

Johan Schot, Arie Rip, Harry Lintsen, *Technology and the making of The Netherlands: the age of contested modernization, 1890–1970*, Massachusetts Institute of Technology and Johan Schot, Harry Lintsen, Arie Rip, and the Foundation for the History of Technology, c/o Uitgeversmaatschappij Walburg Pers, Zutphen 2010, s. 635.

Książka pod redakcją Johana Schota, Harry’ego Lintsen’a (profesorowie Universiteit Twente) i Arie Rip’a (profesor Technische Universiteit Eindhoven) jest tłumaczeniem i zarazem częścią większego wydawnictwa, które ukazało się języku niderlandzkim w latach 1998–2003¹. W swej pierwotnej wersji całość składała się z siedmiu tomów, z których sześć pierwszych poruszało zagadnienia zarządzania zasobami wodnymi, technologii biurowych, energii, przemysłu chemicznego, kopalnictwa, sektora spożywczego, rolnictwa, transportu, komunikacji, technologii zastosowania domowego, technologii medycznych, przemysłu, budownictwa i urbanizacji. Ostatni — siódmy tom, którego wersję anglojęzyczną wydało wyspecjalizowane m.in. w dziejach techniki wydawnictwo Massachusetts Institute of Technology — podsumowywał prace niemal osiemdziesięciu autorów zaangażowanych w ten gigantyczny projekt. Omawiana książka jest opracowaniem w pełni syntetycznym, przedstawiającym w zwięzły sposób wymiennie na początku zagadnienia.

Ramy czasowe książki nie są przypadkowe. Rok 1890 to początek drugiej, ważniejszej zdaniem autorów, fali industrializacji² Niderlandów, którą zapoczątkowało odkrycie i eksploatacja bogatych złóż węgla w Limburgii i Holenderskich Indiach Wschodnich. Węgiel dał ogromny zastrzyk „energii” umożliwiającą przeobrażenie tego do tej pory rolniczego kraju³. Mniej więcej od tego momentu możemy mówić o Holendrach jako nacji zindustrializowanej, stojącej przed wyzwaniem ciągłej modernizacji dotykającej niemal każdego aspektu funkcjonowania państwa i obywateli. Schyłek i głęboka „kontestacja” tego stanu rzeczy miały miejsce dopiero w latach siedemdziesiątych XX w. i dlatego data ta zamyka ramy chronologiczne opracowania.

Praca podzielona została na dziesięć rozdziałów napisanych przez różnych autorów. Każdy rozdział poświęcony jest innemu aspektowi modernizacji. Wyjątkiem od tej reguły jest rozdział I (Johan Schot, Arie Rip, „Inventing the Power of Modernization”), który

¹ *Techniek in Nederland in de 20ste eeuw*, t. I–VII, Zutphen 1998–2003.

² Pierwsza przypada na lata sześćdziesiąte XIX w.

³ Warto zaznaczyć — choć leży to daleko przed *terminus ante quem* wyznaczonym przez autorów — że Niderlandy XVII i XVIII w. były krajem uprzemysłowionym jak na tę epokę. Zasoby torfu dostarczały wystarczającego *quantum* energii dla ówczesnej „organicznej” gospodarki. Dezindustrializacja (by nie użyć koszmarnie brzmiącego terminu „de–proto–industrializacja”) kraju miała miejsce w drugiej połowie XVIII i początku XIX w. i stanowiła odzwierciedlenie upadku potęgi Niderlandów w handlu międzynarodowym. Modernizacja w XIX w., aż po 1890 r., oparta była na zupełnie innych podstawach, niż wcześniejsza. Na ten temat cf. J. de Vries, A. van der Woude, *The First Modern Economy*, Cambridge 1997; A. van der Woude, *The Netherlands. A history in thirteen pictures*, Wageningen 1996, szczególnie s. 44–47.

stanowi wprowadzenie. W rozdziale II Erik van der Vleuten porusza rolę techniki w dziele integracji kraju złożonego z odrębnych historycznie prowincji. Transport, energetyka (elektryfikacja i gazyfikacja), łączność (telefon, radio, telewizja) stały się siłami integrującymi i unifikującymi różne części kraju. Na podkreślenie zasługuje wiodąca w tym dziele rola rządu centralnego, który koordynował rozwój wymienionych dziedzin. Założenia osiągnięto już w latach pięćdziesiątych, jednak nie bez przejściowych problemów. Wiele sił działających na szczeblach regionalnym i lokalnym wpłynęło na finalny efekt, który nie zawsze był zadowalający: niewielka mobilność mieszkańców pozostawiała drogi szybkiego ruchu niemal puste, tak samo było w wypadku kolei, zaś krajowa sieć elektryczna stanowiła jedynie rezerwę w razie awarii sieci regionalnych.

Unifikacji w skali kraju sprzyjały opisane w rozdziale III przez Adrienne van den Bogard zmiany zachodzące w przestrzeni gospodarstw domowych, biur i innych miejsc podlegających odgórnemu zaplanowaniu, takich jak porty lotnicze i miasta. Zarówno kuchnie, jak lotniska dosięga standaryzacja zaprojektowana wedle modernistycznych reguł zaproponowanych odgórnie i wcielonych w życie przez inżynierów. Tendencji tej sprzyjał opisany przez Rienka Vermeija dynamiczny rozwój produkcji masowej. Idąca za nią standaryzacja i racjonalizacja dotyczyła nie tylko produktów, lecz także kadry zarządzającej (model wykształcenia) i całego społeczeństwa (wzorce konsumpcyjne). Wiodąca rola w modernizacji kraju przypadła inżynierom, których znaczenie niepomniernie wzrosło pod koniec XIX w. Do lat sześćdziesiątych XX w. przemienili oni holenderską rzeczywistość.

Modernizacja nie ominęła kolonii. Harro Maat podkreśla rolę wielkich producentów w zakresie badań i organizacji produkcji cukru z trzciny cukrowej. Po odejściu Holendrów wzorce te stanowiły podstawę przemysłu indonezyjskiego.

Jan Pieter Smits w rozdziale VIII zbadął przez pryzmat statystyki zależność technicznego rozwoju, produktywności pracy, wzrostu ekonomicznego i konkurencyjności holenderskiej gospodarki na rynku międzynarodowym. W odróżnieniu od wielu krajów, Niderlandy nie przeżywały kryzysu lat trzydziestych, a powojenna polityka sztucznego zaniżania cen energii dla przemysłu skutkowałą jego znaczącym rozrostem. Rzecz jasna sprzyjało to wzrostowi dobrobytu mieszkańców.

Irene Cieraad w zamykającym książkę rozdziale zwraca uwagę, że niemal od początku bardziej konserwatywna część społeczeństwa kontestowała zdobycze techniki, a w nadmiernej konsumpcji widziała zagrożenie. W rezultacie holenderski „hedonizm” konsumpcyjny przez długi czas podlegał kontroli tak ze strony społecznej, jak i państwowej.

Omawiana książka porusza bardzo szerokie spektrum problemów, a autorom udało się zgromadzić zadziwiająco dużo informacji, co widać szczególnie w rozdziałach poświęconych roli techniki w procesie unifikacji kraju i powstaniu społeczeństwa konsumpcyjnego, pragnącego naśladować wzorce zewnętrzne. Zabawnym przykładem tego ostatniego są pirackie radiostacje nadające w latach sześćdziesiątych muzykę rozrywkową ze statków pływających po wodach terytorialnych Holandii. Dodajmy, że konkurowały one skutecznie z oficjalnymi, konserwatywnymi i nieatrakcyjnymi stacjami państwowymi (kanały: protestancki, katolicki i socjalistyczny). Są to fakty mało znane, stojące w sprzeczności z dzisiejszym liberalnym wizerunkiem holenderskiego państwa, a zarazem pokazujące, jak głębokiej przemianie cywilizacyjnej i obyczajowej uległ ten kraj

w ciągu niecałego stulecia obcowania z nowoczesną techniką. Ciekawych przykładów jest więcej, choćby elektryfikacja uwidaczniająca nieliniowość procesów modernizacyjnych. Holenderski model rozwoju sieci elektrycznej różnił się od reszty Europy, a autor stosownego rozdziału określa go mianem „trzeciej drogi”.

Trzeba wspomnieć, że każdy rozdział jest dobrze udokumentowany bogatą literaturą wskazującą, iż dzieje techniki nie są w Holandii jedynie mało znaczącym dodatkiem do historiografii „głównego nurtu”. Publikację uzupełnia niemal dwieście dobrze opisanych ilustracji. Są adekwatnie dobrane i stanowią ważne dopełnienie treści książki.

Autorzy, czy raczej redaktorzy, nie ustrzegli się jednak usterek. Pierwszym zarzutem jest powtarzalność faktów zawartych w wielu częściach pracy, czego można było uniknąć. Rozdziały sprawiają wrażenie osobno pisanych artykułów, bez ścisłej koordynacji. Można też podnieść fakt, że autorzy za mało miejsca poświęcili porażkom lub skutkom ubocznym modernizacji. Czyżby ich nie było?

W sumie recenzowana publikacja jest ciekawym przykładem „społecznej historii techniki”, w której ważni są nie tylko wynalazcy i maszyny, lecz także społeczeństwa przyjmujące lub odrzucające to, co oferuje technika. Książka wydana przez MIT Press może być lekturą zarówno dla historyków, jak dla osób zainteresowanych kulturą współczesnej Holandii.

Wojciech Wiszniewski
Uniwersytet Warszawski
Instytut Historyczny