

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.

gieny pracy nie został w państwach socjalistycznych nigdy rozwiązany w stopniu choćby zbliżonym do tego, jaki osiągnięto w kapitalizmie. Jest to też dla autora punkt wyjścia do rozważań na temat roli nowoczesnej techniki w ideologii komunistycznej, kultu postępu, rywalizacji z Zachodem i sposobów stymulowania innowacyjności w warunkach panujących za żelazną kurtyną.

Autor korzystał z różnych źródeł, nie bazując wyłącznie na oficjalnych raportach i statystykach, sięgnął po teksty ideologów i decydentów komunistycznych (Lenina, Trockiego, Stalina, Kim Ir Sena), sztukę socrealistyczną i propagandę. Wszystko to przeanalizował w kontekście techniki i pracy w socjalizmie. Dane liczbowe również się pojawiają, ale raczej jako poparcie tez wysnutych na podstawie krytycznej analizy dyskursu ideologicznego.

Josephson rozpoczyna od pytania najogólniejszego — o podejście komunizmu do nowoczesnej techniki. Ta była w socjalizmie jeszcze bardziej hołubiona, niż w kapitalizmie, traktowano ją wręcz z nabożną czcią. Brało się to stąd, że za „żelazną kurtyną” przypisywano jej szczególną rolę do spełnienia. Postęp techniczny miał w prosty sposób doprowadzić do tryumfu ideologii i pogrzebania kapitalizmu. I nie chodziło tu wcale o zwycięstwo militarne. Nowe technologie miały umożliwić uruchomienie produkcji na masową skalę zarówno dóbr kapitałowych, jak konsumpcyjnych. W dalszej perspektywie rozwój techniki miał doprowadzić do stworzenia nowego, szczęśliwego społeczeństwa. Takie podejście daje się zauważyć w wypowiedziach najważniejszych osób w ZSRR od chwili jego powstania; przemawia ze sztandarowego hasła Lenina: „Komunizm to władza radziecka plus elektryfikacja całego kraju”. Najbardziej skrajna wypowiedź padła z ust Siergieja Kirowa, który w kraju wojującego ateizmu powiedział, że ludzie radzieccy powinni się modlić do silnika wysokoprężnego.

W sytuacji, gdy nadejście komunizmu opóźniało się (chruszczowowskie „zbudujemy komunizm do 1980 roku”), decydenci na Kremlu jeszcze bardziej zintensyfikowali nakłady na badania i rozwój (*research and development*), gdyż ciągły postęp miał legitymizować ich władzę. Porażka w tym wyścigu oznaczała koniec systemu. Tak też rzeczywiście się stało.

Josephson zastanawia się w tym kontekście nad wielkimi budowami socjalizmu, a dokładniej, pyta dlaczego były aż tak wielkie? Dlaczego budowano gigantyczne fabryki, zamiast większej ilości mniejszych zakładów? Można to tłumaczyć funkcjonowaniem gospodarki planowej z jej tendencją do centralizacji, ale istnieje również nie mniej ważne wytłumaczenie ideologiczne. Uważano, że budowa jednego zakładu obsługującego wszystkich jest bardziej racjonalna od budowy sieci rywalizujących ze sobą podmiotów („racjonalizacja” to kolejne magiczne słowo w komunizmie). Ponadto realizacja inwestycji na skalę niespotykaną na Zachodzie była widocznym znakiem tryumfu planowania nad kapitalistyczną anarchią. Ba, niekiedy wręcz tryumfu socjalizmu nad przyrodą.

Jeden z rozdziałów autor poświęcił Korei Północnej. Siłą rzeczy jest to najsłabiej udokumentowana część książki. Josephson przyznaje, że mógł oprzeć się jedynie o oficjalne materiały propagandowe, skonfrontowane z pracami analityków południowokoreańskich i częściowo poparte analogiami z innymi państwami socjalistycznymi. Korea Północna wydaje się ilustrować alternatywną ścieżkę rozwoju gospodarczego (czy raczej permanentnej stagnacji) — wariant, który mógłby wydarzyć się w Europie, gdyby nie

doszło do destalinizacji. Korea Północna jest państwem zamkniętym przed wpływami z zewnątrz, a postęp techniczny (tak samo czczony jak w ZSRR) stymulowany jest własnymi siłami. Po latach doprowadziło to do ogromnego opóźnienia cywilizacyjnego — w czasie, gdy północnokoreańscy stocznioowcy świętowali wodowanie statku o wyporności 20 tys. ton, ich koledzy z Południa budowali już statek o wyporności 200 tys. ton! Nie doprowadziło to jednak do zachwiania wiary w postęp.

Przykład koreański pokazuje chroniczną bolączkę nękającą wszystkie państwa socjalistyczne. Pomimo coraz większych nakładów na badania, innowacyjność stawała się coraz mniejsza. Mimo krzykliwych kampanii racjonalizatorskich, oddolne inicjatywy tłumiono, bowiem nie mieściły się w logice systemu centralnego planowania. Na przykład w trosce o poprawę sytuacji aprowizacyjnej ludności Kim Ir Sen zachęcał do uprawiania fasoli w ogródkach, ale można to było robić tylko na sposób wymyślony przez Wielkiego Wodza. Każdy inny był zakazany i surowo karany.

Pisząc o bezpieczeństwie pracy autor zauważa, że na wielkich budowach socjalizmu nie stosowano na masową skalę ubrań ochronnych i kasków. Tak samo jest w Rosji także dzisiaj. Wyjaśnień jest kilka. Jedno z nich odwołuje się do materialnej biedy i chęci oszczędzenia bez względu na ryzyko strat ludzkich. Inne odnosi się do ideologii komunistycznej. Autor zwraca uwagę, że według oficjalnych informacji winnymi wszystkich katastrof i wypadków zawsze byli ludzie, nigdy maszyny. Eksponowano czynnik ludzki, nie dopuszczając myśli, że mógł zawinąć sprzęt. Jest to dowód siły zaszczerpionego przez propagandę przeświadczenia o doskonałości techniki. Technika radziecka z definicji miała być przyjazna ludziom, nie mogła więc być jednocześnie niebezpieczna. Z drugiej strony zauważalny jest fatalizm samych robotników, przekonanych, że wypadki są nieuniknione i że żadne zabezpieczenia przed nimi nie uchronią. Jest to widoczne w Rosji do dzisiaj jako swoisty efekt działania zależności ścieżki (*path dependency*) — tym razem nie ekonomicznej, lecz kulturowej.

Atutem książki Josephsona jest podejście do zagadnień techniki od strony kulturowej i ideologicznej, a nie wyłącznie ekonomiczno-inżynierskiej. Dotąd relacja komunizm — postęp techniczny nie była ujmowana w ten sposób, a ideologię traktowano raczej jako natrętną muchę służącą do mamienia anonimowych mas pracujących, niż jako czynnik decydujący o decyzjach natury ekonomicznej i politycznej. Tymczasem Josephson pokazuje, że komunistyczni technokraci nie działali racjonalnie, bowiem tak samo, jak owe anonimowe masy pracujące, ulegali mirażowi propagandy.

Lukasz Sobechowicz
Uniwersytet Warszawski
Instytut Historyczny