansowanie gospodarki na 159 studentów rok zaliczyło łącznie 147 osób. Na cybernetyce ekonomicznej i informatyce z ogólnej liczby 250 studentów rok zaliczyły 223 osoby w tym 4 warunkowo. Natomiast na kierunku transport z 353 studiujących zaliczenie roku uzyskały 334 osoby w tym 14 warunkowo. Na studiach zaocznych w Szczecinie z ogólnej liczby 300 studentów zaliczenie roku uzyskało 269 osób, w Koszalinie na 136 studentów 133 zaliczyło rok, w Gorzowie Wielkopolskim na 89 studentów rok zaliczyło 87, a na magisterskich studiach uzupełniających z 553 studentów tylko 466 uzyskało zaliczenie roku¹¹⁰³.

Zimowa sesja egzaminacyjna w roku akademickiego 1982/1983 przedstawiona została w zależności od kierunku na różne sposoby¹¹⁰⁴. Zbioreczo na kierunkach planowanie i finansowanie gospodarki narodowej, ekonomika i organizacja produkcji oraz ekonomika i organizacja obrotu towarowego i usług z 434 studentów sesję zaliczyło 417 studentów w tym 154 uzyskało wpis warunkowy. Na kierunku ekonomika i organizacja transportu około 1/5 studentów miała braki co spowodowało skierowanie na powtarzanie semestru,

¹¹⁰¹ Tamże, s. 238.

¹¹⁰² AUS, WNEiZ, 341/38, s. 29-34.

¹¹⁰³ Tamże, s. 25-28.

¹¹⁰⁴ Tamże, s. 81-82.

urlopowanie lub skreślenie z listy. Na kierunku cybernetyka ekonomiczna i informatyka na 200 studentów, aż 90 miało niezaliczone od 1 do 3 przedmiotów. Na Transporcie z 350 studentów skreślono 15 i urlopowano 17. Na studiach zaocznych w Szczecinie z 388 studentów rok zaliczyło 322 w tym 31 miało wpis warunkowy, dodatkowo skreślono 21 osób i urlopowano 14. W Koszalinie efektywność nauczania wyniosła 94%, a w Gorzowie Wielkopolskim 83%. Na uzupełniających studiach magisterskich I rok zaliczyło 61%, a drugi 96%. Dziekan uznał, że poziom na studiach dziennych jest niski o czym świadczyły również obniżające się wyniki nauczania.

Omawiając zimową sesję egzaminacyjną w roku akademickim 1983/1984 właściwie podano jedynie dane dla kierunku ekonomika i organizacja transportu, na którym od trzech lat spadały wyniki nauczania¹¹⁰⁵. Po sesji egzaminacyjnej z 470 studentów, 56 zostało skreślonych z listy studentów lub skierowanych na powtarzanie roku. Wśród nich 28 osób było studentami II roku, na którym od lat obniżała się dyscyplina studiów. Podobnie kształtowały się wyniki na pozostałych kierunkach studiów ekonomicznych o czym dyskutowano nawet na zebraniu partyjnym w dniu 26 marca 1984 roku. Co ciekawe w dyskusji nad wynikami sesji skupiono się na Spółdzielni „Bratniak”, która jak to ujął prof. Górski stawiała się konkurencją dla uczelni. Dr Kosacka dodała, że często urlopy dziekańskie wykorzystywano na pracę w „Bratniaku”, gdzie można było zarobić nawet 30 tys. zł miesięcznie. Rektor Gronowski dodał, że nawet w prasie pisze się o „wiecznych studentach”, którzy przedłużają studia by móc zarabiać w spółdzielni studenckiej. Rektor proponował, żeby do Spółdzielni przesłać wykaz osób, które decyzją prodziekana nie mogą być tam zatrudnione.

Niestety nie zachowały się informacje o wynikach sesji egzaminacyjnych w ostatnim roku akademickim opisywanego okresu. Natomiast, z analizy wyników sesji wynika, że w zależności od roku akademickiego zdawalność egzaminów przez studentów była zmienna i albo odnotowywano sukcesy albo spadki poziomu nauczania. W tym drugim przypadku próbowano temu zaradzić przez odbywanie hospitacji zajęć, wymaganie od prowadzących zajęcia podania liczby planowanych kolokwii oraz ostatecznego terminu zaliczenia przedmiotów czy też sporządzanie list obecności na zajęciach i niedopuszczanie do sesji osób niekwalifikujących się z powodu nieobecności. Powtarzalność tego typu zabiegów świadczyła jednak o powracającym w ciągu całego okresu istnienia wydziału problemie z dyscypliną studentów.

¹¹⁰⁵ AUS, WNEiZ, 341/39, s. 98-99.

Na zakończenie warto jeszcze przedstawić zachowane informacje o samych studentach oraz ich działalności. Od roku akademickiego 1973/1974 członkiem rady wydziału oraz kolegium dziekańskiego zgodnie z decyzją ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego stał się przedstawiciel RW Socjalistycznego Związku Studentów Polskich¹¹⁰⁶. Studenci zasiadali również od 1969 roku w radach dydaktycznych instytutów oraz wydziałowej radzie ds. młodzieży. W listopadzie 1980 roku zastanawiano się jeszcze przy okazji wyborów do rad wydziału o jakich sprawach będą mogli wypowiadać się studenci¹¹⁰⁷. Przyjęto interpretację ministerialną, zgodnie z którą studenci mieli głos decydujący we wszystkich sprawach za wyjątkiem nadawania stopni i tytułów naukowych. Po strajkach w wyniku których podpisano Porozumienia Łódzkie, w radzie wydziału 1/3 stanowili studenci. W przypadku Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu było to 21 studentów z czego 10 już było członkami, a pozostałych 11 miały wybrać SZSP oraz NZS. Przed stanem wojennym studenci wydziału włączyli się do trwającego w Szczecinie od dnia 17 listopada strajku studenckiego, który był pokłosiem strajku w Wyższej Szkole Inżynierskiej w Radomiu¹¹⁰⁸. Na wydziale studenci okupowali cztery sale wykładowe, o których opuszczenie apelował dziekan Gronowski w związku z mającymi odbyć się zajęciami na studiach zaocznych¹¹⁰⁹. Nie chciał się na to zgodzić student Marek Koćmiel z NZS Instytutu Ekonomiki Transportu argumentując, że wpuszczenie do obiektu ponad 1000 osób zakłóci strajk oraz że trudno będzie namówić studentów do dwukrotnego opuszczenia sal wykładowych. Ostatecznie studenci opuścili sale nr 126 i 127. W wyniku stanu wojennego związki studenckie zostały zawieszone (SZSP) lub rozwiązane (NZS) i studenci stracili swoje miejsce w radzie wydziału, gdyż rada funkcjonował w oparciu o ustawę o szkolnictwie wyższym z 1958 roku¹¹¹⁰. Natomiast, w dniu 26 października 1982 roku ukonstytuowała się Tymczasowa Wydziałowa Rada Studencka¹¹¹¹. W grudniu 1983 roku ustalono skład rady wydziału, zgodnie z którym, 66% profesorów i docentów stanowić miało minimum składu rady, a więc w przypadku wydziału do 28 profesorów i

¹¹⁰⁶ AUS, WNEiZ, 341/29, s. 1.

¹¹⁰⁷ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 54-56. W Politechnice ustalono, że studenci będą stanowić ¼ senatu i rad wydziałów. Do rady wydziału w listopadzie 1980 roku wybrani zostali: Tadeusz Maciocha, Sabina Zagórska, Dorota Gajewska, Grażyna Miłaszewska, Andrzej Ciszewski, Roman Gryglewski, Bożena Łatoszyńska, Alicja Czechowicz, Teresa Rogalska.

¹¹⁰⁸ Zob. J. Frydrykiewicz, *Strajk Solidarnościowy*, „Kurier Szczeciński” 1981, nr 229, s. 1-2.

¹¹⁰⁹ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 46.

¹¹¹⁰ Tamże, s. 111.

¹¹¹¹ AUS, WNEiZ, 341/38, s. 11. Członkami Tymczasowej Rady byli Emil Szczęsny – przewodniczący, Wioletta Sokołowska, Dariusz Wysocki oraz Tadeusz Sroń jako zastępcy przewodniczącego.

docentów należało dodać 14 osób w tym 3 studentów¹¹¹². 17 kwietnia 1984 roku powstał samorząd studencki, który zajmował przede wszystkim sprawami pomocy materialnej studentów, ale sprawował także opiekę i patronat nad studentami I roku, brał udział w egzaminach wstępnych, organizował punkty informacyjne w trakcie naboru, opracowywał zestaw podręczników dla studentów I roku oraz zorganizował obóz adaptacyjny dla nowych studentów. Dodatkowo zorganizowany został Wieczór Beana, giełda pomocy naukowych, spotkanie konsultacyjne wszystkich organizacji studenckich wydziału i SSP Bratniak, wieczornica z udziałem władz dziekańskich i partyjnych, na której zaprezentowano działalność samorządu studenckiego, akcja agitacyjna na studia ekonomiczne w szkołach średnich Szczecina¹¹¹³. Samorząd współpracował także z kołami naukowymi oraz ze Społecznym Komitetem Przeciwalkoholowym. Zaniepokojenie samorządu budziły sygnalizowane zmiany w ustawie o szkolnictwie wyższym mające zlikwidować struktury wydziałowe. W grudniu 1984 roku na wydziale pojawiły się plakaty krytykujące projekt zmiany ustawy o szkolnictwie wyższym ministra Benona Miśkiewicza¹¹¹⁴. Plakaty podpisane były przez Zarząd Samorządu Studentów. Dziekan uznał taką formę krytyki za niekulturalną. Dodatkowo ogłoszenia dotyczące pomocy materialnej „upstrzono” symbolami dolarów i funtów szterlingów co dziekan również uznał za mało śmieszne. Dziekan poprosił nauczycieli akademickich o zwracanie uwagi młodzieży na formy obowiązujące w szkole wyższej. W styczniu 1985 roku Wojciech Nercé zrezygnował z pełnienia funkcji przewodniczącego samorządu studenckiego, a zarząd powierzył tę funkcję Krzysztofowi Żelaznemu¹¹¹⁵.

Studenci angażowali się również w działalność kół naukowych. W roku akademickim 1975/1976 na wydziale funkcjonowało ich pięć angażując około 200 studentów¹¹¹⁶. Kołem Naukowym Ekonometrii i Badań Operacyjnych opiekował się dr Józef Hozer. W roku akademickim 1974/1975 uznano je za drugie najlepsze koło na uczelni. Koło Naukowe Ekonomiki Przemysłu pod opieką dr Gerarda Kowalewskiego uczestniczyło w konferencjach w Krakowie, Łodzi i Sopocie, prowadziło badania w Zakładach Metalowych w Choszcznie oraz pracowało nad usprawnieniem pracy

¹¹¹² AUS, WNEiZ, 341/39, s. 50, 119. Przedstawicielami rady wydziału z ramienia studentów zostali Wojciech Nercé, Piotr Biliński oraz Grzegorz Bartoszek, a do senatu Dariusz Wysocki.

¹¹¹³ AUS, WNEiZ, 341/40, s. 79.

¹¹¹⁴ Tamże, s. 52.

¹¹¹⁵ Tamże, s. 66.

¹¹¹⁶ AUS, WNEiZ, 341/31, s. 138-141. Istniało jeszcze przy Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych Koło Nauk Politycznych, ale ze względu na swój charakter zrzeszania studentów z różnych wydziałów nie było początkowo uznawane za koło wydziałowe.

magazynów w Szczecinku. Koło Naukowe Informatyki pod opieką dr Zenona Głodka i mgr Waldemara Świątły w roku akademickim 1974/1975 oraz 1975/1976 zostało uznane za najlepsze na uczelni. Co roku przygotowywało dwa obozy naukowe, spotkania oraz brało udział w badaniach naukowych. Koło Naukowe Młodych Ekonomistów w roku akademickim 1974/1975 zajęło trzecie miejsce w skali uczelni. Co roku organizowało obozy naukowe i brało udział w konferencjach krajowych zajmując czołowe miejsca oraz zajmowało się badaniem fluktuacji kadr. Natomiast, Koło Naukowe Ekonomiki Transportu posiadało nowy zarząd, który miał doprowadzić do aktywizacji działalności członków koła.

W roku akademickim 1978/1979 oceny działalności kół naukowych dokonał doc. dr hab. Józef Stanielewicz¹¹¹⁷. Na wydziale w tym okresie funkcjonowało 6 kół naukowych, które w konkursie na najlepsze koło naukowe uplasowały się na następujących miejscach: Koło Naukowe Informatyków – I miejsce, Koło Naukowe Ekonomiki Przemysłu – II miejsce, Koło Naukowe Młodych Ekonomistów – III miejsce, Koło Naukowe Techniki i Eksploatacji Samochodów – IV miejsce, Koło Nauk Politycznych – V miejsce oraz Koło Naukowe Ekonometrii i Badań Operacyjnych – VI miejsce. W skali uczelni najlepszym kołem było Koło Naukowe Informatyków, a IV miejsce zajęło Koło Naukowe Ekonomiki Przemysłu. Wyróżnione zostało Koło Nauk Politycznych. Koła naukowe, zwłaszcza informatyków, odnosiły sukcesy krajowe i międzynarodowe. Koło Naukowe Informatyków zajęło wysoką lokatę za swoje referaty wygłoszone w Bratysławie, a w Polsce było to najlepsze koło w dziedzinach informatyki i rachunkowości. Koło Naukowe Techniki i Eksploatacji Samochodów urządzało co pewien czas bezpłatne przeglądy samochodów. Koło Nauk Politycznych grupowało hobbystów z całej uczelni i zajęło II i III miejsce w ogólnopolskim turnieju szkół wyższych „Politykus” dzięki czemu Politechnika Szczecińska została gospodarzem turnieju w 1979 roku. W kwietniu i maju 1979 roku koła naukowe wydziału osiągnęły kilka znaczących sukcesów¹¹¹⁸. Studenci z Koła Naukowego Młodych Ekonomistów zajęli w Ogólnopolskim Finale Turnieju „Ekonomikus” III miejsce zespołowo i III miejsce indywidualnie. Na sesji ogólnopolskiej kół naukowych ekonometrii i statystyki, Koło Naukowe Ekonometrii i Badań Operacyjnych zdobyło za referaty dwie nagrody III stopnia, a jeden z tych referatów uznano za najlepszy referat dla potrzeb praktyki gospodarczej. Natomiast, Koło Naukowe Informatyki otrzymało z rąk redakcji ITD nagrodę za I miejsce spośród wszystkich działających w

¹¹¹⁷ AUS, WNEiZ, 341/34, s. 103.

¹¹¹⁸ Tamże, s. 203.

Polsce kół naukowych, a tych było 1150. W finale turnieju „Politykus” drużyna Politechniki Szczecińskiej zdobyła wszystkie pierwsze nagrody, czyli I miejsce indywidualne, I miejsce zespołowo i I miejsce za pracę nadesłaną na konkurs. W konkursie brało udział 220 tysięcy studentów, a sam konkurs był „największą imprezą ideowo-kształceniową w Polsce”¹¹¹⁹.

Jeszcze w maju 1984 roku rada wydziału pozytywnie zaopiniowała wniosek w sprawie rejestracji Koła Naukowego Ekonomiki Handlu, którego opiekunem został doc. Zajączkowski¹¹²⁰. W styczniu 1985 roku studenci złożyli sprawozdanie z działalności kół naukowych na wydziale¹¹²¹. Koło Naukowe Informatyki uczestniczyło w ogólnopolskim seminarium kół naukowych informatyki INFOSEM, gdzie przez trzy lata z rzędu zajęło I miejsce otrzymując na własność Złotą Kartę Perforowaną. Dodatkowo w lecie 1984 roku odbyły się 3 obozy naukowe. Koło przedstawiało studentom wydziału osiągnięcia z dziedziny informatyki oraz zorganizowało kurs programowania minikomputerów. Na bieżąco pomagało studentom w uruchamianiu programów. Problemami trapiącymi koło był brak własnego klubu od momentu zamknięcia „Komputerka” w wyniku remontu starego gmachu oraz funduszy na działalność. Koło Naukowe Transportu przeprowadziło kurs na kartę rowerową, a absolwenci tego kursu uczestniczyli w kursie na prawo jazdy. Koło brało udział w sesjach naukowych kół transportu w Katowicach, Szczecinie oraz dwóch sesjach w Warszawie. Zorganizowało sesję na temat funkcjonowania przedsiębiorstw w warunkach reformy gospodarczej. W nagrodę za aktywność członkowie koła wyjechali na Węgry. Koło współpracowało także z Towarzystwem Trzeźwości Transportowców, z którym wspólnie zorganizowało Festyn Transportowca. Koło brało także udział w III Ogólnopolskiej Akcji na Rzecz Ochrony Środowiska. Studenci zrzeszeni w kole nie napotykali większych problemów w swojej działalności między innymi dzięki opiekunce dr Teresie Bał, uhonorowanej Medalem za działalność na rzecz studenckich kół naukowych. Koło Naukowe Techniki i Eksploatacji Samochodów liczące 30 członków zajęło I miejsce na Ogólnopolskiej Sesji Kół Naukowych Techniki Samochodów za referaty: *Rozwój motoryzacji a ochrona środowiska* oraz *Rozwój motoryzacji a oszczędności paliwa*. Członkowie koła zorganizowali również środowiskową sesję naukową Transport w ZSRR i zajęli I oraz III miejsca za wygłoszone referaty. Koło nawiązało stałą współpracę z Wyższą Szkołą Oficerską Wojsk Zmotoryzowanych w Pile w

¹¹¹⁹ Tamże, s. 203.

¹¹²⁰ AUS, WNEiZ, 341/39, s. 158.

¹¹²¹ AUS, WNEiZ, 341/40, s. 76-79.

wyniku czego wojsko ofiarowało na cele badawcze samochód marki GAZ, ale z powodu braku paliwa stał on bezużyteczny. Zorganizowano obóz naukowy Starem po Polsce z zaliczeniem praktyk programowych. Prowadzono także comiesięczne akcje drobnych usług motoryzacyjnych dla mieszkańców Szczecina oraz szkolenie z nowego kodeksu drogowego w ramach współpracy z KMMO „Dzień Automobilisty”. Studenci utrzymywali również stałe kontakty ze Szczecińskim Automobilklubem oraz nawiązało kontakty z firmami zachodnimi dzięki czemu otrzymywano bieżące informatory na temat najnowszych osiągnięć motoryzacyjnych na Zachodzie. Przy wydziale od 1978 roku funkcjonowało również Międzynarodowe Stowarzyszenie Studentów Szkół Ekonomicznych i Handlowych (AISEC), którego działalność skupiała się na wymianie praktyk zagranicznych. W 1985 roku AISEC przyjął 5 studentów zagranicznych, a z wydziału 4 studentów wyjechało do Danii i Hiszpani, a 2 do RFN. W 1983 roku AISEC zorganizowało Międzynarodowe Seminarium Bałtyckie, a w 1984 członkowie brali udział w takich seminariach w Szwecji oraz w Danii. Odbył się także obóz naukowy w Limanowej. Warto wspomnieć, że wszystkie koła naukowe oraz AISEC działały w tym okresie pod patronatem Zrzeszenia Studentów Polskich. Na wydziale było około 200 członków ZSP. Celem organizacji było zbudowanie silnej reprezentacji studentów wydziału w powstającym Uniwersytecie Szczecińskim.

Podsumowując kwestie dotyczące dydaktyki i studentów należy zaznaczyć, że kształcenie studentów odbywało się zgodnie z potrzebami gospodarki narodowej co było polityką ogólnokrajową. Nie można pominąć faktu, że stabilności studiów nie sprzyjały ciągłe prace nad planami i programami studiów, które często, jak dla przykładu na początku lat siedemdziesiątych były wielokrotnie odsuwane w czasie. Wydział musiał radzić sobie również z narzucanymi odgórnie limitami przyjęć na studia, które początkowo rosły by następnie od końca lat siedemdziesiątych być ograniczanymi. Pojawiały się przy tym nowe specjalizacje i kierunki studiów, a stare były przekształcane. Do głównych zmian należy przekształcenie kierunku inżynierijno-ekonomicznego transportu samochodowego w kierunek transport oraz finalnie jego likwidacja po roku 1982, wzbogacenie kierunku ekonomiki organizacji transportu o specjalizację morską oraz silny rozwój kierunku ekonomika i organizacja produkcji. Sami studenci, oprócz ciągłego niezadowolenia pracowników naukowo-dydaktycznych z dyscypliny studiów, przede wszystkim działali prężnie w kołach naukowych oraz w różnych organach kolegialnych takich jak rada ds. młodzieży, rady dydaktyczne czy też rada wydziału. Niestety, na ich temat zachowało się najmniej informacji. Niemniej, zauważalny był w omawianym okresie rozwój kierunków

studiów, a także próby dostosowania obowiązujących planów i programów do wymagań władz centralnych. Próbowano również w okresie poprzedzającym stan wojenny dokonać unikatowej w skali kraju reformy studiów ekonomicznych co zostało zahamowane wydarzeniami z 13 grudnia 1981 roku. W sprawach kształcenia najbardziej widoczny był jednak centralny system zarządzania szkolnictwem wyższym, zwłaszcza od przełomu lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, w którym istnienie kierunków studiów oraz limitów przyjęć na nie właściwie całkowicie podporządkowane było decyzjom ministerialnym.

3. Samodzielność czy Uniwersytet?

Próby utworzenia uniwersytetu w mieście nad ujściem Odry podejmowane były właściwie od 1945 roku, ale były one bezskuteczne. Naświetlono je dobrze w literaturze przedmiotu¹. Warto przytoczyć wspomnianą już misję Kazimierza Flatau z maja 1945 roku, starania Szczecińskiego Towarzystwa Naukowego z lat 1958-1960² oraz ostateczną, udaną próbę powołania Uniwersytetu Szczecińskiego rozpoczętą w 1981 roku. Najmniej opisano bardzo ważną dyskusję prowadzoną w środowisku ekonomistów skupionych w Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu oraz w samodzielnym Instytucie Ekonomiki Transportu nad tym czy w ogóle przyłączać się do planowanego uniwersytetu, czy też stworzyć samodzielną uczelnię ekonomiczną.

Pierwsze wzmianki o możliwości utworzenia Akademii Ekonomicznej w Szczecinie, pojawiły się w dniu 18 maja 1979 roku³. Dyskusja na radzie wydziału dotyczyła projektu uchwały w sprawie rozwoju Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu i Instytutu Ekonomiki Transportu⁴. W dyskusji pojawiały się głosy, że jeżeli nie uda się powołać samodzielnej Akademii Ekonomicznej to wydział powinien ponownie połączyć się z Instytutem Ekonomiki Transportu, gdyż ten nie miał szans na przekształcenie się w wydział. Wynikało to z faktu, że Politechnika musiałaby stać się uczelnią techniczno-ekonomiczną. Zdecydowanie sprzeciwiano się połączeniu z inną uczelnią, którą była zdaniem dyskutantów Wyższa Szkoła Pedagogiczna. Takie działanie miałoby doprowadzić do dezintegracji budowanego od ponad 30 lat środowiska ekonomistów. Profesor Józef Rutkowski uważał, że argumenty przemawiające za reaktywowaniem akademii ekonomicznej w postaci kadry naukowej, dorobku naukowego i ilości kształcenia studentów nie mogą być odrzucone bez specjalnego umotywowania. Natomiast, dziekan

¹ Zob. Z. Mielcarek, B. Owczarek, *Od Pedagogium do Uniwersytetu Szczecińskiego*, Szczecin 1985; K. Jaskot, *Uniwersytet Szczeciński od inicjatywy do inauguracji, materiały i dokumenty*, wyb. i oprac., Szczecin 2004; Z. Puchalski, E. Włodarczyk, *Na drodze do Uniwersytetu Szczecińskiego*, w: *Uniwersytet Szczeciński na przełomie wieków i czasów 1985-2010*, red. W. Stępiński, W. Tarczyński, Szczecin 2010, s. 3-38; E. Włodarczyk, *Od Akademii Handlowej do Uniwersytetu Szczecińskiego...*, s. 167-178; R. Gaziński, *Droga do Uniwersytetu Szczecińskiego...*, s. 159-185; T. Ślepówroński, *Na drodze do „czerwonego uniwersytetu”*. Powstanie Uniwersytetu Szczecińskiego w świetle opinii szczecińskiej prasy podziemnej (1984-1985), w: „Przegląd Zachodniopomorski” t. 37 (66) 2022, s. 287-314; J. Król, *Historyczne i społeczno-kulturowe uwarunkowania powstania Uniwersytetu Szczecińskiego*, w: *Uniwersytety na rubieżach - Konteksty semantyczne, historyczne, naukowe i edukacyjne*, Szczecin 2022, s. 157-172. W wymienionych pracach odniesienia do dalszej literatury.

² Zob. *Źródła do dziejów Pomorza Zachodniego. Narodziny i pierwsze lata działalności Szczecińskiego Towarzystwa Naukowego*, wybór i opracowanie R. Gaziński, K. Kozłowski, Szczecin 2021; Archiwum Państwowe w Szczecinie (dalej jako APSz), sygn. 1766/802.

³ AUS, WNEiZ, 341/34, s. 210-211.

⁴ Tamże, s. 220-237. W dokumentacji znajduje się uzasadnienie reaktywowania Akademii Ekonomicznej oraz projekt uchwały.

Madej oznajmił zebranym, że do 1985 roku nie powstaną żadne nowe szkoły wyższe, a wstępne rozmowy w ministerstwie wskazywały, że wniosek o utworzenie akademii ekonomicznej nie miałby szans realizacji. Ostatecznie rada zaakceptowała projekt uchwały z zastrzeżeniem, że będzie on jeszcze omówiony na wspólnym posiedzeniu rady wydziału z pracownikami Instytutu Ekonomiki Transportu oraz na zebraniu POP PZPR⁵.

Sprawa dalszych losów powstania samodzielnej uczelni lub połączenia z Wyższą Szkołą Pedagogiczną powróciła w lutym 1980 roku po wizycie prof. Jana Helińskiego z Wydziału Nauki i Oświaty KC PZPR, z którym spotkali się dyrektorzy instytutów, sekretarze partii oraz dziekan⁶. Podjęto decyzję o powołaniu zespołu, który miał przygotować pełne usamodzielnienie się Instytutu Ekonomiki Transportu. Dziekan Tadeusz Madej wskazał, że podjęte kroki w sprawie Instytutu Ekonomiki Transportu należało rozpatrywać w odniesieniu do ewentualnego połączenia się z Wyższą Szkołą Pedagogiczną. Jego zdaniem połączenie z tą „słabą uczelnią” byłoby niekorzystne dla ekonomistów, ale na utworzenie samodzielnej uczelni ekonomicznej nie było szans, dlatego najlepszym rozwiązaniem było zachowanie obecnego układu organizacyjnego. Dziekan był zdania, że połączenie z Wyższą Szkołą Pedagogiczną możliwe byłoby wyłącznie w celu utworzenia uniwersytetu i takie stanowisko rektor Politechniki Szczecińskiej przedstawił w KW PZPR. Pomimo stanowiska wydziału, sekretarz KW PZPR Ryszard Rafajłowicz i rektor Wyższej Szkoły Pedagogicznej doc. Henryk Lesiński przedstawili kierownikowi Wydziału Nauki i Oświaty KC PZPR prof. Jaremic Maciszewskiemu koncepcję powołania na bazie Wyższej Szkoły Pedagogicznej i Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu akademii społeczno-ekonomicznej lub pedagogiczno-ekonomicznej. Profesor Maciszewski wyraził zgodę na rozwijanie tej koncepcji, która jednak nigdy nie została zrealizowana, a w zachowanej dokumentacji brak jakichkolwiek informacji na temat rozwijania tego pomysłu. Rektor Zygmunt Zieliński podsumowując wszystkie powyższe możliwości rozwoju środowiska ekonomicznego stwierdził „że jeśli stanie się aktualna sprawa utworzenia uniwersytetu, to wówczas trzeba będzie zająć stanowisko pozytywne. Uniwersytet jest bowiem od dawna pragnieniem społeczeństwa szczecińskiego i jeśli wszyscy nie wyjdziemy naprzeciw tym życzeniom, to nie będziemy zgodni z opinią społeczną”⁷.

⁵ Wspólne posiedzenie pracowników wydziału i instytutu zaakceptowało treść projektu uchwały w dniu 25 maja. Drobne korekty miała wprowadzić jeszcze komisja partyjno-dziekańska. AUS, WNEiZ, 341/34, s. 252.

⁶ AUS, WNEiZ, 341/35, s. 120-121.

⁷ Tamże, s. 121.

Sprawa przycichła do dnia 3 października 1980 roku. W tym dniu na radzie wydziału dziekan przedstawił zebrany uchwałę pracowników Instytutu Ekonomiki Transportu z dnia 30 września⁸. Zgodnie z treścią dokumentu, dążono do reaktywowania samodzielnej uczelni ekonomicznej w Szczecinie, która powinna powstać na bazie Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu oraz Instytutu Ekonomiki Transportu oraz pracowników innych jednostek organizacyjnych Politechniki Szczecińskiej. Uchwała zakładała powołanie komisji, która przygotowałaby merytorycznie uzasadniony wniosek o powołanie nowej szkoły wyższej, który miał następnie zostać przedstawiony w Ministerstwie Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki, KC PZPR oraz władzom lokalnym. Zdecydowano, że każdy pracownik wydziału będzie mógł wypowiedzieć się na temat tej uchwały.

Dość szybko, bo już 24 października omówiono stanowiska poszczególnym jednostek tworzących wydział w sprawie ewentualnego reaktywowania Akademii Ekonomicznej w Szczecinie⁹. W Instytucie Nauk Ekonomicznych i Społecznych zdaniem doc. dr hab. Józefa Stanielewicza dyskusja była burzliwa. Część pracowników opowiadała się za pozostaniem w Politechnice uważając, że przyłączenie do Akademii Ekonomicznej spowoduje zaprzepaszczenie dorobku. Natomiast, była również grupa pracowników uważająca, że należy dążyć do powołania uniwersytetu, a powołanie akademii traktować tylko jako etap przejściowy. Najlepiej nastroje oddają wyniki głosowania przeprowadzonego w instytucie, gdzie na 27 osób biorących w głosowaniu 10 osób opowiedziało się za pozostaniem w Politechnice, 10 osób będących za utworzeniem uniwersytetu wstrzymało się od głosu, a 7 osób opowiedziało się za utworzeniem Akademii Ekonomicznej¹⁰. Dość jednolite były wyniki głosowania w Instytucie Rachunku Ekonomicznego, które przedstawił profesor Kazimierz Sawicki. W Zakładzie Organizacji Przetwarzania Danych 14 osób głosowało za Akademią Ekonomiczną, 1 osoba była przeciwna i 3 wstrzymały się od głosu. W Zakładzie Rachunkowości 7 osób było za Akademią, 1 przeciwna i 1 wstrzymała się od głosu. W Zakładzie Finansów wszyscy głosujący w liczbie 8 byli za reaktywacją Akademii Ekonomicznej. Dodatkowo, na prośbę

⁸ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 17-21.

⁹ Tamże, s. 46-48.

¹⁰ Wypowiedziała się jednak zaledwie połowa pracowników. Prof. Swatler uważał, że pracuje tam duża liczba dydaktyków, którym „nie zależy na pracy naukowej, a tym samym na usamodzielnieniu się ośrodka nauk ekonomicznych”. Profesor Górski był zbulwersowany wynikami głosowania w instytucie. Zgadzał się z uwagami prof. Swatlera dodając, że w instytucie pracuje wielu naukowców nie będących ekonomistami: filozofów, historyków czy też politologów, którym obojętna jest samodzielność uczelni, dlatego „nie powinna przesądzać średnia ważona, lecz ciężar właściwy głosów”.

pracowników inżynieryjno-technicznych Ośrodka Obliczeń Ekonomicznych przeprowadzono głosowanie w wyniku którego na 26 osób 8 było za Akademią, 13 przeciwko, a 5 wstrzymało się od głosowania¹¹. Brak było głosów z Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów. Prodziekan Falkiewicz poinformował, że w trakcie spotkania przedstawiciele wydziału i instytutu, Sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR Ryszard Rafajłowicz osobiście popierał reaktywację Akademii Ekonomicznej ze względu na odsuwającą się w czasie możliwość powołania w Szczecinie uniwersytetu. Na zakończenie rada przy jednym głosie wstrzymującym się rektora Zygmunta Zielińskiego uchwaliła powołanie komisji ds. opracowania koncepcji Akademii Ekonomicznej¹².

W dniu 5 grudnia 1980 roku dyskutowano nad koncepcją reaktywowania Akademii Ekonomicznej¹³. Sam dokument nie zachował się, ale z protokołu posiedzenia rady wydziału można ustalić pewne fakty dotyczące proponowanych rozwiązań. Przede wszystkim, struktura projektowanej uczelni miała opierać się na instytutach. Nie do końca odpowiadało to ustaleniom komisji POP PZPR wytypowanej do opracowania projektu nowej ustawy o szkolnictwie wyższym zgodnie, z którym struktura szkoły wyższej powinna składać się z katedr i wydziałów. W dyskusji spierano się czy nie lepsza byłaby struktura składająca się z dwóch wydziałów i wchodzących w nie katedr zamiast instytutów, ale kontrargumentem było zachowanie praw akademickich przy strukturze instytutowej. Docent Bronk uważał, że nadrzędnym celem jest reaktywacja Akademii Ekonomicznej, a struktura to sprawa wtórna, którą mając własną uczelnię można modyfikować w zależności od potrzeb. Zgadzał się z nim profesor Franciszek Gronowski dodając, że chwilowo powinno się pozostać przy proponowanej koncepcji z ewentualnymi modyfikacjami. Samo złożenie wniosku profesor uzależniał od wyników rozmów z Wydziałem Nauki i Oświaty KC PZPR i resortem nauki. Dość istotny był głos doc. Waśniewskiego, który odpowiadając się za strukturą wydziałową wskazał jeszcze, że należałoby zbudować nowy akademik oraz korzystać z obiektu politechniki tak jak robi to

¹¹ Dość ostro wypowiedział się na temat głosowania w Ośrodku Obliczeń Ekonomicznych prof. Górski, który grzmiał, że „decydować o przyszłości ośrodka ekonomicznego powinni ekonomiści, a nie przedstawiciele innych dyscyplin, a tym bardziej sprzątaczkę, obsługa czy technicy obsługujący maszyny”.

¹² W jej skład weszli: dziekan prof. dr hab. Tadeusz Madej jako przewodniczący oraz członkowie: prof. dr hab. Waldemar Grzywacz Dyrektor Instytutu Ekonomiki Transportu, dr inż. Janusz Mysłowski, dr Antoni Nowakowski i dr Józef Gontarz. Dodatkowo, w listopadzie Rada zaakceptowała wniosek NSZZ „Solidarność” o rozszerzenie składu Komisji ds. projektu koncepcji Akademii Ekonomicznej o przedstawicieli tego związku: doc. dr hab. Krzysztofa Luksa i dr Wojciecha Olejniczaka. Prof. Wolszczan jako jedyny głosował przeciwko, gdyż zgodnie z oficjalnymi deklaracjami związku, tego typu sprawy nie należały do zakresu jego działania. Zob. AUS, WNEiZ, 341/36, s. 70-71.

¹³ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 78-84.

Wyższa Szkoła Pedagogiczna. Projekt poligrafii również należało jego zdaniem dopracować oraz konieczne było zapewnienie sobie obsługi Studium Wojskowego Politechniki Szczecińskiej. Ostatecznie ustalono, że przygotowane zostaną dwie koncepcje: wydziałowa i bezwydziałowa. Dziekan zapowiedział wyjazd do Warszawy w celu skonsultowania projektu Akademii Ekonomicznej, uważał jednak, że projekt struktury bezwydziałowej jest lepszy.

Sprawa utworzenia nowej uczelni przeciągała się. W dniu 27 lutego 1981 roku dziekan informował członków rady wydziału, że nadal nie było żadnego rozstrzygnięcia w kwestii powołania Akademii Ekonomicznej pomimo przesłania wniosku do Ministerstwa Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki¹⁴. Dodatkowo wniosek przesłany został do wydziałów nauki i oświaty KC i KW PZPR. Natomiast, Komisja NSZZ „Solidarność” skierowała w tej sprawie postulat do posłów Ziemi Szczecińskiej. W najbliższym czasie planowano sprawę omówić ze studentami wydziału i Instytutu Ekonomiki Transportu oraz władzami miejscowymi. Na wniosek NSZZ „Solidarność” ustalono również skład komitetu mającego przyspieszyć prace nad utworzeniem nowej uczelni ekonomicznej¹⁵. Było to dość osobliwe posunięcie biorąc pod uwagę istnienie od końca października 1980 roku komisji opracowującej koncepcję planowanej szkoły wyższej, której skład dość mocno pokrywał się z nowym komitetem.

Wynikiem opisanych powyżej działań była najprawdopodobniej zachowana w dokumentacji uchwała Rady Wydziału Inżynierjno-Ekonomicznego Transportu i Rady Instytutu Ekonomiki Transportu Politechniki Szczecińskiej z 16 kwietnia 1981 roku, która miała na celu „podjęcie pilnych starań o realizację wniosku w sprawie powołania (...) Akademii Ekonomicznej”¹⁶. W załączonym do niej uzasadnieniu podano konieczność rozwoju szczecińskiego ośrodka ekonomicznego, który był utrudniony przez potrzeby

¹⁴ Tamże, s. 150-151. Wniosek ten miał zostać omówiony w styczniu w trakcie wizyty ministra nauki w Szczecinie, ale do wizyty nie doszło, a resort nie wyznaczył terminu spotkania w Warszawie, o które zawniioskowano.

¹⁵ W jego skład weszli: dziekan prof. dr hab. Tadeusz Madej, Dyrektor Instytutu Ekonomiki Transportu prof. dr hab. Waldemar Grzywacz, prof. dr hab. Lesław Swatler i przewodniczący NSZZ „Solidarność” dr Wojciech Olejniczak.

¹⁶ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 207-214. Uchwała ta odnosiła się do uchwały z dnia 19 grudnia 1980 roku, która jednak w dokumentacji nie zachowała się, być może była to nawet wspomniana uchwała, ale z datą nagłówkową 16 kwietnia 1981 roku. Uchwała poparta była przez organizacje partyjne wydziału i instytutu, wydziałową i instytutową komisję NSZZ „Solidarność”, ZNP, organizacje studenckie, pracowników obu jednostek oraz Plenum KU PZPR Politechniki Szczecińskiej. Zgodnie z treścią dokumentu koncepcja utworzenia Akademii Ekonomicznej miała zostać przedstawiona rektorowi oraz senatowi Politechniki Szczecińskiej, Ministrowi Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki, Wydziałowi Nauki KC PZPR, Wydziałowi Nauki KW PZPR, Prezydium Wojewódzkiej Rady Naukowej w Szczecinie, Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Szczecinie oraz Wojewódzkiemu Zespołowi Poselskiemu. Do uchwały dołączono uzasadnienie celowości reaktywowania Akademii Ekonomicznej w Szczecinie.

rozwojowe pozostałych wydziałów Politechniki Szczecińskiej. Dodatkowo wskazywano na konieczność zapewnienia absolwentów kierunków ekonomicznych dla potrzeb gospodarki narodowej, wieloletni dorobek naukowo-badawczy i dydaktyczny, silną kadre nauczycieli akademickich, bazę materialną czy też brak konieczności ponoszenia jakichkolwiek nakładów finansowych innych niż planowane wybudowanie gmachu dla Biblioteki Ekonomicznej.

Dalsze dyskusje prowadzono w trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 24 kwietnia 1981 roku¹⁷. Jest to dość istotne posiedzenie ze względu na to, że po raz pierwszy w protokołach pojawia się realna informacja o planach powołania uniwersytetu w Szczecinie. Omawianie sprawy Akademii Ekonomicznej rozpoczęło się od przedstawienia przez Dziekana Tadeusza Madeja wniosku NSZZ „Solidarność” o powołanie szerokiego komitetu społecznego mającego załatwić sprawę nowej uczelni. Wniosek ten jednak spotkał się ze sprzeciwem dr Zygmunta Leśkiewicza, prof. Franciszka Gronowskiego, prof. Władysława Górskiego, prof. Lesława Swatlera i prof. Tadeusza Wierzbickiego. Argumentowano, że istnieją już dwie komisje, które zresztą w ocenie dyskutantów nie działały zbyt sprawnie, ale zarazem uważano, że duża komisja nie będzie ciałem działającym szybko. Dziekan Madej poinformował radę w ostatnim miesiącu Wydział Nauki i Oświaty KC PZPR skierował prośbę o opinię w sprawie reaktywacji Akademii Ekonomicznej do Komitetu Uczelnianego PZPR Politechniki Szczecińskiej. Pomimo różnicy zdań, wniosek został ostatecznie pozytywnie zaopiniowany. Następnie I Sekretarz KU PZPR prof. dr hab. Zdzisław Łaski przedstawił tę pozytywną opinię Kierownikowi Wydziału Nauki i Oświaty KC PZPR. Odkonstytuowano się również spotkanie z Sekretarzem KW PZPR Zdzisławem Pędzińskim, który popierał starania wydziału, ale przedstawił również koncepcję powołania uniwersytetu, który miałby powstać z wielu uczelni. Sekretarz Pędziński obiecał, że do 10 maja sprawa zostanie rozpatrzona przez Sekretariat KW PZPR, oraz że zostanie włączona pod obrady Wojewódzkiej Komisji Zjazdowej. Dodatkowo rektor Stanisław Prowans miał sprawę reaktywacji wnieść pod obrady Senatu, ale dopiero w trakcie posiedzenia w dniu 12 maja. Profesor Gronowski uważał, że wydział nie może spodziewać się pozytywnej opinii senatu uczelni w omawianej sprawie, dlatego powinien zostać jedynie poinformowany o toczących się działaniach. Również docent Krzysztof Luks uważał, że senat powinien otrzymać jedynie informację, gdyż jedna uczelnia nie powinna decydować o losach drugiej. Co ciekawe, jedynie prof. Władysław Górski odniósł

¹⁷ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 241-243.

się w jakikolwiek sposób do wspomnianej koncepcji powołania uniwersytetu uważając, że utworzenie Akademii Ekonomicznej nie będzie kolidować z późniejszym utworzeniem Uniwersytetu tak jak to miało miejsce w Gdańsku. Na zakończenie dziekan Madej prosił o zrozumienie odnośnie sytuacji dotyczącej reaktywacji akademii. Dziekan przypomniiał, że odpowiednie wnioski zostały wysłane już w styczniu, ale od tamtej pory zmieniły się władze Komitetu Wojewódzkiego i Komitetu Centralnego PZPR co opóźniło załatwienie sprawy.

W dniu 12 maja 1981 roku senat Politechniki Szczecińskiej faktycznie debatował nad uchwałą rady wydziału z dnia 11 maja¹⁸. Uznano, że obecna sytuacja gospodarcza kraju nie pozwala na utworzenie kolejnej szkoły wyższej w Szczecinie. Co ciekawe, w trakcie rady wydziału w dniu 22 maja 1981 roku znajduje się jedynie lakoniczna informacja, że rektor poinformował senat o zamierzeniach wydziału oraz że odbyło się spotkanie ze studentami wydziału, którzy poparli ideę reaktywowania Akademii Ekonomicznej¹⁹. Sprawa ta miała być również omawiana na spotkaniu z Ministrem Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki, ale przełożył on swój przyjazd do Szczecina o tydzień, na dzień 29 maja. Prace nad powstaniem uczelni ekonomicznej zostały najprawdopodobniej przerwane, gdyż skupiono się na połączeniu Instytutu Ekonomiki Transportu z wydziałem, a następnie doszło do ogłoszenia stanu wojennego. Jeśli jakiegokolwiek prace toczyły się, to praktycznie do lutego 1982 roku brak o nich informacji w zachowanej dokumentacji rady wydziału.

W 1981 roku pojawia się już dążenie Szczecińskiego Towarzystwa Naukowego do powołania Uniwersytetu Zachodniopomorskiego. W dniu 11 czerwca 1981 roku sprawa powołania uniwersytetu omawiana była na Środowiskowym Kolegium Rektorów Szkół Wyższych, gdzie ustalono, że należy powołać Komitet Organizacyjny pod egidą Szczecińskiego Towarzystwa Naukowego, w którym mogliby brać udział rektorzy szczecińskich szkół wyższych²⁰. Komitet taki szybko powstał i wynikiem jego działalności był między innymi 10-punktowy Program Realizacji Uniwersytetu w Szczecinie, w którym pojawiała się informacja o przyszłej strukturze uczelni. W projektowanej szkole wyższej miał znaleźć się Wydział Ekonomiczny, który miał powstać w wyniku przeniesienia do Uniwersytetu Wydziału Inżynierjno-Ekonomicznego Transportu. Planowano kształcić na

¹⁸ Uchwała ta nie zachowała się w dokumentacji. Informacja o takowym dokumencie zob. S. Prowans, dz. cyt., s. 232-233.

¹⁹ AUS, WNEiZ, 341/36, s. 257.

²⁰ APSz, 1766/803.

kierunkach Ekonomia morską oraz Ekonomia Transportu lądowego i powietrznego. Na posiedzeniu Szczecińskiego Towarzystwa Naukowego w dniu 25 lutego 1982 roku (Konferencja Międzywydziałowa na temat „Idea powołania Uniwersytetu w Szczecinie”) prof. Alina Hłyńczak w swoim wystąpieniu poruszała sprawę możliwych koncepcji powołania Uniwersytetu i w każdej z nich pojawiał się Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu jako jeden z czynników tworzących przyszłą uczelnię. W trakcie tego spotkania prof. dr hab. Franciszek Gronowski informował zebranych, że istnieją plany utworzenia Akademii Ekonomicznej i żałował zarazem, że nikt nie pytał ekonomistów o zdanie w sprawie Uniwersytetu. Niemniej prof. Gronowski zapowiedział zebranych, że na najbliższej radzie wydziału prof. Władysław Górski przedstawi koncepcję powołania uniwersytetu na bazie Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu.

Faktycznie, w dniu 26 lutego 1982 roku w trakcie posiedzenia rady wydziału dziekan Franciszek Gronowski poinformował, że prof. Władysław Górski, pełniący w Szczecińskim Towarzystwie Naukowym funkcję przewodniczącego Wydziału Nauk Humanistycznych, prosi o zajęcie stanowiska w sprawie projektu powołania Uniwersytetu Zachodniopomorskiego²¹. W projekcie stwierdzono, że bez zgody Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu na wejście do uniwersytetu cała „idea ległaby w gruzach”. Profesor Górski omówił trwające od czerwca 1981 prace nad koncepcją powołania nowej uczelni²². Jego zdaniem nawet samodzielność (w postaci Akademii Ekonomicznej) mogła nie uchronić środowiska ekonomistów przed włączeniem do uniwersytetu, który zgodnie z planami INTORG-u²³ miał powstać w 1985 roku. Bez udziału wydziału niemożliwa była, zdaniem prof. Górskiego, realizacja idei powołania uniwersytetu w przeciągu trzech lat. Szybkie działanie na rzecz utworzenia uniwersytetu kolidowało ze staraniami o utworzenie Akademii Ekonomicznej, dlatego prof. Górski prosił o zastanowienie się nad stanowiskiem

²¹ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 124-126. Stanowisko Kolegium Dziekańskiego w sprawie uniwersytetu było następujące: „Powinniśmy tę ideę popierać, co nie przeszkadza, abyśmy realizowali koncepcje własne, jako wcześniej uchwalone na Radach Wydziału. Jeśli stwierdzimy, że działania na rzecz uniwersytetu nie rokuje nadziei sfinalizowania, to będziemy zwolnieni ze wszystkich zobowiązań”.

²² W trakcie posiedzenia zarządu Szczecińskiego Towarzystwa Naukowego z udziałem rektorów szczecińskich szkół wyższych, które miało miejsce w czerwcu 1981 roku a w którym uczestniczył prof. Zdzisław Łaski oraz rektor Politechniki Szczecińskiej Stanisław Prowans zebrani zostali poinformowani, że w Ministerstwie Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki złożony został wniosek Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu w sprawie powołania Akademii Ekonomicznej. Zdaniem rektora Prowansa nie było na to szans, gdyż resort sprzeciwiał się tworzeniu małych uczelni. Zob. AUS, WNEiZ, 341/37, s. 125.

²³ Ośrodek Informacji Naukowej i Postępu Techniczno-Organizacyjnego "Intorg" w Szczecinie. Dokumentacja INTORG-u przechowywana w Archiwum Państwowym w Szczecinie szczegółowo opisuje starania o powołanie Uniwersytetu Szczecińskiego. Zob. APSz, 981/57; 981/58; 981/59; 981/60; 981/61; 981/62; 981/63; 981/64; 981/65; 981/66; 981/67; 981/68; 981/69; 981/70; 981/72; 981/73; 981/74; 981/75; 981/77; 981/84; 981/85.

radę wydziału. W dyskusji wzięli udział: prof. Rudolf Falkiewicz, prof. Lesław Swatler, prof. Waldemar Grzywacz, prof. Tadeusz Madej, prof. Zdzisław Łaski, doc. Hubert Bronk, doc. Bronisław Żymęła oraz dziekan prof. Franciszek Gronowski. Doc. Bronk przekazał opinię rady Instytutu Ekonomiki Transportu zgodnie, z którą kierunki transportowe powinny zostać w Politechnice. Pozostali dyskutanci mieli wątpliwości co do szansy utworzenia uczelni od początku silnej i realizującej funkcje uniwersytetu. Uważano, że należy dążyć do reaktywowania Akademii Ekonomicznej co nie kolidowałoby z celem strategicznym jakim byłoby powołanie uniwersytetu, ale dopiero w momencie zaistnienia sprzyjających warunków. Prof. Górski uznał, że przekaze Szczecińskiemu Towarzystwu Naukowego następujące stanowisko ekonomistów: „Celem Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu jest dążenie do reaktywowania Akademii Ekonomicznej; ewentualnie nie mamy nic przeciwko uniwersytetowi”²⁴.

W dniu 5 kwietnia 1982 roku odbyło się posiedzenie senatu Politechniki Szczecińskiej w trakcie którego dyskutowano nad koncepcją powołania uniwersytetu²⁵. Obecny na posiedzeniu dziekan Gronowski przekazał stanowisko rady wydziału, które było negatywne w stosunku do przejścia wydziału do uniwersytetu oraz dążyło do powołania Akademii Ekonomicznej. Senat po dyskusji podjął uchwałę popierającą zasadność utworzenia uniwersytetu. Uchwała pozostawiała jednak radzie Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu wiążącą decyzję co do przejścia w skład uniwersytetu. Dwa dni później dziekan Gronowski otrzymał od rektora Prowansa pismo w sprawie pilnego zajęcia stanowiska w omawianej sprawie powołania uniwersytetu²⁶. Informacje te dziekan przekazał radzie wydziału w dniu 13 kwietnia. Po dyskusji, w której zdania były podzielone, dziekan sformułował następujące stanowisko przegłosowane przez Radę: „Wydział popiera działania na rzecz powołania Uniwersytetu Zachodnio-Pomorskiego, jako koncepcję docelową. Wydział widzi swoje miejsce w organizacji przyszłego Uniwersytetu, jednak po spełnieniu określonych warunków, a w szczególności tych, które od początku pozwalałyby na utworzenie silnego uniwersytetu wielowydziałowego /warunki kadrowe, bazy materialnej, wydawniczej itp./. W dalszym działaniu organizacyjnym podejmowanie decyzji szczegółowych, jeżeli w grę wchodziłby

²⁴ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 126. Ze względu na brak quorum nie przeprowadzono głosowania nad tym stanowiskiem.

²⁵ S. Prowans, dz. cyt., s. 118-119.

²⁶ AUS, WNEiZ, 341/37, s. 161-162. W piśmie tym Rektor wyraził osobisty pogląd, że po zapadnięciu decyzji o utworzeniu uniwersytetu reaktywowanie samodzielnej uczelni ekonomicznej zostało przekreślone nieodwołalnie.

WIET, musi uzyskać akceptację Wydziału. Jeśli idea uniwersytetu nie będzie mogła być zrealizowana w ciągu kilku lat, Wydział zastrzega sobie prawo powrotu do realizacji jego wcześniejszej ustalonej koncepcji rozwojowej, tzn. działań na rzecz powołania Akademii Ekonomicznej²⁷. Rada wydziału zajęła zatem stanowisko zachowawcze. Z jednej strony wyrażała chęć wejścia w skład nowej uczelni, ale zakładała, że to nie nastąpi w planowanym czasie, więc w razie czego będzie mogła się wycofać z ustaleń i dalej dążyć do powołania samodzielnej uczelni ekonomicznej. Jednocześnie stanowisko Instytutu Ekonomiki Transportu było jednoznaczne. Instytut opowiadał się za pozostaniem w Politechnice Szczecińskiej.

Pomimo toczących się dalej prac nad powołaniem Uniwersytetu Zachodniopomorskiego²⁸, dyskusje na ten temat w ramach rady Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu praktycznie zamarły. Dopiero w grudniu 1982 roku przy okazji rozważań nad powołaniem kierunku inżynieryjno-ekonomicznego transportu kolejowego doc. Hubert Bronk zauważył, że problematyka ta powinna być rozpatrywana w korelacji ze strukturą organizacyjną uniwersytetu, której pracownicy nie znali²⁹. Przy okazji doc. Bronk podkreślił, że Instytut Ekonomiki Transportu nadal opowiada się za pozostaniem w Politechnice Szczecińskiej. Plany te prof. Łaski uważał za nierealne i przypomniał, że jako przedstawiciel rady wydziału przy Szczecińskim Towarzystwie Naukowym wyrażał pogląd, że cały wydział, za wyjątkiem Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów, opowiada się za przejściem do uniwersytetu.

Podejście przynajmniej części kadry Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu do idei powołania Uniwersytetu Zachodniopomorskiego bardzo dobrze oddaje dyskusja jaka rozgorzała w trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 28 stycznia 1983 roku kiedy to Zofia Mielcarek, sekretarz Komitetu ds. Powołania Uniwersytetu Szczecińskiego oraz dyrektor Ośrodka Informacji Naukowej i Postępu Techniczno-Organizacyjnego INTORG przybliżyła Radzie strukturę przyszłego Uniwersytetu Zachodniopomorskiego³⁰. Profil uczelni miał być oparty na naukach o morzu, humanistycznych, społecznych i ekonomicznych z nastawieniem na procesy dziejowe państw sfery Bałtyku, Morza Północnego i nauk o krajach Południa. Podstawowe jednostki naukowo-dydaktyczne Uniwersytetu Zachodniopomorskiego miały być utworzone na

²⁷ Tamże, s. 162.

²⁸ Zob. S. Prowans, dz. cyt., s. 120; R. Gaziński, *Droga do Uniwersytetu...*, s. 170-172;

²⁹ AUS, WNEiZ, 341/38, s. 38.

³⁰ Tamże, s. 47-52.

bazie Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej, Wyższej Szkoły Pedagogicznej, Wydziału Rybactwa i Technologii Żywności Akademii Rolniczej oraz przeniesienia niektórych pracowników nauki z innych szkół wyższych, z Polskiej Akademii Nauk oraz innych placówek kulturalnych. Baza materialna miała pozwolić na utworzenie: Wydziału o Nauk o Morzu lub alternatywnie Wydziału Biologii Morza i Wydziału Nauk o Żywności, Wydziału Ekonomicznego, Wydziału Matematyczno-Fizyczno-Chemicznego, Wydziału Nauk Humanistycznych i Społecznych lub alternatywnie Wydziału Nauk Humanistycznych i Wydziału Nauk Społecznych, dwóch instytutów na prawach wydziału: Instytutu Prawa i Administracji oraz Instytutu Kultury Fizycznej i Turystyki. Komitet duże znaczenie przywiązywał do Wydziału Ekonomicznego, gdzie zakładano zachowanie podstawowych dyscyplin ekonomicznych uprawianych obecnie na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu, ale miano je poszerzyć o problemy wynikające z powiązania z naukami o morzu i zagadnienia społeczno-ekonomiczne krajów Trzeciego Świata. O organizacji przyszłego Wydziału Ekonomicznego oraz kierunkach badań naukowych miała zdecydować obecna kadra naukowa wydziału. W dyskusji prof. Luks chciał poznać bliżej przewidywaną strukturę wydziału. Docenta Huberta Bronka interesowało kilka zagadnień. Przede wszystkim to czy w Politechnice Szczecińskiej pozostanie Instytut Ekonomiki Transportu. Kolejne pytanie dotyczyło zapotrzebowania na kadrę o specjalizacji ekonomiki i organizacji transportu. Uważał on również, że pomiędzy dyplomem wydziału ekonomicznego politechniki a uniwersytetu jest duża różnica i że przerwanie 30 letniej tradycji nauczania będzie mieć ujemne skutki. Natomiast, Prof. Wierzbicki stwierdzał, że kolejne trzy dokumenty dotyczące struktury uniwersytetu pozostawiają w nim co raz mniej ekonomiki. Udzielając odpowiedzi na pytania, Zofia Mielcarek stwierdziła, że nikt nie planował szczegółowej struktury przyszłych wydziałów, bo zależna będzie ona od pracowników. Powstanie Instytutu Ekonomiki Transportu w Politechnice Szczecińskiej nie będzie przez nikogo blokowane jeśli taka będzie wola jego pracowników. W odniesieniu kwestii tradycji uznała, że obecny wydział przejął tradycje Akademii Handlowej i Wyższej Szkoły Ekonomicznej, które mogą być kontynuowane w ramach uniwersytetu. Komitet nie analizował potrzeb zatrudnienia w przedsiębiorstwach transportowych, bo w całej gospodarce pracuje zbyt mało osób z wyższym wykształceniem. Dość istotnym wyjaśnieniem było wskazanie, że Komitet uzyskał zgodę zarówno wydziału jak i senatu Politechniki Szczecińskiej na przejścia wydziału do uniwersytetu co było podstawowym warunkiem rozpoczęcia prac nad jego utworzeniem. Zadowolenie wywołała informacja o samodzielnym ustaleniu

struktury przyszłego wydziału, kierunku badań naukowych oraz dydaktyki przez pracowników. Dwa główne głosy w dyskusji zabrali jeszcze prof. Franciszek Gronowski i doc. Hubert Bronk, zajmując przy tym odmienne stanowiska. Profesor Gronowski był zdania, że skoro wyrażenie zgody przez wydział na wejście w skład Uniwersytetu Zachodniopomorskiego było wiążące to nie można zmieniać zdania, bo bez tej zgody prace w ogóle by nie ruszyły. Profesor pozytywnie oceniał prężne działania Komitetu i podkreślił, że szansa na utworzenie Akademii Ekonomicznej została zaprzepaszczone, bo idea powstała za późno i była realizowana zbyt opieszale, a w dodatku jej realizację uniemożliwiała sytuacja gospodarcza. Rektor Gronowski obawiał się również, że jeśli Szczecin zejdzie z centrum uwagi to przegra walkę o utworzenie uniwersytetu np. z Białymstokiem. Jego zdaniem wyrażenie przez senat uczelni zgody na przejście Wydziału Inżynierijno-Ekonomicznego Transportu do Uniwersytetu powodowało, że pracownicy wydziału nie powinni już się martwić o politechnikę. Zgoła odmienne zdanie prezentował docent Hubert Bronk, który nadal był przeciwny wejściu Instytutu Ekonomiki Transportu do projektowanego uniwersytetu. Powoływał się przy tym na uchwałę Rady IET z początku kadencji, zgodnie z którą IET widział swoje miejsce w ramach macierzystej jednostki, czyli Politechniki Szczecińskiej. W praktyce oznaczałoby to przeobrażenie się instytutu w Wydział Transportu Politechniki Szczecińskiej. Za takim rozwiązaniem przemawiała mała liczba pracowników przedsiębiorstw transportowych z wyższym wykształceniem, a więc należało zdaniem docenta kształcić dla nich kadry, a nie zmieniać profil nauczania na uniwersytecki. Docent Bronk powoływał się również na uchwały rady wydziału, które jego zdaniem nie uznawały uniwersytetu za jedyną drogę. Więcej było jednak głosów pozytywnie opiniujących przedstawioną koncepcję powołania Uniwersytetu Zachodniopomorskiego³¹. Na wniosek Kolegium Dziekańskiego rada wydziału powołała grupę profesorską, która miała opracować koncepcję przyszłego Wydziału Ekonomicznego (lub wydziałów) w Uniwersytecie Zachodniopomorskim³². Z powyżej przedstawionej dyskusji wynika, że rektor Gronowski realistycznie podchodził do sprawy ewentualnego powołania Akademii Ekonomicznej, uznając ją za nierealną. Widać również, że rektor trzymał się uchwały senatu popierającej powstanie uniwersytetu, a pozostawiającej ostateczną decyzję radzie wydziału, która co prawda wołałaby utworzyć osobną uczelnię

³¹ Pozytywnie o koncepcji powołania Uniwersytetu wypowiadali się prof. Tadeusz Madej, prof. Waldemar Grzywacz i Dziekan prof. Rudolf Falkiewicz.

³² Przy 4 głosach przeciwnych powołano następujący skład grupy: prof. Lesław Swatler, prof. Zdzisław Łaski, prof. Klemens Piotrowski, prof. Kazimierz Sawicki, prof. Jerzy Wolszczan oraz prof. Rudolf Falkiewicz.

ekonomiczną, ale jednak ideę wejścia do uniwersytetu poparła pod określonymi warunkami. Separatystyczne podejście przedstawicieli Instytutu Ekonomiki Transportu miało dość wątpliwą podstawę biorąc pod uwagę, że instytut był już częścią wydziału, a nie samodzielną jednostką organizacyjną, więc chcąc nie chcąc obowiązywały go uchwały rady wydziału, której był częścią. Trzeba jednak przyznać, że dyrektor Instytutu Ekonomiki Transportu, doc. Hubert Bronk, kurczowo trzymał się założonego z początkiem swojej kadencji programu przekształcenia instytutu w Wydział Transportu Politechniki Szczecińskiej³³.

W dalszym toku prac przygotowawczych do utworzenia uniwersytetu pojawiła się koncepcja powołania dwóch wydziałów ekonomicznych zamiast początkowo projektowanego jednego. 28 października 1983 roku rada uchwaliła, że powinny powstać dwa wydziały³⁴. Pierwszy, Wydział Transportowy miał składać się z obecnego Instytutu Ekonomiki Transportu, Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów oraz Instytutu Informatyki i Zarządzania. Wydział Ogólnoekonomiczny, jak go nazwano, tworzyć miały Instytut Ekonomiki Przemysłu, Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych, Katedra Finansów i Katedra Rachunkowości.

W czerwcu 1984 roku w związku z przekazaniem rządowego projektu ustawy o utworzeniu Uniwersytetu Szczecińskiego³⁵, pojawiły się obawy o utworzenie dwóch wydziałów ekonomicznych w nowej uczelni. W trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 28 czerwca dyskusję nad tą sprawą wywołał doc. Hubert Bronk³⁶. Z informacji, które pozyskał prof. Klemens Piotrowski od doc. dr Henryka Lesińskiego, który był członkiem Rady Głównej Szkolnictwa Wyższego w strukturze uniwersytetu przewidywano jeden wydział ekonomiczny. Dziekan Grzywacz zaznaczył, że liczba wydziałów uzależniona jest od możliwości kadrowych, a ustawa jedynie powołuje uczelnię, bez ustalania jej struktury. Jednak jego zdaniem stan kadry nie pozwalał na utworzenie Wydziału Transportowego. Natomiast, profesor Górski przekazał zebranim nieoficjalne informacje, z których wynikało, że projekt środowiska szczecińskiego został zmieniony w ministerstwie z powodu malejącej liczby pracowników Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu. Trwać miały jednak starania przedstawicieli Szczecina o to aby Rada Główna Szkolnictwa Wyższego wyraziła zgodę na utworzenie pięciu wydziałów w tym dwóch

³³ Zob. AUS, WZiEU, 172/7, s. 9, 17.

³⁴ AUS, WNEiZ, 341/39, s. 21-22.

³⁵ Uniwersytet Szczeciński został utworzony na podstawie ustawy z dnia 21 lipca 1984 roku o utworzeniu Uniwersytetu Szczecińskiego. Dz.U. 1984 nr 36 poz. 190.

³⁶ Tamże, s. 171-172.

ekonomicznych. Rada stwierdziła, że należy uznać jej uchwałę w sprawie utworzenia dwóch wydziałów za obowiązującą, ale zrealizować ją w miarę możliwości. Dziekan zobowiązał się przekazać stanowisko rady rektorowi.

Pomimo tych niezbyt optymistycznych przewidywań dotyczących możliwości utworzenia dwóch wydziałów ekonomicznych w ramach Uniwersytetu Szczecińskiego, ekonomiści nie poddawali się. Przedstawiając radzie wydziału ramowy plan pracy na rok akademicki 1984/1985 dziekan Waldemar Grzywacz zaznaczył, że plan ten ma na celu przygotowanie przejścia Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu do Uniwersytetu Szczecińskiego³⁷. Najważniejszym zadaniem było wzmocnienie kadry samodzielnych pracowników naukowo-dydaktycznych poprzez przyspieszenie wystąpień o nadanie tytułów profesorskich oraz uzyskiwanie stopni doktora habilitowanego. Zdaniem Dziekana jedynie szybki rozwój kadrowy zapewnić mógł utworzenie w Uniwersytecie Szczecińskim dwóch wydziałów ekonomicznych bez utracenia praw akademickich.

16 listopada rada powołała komisję roboczą ds. organizacji wydziałów ekonomicznych w strukturze Uniwersytetu Szczecińskiego³⁸. Powołanie tego ciała kolegiального wynikało z prośby przewodniczącego Komisji Organizacyjnej Uniwersytetu Szczecińskiego docenta Kazimierza Jaskota, który prosił o przedłożenie realnego, uzależnionego od możliwości kadrowych, projektu struktury wydziału lub wydziałów ekonomicznych³⁹. Pomimo negatywnego stanowiska Ministerstwa Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki oraz Rady Głównej Szkolnictwa Wyższego co do projektu utworzenia dwóch wydziałów ekonomicznych w Uniwersytecie Szczecińskim, Kazimierz Jaskot był zdania, że o ile środowisko będzie w stanie umotywować powołanie dwóch wydziałów to jest na to szansa. Profesor Zdzisław Łaski zwrócił uwagę, że decyzja o utworzeniu dwóch wydziałów ekonomicznych może doprowadzić do utracenia praw do habilitowania. Dziekan jednak uważał, że utworzenie drugiego wydziału w okresie późniejszym może być trudniejsze niż obecnie, gdy uczelnia jeszcze nie ma ustalonej struktury oraz, że należy brać pod uwagę dobro całego środowiska ekonomistów.

W trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 25 stycznia 1985 roku dziekan poinformował zebranych, że Komisja Organizacyjna Uniwersytetu Szczecińskiego nie

³⁷ AUS, WNEIZ, 341/40, s. 4, 14-21.

³⁸ Tamże, s. 34-35. W jej skład weszli prof. W. Grzywacz – przewodniczący, członkowie: prof. Franciszek Gronowski, prof. Rudolf Falkiewicz, doc. Zygmunt Silski, prof. Tadeusz Wierzbicki, prof. Klemens Piotrowski. Z zespołem współpracować mieli kierownicy jednostek organizacyjnych wydziału.

³⁹ Komisja oficjalnie rozpoczęła swoją działalność w dniu 30 listopada 1984. Zob. Z. Puchalski, E. Włodarczyk, dz. cyt., s. 35-36.

zajmowała się obecnie sprawami struktury wydziałów ekonomicznych, ale zagadnieniem przyspieszenia prac organizacyjnych miał zająć się w dniu 7 lutego KW PZPR⁴⁰. Komitet proponował następującą strukturę nowej uczelni: Wydział Humanistyczny (33 profesorów i docentów), Wydział Biologii i Nauk o Morzu (16 profesorów i docentów), Wydział Ekonomiczny (21 profesorów i docentów), Wydział Ekonomiki Transportu (10 profesorów i docentów), Wydział Matematyki, Fizyki i Chemii (7 profesorów i docentów), Instytut Prawa i Administracji (7 profesorów i docentów), Instytut Kultury Fizycznej (6 profesorów i docentów), Instytut Zachodniopomorski (1 samodzielny pracownik nauki). Minister Nauki i Szkolnictwa Wyższego Benon Miśkiewicz żądał przedstawienia struktury uczelni do dnia 15 lutego. Przy okazji pojawiły się obawy wielu pracowników, w których imieniu przemawiał, docent Tadeusz Waśniewski, dotyczące dominacji Wyższej Szkoły Pedagogicznej w nowej uczelni oraz zerwania wielu dobrze funkcjonujących struktur takich jak wydawnictwo. Do głosu docenta Waśniewskiego dołączył się prof. Lesław Swatler, który uznał, że postępowanie osób organizujących Uniwersytet wskazuje „iż dyskryminacja naszego Wydziału już się rozpoczęła”. Dziekan Waldemar Grzywacz wskazywał, że niebezpieczeństwo zmarginalizowania wydziału jest realne jeśli środowisko będzie słabe i rozbite wewnętrznie. Zapewnił też, że podziela w pełni interesy środowiska ekonomistów i będzie dążył do realizacji jego postulatów.

W lutym 1985 roku dziekan poinformował radę wydziału, że jedynie minister Miśkiewicz był przeciwny powołaniu dwóch wydziałów ekonomicznych argumentując to osłabieniem środowiska ekonomistów i możliwą utratą praw akademickich⁴¹. Natomiast Komisja Organizacyjna Uniwersytetu Szczecińskiego nadal uważała, że realne jest powołanie dwóch wydziałów ekonomicznych, ale pod warunkiem przekonania ministra, że nie będą to wydziały słabe. W związku z wnioskiem Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych o uzyskanie statusu jednostki międzywydziałowej i pozostanie w Politechnice Szczecińskiej dziekan Waldemar Grzywacz proponował zastanowienie się nad wyłączeniem z tego instytutu zakładów: Historii Gospodarczej, Obrotu Towarowego oraz Ekonometrii i Statystyki i włączeniem ich do przyszłego Wydziału Ekonomiki Transportu. Pracownicy obecnego Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych, którzy przeszliby do uniwersytetu mieli utworzyć dwie katedry: Ekonomii Politycznej Socjalizmu w ramach Wydziału Ekonomiki Transportu oraz Ekonomii Politycznej Kapitalizmu na Wydziale

⁴⁰ AUS, WNEiZ, 341/40, s. 66-70.

⁴¹ Tamże, s. 85-86.

Ogólnoekonomicznym. W konsekwencji na Wydziale Ekonomiki Transportu pracować miało 12 samodzielnych pracowników nauki, a na Wydziale Ogólnoekonomicznym 15. Wydział Ogólnoekonomiczny utrzymałby pełnię praw akademickich, a Wydział Ekonomiki Transportu przynajmniej prawo do doktoryzowania. Rada wydziału w dyskusji nie sprzeciwiła się włączeniu Zakładu Obrotu Towarowego do przyszłego Wydziału Ekonomiki Transportu. Rada dodatkowo wypowiedziała się negatywnie w stosunku do wniosku Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych o otrzymanie statusu jednostki międzywydziałowej⁴².

15 marca nadal nie było decyzji w sprawie ostatecznej decyzji odnośnie struktury organizacyjnej Uniwersytetu Szczecińskiego, ale Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego nadal podważało możliwość utworzenia dwóch wydziałów ekonomicznych argumentując to groźbą utraty praw akademickich⁴³. Natomiast, Komisja Organizacyjna nadal podtrzymywała swoje zdanie, że utworzenie dwóch wydziałów jest możliwe i miała przedstawić swoje stanowisko ministrowi Miśkiewiczowi w dniu 21 marca. Argumentacja za dwoma wydziałami jaka miała zostać przedstawiona ministrowi była następująca. Istniała wystarczająca baza materialna, w tym biblioteka i środki techniczne do obsługi procesu dydaktycznego. Oba wydziały spełniały warunki do otrzymania praw do doktoryzowania, a jeden do habilitowania. Istniejący obecnie Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu znany był w kraju i zagranicą przede wszystkim jako wydział transportowy i taką też posiadał tradycję. Powołanie jednego wydziału spowoduje, że będzie to Wydział Ekonomiczny, który straci z nazwy człon informujący o najważniejszej specjalności transportowej co w rezultacie mogło wzbudzić wątpliwości co do istnienia takiego ośrodka, a więc zerwania dotychczasowych kontaktów i zmniejszenia liczby kandydatów na kierunek ekonomika i organizacja transportu. Docent Bronk dodał, że utworzenie Wydziału Ekonomiki Transportu leżało w interesie gospodarki narodowej, gdyż nasycenie transportu kadrą z wyższym wykształceniem było niższe niż w innych gałęziach gospodarki. Natomiast prof. Górski wskazywał na wielokrotnie wyższy niż na inne wydziały limit rekrutacyjny co mogło w przypadku utworzenia jednego wydziału nasręczać problemów zarządczych.

Sprawa ewentualnego powołania dwóch wydziałów rozstrzygnięta została właściwie w trakcie wspomnianego spotkania z ministrem Benonem Miśkiewiczem w dniu

⁴² Więcej patrz podrozdział 2.2

⁴³ AUS, WNEiZ, 341/40, s. 115-116.

21 marca. Minister sprzeciwił się powoływaniu wydziałów o niskim składzie osobowym profesorów, gdyż zgodnie z projektem nowej ustawy o stopniach i tytułach naukowych uprawnienia do habilitowania miały mieć rady wydziału posiadające w składzie 9-12 profesorów. Ustawa co prawda miała być procedowana dopiero w nowej kadencji sejmu, ale minister był zdania, że nie można tworzyć wydziałów, które zaraz stracą prawa akademickie⁴⁴. Relacjonujący przebieg tego spotkania radzie wydziału dziekan Waldemar Grzywacz oznajmił, że jedynie on stanowczo bronił koncepcji powołania dwóch wydziałów, Wyższa Szkoła Pedagogiczna właściwie nie protestowała, a z ministrem zgodził się wojewoda. W najbliższym czasie miały ukazać się zarządzenia wykonawcze dotyczące połączenia wydziału z Wyższą Szkołą Pedagogiczną, majątku oraz przejścia pracowników do Uniwersytetu Szczecińskiego.

W trakcie rady wydziału w dniu 31 maja dziekan informował, że zarządzenie wykonawcze do ustawy o utworzeniu Uniwersytetu Szczecińskiego znajdowało się w uzgodnieniach międzyresortowych, rektor miał zostać powołany w czerwcu, a w budynku obecnego wydziału do roku 1990 miały funkcjonować Międzywydziałowy Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych Politechniki Szczecińskiej, Zakład Technik Laserowych oraz Zakład Techniki i Eksploatacji Samochodów⁴⁵. W związku z opóźnieniem prac organizacyjnych spotkania Komisji Organizacyjnej Uniwersytetu Szczecińskiego z wojewodą szczecińskim i prezydentem miały odbywać się w okresie wakacyjnym cotygodniowo. Rozwijając wątpliwości członków rady dziekan Grzywacz przekazał informację, że wydział nazywać się będzie Wydziałem Ekonomicznym, oraz że to rada wydziału i senat, a nie minister ustalą struktury wewnętrzne jednostek wchodzących w jego skład. 30 września 1985 roku miała odbyć się ogólnopolska inauguracja roku akademickiego 1985/1986. Na koniec rada zaakceptowała propozycję prodziekana Wojciecha Bąkowskiego w sprawie powołania Komisji Rady Wydziału do załatwienia spraw organizacyjnych odejścia Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu z Politechniki Szczecińskiej i włączenia do Uniwersytetu Szczecińskiego⁴⁶.

Jedne z ostatnich działań zmierzających do przygotowania przejścia Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu rozegrały się w trakcie posiedzenia rady wydziału w dniu 28 czerwca 1985 roku. W związku z kolejnym odsunięciem terminu

⁴⁴ Tamże, s. 125-126.

⁴⁵ Tamże, s. 169-171. Zarządzenie wykonawcze do ustawy weszło w życie z dniem 31 lipca. Dz.U. 1985 nr 36 poz. 172

⁴⁶ Komisja miała między innymi załatwić sprawy Kasy Zapomogowo-Pożyczkowej, akt pracowniczych i studenckich, wydawnictw, wyjazdów zagranicznych itp.

powołania władz Uniwersytetu Szczecińskiego, tym razem na lipiec, rada przyjęła „do akceptującej wiadomości” skład roboczej komisji wydziałowej mającej wspomagać dziekana w załatwianiu spraw związanych z przejściem wydziału do nowej uczelni⁴⁷. Następnie rada na wniosek dziekana powołała Wydziałową Komisję Biblioteczną, która miała uczestniczyć w pracach rozdzielenia księgozbioru Biblioteki Ekonomicznej pomiędzy Politechnikę Szczecińską a Uniwersytet Szczeciński⁴⁸.

Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym do ustawy powołującej Uniwersytet Szczeciński rekrutację na kierunki ekonomiczne prowadzone w nowej uczelni miała przeprowadzić jeszcze Politechnika Szczecińska, a obecni studenci tej uczelni stać mieli się studentami uniwersytetu⁴⁹. Nowa uczelnia przejęła również z dniem 1 września Wyższą Szkołę Pedagogiczną oraz Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu za wyjątkiem Zakładu Techniki i Eksploatacji Samochodów. Do wspomnianej daty przejęty miał zostać również majątek trwały i środki obrotowe. W dniu 30 września na Zamku Książąt Pomorskich odbyła się uroczysta inauguracja pierwszego roku akademickiego w Uniwersytecie Szczecińskim, którego rektorem został doc. Kazimierz Jaskot.

Podsumowując należy stwierdzić, że ekonomiści szczecińscy byli początkowo sceptycznie nastawieni do idei powołania uniwersytetu w Szczecinie. Z całym przekonaniem natomiast dążyli do utworzenia, lub reaktywacji jak to było nazywane, Akademii Ekonomicznej w Szczecinie. Starania te jednak nie były prowadzone zbyt energicznie. Przeszkodą było również ogłoszenie stanu wojennego, który nie zahamował jednak prac nad uniwersytetem, oraz sytuacja gospodarcza kraju. Do idei szczecińskich ekonomistów sceptycznie było nastawione również Ministerstwo Nauki, Szkolnictwa Wyższego i Techniki. Senat Politechniki Szczecińskiej popierał natomiast ideę utworzenia Uniwersytetu Zachodniopomorskiego pozostawiając decyzję radzie wydziału, która ostatecznie zdecydowała opowiedzieć się za włączeniem do uniwersytetu po spełnieniu pewnych warunków. Zdaniem autora duży wpływ na takie stanowisko mógł mieć wywodzący się z wydziału rektor Franciszek Gronowski, który realistycznie stwierdził brak możliwości powołania Akademii Ekonomicznej. Pozostać próbował w ramach

⁴⁷ AUS, WNEiZ, 341/40, s. 187-188. W skład komisji weszli: prof. dr hab. Waldemar Grzywacz – dziekan, doc. dr hab. Wojciech Bąkowski – prodziekan, doc. dr hab. Władysław Janasz – prodziekan, doc. dr hab. Zenon Głodek – kierownik studiów zaocznych, prof. dr hab. Franciszek Gronowski, prof. dr hab. Tadeusz Madej, prof. dr hab. Tadeusz Wierzbicki, prof. dr hab. Rudolf Falkiewicz, prof. dr hab. Kazimierz Sawicki oraz doc. dr Tadeusz Waśniewski.

⁴⁸ W skład komisji weszli: prof. dr Władysław Górski, doc. dr hab. Leon Dorozik, doc. dr hab. Jerzy Dudziński, dr Stanisław Flejterski, dr Edward Urbańczyk.

⁴⁹ Dz.U. 1985 nr 36 poz. 172.

Politechniki Szczecińskiej Instytut Ekonomiki Transportu, ale ostatecznie pracownicy tej jednostki zdecydowali się przejść do nowej uczelni. Pewien wyłom dokonał się natomiast w ramach Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych, którego część pracowników pozostała w politechnice tworząc Międzywydziałowy Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych. Nie udało się jednak powołać w ramach tworzącego się w 1985 roku Uniwersytetu Szczecińskiego dwóch wydziałów ekonomicznych, ale idea ta nie została porzucona. Samo wyłączenie się Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu nie pozostało bez wpływu na Politechnikę Szczecińską. Jak słusznie zauważył Paweł Gut: „Wyłączenie tego wydziału ze struktury Politechniki Szczecińskiej spowodowało poważny uszczerbek wielkości kadry naukowej i dydaktycznej, ale też i liczby studentów”⁵⁰.

Warto jeszcze zasygnalizować jak rozwijała się szczecińska ekonomia akademicka po 1985 roku. Przede wszystkim w Uniwersytecie Szczecińskim powstał Wydział Ekonomiczny. W 1990 roku z Instytutu Ekonomiki Transportu Wydział Ekonomicznego utworzony został Wydział Transportu i Łączności, którego organizatorem oraz pierwszym dziekanem został prof. Hubert Bronk. Dość szybko, bo już w 1992 roku wydział otrzymał prawo do nadawania stopnia doktora habilitowanego stając się drugim wydziałem Uniwersytetu Szczecińskiego, który posiadał pełnię praw akademickich⁵¹. Można powiedzieć, że spełniła się w 1990 roku wizja powstania dwóch wydziałów ekonomicznych w uniwersytecie forsowana w okresie rozmów nad jego kształtem w pierwszej połowie lat osiemdziesiątych. Dodatkowo, jeśli cofnąć się jeszcze o kilka lat do drugiej połowy lat siedemdziesiątych to spełniły się oczekiwania środowiska związanego z Instytutem Ekonomiki Transportu, który w tamtym okresie miał aspiracje do stania się samodzielnym wydziałem Politechniki Szczecińskiej.

Z dniem 1 lutego 1999 Wydział Transportu i Łączności przemianowany został na Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług⁵². Tym czasem, w 1997 roku Wydział Ekonomiczny przekształcił się w Wydział Nauk Ekonomicznych i Zarządzania⁵³. Dawny Punkt Konsultacyjny Politechniki Szczecińskiej w Gorzowie Wielkopolskim stał się

⁵⁰ P. Gut, dz. cyt, s. 134. Jako ciekawostkę można podać, że w dniu 20 listopada 1984 roku w trakcie posiedzenia Kolegium Rektorów Szkół Wyższych Szczecina rektor Politechniki Szczecińskiej zauważył, że po włączeniu Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu w skład utworzonego Uniwersytetu jego uczelnia zostanie bez sali gimnastycznej. Zob. APSz, 981/45, k. 45.

⁵¹ *Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego. Wczoraj – dziś – jutro*, red. W. Downar, Szczecin 2011, s. 68; P. Niedzielski, *Subiektywne spojrzenie (dziekana) na Szczecińską Szkołę Ekonomiki Transportu i Ekonomiki Usług*, w: *Akademicki Szczecin...*, s. 227-233.

⁵² Dz. Urz. MEN 1999, nr 1, poz. 2.

⁵³ K. Sawicki, W. Tarczyński, *Wydział Nauk Ekonomicznych i Zarządzania*, w: *Akademicki Szczecin...*, s. 213-225.

również częścią Uniwersytetu Szczecińskiego, a w 2011 roku stał się Zamiejscowym Wydziałem Społeczno-Ekonomicznym tej uczelni, który przetrwał do 30 września 2018 roku. Również w Wałczu w latach 2011-2015 funkcjonował Zamiejscowy Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Szczecińskiego⁵⁴. W 2019 roku struktura uczelni została dostosowana do założeń nowej ustawy o szkolnictwie wyższym i nauce w wyniku czego Wydział Nauk Ekonomicznych i Zarządzania oraz Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług połączyły się tworząc wraz z Instytutem Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Wydział Ekonomii, Finansów i Zarządzania, który funkcjonuje do dnia dzisiejszego⁵⁵.

Środowisko ekonomistów odcisnęło swój ślad również poprzez silną obecność we władzach Uniwersytetu Szczecińskiego. Przede wszystkim, w trakcie burzliwych kadencji rektora Jaskota w latach 1985-1989 we władzach uniwersytetu z Wydziału Ekonomii było aż trzech prorektorów: prof. Waldemar Grzywacz, doc. dr hab. Zygmunt Silski oraz doc. dr hab. Tadeusz Waśniewski⁵⁶. Następnie, w latach 1989-1993 rektorem Uniwersytetu Szczecińskiego był prof. Tadeusz Wierzbicki, a przez dwie kadencje, w latach 1993-1999 prof. Hubert Bronk. W kadencji władz 1999-2005 prorektorami uniwersytetu byli ekonomiści dr hab. Henryk Babis, prof. US oraz prof. Waldemar Tarczyński. W latach 2005-2012 rektorem Uniwersytetu Szczecińskiego został prof. Waldemar Tarczyński, a prorektorami ekonomiści prof. Józef Perenc i dr hab. Mirosława Gazińska, prof. US. Z kolei w latach 2012-2020 prorektorami byli prof. Waldemar Gos i dr hab. Jacek Buko, prof. US. Natomiast od 2020 roku funkcję rektora pełni ponownie prof. Waldemar Tarczyński, a jednym z prorektorów jest dr hab. Jacek Batóg, prof. US. Najsilniejsze zatem w momencie utworzenia Uniwersytetu Szczecińskiego środowisko ekonomistów miało i nadal ma ogromny wpływ na kierunek rozwoju uczelni.

W 1985 roku, jak już zostało wspomniane, w Politechnice Szczecińskiej pozostała część ekonomistów skupionych dookoła prof. Klemensa Piotrowskiego, którzy utworzyli Międzywydziałowy Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych składający się z Zakładu Ekonomii Politycznej, Zakładu Nauk Politycznych, Zakładu Filozofii i Socjologii oraz

⁵⁴ Całość opisanych zmian do roku 2016 zob. P. Frąckowiak, *Uczelnie Szczecina w III RP*, w: *Akademicki Szczecin...*, s. 192.

⁵⁵ Zarządzenie nr 79/2019 Rektora Uniwersytetu Szczecińskiego z dnia 24 czerwca 2019 roku w sprawie utworzenia Wydziału Ekonomii, Finansów i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego.

⁵⁶ T. Wierzbicki, *Kadencje rektora Kazimierza Jaskota (1985-1989)*, w: *Uniwersytet Szczeciński na przełomie wieków...*, s. 45.

Zakładu Ekonomiki i Organizacji Pracy⁵⁷. W instytucie w 1986 roku pracowało 2 profesorów⁵⁸, 2 docentów⁵⁹, docent kontraktowy⁶⁰, 16 doktorów⁶¹, 12 magistrów⁶², 2 pracowników administracji⁶³ oraz 1 pracownik inżyniersko-techniczny⁶⁴. W 1993 roku Międzywydziałowy Instytut Nauk Ekonomicznych i Społecznych został przemianowany na Instytut Ekonomii i Nauk Humanistycznych, by w kwietniu 1999 roku stać się Instytutem Ekonomii i Zarządzania⁶⁵. Instytut pod kierownictwem prof. Czesława Sułkowskiego funkcjonował pod tą nazwą do roku 2009, kiedy to stał się Katedrą Ekonomii Menedżerskiej i Inżynierskiej Wydziału Ekonomicznego nowopowstałego Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie⁶⁶. Sam Wydział Ekonomiczny tej uczelni był najmłodszym, bo powstałym w 1987 roku wydziałem Akademii Rolniczej w Szczecinie, która wraz z Politechniką Szczecińską utworzyła Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny⁶⁷. Również w strukturach obecnej Politechniki Morskiej w Szczecinie od 2002 roku funkcjonuje Wydział Inżyniersko-Ekonomiczny Transportu, którego organizatorem i pierwszym dziekanem był związany zarówno z Wydziałem Inżyniersko-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej, a następnie Uniwersytetem Szczecińskim prof. Krzysztof Chwesiuk⁶⁸. Warto również wspomnieć, że pierwszym rektorem poprzedniczki Politechniki Morskiej, czyli Wyższej Szkoły Morskiej był w latach 1969-1972 doc. dr hab. Zdzisław Łaski,

⁵⁷ *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy wg stanu organizacyjnego na dzień 1986.01.01*, Szczecin 1986, s. 109-111.

⁵⁸ Klemens Piotrowski, Jan Such (niepełny wymiar godzin).

⁵⁹ Hubert Bronk (niepełny wymiar godzin), Józef Hozer (niepełny wymiar godzin).

⁶⁰ Wiktor Anaszkín.

⁶¹ Elżbieta Choińska, Alina Gładzicka-Janowska, Ewa Kubiak, Grażyna Mańczak, Bohdan Pominkiewicz, Janusz Stelmaszczyk, Krystyna Wietrzyk-Szczepkowska, Marian Rodziewicz, Benedykt Niemczynowicz, Piotr Radź, Bolesław Szargut, Cezary Pawłowski (niepełny wymiar godzin), Karol Matraszek, Paweł Wilga, Stanisław Drozd, dr inż. Jerzy Gracz (niepełny wymiar godzin).

⁶² Feliks Stawarczyk, Alfred Juchniewicz (niepełny wymiar godzin), Alicja Filipowiak, Helena Ostasz, Hanna Nadwyczawska, Aleksander Butrynowski (niepełny wymiar godzin), Regina Mackiewicz-Pietkiewicz, Maria-Anna Sawicka, Grażyna Tomiak, Krystyna Paradowska, Krzysztof Judek, Wojciech Liza.

⁶³ Teresa Grajdura oraz Elżbieta Gramowska.

⁶⁴ Marian Szczerski.

⁶⁵ *Politechnika Szczecińska. Uczelnia i ludzie w półwieczu 1946-1996*, red. K. Paradowska, M. Rodziewicz, B. Szargut, Szczecin 1996, s. 278.

⁶⁶ Uchwała nr 1 Senatu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie z dnia 5 stycznia 2009 r. w sprawie struktury Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie; Zarządzenie nr 45 Rektora Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie z dnia 4 lutego 2009 r. w sprawie zmiany struktury organizacyjnej Wydziału Ekonomicznego.

⁶⁷ Wydział ten w latach 1987-2008 nosił nazwę Wydział Ekonomiki i Organizacji Żywnościowej. Zob. P. Frąckowiak, *Uczelnia Szczecina...*, s. 196; G. Karmowska, *Wydział Ekonomiki i Organizacji Gospodarki Żywnościowej*, w: *50 lat Akademii Rolniczej w Szczecinie*, red. L. Pałasz, Szczecin 2004, s. 91-102.

⁶⁸ Zob. P. Frąckowiak, *Uczelnia Szczecina...*, s. 207; Zob. *20-lecie Wydziału Inżyniersko-Ekonomicznego Transportu* <https://wiet.pm.szczecin.pl/pl/wydzial/20-lecie-wiet/#PROF> [dostęp: 14.04.2025 r.]

wieloletni pracownik Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej.

Po 1989 roku oprócz na mapie Szczecina jak i całej Polski zaczęły pojawiać się również niepaństwowe uczelnie, których kadre tworzyli przede wszystkim pracownicy uczelni państwowych. Jedną z takich szkół, o których warto wspomnieć jest Zachodniopomorska Szkoła Biznesu, której współtwórcą i pierwszym rektorem był prof. Wojciech Olejniczak, który sprawował tę funkcję w latach 1993-2013. Uczelnia powstała w 1993 roku funkcjonuje do dnia dzisiejszego⁶⁹.

Utworzenie w 1946 roku Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie rozpoczęło trwającą do dziś tradycję rozwoju szczecińskiego ośrodka nauk ekonomicznych. Akademicy szczeciński zajmujący się ekonomią początkowo skupieni byli we wspomnianej szkole, a następnie Wyższej Szkole Ekonomicznej, by od 1955 roku wejść w skład Politechniki Szczecińskiej. Od tego roku w ramach nowej uczelni Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu rozwijał się najprężniej uzyskując pod koniec lat sześćdziesiątych pełnię praw akademickich. Nieudana próba utworzenia drugiego wydziału ekonomicznego w Politechnice Szczecińskiej, późniejsze próby utworzenia samodzielnej Akademii Ekonomicznej, a następnie wejście prawie całego wydziału do Uniwersytetu Szczecińskiego świadczyły o sile środowiska, od którego właściwie zależało powstanie wspomnianej uczelni humanistycznej. Po 1985 roku rozbite już środowisko ekonomistów szczecińskich kontynuowało swój rozwój w kilku uczelniach miasta położonego nad ujściem Odry z mniejszym lub większym skutkiem. Najsilniej reprezentowane jest jednak w Uniwersytecie Szczecińskim, bezpośrednim spadkobiercy tej prawie już 80-letniej tradycji o czym świadczy oprócz szybkiego rozwoju naukowego również nieustająca reprezentacja ekonomistów we władzach uczelni od momentu jej powstania do dnia dzisiejszego.

⁶⁹ Mowa tutaj o samodzielności uczelni, która wcześniej funkcjonowała jako Zachodniopomorska Szkoła Biznesu przy Uniwersytecie Szczecińskim, a jej organizatorami oprócz Wojciecha Olejniczaka byli Ignacy Dziedziczak i Antoni Nowakowski. Zob. *Uniwersytet pogodzić z biznesem*, „Głos Szczeciński” 22.10.1992; *Historia Zachodniopomorskiej Szkoły Biznesu* <https://www.zpsb.pl/uczelnia/o-uczelni/historia/> [dostęp: 14.04.2025].

Zakończenie

Rozwój szczecińskiej ekonomii akademickiej nieodzownie związany jest z powstaniem w 1946 roku szczecińskiego oddziału Akademii Handlowej w Poznaniu. Ta pierwsza szkoła wyższa utworzona w powojennym Szczecinie zapoczątkowała rozwój nauk ekonomicznych na Pomorzu Zachodnim po zakończeniu drugiej wojny światowej. Była również jednym z elementów legitymizujących przynależność miasta do Polski. Uczelnia ulokowała się w gmachu przy ulicy Mickiewicza 64, który do dnia dzisiejszego pełni funkcję siedziby obecnego Wydziału Ekonomii, Finansów i Zarządzania. Była to uczelnia prywatna, która właściwie do końca swojego istnienia podlegała Poznaniowi, choć z analizy źródeł wyraźnie widać dążenie do uzyskania niezależności szczególnie nasilone po 1948 roku kiedy skromna kadra dydaktyczna okrzepła już na tyle, żeby myśleć o usamodzielnieniu się jednostki. Cała działalność odbywała się w trudnych warunkach lokalowych przy zbyt małej liczbie kadry dydaktycznej w stosunku do liczby słuchaczy uczęszczających na wykłady. Pracownicy skupiali się na uzyskiwaniu stopni naukowych, bo choć tytułowani byli jako profesorowie to w większości byli magistrami. Pomimo tego kadra naukowo-dydaktyczna Akademii Handlowej dała początek przyszłym pokoleniom ekonomistów szczecińskich, gdyż udało jej się wychować uczniów, którzy w późniejszym okresie kontynuowali ich dzieło. Akademia Handlowa kształcąca zresztą w specjalności handel była uczelnią popularną biorąc pod uwagę ilość chętnych do podjęcia nauki w jej murach, wysokie czesne oraz warunki panujące się w odbudowującym się mieście. Jednym z problemów młodej uczelni oprócz niewystarczających finansów było niekończenie studiów przez osoby uczęszczające na zajęcia, brak podręczników oraz kiepskie warunki panujące w gmachu przy ul. Mickiewicza 64.

Wszystkie te trudności oraz postępująca ideologizacja życia wynikająca z rosnącego stalinizmu doprowadziły do upaństwowienia Akademii Handlowej, która nie mogła w ówczesnych warunkach istnieć jako szkoła prywatna. W roku 1950 Akademia Handlowa została więc przekształcona w Wyższą Szkołę Ekonomiczną. Zgodnie z Planem 6-letnim uczelnia miała kształcić ekonomistów specjalizujących się w transporcie samochodowym, śródlądowym oraz kolejowym. Szkoła z jednowydziałowej akademii stała się uczelnią posiadającą Wydział Finansów i Wydział Transportu Śródlądowego. Niestety, najprawdopodobniej Ministerstwo Szkolnictwa Wyższego nie miało pomysłu na szczecińską uczelnię, gdyż w strukturze jej wydziałów dochodziło do częstych zmian, co na pewno nie sprzyjało stabilności zarówno pracy dydaktycznej jak i raczkujących badań

naukowych. Pracownicy uczelni nie poddawali się i dążyli do powołania Akademii Transportu co sugerowało kierunek, w którym podążać chciało szczecińskie środowisko ekonomistów, i który został w rezultacie zrealizowany. Choć nie udało się powołać samodzielnej uczelni o profilu transportowym to uczelnia rozwinęła się na tyle by od 1954 roku posiadać już cztery wydziały: Transportu Kolejowego, Transportu Wodno-Śródlądowego, Transportu Samochodowego oraz Towaroznawstwa Rolno-Spożywczego. Warto zaznaczyć, że każdy z wydziałów posiadał prawa do nadawania tytułu magistra. Struktura uczelni wynikała z zapotrzebowania poszczególnych resortów transportowych na wykwalifikowanych pracowników. Pomimo tego, nie udało się obronić samodzielności uczelni. Na szczęście, dzięki staraniom lokalnego środowiska oraz Ministerstwa Drogowego i Lotniczego udało się doprowadzić do wchłonięcia zlikwidowanych agend Wyższej Szkoły Ekonomicznej do nowopowstałej w 1955 roku Politechniki Szczecińskiej. Wejściu w skład politechniki sprzyjał także techniczny aspekt prowadzonych na wydziale studiów. Wyższa Szkoła Ekonomiczna miała istotne znaczenie dla dalszego rozwoju szczecińskiego ośrodka myśli ekonomicznej. Udało się w jej ramach ustabilizować trzon kadry naukowo-dydaktycznej oraz asystentów. Ludzie Ci tworzyli w późniejszym okresie Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu. Po drugie rozwijać się zaczęły badania naukowe. Oczywiście ich zakres nie był zbyt wielki ze względu na przeciążenie dydaktyką oraz skupienie się kadry na zdobywaniu stopni naukowych. Mimo to badania naukowe w ograniczonym zakresie powoli się rozwijały. Po trzecie, udało się wykształcić przez pięć lat istnienia 1347 absolwentów, co przy nadal mimo wszystko skromnej obsadzie kadrowej i nienajlepszych warunkach lokalowych uznać należy za sukces.

Od roku akademickiego 1955/1956 ekonomia rozwijała się już organizacyjnie w ramach Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Drogowego Politechniki Szczecińskiej, który w roku 1963 przekształcił się w Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu i pod tą nazwą przetrwał do 1985 roku. Do pracy w Politechnice Szczecińskiej przeszła właściwie cała kadra naukowo-dydaktyczna. Wydział składał się z Oddziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Drogowego oraz Oddziału Ekonomicznego Transportu Drogowego. Było to o tyle istotne, że była to jedyna w skali kraju jednostka łącząca studia ekonomiczne ze studiami technicznymi, która dostarczać miała wykwalifikowanych pracowników dla poszczególnych resortów transportowych i podległych im przedsiębiorstw. Ta interdyscyplinarność przejawiająca się w kształceniu studentów na unikatowym kierunku inżynieryjno-ekonomicznym oraz prowadzeniu badań naukowych ukierunkowanych na zagadnienia transportu była wyróżnikiem definiującym

rozwój nauk ekonomicznych w szczecińskim ośrodku na wiele lat. Kierunek inżynierijno-ekonomiczny nasycony był przedmiotami technicznymi, co zapewnić miało wykształcenie osób rozumiejących nie tylko ekonomiczne aspekty działalności przedsiębiorstw transportowych, ale również kwestie techniczne obsługi i eksploatacji taboru. Powodowało to jednak problemy we współpracy z ministerstwem, gdyż ewidentnie trwał tam spór kompetencyjny o to czy sprawy wydziału powinny być załatwiane przez Departament Studiów Ekonomicznych czy Departament Studiów Technicznych. Problem ten ujawniał się przy załatwianiu tak istotnych z punktu widzenia rozwoju nauk ekonomicznych spraw jak np. nadanie praw do doktoryzowania, ustalanie planów i programów nauczania czy też regulaminu studiów.

Szczecińskie środowisko rozwijało się również poza granicami miasta u ujścia Odry. W 1959 roku powstał Punkt Konsultacyjny Politechniki Szczecińskiej w Koszalinie, a w 1966 roku w Gorzowie Wielkopolskim. W obydwu miastach kształcono przede wszystkim na kierunku ekonomika przemysłu. Kadre tych ośrodków tworzyli przede wszystkim pracownicy dojeżdżający ze Szczecina. Sama ekonomika przemysłu rozwijała się coraz prężniej od 1960 roku wraz z zatrudnieniem Antoniego Skowrońskiego.

O sile środowiska ekonomicznego oraz jego ambicjach świadczy jednak przede wszystkim rozwój kadry uzyskującej co raz więcej stopni czy też tytułów naukowych co w połączeniu z wynikającym z tego po części rozwojem organizacyjnym doprowadziło do uzyskania w 1963 roku przez radę wydziału praw do nadawania stopnia doktora nauk ekonomicznych. Był to moment przełomowy, gdyż właśnie od niego można mówić o szybszym rozwoju młodej kadry naukowej, która mogła uzyskiwać stopień doktora w macierzystej jednostce. Kolejnym zadaniem postawionym przed ekonomistami szczecińskimi był rozwój ekonomiki transportu morskiego, która to rozwijała się w ramach Katedry Transportu Morskiego powstałej w 1967 roku.

W wyniku wydarzeń Marca 1968 roku w grudniu została zmieniona ustawa o szkolnictwie wyższym, która doprowadziła do zmiany struktury katedralnej na instytutową. Najistotniejsze było jednak ograniczenie samorządności uczelni, czyli odgórne mianowanie na stanowiska rektora, dziekanów, dyrektorów instytutów. Wydział Inżynierijno-Ekonomiczny Transportu dość szybko poradził sobie z dostosowaniem struktury do nowych wymogów choć pojawiały się głosy krytykujące instytuty oraz potrzebę przywrócenia katedr. Niemniej, w nowych uwarunkowaniach nauki ekonomiczne rozwijały się. Przede wszystkim rozpoczął się okres dość intensywnego rozwoju kierunku organizacja przetwarzania danych, która z czasem przekształciła się w kierunek

cybernetyka ekonomiczna i informatyka. Warto podkreślić, że studenci tego kierunku skupieni w kole naukowym zdobywali liczne nagrody w ogólnopolskich konkursach zajmując często najwyższe miejsca. Największym jednak osiągnięciem jeszcze przed wprowadzeniem instytutów było uzyskanie przez wydział pełni praw akademickich w 1969 roku w zaledwie sześć lat od uzyskania możliwości nadawania stopnia doktora.

Szczeciński ośrodek ekonomiki transportu oraz prowadzone w tym kierunku badania doprowadziły do prężnego rozwoju całego środowiska. Instytut Ekonomiki Transportu, od 1973 będący instytutem uczelniano-przemysłowym, został w 1977 roku instytutem samodzielnym, spełniającym zadania wydziału. Z jednej strony świadczyło to o sile ekonomistów transportu, a z drugiej doprowadziło do osłabienia jedności całego środowiska, gdyż rady wydziału podzielone zostały na te odbywające się wspólnie i dotyczące spraw naukowych oraz te, w których instytut nie uczestniczył, dotyczące dydaktyki. W tym czasie Instytut Ekonomiki Transportu pod przewodnictwem Przemysława Małka, a następnie Huberta Bronka starał się o uzyskanie praw do nadawania stopnia doktora, a następnie przekształcenie w wydział. Nie udało się to jednak i w 1981 roku instytut ponownie stał się częścią Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu.

Scalone ponownie środowisko, wybrało w sposób samorządny i demokratyczny nowego dziekana zgodnie z postanowieniami Porozumienia Łódzkiego. Podejmowane następnie próby reformy planów studiów oraz postępująca demokratyzacja zatrzymane zostały przez stan wojenny. Likwidacji uległ w tym okresie pomimo składanych protestów i odwołań do ministerstwa prowadzony na wydziale kierunek transport. W tym czasie kryzysu politycznego, społecznego i gospodarczego trwały starania o utworzenie uniwersytetu w Szczecinie, którego częścią składową miał stać się Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu. Środowisko ekonomistów podzieliło się. Z jednej strony rada wydziału pracowała nad utworzeniem samodzielnej uczelni, Akademii Ekonomicznej, a z drugiej dyskutowano nad połączeniem się z Wyższą Szkołą Pedagogiczną i utworzeniem uniwersytetu. Finalnie wygrała opcja opowiadająca się za powstaniem uniwersytetu. W tym momencie doszło do kolejnego rozłamu, gdyż wbrew początkowym ustaleniom część pracowników Instytutu Nauk Ekonomicznych i Społecznych pod przewodnictwem Klemensa Piotrowskiego zdecydowała się pozostać w Politechnice Szczecińskiej na co zgodę wyraził zarówno rektor jak i ministerstwo. Osłabiło to nauki ekonomiczne, które przeszły do nowej uczelni jako Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Szczecińskiego w 1985 roku.

O znaczeniu oraz sile ekonomistów szczecińskich na przestrzeni lat świadczy spuścizna jaką po sobie zostawiło po roku 1985. O ile jeszcze w ramach Politechniki Szczecińskiej, dwóch przedstawicieli Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu było rektorami tej uczelni (Zygmunt Zieliński 1975-1980 oraz Franciszek Gronowski 1982-1984) to w ramach Uniwersytetu Szczecińskiego od 1985 roku do dnia dzisiejszego rektorami wywodzącymi się w prostej linii ze środowiska ekonomistów byli profesorowie: Tadeusz Wierzbicki (1989-1993) Hubert Bronk (1993-1999) oraz Waldemar Tarczyński (2005-2012 oraz 2020-obecnie). W Uniwersytecie Szczecińskim udało się również spełnić ambicje ekonomistów transportu tworząc w 1990 roku Wydział Transportu i Łączności będący drugim wydziałem ekonomicznym młodej uczelni. Niemniej, po zmianach organizacyjnych, które miały miejsce na przestrzeni lat, w 2019 roku obydwie wydziały połączono znowu w całość. Oprócz dalszego rozwoju w Politechnice Szczecińskiej, a później po połączeniu jej z Akademią Rolniczą i utworzeniu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie, ekonomiści wywodzący się właśnie z Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu mieli wpływ na rozwój nauk ekonomicznych w powstających po 1989 roku wydziałach ekonomicznych uczelni państwowych oraz w szkołach prywatnych. Do tych pierwszych należy zaliczyć przede wszystkim Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu obecnej Politechniki Morskiej w Szczecinie, a do tych drugich Zachodniopomorską Szkołę Biznesu.

Rozwijająca się od 1946 roku akademicka ekonomia szczecińska miała trudne początki, a środowisko mierzyło się z wieloma trudnościami. Jednak chęć zbudowania silnego ośrodka naukowego oraz ukierunkowanie na badania dotyczące transportu pozwoliły po włączeniu do Politechniki Szczecińskiej na prężny rozwój unikalnego w skali kraju interdyscyplinarnego ośrodka nauk ekonomicznych i technicznych. Silne środowisko ekonomistów choć dążące do niezależności podjęło decyzję o współtworzeniu od 1985 roku Uniwersytetu Szczecińskiego. Dziedzictwo Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu przetrwało jednak nie tylko w szczecińskiej uczelni humanistycznej, ale również w innych publicznych i niepublicznych szkołach wyższych Szczecina.

Bibliografia

1. Źródła archiwalne

1.1. Archiwum Państwowe w Szczecinie:

Ośrodek Informacji Naukowej i Postępu Techniczno-Organizacyjnego „Intorg” w Szczecinie: 981/45 981/57; 981/58; 981/59; 981/60; 981/61; 981/62; 981/63; 981/64; 981/65; 981/66; 981/67; 981/68; 981/69; 981/70; 981/72; 981/73; 981/74; 981/75; 981/77; 981/84; 981/85.

Szczecińskie Towarzystwo Naukowe: 1766/802; 1766/803.

1.2. Archiwum Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, SGPiS:

Spis wykładów i skład osobowy na rok akademicki 1949/1950;

Spis wykładów i skład osobowy na rok akademicki 1950/51;

1.3. Archiwum Uniwersytetu Szczecińskiego:

99/992; 100/61; 172/1; 172/2; 172/3; 172/4; 172/5; 172/6; 172/7; 172/8; 172/15; 172/16; 172/17; 172/18; 172/19; 172/20; 172/21; 172/22; 210/1; 210/291; 210/292; 210/293; 210/296; 323/3; 323/18; 323/23; 323/26; 323/27; 323/28; 323/37; 323/38; 323/45; 323/46; 323/47; 323/48; 323/49; 323/50; 323/51; 323/52; 323/53; 323/54; 323/55; 323/56; 323/57; 323/58 323/61; 337/1; 337/2; 337/3; 337/4; 337/5; 337/6; 337/7; 337/8; 337/9; 337/10; 337/11; 337/12; 337/13; 337/14; 337/16; 337/18; 337/19; 337/21; 337/22; 337/23; 337/25; 338/1; 338/2; 338/3; 338/4; 338/5; 338/6; 338/7; 338/8; 338/9; 338/10; 338/11; 338/12; 338/14; 338/15; 338/16; 338/17; 338/19; 338/22; 338/23; 338/24; 338/25; 338/26; 338/27; 338/28; 338/30; 338/31; 338/33; 338/34; 339/4; 339/5; 341/13; 341/14; 341/15; 341/16; 341/17; 341/18; 341/19; 341/20; 341/21; 341/22; 341/23; 341/24; 341/25; 341/26; 341/27; 341/28; 341/29; 341/30; 341/31; 341/32; 341/33; 341/34; 341/35; 341/36; 341/37; 341/38; 341/39; 341/40; 341/41; 341/46; 341/49; 341/53; 341/54; 341/55; 341/56; 341/74; 341/80; 341/82; 341/122; 341/123; 341/125; 341/127; 341/128; 341/129; 341/130; 341/131; 341/455; 341/132; 341/134; 341/135; 341/311; 341/320; 341/455; 341/456; 341/457; 341/458; 341/459; 341/460; 341/462; 341/464; 341/465; 341/466; 341/468; 341/469; 341/470; 341/471; 341/472; 341/473; 341/474; 341/476; 341/477; 341/479; 341/491; 341/492; 341; 504; 341/514; 341/515; 341/520; 341/521; 341/522; 341/523; 341/524; 341/530; 341/531; 341/532; 341/620; 341/625; 341/626; 341/627; 341/629; 341/630; 341/631; 341/632; 341/633; 341/634; 341/635; 341/636; 341/637; 341/638; 368/7; 368/74; 605/15; 605/16;

1.4. Archiwum Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego, (dawna Politechnika Szczecińska):

3/109; 3/110; RDK-35/278;

2. Źródła drukowane

Babiński L., *Warszawa wieku mego*, wstęp i redakcja naukowa J. Faryś i H. Walczak, Szczecin 2020.

Babiński L., *W służbie najjaśniejszej Rzeczypospolitej*, wstęp i redakcja naukowa J. Faryś i H. Walczak, Szczecin 2022.

Bibliografia publikacji pracowników naukowo-dydaktycznych Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej za lata 1976-1978, oprac. A. Gniewoszewska, Szczecin 1980.

Dz. U. 1946, nr 3, poz. 17.

Dz.U. 1946, nr 49, poz. 279.

Dz. U. 1947, nr 66, poz. 415.

Dz. U. RP, nr 66 z 30.10.1947 r.

Dz. U. 1948, nr 21, poz. 148.

Dz. U. 1949, nr 51, poz. 451.

Dz. U. 1950, nr 7, poz. 68.

Dz. U. 1950, nr 9, poz. 92.

Dz. U. 1951, nr 23, poz. 177.

Dz. Urz. MSzWiCKK 1956 nr 3 poz. 9.

Dz.U. 1957 nr 17 poz. 86.

Dz. U. 1958 nr 68 poz. 336.

Dz.U. 1959 nr 35 poz. 218.

Dz.U. 1960 nr 28 poz. 160,

Dz.U. 1966 nr 8 poz. 54

Dz.U. 1968 nr 18 poz. 115.

Dz. U. 1968 nr 46 poz. 334.

Dz.U. 1970 nr 1 poz. 6

Dz. Urz. MOiSZW 1970, nr 8A, poz. 46.

Dz.U. 1971 nr 16 poz. 156.

Dz.U. 1971 nr 27 poz. 253.

Dz. Urz. MNSzWiT 1973, poz. 121.

Dz. Urz. MNSzWiT 1977, poz. 35.

Dz.U.1973 nr 32 poz. 191 t.j.

Dz. U. 1976 nr 41 poz. 243.

Dz.U. 1981 nr 29 poz. 154.

Dz.U. 1982 nr 14 poz. 113.

Dz.U. 1982 nr 32 poz. 216.

Dz.U. 1984 nr 36 poz. 190.

Dz.U. 1985 nr 36 poz. 172.

Dz. Urz. MNSzW 1985, nr 3, poz. 18.

Dz. Urz. MEN 1999, nr 1, poz. 2.

Jaskot K., *Uniwersytet Szczeciński od inicjatywy do inauguracji, materiały i dokumenty*, wyb. i oprac., Szczecin 2004.

M. P. 1952, nr 106, poz. 1650.

M.P. 1952, nr 106, poz. 1651.

M. P. 1953, nr 96, poz. 1340.

M. P. 1953, nr 96, poz. 1341.

M. P. 1955, nr 73, poz. 905.

M. P. 1955, nr 83, poz. 987

M. P. 1963, nr 10, poz. 55.

Uchwała nr 1 Senatu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie z dnia 5 stycznia 2009 r. w sprawie struktury Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie.

Zarządzenie nr 45 Rektora Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie z dnia 4 lutego 2009 r. w sprawie zmiany struktury organizacyjnej Wydziału Ekonomicznego.

Zarządzenie nr 79/2019 Rektora Uniwersytetu Szczecińskiego z dnia 24 czerwca 2019 roku w sprawie utworzenia Wydziału Ekonomii, Finansów i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego.

Źródła do dziejów Pomorza Zachodniego, T. VI, *Bezpieczeństwo i porządek publiczny w latach 1945-1950*, oprac. T. Białecki, J. Macholak, Szczecin 1995.

Źródła do dziejów Pomorza Zachodniego. Narodziny i pierwsze lata działalności Szczecińskiego Towarzystwa Naukowego, wybór i opracowanie R. Gaziński, K. Kozłowski, Szczecin 2021.

3. Literatura

20-lecie Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu
<https://wiet.pm.szczecin.pl/pl/wydzial/20-lecie-wiet/#PROF> [dostęp 14.04.2025 r.].

25 lat wyższego szkolnictwa ekonomicznego w Szczecinie. Cz. 1, Sesja naukowa. Cz. 2, Materiały i sprawozdania, red. Halina Kantrzonki, Maria Zielińska, Poznań 1971.

40 lat wyższego szkolnictwa ekonomicznego w Szczecinie, kom red. T. Białecki i in., Szczecin 1986.

V-dziesięciolecie Pomorskiej Akademii Medycznej w Szczecinie 1988-1998, red. E. Miętkowski, Warszawa 1998.

50 lat Akademii Rolniczej w Szczecinie, red. L. Pałasz, Szczecin 2004.

60 lat Politechniki Szczecińskiej, Szczecin 2006.

65-lecie szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu: przeszłość, teraźniejszość, przyszłość, red. J. Stanielewicz, E. Załoga, Szczecin 2010.

Album 50-lecia Pomorskiej Akademii Medycznej w Szczecinie: nauczyciele i wychowankowie, red. E. Miętkowski, Warszawa 1998.

Anusz A., *Niezależne Zrzeszenie Studentów w latach 1980-1989*, Warszawa 1991.

Babiński L., *Akademia Handlowa w Szczecinie*, w: „Rocznik – Informator Pomorza Zachodniego”, R. I (1945-1948).

Bagiński R., Pietrzyk C., Taniewski J., *Trzy rozmowy Kuriera z rektorami wyższych uczelni Szczecina*, „Kurier Szczeciński” 1952, nr 232.

Bąkowski Wojciech Wincenty, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015*, oprac. Leszek Wątróbski, Szczecin 2015.

Berczyński S., *O powiązaniach i działalności Profesora Huberta Bronka w Politechnice Szczecińskiej*, w: *Konkurencja i kooperacja w transporcie samochodowym. Księga z okazji jubileuszu 50-lecia pracy naukowej i dydaktycznej Profesora Huberta Bronka*, Szczecin 2015.

Białecki T., *Przesiedlenie ludności niemieckiej z Pomorza Zachodniego po II Wojnie Światowej*, Poznań 1969.

Białecki T., *Szczecin. Rozwój miasta w Polsce Ludowej*, Poznań 1977.

Białecki T., Wojtaszak A., *Osadnictwo polskie jako element procesów migracyjnych na Pomorzu Zachodnim w latach 1945-1948*, w: *Osadnictwo polskie na Pomorzu Zachodnim 1945-1950. Mity i rzeczywistość*, cz. I, red. K. Kozłowski, Szczecin 2002.

Bronk H., *Bronisław Żymela (1926-2012)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Brzozowski J., *Zarys genezy szkolnictwa wyższego w Szczecinie 1945-1947*, „Przegląd Zachodniopomorski” 1974, t. 18, z. 2.

Buczkowski G., Danecki A., Kowalewski G., *Antoni Skowroński (1901-1988)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Byli z nami. Wspomnienia i biografie, red. S. Flejterski i A. Szewczyk, Szczecin, 2006.

Czerwiński M., *Wydarzenia Marca 1968 roku w Szczecinie*, w: *Lata 1956-1970 na Pomorzu Zachodnim. Oczekiwania i rzeczywistość*, red. H. Komarnicki, K. Kozłowski, Szczecin 1999.

Czterdziestolecie Akademii Rolniczej w Szczecinie 1954-1994, red. J. Jasnowska, Szczecin 1996.

Czubakowska Ksenia, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015*, oprac. Leszek Wątróbski, Szczecin 2015.

Danecki A., *Maria Zakrzewska-Rosner (1912-1970)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Derbisz A., *Zdzisław Łaski (1931-1993)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Domke R., *Przemiany społeczne w Polsce w latach 70. XX wieku*, Zielona Góra 2016.

Domke R., *Rys historiograficzny dekady gierkowskiej. Przyczynek do problematyki polskiego piśmiennictwa historycznego na temat lat 70. XX wieku w Polsce*, w: *W kręgu wyobrażeń zbiorowych. Polityka, władza, społeczeństwo*, red. A. Dubicki, M. Rekść, A. Sepkowski, Łódź 2019.

Dorozik Leon Zygmunt, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nac. K. Pinkoń, Gliwice 2009.

Dorozik L., Flejterski S., *Profesor Tadeusz Wierzbicki - Przyjaciół, Nauczyciel, Osobowość, Mistrz*, w: „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Studia Informatica” nr 24, 2009.

Dudziński Jerzy Antoni, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015*, oprac. Leszek Wątróbski, Szczecin 2015.

Dulęba J., *Szczecin – miasto wyższych uczelni*, „Kurier Szczeciński” 1953, nr 90.

Dworaczek K., *Niezależne Zrzeszenie Studentów 1980-1981*, Wrocław 2016.

Dwudziestolecie nauki polskiej na Pomorzu Szczecińskim 1946–1966, red. L. Babiński, H. Lesiński, Szczecin 1968.

Dziedziczak Ignacy, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nac. K. Pinkoń, Gliwice 2009.

Eisler J., *Marzec 1968. Geneza, przebieg, konsekwencje*, Warszawa 1991.

Eisler J., *List 34*, Warszawa 1993.

Eisler J., *Grudzień 1970. Geneza, przebieg, konsekwencje*, Warszawa 2000.

Eisler J., *Polski rok 1968*, Warszawa 2006.

Eisler J., *Polskie miesiące, czyli kryzysy w PRL*, Warszawa 2008.

Eisler J., *Czterdzieści pięć lat, które wstrząsnęły Polską. Historia polityczna 1944-1989*, Warszawa 2018.

Ekonomia w Szczecinie : Jubileusz 55-lecia Wyższego Szkolnictwa Ekonomicznego na Pomorzu Zachodnim (1946-2001): Zjazd Absolwentów Ekonomii (Uniwersytetu Szczecińskiego, Politechniki Szczecińskiej, Wyższej Szkoły Ekonomicznej, Akademii Handlowej), red. J. Hozer, S. Flejterski, Szczecin 2001.

Faryś Janusz Leszek, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015*, oprac. Leszek Wątróbski, Szczecin 2015.

Flejterski Stanisław, *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015*, oprac. Leszek Wątróbski, Szczecin 2015.

Flejterski S., Aleksandra Smółczyńska (1946-1987), w: *Byli z nami. Wspomnienia i biogramy*, red. S. Flejterski i A. Szewczyk, Szczecin, 2006.

Flejterski S., Janasz W., Józef Rutkowski (1922-2002), w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Flejterski S., Sobczak T., *Szkoły naukowe i mistrzowie w szczecińskim ośrodku nauk ekonomicznych w latach 1946-2016*, w: *Akademicki Szczecin XVI-XXI wiek*, pod red. P. Niedzielskiego i W. Tarczyńskiego, Szczecin 2016.

Flejterski S., Ziolo M., Adam Szewczuk (1945-2011), w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Flejterski S., Ziolo M., *Od transportu do finansów. Dorobek naukowy Profesora Adama Szewczuka*, w: *Szczecin jako ośrodek myśli ekonomicznej transportu – dorobek 75-lecia*, red. T. Kwarciniński, Z. Kłos-Adamkiewicz, Szczecin 2022.

Fonzychowski A., *Wybrane paradoksy reformy administracyjnej z 1975 r. – ujęcie ogólnopolskie*, w: *Między propagandą sukcesu a krachem gospodarczym. Polska dekady Gierka (1970-1980) w ujęciu regionalnym*, red. J. Autuchiewicz, M. Markiewicz, Białystok-Warszawa 2025.

Franciszek Gronowski (1927-2020), w: „Forum Uczelniane. Pismo Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie” nr 3(47)/2020.

Frąckowiak P., *Uczelnie Szczecina w III RP*, w: *Akademicki Szczecin XVI-XXI wiek*, red. P. Niedzielski i W. Tarczyński, Szczecin 2016.

Frąckowiak P., *Wyższa Szkoła Ekonomiczna 1950-1955*, w: *Dzieje Szczecińskiej Ekonomii, Tom I, Trudne początki 1946-1955*, Szczecin 2021.

Frąckowiak P., *Zawodowe Studium Administracyjne 1972-1985*, Szczecin 2017.

- Friszke A., *Opozycja polityczna w PRL 1945-180*, Londyn 1994.
- Friszke A., Paczkowski A., *NiepoKORni. Rozmowy o Komitecie Obrony Robotników*, Kraków 2008.
- Friszke A., *Czas KOR-u. Jacek Kuroń a geneza Solidarności*, Kraków 2011.
- Frydrykiewicz J., *Strajk Solidarnościowy*, „Kurier Szczeciński” 1981, nr 229.
- Garton Ash T., *Polska rewolucja: Solidarność*, Warszawa 1989.
- Gaziński R., *Droga do Uniwersytetu Szczecińskiego*, w: *Akademicki Szczecin XVI-XXI wiek*, red. P. Niedzielski, W. Tarczyński, Szczecin 2016.
- Gaziński R., *Akademia Handlowa 1946-1950*, w: *Dzieje Szczecińskiej Ekonomii, Tom I, Trudne początki 1946-1955*, Szczecin 2021.
- Głodek Zenon Kazimierz, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nac. K. Pinkoń, Gliwice 2009.
- Gołębiowski Marian, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015*, oprac. Leszek Wątróbski, Szczecin 2015.
- Gontarz J., *Jerzy Wolszczan (1919-1984)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.
- Gorzkowski E., *Powstanie i działalność Pomorskiej Akademii Medycznej w latach 1948-1960*, „Szczecin” 1960, z. 10-11.
- Górski W., *Rozwój szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 628. Problemy Transportu i Logistyki” 2010, nr 13.
- Grabal Ł., *Jak powstawał List 34*, w: „Wolność i Solidarność” 2012, nr 4.
- Graczyk T., *Ryszard Chudzikiewicz*, w: „Inżynier. Pismo Politechniki Szczecińskiej”, nr 4(23) 2006.
- Gronowski F., *Bolesław Koselnik (1896-1971)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.
- Gruba Marian Stanisław, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nac. K. Pinkoń, Gliwice 2009.
- Grzesiak S., *Zygmunt Zieliński (1929-2009)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.
- Grześkowiak U., *Szkolnictwo wyższe w województwie zachodniopomorskim w latach 2007-2009*, w: „Ekonomiczne Problemy Usług” 2011, nr 71.

Grzywacz Waldemar Henryk, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nac. K. Pinkoń, Gliwice 2009.

Gut P., *Budowa uczelni wyższych w Szczecinie pod koniec XIX i w I połowie XX wieku*, w: *Akademicki Szczecin XVI-XXI wiek*, red. P. Niedzielski, W. Tarczyński, Szczecin 2016.

Gut P., *Polskie początki akademickiego Szczecina (lata 1946-1955)*, w: *Akademicki Szczecin XVI-XXI wiek*, red. P. Niedzielski, W. Tarczyński, Szczecin 2016.

Gut P., *Dla gospodarki Szczecina i regionu. Szkoły wyższe w Szczecinie w latach 1955-1989/1990*, w: *Akademicki Szczecin XVI-XXI wiek*, red. P. Niedzielski, W. Tarczyński, Szczecin 2016.

Hass-Symotiuk Maria, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015*, oprac. Leszek Wątróbski, Szczecin 2015.

Historia, miasto, pamięć : grudzień '70 - styczeń '71 : (perspektywa szczecińska), red. M. Kowalewski, E. Krasucki i P. Miedziński, Szczecin 2010.

Historia Zachodniopomorskiej Szkoły Biznesu <https://www.zpsb.pl/uczelnia/o-uczelni/historia/> [dostęp: 14.04.2025].

Holzer J., *„Solidarność” 1980–1981. Geneza i historia*, Warszawa 1990.

Hołowiński J., *Józef Górski (1904-1983)*, w: *Byli z nami. Wspomnienia i biogramy*, red. S. Flejterski i A. Szewczyk, Szczecin, 2006.

Hozar Józef Wojciech, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015*, oprac. Leszek Wątróbski, Szczecin 2015.

Hozar J., *Zbigniew Benedykt Heliński (1907-1976)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicz, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Hozar J., *Zbigniew Benedykt Heliński*, w: *Statystycy Polscy. Biogramy*, Warszawa 2018.

Hozar J., *Edward Kolanko (1928-1993)*, w: *Byli z nami. Wspomnienia i biogramy*, red. S. Flejterski i A. Szewczyk, Szczecin, 2006.

Janasz W., *Józef Rutkowski (1922-2002)*, w: *Byli z nami. Wspomnienia i biogramy*, red. S. Flejterski i A. Szewczyk, Szczecin, 2006.

Jankowiak S., *Wysiedlenie i emigracja ludności niemieckiej w polityce władz polskich w latach 1945-1970*, Warszawa 2005.

Jankowiak S., Machalek M., *„Solidarność” na Pomorzu Zachodnim*, w: *Od Polski Ludowej do III RP w Unii Europejskiej. Pomorze Zachodnie 1945-2005*, red. K. Kozłowski, A. Wątor, E. Włodarczyk, Szczecin 2006.

Jarosław Skawiński (1936-1982), w: *Byli z nami. Wspomnienia i biogramy*, red. S. Flejterski i A. Szewczyk, Szczecin, 2006.

Jaźwiński I., Kwarciański T., *Waldemar Grzywacz jako wybitny ekonomista, badacz cywilizacji i mistrz szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu*, w: *Szczecin jako ośrodek myśli ekonomicznej transportu – dorobek 75-lecia*, Szczecin 2022.

Karmowska G., *Wydział Ekonomiki i Organizacji Gospodarki Żywnościowej*, w: *50 lat Akademii Rolniczej w Szczecinie*, red. L. Pałasz, Szczecin 2004.

Jesswein R., *Enklawa*, Szczecin 2021.

Kadry Morskie Rzeczypospolitej. T. 4 Polska Marynarka Handlowa. Absolwenci uczelni morskich Gdyni i Szczecina 2000-2005, red. J. K. Sawicki, Gdynia 2007.

Kadry Morskie Rzeczypospolitej T. 6. Marynarka Handlowa. Kadra, absolwenci i słuchacze Akademii Morskiej w Szczecinie, red. J. K. Sawicki, Gdynia 2012.

Kiziukiewicz Teresa, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015*, oprac. Leszek Wątróbski, Szczecin 2015.

Kiziukiewicz T., Hońko S., *Eufemiusz Terebucha (1909-1983)*, w: *Byli z nami. Wspomnienia i biogramy*, red. S. Flejterski i A. Szewczyk, Szczecin 2006.

Kiziukiewicz T., Hońko S., *Jubileusz prof. zw. dr hab. Kazimierza Sawickiego*, w: „Finanse, Rynki Finansowe, Ubezpieczenia” nr 2/2016 (80) cz. 1.

Kiziukiewicz T., Hońko S., *Eufemiusz Terebucha (1909-1983)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Kolbusz Edward Antoni, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nac. K. Pinkoń, Gliwice 2009.

Kopycińska Danuta, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nac. K. Pinkoń, Gliwice 2009.

Kopycińska D., *Klemens Piotrowski (1934-1987)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Kopycińska D., Szewczuk A., Stanielewicz J., *50 lat wyższego szkolnictwa ekonomicznego w Szczecinie*, w: *Nasza Alma Mater. Wspomnienia absolwentów szczecińskiego ośrodka nauk ekonomicznych*, Szczecin 1996.

Korkuć M., *Wybory 1947 – mit założycielski komunizmu*, w: „Biuletyn Instytutu Pamięci Narodowej”, nr 1-2(72-72), 2007.

Kosacka Teresa Kazimiera, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nac. K. Pinkoń, Gliwice 2009.

Kosacka T., *Sylwester Bozoki (1923-1998)*, w: *Byli z nami. Wspomnienia i biogramy*, red. S. Flejterski i A. Szewczyk, Szczecin 2006.

Kozłowski K., *Wit Drapich - lider szczecińskiego Października 1956 r.*, w: „Kronika Szczecina 1996”, Szczecin 1996.

Kozłowski K., *Między racją stanu a stalinizmem. Pierwsze dziesięć lat władzy politycznej na Pomorzu Zachodnim (1945-1955)*, Warszawa – Szczecin, 2000.

Kozłowski K., *Wydarzenia marcowe 1968 r. województwie szczecińskim i koszalińskim w świetle źródeł*, w: *Żydzi szczecińscy. Tradycja i współczesność*, red. K. Kozłowski, J. Mieczkowski, Szczecin 2004.

Kozłowski K., *Pomorze Zachodnie w sześćdziesięcioleciu (1945-2005). Społeczeństwo – władza – gospodarka – kultura*, Szczecin 2007.

Koźmian D., *Droga do Uniwersytetu Szczecińskiego w opinii prasy centralnej i regionalnej w latach 1981-1985: (w 15. rocznicę powstania uczelni)*, Szczecin 2000.

Krasucki E., *Niesforne dziecko „odwilży”. Tygodnik „Ziemia i Morze” w 1956 roku*, w: *W poszukiwaniu tożsamości. Październik 1956 na Pomorzu Zachodnim*, red. M. Machalek, A. Makowski, Szczecin 2007.

Krasucki E., *Tygodnik „Ziemia i Morze” na tle przełomowego roku 1956*, w: *Lech Bądkowski i Jerzy Pachłowski w tygodniku „Ziemia i Morze”*, red. J. Borzyszkowski, K. Kozłowski, Szczecin 2010.

Krasucki E., *Co wydarzyło się na W-4? Rzec o zobowiązaniach produkcyjnych, propagandzie i nastrojach szczecińskich w styczniu i lutym 1971 r.*, w: *Historia, miasto, pamięć: Grudzień '70 – Styczeń '71 (perspektywa szczecińska)*, red. M. Kowalewski, E. Krasucki, P. Miedziński, Szczecin 2010.

Krasucki E., *Prowincjonalny Marzec. Specyfika szczecińskich wydarzeń z 1968 roku*. w: *Historia kręci drejdem. Z dziejów (nie tylko) szczecińskich Żydów*, Łódź 2018.

Król J., *Historyczne i społeczno-kulturowe uwarunkowania powstania Uniwersytetu Szczecińskiego*, w: *Uniwersytety na rubieżach - Konteksty semantyczne, historyczne, naukowe i edukacyjne*, Szczecin 2022.

Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015, red. J. Stanielewicz, W. Stępiński, E. Włodarczyk, Szczecin 2015.

Księga Pamięci Profesora Adama Szewczuka, red. P. Niedzielski, M. Ziolo, Szczecin 2012.

Kubaj A., Miedziński P., *Stan wojenny w Szczecinie*, Szczecin 2012.

Leon Babiński (1891-1973), w: *Byli z nami. Wspomnienia i biogramy*, red. S. Flejterski i A. Szewczyk, Szczecin, 2006.

Lesiński H., *Rozwój nauki w Szczecinie*, w: *Na ziemię ojców*, red. R. Hajduk i in., Warszawa 1962.

Lesiński H., Fenrych W., *Szkoły wyższe o rozwój życia naukowego*, w: *Pomorze Szczecińskie 1945-1965*, red. E. Dobrzycki, H. Lesiński, Z. Łaski, Poznań-Szczecin 1967.

Lesiński H., *Szczecińskie szkolnictwo wyższe w latach 1946-1976*, w: *Nauka Polska na Pomorzu Szczecińskim 1946-1956-1976*, red. H. Lesiński, Szczecin 1979.

Lesiński H., *Szkolnictwo wyższe i nauka w Szczecinie*, w: „Przegląd Zachodniopomorski” 1994, z. 1.

Lesiński H., *Uczelnie wyższe i nauka*, w: *Dzieje Szczecina 1945-1990*, red. T. Białecki, Z. Silski, Szczecin 1998.

Lesław Swatler (1921-1998), w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Ligarski S., *To był maj... 1-4 maja 1982 roku w Szczecinie*, Szczecin 2022.

Lipski J., *KOR*, Warszawa 2006.

Machałek M., Miedziński P., *Zbuntowane miasto. Szczeciński Grudzień '70 – Styczeń '71*, Szczecin 2007.

Maciejowski M., *Przedstawiciele szczecińskich środowisk akademickich wobec robotniczego protestu 17-18 grudnia 1970 r. próba rekonesansu*, w: *Intelektualiści polscy milczą zupełnie*, red. S. Ligarski, Szczecin 2010.

Madajczyk P., *Orędzie biskupów z 1965 r. jako element obchodów milenijnych*, w: „Więź” 1997, nr 145.

Madajczyk P., *Na drodze do pojednania. Wokół orędzia biskupów polskich do biskupów niemieckich z 1965 roku*, Warszawa, 1994.

Majchrzak G., *Strajk w Wyższej Oficerskiej Szkole Pożarniczej w Warszawie*, w: „Bezpieczeństwo i Technika Pożarnicza”, t. 47, nr 3, 2017.

Makowski A., *Pomorze Zachodnie w polityce gospodarczej Polski w latach 1950-1960*, Szczecin, 2006.

Makowski E., *Poznański Czerwiec 1956 – pierwszy bunt społeczeństwa w PRL*, Poznań 2001.

Marciszewska E., Bergel I., *Profesor Marian Madeyski. Inspirator i twórca szczecińsko-warszawskiej szkoły ekonomiki transportu*, „Zeszyty Naukowego Uniwersytetu Szczecińskiego nr 628, Problemy Transportu i Logistyki” 2010, nr 13.

Marek Stanisław, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nacz. K. Pinkoń, Gliwice 2009.

Materiały IV Zjazdu Absolwentów byłej Akademii Handlowej, byłej Wyższej Szkoły Ekonomicznej i Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej XXV lat Wyższego Szkolnictwa Ekonomicznego w Szczecinie 1946-1971, Szczecin 1972.

Maruszczak S., *Tworzenie się władzy polskiej w Szczecinie w latach 1945-1947*, Szczecin 1972.

Matuszewicz Z., *NSZZ „Solidarność” między Sierpniem '80 a Grudniem '81*, w: *Pomorze Zachodnie w latach 1945-2005. Wybrane problemy polityczne, administracyjne, demograficzne i ekonomiczne*, red. K. Kozłowski, Szczecin 2005.

Mazur E., *Bronisław Dziedziul (1934-1997)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Mażewski L., *Kościół wobec nowelizacji z 10 lutego 1976 roku Konstytucji PRL (1952)*, w: „Czasopismo Prawno-Historyczne”, T. LXI, 2009, z. 1.

Mielcarek A., *Biogram*, w: *Transport. Historia i współczesność. Księga Jubileuszowa profesora Józefa Stanielewicza*, red. A. Mielcarek, E. Załoga, Szczecin 2009.

Mielcarek Z., Owczarek B., *Od Pedagogium do Uniwersytetu Szczecińskiego*, Szczecin 1985.

Mój Sierpień 80. Pomorze Zachodnie na drodze do wolności, red. M. Dźwigał, A. Kubaj, M. Siedziako, Szczecin 2015.

Myślenicki W., *Szczecin 1945-1960 Dzieje Miasta*, „Szczecin. Miesięcznik Pomorza Zachodniego” 1960, z. 3.

Nasza Alma Mater. Wspomnienia absolwentów szczecińskiego ośrodka nauk ekonomicznych, red. J. Stanielewicz, J. Wolny, Szczecin 1996.

Nauka Polska na Pomorzu Szczecińskim 1946-1956-1976, red. H. Lesiński, Szczecin 1979.

Niedzielska Anna, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nac. K. Pinkoń, Gliwice 2009.

Niedzielski P., *Subiektywne spojrzenie (dziekana) na Szczecińską Szkołę Ekonomiki Transportu i Ekonomiki Usług*, w: *Akademicki Szczecin XVI-XXI wiek*, red. P. Niedzielski i W. Tarczyński, Szczecin 2016.

Noszczak P., *Antymilenium. Konflikt państwa z Kościołem na tle obchodów tysiąclecia chrztu Polski (1956–1966/1967)*, Warszawa 2020.

Nowakowski Antoni Wacław, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nac. K. Pinkoń, Gliwice 2009.

Oblicza Marca 1968, red. K. Rokicki, S. Stępień, Warszawa 2004.

Obrębski T., *Profesor Jubilat – Władysław Janasz*, w: „Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania” nr 17, 2010.

Oseka P., *Marzec '68*, Kraków 2008.

Osekowski C., *Referendum z 30 czerwca 1946 r. na ziemiach przekazanych Polsce po II wojnie światowej*, w: „Dzieje Najnowsze”, R. XXVII, 3, 1995.

Osekowski C., *Referendum 30 czerwca 1946 roku w Polsce*, Warszawa 2000.

Ostrowska T., *Stanisław Marian Schwann*, Internetowy Polski Słownik Biograficzny <https://www.ipsb.nina.gov.pl/a/biografia/stanislaw-marian-schwann?print> [dostęp 09.01.2024].

Paczkowski A., *Wojna polsko-jaruzelska. Stan wojenny w Polsce 13 XII–22 VII 1983*, Warszawa 2006.

Pająk K., *Rola szczecińskiego ośrodka w rozwoju nauki w Polsce Ludowej w latach 1945-1980*, Poznań 1984.

Pająk K., *Wkład Wielkopolski w powstanie, rozwój i działalność szczecińskiego ośrodka akademickiego*, „Przegląd Zachodni” 1986, nr 1.

Pluciński M., *Profesor Franciszek Gronowski w służbie krzewienia myśli morskiej*, w: *Szczecin jako ośrodek myśli ekonomicznej transportu – dorobek 75-lecia*, red. T. Kwarciański, Z. Kłos-Adamkiewicz, Szczecin 2022.

Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów, rok akademicki 1960-1961, Szczecin 1960.

Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów. Rok akademicki 1962/1963, Szczecin 1962.

Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów. Rok akademicki 1965/1966, Szczecin 1965.

Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów, rok akademicki 1967/1968, Szczecin 1967.

Politechnika Szczecińska. Skład osobowy, rok akademicki 1972/1973, Szczecin 1973.

Politechnika Szczecińska. Skład osobowy, rok akademicki 1973/1974, Szczecin 1973.

Politechnika Szczecińska. Skład osobowy rok akademicki 1978/1979, Szczecin 1978.

Politechnika Szczecińska. Skład osobowy wg stanu na dzień 1985.01.15, Szczecin 1985.

Politechnika Szczecińska. Skład osobowy wg stanu organizacyjnego na dzień 1986.01.01, Szczecin 1986.

Politechnika Szczecińska w latach 1946-1976, Szczecin 1976.

Politechnika Szczecińska. Uczelnia i ludzie w półwieczu 1946-1996, red. K. Paradowska, M. Rodziewicz, B. Szargut, Szczecin 1996.

Politechnika Warszawska – skład osobowy, rok akademicki 1961-1962, Warszawa 1962.

Profesor Janusz Mysłowski doktorem honoris causa Politechniki w Kaliningradzie, „Inżynier” nr 2 (33) lipiec 2008.

prof. Waldemar Grzywacz, <https://usz.edu.pl/doktorzy-honoris-causa/#1996-prof-waldemar-grzywacz> [dostęp 18.01.2024 r.].

- Prowans S., *Politechnika Szczecińska w latach 1971-1986*, Szczecin 1986.
- Ptaszyński R., *Trzymamy straż nad Odrą. Propaganda – fakty – dokumenty*, Szczecin 2007.
- Publikacje pracowników naukowych Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Szczecińskiego za lata 1979-1985*, oprac. A. Gniewoszewska, J. Goc; Szczecin 1986.
- Puchalski Z., Włodarczyk E., *Na drodze do Uniwersytetu Szczecińskiego*, w: *Uniwersytet Szczeciński na przełomie wieków i czasów 1985-2010*, red. W. Stępiński, W. Tarczyński, Szczecin 2010.
- Rafalska D., *Między marzeniami a rzeczywistością. Tygodnik „Po prostu” wobec głównych problemów społecznych i politycznych Polski w latach 1955–1957*, Warszawa 2008.
- Rembacka K., *Komunista na peryferiach władzy. Historia Leonarda Borkowicza*, Szczecin – Warszawa, 2020.
- Rosa G., *Życie i dokonania prof. zw. dr. hab. Józefa Perenca: osiągnięcia naukowe i kierunki badań*, w: „Marketing i Zarządzanie” nr 1 (42) 2016.
- Rozpędowski H., *Życie i śmierć „Ziemi i Morza”*, „Kultura” 1958, nr 1.
- Rudolf Falkiewicz (1928-1999)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.
- Rzóska J., *Jak powstawała Akademia Handlowa w Szczecinie?*, w: „Szczecin. Tygodnik miasta morskiego”, nr 25-26, 15.12.1946 r.
- Sasanka P., *Czerwiec 1976. Geneza, przebieg, konsekwencje*, Warszawa 2006.
- Sasanka P., *Polska Gierka – dekada przerwana czy zmarnowana?* w: *Polski wiek XX*, t. 4, red. K. Persak, P. Mackiewicz, Warszawa 2011.
- Sawicki K., Tarczyński W., *Wydział Nauk Ekonomicznych i Zarządzania*, w: *Akademicki Szczecin XVI-XXI wiek*, red. P. Niedzielski i W. Tarczyński, Szczecin 2016.
- Schnotale-Bednarek B., Obrębski T., *Hanna Jabłońska-Skinder (1931-2006)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.
- Schnotale-Bednarek Bożena Kazimiera*, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nacz. K. Pinkoń, Gliwice 2009.
- Schwann S., *Politechnika Szczecińska w latach 1945-1960*, „Szczecin” 1960, z. 10-11.
- Siedziako M., *Strajki studenckie w Szczecinie w okresie szesnastu miesięcy „Solidarności”*, w: *Strajki w Polsce w XX wieku*, red. W. Gryz, Warszawa 2011.
- Siedziako M., *Strajkowa codzienność Sierpnia '80 w Szczecinie*, w: *Szczecin – codzienność miasta i jego mieszkańców. Czwarta Konferencja Edukacyjna, 9 XII 2011 r.*, red. K. Rembacka, Szczecin 2012.

Siedziako M., *Działalność duszpasterska o. dr Władysława Siwka TJ w Szczecinie*, „Colloquia Theologica Ottoniana” 2013, nr 1.

Siemiński P., *Profesora Alfreda Wielopolskiego (1905-1996) wkład w rozwój pisarstwa naukowego*, w: „Przegląd Zachodniopomorski” 2019, z. 2.

Skobelski R., *Przebieg ogólnonarodowej dyskusji nad projektem konstytucji PRL w 1952 r. na ziemiach zachodnich i północnych Polski*, w: „Piotrkowskie Zeszyty Historyczne”, nr 3, 2001.

Skoczylas Wanda, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015*, oprac. Leszek Wątróbski, Szczecin 2015.

Skoczylas W., *Tadeusz Sylwester Waśniewski (1928-2003)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Skórzyński J., *Sila bezsilnych. Historia Komitetu Obrony Robotników*, Warszawa 2012.

Skubisz P., *Nocna rewolta. Antysowieckie zamieszki w Szczecinie 10 grudnia 1956 r.*, Szczecin 2009.

Sobański P., *Możliwość wywłaszczenia niemieckich majątków prywatnych po II Wojnie Światowej na poczet odszkodowań niemieckich*, w: „In Gremium” 11/2017.

Spalek K., „Kredyt kierownictwa wyczerpuje się”. Zmiana władzy w grudniu 1970 r., w: „Biuletyn IPN” 2010, nr 3.

Stanielewicz J., *Alfred Wielopolski (1905-1996)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Stanielewicz J., *Zofia Dominiczak (1937-1995)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Stanielewicz J., *Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu*, w: *Politechnika Szczecińska w latach 1946-1971*, Warszawa-Poznań 1974.

Stanielewicz J., *Z dziejów szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu*, w: „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 628. Problemy Transportu i Logistyki” 2010, nr 13.

Stanisław Schwann (1912-1982), w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Stan wojenny w Polsce, red. A. Dudek, Warszawa 2003.

Strokowski A., *Lista ofiar. Grudzień 1970 r. w Szczecinie*, Szczecin 2009.

Szałek Benon Zbigniew, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nac. K. Pinkoń, Gliwice 2009.

Szczecin jako ośrodek myśli naukowej transportu. Dorobek 75-lecia, red. T. Kwarciański, Z. Kłos-Adamkiewicz, Szczecin 2022.

Szejnert M., *Grudzień – Sierpień – Grudzień*, Kraków 2015.

Szewczuk A., *Przemysław Małek (1919-1979)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Szewczyk Agnieszka Maria, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015*, oprac. Leszek Wątróbski, Szczecin 2015.

Szewczyk A., *Juliusz Mikołajski (1901-1987)*, w: *Byli z nami. Wspomnienia i biografy*, red. S. Flejterski i A. Szewczyk, Szczecin 2006.

Szewczyk A., *Zbigniew Piętniewicz (1930-2005)*, w: *Byli z nami. Wspomnienia i biografy*, red. S. Flejterski i A. Szewczyk, Szczecin 2006.

Szewczyk A., *Tadeusz Madej (1928-2012)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Szkolnictwo morskie Szczecina w latach 1947-1997, red. I. Dunin-Kwinta, A. Walczak, S. Kuszmider, Szczecin 1997.

Szapak E., *„Chory człowiek jest wtedy jak coś go boli”. Społeczno-kulturowa historia zdrowia i choroby na wsi w Polsce Ludowej*, Warszawa 2018.

Ślepowroński T., Tarczyński W., *Leon Babiński (1891-1973)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Ślepowroński T., *Na drodze do „czerwonego uniwersytetu”. Powstanie Uniwersytetu Szczecińskiego w świetle opinii szczecińskiej prasy podziemnej (1984-1985)*, w: „Przegląd Zachodniopomorski” t. 37 (66) 2022.

Tarczyński Waldemar Stefan, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015*, oprac. Leszek Wątróbski, Szczecin 2015.

Techman R., Jerzy Poradowski (1914-1987), w: „Nautologia”, nr 2 1997.

Techman R., *Pierwsze szkoły morskiej w Szczecinie w Szczecinie*, w: *Szkolnictwo morskie Szczecina w latach 1947-1997*, red. I. Dunin-Kwinta, Szczecin 1997.

Techman R., *Armia radziecka w gospodarce morskiej Pomorza Zachodniego w latach 1945-1956*, Poznań 2003.

Trylogia 60-lecia Pomorskiej Akademii Medycznej w Szczecinie, red. I. Kojder, Szczecin 2008.

Udział nauki i szkolnictwa wyższego w rozwoju Pomorza Zachodniego w latach 1945-1985, red. H. Lesiński, Szczecin 1986.

Uniwersytet pogodzić z biznesem, „Głos Szczeciński” 22.10.1992.

Uniwersytet Szczeciński na przełomie wieków i czasów 1985-2010, red. W. Stępiński, W. Tarczyński, Szczecin 2010.

Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Urbańczyk Edward, Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015, oprac. Leszek Wątróbski, Szczecin 2015.

Uroczyste odsłonięcie tablicy pamiątkowej prof. Leona Babińskiego, <https://usz.edu.pl/uroczyste-odsloniecie-tablicy-pamiatkowej-prof-leona-babinskiego/> [dostęp 29.01.2025].

Waldemar Grzywacz, http://pomeranica.pl/index.php?title=Waldemar_Grzywacz&mobileaction=toggle_view_desktop [dostęp 18.01.2025 r.].

Waligóra G., *ROPCiO*, Warszawa 2006.

Waśniewski T., *Od Akademii Handlowej do Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu – ogólny zarys działalności w latach 1946-1976*, „*Ekonomika. Prace Naukowe Politechniki Szczecińskiej*” 1976, nr 20.

Wątor A., *O Profesorze Januszu Farysiu*, w: „*Przegląd Zachodniopomorski*”, R. 19 (48), z. 3 (2004).

Wesołowski K., *Władysław Górski (1917-2015)*, w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

Wesołowski K., *Profesor Władysław Górski (1917-2015) – prekursor badań nad prawem transportowym*, w: *Szczecin jako ośrodek myśli ekonomicznej transportu – dorobek 75-lecia*, red. T. Kwarcinśki, Z. Kłos-Adamkiewicz, Szczecin 2022.

Wierzbicki T., *Kadencje rektora Kazimierza Jaskota (1985-1989)*, w: *Uniwersytet Szczeciński na przełomie wieków i czasów*, red. W. Stępiński i W. Tarczyński, Szczecin 2010.

Winiarska Kazimiera, w: *Księga Jubileuszowa Uniwersytetu Szczecińskiego 1985-2015*, oprac. Leszek Wątróbski, Szczecin 2015.

Włodarczyk E., *Od Akademii Handlowej do Uniwersytetu Szczecińskiego*, w: *Od Polski Ludowej do III RP w Unii Europejskiej. Pomorze Zachodnie 1945-2005*, red. K. Kozłowski, A. Wątor, E. Włodarczyk, Szczecin 2006.

Włodzimierz Mozel (1928-1983), w: *Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicza, W. Stępińskiego, E. Włodarczyka, Szczecin 2015.

W poszukiwaniu tożsamości. Październik 1956 na Pomorzu Zachodnim, red. M. Machalek, A. Makowski, Szczecin 2007.

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego. Wczoraj-Dziś-Jutro. Album wydany z okazji 65-lecia wyższego szkolnictwa ekonomicznego na Pomorzu Zachodnim, red. W. Downar, Szczecin 2011.

Zakrzewska-Rosner M., *15 lat Politechniki Szczecińskiej 1946-1960*, w: *Politechnika Szczecińska. Skład osobowy i program wykładów, rok akademicki 1960-1961*, Szczecin 1960.

Zakrzewski M., *Niezależne Zrzeszenie Studentów (1980-1989)*, Kraków 2020.

Załoga E., *Twórcy szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu (dorobek 70-lecia)*, „Problemy Transportu i Logistyki” 2016, nr 2 (34).

Załoga E., *Jubileusz 75-lecia szczecińskiej szkoły ekonomiki transportu – próba oceny jej dorobku*, w: *Szczecin jako ośrodek myśli ekonomicznej transportu – dorobek 75-lecia*, red. T. Kwarciański, Z. Kłos-Adamkiewicz, Szczecin 2022.

Zaremba M., *Wielka trwoga. Polska 1944-1947*, Kraków 2012.

Zaremba M., *Wielkie rozczarowanie. Geneza rewolucji Solidarności*, Kraków 2023.

Zaremba P., *Wspomnienia prezydenta Szczecina*, Poznań, 1980.

Zaremba P., *Walka o polski Szczecin*, Wrocław 1986.

Zarzecki Dariusz, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nac. K. Pinkoń, Gliwice 2009.

Zasadzki Włodzimierz Andrzej, w: *Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego*, red. nac. K. Pinkoń, Gliwice 2009.

Zieziula J., *Irena Rutkowska (1924-2012), Uniwersytet Szczeciński. Prekursorzy, założyciele, ludzie nauki*, pod. red. J. Stanielewicz, W. Stępiński, E. Włodarczyk, Szczecin 2015.

Złota Księga Jubileuszu 25-lecia Uniwersytetu Szczecińskiego, red. K. Pinkoń, Gliwice 2009.

3.1. Wybór publikacji pracowników Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu wykorzystanych przy opisie rozwoju naukowego

Babiński L., *Zagadnienia współczesnego polskiego prawa międzynarodowego prywatnego*, Warszawa 1958.

Babiński L., Siedlecki J., *Konosament bezpośredni w rozwoju obrotu międzynarodowego*, Szczecin 1963.

Babiński L., Górski W., *Prawo przewozowe: część ogólna*, Szczecin 1963.

- Babiński L., Górski W., *Prawo przewozowe: część ogólna i część szczegółowa*, Warszawa 1966.
- Bąkowski W., *Zarządzanie systemowe ciężarowym transportem samochodowym*, Warszawa 1976.
- Bąkowski W., Szewczuk A., *Struktury decyzyjne w transporcie samochodowym* Warszawa 1979.
- Bąkowski W., *Podstawy organizacji w transporcie*, Szczecin 1983.
- Bozoki S., *Metody ograniczania szczytów przewozowych w publicznym normalnotorowym towarowym transporcie kolejowym PRL w latach 1957-1961*, Szczecin 1961.
- Bozoki S., *Przewodnik do studiowania przedmiotu ekonomika i organizacja transportu kolejowego*, Szczecin 1985.
- Bronk H., Mandryca W., *Nomogramy w transporcie samochodowym*, Warszawa 1973.
- Bronk H., *Relacje produkcyjne w publicznym transporcie samochodowym*, Szczecin 1974.
- Bronk H., Gracz J., Szalek B., *Zarys techniki i eksploatacji transportu samochodowego*, Szczecin 1976.
- Bronk H., *Rozwój gospodarczy transportu samochodowego Polski w latach 1960-1980*.
- Bronk H., *Rachunek ekonomiczny w przedsiębiorstwie transportu samochodowego*, Szczecin 1985.
- Chrzanowski I., Gronowski F., *Nowe technologie przewozu w światowej żegludze morskiej*, Szczecin 1974.
- Chrzanowski I., *Koncentracja i centralizacja kapitału w żegludze morskiej na przykładzie flot wybranych krajów kapitalistycznych*, Szczecin 1974.
- Chrzanowski I., *Concentration and centralisation of capital in shipping*, Farnborough 1975.
- Chrzanowski I., Luks K., *Problemy współczesnej żeglugi morskiej*, Szczecin 1979.
- Chrzanowski I., Krzyżanowski M., Luks K., *Współczesne problemy żeglugi morskiej*, Warszawa 1981.
- Chwesiuk K., *Metody racjonalizacji kolejowego procesu przewozowego ładunków*, Szczecin 1983.
- Chwesiuk K., Zalewski P., *Technologia transportu kolejowego*, Szczecin 1983.
- Dominiczak Z., *Zbadanie celowości oraz możliwości ujednolicenia niektórych przepisów prawa przewozowego krajowego w zakresie przewozu osób: temat: OBE10-134*, Warszawa, Szczecin 1973.
- Dorozik L., *Informatyka w koordynacji przewozów samochodowych*, Warszawa 1977.

- Doskonalenie metod zarządzania przedsiębiorstwem*, red. W. Mozel, Szczecin 1971.
- Drozd S., *Rola transportu morskiego w gospodarce Niemieckiej Republiki Demokratycznej*, Warszawa 1963.
- Drozd S., *Wpływ kwalifikacji zawodowych kierowców pojazdów samochodowych na ich postawy integracyjne w przedsiębiorstwie*, Szczecin 1976.
- Dudziński J., Flejterski S., *Zarys przedmiotu i metody ekonomii politycznej*, Szczecin 1977.
- Dudziński J., *Ogólne prawidłowości kształtowania się cen na współczesnym rynku międzynarodowym*, Szczecin 1983.
- Dziedziczak I., *Wstęp do informatyki*, Szczecin 1974.
- Dziedziczak I., Skraiński T., *Organizacja księgowości informatycznej*, Warszawa 1975.
- Dziedziczak I., *Model księgowości informatycznej w przedsiębiorstwie*, Szczecin 1979.
- Dziedziczak I., *Organizacja bazy danych księgowych: założenia teoretyczne struktur logicznych*, Szczecin 1981.
- Dziedziczak I., *Organizacja bazy danych księgowych*, Warszawa 1983.
- Dziedziul B., *Czynniki fizyczno-geograficzne i społeczno-ekonomiczne rozmieszczenia dróg kołowych w Polsce*, Szczecin 1972.
- Ekonomika i organizacja transportu samochodowego*, red. H. Bronk, Szczecin 1980.
- Falkiewicz R., *Finanse przedsiębiorstw transportu samochodowego. Cz. 2*, Szczecin 1959.
- Falkiewicz R., *Problematyka akumulacji pieniężnej socjalistycznych przedsiębiorstw transportowych*, Szczecin 1966.
- Falkiewicz R., *Wybrane problemy finansów przedsiębiorstw transportu morskiego*, Szczecin 1971.
- Falkiewicz R., *Systemy finansowe portów i przedsiębiorstw żeglugi morskiej*, Szczecin 1977.
- Falkiewicz R., *Elementy teorii układu pobudzania w transporcie*, Szczecin 1978.
- Flak R., Schwann S., *Finanse przedsiębiorstw transportu wodno-śródlądowego. Cz. 1*, Warszawa 1956.
- Flak R., Schwann S., *Finanse przedsiębiorstw transportu wodno-śródlądowego. Cz. 2*, Warszawa 1957.
- Głodek Z., *Koszty normatywne w systemie informatycznym przedsiębiorstwa transportu samochodowego*, Warszawa 1975.
- Głodek Z., Sawicki K., *System informacji ekonomicznej w przedsiębiorstwie transportu samochodowego*, Warszawa 1975.

- Głodek Z., Kapuścik E., *Programowanie komputerów*, Szczecin 1975.
- Głowczyński S., Gronowski F., *Żegluga śródlądowa*, Warszawa 1979.
- Górski W., *List przewozowy: studium prawne*, Poznań 1959.
- Górski W., *Ubezpieczenia transportowe*, Szczecin 1961.
- Górski W., *Umowa o przewóz towarów w świetle przepisów kodeksu cywilnego*, Szczecin 1968.
- Górski W., *Przewóz, spedycja, umowa składu i kolejowe prawo przewozowe*, Katowice 1968.
- Górski W., Kitłowski E., *Elementy prawa*, Szczecin 1974.
- Górski W., Kitłowski E., *Prawo cywilne*, Warszawa 1974.
- Górski W., Kitłowski E., *Prawo: zarys dla ekonomistów*, Szczecin 1977.
- Górski W., *Prawo przewozowe i ubezpieczenia*, Warszawa 1978.
- Górski W., *Prawo transportowe*, Warszawa 1982.
- Górski W., Gospodarek J., Dominiczak Z., *Prawo przewozów pocztowych*, Warszawa 1982.
- Górski W., *Umowa przewozu*, Warszawa 1983.
- Gronowski F., *System transportowy państwa socjalistycznego: (elementy teorii)*, Szczecin 1965.
- Gronowski F., *Gospodarka morska wybrzeża szczecińskiego w XX-leciu PRL*, Szczecin 1965.
- Grzywacz W., *Infrastruktura w transporcie: problemy optymalizacji*, Szczecin 1969.
- Grzywacz W., *Praca i płace kierowców*, Warszawa 1971.
- Grzywacz W., *Infrastruktura transportu*, Warszawa 1972.
- Grzywacz W., *Taryfy transportowe*, Warszawa 1985.
- Hass-Symotiuk M., Kiziukiewicz T., Skawiński J., *Przewodnik metodyczny do ćwiczeń z podstaw rachunkowości*, Warszawa 1975.
- Hass-Symotiuk M., Kiziukiewicz T., *Materiały do ćwiczeń z elementów cybernetyki*, Szczecin 1979.
- Heliński Z., *Przeładunki w porcie Szczecin w latach 1946-1960: studium sezonowości*, Szczecin 1963.
- Hładun J., *Silniki spalinowe: album rysunków*, Szczecin 1981;

- Hładun J., *Badania homologacyjne pojazdów samochodowych*, Szczecin 1985.
- Hozer J., *Zastosowanie metod ekonometrycznych w analizie gospodarności*, Szczecin 1979.
- Hozer J., Zawadzki J., *Proces ekonometrycznego modelowania w świetle twierdzenia Frischa-Waugh'a*, Szczecin 1982.
- Hozer J., *Matematyczno-ekonomiczne modele funkcjonowania gospodarki*, Szczecin 1983.
- Informatyka w zarządzaniu transportem morskim*, red. T. Wierzbicki, Szczecin 1981.
- Janasz W., *Reprodukcja majątku trwałego w przemyśle uspołecznionym Pomorza Szczecińskiego*, Szczecin 1972.
- Janasz W., *Reprodukcja środków trwałych w przemyśle w warunkach postępu naukowo-technicznego*, Szczecin 1977.
- Janasz W., *Gospodarka środkami pracy w przedsiębiorstwie*, Szczecin 1983.
- Janasz W., Silski Z., *Problemy inwestycyjnego rozwoju regionu: na przykładzie województwa szczecińskiego*, Warszawa, Poznań 1985.
- Jędrzejewski Z., Kowalik J., Madeyski M., *Poradnik transportowca samochodowego w zakresie finansowania i kosztów własnych*, Warszawa 1955.
- Kitłowski E., *Surogacja rzeczowa w prawie cywilnym*, Warszawa 1969.
- Kitłowski E., *Prawo cywilne: zarys wykładu*, Szczecin 1971.
- Kiziukiewicz T., *Rachunkowość przedsiębiorstw: (zbiór zadań)*, Szczecin 1977.
- Kiziukiewicz T., *Zbiór zadań z rachunku kosztów*, Szczecin 1977.
- Kiziukiewicz T., Sawicki K., Skawiński J., *Ogólne zasady rachunkowości w przedsiębiorstwach przemysłowych i transportowych*, Szczecin 1977.
- Kiziukiewicz T., *Operatywna kontrola kosztów w przedsiębiorstwie*, Szczecin 1981.
- Kiziukiewicz T., *Problemy dostosowania rachunkowości do informacyjnych wymagań zarządzania*, Szczecin 1984.
- Kolanko E., Zieliński Z., *Statystyka: dla zawodowych studiów ekonomicznych*, Szczecin 1972.
- Kolanko E., *Elementy statystyki teoretycznej: materiały do ćwiczeń*, Szczecin 1972.
- Kopycińska D., *Wpływ władzy gospodarczej jednostek sfery realnej na realizację celu gospodarki narodowej*, Szczecin 1983.
- Koselnik B., *Porty morskie wybrzeża środkowego*, Poznań 1965.
- Koselnik B., *Międzynarodowe porozumienia w morskiej żegludze liniowej*, Szczecin 1968.

Kubalski J., Małek P., Mroczek K., *Komunikacja autobusowa: ekonomika i eksploatacja*, Warszawa 1968.

Kuziemkowski R., Zalewski P., *Ekonomika transportu kolejowego*, Szczecin 1979.

Luks K., *Ekonomiczne metody koordynacji pracy głównych uczestników obrotu portowego*, Szczecin 1974.

Luks K., Sosnowski Z., *Zasady koordynacji obrotu portowego*, Szczecin 1975.

Luks K., *Morze oknem na świat: handel zagraniczny i transport morski Polski*, Warszawa 1978.

Łaski Z., *Ekonomia przemysłu. Wybrane zagadnienia*, Szczecin 1959.

Łaski Z., *Zatrudnienie w gospodarce socjalistycznej w świetle teorii rachunku ekonomicznego: (ze szczególnym uwzględnieniem przemysłu)*, Szczecin 1968.

Łaski Z., *Podstawy rachunku ekonomicznej weryfikacji postępu technicznego*, Szczecin 1974.

Łaski Z., *Postęp ekonomiczny i jego główne drogi w przedsiębiorstwie przemysłowym*, Szczecin 1982.

Madej T., *Efektywność specjalizacji i kooperacji przedsiębiorstw przemysłowych*, Warszawa 1965.

Madej T., *Związki kooperacyjne przemysłu kluczowego z drobną wytwórczością na Pomorzu Zachodnim*, Szczecin 1969.

Madej T., *Ekonomiczne problemy specjalizacji i kooperacji w przemyśle krajów RWPG*, Warszawa 1972.

Madej T., *Planowanie gospodarki narodowej: (wybrane zagadnienia)*, Szczecin 1976.

Madeyski M., Lissowska E., *Analiza gospodarczej działalności przedsiębiorstw samochodowych*, Warszawa 1955.

Małek P., *Ekonomika transportu, Cz. 2, Zasady planowania we transporcie*, Poznań, Szczecin 1962.

Małek P., *Zasady planowania w transporcie*, Szczecin 1968.

Małek P., *Podstawowe problemy modelu gospodarczego i polityki gospodarczej województwa szczecińskiego*, Szczecin 1968.

Małek P., *Ekonomika transportu*, Warszawa 1969.

Małek P., Grzywacz W., Żymela B., *Ekonomika transportu samochodowego*, Warszawa 1973.

Małek P., *Elementy cybernetyki w planowaniu przewozów*, Warszawa 1977.

Masikowski C., Perenc J., *Gospodarka wagonami towarowymi: organizacja, metody, systemy*, Warszawa 1985.

Metodologia projektowania i wdrażania systemów informatycznych zarządzania, red. Z. Głodek, Szczecin 1985.

Mikołajski J., *Geografia województwa szczecińskiego. Cz. 1, Środowisko geograficzne*, Szczecin, Poznań 1966.

Mikołajski J., *Geografia województwa szczecińskiego. Cz. 2, Zarys geograficzno-ekonomiczny*, Szczecin, Poznań 1971.

Mozel W., *Ekonomiczne problemy zaplecza przemysłowego szczecińskiej gospodarki morskiej*, Szczecin 1971.

Mysłowski J., *Obliczenia cieplne silników samochodowych*, Szczecin 1978.

Mysłowski J., *Silniki pojazdów samochodowych: album rysunków*, Szczecin 1982.

Mysłowski J., *Studium wpływu parametrów geometrycznych układu dolotowego tłokowego silnika spalinowego na jego napętnienie*, Szczecin 1982.

Nowakowski A., Olejniczak W., Wierzbicki T., *Projektowanie systemów informatycznych*, Szczecin 1973.

Obrębski T., *Zatrudnienie w przemyśle uspołecznionym Pomorza Szczecińskiego: zmiany w latach 1946-1966*, Szczecin 1969.

Parczewski, *Eksploatacja techniczna pojazdów samochodowych*, Warszawa, Wrocław 1963.

Piotrowski K., *Rola płacy w systemie zarządzania*, Warszawa, Poznań 1976.

Piotrowski K., *Stosunki ekonomiczne w rozwiniętym społeczeństwie socjalistycznym*, Warszawa 1981.

Piotrowski K., *Czynnik przestrzeni w zarządzaniu przedsiębiorstwami socjalistycznymi*, Warszawa 1974.

Port szczeciński: dzieje i rozwój do 1970 roku: praca zbiorowa, red. B. Dziedziul, Poznań 1975.

Problemy budowy i funkcjonowania systemów informatycznych zarządzania, red. Z. Głodek, Szczecin 1983.

Problemy ekonomii politycznej kapitalizmu oraz międzynarodowych stosunków ekonomicznych, red. J. Dudziński, Szczecin 1981.

Problemy funkcjonowania przedsiębiorstw w warunkach reformy gospodarczej, red. T. Waśniewski, Szczecin 1985.

Problemy światowej gospodarki żywnościowej, red. I. Rutkowska, Szczecin 1976.

Przewodnik do ćwiczeń ze wstępu do informatyki dla studentów I roku kierunku Cybernetyka ekonomiczna i informatyka, red. J. Perenc, Szczecin 1981.

Rachunkowość i rachunek ekonomiczny, red. K. Sawicki, Szczecin 1982.

Rachunkowość jako instrument zarządzania, red. K. Sawicki, Szczecin 1985.

Reforma gospodarcza w transporcie, red. H. Bronk, P. Zalewski, Szczecin 1984.

Rewolucja naukowo-techniczna w warunkach socjalizmu i kapitalizmu, red. S. Flejterski, M. Zajączkowski, Szczecin 1983.

Rummel A., *Sprzęt samochodowy. Cz. 1, Silniki*, Szczecin 1965.

Rummel A., *Sprzęt samochodowy. Cz. 2, Samochody*, Szczecin 1969.

Rummel A., *Silniki spalinowe*, Szczecin 1976.

Rummel A., *Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922-1980*, Warszawa 1985.

Rummel A., *Autobiografia*, w: „Kwartalnik Historii Nauki i Techniki”, nr 35/2-3, 1990.

Rutkowska I., *Światowy rynek pszenicy: problemy równowagi w okresie powojennym*, Poznań 1969.

Rutkowska I., *Koszty skupu podstawowych produktów rolnych: na przykładzie wybranych gminnych spółdzielni województwa szczecińskiego*, Warszawa 1970.

Rutkowski J., *Ekonomia Polityczna*, Szczecin 1958.

Rutkowski J., *Istota rynku kredytowego i główne cechy jego rozwoju*, Warszawa, Poznań 1959.

Rutkowski J., *EWG a międzynarodowy ruch kapitału*, Warszawa 1969.

Rutkowski J., *Ekonomia Polityczna Kapitalizmu*, Warszawa 1982.

Rutkowski J., Rutkowska I., *Problemy współczesnej gospodarki światowej*, Warszawa 1976.

Sawicki K., *Rachunkowość w żegludze śródlądowej*, Warszawa 1956.

Sawicki K., *Problemy obliczania jednostkowych kosztów przewozów samochodowych*, Szczecin 1966.

Sawicki K., *Analiza finansowa w przedsiębiorstwie transportu samochodowego*, Warszawa 1968.

Sawicki K., *Podstawy rachunkowości w transporcie samochodowym*, Szczecin 1970.

Sawicki K., *Zarys rachunkowości w przedsiębiorstwach transportu morskiego*, Szczecin 1971.

Sawicki K., *Operatywna informacja o kosztach dla potrzeb zarządzania*, Warszawa 1974.

- Sawicki K., Wierzbicki T., *Zasady organizacji i mechanizacji rachunkowości*, Szczecin 1971.
- Schwann S., Swatler L., *Finanse przedsiębiorstw transportu drogowego. Cz. 1*, Warszawa 1956.
- Schwann S., *Korespondencja Karola Marksa do wrocławskiej „Neue Oder-Zeitung”*, Poznań 1958.
- Silski Z., *Gospodarowanie czynnikiem ludzkim w warunkach dynamicznych przeobrażeń społeczno-gospodarczych w regionie szczecińskim*, Szczecin 1979.
- Silski Z., *Ruch ludności i zatrudnienia w makroregionie północnym*, Szczecin 1983.
- Skowroński A., *Nowoczesne zasady organizacji przedsiębiorstw*, Warszawa, Poznań, 1965.
- Skowroński A., *Ekonomika przedsiębiorstwa: zasady organizacji przedsiębiorstw*, Szczecin 1968.
- Skowroński A., *Metody podejmowania decyzji w przedsiębiorstwie*, Szczecin 1969.
- Skowroński A., *Ekonomika przedsiębiorstwa. Cz. 1, Przedmiot, zasady organizacji, rozwój przedsiębiorstwa, kierownik i jego czynności*, Szczecin 1973.
- Skowroński A., *Ekonomika przedsiębiorstwa. Cz. 2, Metody podejmowania decyzji, teoria i praktyka zarządzania*, Szczecin 1975.
- Stanielewicz J., *Kolonizacja wewnętrzna na Pomorzu Zachodnim w latach 1919-1939*, Szczecin 1969.
- Stanielewicz J., *Rola portów bałtyckich Szczecina, Gdańska i Królewca na tle zaplecza i przedpola portowego w latach 1918-1914*, Szczecin 1976.
- Statystyka*, red. E. Kolanko, Szczecin 1981.
- Swatler L., Schwann S., *Finanse przedsiębiorstw transportu drogowego. Cz. 2*, Warszawa 1957.
- Swatler L., *Finanse. Cz. 1, Zagadnienia ogólne, budżet państwa*, Szczecin 1965.
- Swatler L., *Amortyzacja i rozruch gospodarczy*, Szczecin 1965.
- Swatler L., *Systemy amortyzacyjne państw socjalistycznych*, Warszawa 1966.
- Swatler L., *Amortyzacja środków trwałych transportu samochodowego*, Warszawa 1968.
- Swatler L., *Podstawy nauki finansów. Cz. 1*, Szczecin 1970.
- Swatler L., *Podstawy nauki finansów. Cz. 2*, Szczecin 1970.
- Swatler L., *System finansowy przedsiębiorstw przemysłowych*, Szczecin 1973.
- Swatler L., *Bodźce finansowe w gospodarce środkami trwałymi*, Warszawa 1973.

Swatler L., *Szczególne cechy środków trwałych transportu i źródła ich finansowania*, Warszawa 1975.

Swatler L., *Finanse w polityce gospodarczej i społecznej państwa*, Warszawa 1979.

Swatler L., *Finanse*, Warszawa 1985.

Szałek B., *Komunikacja miejska*, Szczecin 1983.

Szałek B., *Systemy transportowe*, Szczecin 1985.

Szałek B., *Niezawodność systemów przemieszczania*, Szczecin 1985.

Szewczuk A., *Racjonalizacja struktur decyzyjnych w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego*, Szczecin 1985.

Terebucha E., Waśniewski T., *Rachunkowość w przedsiębiorstwie transportu samochodowego*, Szczecin 1960.

Terebucha E., *Koszty własne przedsiębiorstwa przemysłowego: opracowanie przeznaczone dla personelu inżynieryjno-technicznego*, Warszawa 1960.

Terebucha E., *O istocie rachunkowości*, Szczecin 1960.

Terebucha E., *Ogólne zasady organizacji rachunkowości*, Warszawa 1961.

Terebucha E., *Zasady inwentaryzacji w przedsiębiorstwach przemysłowych i handlowych*, Warszawa 1962.

Terebucha E., *Zasady wewnętrznej kontroli finansowo-księgowej w przedsiębiorstwach transportowych*, Warszawa 1965.

Terebucha E., *Rachunkowość przedsiębiorstw przemysłowych*, Szczecin 1967.

Terebucha E., *Teoretyczne podstawy rachunkowości*, Szczecin 1970.

Terebucha E., *Rachunkowość kolei*, Szczecin 1973.

Terebucha E., *Ogólne podstawy rachunkowości przedsiębiorstw przemysłowych*, Szczecin 1975.

Terebucha E., *Elementy cybernetyki* Szczecin 1977.

Terebucha E., *System informacji ekonomicznej w przedsiębiorstwie*, Warszawa 1982.

Tęczyński Z., *Funkcjonalność zaplecza technicznego przedsiębiorstwa transportu samochodowego*, Katowice 1972.

Urbańczyk E., *Metody analizy ekonomicznej efektywności majątku trwałego w przemyśle*, Szczecin 1985.

Waśniewski T., *Rachunkowość w transporcie samochodowym*, Warszawa 1956.

Waśniewski T., Sawicki K., *Rachunkowość w przedsiębiorstwie transportu samochodowego*, Warszawa 1966.

Waśniewski T., *Międzyzakładowa analiza kosztów ciężarowych przewozów samochodowych*, Szczecin 1965.

Waśniewski T., *Analiza działalności finansowej*, Warszawa 1965.

Waśniewski T., *Analiza finansowa w przedsiębiorstwie przemysłowym*, Szczecin 1976.

Waśniewski T., *Ogólne podstawy rachunkowości w przedsiębiorstwie przemysłowym*, Szczecin 1977.

Waśniewski T., *Metody i kierunki analizy finansowej w przedsiębiorstwie*, Szczecin 1978.

Waśniewski T., Grabiec W., Urbańczyk E., *Przewodnik metodyczny do studiowania przedmiotu Analiza ekonomiczna przedsiębiorstwa przemysłowego*, Szczecin 1984.

Wielopolski A., *Gospodarka Pomorza Zachodniego w latach 1800-1918*, Szczecin, Poznań 1959.

Wielopolski A., *Ustrój polityczny Pomorza Zachodniego w XIX wieku*, Poznań 1965.

Wielopolski A., *Zarys dziejów transportu*, Szczecin 1969.

Wielopolski A., *Rozwój komunikacji miejskiej w Szczecinie w latach 1945-1970*, Szczecin 1970.

Wielopolski A., *Zarys gospodarczy dziejów transportu: do roku 1939*, Warszawa 1975.

Wierzbicki T., *Rachunek kosztów normatywnych w transporcie samochodowym*, Warszawa 1965.

Wierzbicki T., *Rachunek kosztów w warunkach nowoczesnej techniki obliczeniowej*, Warszawa 1974.

Wierzbicki T., *System informacji gospodarczej*, Warszawa 1981.

Wolszczan J., *Wybrane metody zastosowania algorytmu transportowego w praktyce*, Warszawa 1962.

Wolszczan J., *Elementy teorii transportu w zastosowaniu do gospodarstwa rolnego*, Szczecin 1962.

Wolszczan J., *Organizacja przedsiębiorstw transportu samochodowego*, Szczecin 1965.

Wolszczan J., *Zastosowania teorii masowej obsługi w transporcie samochodowym*, Warszawa 1970.

Współczesne problemy gospodarki światowej, red. I. Rutkowska, Szczecin 1974.

Zajączkowski M., *Ekonomika i organizacja przedsiębiorstw handlowych i usługowych. Cz. I*, Szczecin 1983.

- Zakrzewska-Rosner M., *Ekonomika inwestycji*, Szczecin 1960.
- Zakrzewska-Rosner M., *Inwestycje w transporcie samochodowym*, Warszawa 1965.
- Zakrzewska-Rosner M., *Perspektywy rozwojowe przemysłu włókien chemicznych w Polsce*, Szczecin 1967.
- Zalewski P., *Zasady podziału zadań przewozowych w zakresie przewozu ładunków między różne gałęzie transportu*, Warszawa 1977.
- Zarządzanie przedsiębiorstwem transportu samochodowego w zreformowanym systemie gospodarczym*, red. H. Bronk, Szczecin 1983.
- Zieliński Z., *Statystyczne studium sezonowości towarowych przewozów kolejami w Polsce w latach 1947-1960*, Szczecin 1965.
- Zieliński Z., *Ekonometryczne metody analizy wahań sezonowych*, Szczecin 1969.
- Zieliński Z., *Wybrane zagadnienia ekonometrii*, Szczecin 1975.
- Zieliński Z., *Wybrane zagadnienia ekonometrii i jej zastosowań do analizy przewozów*, Szczecin 1981.
- Żymeła B., *Znaczenie bodźców ekonomicznych w nowoczesnym zarządzaniu branżowym przedsiębiorstwem transportu samochodowego*, Katowice 1972.

Załączniki

2.1.1. PROGRAM STUDIÓW Oddział Inżynierijno-Ekonomiczny Transportu Samochodowego

Przedmiot	Wykładowcy	S e m e s t r I						S e m e s t r II					
		godzin tygodniowo				egz. zalicz.		godzin tygodniowo				egz. zalicz.	
		W	C	L	P			W	C	L	P		
1	2	4	5	6	7	8		9	10	11	12	13	
1	Maszynoznawstwo	2	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—
2	Matematyka	5	4	—	—	—	—	4	2	—	—	—	—
3	Fizyka	3	1	—	—	—	—	3	1	2	—	—	—
4	Chemia ogólna	3	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Geom. wykr. i rys. techn.	3	4	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—
6	Mechanika	—	—	—	—	—	—	3	2	—	—	—	—
7	Paliwa i smary	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
8	Technologia metali	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Zajęcia warsztatowe	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—
10	Historia gospodarcza	3	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
11	Język obcy	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	Wychowanie fizyczne	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
13	Studium wojskowe	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—
R a z e m		19	13	4	—	3 e. 4 z.		14	18	4	—	4 e. 9 z.	

Rejestrację na II rok studiów otrzymuje się po odbyciu 4-tygodniowej praktyki warsztatowej.

Przedmiot		Wykładowcy	Semestr III					Semestr IV				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	Matematyka	z. prof. mgr O. Laure	3	2	—	—	e. z.	—	—	—	—	—
2	Fizyka	ndj. mgr T. Rewaj	3	1	2	—	e. z.	—	—	—	—	—
3	Geom. wykr. i rys. techn.	z. prof. mgr inż. W. Borowski	—	2	—	—	z.	—	—	—	—	—
4	Mechanika	z. prof. dr inż. J. Mierzejewski	2	1	—	—	z.	3	2	—	—	e. z.
5	Wytrzymałość materiałów	z. prof. dr inż. J. Mierzejewski	4	3	—	—	z.	3	1	2	—	e. z.
6	Metaloznawstwo i obr. ciepl.	z. asyst. mgr inż. M. Bohatyrewicz	—	—	—	—	—	2	—	—	—	z.
7	Paliva i smary	wykt. mgr inż. W. Cylifski	—	2	—	—	e.	2	2	—	—	e. z.
8	Ekonomia polityczna	z. prof. dr J. Rutkowski	2	2	—	—	z.	2	—	—	—	e.
9	Geografia transportowa	doc. dr J. Mikulajski	—	—	—	—	z.	4	—	—	—	e.
10	Język obcy	—	—	2	—	—	z.	—	2	—	—	z.
11	Wychowanie fizyczne	—	—	2	—	—	z.	—	2	—	—	e.
12	Studium wojskowe	—	—	5	—	—	z.	—	4	—	—	—
Razem			14	30	4	—	3 e. 8 z.	14	13	4	—	6 e. 13 z.

Rejestrację na III rok studiów otrzymuje się po odbyciu 4-tygodniowego obrotu wojskowego.

Rejestrację na III rok studiów otrzymuje się po odbyciu 4-tygodniowego obrotu wojskowego.

Przedmiot		Wykładowcy	Semestr V					Semestr VI				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	Metaloznawstwo i obr. ciepl.	z. asyst. mgr inż. M. Bohatyrewicz	2	—	—	—	e.	—	—	—	—	—
2	Ciepota maszyn	ndj. mgr inż. B. Horodko	2	1	—	—	z.	1	—	—	—	e.
3	Termodynamika	ndj. mgr inż. B. Sobalski	3	1	—	—	z.	—	—	—	—	e.
4	Obrotowa skręta i obrabianki	z. prof. dr inż. E. Górski	3	2	—	—	e. z.	—	—	—	—	—
5	Elektrownie i elektrownie	adk. mgr inż. W. Olszak	3	—	—	—	—	—	2	2	—	e. z.
6	Elektrotechn. samochodowa	z. prof. mgr inż. C. Owsiecki	5	2	—	—	e. z.	—	—	—	—	e. z.
7	Tabor samochodowy	doc. mgr inż. A. Rumel	3	2	—	—	e. z.	—	—	—	—	—
8	Ekonomia polityczna	z. prof. dr J. Rutkowski	—	2	—	—	z.	—	—	—	—	z.
9	Język obcy	—	—	2	—	—	z.	—	—	—	—	e.
10	Studium wojskowe	—	—	5	—	—	—	—	5	—	—	—
Razem			20	15	—	—	4 e. 7 z.	10	13	4	4	5 e. 4 z.

Rejestrację na IV rok studiów otrzymuje się po odbyciu 4-tygodniowej praktyki technologicznej.

Przedmiot	Wykładowcy	Semestr VII					Semestr VIII				
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	2	3									
1	Elektrotechn. samochodowa	z. prof. mgr inż. C. Gówiec	2	2	—	—	—	—	—	—	—
2	Tabor samochodowy	doc. mgr inż. A. Hummel	—	—	—	4	—	—	—	—	—
3	Mechanizacja robót ładunk.	doc. mgr inż. St. Smoczyński	2	1	—	—	—	—	—	—	—
4	Technol. obsługi i napraw	adj. mgr inż. J. Parczewski	3	2	—	—	—	—	—	—	—
5	Ładunkozwrostwo	z. prof. dr C. Pietrzyk	2	1	—	—	—	—	—	—	—
6	Prawo przewoz. i ubezpiecz.	doc. dr W. Górecki	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7	Ekonom. transp. i analiza	doc. mgr M. Małowski	—	—	—	—	—	2	—	—	—
8	Planowanie przedsiębior.	adj. mgr R. Falkiewicz	2	—	—	—	—	—	—	—	—
9	Rachunk. i analiza bilansu	adj. mgr T. Wadniewski	—	—	—	—	—	2	—	—	—
10	Statystyka transportu	z. prof. dr Z. Heliński	3	1	—	—	—	2	—	—	—
11	Organ. i planow. transportu	z. prof. mgr J. Wołosz	—	2	—	—	—	2	—	—	—
12	Język obcy	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—
13	Studia wojenne	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Razem		14	12	2	4	4	18	15	—	—	—

Rejestrację na V rok studiów otrzymuje się po odbyciu 4-tygodniowej praktyki ekonomicznej.

Przedmiot	Wykładowcy	Semestr IX					Semestr X				
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	2	3									
1	Technol. obsługi i napraw BHP	adj. mgr inż. J. Parczewski	2	—	3	4	—	—	—	—	—
2	Ekonom. transp. i analiza	z. prof. mgr inż. S. Zabicki	—	2	—	—	2	—	—	—	—
3	Ekonomika inwestycji	doc. mgr M. Małowski	2	1	—	—	—	—	—	—	—
4	Rachunk. i analiza bilansu	s. asyst. mgr M. Rosnerowa	2	2	—	—	—	—	—	—	—
5	Statystyka transportu	adj. mgr T. Wadniewski	2	2	—	—	—	—	—	—	—
6	Organ. i planow. transportu	z. prof. dr Z. Heliński	3	2	—	—	—	—	—	—	—
7	Seminar. dypl. i praca dypl.	z. prof. mgr J. Wołosz	—	2	—	—	—	2	—	—	—
8	a) transport kolejowy b) transport wodny c) transport międzynarod. d) urbanistyka komunikac.	— —	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Razem		13	13	3	4	4	2	4	—	—	—

Na X semestrze obowiązuje 8-tygodniowa praktyka dyplomowa.

Po V roku studiów obowiązuje 4-tygodniowy obóz wojskowy.

Oddział Ekonomiki Transportu Drogowego

	Przedmiot	Wykładowcy	Semestr I								Semestr II							
			godzin tygodniowo				egz. zal.				godzin tygodniowo				egz. zal.			
			W	C	L	P	W	C	L	P	W	C	L	P	W	C	L	P
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13						
1	Ekonomika polityczna	z. prof. dr J. Rutkowski	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
2	Geografia transportu	doc. dr J. Mikołajski	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
3	Historia gospodarcza	prof. nazw. dr A. Wielopolski	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—
4	Matematyka	z. prof. mgr A. Swarczewicz	2	2	—	—	egz. zal.	2	2	—	—	—	—	—	2	2	—	egz. zal.
5	Rysunek techniczny	z. prof. mgr inż. W. Borkowski	1	2	—	—	egz. zal.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Techn. wybr. gałęzi transp.	wykl. mgr inż. W. Chyliński	2	—	2	—	2	2	1	—	—	—	—	—	2	1	—	egz. zal.
7	Problemy gosp. Pomorza Zach.	prof. nazw. dr A. Wielkopolski	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3	—	—	egz. zal.
8	Język rosyjski	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
9	Język zach.-europejski	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
10	Proseminarium	—	—	4	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	2
11	Wychowanie fizyczne	—	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
12	Stadium wojskowe	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	egz. zal.
R a z e m			11	12	2	—	2 egz. zal.	13	18	—	—	—	—	—	13	18	—	6 egz. zal.

Rejestrację na II rok studiów otrzymuje się po odbyciu 4-tygodniowej praktyki produkcyjnej.

Przedmiot	Wykładowcy	Semestr III											
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Semestr IV	
1	2	3											
1	Ekonomia polityczna	z. prof. dr J. Rutkowski					2						
2	Geografia transportu	doc. dr J. Mikołajski					3						
3	Statystyka	z. prof. dr Z. Helinski					4						
4	Prawo	prof. zw. L. Babinski					5						
5	Rachunkowość	doc. dr E. Terbuchu					6						
6	Techn. wybr. galaz. transp.	wyżs. mgr inż. W. Chylinski					7						
7	Język rosyjski						8						
8	Język zach.-europejski						9						
9	Proseminarium						10						
10	Wychowanie fizyczne						11						
11	Studium wojskowe						12						
Razem		11	17				32	10	18			56	62

Rejestrację na III rok studiów otrzymuje się po odbyciu 4-tygodniowego obozu wojskowego.

Przedmiot	Wykładowcy	Semestr V											
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	Semestr VI	
1	2	3											
1	Ekonomia polityczna	z. prof. dr J. Rutkowski											
2	Filozofia	z. prof. dr M. Gordon											
3	Statystyka	z. prof. dr Z. Helinski											
4	Prawo	prof. zw. L. Babinski											
5	Finanse	doc. dr S. Schwann											
6	Rachunkowość	doc. dr E. Terbuchu											
7	Plan. i polityka ekonomicz.	doc. dr P. Malek											
8	Organ. przedsiębiorstwa	z. prof. mgr J. Wolczan											
9	Ekonomia transp. drog.	doc. mgr M. Madyski											
10	Język rosyjski												
11	Język zach.-europejski												

Przedmiot	Wykładowcy	Semestr V					Semestr VI				
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	2	3									
12	Seminarium	—	4	—	—	2	—	4	—	—	2
13	Studium wojskowe	—	5	—	—	2	—	5	—	—	6
R a z e m		17	16	—	—	3 e. 6 z.	14	17	—	—	6 e. 5 z.

Rejestrację na IV rok studiów otrzymuje się po odbyciu 4-tygodniowej praktyki kursowej.

Przedmiot	Wykładowcy	Semestr VII					Semestr VIII				
		4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
1	2	3									
1	Ekonomia polityczna	2	—	—	—	—	2	—	—	—	e.
2	Prawo pracy i cywilne	4	—	—	—	e.	—	—	—	—	—
3	Finanse przedsiębiorstw	2	—	—	—	—	2	—	—	—	e.
4	Ekonomika inwestycji	3	—	—	—	e.	—	—	—	—	—
5	Ekonomika transp. drog.	2	—	—	—	e.	3	—	—	—	e.
6	Język zach. europejski	—	2	—	—	e.	—	—	—	—	e.
7	Ekonom. innych gałęzi transportowych	—	—	—	—	—	2	—	—	—	e.
8	Wykład obieralny	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
	a) transport morski,										
	b) transport kolejowy,										
	c) transport miejski,										
	d) spedycja i rozrach. międzynarodowy,										
	e) międzynarod. prawo przewoz.										
	f) ubezpiecz. transportowe,										
	g) urbanistyka komunikac.										
	h) ludność i gospod.										

1	Przedmiot	Wykładowcy	Semestr VII				Semestr VIII			
			4	5	6	7	8	9	10	11
2		3								
9	Seminarium dyplomowe a) ekonomia polityczna, b) finanse, c) prawo, d) geografia e) ekonomika transportu, f) organizacja i planowanie g) statystyka Studium wojskowe	—	—	4	—	—	z.	—	4	—
10		—	—	5	—	—	z.	—	5	—
Razem			13	11	—	—	4e. 2z.	11	9	—

Po IV roku studiów obowiązuje 4-tygodniowy obóz wojskowy.

1	Przedmiot	Wykładowcy	Semestr IX				Semestr X			
			4	5	6	7	8	9	10	11
2		3								
1	Seminarium dyplomowe	—	—	2	—	—	z.	Praca dyplomowa		
Razem			—	2	—	—	1z.			

Po IX semestrze obowiązuje 8-tygodniowa praktyka dyplomowa.

[illegible]

Классификация растений
А. Промышленные растения

№	Наименование растений	Классификация по назначению	Свойства сырья				Содержание полезных веществ													
			Влажность	Плотность	Удельный вес	Температура при заготовке	Содержание полезных веществ													
							Содержание полезных веществ													
							Влажность	Плотность	Удельный вес	Температура при заготовке	Влажность	Плотность	Удельный вес	Температура при заготовке	Влажность	Плотность	Удельный вес	Температура при заготовке	Влажность	Плотность
1	З																			
15	Олеокарп : карп-олео	3	40	30	30															
16	Олеокарп : карп-олео	3	40	30	30															
17	Пром. растения	3	40	30	30															
18	Пром. растения	3	40	30	30															
19	Пром. растения	3	40	30	30															
20	Пром. растения	3	40	30	30															
21	Пром. растения	3	40	30	30															
22	Пром. растения	3	40	30	30															
23	Пром. растения	3	40	30	30															
24	Пром. растения	3	40	30	30															
25	Пром. растения	3	40	30	30															
26	Пром. растения	3	40	30	30															
27	Пром. растения	3	40	30	30															
28	Пром. растения	3	40	30	30															
29	Пром. растения	3	40	30	30															
30	Пром. растения	3	40	30	30															
31	Пром. растения	3	40	30	30															
32	Пром. растения	3	40	30	30															
33	Пром. растения	3	40	30	30															
34	Пром. растения	3	40	30	30															
35	Пром. растения	3	40	30	30															
36	Пром. растения	3	40	30	30															
37	Пром. растения	3	40	30	30															
38	Пром. растения	3	40	30	30															
39	Пром. растения	3	40	30	30															
40	Пром. растения	3	40	30	30															

ZATWIERDZAM
PODSEKRETARZ STANU

(prof. dr hab. Janina Górska)
Mazowiec, dnia 21.07.1978 r.

PLAN STUDIÓW
A. PRZEBIEGOWY OGÓLNE

Kierunki: Cybernetyka ekonomiczna i informatyka
i ich kombinacje

Lp.	Nazwa przedmiotu	Kierunek po zakwalifikacji	Czas na zajęcia			Godziny zajęć w tygodniu											
			w semestrze	w tygodniu	w tygodniu	SEMESTRY											
						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
1	Ekonomia polityczna	2, 4	240	120	120	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	Matematyka ogólna i specjalna	6	60	45	45												
3	Matematyka finansowa i statystyka	4	120	60	60												
4	Podstawy nauki politycznej	8	120	60	60												
5	Polityka ekonomiczna i planowanie	9	60	45	45												
6	Organizacja i zarządzanie	1	60	45	45	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
7	Ekonomia i organizacja przedsiębiorstwa	1	60	45	45												
8	Statystyka matematyczna i statystyka	1	120	60	60	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
9	Algorytmika	1	60	45	45	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
10	Wstęp do informatyki	2	60	45	45	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11	Przedmiotowe kombinacje i	val.	45	15	30												
12	Podstawy rachunku	1	60	45	45												

Załącznik 4 Plan studiów dla kierunku cybernetyka ekonomiczna i informatyka ze specjalnościami przetwarzanie danych i rachunkowość oraz ekonometria i statystyka w 1978 roku

Lp.	Nazwa przedmiotu	Liczba godzin po semestrach	Godziny zajęć w tygodniu		Godziny zajęć w tygodniu												Zm.						
			Razem	w tym: wzrosty	SEMESTRY																		
					I			II			III			IV				V			VI		
					w.	dw.	in.	w.	dw.	in.	w.	dw.	in.	w.	dw.	in.		w.	dw.	in.			
1	3	4	5	6	3	4	5	3	4	5	3	4	5	3	4	5	3	4	5				
13	Matematyka ogólna	2	45	15	30																		
14	Przedmiotowe materiały	3	15	30	45																		
15	Język angielski	3	120		120																		
16	Język niemiecki-ekspresyjny	3	100		100																		
17	Wychowanie fizyczne		120		120																		
18	Ścieżka wojenne i obronne	3	120	100																			
19	Ekonomia ogólna	3	30	24	6																		
20	Statystyka ogólna	3	30	30																			
21	Metody pracy naukowej		15		15																		
22	Ekspertyza	2	60	60																			
23	Prace gospodarcze	3	30	30																			
Razem przedmioty ogólne			2175	845	1330	15	22	11	16	9	10	6	10	6	6	6	6	2					

JATWIDJAN
Tubuhannya kuat
Apakah dia benar-benar cinta?
Mungkin saja 3/4 100%

376

C. Speidel, *University of Minnesota, Minneapolis, Minnesota*

[illegible]

3. *Salmonella* m.
 Proteolytica (non)
 found in lat. *Salmonella*
 Minnesota, 1944 2 1338 4

381

[illegible]

Spis tabel

<i>Tabela 1 Zajęcia na I roku studiów w Szkole Głównej Planowania i Statystyki w roku akademickim 1950/1951 opracowano na podstawie Spisu wykładów i składu osobowego na rok akademicki 1950/1951, ASGH, SGPiS</i>	71
<i>Tabela 2 Zajęcia na II roku studiów w Szkole Głównej Planowania i Statystyki w roku akademickim 1949/1950 opracowano na podstawie Spisu wykładów i składu osobowego na rok akademicki 1949/1950, ASGH, SGPiS</i>	72
<i>Tabela 3 Ruch kadry w roku 1974. Opracowano na podstawie AUS, WNEiZ, 341/30, s. 189.....</i>	190
<i>Tabela 4 Otwarte przewody doktorskie na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej w latach akademickich 1962/1963-1969/1970. Opracowanie własne.....</i>	222
<i>Tabela 5 Otwarte przewody doktorskie na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej w latach akademickich 1970/1971-1974/1975. Opracowanie własne.....</i>	228
<i>Tabela 6 Otwarte przewody doktorskie na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej w latach akademickich 1975/1976-1984/1985. Opracowanie własne.....</i>	237
<i>Tabela 7 Otwarte przewody habilitacyjne na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej w latach akademickich 1975/1976-1984/1985. Opracowanie własne.....</i>	237

Spis załączników

Załącznik 1 Plan studiów dla Oddziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Samochodowego w roku akademickim 1960/1961.	359
Załącznik 2 Plan studiów dla oddziału Ekonomiki Transportu Drogowego w roku akademickim 1960/1961	362
Załącznik 3 .Plan studiów dla kierunku ekonomika i organizacja produkcji w specjalności ekonomika i organizacja przemysłu 1978 rok	366
Załącznik 4 Plan studiów dla kierunku cybernetyka ekonomiczna i informatyka ze specjalnościami przetwarzanie danych i rachunkowość oraz ekonometria i statystyka w 1978 roku	369
Załącznik 5 Plan studiów dla kierunku ekonomika i organizacja obrotu towarowego i usług w 1978 roku.....	374
Załącznik 6 Plan studiów dla kierunku ekonomika i organizacja transportu ze specjalnościami ekonomika i organizacja transportu lądowego i ekonomika i organizacja transportu morskiego w 1978 roku	376
Załącznik 7 Plan studiów dla kierunku planowanie i finansowanie gospodarki narodowej w 1978 roku	380

Streszczenie

Praca doktorska podejmuje próbę ukazania całościowego rozwoju szczecińskiego ośrodka nauk ekonomicznych zamkniętego organizacyjnie w ramach Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej w latach 1955-1985. Wyróżnikiem akademickiego środowiska ekonomistów szczecińskich było dodanie do nauk ekonomicznych elementów inżynieryjnych. Spowodowało to powiązanie ekonomik różnych gałęzi transportu z naukami technicznymi skupiającymi się na eksploatacji środków transportu oraz z rachunkowością i finansami przedsiębiorstw transportowych. Właśnie to interdyscyplinarne podejście świadczyło o unikatowości szczecińskiego ośrodka akademickich badań ekonomicznych.

W pracy wykorzystano kilka metod badawczych. Przede wszystkim metodę indukcyjną, czyli bezpośredniego ustalania faktów na podstawie źródeł archiwalnych. Wykorzystano również elementy metody statystycznej w celu analizy danych liczbowych i ich reprezentacji oraz metodę lingwistyczną do odczytywania oraz interpretacji tekstów pisanych odręcznie oraz z wykorzystaniem języka specyficznego dla omawianej epoki.

Praca składa się poza wstępem i zakończeniem z trzech rozdziałów ułożonych chronologicznie. Podział treści wewnątrz rozdziałów posiada charakter problemowy. Wyjątkiem od opisanego powyżej układu jest rozdział trzeci, który analizuje dyskusję prowadzoną w środowisku ekonomicznym nad wyborem przyszłej drogi rozwoju. Częściowo pokrywa on się chronologicznie z rozdziałem drugim. Chronologicznie praca zamyka się w latach 1955-1985, kiedy to szczecińska ekonomia akademicka rozwijała się w ramach Wydziału Inżynieryjno-Ekonomicznego Transportu Politechniki Szczecińskiej. Warto jednak dodać, że rozdział wprowadzający analizuje losy środowiska akademickiego do czasu powstania Politechniki Szczecińskiej i zamyka się chronologicznie w latach 1946-1955.

Pierwszy rozdział dotyczy rozwoju środowiska ekonomistów szczecińskich w ramach Akademii Handlowej w Poznaniu Oddział w Szczecinie oraz Wyższej Szkoły Ekonomicznej. Drugi rozdział skupia się na Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Transportu Politechniki Szczecińskiej, a ostatni trzeci opisuje rozważania ekonomistów nad wyborem przyszłości w początkach lat 80 kiedy to akademicy musieli zdecydować czy wejdą w skład powstającego w Szczecinie Uniwersytetu czy dążyć będą do samodzielności. Zakończenie rozdziału omawia syntetycznie dalsze losy akademickiego środowiska ekonomicznego wywodzącego się z Politechniki Szczecińskiej po 1985 roku.

Summary

This doctoral dissertation presents a comprehensive account of the development of the Szczecin academic center for economic sciences, which was organizationally situated within the Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny at Politechnika Szczecińska between 1955 and 1985. A distinctive feature of the Szczecin academic community of economists was the integration of engineering elements into the field of economics. This led to a connection between the economics of various branches of transport and technical sciences focused on the operation of transport equipment, as well as with accounting and finance in transport enterprises. It was precisely this interdisciplinary approach that marked the uniqueness of the Szczecin center for academic economic research.

Several research methods were employed in this work. Primarily, the inductive method was used, i.e., the direct establishment of facts based on archival sources. Elements of the statistical method were also applied to analyze numerical data and represent them, along with the linguistic method used for interpreting handwritten texts and documents written in the specific language of the period under study.

Apart from the introduction and conclusion, the dissertation consists of three chronologically ordered chapters. The internal structure of the chapters is thematic. An exception to this structure is the third chapter, which showcases the discussion within the academic economic community regarding the choice of future development paths. It partially overlaps chronologically with the second chapter. Chronologically, the dissertation covers the years 1955–1985, the period in which academic economics in Szczecin developed within the Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Politechniki Szczecińskiej. However, it is worth noting that the introductory chapter analyzes the fate of the academic environment before the establishment of Politechnika Szczecińska, covering the years 1946–1955.

The first chapter addresses the development of the community of Szczecin economists within the structures of the Akademia Handlowa w Poznaniu Oddział w Szczecinie, and later the Wyższa Szkoła Ekonomiczna. The second chapter focuses on the Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Politechniki Szczecińskiej, while the third chapter describes the deliberations among economists at the beginning of the 1980s, when academics had to decide whether to join the emerging University of Szczecin or to pursue institutional independence. The concluding section of the third chapter provides a brief

overview of the subsequent history of the academic economic community originating from Politechnika Szczecińska after 1985.