

dr hab. prof. US Paweł Gut
ul. Królowej Jadwigi 20/15
70-262 Szczecin
służbowy
Archiwum Państwowe w Szczecinie
Ul. św. Wojciecha 13
70-410 Szczecin
Email: pgut@szczecin.ap.gov.pl
oraz
Instytut Historyczny Uniwersytetu Szczecińskiego
Ul. Krakowska 71-79
71-017 Szczecin
Email: pawel.gut@usz.edu.pl

Recenzja rozprawy doktorskiej Pana mgr Piotra Wyrwy, *Komunikacja miejska w Słupsku w latach 1945–2015*, Słupsk 2022, ss.334

I. Wybór tematu i koncepcja pracy

Tematyka rozwoju komunikacji publicznej rzadko gości w monografiach historycznych. Jak sam autor dysertacji wskazał we wstępie problematyka ta jest przede wszystkim przedmiotem opracowań popularnych, czy też popularnonaukowych, najczęściej w pewnym ograniczonym zakresie – urządzenia i pojazdy transportu publicznego, czyli typy tramwajów czy autobusów i elementy wyposażenia technicznego. Pewnym odstępstwem od tej tendencji są rozdziały o komunikacji w monografiach dużych i średnich miast, np. Głogowa, Gorzowa, Olsztyna, Poznań czy Szczecin i innych.

Z tym większą satysfakcją przyjąć należy dysertację pana mgr Piotra Wyrwy, który podjął się stworzenia monografii komunikacji miejskiej w Słupsku. Tematyka ta wychodzi mocno poza obszar najczęściej wybieranych problemów przez doktorantów. Dzieje transportu publicznego/masowego (dzieje komunikacji) to z jednej strony część historii gospodarczej ale również historii społecznej. Autor w monografii nie stroni również od dziejów politycznych, które także miały istotny wpływ na transport publiczny w Słupsku.

Dla dziejów komunikacji miejskiej Słupsk stanowi interesujący przypadek istnienia trzech typów transportu publicznego (tramwaj, autobus, trolejbus). Odziedziczona w 1945 roku po niemieckich mieszkańcach miasta sieć tramwajowa działała do czasu jej likwidacji w 1959 roku. Wówczas została zastąpiona autobusami. W połowie lat 80-tych XX wieku komunikacja autobusowa uzupełniona została trakcją trolejbusową, która jednak została w 1999 roku zlikwidowana. Od tego roku mieszkańcy mają do dyspozycji jedynie sieć autobusową, obsługującą nie tylko miasto, ale również sąsiednie gminy, tworzące aglomerację słupską.

W pracy przedstawiono dzieje przedsiębiorstw organizujących komunikację miejską w Słupsku, których na przestrzeni 70 lat działało aż 8. Dysertacja obejmuje całościowo problematykę transportu publicznego. To nie tylko suche dzieje firm transportowych, ale szerokie przedstawienie problematyki tworzenia i przebiegu linii tramwajowych, autobusowych, trolejbusowych, parku maszynowego (tramwaje, autobusy, trolejbusy), wyposażenia technicznego zaplecza, a także spraw kadrowych od kierownictwa po szeregowych pracowników. Doktorant zajął się również dziejami linii mikrobusowych, a także działalności taksówek w ramach państwowego Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Słupsku.

Podsumowując przyjąć należy koncepcję pracy za udaną i interesującą. Dysertacja stanowi studium przypadku. Dzieje komunikacji publicznej w Słupsku zwłaszcza dla okresu do 1990 roku można odnieść do wielu miast w okresie Polski Ludowej, szczególnie na Ziemiach Zachodnich i Północnych.

II. Konstrukcja pracy i jej treść

Dysertacja pana mgr Piotra Wyrwy składa się z 5 rozdziałów rzeczowych, wstępu, zakończenia oraz bibliografii. Rozdziały dzielą się na podrozdziały i mniejsze części (punkty). W każdym z tych punktów przyjęty tok narracji jest chronologiczny. Przypisy są bardzo mocno rozbudowane, oparte na szerokiej bazie źródłowej (archiwalnej) i literaturze. Wiele z nich to przypisy źródłowe rozszerzone zawierające m.in. biogramy i wyjaśnienia. Są one rozwinięciem *passusów* z zasadniczego toku narracji monografii. Poza tym w pracy autor umieścił 65 tabel oraz 49 zdjęć. Stanowią one ważny element dopełniający, wyjaśniający i ilustrujący narrację. Oceniając objętość maszynopisu (334ss.), aparat naukowy i treść dysertacji wnosić należy, iż Pan mgr Piotr Wyrwa włożył znaczny nakład pracy i wykazał duże zaangażowanie w jej powstanie.

Przyjęta konstrukcja monografii jest przejrzysta, choć nierówność objętości rozdziałów (rozdział I – 37s. rozdział III – 106s.) może czytelnika razić.

Granice chronologiczne pracy wyznaczają lata 1945 i 2015 (wstęp, s. 12). Cezura początkowa jest niepodważalna, lecz data końcowa, a zwłaszcza jej uzasadnienie (największy zakres czasowy, okrągła liczba 70 lat) mogą budzić wątpliwość u czytelnika. Wydaje się, iż cezurą końcową mogłoby być kilka innych dat: rok 1991 – powołanie w miejsce Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Słupsku Miejskiego Zakładu Komunikacji w Słupsku jako zakładu komunalnego, co zakończyło okres „socjalistycznego” przedsiębiorstwa

państwowego, a było początkiem firmy komunalnej; rok 1999 – likwidacja linii trolejbusowych, czyli przyjęcie jednego modelu rozwoju komunikacji miejskiej – autobusy; rok 2001 – przekształcenie MZK w spółkę, a może rok 2014 – podpisanie umowy na projekt unijny o rozwoju transportu miejskiego w Słupsku (s. 51).

W rozdziale I omawiając etapy rozwoju komunikacji miejskiej podzielił je na 3 okresy: 1945-1959, 1959-1989, 1989-2015. Podział ten uznać należy za klarowny, choć data 1989 roku powinna być zastąpiona rokiem 1991, gdyż przemiany ustrojowe w Polsce z pewnym opóźnieniem wpłynęły – co jest w pełni zrozumiałe – na organizację komunikacji miejskiej nad Słupią (powstanie MZK), generalnie przekształcenia w zakresie mienia i gospodarki komunalnej samorządu gminnego, który uzyskał podmiotowość wiosną 1990 roku.

Doktorant w monografii zawarł duży ładunek wiedzy, tak z zakresu techniki, ale przede wszystkim historii gospodarczej, komunikacji, społecznej i politycznej. Na szczególną uwagę zasługuje rozdział III: *Kadry przedsiębiorstw komunikacji miejskiej*. Składa się on zasadniczo z dwóch części. W pierwszej omówił bardzo szczegółowo problematykę personalną kierownictwa kolejnych podmiotów organizujących transport publiczny w Słupsku. Pan Piotr Wyrwa dla okresu do 1990 roku ukazał drobiazgowo powiązania osobiste, zawodowe, społeczne i polityczne między kadrą zarządzającą i miejscowymi decydentami politycznymi, szczegółowo omówił również problematykę kolejnych grup pracowników komunikacji miejskiej (kierowcy, konduktorzy, mechanicy i inni).

Jak już wyżej wskazano rozdział III. Kadry przedsiębiorstw komunikacji miejskiej posiada objętość 106 stron, z których 66 stron poświęcono problemom personalnym. Pozostałe strony, choć też związane z czynnikiem ludzkim, dotyczą działania różnych instytucji i komórek organizacyjnych w ramach przedsiębiorstw komunikacji: PZPR, Rada Robotnicza (Pracownicza), jednostka ORMÓ, związki zawodowe, działalność socjalno-bytowa, ale też szkoła zawodowa czy ośrodek szkolenia kierowców. W tej części pan Piotr Wyrwa zawarł także dzieje strajków i protestów społecznych dekady Edwarda Gierka, czasów Solidarności oraz po 1990 roku. Problematyka ta zajmuje podrozdziały 3.5 do 3.12. Wydaje się, iż z tych zagadnień doktorant mógłby stworzyć odrębny rozdział, wówczas uzyskałby pewną proporcję między kolejnymi częściami pracy.

Doktorant, mimo niewielkich niedociągnięć i niedoskonałości w konstrukcji rozdziału III, poradził sobie z budową struktury dysertacji oraz prowadzonym w niej tokiem narracji. Język i styl jest przejrzysty. Pewne potknięcia językowe czy stylistyczne w przypadku publikacji najpewniej byłyby usunięte. Wykonana praca zasługuje nad ocenę dobrą.

III. Baza źródłowa i literatura

Dysertacja powstała na podstawie szerokiej bazy źródłowej. Pan Piotr Wyrwa wykorzystał źródła archiwalne przechowywane w archiwach państwowych (AAN, AP Koszalin, AP Oddział Słupsk, AP Poznań, AP Szczecin), Instytutu Pamięci Narodowej Oddział w Gdańsku, a także Instytutu Pileckiego w Warszawie. Ponadto przeprowadził kwerendę w Archiwum Zakładowym Miejskiego Zakładu Komunikacji w Słupsku. Łącznie podstawą źródłową recenzowanej dysertacji są dokumenty i akta z 14 zespołów i zbiorów archiwalnych.

Materiały archiwalne uzupełnione zostały źródłami drukowanymi – ustawy, rozporządzenia z Dziennika Ustaw i Monitora Polskiego, a także artykuły prasowe z kilku czasopism wychodzących w Koszalinie, Słupsku i Gdańsku.

Poza źródłami tradycyjnymi (archiwalia, prasa, akty normatywne) autor dysertacji na jej potrzeby wytworzył źródła wywołane – przeprowadził wywiady z pracownikami Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Słupsku. Stały się one uzupełnieniem zebranej bazy źródłowej. W tym miejscu nasuwa się uwaga, ale też prośba archiwisty i historyka, aby zebrane wywiady doktorant przekazał (oczywiście za zgodą udzielających wywiadu) do zasobu jednej z placówek powołanych do przechowywania źródeł, np. Archiwum Państwowego Oddział w Słupsku. Pozwoli to w przyszłości te źródła historii mówionej udostępnić również innym badaczom.

Wskazana podstawa źródłowa jest obszerna, a przeprowadzona szeroka i skrupulatna kwerenda źródłowa zasługuje na szacunek i uznanie.

Do podstawy źródłowej nasuwa się jedna uwaga. Dysertacja obejmuje również okres po przemianach ustrojowych w Polsce z 1989/1990 roku, aż po 2015 rok. Z tego też powodu należałoby skorzystać z dokumentów tworzonych przez władze komunalne Słupska tego okresu, tym bardziej, że w przeciwieństwie do okresu gospodarki centralistycznej, od 1990 roku odbudowana wspólnota gminna, jej organy – Rada Miejska i Prezydent, Zarząd Miasta czy Urząd Miejski – decydowały i decydują o organizacji komunikacji miejskiej. Autor dysertacji we wstępie stwierdził, iż miał utrudniony dostęp do Archiwum Zakładowego Urzędu Miejskiego w Słupsku i zrezygnował z kwerendy. Tą niedogodność autor mógł rozwiązać na dwa sposoby.

Po pierwsze Archiwum Państwowe Oddział w Słupsku posiada już zespół 37/885 Urząd Miejski w Słupsku od 1990 roku. Zawiera on 531 j.a. z okresu pierwszej kadencji

samorządu gminnego, czyli z lat 1990-1994 (Baza szukajwarchiwach.gov.pl), w tym protokoły rady, jej uchwały i inne. Biorąc pod uwagę otwartość archiwów państwowych, przyjęć należy, iż doktorant otrzymałby dostęp do wszystkich tych materiałów.

Po drugie, obejściem ograniczonego dostępu do archiwaliów władz miejskich od 1990 roku może strona BIP Urzędu Miejskiego w Słupsku. Doktorant odnajdzie na niej rejestr uchwał Rady Miejskiej. Choć większość uchwał o komunikacji dotyczy cen biletów, ale są tu opublikowane również decyzje radnych o prywatyzacji MZK, zawieraniu umów na prowadzenie transportu miejskiego, umów z sąsiednimi gminami na rozszerzenie linii miejskich. Ponadto na stronie tej są protokoły posiedzeń Rady Miejskiej od 2007 roku i komisji problemowych Rady Miejskiej od 2014 roku, a także interpelacje radnych od 2010 roku.

Literatura przedmiotu obejmuje prace naukowe, jak też popularnonaukowe. Wykorzystanie tych ostatnich w przypadku dysertacji poświęconej problemowi komunikacji publicznej jest zrozumiałe, gdyż środki transportu budzą duże zainteresowanie społeczne, a publikacje o nich są chętnie czytane. Autorzy tych prac stanowią najczęściej fachowców w swej wąskiej dziedzinie (np. znawcy określonych typów pojazdów czy urządzeń), a posiadana przez nich wiedza szczegółowa (faktografia) godna uwagi zawodowego badacza.

Opracowania naukowe obejmują literaturę ogólną oraz szczegółową i regionalną. Jej dobór jest zadowalający.

Recenzowaną pracę można byłoby poszerzyć o zagadnienia ogólne komunikacji miejskiej z czasów po 1990 roku z opracowań, m.in. *System transportowy Polski. 10 lat w Unii Europejskiej*, red. Jan Pieriegud, Warszawa 2015 (Szkola Główna Handlowa), gdzie na stronach 95-112 autorzy tej publikacji omówili kierunki rozwoju transportu publicznego w miastach. Kolejną pracą jest *Raport o stanie komunikacji miejskiej w Polsce w latach 2000–2012*, Warszawa 2013 (Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej) opracowany przez Krzysztofa Grzelca, Adama Karolaka, Cecylię Radziejewicz oraz Roberta Wolańskiego. Poza tym autor mógł rozbudować narrację w sprawach ogólnych dotyczących transportu publicznego wykorzystując artykuły z prasy branżowej, np. czasopisma „Transport Miejski” (1982–2004) oraz „Transport Miejski i Regionalny” (2004–2021).

W zakresie prac dotyczących bezpośrednio Słupska autor mógłby wykorzystać specjalistyczne artykuły z wyżej wymienionego czasopisma „Transport Miejski” Jerzego

Ostaszewicza¹, Janusza Pieruna i Ryszarda Przystawskiego², Daniela Mickiewicza³, Zbigniewa Wiczковского⁴, Ernesta Kamińskiego⁵ czy Stanisława Szczęśniaka⁶. Dotyczą one przede wszystkim sieci trolejbusów, ale także ogólnych zagadnień przedsiębiorstwa komunikacyjnego w Słupsku.

Ponadto dla celów porównawczych doktorant mógł wykorzystać artykuł Elżbiety Juszcak, *Komunikacja Miejska w Koszalinie w latach 1945–1989*, opublikowany w Przeglądzie Zachodniopomorskim w 2016 roku (z. 4, s. 105-138).

IV. Uwagi szczegółowe

-s. 55 – podrozdział 2.3. Miejskie Przedsiębiorstwa Gospodarki Komunalnej... - w tym krótkim podrozdziale brakuje wskazania, dlaczego powstało MPGK – należałoby się odwołać do sytuacji, iż w 1950 roku wraz z likwidacją samorządu terytorialnego (choć może już w 1950 roku fasadowego) wywodzącego się z okresu II RP dotychczasowe mienie komunalne miast i gmin zostało upaństwowione, a wyrazem tego było właśnie tworzenie przedsiębiorstw takich jak MPGK, które choć wykonywały działania na rzecz społeczności lokalnych (organizmów komunalnych) – były przedsiębiorstwami państwowymi. Tu też autor powinien napisać, iż ten stan trwał do przekształceń ustrojowych w 1989/1990 roku.

-s. 147 – podrozdział 3.5. Organizacje partyjne – w pierwszym akapicie doktorant pisze, że do 1961 roku nie ma informacji o POP, bo komunikacja była częścią przedsiębiorstwa wielobranżowego. Ale czy prowadząc kwerendę nie uzyskał żadnych danych o działaczach, czy członkach PZPR, czy jeszcze PPR lub PPS, którzy byli pracownikami słupskich tramwajów do 1959, a następnie autobusów. Ten początek podrozdziału autor powinien – w przypadku druku – poszerzyć. Może wykorzystać akta partyjne zgromadzone w AP Koszalin (PPR, PPS, PZPR), czy też w Szczecinie (PPR, PPS).

¹ J. Ostaszewicz, *Trolejbusy w Słupsku. Pierwsze przymiarki przed 50 laty*, „Transport Miejski” 1988, nr 10, s. 231-232.

² J. Pierun, R. Przystawski, *Trolejbusy w Słupsku. Rzeczywisty rozwój komunikacji trolejbusowej w Słupsku*, „Transport Miejski” 1988, nr 10, s. 233-234; J. Pierun, *Trolejbusy w Słupsku. Trolejbus przegubowy WPK Słupsk 280E*, „Transport Miejski” 1988, nr 10, s. 236-238.

³ D. Mickiewicz, *Inżynieria ruchu w działalności Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Słupsku*, „Transport Miejski” 1985, nr 5, s. 121–122; idem, *Trolejbusy w Słupsku. Trakcja trolejbusowa w układzie komunikacyjnym miasta*, „Transport Miejski” 1988, nr 10, s. 234-236.

⁴ Z. Wiczowski, *Doświadczenia z eksploatacji trolejbusów w Słupsku*, „Transport Miejski” 1989, nr 4, s. 83-85.

⁵ E. Kamiński, *Niektóre założenia nowego systemu ekonomiczno-finansowego w świetle doświadczeń Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Słupsku*, „Transport Miejski” 1985, nr 5, s. 123-126.

⁶ S. Szczęśniak, *Zaplecze techniczne WPK w Słupsku - problemy i osiągnięcia*, „Transport Miejski” 1985, nr 5, s. 119-121.

V. Konkluzja

Zrecenzowana dysertacja stanowi studium z zakresu historii komunikacji. Autor zrealizował postawione cele, przedstawił obszerną monografię na temat dziejów transportu publicznego w Słupsku, ukazał skomplikowane uwarunkowania jej działania na przestrzeni 70 lat, zależność jej stanu od czynników zewnętrznych (polityka), ale też wewnętrznych (ludzie – kierownictwo, pracownicy). Stwierdzić należy, iż w monografii tej przez pryzmat dziejów transportu publicznego do 1990 roku w Słupsku pan mgr Piotr Wyrwa ukazał paradoksy funkcjonowania niedemokratycznego państwa, z ręcznie sterowaną gospodarką i centralistycznym planowaniem. Uważam dysertację za udaną pracę z historii komunikacji, dziejów współczesnych, ale też historii regionalnej.

Podsumowując, recenzowana praca doktorska Pana magister Piotra Wyrwy, napisana pod kierunkiem promotora dr hab. prof. AP Roberta Kuśnierza i promotora pomocniczego dr Kacpra Pencarskiego, spełnia wymogi ustawowe stawiane dysertacjom doktorskim (art. 13 ust. 1 ustawy z 14 marca 2003 roku o stopniach naukowych i tytule naukowym). Wnoszę o dopuszczenie Pana mgr Piotra Wyrwę do dalszych etapów przewodu doktorskiego.

Szczecin, 18 sierpnia 2022 roku

Paweł Gut


