

Przełom stuleci XX i XXI przyniósł bunt przeciwko dyktatowi przemysłu, rozszerzający się wśród warstw średnich i wyższych w bogatych krajach Europy i Ameryki Północnej. Jego wyrazem są z jednej strony ruchy ekologiczne, a z drugiej ruch *slow-foodowy*, w tym jego amerykańska odmiana, której zwolennicy starają się „jadać lokalnie”, a więc tak dobierać składniki pożywienia, aby ich miejsce pochodzenia mieściło się w promieniu 100–200 mil od miejsca konsumpcji. Doceniając szlachetne pobudki buntowników, nie sposób jednak owego ruchu interpretować inaczej, jak przejawu nowej konsumpcyjnej utopii. *Der Mensch ist, was er isst*.

Ubogich na bunt nie stać, więc nadal polegają na technice i przemyśle, których dzieje warto jeszcze wiele razy opisywać, koncentrując uwagę nie tylko na technice, lecz także uważnie śledząc gospodarcze, społeczne i kulturalne konsekwencje jej stosowania. Omawiana praca może służyć jako przykład tego, jak należy uprawiać nowoczesnie rozumianą społeczną historię techniki.

Michał Kopczyński
Uniwersytet Warszawski
Instytut Historyczny

Jacek Juniszewski, *General Waligórski — inżynier i żołnierz*, Poligraf, Wrocław 2013, s. 144.

Bohater książki — Aleksander Józef Waligórski (1802–1873) — idealnie się nadaje na patrona przyjaznych stosunków polsko–norweskich, gdyż spędził w Norwegii prawie dwadzieścia lat zajmując się głównie budownictwem wodnym, należąc do twórców pierwszej w tym kraju linii kolejowej i pierwszej nowoczesnej mapy drogowej, która doczekała się ośmiu wydań. Uważano go tam w połowie XIX w. za najlepszego w kraju inżyniera, toteż parlament norweski ubolewał (co zachowało się w urzędowych dokumentach), kiedy Waligórski rzucił ważną i dobrze płatną posadę, by śpieszyć pod polskie sztandary z nadzieją przyczynienia się do wyzwolenia ojczyzny. Zrobił to dwukrotnie, raz w czasie Wiosny Ludów, drugi — udając się na wojnę krymską, podczas której tworzyły się załóżki polskiej formacji wojskowej. Waligórski był bowiem — jak zresztą większość uczestników Wielkiej Emigracji — powstańcem notorycznym: walczył w powstaniu listopadowym, potem w styczniowym. W tym ostatnim odegrał pewną rolę i awansował na generała. Pod koniec życia ochotniczo, jako prosty żołnierz gwardii narodowej, bronił Paryża przed Prusakami w 1870 r. Polskiego czytelnika zainteresowanego powstaniem styczniowym zaciekawia pewnie, że to właśnie z paszportem Waligórskiego na dwie osoby (zgłosił się do powstania z młodzieńcem synem Władysławem) przekraczali granicę Galicji Marian Langiewicz z Henryką Pustowójtówną (przebrana za młodzieńca, bardziej pasowała do opisu w paszporcie).

Kiedy, dzięki stypendium norweskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, trzydzieści lat temu tropiłem w archiwach Oslo ślady Waligórskiego, właśnie od Jacka Ju-

n i s z e w s k i e g o, wówczas prężnego przywódcy miejscowej Polonii, do której niedawno doszłusował, dowiedziałem się o owej historii z paszportem Waligórskiego. Juniszewski skrupulatnie spenetrował wszelkie źródła norweskie, francuskie i polskie. Zapoznał się z bogatą spuścizną korespondencji Waligórskiego, z raportami jakie przez rok w czasie Wiosny Ludów przysyłał będąc agentem Hotelu Lambert w Sztokholmie (finansowo Waligórski „dokładał” wtedy do patriotyzmu, bo płacono mu mniej, niż zarabiał w Norwegii jako inżynier), oraz z dokumentami urzędowymi. Zebrał też bardzo obfite informacje o jego potomkach rozproszonych po świecie, aż po dzień dzisiejszy. Najciekawsza z nich dla mnie, jako historyka techniki, jest ta, że syn bohatera omawianej książki — Amadeus Olav Stanisław (1853–1930) — poszedł w ślady ojca budując koleje na Półwyspie Indochińskim i rozbudowując port w Tangerze w Maroku.

W rezultacie powstała książka bardzo starannie pokazująca wszelkie (także domniemane) ślady działalności Aleksandra Józefa Waligórskiego, znacznie poszerzająca dotychczasową wiedzę. Z obowiązku recenzenta trzeba dodać, że autor nie do końca wiedział, na czym polegało udoskonalenie pojazdów wynalezionych przez Józefa Marię Hoene–Wrońskiego, które próbował lansować w Skandynawii Waligórski (występuje tam zbitka dwóch różnych jego patentów, co może być mylące). Wyjaśnię zatem, że chodziło o specjalne koła, złożone z dwóch ruchomych względem siebie części, co miało ułatwiać pokonywanie przeszkód w trudnym terenie. Modele takiego systemu przechowywane są w Bibliotece PAN w Kórniku, niektórzy upatrują w tym pierwotypu trakcji gąsienicowej. Dodam, że z owymi kołami Hoene–Wrońskiego kłopoty miewał już niejedyn badacz. Ale czytałem w spuściznach emigracyjnych pochwalne relacje z jazdy tego typu pojazdem.

Recenzowana książka pokazuje, jak umiał sobie radzić uzdolniony Polak w obcym, nawet niezbyt przychylnym społeczeństwie (katolik Waligórski nie mógł piastować w Norwegii stanowisk państwowych). Monografia ukazuje jak dziewiętnastowieczni emigranci umieli swą postawą i fachowością wzbudzić szacunek i zrozumienie, także dla sprawy polskiej. Pokazuje też wreszcie, że to właśnie ona była dla nich ważniejsza nie tylko niż kariera, dobrobyt, poczucie bezpieczeństwa, lecz nawet najbliższa rodzina, życie czy zdrowie.

Bolesław Orłowski
Polska Akademia Nauk
Instytut Historii Nauki

Arkadiusz Janicki, Michał Laszczkowski, Ēriks Jēkabsons,
Polentechnikum, Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Warszawa 2012, s. 198.

Wydanie książki zainspirowały obchody 150–lecia Politechniki Ryskiej, a także zakończenie prac konserwacyjnych (2007–2012) w karczerze tej uczelni. Równoległe, staraniem polskiego Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, zrealizowano film pt.