

Andrzej Zawistowski, *Stacja Plac Dzierżyńskiego, czyli Metro, którego Warszawa nie zobaczyła. Budowa warszawskiej kolei podziemnej w latach 50. XX wieku*, Trzecia Strona, Warszawa 2019, ss. 271 + [1], il., faks., fot., mapy.

Dzieje transportu od lat cieszą się sporym zainteresowaniem historyków, zwłaszcza historyków gospodarczych. W ostatnich latach szczególnie dużo miejsca w swych badaniach poświęca im przez dziesięciolecia związany ze Szkołą Główną Handlową Janusz Kaliński¹. W 2019 r. na rynku wydawniczym ukazała się zaś praca jego młodszego kolegi z tamtejszej Katedry Historii Gospodarczej i Społecznej Andrzeja Zawistowskiego, poświęcona podjętej w latach pięćdziesiątych XX w. budowie metra w Warszawie. Budowie zakończonej, jak wszyscy wiedzą, spektakularną porażką, o której nieraz już wprawdzie pisano², ale która dotychczas nie doczekała się całościowej, opartej na szerokim zasobie źródłowym monografii naukowej.

Praca Andrzeja Zawistowskiego kryteria wyżej wskazane spełnia, warto zatem przyrzeć jej się bliżej, tym bardziej że „ciąg dalszy” omawianej w niej historii jest wszystkim doskonale znany. Warszawskie metro, którego pierwsze zapowiedzi pojawiały się jeszcze na przełomie XIX i XX w., od ponad dwudziestu lat funkcjonuje i sukcesywnie jest rozbudowywane, a jego dzieje i związane z nimi miejskie legendy nadal pozostają ważnym elementem budowania stołecznej tradycji. Dobrze wpisuje się w nią książka Zawistowskiego, która nie tylko przedstawia losy całkowicie nieudanej, a zarazem silnie obciążonej politycznie próby budowy metra w latach pięćdziesiątych XX w., ale również odpowiada na wiele istotnych związanych z nią pytań i wątpliwości, szeroko obecnych od lat zarówno w dyskursie naukowym, jak i w przestrzeni publicznej.

Recenzowana praca to klasyczna naukowa monografia historyczna, choć z wyraźnymi aspiracjami, by zdobyć szersze niż zazwyczaj w przypadku tego typu pozycji grono czytelników, do którego wszak praca jest adresowana, o czym możemy przeczytać we wstępie (s. 11). Przyczynić się do tego mają nośny i interesujący opinię publiczną temat, atrakcyjna szata graficzna, poruszające wyobraźnię ilustracje z epoki, mające intrygować i zachęcać do lektury tytuły poszczególnych rozdziałów, a nawet w pełni zrozumiały i z założenia uatrakcyjniający narrację zabieg konstrukcyjny polegający na rezygnacji z zamieszczania w tekście nadmiaru szczegółów technicznych dotyczących

¹ Zob. np. J. Kaliński, *Autostrady w Polsce czyli drogi przez mękę*, Warszawa–Łódź 2011; tenże, *Jak powstała autostrada A4*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Jagiellońskiego. Prace Historyczne” 144, 2017, z. 4, s. 833–855; tenże, *Zmiany strukturalne w transporcie lądowym po 1989 r.*, w: *Problemy gospodarcze Trzeciej Rzeczypospolitej*, red. A. Jarosz-Nojszewska, Warszawa 2017, s. 209–226; tenże, *Zmiany strukturalne w transporcie wodnym, powietrznym i telekomunikacji po 1989 roku*, „Kwartalnik Kolegium Ekonomiczno-Społecznego. Studia i Prace” 2017, nr 4, s. 15–28.

² Zob. M. Andrzejewski, *Od Londynu do Warszawy. Zarys dziejów metra*, Gdańsk 2011; tenże, *Zarys dziejów metra*, „Dzieje Najnowsze” 2010, nr 1, s. 3–17; A. Rogiński, *Metro w Warszawie*, Warszawa 2017; *Studia i projekty metra w Warszawie 1928–1958*, red. J. Rossman, Warszawa 1962.

prowadzonych w trakcie budowy metra robót inżynieryjnych. Decyzję tę Autor we wstępie racjonalnie zresztą uzasadnia brakiem odpowiednich kompetencji i wiedzy w tej dziedzinie, spodziewanym niewielkim zainteresowaniem „szerokiego grona czytelników” tego typu treściami oraz faktem, że dużo o kwestiach technicznych napisano w pracy podsumowującej próbę budowy metra w stolicy, wydanej pod redakcją Jana Rossmana w 1962 r.

Mimo aspiracji „trafienia pod strzechy” książka jest przede wszystkim opracowaniem naukowym i jako taką należy ją postrzegać i oceniać. Co istotne, z tego punktu widzenia niewiele można jej zarzucić, a w wielu wymiarach należy ją nawet uznać za modelowe przedstawienie może nie w pełni pionierskiego, ale nieposiadającego dotychczas rzetelnej monografii naukowej tematu. Nie do końca jasno zostały sprecyzowane cezury czasowe narracji, co jednak uznać należy za w pełni uzasadnione. Mimo bowiem wskazania przez Autora, że chronologia obejmuje lata 1950–1960, jest on świadomy, że to tylko daty umowne, co zdeterminowała materia badanego problemu. Tematem książki jest wprawdzie zakończona niepowodzeniem podjęta w latach pięćdziesiątych próba budowy metra, jednak Autor, co oczywiste, był zobligowany do poszerzenia ram chronologicznych opracowania. Z jednej strony niezbędne było przedstawienie krótkiego rysu rozwoju historycznego tej formy transportu publicznego na świecie, jak też wcześniejszych losów idei budowy metra lub choćby jego namiastki w Warszawie. Z drugiej strony narracja wielokrotnie wybiega poza okres realnie prowadzonych przy budowie „tamtego” metra prac. Wynika to przede wszystkim z faktu, że ich zawieszenie w 1953 r. było z założenia tylko czasowe i nie obejmowało całości robót. Co więcej, ich całkowite zaprzestanie nie spowodowało zamknięcia tematu budowy, która miała wszak być na nowo podjęta w pięciolatce 1961–1965. A później, nawet gdy o sprawie metra wszyscy, jak się wydawało, zapomnieli, nadal obowiązywały zakazy inwestycyjne na terenach pod nie przeznaczonych, temat zaś co jakiś czas powracał, by ponownie stanąć na porządku dziennym wraz z wprowadzeniem stanu wojennego i deklaracją Wojciecha Jaruzelskiego ze stycznia 1982 r. o budowie w stolicy kolei podziemnej. Kolei, która w wielu elementach nawiązywała do założeń sprzed trzech dekad i którą częściowo realizowali specjaliści z zaangażowanego w poprzednią budowę Metroprojektu. Zawistowski zapowiada wprawdzie we wstępie, że nie pisze o budowie warszawskiego metra podjętej w 1983 r., ale nawiązania do niej musiały się w książce pojawić, stały się nawet w niej niezbędne, gdyż bez nich narracja byłaby z gruntu niepełna.

Całość liczy 272 strony, składa się ze wstępu, podziękowań, dziewięciu rozdziałów, zakończenia, bibliografii oraz kilku niezbędnych dla czytelnika wykazów i indeksów. Konstrukcja opracowania nie budzi zastrzeżeń, kolejne oparte na chronologicznej prezentacji części w sposób logiczny i konsekwentny wynikają z poprzednich, przybliżając czytelnikowi dzieje jednej z największych, również propagandowo, porażek w realizacji planu sześcioletniego w Polsce. Odstępstwem, w pełni uzasadnionym, od chronologicznego modelu narracji jest rozdział dziewiąty, poświęcony sprawie propagandowej hucznie inaugurowanej w 1951 r. budowy metra.

Wyraźnie irytuje sposób formułowania tytułów poszczególnych rozdziałów. Zakładam, że lekka i nieco intrygująca ich forma jest elementem mającym przyciągać uwagę czytelnika, jednak podana w ilości nadmiernej działa nieco odstręcająco. W każdym z tych tytułów pojawia się bowiem spójnik „czyli”, co w perspektywie całego spisu treści robi wrażenie przesadnego epatowania powtarzającą się figurą retoryczną i nieco natrętnego nawet dążenia do przyciągnięcia uwagi potencjalnego odbiorcy. Szkoda, że tak się stało, bo ten drobny element konstrukcyjny pozostawia rysę na sposobie odbioru dobrze skomponowanej i zrównoważonej całości.

Rozpoczyna ją uporządkowany i dobrze wprowadzający do treści książki wstęp. Widać, że wyszedł spod ręki doświadczonego już historyka, rozumiejącego stawiane przed tą częścią monografii naukowe zadania i skutecznie się z nich wywiązującego. Zwrócić w tym miejscu należy uwagę na zaprezentowaną w nim analizę dotychczasowego dorobku publikacyjnego związanego z podjętą w okresie realizacji planu sześcioletniego próbą budowy w Warszawie wzorowanego na moskiewskim metra. Dostrzegając istniejące publikacje, Autor wskazuje, że w większości nie były one oparte na szerszej podstawie archiwalnej, co nie pozwalało na uchwycenie części uwarunkowań zachodzących wydarzeń oraz procesu decyzyjnego z nimi związanego. Uznaje wspomnianą wyżej pracę zbiorową pod redakcją Jana Rossmana *Studia i projekty metra w Warszawie 1928–1958* z 1962 r. za wciąż aktualną „podstawę wszystkich opracowań dotyczących starań o warszawskie metro aż do końca lat 50.”, zaznacza jednak, że ze zrozumiałych względów wydawnictwo to nie mogło się odwoływać do opatrzonej klauzulą tajności dokumentów, a część zawartych w nim treści zostało silnie skażonych przez cenzurę. Mimo tego jej wartość pozostaje niezmiennie wysoka, a sam Zawistowski pisze nawet, że chciałby, by jego książka „była suplementem do klasycznej książki pod redakcją Jana Rossmana”. Dodać należy, że suplementem opartym na solidnej podstawie źródłowej, obejmującej zarówno dokumenty wytworzone przez podmioty bezpośrednio związane z budową metra, jak i akta instytucji centralnych podejmujących zasadnicze decyzje związane z tą tak ważną na początku lat pięćdziesiątych inwestycją. Zawsze można by sięgnąć po kolejne źródła i ich zbiory, przede wszystkim trudno dostępne materiały sowieckie, czy np. zasoby Ministerstwa Finansów, które być może pozwoliłyby na podanie bardziej precyzyjnych informacji na temat finansowania warszawskiej inwestycji, jednak wydaje się, że z punktu widzenia potrzeb tematu wykorzystany zasób w pełni im odpowiada.

Przechodząc do omówienia zasadniczej części monografii, zaznaczyć należy, że pierwsze dwa rozdziały, a częściowo nawet trzeci, prezentują treści wprowadzające do zagadnienia będącego przedmiotem zainteresowania Autora. Trudno to jednak potraktować jako zarzut w sytuacji, gdy z punktu widzenia spójności i komplementarności przekazu niezbędne było wspomniane już przedstawienie historycznego rozwoju kolei podziemnej w Europie i na świecie (rozdział pierwszy) oraz przedwojennej historii planów budowy metra w Warszawie (rozdział drugi). Tym bardziej że problematyka prezentowana w tychże rozdziałach przynajmniej pośrednio z tematem zasadniczej części pracy się

łączy, czego dowodem zestawienie pokazujące miasta, w których uruchomiono metro do 1960 r., czyli do momentu, w którym kolej podziemna w Warszawie też już od kilku lat miała być dostępna (s. 25), czy też obszerna prezentacja metra moskiewskiego (s. 30–34), na którym wszak wzorować się mieli budowniczy w Warszawie.

Również w rozdziale drugim widać wyraźnie dążenie do jak najpełniejszego zarysowania tła historycznego podjętej w 1951 r. inwestycji. Kolejne przygotowywane przed wojną plany i koncepcje z czasem miały przecież znaleźć częściowe przynajmniej odzwierciedlenie w przyszłych rozwiązaniach, a formułowane wtedy przewidywane terminy zakończenia budowy w latach sześćdziesiątych, a nawet siedemdziesiątych pokazywały, jak trudną, dalekosiężną i rozłożoną na długi okres inwestycją miała być budowa metra w Warszawie.

Nieco inny charakter ma rozdział trzeci książki. Z jednej bowiem strony można by go określić jako kolejną z części wprowadzających, gdyż omawia proces opracowywania przygotowywanej w końcu lat czterdziestych, ale ostatecznie zarzuconej koncepcji budowy w zniszczonej Warszawie Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM). Z drugiej jednak strony losy skonkretyzowanego do 1950 r. projektu stanowiły już bezpośredni asumpt do mającej nadejść budowy metra głębokiego. SKM z założenia miała być inwestycją hybrydową, tylko w części realizowaną w płytkich tunelach, w dużej części zaś w odkrytych wykopach, co pozwalało na znaczące obniżenie kosztów inwestycji. Równocześnie jednak koncepcja nie uwzględniała tak istotnych w polaryzującym się powojennym świecie względów militarnych, co oprotestowywał sowiecki generał w polskiej armii Jerzy Bordziłowski i co przesądziło o upadku idei SKM. Jej założenia zostały bowiem wysłane do zaopiniowania do Moskwy, a tamtejsi specjaliści nie tylko je zdeprecjonowali, ale zaproponowali również nową koncepcję budowy wzorowanego na moskiewskim metra głębokiego, dającego równocześnie szerokie możliwości wykorzystania jego infrastruktury do celów wojskowych. W ten sposób prace nad Szybką Koleją Miejską przyniosły skonkretyzowanie w Moskwie założeń przyszłego warszawskiego metra, którego plan budowy sowiecki „Ogoniok” ogłosił jeszcze zanim odpowiednią decyzję podjął rząd w Warszawie.

Kolejne cztery rozdziały przedstawiają losy podjętej „po konsultacji” z towarzyszami radzieckimi inwestycji. W rozdziale czwartym Autor prezentuje motywy decyzji o zmianie koncepcji budowy podziemnej kolei w Warszawie, podjętej mimo tego, że metro głębokie miało być trzykrotnie droższe od planowanej wcześniej SKM. Jak się jednak okazało zwyciężyły względy polityczne i militarne, a sama inwestycja nie tylko została wyabstrahowana z rachunku ekonomicznego, co jeszcze tak niecodzienne w budowanym systemie nie było, ale także trudno było ją w pełni definiować jako inwestycję w zakresie transportu publicznego. Jak Autor konstatuje na s. 108: „analizując dokumenty z lat 1950–1954 można odnieść wrażenie, że w Warszawie w jednym miejscu prowadzono dwie inwestycje. Cywile starali się tworzyć podziemny system komunikacji zbiorowej, mogący dodatkowo pełnić funkcje obronne. Wojskowi dążyli do budowy instalacji obronnych, mogących dodatkowo pełnić funkcje

komunikacyjne. Spór był istotny, gdyż determinował koszty przedsięwzięcia, a w efekcie wpływał na szansę zakończenia go sukcesem”.

W kolejnym rozdziale omówiona została realizacja podjętej w 1951 r. budowy metra. Autor przedstawia w nim struktury organizacyjne zaangażowane w inwestycję, sposób opracowania wstępnego projektu, planowane koszty inwestycji i szczególnie ważną w kontekście przyjętej koncepcji umowę z ZSRR o pomocy technicznej dla warszawskiego metra z grudnia 1951 r. Pomocy, która w praktyce okazała się z punktu widzenia polskich potrzeb skrajnie niewystarczająca. W rozdziale omówione zostały również prowadzone od 1951 r. prace i ich efekty, konkurs na projekt urządzenia pierwszych dwóch stacji metra, a przede wszystkim rozliczne trudności z budową związane (deficyt sprzętu, materiałów, fachowców), które z czasem praktycznie uniemożliwiły kontynuację inwestycji. Inwestycji, której zakończenie w jej pierwszym etapie już w kwietniu 1953 r. Prezydium Rady Ministrów przesunęło na 1 I 1958 r., co stanowiło tylko wstęp do niewiele późniejszego wstrzymania budowy.

Spektakularnej klęsce z tym związanej poświęcony został rozdział szósty, w którym Autor przybliży okoliczności przerwania i odłożenia w czasie budowy w październiku 1953 r. Nie tylko przedstawia złożone przyczyny podjęcia tak dramatycznej decyzji, ale również relacje budowniczych metra z 28 października, gdy prace zostały wstrzymane. Co więcej, określając podstawowe czynniki stojące za przerwaniem inwestycji, konstatuje, iż była ona prowadzona nie tylko bez gotowego projektu (projekt wstępny został ostatecznie zaakceptowany dopiero w 1955 r.), ale nawet bez odpowiedniej wiedzy niezbędnej do realizacji tak skomplikowanego i trudnego przedsięwzięcia (s. 169). W końcowych fragmentach rozdział prezentuje proces decyzyjny prowadzący do dalszego odsuwania w czasie wznowienia budowy, a wreszcie do definitywnego przerwania realizacji inwestycji przez Prezydium Rady Ministrów we wrześniu 1957 r.

Dopiero podjęta wtedy decyzja oznaczała ostateczne przekreślenie planów budowy metra głębokiego w Warszawie, gdyż mimo przerwania zasadniczych prac w październiku 1953 r. przez kolejne lata nadal prowadzono roboty na odcinku doświadczalnym na Targówku. Im poświęcony został rozdział siódmy książki. Trwające tam do końca 1957 r. prace budowlane stały się, mimo problemów technicznych, sprzętowych i finansowych, swego rodzaju szkołą budowy metra, której doświadczenia miały być wykorzystane, jak początkowo mniemano, w dalszych działaniach. Tak się jednak nie stało, a zgodnie z decyzją z jesieni 1957 r. z dniem 1 I 1958 r. budowę zakończono. W rozdziale przedstawione zostały jej efekty, a także dalsze losy fragmentów już wybudowanych tuneli oraz innych pozostałości po inwestycji, włącznie w przywoływaną we wstępie monografią z 1962 r. Autor wspomina też o związanych z budową legendach, jakie pojawiły się z czasem w stolicy, a także przywołuje inne niedokończone tego typu inwestycje na świecie.

Rozdział kolejny to wykraczająca już poza zasadnicze cezury czasowe opracowania, ale niezbędna z punktu widzenia kompletności prezentowanych treści, próba syntetycznego ukazania dalszych losów planowanej wszak od dziesięcioleci budowy metra w stolicy. Budowy z czasem niezbędnej, a nawet

nieuniknionej, w sytuacji gdy, jak Autor wskazuje na s. 210, w latach siedemdziesiątych Warszawa pozostawała ostatnim milionowym miastem w Europie, w którym kolei podziemnej nie było bądź też nie znajdowała się ona przynajmniej w fazie budowy. Co istotne, temat metra w Warszawie, mimo wstrzymania inwestycji w 1953 r., pozostawał aktualny również w kolejnych latach, a niepowodzenie koncepcji metra głębokiego siłą rzeczy oznaczało powrót do formułowanych wcześniej idei metra płytkiego czy też stanowiącej rozwiązanie hybrydowe SKM. Autor omawia w tym rozdziale kolejne pojawiające się wersje proponowanych rozwiązań oraz ostateczną koncepcję budowy metra, opracowaną w latach siedemdziesiątych i realizowaną od 1983 r.

Uzupełnienie treści książki bezpośrednio związanych z nieudaną inwestycją z lat pięćdziesiątych stanowi ostatni z rozdziałów, poświęcony warstwie propagandowej przedsięwzięcia. Mimo dość dużej objętości rozdziału oraz znaczenia samej inwestycji podstawowa konstatacja z tej części pracy się wyłaniająca i zaprezentowana przez Autora na s. 215 wskazuje, że oprawa propagandowa budowy metra, z wyjątkiem pierwszych miesięcy, była relatywnie skromna. Co więcej, wraz z piętrzącymi się trudnościami, a później przerwaniem prac metro przestało być wdzięcznym instrumentem w dziele uświadamiania masom pracującym sukcesów na drodze budowy socjalizmu. Mimo tego Autor przedstawia różne, nie tylko krajowe, formy propagandowego ukazywania inwestycji, a także próby wyjaśnienia zaprzestania jej realizacji, związane rzecz jasna ze znalezieniem „winnego” tego niepowodzenia. Została nim tzw. kurzawka (woda z piaskiem), z którą, jako problemem geologicznym, budowniczowie rzekomo nie potrafili sobie poradzić. I którą, co Autor wyraźnie zaznacza i potwierdza odpowiednim cytatem, sami budowniczowie traktowali jako zjawisko zupełnie nieistotne w kontekście inwestycji wypaczonej na skutek dominacji celów militarnych w jej planowaniu i realizacji (s. 243).

W przemyślanym i stanowiącym zwieńczenie całości zakończeniu Autor powraca do przyczyn fiaska budowy metra, słusznie umieszczając je na szerokim tle niepowodzeń związanych z realizacją planu sześcioletniego i wprowadzanymi z czasem oszczędnościami, których ofiarą stała się również warszawska inwestycja. Przypomina również o militarnym kontekście jej podjęcia i późniejszych losów, konstatując, że „warszawiacy zapłacili za próbę wybudowania w stolicy potężnej instalacji militarnej. Ceną było nie tylko fiasko inwestycji w latach 50., lecz także zniechęcenie decydentów do powtórnego podjęcia budowy. Także dlatego pierwszy pociąg na stację warszawskiego metra wjechał spóźniony o 38 lat” (s. 246–247). Równocześnie Autor wskazuje na ślady tamtej inicjatywy widoczne w wybudowanej wreszcie po dekadach kolei podziemnej. Wśród nich szczególnie rzuca się w oczy niezrozumiałe dla każdego przyjeżdżającego do Warszawy gościa oddalenie stacji metra Centrum od Dworca Centralnego, będące właśnie efektem niezmienionej koncepcji jej umiejscowienia pochodzącej z lat pięćdziesiątych. Przywołuje również Autor pozytywny jego zdaniem skutek przyjęcia tamtego, narzuconego przez towarzyszy radzieckich rozwiązania. Zaslugą koncepcji budowy metra głębokiego stało się bowiem trwale zarzucenie idei SKM w założeniu przebiegającej w dużej

części w wykopach, których wizja w krajobrazie stolicy Andrzeja Zawistowskiego wyraźnie odstręcza.

Uzupełnienie treści książki stanowią zamieszczone na jej końcu aktualne nazwy ulic i placów występujących w tekście w brzmieniu obowiązującym w opisywanej rzeczywistości, wykaz ważniejszych skrótów, a także źródeł zamieszczonych w tekście ilustracji oraz indeks osób. Znalazła się tutaj również obszerna bibliografia, która budzi jedną wątpliwość metodologiczną. Na s. 256 Autor do kategorii źródeł zakwalifikował bowiem wykorzystane w pracy artykuły prasowe, które są wprawdzie dokumentem czasu, ale nie zawsze do grupy źródeł mogą być zaliczane. O ile w przypadku tekstów propagandowych poświęconych budowie metra jest to interpretacja prawidłowa, to już artykuły prasowe stanowiące opracowania przygotowane przez konkretnych autorów i będące źródłem wiedzy faktograficznej, a nie przykładem działalności propagandowej są częścią zasobu wiedzy pozaźródłowej i tak należałoby je potraktować (przykładem artykuł z „Expressu Porannego” z 27 X 1938 r. poświęcony planom rozpoczęcia budowy metra w 1940 r.).

Mimo kilku drobnych zastrzeżeń, które można zgłosić do warstwy edytorskiej tekstu, podkreślić należy, że książka została napisana dobrą i przystępną polszczyzną, co niewątpliwie zwiększa jej szansę na pozyskanie szerokiego grona czytelników. Pozostając pracą naukową, zawiera ona bowiem również duży potencjał popularyzatorski, co zapisać należy do jej licznych zalet, które warto jeszcze raz podkreślić, podsumowując lekturę pracy Andrzeja Zawistowskiego. Spójny, logiczny i oparty na przemyślanej konstrukcji wywód, adekwatna do potrzeb podstawa źródłowa, umiejętna prezentacja kolejnych problemów, uwarunkowań, przyczyn i skutków zachodzących procesów, zrozumiały i pozbawiony emocji przekaz, wreszcie wysoki poziom obiektywizmu narracji to najważniejsze cechy książki poświęconej nieudanej inwestycji w metro, które w ówczesnych warunkach miało być nie tylko metrem. Książki będącej kolejną w polskiej historiografii próbą przybliżenia czasów socjalistycznej industrializacji i realizacji planu sześcioletniego. Próba zarówno ważną, jak i potrzebną, pokazującą okoliczności i skutki zderzenia między dostrzeganymi już w okresie międzywojennym obiektywnymi potrzebami społeczno-gospodarczymi stolicy a ich realizacją przez zideologizowane, zmilitaryzowane i nastawione na bezkrytyczne powielanie „niedościgłych” stalinowskich wzorców państwo. Co istotne, zaletą przedstawionej przez Zawistowskiego egzemplifikacji jest nośny społecznie i bliski wielu nie tylko warszawiakom temat, pozwalający na osadzenie w konkretnych realiach tradycyjnie trudnego w odbiorze problemu socjalistycznej industrializacji i jej wielu negatywnych skutków.

*Paweł Grata
Instytut Historii
Uniwersytet Rzeszowski*