

Anarcho-Biblioteka
Dobry pieróg to wywrotowy pieróg



Anarchistyczna kalistenika

James C. Scott

James C. Scott
Anarchistyczna kalistenika
2012

Two Cheers for Anarchism: Six Easy Pieces on Autonomy, Dignity, and
Meaningful Work and Play. Princeton University Press, Princeton, New
York, 2012.

Przełożone przez nieporządek

pl.anarchistlibraries.net

2012

To prawo sformułowałem w Neubrandeburgu, późnym latem 1990 roku.

Latem 1990 roku, chcąc doszlifować moje ledwo istniejące umiejętności posługiwania się językiem niemieckim przed wybraniem się na rok do Berlina jako gość Wissenschaftkolleg, wpadłem na pomysł znalezienia pracy w gospodarstwie rolnym, zamiast uczęszczania na codzienne zajęcia z przyszłą młodzieżą w Goethe-Institut. Ponieważ Mur upadł dopiero rok wcześniej, zastanawiałem się, czy uda mi się znaleźć sześciotygodniową letnią pracę w kolektywnym gospodarstwie (*Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft*, lub LPG), przemianowanym niedawno we wschodnich Niemczech na „spółdzielcze”. Znajomy z Wissenschaftkolleg, jak się okazało, miał bliskiego krewnego, którego szwagier przewodził gospodarstwu spółdzielczemu w niewielkiej wiosce Pletz. Z pewną dozą ostrożności szwagier zgodził się zapewnić wikt i opierunek w zamian za pracę i niemały tygodniowy czynsz.

Plan poprawy mojego niemieckiego był świetny; plan spędzenia przyjemnych i rozwojowych wakacji na wsi był nietrafiony. Mieszkańcy wsi i przede wszystkim mój gospodarz byli podejrzliwi co do moich zamiarów. Czy chciałem przyjrzeć się księgowości gospodarstwa spółdzielczego i odkryć „nieścisłości”? Czy byłem szpicą holenderskich rolników przeprowadzających zwiad okolicy, by w obliczu upadku radzieckiego bloku położyć łapy na gruntach?

Pletzkie gospodarstwo spółdzielcze było widowiskowym przykładem za paści. Specjalizowało się w „ziemniakach skrobiowych”. Nie nadawały się do *pommes frites*, chociaż jeśli trzeba, zjedzą je świnię; hodowane były by, po przetworzeniu, zostać skrobiową podstawą wschodnioeuropejskich kosmetyków. W dzień po skruszeniu Muru Berlińskiego rynek kosmetyków bloku radzieckiego umarł tak szybko, jak żaden inny w historii. Wzdłuż bocznic leżały łańcuchy górskie skrobiowych ziemniaków, gnijących w letnim słońcu.

Poza zamartwianiem się nadchodzą nędzą i moją w niej roli, moi gospodarze martwili się także moją wątplą znajomością niemieckiego i zagrożeniem, jakie niosło małemu gospodarstwu. Czy wypuszczę świnię złą bramką, prosto na pole sąsiada? Czy nakarmię gęsi paszą dla byków? Czy będę pamiętał o zamykaniu drzwi pracując w stodole, na wypadek przyjścia Cyganów? Prawda, dałem im niemałe powody do zmartwień w ciągu pierwszego tygodnia, a oni przyjęli znaną nam wszystkim, choć próżną taktykę krzyczenia na mnie, chcąc wrzaskiem jakoś przebić barierę językową. Udało im się utrzymać fasadę grzeczności, ale spojrzenia wymieniane przez nich nad kolacją sugerowały, że ich cierpliwość się kończy. Atmosfera podejrzliwości w której

upłynniania ruchu i zmniejszania zanieczyszczeń. Rondo wydawało się bardziej niebezpieczne – i o to chodziło. Twierdził, że gdy kierowcy są bardziej czujni, zachowują się ostrożniej, a statystyki wypadków „po światłach” go w tym wspierają. Brak koordynacji narzuconej przez sygnalizację zwyczajnie wymaga czujności – czujności, której wymaga prawo, które w wypadku, w którym wina jest ciężka do określenia, z góry wini „silniejszego” (tj. raczej kierowcę niż rowerzystę, raczej rowerzystę niż pieszego).

Drogowy koncept przestrzeni dzielonych polega na inteligencji, zdrowym rozsądku i uważnej obserwacji kierowców, rowerzystów i pieszych. Jednocześnie może rozszerzyć, na swój mały sposób, możliwość negocjowania ruchu bez bycia traktowanym jak automat przez gęstwinę znaków (same Niemcy mają repertuar 648 różnych symboli drogowych, zagęszczających się wraz ze zbliżaniem do miasta) i sygnalizacji. Im więcej nakazów, tym więcej kierowców szuka maksymalnego zysku wewnątrz zasad: przyspieszają między światłami, łapią żółte, unikają wszystkich nienakazanych grzeszności. Kierowcy nauczyli się pokonywać labirynt z maksymalną przewagą. Wynikiem zmiany paradygmatu inżynierii drogowej przez Mondermana była euforia. Jedno holenderskie miasteczko postawiło znak chwalcący się, że miasto jest wolne od znaków (*Verkeersbordvrij*), a konferencja omawiająca nową filozofię ogłosiła: „niebezpieczne jest bezpieczne”.

pracowałem, nie wspominając o mojej niekompetencji i niekomunikatywności, denerwowała z kolei mnie.

Zdecydowałem, dla zarówno ich, jak i moich nerwów, spędzać jeden dzień tygodnia w niedalekim Neubrandenburgu. Nie było łatwo się tam dostać. Pociąg nie zatrzymywał się w Pletz, chyba że postawiło przy torach się specjalną flagę, oznaczającą oczekującego pasażera, a z powrotem powiadomiło konduktora o chęci opuszczenia pociągu w Pletz, przez co pociąg zatrzymywał się i wypuszczał pasażera w szczerym polu. W mieście błądziłem uliczkami, odwiedzałem kawiarenki i bary, udawałem że czytam niemieckie gazety (potajemnie przeglądając mój kieszonkowy słowniczek) i starałem nie rzucać się w oczy.

Okolo dwudziestej drugiej odjeżdżał jedyny pociąg z Neubrandenburga do Pletz. By uniknąć spóźnienia i spania na ulicach tego obcego miasta, zawsze starałem się być na peronie przynajmniej pół godziny przed odjazdem. Każdego z sześciu czy siedmiu tygodni odgrywałem się przed dworcem ta sama intrygująca scena, której byłem zarówno widzem, jak i uczestnikiem.

Przed dworcem znajdowało się duże – przynajmniej jak na Neubrandenburg – skrzyżowanie. Za dnia panował tu żywoty ruch pieszych, samochodów i ciężarówek, regulowany przez sygnalizację świetlną. Jednak późniejszym wieczorem, ruch pojazdów niemalże zniknął, gdy ruch pieszy wręcz puchł, napawając się chłodnym, wieczornym wiatrem. Regularnie, między dwudziestą pierwszą a dwudziestą drugą, skrzyżowanie przechodziło pięćdziesiąt czy sześćdziesiąt pieszych, wielu z nich podpiętych. Sygnalizacja była ustawiona, jak zakładałem, wedle dziennego ruchu i nie była dostosowana do ruchu wieczornego, pieszego. Raz za razem pięćdziesiąt czy sześćdziesiąt osób czekało cierpliwie na roku na zmianę sygnalizacji: cztery minuty, pięć minut, może dłużej. Pośród płaskiego krajobrazu Neubrandenburga, na równinach Mecklenburg, zdawało się to być wiecznością. Wytężając wzrok w którymkolwiek kierunku skrzyżowania, widziało się z półtora kilometra drogi, zazwyczaj bez żadnego pojazdu. Od wielkiego dzwonu pojedynczy, mały, spowity spalinami Trabant powoli dotaczał się do skrzyżowania.

Może ze dwa razy, przez około pięć godzin mojego obserwowania tej sytuacji, pieszy przeszedł na czerwonym świetle, zawsze w akompaniamencie karcących słów i dezaprobowującego grożenia palcami. Ja także stałem się częścią tych scen. Jeśli skrewiłem ostatnią rozmowę po niemiecku, co uderzało w moją pewność siebie, stałem na przejściu z resztą pieszych, póki światło się nie zmieniło, bojąc się spojrzeń, którymi bym oberwał, przechodząc. Jeśli, z rzadka, moje ostatnie parę wymienionych zdań po niemiecku poszło

dobrze i czułem się pewnie, przechodziłem na czerwonym myśląc, dla podbudowania mojej odwagi, że głupotą jest przestrzegać mikrogo prawa, tak sprzecznego z rozsądkiem jak w tym przypadku.

Zaskoczyło mnie, jak bardzo musiałem zbierać odwagę żeby po prostu przejść przez ulicę w obliczu powszechnej dezaprobaty. Jak miałkie były moje racjonalne przekonania w obliczu czyjegoś besztania. Postawienie dzielnego kroku na skrzyżowaniu wydawało się szokować, ale wymagało więcej odwagi niż zazwyczaj mogłem z siebie wykrzesać.

W ramach usprawiedliwiania przed sobą swojego zachowania, zacząłem planować małą dyskusję, którą prowadziłem nienagannym niemieckim. Brzmiał jakoś tak: „Wiecie, wam, a zwłaszcza waszym dziadkom, przydałoby się trochę woli do łamania prawa. Pewnego dnia, w imię sprawiedliwości i rozsądku, będziecie musieli złamać poważne prawo. Wszystko będzie od tego zależało. Musicie być gotowi. Jak się przygotujecie na ten ważny dzień? Musicie być »w formie«, żeby być gotowym na nadejście sądowego dnia. Potrzebujecie anarchistycznej kalisteniki. Co któryś dzień łamcie jakieś trywialne, bezsensowne prawo, nawet jeśli to tylko przejście przez ulicę. Sami oceńcie, czy prawo jest sprawiedliwe i rozsądne. W ten sposób utrzymacie linię – i będzie gotowi na najważniejszy z dni”.

Ocena, kiedy łamanie prawa ma sens, wymaga rozważy, nawet we względnie nieszkodliwym przypadku przechodzenia na czerwonym świetle. Uświadomiłem to sobie, odwiedzając emerytowanego holenderskiego uczzonego, którego pracę od dawna podziwiałem. Gdy go odwiedzałem, był otwartym maoistą i obrońcą Rewolucji Kulturowej, do tego kontrowersyjną postacią w holenderskiej akademickiej polityce. Zaprosił mnie na lunch do chińskiej knajpy niedaleko jego mieszkania w niewielkim Wageningen. Stanęliśmy przy skrzyżowaniu, światło nam nie sprzyjało. Wageningen, jak Neubrandenburg, jest płaskie jak stół, widać wszystko w promieniu kilometrów. Absolutnie nic nie jechało. Bez zastanowienia wkroczyłem na jezdnię, a gdy to zrobiłem, Dr Wertheim powiedział „James, musisz poczekać”. Zaprotestowałem cicho, cofając się na krawężnik. „Doktorze Wertheim, przecież nic nie jedzie”. „James,” odpowiedział, „to byłby zły przykład dla dzieci”. Byłem jednocześnie zrugany i pouczony. Oto stał przede mną zapalczywy maoista o precyzyjnym, śmiał twierdzić holenderskim poczuciu obywatelskiej odpowiedzialności, a ja zostałem Jankeskim kowbojem, lekceważącym wpływ mojego zachowania na współobywateli. Od tego czasu, przechodząc na czerwonym, rozglądam się sprawdzając, czy nie widzę mnie zagrożone złym przykładem dzieci.

Regulacja codziennego życia jest tak wszechobecna i tak głęboko wpisana w nasze życie i oczekiwania, że aż praktycznie niewykrywalna. Sygnalizacja świetlna, wprowadzona po Pierwszej Wojnie Światowej w USA, zastąpiła oceną inżyniera ruchu drogowego dotychczas historycznie panującą negocjację między pieszymi, wozami, pojazdami i rowerami. Miała za zadanie zapobiegać wypadkom przez koordynację. Nierzadko efektem było przedstawienie z Neubrandenburga: tłum ludzi który, wiedząc doskonale że na jezdni nie ma ruchu, czekał cierpliwie na zmianę światła, odstawiając niezależnie myślenie na boczny tor – może z przyzwyczajenia, może obywatelskiego strachu przed ostatecznymi konsekwencjami używania go przeciw elektronicznemu porządkowi prawnemu.

Co by było, gdyby na skrzyżowaniu zabrakło elektronicznego porządku, a kierowcy i piesi musieli używać własnej oceny? Od 1999 roku bada się tę kwestię z szokującymi skutkami, prowadzącymi do fali projektów „usunięcia czerwonych świateł” w Europie i Stanach Zjednoczonych. Zarówno logika stojąca za tą małą inicjatywą prawną, jak i jej wyniki mają, według mnie, znaczenie dla innych, o wiele dalej sięgających prób stworzenia instytucji rozszerzających pole dla niezależnej oceny.

Hans Monderman, inżynier ruchu drogowego, który, w 2003 roku, zaproponował sprzeczne z intuicją usunięcie czerwonego światła w Drachten w Holandii, zajął się popularyzacją konceptu „przestrzeni dzielonych” (*shared spaces*), który szybko rozprzestrzenił się w Europie. Zaczął od zauważenia, że w wypadku usterki sygnalizacji świetlnej ruch upłynął się, zamiast blokować. W ramach eksperymentu, zmienił najruchliwsze skrzyżowanie w Drachten, obsługujące 22000 aut dziennie w rondo, rozszerzoną drogę dla rowerów i przestrzeń dla pieszych. Ilość wypadków spadła z trzydziestu sześciu kolizji w ciągu czterech poprzedzających usunięcie sygnalizacji lat, do dwóch w ciągu dwóch następnych lat. Ruch przez rondo stał się sprawniejszy, ponieważ kierowcy zdają sobie sprawę, że muszą zachować uwagę i użyć rozsądku, a korki i agresja za kółkiem praktycznie zniknęła. Monderman porównał tę sytuację do łyżwiarzy na zatłoczonym lodowisku, którym udaje się na bieżąc dostosowywać swój tor jazdy do trajektorii innych łyżwiarzy. Wierzył także, że nadmiar oznakowania zmuszał kierowców do odwracania wzroku od ulicy i dokładał się do zmniejszenia bezpieczeństwa skrzyżowań.

Uważam, że usunięcie czerwonych świateł może być skromnym ćwiczeniem w odpowiedzialnej jeździe i obywatelskiej uprzejmości. Monderman nie był przeciwko sygnalizacji świetlnej dla zasady; po prostu nie znalazł w Drachten takich, które były naprawdę przydatne pod kątem bezpieczeństwa,