

Ze względu na wykorzystane źródła, aparat naukowy oraz pionierski charakter omawiana książka niewątpliwie jest pracą *stricte* historyczną. Zabrakło w niej niestety indeksu osobowego i geograficznego, co znacznie utrudnia korzystanie z niej. Dużą wartość naukową niewątpliwie podnosi obszerna baza źródłowa, na którą składają się również materiały całkowicie w Polsce nieznane, pochodzące z rzadko odwiedzanych przez naszych historyków archiwów łotewskich.

Kolejnym istotnym mankamentem jest ograniczona dostępność książki. Wydana nakładem Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, ze względu na absurdalne przepisy, nie jest dostępna w sprzedaży. Stanowi przykład kolejnego wydawnictwa na wysokim poziomie merytorycznym i o dużej wartości naukowej, którego nakład zalega w piwnicach i przepastnych magazynach różnych instytucji.

Umieszczenie na kartach recenzowanej książki fotografii napisów i rysunków z dawnego karceru niewątpliwie było zamierzeniem słusznym, ukazującym całkowicie nieznany fragment polskiego dziedzictwa kulturowego. Reszta ilustracji to reprodukcje kart pocztowych przedstawiających uczelnię oraz samą Rygę, a także fotografie korporacyjne i dokumenty osobiste. Autorzy dotarli też do materiałów zachowanych w zbiorach rodzinnych, których reprodukcje opublikowano zapewne po raz pierwszy.

„Polentechnikum” wyznacza nowy kierunek w badaniach polskiego szkolnictwa technicznego w okresie zaborów. Należy je kontynuować w zakresie wkładu polskich absolwentów rosyjskich uczelni technicznych w rozwój techniki w Rosji oraz w II Rzeczypospolitej. Dotyczy to takich uczelni jak Petersburski Instytut Technologiczny, Instytut Inżynierów Komunikacji w Petersburgu oraz Instytut Technologiczny w Charkowie.

Zbigniew Tucholski
Polska Akademia Nauk
Instytut Historii Nauki

Ryszard Stankiewicz, Marcin Stiasny, *Atlas linii kolejowych Polski*, wyd. 2, Wydawnictwo Eurosprinter, Rybnik 2011, s. 464.

Pierwsze wydanie omawianej pracy ukazało się w 2010 r.¹ W roku następnym wyszło się wydanie drugie, poprawione i uzupełnione. Przedstawione poniżej uwarunkowania historyczne wyjaśniają, dlaczego zarówno w okresie międzywojennym, jak w epoce komunizmu, a praktycznie aż do połowy lat dziewięćdziesiątych XX w., powstanie takiej pracy nie było możliwe.

Swoistym przekleństwem ciężącym na kolejowej dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej była tajność, powodowana istotnym znaczeniem militarnym tego środka transportu. Z drugiej strony dynamiczny rozwój sieci kolejowej w drugiej połowie XIX w.

¹ Recenzja autorstwa A. Ciechańskiego z tego wydania atlasu ukazała się w „Przeglądzie Geograficznym”, 2010, nr 4, s. 637–638.

przyczynił się do upowszechnienia kartografii kolejowej. Zaczęły wówczas powstawać liczne „cywilne” mapy oraz wiele przewodników opisujących (często bardzo szczegółowo) podróże liniami kolejowymi. Z polskiej literatury tego rodzaju wydanej w okresie zaborów należy wymienić przewodniki po Kolei Transsyberyjskiej ilustrowane mapami poglądowymi.

W okresie międzywojennym wszelkie cywilne wydania map i planów kolejowych podlegały restrykcyjnej cenzurze Wydziału Wojskowego Ministerstwa Komunikacji, udzielającego zezwoleń m.in. na fotografowanie obiektów wojskowych. Pod koniec lat trzydziestych XX w. na publikowanych zdjęciach i planach retuszowano powszechnie znane i widoczne w przestrzeni polskich miast strategiczne obiekty wojskowe. Często nie miało to żadnego uzasadnienia praktycznego i było spowodowane nadgorliwością cenzury wojskowej. Z drugiej strony jednak opracowano i wydano nakładem Ministerstwa Komunikacji oraz firm prywatnych dość szczegółowe mapy sieci kolejowej PKP. Były one jawne i dostępne w wolnej sprzedaży.

Znaczne osiągnięcia modernizacyjne polskiego kolejnictwa w okresie międzywojennym — powstanie nowego systemu komunikacyjnego dużego europejskiego państwa w wyniku połączenia odcinków sieci kolejowej trzech państw zaborczych — legły u podstaw zainteresowania Polskich Kolei Państwowych propagowaniem turystyki kolejowej. Intensywne działania w tym zakresie podejmowały już w pierwszej połowie lat dwudziestych XX w. Ministerstwo Kolei Żelaznych oraz PKP. Konieczność rozwoju tego rodzaju turystyki postrzegano jako istotny element promocji kraju. W rezultacie nakładem resortu komunikacji ukazało się wówczas wiele folderów, prospektów, map, planów i przewodników turystycznych. Do wielu z nich załączone były schematyczne mapy sieci PKP z zaznaczeniem połączeń turystycznych, np. pociągów popularnych. Największym osiągnięciem w tej dziedzinie był wzorowany na najlepszych wydawnictwach zagranicznych, opracowany przez zasłużonego propagatora turystyki dr. Mieczysława Orłowicza² „Ilustrowany przewodnik kolejowy. Polska, część południowo–zachodnia oraz północno–zachodnia”, który zawierał dwie mapy sieci kolejowej³. Obie jego części ukazały się również w językach angielskim, francuskim i niemieckim⁴. Intensywny rozwój promocji turystyki kolejowej nastąpił w 1934 r., gdy Ministerstwo Komunikacji przejęło Referat Turystyki od zlikwidowanego Ministerstwa Robót Publicznych⁵. Wydano od tego czasu wiele wydawnictw, afiszy i prospektów na bardzo wysokim poziomie artystycznym, propagujących turystykę kolejową. Wydawnictwa te cechowało eleganckie wzornictwo wykonane w modernistycznej manierze drugiej połowy lat trzydziestych. Wszelkie opracowania dotyczące sieci kolejowej zawierające dane techniczne były tajne, dopuszczone do sprzedaży mapy i plany miały charakter ogólny.

² W okresie powojennym M. Orłowicz zatrudniony był na stanowisku naczelnika referatu w Wydziale Turystyki Ogólnej Ministerstwa Komunikacji; cf. *Ministerstwo Komunikacji. Spis abonamentów telefonicznych Ministerstwa Komunikacji. Ważny od dnia 4 maja 1946 r.*, s. 6.

³ M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik kolejowy*, Warszawa 1926.

⁴ E. Assbury, B. Dybicz, *Bibliografia polskiego piśmiennictwa kolejowego 1823–1970*, Warszawa 2010, s. 23.

⁵ *20-lecie komunikacji w Polsce odrodzonej*, Kraków 1939, s. 465.

Stopnia utajnienia kolejowej dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej w państwach zaborczych oraz w okresie międzywojennym nie można nawet porównać do paranoicznej wręcz tajności właściwej okresowi stalinowskiemu, gdy odpowiednią klauzulą objęto wszystkie materiały geodezyjne i kartograficzne, a nawet dane liczbowe i statystyczne dotyczące kolejnictwa (i nie tylko kolejnictwa). Na publikowanych planach Warszawy nie zaznaczano wówczas nawet strategicznych mostów na Wiśle.

W latach pięćdziesiątych XX w. stopniowo utajniono większość kolejowej dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej. Było to pochodną dużego znaczenia polskiej sieci kolejowej dla planów strategicznych Armii Radzieckiej (Zachodni i Nadmorski Kierunek Operacyjny). Utajniano nawet schematyczne mapy sieci kolejowej PRL i plany sieci kolejowej poszczególnych DOKP — *vide*: „Mapa schematyczna sieci kolejowej D.O.K.P. Kraków”, bez skali, opracowana w lutym 1955 r. przez Dział Pomiarowy DOKP Kraków, która miała klauzulę „Poufne” i naniesiony numer kolejny⁶.

Wspomniana psychoza osiągnęła taki stopień, że klauzulę tajności nadawano nawet planom i mapom z przełomu XIX i XX w. Doprowadzone do granic absurdu utajnienie wszelkiej dokumentacji stało się bezpośrednią przyczyną zniszczenia większości cennych historycznych materiałów geodezyjnych i kartograficznych zarządów kolejowych trzech państw zaborczych.

Wycofanie z powszechnego użytku map i planów (również kolejowych) miało jeszcze jeden wymiar charakterystyczny dla państwa totalitarnego i formowanego wówczas społeczeństwa kolektywnego — chodziło o odebranie obywatelowi wolności indywidualnego poruszania się w przestrzeni. Utajnienie szczegółowych map miało również utrudnić ucieczki przez „zieloną granicę”. W resorcie komunikacji podejmowano działania w celu zorganizowania cenzury. 29 kwietnia 1953 minister komunikacji wydał tajne zarządzenie w sprawie cenzury materiałów kartograficznych, fotogrametrycznych oraz planów (map)⁷.

Po 1956 r. restrykcyjne przepisy tylko nieznacznie złagodzone, zaostrzając w pewnym stopniu sposób ochrony dokumentacji. 21 lipca 1960 minister komunikacji wydał okólnik w sprawie przekazywania kolejowej dokumentacji geodezyjnej do składnic geodezyjnych⁸. Wszystkie jednostki służby drogowej PKP przekazały do nich materiały geodezyjne i kartograficzne materiały archiwalne. Jednocześnie okólnik wprowadzał ścisłą rejestrację dokumentacji oraz ewidencjonowanie korzystających z niej osób. Ochrona tajności dokumentacji kolejowej miała charakter dwustopniowy. Ta o najwyższej klauzuli była przechowywana w kancelariach tajnych Departamentu Wojskowego Ministerstwa Komunikacji, Szefostwa Służby Komunikacji Wojskowej Głównego Kwatermistrzostwa Sztabu Generalnego WP, Szefostwa Przewozów Wojskowych i Wydziałów Wojskowych przy poszczególnych DOKP. Stanowiło to kolejny szczebel utajnienia i kontroli dostępu do dokumentacji. Lata osiemdziesiąte XX w. przyniosły nieznaczne złagodzenie tych

⁶ W zbiorach autora.

⁷ Okólnik MK nr 33 bis z 29 kwietnia 1953. Tekst zarządzenia był tajny, z tego względu nie ogłoszono go w „Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Komunikacji”.

⁸ Okólnik MK Nr CZD-5 z 21 lipca 1960 — „Biuletyn Ministerstwa Komunikacji”, nr 36, poz. 259.

przepisów, np. zdjęto wówczas klauzulę „Poufne” z materiałów, których ochrona była oczywistym absurdem, np. z map sieci kolejowej PKP. Z drugiej jednak strony na wszystkich obiektach kolejowych — od Dworca Centralnego w Warszawie, po szalec publiczny obok stacji Skierniewice Rawka — pojawiły się nowe tabliczki zakazujące fotografowania.

Sytuacja ta utrzymała się do 1989 r. Jednak również na początku lat dziewięćdziesiątych niektóre kolejowe materiały geodezyjne i kartograficzne, np. plany schematyczne i podkłady geodezyjne stacji, nadal były niejawne. Wkrótce okazało się to jednak całkowitą niedorzecznością. Należy pamiętać, że niezależnie od opresyjnego charakteru autorytarnego państwa, dokumentacja ta powstawała w odmiennej rzeczywistości technicznej. Nie było wówczas rozpoznania satelitarnego i elektronicznego. Rozwój technik wywiadowczych sprawił, że utrzymywanie tajności wielu obiektów utraciło jakikolwiek sens.

Układ komunikacyjny kolei polskich stał się już w okresie międzywojennym przedmiotem badań naukowych. Ich prekursorem był wybitny znawca zagadnień ekonomiczno-kolejowych, przepisów przewozowych oraz taryf dr Teofil B i s s a g a. W 1938 r. ukazała się w Warszawie, w serii Wydawnictw Technicznych Ministerstwa Komunikacji, nakładem Biblioteki Polskiej w Bydgoszczy jego „Geografia kolejowa Polski z uwzględnieniem stosunków gospodarczo-komunikacyjnych”⁹.

Od lat sześćdziesiątych XX w. prace na temat chronologii rozwoju sieci kolejowej prowadzili Teofil L i j e w s k i oraz Stanisław K o z i a r s k i. Ich efektem było powstanie prekursorskiego, lecz zawierającego wiele błędów opracowania „Rozwój sieci kolejowej w Polsce”. Badania w tej dziedzinie prowadzi również Zbigniew T a y l o r, autor pracy „Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce”¹⁰. Wcześniejsze studia dotyczące chronologii rozwoju i regresu sieci kolejowej na ziemiach polskich nie obejmowały zasadniczo kolei przemysłowych. Od wielu lat szczegółowe prace badawcze nad tą tematyką prowadzi Ariel C i e c h a ń s k i. Opisanie powyżej prace ogłoszone drukiem zasadniczo miały formę opisową i nie obejmowały szczegółowych opracowań kartograficznych polskiej sieci kolejowej.

W 2010 r. Ryszard Stankiewicz i Marcin Stiasny opracowali (w skali 1:300 000) „Atlas linii kolejowych Polski”. Impulsem do podjęcia tych prac było zapewne wydanie zachodnioeuropejskich atlasów sieci kolejowej — w Niemczech, Austrii, czy Szwajcarii. Pierwsze szczegółowe opracowanie kartograficzne w historii polskiego kolejnictwa obejmowało całą sieć kolejową (zarówno PKP, jak i użytku niepublicznego) na terenie Polski. W atlasie zaznaczono również, wraz z datowaniem, chronologiczne zmiany układu sieci kolejowej od zarania kolejnictwa na ziemiach polskich do współczesności. Opracowanie jest zatem klasycznym atlasem historycznym, ukazującym rozwój i regres sieci kolejowej.

⁹ Była to pierwsza polska publikacja dotycząca tych zagadnień. Impulsem do podjęcia prac w tej dziedzinie były zapewne badania prowadzone w Niemczech w celu rozpoznania polskiej sieci kolejowej dla potrzeb Wehrmachtu. W 1934 r. Rudolf R ü h l i n g ogłosił rozprawę doktorską na temat geografii kolejowej Polski — *Eisenbahngeographie Polens*. W 1935 r. praca ta ukazała się jako książka pod tym samym tytułem.

¹⁰ T. L i j e w s k i, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1959, Z. T a y l o r, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.

W 2011 r. ukazało się drugie, poprawione wydanie atlasu. Ze względu na jego duży format i objętość, w tym samym roku opublikowano również poręczniejszy do wykorzystania w terenie „Mały atlas linii kolejowych Polski”.

Recenzowana praca oprócz terytorium współczesnej Polski obejmuje przedwojenne kresy Rzeczypospolitej, Śląsk Zaolziański, a także tereny obwodu kaliningradzkiego wraz z fragmentem dzisiejszej Litwy, stanowiącym do 1923 r. część Prus Wschodnich. Z punktu widzenia historycznego zasięg terytorialny atlasu jest właściwy, obejmuje bowiem wszystkie tereny związane historycznie z państwem polskim, na których istniała sieć kolejowa. Dodanie map obwodu kaliningradzkiego i fragmentu Litwy było decyzją słuszną. Dzięki temu w atlasie zamieszczono spójny fragment historycznej sieci komunikacyjnej dawnych Prus Wschodnich, znajdującej się obecnie na terytorium trzech państw.

Publikacja obejmuje: koleje normalnotorowe, wąskotorowe i szerokotorowe (zarówno użytku publicznego jak i linie przemysłowe), konne, czynne koleje cegielniane i torfowe, parkowe, wojskowe i linowo-terenowe. Wyróżniono linie z ruchem pasażerskim, towarowym, nieczynne i rozebrane, jednotorowe, dwutorowe, dawniej dwutorowe, zelektryfikowane, ze zdemontowaną elektryczną siecią trakcyjną oraz dłuższe bocznice. Na mapach zaznaczono linie rozebrane oraz część projektowanych odcinków, których budowa nie została zrealizowana. Za pomocą znaków umownych oznaczono również najciekawsze mosty, semafony kształtowe, kopalnie, lotniska, pomniki techniki kolejowej (parowozy normalnotorowe i wąskotorowe), muzea kolejowe oraz lokomotywnie na sieci PKP. Na wyklejce tylnej okładki zamieszczono subiektywny wybór najcenniejszych zabytków infrastruktury kolejowej w Polsce.

Na mapach naniesiono zarówno współczesne granice RP, jak i historyczne granice państwowe oraz ich korekty w okresie międzywojennym i powojennym, np. z Czechosłowacją w 1924 r. oraz ZSRR na początku lat pięćdziesiątych, granice zaborów i województw, kilometrów linii kolejowych użytku publicznego (również części nieistniejących), wysokość niektórych stacji na górskich odcinkach (w m n.p.m.), a także historyczne przebiegi linii kolejowych, które zmieniono, jak to miało miejsce np. z początkowym odcinkiem linii radomskiej w Warszawie.

Na mapach uwzględniono również sieć hydrologiczną (rzeki i jeziora). Ze względu na specjalistyczny charakter atlasu i wymóg czytelności map, przedstawienie rzeźby terenu sprowadza się jedynie do zaznaczenia szczytów górskich i przełęczy oraz wysokości wybranych stacji kolejowych. Wartościowym dodatkiem są schematyczne profile podłużne górskich linii kolejowych. Dla zainteresowania publikacją czytelników zagranicznych, legendy i tłumaczenia skrótów opracowano również w językach niemieckim, angielskim, czeskim, francuskim, włoskim, rosyjskim i węgierskim.

Atlas zawiera 97 arkuszy map obejmujących teren Polski, w skali 1:300 000, 32 mapy największych węzłów kolejowych, sieci Górnośląskich Kolei Wąskotorowych oraz kolei piaskowych na Śląsku, w skalach 1:25 000–1:100 000, 8 map tematycznych obejmujących rozwój sieci na tle zmieniających się granic Polski, zasięg elektryfikacji sieci kolejowej w różnych okresach historycznych, natężenie ruchu pociągów, prędkości szlakowe, korytarze transportowe, 13 map historycznych obejmujących Kresy Wschodnie i Zaolzie w latach 1938–1939 r., 117 tabel z danymi historycznymi, zawierających daty uruchomienia, elektryfikacji, zawieszenia ruchu, reaktywacji lub likwidacji linii.

Uzupełnieniem merytorycznej treści atlasu jest 390 historycznych i współczesnych zdjęć, dobranych tematycznie, ilustrujących poszczególne linie kolejowe.

W końcowej części atlasu zawarto alfabetyczny indeks punktów eksploatacyjnych i posterunków ruchu kolei na ziemiach polskich, w wykazie podano — również w układzie chronologicznym — niemieckie, rosyjskie, ukraińskie i czechosłowackie nazwy tych stacji. W końcowej części czytelnik znajdzie wykaz historycznych nazw kolei normalnotorowych i wąskotorowych na ziemiach polskich. W pracy znajduje się również spis muzeów kolejowych, skansenów i kolei turystycznych. W aneksie załączono rysunki wraz z opisami sygnalizacji kształtowej i świetlnej obowiązującej na PKP.

Publikacja ta jest pierwszym polskim atlasem historycznym sieci kolejowej na szeroko rozumianych ziemiach polskich. Ma duże znaczenie dla historii transportu i techniki oraz dziejów gospodarczych. Przyjęty zasięg terytorialny, obejmujący całość sieci kolejowej na ziemiach polskich, jest założeniem słusznym. Powinien być stosowany do wszelkich kompleksowych opracowań dotyczących dziejów polskiego transportu.

Kompleksowe opracowanie w atlasie możliwie dokładnego przebiegu linii kolei użytku publicznego oraz kolei przemysłowych, wąskotorowych, wojskowych, dłuższych bocznic oraz istniejących kolei cegielnianych i torfowych w znacznym stopniu podnosi jego wartość użytkową. Cennym uzupełnieniem pracy są również plany układu komunikacyjnego większych węzłów kolejowych. Dla historyka dużą wartość mają zaznaczone granice zaborów, ukazujące przynależność sieci kolejowej przed 1918 r. oraz historyczne przebiegi nieistniejących linii z podaniem lat ich istnienia, w tym dużej części niemieckich kolei polowych z okresu I wojny światowej.

Atlas, będąc pracą całkowicie nowatorską, nie ustrzegł się niestety dużej liczby błędów merytorycznych i kartograficznych. Część historyczna (opisowa) wymaga dopracowania w kolejnym wydaniu, bowiem przy jej przygotowaniu nie wykorzystano wielu źródeł dotyczących chronologii rozwoju sieci kolejowej na ziemiach polskich. Nie przeprowadzono kwerendy archiwalnej materiałów dotyczących kolejnictwa, np. szczegółowych planów sieci kolejowej Polski z lat trzydziestych XX w., zachowanych w zespole Biuro Wojskowe Ministerstwa Komunikacji w AAN w Warszawie.

W tabelarycznych zestawieniach dane dotyczące poszczególnych odcinków zawierają również szereg błędów i nieścisłości. Razi dowolne w wielu wypadkach tłumaczenie nazw stacji i historycznych nazw poszczególnych kolei (choćby rusycyzm „Lwowska Kolej Żelazna”). Jednym z rażących błędów powtarzanych w tekście jest tytuł tabeli „Sygnalizacja mechaniczna”. Powinien on oczywiście brzmieć „sygnalizacja kształtowa” — mechaniczne mogą być jedynie urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w odróżnieniu od urządzeń elektromechanicznych czy elektrycznych. Innym błędem jest określenie architektury dworca Warszawa Centralna mianem postmodernistycznej zamiast modernistycznej. Na mapach nie oznaczono wielu ważnych bocznic, a także czynnej wojskowej kolei wąskotorowej Komendy Portu Wojennego w Świnoujściu (600 m).

Istotnym mankamentem jest nieskonfrontowanie nazw stacji z historycznymi materiałami źródłowymi kolei zaborczych, kolei radzieckich (SŻD) oraz z urzędowymi Spisami Stacji PKP z okresu międzywojennego i powojennego. W wykazie nie uwzględniono również (przejściowych) zmian nazw historycznych, takich jak Stalinogród, d. Katowice, czy Spychowo, d. Pupy. Poszczególne mapy są czytelne i mają dobrą szatę graficzną,

jedynie sieci tramwajowe, przedstawione w dużej skali, są słabo widoczne, a do niektórych opisów map zastosowano zbyt małą czcionkę. Oznaczenie czynnych i nieczynnych odcinków kolejowych jest również w wielu wypadkach błędne, a mapa prędkości szlakowych powinna obejmować podział na ruch pasażerski i towarowy. Ze względu na rodzaj wydawnictwa, jego okładka powinna jednoznacznie sugerować charakter kartograficzny.

Wydawnictwo „Eurosprinter” planuje kolejne, poprawione i uzupełnione wydanie atlasu. Można mieć nadzieję, że zostaną wówczas uwzględnione uwagi krytyczne, dzięki czemu większość błędów zostanie poprawiona. Oceniając atlas należy docenić ogrom kartograficznej pracy autorów związanej ze jego przygotowaniem. W zestawieniu z atlasami linii kolejowych innych państw europejskich polskie wydawnictwo należy ocenić zdecydowanie pozytywnie. „Atlas linii kolejowych Polski” jest również cennym świadectwem regresu i dekapitalizacji polskiego transportu kolejowego, który postępuje nieprzerwanie od końca lat osiemdziesiątych XX w. do czasów nam współczesnych — przy proporcjonalnym wzroście liczby spółek kolejowych.

Zbigniew Tucholski
Polska Akademia Nauk
Instytut Historii Nauki

Paul Josephson, *Would Trotsky wear a Bluetooth?: technological utopianism under socialism, 1917–1989*, The John Hopkins University Press, Baltimore 2010, s. 342.

Paul Josephson jest profesorem historii Colby College w Waterville (Maine, USA). Wynikiem jego zainteresowań historią ZSRR oraz dziejami techniki było dotąd kilka godnych polecenia książek. Autor poruszał w nich problem wzajemnych relacji między ustrojami totalitarnymi (w szczególności komunizmem) a badaniami naukowymi oraz techniką i środowiskiem naturalnym¹. Omawiana tu jego najnowsza książka stanowi podsumowanie wcześniej poruszanych zagadnień. Autor pisze nie tylko o Związku Radzieckim, lecz także o jego satelitach w Europie Środkowej i Wschodniej (w tym o Polsce) oraz o Korei Północnej.

Tytułowe pytanie: *Would Trotsky wear a Bluetooth?* odnosi się do słuchawki bezprzewodowej, która służy kierowcom do prowadzenia w sposób bezpieczny rozmów telefonicznych w trakcie jazdy. Pytanie zrodziło się z dwóch konstatacji. Jedna to typowy dla systemu socjalistycznego kult techniki. Druga to obserwacja, że pomimo ideologii stawiającej dobro mas pracujących na pierwszym miejscu, problem bezpieczeństwa i hi-

¹ Cf. P. Josephson, *Physics and Politics in Revolutionary Russia*, Los Angeles 1991; idem, *Totalitarian Science and Technology*, Amherst 1998; idem, *New Atlantis Revisited: The Siberian City of Science*, Princeton 1997; idem, *Red Atom*, Pittsburgh 2005, idem, *Industrialized Nature*, Washington D.C. 2002; idem, *Resources under Regimes*, Cambridge 2005.