



Prof. UZ, dr hab. Robert Skobelski
Instytut Historii
Uniwersytetu Zielonogórskiego

Zielona Góra, 30 VII 2022 r.

Recenzja

rozprawy doktorskiej mgra Piotra WYRWY

pt. *Komunikacja miejska w Słupsku w latach 1945-2015* (Słupsk 2022, ss. 334, mps)

napisanej pod kierunkiem dr hab. Roberta Kuśnierza, prof. AP i promotora

pomocniczego, dra Kacpra Pencarskiego

Analiza historii rozwoju infrastruktury miejskiej, czy szerzej - gospodarki komunalnej, zwłaszcza w okresie po II wojnie światowej, jest w polskiej historiografii niezbyt częsta (zgoła inaczej taka tematyka badań prezentuje się w Europie Zachodniej). Można wręcz śmiało powiedzieć, że prace podobnego typu powstają nadzwyczaj rzadko, choć przecież mają niebagatelne znaczenie dla poznania dziejów regionalnych nie tylko w sferze ekonomicznej, ale również społecznej oraz politycznej. Z tym większym więc zainteresowaniem przystąpiłem do czytania rozprawy doktorskiej mgra Piotra Wyrwy, przygotowanej pod opieką naukową prof. Roberta Kuśnierza i dra Kacpra Pencarskiego. Doktorant na ponad trzystu stronach przedstawił w drobiazgowy sposób powojenne losy komunikacji w Słupsku, a więc mieście średniej wielkości, położonym – co w tym wypadku dość ważne – na tzw. Ziemiach Odzyskanych. Należy podkreślić, że ośrodki miejskie, przejęte przez Polskę na terenach poniemieckich miały swoją specyfikę, również w obszarze infrastruktury, odróżniającą je - czasami dość wyraźnie - od przedwojennych polskich miast, położonych zwłaszcza na kresach wschodnich II Rzeczypospolitej.

Zasadniczym walorem recenzowanej rozprawy jest jej źródłowy charakter. Autor sięgnął po naprawdę imponującą objętościowo dokumentację, co na pewno pozwoliło na szerszy ogląd

badanego problemu i pełniejsze konkluzje. Archiwalia, uzupełnione informacjami prasowymi, kilkoma wywiadami oraz literaturą pozwoliły skonstruować w miarę spójną pracę o historii rozwoju słupskiej komunikacji. Oczywiście najwartościowsze dla podjętego tematu okazały się źródła lokalne z Archiwum Państwowego w Koszalinie, a przede wszystkim jego oddziału w Słupsku. W tych jednostkach mgr Piotr Wyrwa sięgnął po dokumenty Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Koszalinie, Miejskiej Rady Narodowej (MRN) i Zarządu Miejskiego w Słupsku, Prezydium MRN i Urzędu Miejskiego w Słupsku oraz zespołu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Równie istotne materiały odnaleziono w Archiwum Miejskiego Zakładu Komunikacji. W tym przypadku, jak podkreśla sam Autor, dokumenty są nieuporządkowane, co nie dziwi, ponieważ jest to dość częsta sytuacja w archiwach zakładowych. Reszta źródeł została zaczerpnięta m. in. z Archiwum Akt Nowych, archiwów państwowych w Gdańsku i Szczecinie czy też Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej. Może warto było - obok trzech wykorzystanych relacji - przeprowadzić więcej wywiadów z dawnymi pracownikami przedsiębiorstwa? Nie jest to zarzut, raczej tylko sugestia, bo być może przepytывanie kolejnych osób związanych z komunikacją w Słupsku, wniosłoby już niewiele do podjętego tematu.

Ramy chronologiczne pracy nie budzą większych zastrzeżeń. Naturalna data początkowa, tj. rok 1945 jest bezdyskusyjna, natomiast przyjęcie cezury końcowej, czyli 2015 r. Doktorant tłumaczy okrągłą, siedemdziesiątą rocznicą funkcjonowania komunikacji miejskiej w Słupsku oraz „chęcią objęcia jak największego zakresu chronologicznego” w analizowanym obszarze. W treści pojawiają się też inne ważne cezury wynikające z uruchamiania bądź wycofywania się władz miasta z kolejnych form komunikacji – w latach 1945 – 1959 w Słupsku funkcjonowała trakcja tramwajowa, w roku 1959 tramwaje w całości zastąpiono autobusami, z kolei w latach 1985 – 1999 po ulicach miasta kursowały także trolejbusy.

Struktura rozprawy jest generalnie poprawna, jednak w niektórych miejscach poszczególne części rozważań wydają się być zbyt rozdrobnione, np. w rozdziale drugim, a zwłaszcza trzecim. Zdecydowanie natomiast zabrakło w pracy segmentu opisującego sytuację Słupska w 1945 r. Jak wyglądało zajęcie miasta przez Armię Czerwoną? Jakie były okoliczności oraz skutki dokonanych zniszczeń w Słupsku, pomimo, iż nie był on właściwie broniący przez Niemców? Kiedy i jak miasto zostało przejęte przez polską administrację i jakie problemy się z tym wiązały? Jak przebiegały etapy zasiedlania Słupska nowymi mieszkańcami (to przecież determinowało konieczność uruchomienia komunikacji)? Takie informacje, o objętości choćby trzech-czterech stron, na pewno byłyby dobrym wstępem do rozpoczęcia analizy właściwego tematu. Tymczasem Doktorant zupełnie pominął te wątki ograniczając się do - skądinąd również potrzebnego – zarysu historii systemu komunikacyjnego, który funkcjonował w mieście do marca 1945 r.

W rozdziale I (*Koncepcje i kierunki rozwoju komunikacji miejskiej w Słupsku w latach 1945-2015*) Doktorant przedstawił słupską komunikację w okresie niemieckim, ale przede wszystkim przeanalizował różne koncepcje i drogi rozwoju systemu transportu miejskiego, poczynając od 1945 r. Wskazano tutaj na różnorakie uwarunkowania, determinujące szereg decyzji zarówno władz lokalnych, jak i centralnych, co nie zawsze przekładało się na racjonalne rozwiązanie. Na s. 34 jest informacja, że między 1966 a 1972 rokiem, pomimo wzrostu demograficznego w Słupsku, liczba autobusów, jakimi dysponowało MPK spadła z 42 do 35 sztuk. Czy oprócz sakramentalnych niedoborów z którymi na co dzień mierzyła się socjalistyczna gospodarka, były tego jeszcze jakieś dodatkowe przyczyny? Dlaczego (s. 37) WPK w Słupsku nie miała odpowiedniej liczby centralnych przydziałów na autobusy? Może powodem takiej sytuacji mógł być fakt, że priorytetowo pod tym względem traktowane były większe ośrodki miejskie?

Rozdział drugi (*Przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej*) to zaprezentowanie kolejnych organizacyjnych mutacji przedsiębiorstw, które zarządzały słupskim transportem miejskim na przestrzeni kilkudziesięciu lat. Zmiany nazw, zakresu i form działalności były dość częste, co nie zawsze wpływało pozytywnie na jakość funkcjonowania systemu komunikacyjnego. Najpoważniejsza metamorfoza wiązała się z przeobrażeniami ustrojowymi w Polsce i idącą za tym transformacją gospodarczą. Komunikacja w Słupsku, podobnie jak i w innych miastach, musiała zacząć funkcjonować na zupełnie innych zasadach. Autor przedstawił także poza komunikacyjne rodzaje działalności przedsiębiorstwa, kiedy w jego strukturach świadczone m.in. usługi taksówkarskie i transportowe.

Najobszerniejszy rozdział trzeci (*Kadry przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej*) mógł być z powodzeniem podzielony na dwie czy nawet trzy części, dzięki czemu Doktorant zachowałby właściwe proporcje objętości kolejnych rozdziałów w pracy. Dokonano tutaj dokładnej charakterystyki kadr kierowniczych przedsiębiorstwa, personelu niższego szczebla oraz pozostałych grup pracowników. W treści znalazły się także kwestie powiązane z funkcjonowaniem załogi, poczynając od działalności organizacji partyjnych, poprzez związki zawodowe, sferę socjalno-bytową, akcje protestacyjne i strajkowe, aż po szkolnictwo branżowe i szkolenia prowadzone dla kierowców.

Uważam, że nieproporcjonalnie dużo miejsca Autor poświęcił postaci Stefana Olearczyka, od stycznia 1970 r. zastępcy dyrektora ds. eksploatacji słupskiego MPK. Wydaje się, że należałoby wydzielić jakiś podrozdział, np. pod tytułem *Działania Służby Bezpieczeństwa wobec członków załogi MPK*, w którym można byłoby przeanalizować aktywność „bezpieki” wśród zatrudnionych w przedsiębiorstwie (czy tylko jeden pracownik „cieszył się” tak dużym zainteresowaniem organów?). Osoba Stefana Olearczyka została przedstawiona i oceniona przez Doktoranta na

podstawie obfitej dokumentacji organów bezpieczeństwa. Sadzę, że mgr Piotr Wyrwa uległ treściom zawartym w materiałach „bezpieki” i nie podjął próby ich weryfikacji. Czy Stefan Olearczyk rzeczywiście był aż tak negatywną postacią, jak malowała ją SB? Przykładowo na s. 92 Doktorant, powołując się na resortowe ustalenia, stwierdził, że Stefan Olearczyk nie był lubiany przez załogę i wykazywał nienawiść wobec Polaków. Na pewno wiele wyjaśniłyby w tym wypadku opinie członków ówczesnej załogi, których relacje, cytowane nawet anonimowo, mogłyby potwierdzić lub zaprzeczyć wersji SB. Niestety Doktorant nie zadał sobie trudu, aby dotrzeć do takich osób i ewentualnie skorzystać z ich wspomnień. I jeszcze jeden przykład - czy poza raportem „bezpieki” istnieją inne źródła potwierdzające fałszowanie delegacji przez Olearczyka i inne jego „grzechy”?

W tym samym trzecim rozdziale Autor powinien oddzielnie przeanalizować protesty pracownicze w czasach PRL-u oraz działania strajkowe wśród załogi przedsiębiorstwa po przemianach ustrojowych. Te ostatnie były bowiem implikacją przyczyn strictly gospodarczych, wynikających z bolesnych społecznie skutków polskiej transformacji i gwałtownego obniżenia się warunków życia. Natomiast akcje kontestacyjne sprzed roku 1989, zwłaszcza z okresu istnienia pierwszej „Solidarności”, stanowiły nie tylko wynik niezadowolenia z warunków bytowych, ale miały przede wszystkim charakter polityczny – antykomunistyczny i antyustrojowy. W tym fragmencie pracy szczególnie interesujący jest wątek dwóch głównych organizatorów strajku w WPK Słupsk w sierpniu 1980 r. Doktorant dotarł do bardzo ciekawych dokumentów oraz – co zasługuje na pozytywne odnotowanie – przeprowadził wartościowe wywiady z bohaterami analizowanych wydarzeń - Mirosławem Pająkiem i Wiktorem Usykiem.

Rozdział czwarty (*Siec połączeń komunikacyjnych*) to drobiazgowa (i żmudna) prezentacja kształtowania się sieci komunikacyjnej Słupska – linii tramwajowych, autobusowych i – potraktowanych najdokładniej – trolejbusowych. Ta część rozprawy wymagała od Autora sporo wysiłku, ale wywiązał się On z zadania bardzo dobrze. Należałoby się jednak zastanowić, czy np. obszerne tabele ze stron 219-221 nie powinny znaleźć się w aneksie? Mało czytelna jest treść przypisu nr 795, gdzie Autorowi chodziło zapewne o porównanie planów rozwoju demograficznego i przestrzennego Słupska z zamierzeniami dotyczącymi rozbudowy systemu komunikacyjnego. Na s. 200 załączony schemat linii autobusowych MPK z 1972 r. jest nieczytelny.

W rozdziale piątym (*Eksploatacja i modernizacja taboru oraz infrastruktury*) Autor zajmuje się licznymi aspektami natury strictly technicznej, związanymi z użytkowaniem różnych rodzajów i modeli taboru słupskiej komunikacji, która, szczególnie w okresie przed rokiem 1989 borykała się z wieloma, charakterystycznymi dla gospodarki socjalistycznej problemami (niedobory części zamiennych, nieterminowe remonty, brak wykwalifikowanej kadry technicznej, etc.). Na s. 253

Autor powtarza już wcześniej przytaczane informacje o liniach tramwajowych. Na s. 255 znajduje się fragment mówiący o tym, że jeszcze w 1967 r. na ulicach Słupska tkwiły szyny tramwajowe. Dlaczego ich demontaż odkładano na tak długo? W przypisie nr 1102 Doktorant w zaskakujący sposób odnosi się do niszczenia pojazdów słupskiej komunikacji miejskiej w grudniu 1970 r. Z treści można odnieść wrażenie, że chodziło o zwykłe, godne potępienia akty wandalizmu za którymi stali pospolici chuligani. Nie ma natomiast ani słowa o tym, gdzie tkwiła rzeczywista przyczyna takiej sytuacji i że był to element ówczesnych społecznych wystąpień przeciwko władzy komunistycznej. Dlaczego Służba Bezpieczeństwa (s. 289) zajmowała się problemem opłacalności produkcji trolejbusów przez KPNA w Słupsku? Czy podejrzewano jakiś sabotaż w związku z licznymi defektami i niesprawnościami produkowanych pojazdów? Przypominałoby to atmosferę z pierwszej połowy lat 50., kiedy „bezpieka” doszukiwała się działań sabotażowych niemal w każdej przemysłowej awarii.

Uważam, że rozprawa mgra Piotra Wyrwy spełnia założone cele. Doktorant bez wątplenia wykazał się naukową rzetelnością i znajomością podjętego tematu. Jego analiza siedemdziesięciu lat rozwoju słupskiej komunikacji jest jeszcze jedną cegiełką dorzuconą do badań z zakresu mikrohistorii w której wskazuje się poznawczą wartość drobnych, ale istotnych wycinków dziejów danego terenu, społeczności, organizacji czy dziedziny życia. Na pewno największą zaletą pracy jest mnogość wykorzystanych źródeł różnej proweniencji, które Autor pracowicie zebrał i potrafił umiejętnie przeanalizować. Tok narracji nie jest być może w każdym miejscu porywający, ale specyfika rozważań wymagała przytaczania wielu rozmaitych danych, w tym technicznych. Jeśli rozprawa miałaby być opublikowana, to należy wprowadzić m.in. zmiany w jej kompozycji (wskazywane przez mnie wyżej), ale również poddać solidnej korekcie pod względem językowym i stylistycznym.

Reasumując muszę stwierdzić, że recenzowana rozprawa posiada walory pracy naukowej i w pełni odpowiada ustawowym wymogom stawianym dysertacjom doktorskim. Wnioskuje więc o dopuszczenie mgra Piotra Wyrwy do dalszych etapów postępowania doktorskiego.

Robert Ghobelski