

Dorota Rancew-Sikora
Uniwersytet Gdański

SPOŁECZNO-SYMBOLICZNE ZNACZENIE MORZA

W niniejszej pracy podjęto próbę zbadania elementów tożsamości narodowej związanej z położeniem Polski nad Morzem Bałtyckim w sposób inspirowany nurtem materialno-semiotycznym. Zastosowano metodę analizy dyskursu z elementami perspektywy historycznej dla zarysowania społecznego kontekstu obecnego kryzysu polskiej gospodarki morskiej oraz kształtowania się nowych wyspecjalizowanych i zindywidualizowanych praktyk konsumpcyjnych.

Główne pojęcia: socjologia morska, morska świadomość narodowa, ujęcie materialno-semiotyczne.

Nie ulega wątpliwości, że w ostatnich latach dokonała się zmiana roli, jaką pełnią elementy pozaludzkie w wyjaśnieniach socjologicznych. Z drugoplanowej roli tła przesuwają się one na pozycję bardziej równorzędną wobec aktywności ludzkiej. Zmiana perspektywy ma swoich orędowników, a wśród bardziej radykalnych wymieniani są między innymi Michel Callon (1986) i Bruno Latour (2005, 2007) z Columbia University w USA, a także John Law (1986, 2003, 2004), Tim Dant (2006, 2007) i John Urry (2009) z Lancaster University w Wielkiej Brytanii. W Polsce należą do tej grupy między innymi Krzysztof Konecki (2005), Marek Krajewski (red. 2005) i Janusz Barański (2007). Prezentowane przez nich koncepcje prowadzą do redefinicji tego, co dotąd uznawano za „zjawiska społeczne” w kierunku większej heterogeniczności czy hybrydyczności obiektów, będących przedmiotem zainteresowania socjologii, a składających się teraz z sieci oddziaływań i zależności nie tylko działających osób, lecz także przedmiotów materialnych, nieludzkich organizmów żywych i technologii.

Podobnie jak inne rewolucyjne wizje wykorzystują one w różnym stopniu wcześniejsze tradycje, które uwzględniają lub podkreślają rolę różnorodnych elementów otoczenia działającego człowieka. Wyróżnia się w tym zakresie historia życia prywatnego Fernanda Braudela (1977), koncepcja procesu cywilizacyjnego Norberta Eliasa (1980), interakcjonizm symboliczny (Blumer 2007) i antropologia kulturowa (np. Douglas 2004, 2007).

W niniejszej pracy refleksji skoncentrowanej na morzu jako obiekcie przyrodniczym i materialnym będzie towarzyszyła refleksja dotycząca

kształtowania się zbiorowej wyobraźni narodowej. Zbiorowa tożsamość Polaków najczęściej jest w socjologii analizowana w wymiarze pamięci o przeszłości i związanych z nią symbolach (Bokszański 2005; Szpociński, Kwiatkowski 2006; Szacka 2006–2007; Hałas 2007, Nijakowski 2007; Kwiatkowski 2008). Stanowisko reprezentowane w niniejszym artykule opiera się na przekonaniu, że jest ona równie silnie osadzona w wyobrażeniach i praktykach skierowanych do zjawisk i obiektów przyrodniczych (por. Macnaghten i Urry 2005; Rancew-Sikora 2009). Niewątpliwie i w tej sferze rzeczywistość wkracza do doświadczenia zbiorowego razem z historią, ma jednak i tę cechę, że jej symbolika zdaje się być w sposób szczególny „obecna” i razem z doświadczaną zmysłowo materialnością obiektów i zjawisk tworzy wyjątkowo przekonujące „naturalne” i wspólne zarazem środowisko życia.

W sferze języka połączenie świata materialnego i znaczeń społeczno-kulturowych dokonuje się przez metafory (Lakoff i Johnson 1988). W pewnym sensie metaforyczna symbolizacja bezpośredniego doświadczenia jest konieczna, aby stało się ono w ogóle zrozumiałe – subiektywnie odróżnialne i społecznie wyrażalne. W radykalny sposób moglibyśmy powiedzieć, że nie ma żadnego obiektu materialnego, który nie mógłby służyć jako środek wyrazu i nie ma żadnego doświadczenia, które moglibyśmy rozumieć i wyrażać inaczej niż przez metafory. Jednocześnie towarzyszy nam przecucie, że świat przedstawiony w kategoriach i metaforach językowych jest światem w subtelny i niezauważalny sposób innym od tego, co rzeczywiście „się dzieje”. Stąd bierze się niesamowita, wciąż zaskakująca sposobność odkrywania, że świat doświadczany bywa inny dla różnych zbiorowości, konstruowany i utwierdzany w ich obrębie w społecznych procesach symbolizacji, racjonalizacji, idealizacji i działania (Berger i Luckmann 1983). Głęboko zakorzenione są tendencje do (poznawczego) eliminowania przedmiotów i zdarzeń w ich konkretności na rzecz pozostawienia ich znaczeniowych reprezentacji. W tym sensie badanie obiektów materialnych jest mimo wszystko badaniem społecznych reprezentacji, dyskursów i kultur.

Równolegle do rozwoju sfery symbolicznej funkcjonują dyskursy w różnym stopniu „uobecniające” rzeczywistość materialną docelowo w dosłowny, niesymboliczny sposób, takie jak dyskurs naukowy, technologiczny, badający przebieg wypadków, chorób, ludzkie biografie i dokonania artystyczne. Harold Garfinkel (2007) spostrzegł jednak, że raporty „o zdarzeniach” sporządza się tak, żeby były zgodne z oczekiwaniami, „z grubsza” interpretując niejednoznaczne fakty, aby nadać im maksymalnie dużo „realizmu” i „obiektywności”, a sposoby dochodzenia do nich ukazując tak, aby wyglądały na „prawidłowe”, czyli zgodne ze standardowymi „regułami”. Niewątpliwie rozmaite metody przełamywania bariery kulturowej i wydzielenia sfer o celach głównie tech-

nicznych lub poznawczych są procesami zależnymi w podobnym stopniu od samych doświadczeń człowieka z obiektami materialnymi, jak i od zmieniających się kontekstów społeczno-kulturowych, w których przypisuje się im znaczenie. Czy podejścia proponowane przez zwolenników teorii aktora–sieci, ujęcia semiotyczno-materialnego, badaczy interakcji z obiektami pozaludzkimi i antropologii czy socjologii przedmiotu, dają jakieś istotnie nowe szanse poznania w naukach społecznych? Czy raczej należy uznać, że są one symptomem pewnej zmiany kulturowej i tylko pozornie „uobecniającego rzeczy” procesu społecznego? Można mieć nadzieję, że podejmowanie szczegółowych badań przyczynia się stopniowo do rozpoznania wyłaniających się możliwości ujęć tej kwestii.

W niniejszym artykule przedstawiona zostanie próba częściowego reformułowania tekstów zastanych o tematyce morskiej, głównie dotyczących relacji Polski z Bałtykiem, należących do zakresu historii, literatury, kulturoznawstwa, wspomnień i innych dokumentów, z ukierunkowaniem na wątek fizycznej, materialnej relacji człowieka z żywiołem w sposób, który tradycyjnie występuje w tle lub epizodycznie pojawia się na pierwszym planie narracji zasadniczo poświęconych ludziom i ich działaniom. Celem będzie ukazanie, że morze tradycyjnie uznawane za obiekt „naturalny” jest tylko pozornie stabilne w swoim znaczeniu, a faktycznie w widoczny sposób konstruuje świat człowieka i jest podatne na jego konstrukcje (por. Macnaghten i Urry 2005). Widziane z perspektywy tekstów „morze” pozostaje przede wszystkim dyskursem prowadzonym inaczej w różnych okresach historycznych i odmiennych kontekstach działania. Inność „rzeczywistości morskiej” ujawnia się w ujęciach samych własności materialnych tego żywiołu, możliwości wchodzenia z nim w interakcję, technologiach, działaniach, doświadczeniach i ideach ludzi na różne sposoby tymczasowo lub trwale z nim związanych.

Metodą badawczą zastosowaną w tym artykule jest analiza dyskursu morskiego, a raczej równolegle prowadzonych dyskursów, które reprezentują różne praktyczne ustosunkowania do tego obiektu i które mają znaczenie konstytutywne dla społecznych relacji wyodrębniając społeczne światy, kształtują codzienność życia i tożsamości pewnych kategorii osób, a jednocześnie są efektem procesów historycznych i społecznych, w których pojawiały się te kategorie ze względu na podejmowanie, ścieranie się i porzucanie pewnych wyobrażeń i praktyk. Kontakt z morzem będzie ukazany tu jako forma szczególnych sposobów uspołecznienia jednostek i grup, które są silnie związane z ich wybrzeżowym miejscem w geografii i w obrębie wybranych „kultur morskich”.

Morze jako obiekt badań socjologicznych

Znaczenie morza w socjologii nie jest bynajmniej odkryciem – socjologia morska jako subdyscyplina w Polsce powstała w latach sześćdziesiątych-siedemdziesiątych XX wieku, a w następnym dziesięcioleciu pojawiło się sporo publikacji na ten temat i wyspecjalizowane instytucje badawcze. Obecnie problematyka morza ma w socjologii niewielkie znaczenie samodzielnie, obecna jest w kilku ośrodkach akademickich na świecie, położonych na wybrzeżach – jak np. na Uniwersytecie Szczecińskim, kanadyjskich uniwersytetach w Nowej Funlandii i na Wyspie Księcia Edwarda czy amerykańskim w Północnej Karolinie. Organizowane są też grupy badawcze i tematyczne w ramach działań międzynarodowych towarzystw naukowych.

Tradycyjnie socjologia morza koncentrowała się na pracy przedstawicieli wybranych kategorii społeczno-zawodowych, głównie marynarzy i rybaków (tzw. ludzi morza), którzy oprócz tego, że są zawodowo związani z morzem, rozwinęli inną od tych, którzy pracują na lądzie (stoczniovcy, dokerzy, badacze) świadomość swojej odrębności. Ludwik Janiszewski i Adam Sosnowski (1984: 6 i nast.) pisali o istnieniu szczególnych procesów społecznych, polegających na zbiorowym zacieśnianiu społecznych związków z morzem, nazywając je kształtowaniem „świadomości promorskiej” czy „marynizacją społeczną”. Autorzy sądzili, że socjologia morska będzie naturalnie rozwijającą się subdyscypliną, w ramach której na drodze dalszej specjalizacji wyłaniać się będą kolejne, jak np. socjologia statku morskiego czy socjologia floty handlowej. Pokładane nadzieje na zbudowanie specjalistycznej wiedzy, teorii i metodologii zasadniczo się nie sprawdziły. Okazało się bowiem, że równie nietrwale jak założenia subdyscypliny okazały się praktyki i instytucje, które miała ona problematyzować. Dzisiaj, podobnie jak przed powstaniem socjologii morskiej, elementy wiedzy o znaczeniu morza w kulturze i praktykach społecznych odnajdujemy w obrębie innych subdyscyplin socjologicznych (pracy, przemysłu, miejscowości portowych, rodziny, grup izolowanych oraz społeczności terytorialnych wysp i wybrzeży).

Obserwować można istotne zmiany ideologii określających, czym jest lub powinno być morze dla narodów, społeczności lokalnych i jednostek. Jako temat refleksji bardziej popularne niż upadający przemysł stoczniowy, ograniczane rybołówstwo oraz wycofujące się znaczenie marynarki wojennej okazują się formy spędzania czasu wolnego – od prostej konsumpcji turystycznej plaż i wód przybrzeżnych do wyspecjalizowanych zajęć wymagających nakładów i umiejętności (*serious leisure*), kształtujących style życia i dostępnych w podobnym stopniu ludziom mieszkającym w pobliżu wody, jak i daleko od jej brzegów (Stebbins 2005). Zasadnicze przekształcenie znaczenia morza obejmuje także zwiększoną koncentrację na sprawach ekologii i zmianach

klimatu, do których skłaniają potoczne obserwacje dotyczące zmian środowiskowych, a także alarmujące diagnozy ekspertów i zmieniające się regulacje prawne, wynikające głównie z umów międzynarodowych.

Właśnie ze względu na zmiany przyrodnicze, gospodarcze, polityczne i kulturowe można powiedzieć, że w pewnym sensie morze stało się obecnie „czymś innym” niż jeszcze kilkadziesiąt lat temu. Gwałtowny charakter ostatnich zmian kieruje uwagę na procesy, które zaczęły się dużo wcześniej i spowodowały dzisiejsze problemy. Najważniejsze z nich to kolejne etapy politycznego i technologicznego udostępniania morza intensywnemu użytkowaniu, a także wzrastająca presja gospodarek prowadzonych na lądach. W obecnym zwiększaniu się zainteresowania zmianami klimatu i stanem wód największych akwenów na świecie ważne znaczenie ma także rozwój cyfrowych technologii informacyjnych oraz wzrost ruchliwości przestrzennej mieszkańców bardziej zasobnych krajów, w tym także Polski. Dzięki tym ostatnim, dawniej „dalekie” morza i oceany stały się teraz bardziej niż kiedykolwiek dostępne powszechnej wiedzy i bezpośredniemu turystycznemu doświadczeniu. Morze „własne” coraz częściej jest spostrzegane relatywnie, w stosunku do innych dostępnych mórz i korzystanie z jego uroków staje się coraz bardziej kwestią indywidualnego wyboru.

W Polsce istotnym problemem wybrzeża okazało się urynkowanie gospodarki, które doprowadziło do prywatyzacji stoczni oraz dalekomorskiej floty handlowej. Wstąpienie Polski do Unii Europejskiej wywołało także ostre konflikty wokół polskiego rybackstwa, związane z wprowadzeniem restrykcyjnych przepisów ograniczających połowy oraz spadkiem opłacalności gospodarki rybackiej (por. materiały prasowe i internetowe; Kurlansky 2004, Krzeptowski 2006). Konflikty te mają znaczenie ilustracyjne wobec zespołu wspomnianych wyżej i powiązanych ze sobą procesów, ukazując całą gamę kwestii interesujących z socjologicznego i antropologicznego punktu widzenia: jak praktyki i wiedza lokalna zderzają się z wiedzą ekspercką i nowymi przepisami, jak reagują lokalne kultury rybackie na zmiany ekologiczne w systemie, na którym się opierały, a zakłady przemysłowe na presję rynku, oraz jakie są społeczne i kulturowe aspekty wchodzenia nowych form gospodarowania i przekształcania tożsamości mieszkańców polskich wybrzeży.

Morze jako kształt wyobraźni społecznie uwikłanej

Morze jest jedną z największych „rzeczy”, z jaką człowiek ma do czynienia, a ponadto jego relacja z morzem nie jest równie oczywista, stabilna i pewna jak z lądem. Etymologia morza to *more* – jezioro, bagno (Maćkiewicz 1991). Badania językoznawcze zdają się potwierdzać pierwotnie lądowy cha-

rakter znanych nam kultur europejskich, które stopniowo, w różnym zakresie i w różnym tempie przyswajały dla swego doświadczenia i kultury żywioł morski. Morze jest żywiołem zarazem o dużym znaczeniu praktycznym (ogni-skuje wiele zróżnicowanych i specyficznych praktyk), jak i symbolicznym (obejmuje rozbudowaną sferę społecznych wyobrażeń, idei, metafor, przeniesień, translacji na inne sfery, w tym także na samą kondycję człowieczeństwa). Choć jest to obiekt nieintencjonalny, często jest antropomorfizowany, prawdopodobnie ze względu na swoją zmienność i fizyczną „aktywność”, która kształtuje i modyfikuje praktyki człowieka oraz wyznacza ich efekty, często niezgodnie z zamierzeniami. Antropomorfizacja jest potocznym sposobem odzwierciedlenia aktywnej roli przedmiotów nieożywionych lub nieludzkich organizmów żywych w sytuacji, kiedy ustalił się tradycyjny podział języków i dyskursów na te, które podkreślają sprawczość, podmiotowość, aktywność ludzi, oraz pasywność i przedmiotowość pozostałych „aktorów” i obiektów materialnych codziennego życia.

Morze i ląd – to podstawowe i pierwotne jakości geograficznej przestrzeni. W wyobrażeniu dwuwymiarowej płaszczyzny, najważniejszymi punktami płaskich obszarów są centra, a linie granicami czy obrzeżami odmiennych przestrzeni. Jeśli brakuje punktu centralnego lub widocznych granic – mamy doświadczenie bezkresu lub zamglenia przestrzeni czy rozmycia jej „końców”. Typowy jest rozgraniczony układ obszarów podzielonej przestrzeni i centrów. W pobliżu centrów i granic skupia się znaczenie. Mniej typowe dla przestrzennej wyobraźni są asymetrie przestrzeni polegające na przesunięciu punktów centralnych w bok, ku granicom lub przypadki niejasności czy niedomknięcia granic. Dodanie trzeciego wymiaru do płaszczyzny daje nam wrażenie „głębi” lub „wzniesienia”, które na swoich krańcach są powszechnie mniej dostępne i z trudem „zdobywane”, mające swoich bohaterów, technologie i ideologie ich „zdobywania”. Ziemskie materializacje trzeciego wymiaru przestrzeni to głównie głębie morskie i szczyty gór, w ludzkich wyobrażeniach i doświadczeniach często ze sobą porównywane, i z tego względu częściowo pokrewne. Słusznie zauważył Joseph Conrad, że kusi „łatwa” powierzchnia morska, bo przeciwstawiona jest głębi, której nie ma na dwuwymiarowej mapie. Po powierzchni bowiem gładko przesuwają się łodzie, statki i okręty. Groźniejsze jest „zachwianie” powierzchni, zerwanie jej ciągłości na skutek wybuchu wulkanu czy gwałtownego falowania. „Pod spodem”, w niedostępnych głębinach znajduje się miejsce dla wyobraźni, groźnych, cudownych światów, potworów i ostatecznego, ciemnego dna (Drapella 1978). Łądy i morza potraktowane łącznie zamykają się w kulistym wyobrażeniu Ziemi i budują wrażenie doświadczeniowej pełni.

Polskie granice geograficznie domknięte są niejednakowo przez rzeki, góry i morze – granice polityczne wsparte przyrodniczymi od wieków zdają się być

najbardziej „naturalne” i „prawidłowe”, dając jednak krajom od nich odsuniętym silny argument ekspansywności. W warunkach wzrostu siły, istnienie nawet najsilniejszych granic może stanowić impuls do ich przekroczenia (potop szwedzki), generalnie jednak rzeki, morza i góry są w różnym stopniu oczywiste i dopuszczające bliskie sąsiedztwo. Góry są podobnie mocną granicą jak morze i każde odsunięcie od takiej granicy spostrzegane jest jako nieprawidłowe, natomiast rzeka jest słabsza, łatwiej przekraczalna i częściej podlega negocjacjom lub pokonywana jest łatwo za pomocą zwyczajnych mostów. Brzeg morza to oczywiście granica nie tylko polityczna, lecz także fizyczna, linia konfliktu ludzi mieszkających w pobliżu morza i broniących swojej ziemi przed niszczącą siłą fal morskich. Czasem ludzie ci starają się „siłą” zatrzymać linię brzegu przez jej zabetonowanie lub pozwalają morzu na względnie swobodne kształtowanie linii brzegowej.

W polu uwagi wyobraźni przestrzennej może znajdować się ład odgraniczony górami, wodami szerokich rzek lub morzem, ale możliwa jest także zmiana perspektywy układu figury–tła, jeśli figurą pierwszoplanową miałyby być miejsce akcji lub główna wartość. Wtedy zdajemy sobie sprawę, że tylko jeśli patrzymy z perspektywy „szczura lądowego”, morze jest „zewnątrzem” a brzeg morski granicą ładu zamieszkiwanego przez ludzi użytkujących ziemię. Jeśli natomiast w polu uwagi znajdzie się morze, to jego brzeg stanowi granicę akcji, moment zatrzymania ruchu, miejsce, gdzie trzeba opuścić statek. Nie tylko w szantach i nie tylko dla wygnańców morze bywa miejscem centralnym lub „domem”, choć nie ulega wątpliwości, że nawet najbardziej wytrwały „wilk morski” okazjonalnie schodzi na ląd i nigdy w pełni nie jest od niego uniezależniony. Dominującym doświadczeniem dla ludzi, którzy najściślej związali się z morzem, jest cykliczna zmiana miejsc i trybu życia: z lądowego na morski i z powrotem. Przyjmując centralnie „morską perspektywę” morze nie jest granicą, lecz połączeniem oddzielonych od siebie przez wodę lądów, która jest stosunkowo łatwa do pokonania przy opanowaniu odpowiednich technologii. Tak zwane „kultury morskie” definiowane są w odróżnieniu od lądowych właśnie ze względu na przyjęcie perspektywy, w której morze stanowi centrum, a całą kulturę cechuje ekspansywność i ruch (por. np. Bujak 1934; E. Kwiatkowski 1985), co pierwotnie odnosiło się do możliwości morskich zdobyczy wojennych. Jeśli jednak wojownicze technologie morskie nie wiązały się z dobrym zapleczem organizacji na lądzie (co często miało w historii miejsce), ekspansywności tych kultur towarzyszyły szybkie upadki. Ich sukcesy na morzu bezpośrednio zależne były od „dzielności morskiej”, czyli szybkości ruchu i niezawodności statków w czasie sztormu oraz ich „autonomii”, czyli zdolności do jak najdłuższego przebywania na wodzie niezależnie od ładu (żywność, słodka woda, paliwo). Przykładowo, Mark Kurlansky (2004) zasadnicze znaczenie w zwiększaniu morskiej autonomii Wikingów

i Basków przypisał ich nowo zdobytym umiejętnościom korzystania z obfitych łowisk dorsza i utrwalania jego mięsa przez suszenie i solenie.

Zrozumiałe jest, że społeczna uwaga różnicująca względne zainteresowanie ziemią i morzem kieruje się tam, gdzie znajduje się źródło powszechnie pożądanego bogactwa. W Polsce ziemia dawała możliwość samodzielnego przetrwania, a nawet zamożności czerpanej z rolnictwa i lasów. Średniowieczna niemiecka Hanza służyła raczej bogactwu kupców portowych miast niż królestwu (Samsonowicz 1968). Dopiero w wiekach późniejszych szerszego znaczenia nabral kontakt kulturowy z Francją przez port gdański i Wisłę. Dla ubożego ze względów klimatycznych i przyrodniczych rolniczego ludu basenu Morza Śródziemnego było inaczej, bardzo szybko decydującego znaczenia nabrały miasta portowe i zdobycze zamorskie, dając ludziom oprócz dostępu do obcych luksusów i kultur, żywność i podstawowe środki do życia (Braudel i in. 1982). Większe uzależnienie od komunikacji morskiej i znaczenie morza obserwujemy w krajach o długich granicach morskich, jak te, które położone są na wyspach (Wielka Brytania) lub półwyspach (Hiszpania, Dania, Szwecja), a także te, w których komunikacja morska jest ze względu na ukształtowanie terenu łatwiejsza niż (śród)lądowa (Grecja).

Nie ulega wątpliwości, że Bałtyk w perspektywie globalnej stanowi relatywnie słabe centrum i małe morze, zwykle chłodne lub zimne i często zlodzone. Dla ludów północnych dysponujących flotą i „otwartą drogą” Bałtyk jest zbyt zamknięty, gdy Morze Północne daje bezpośrednie wyjście na zasobne łowiska i ocean. Względne odcięcie od oceanu hamuje dynamikę Bałtyku decydując o słabej wymianie wód, niskim zasoleniu, płytkim falowaniu, słabych prądach morskich oraz ubożej faunie i florze. W pewnym sensie tak jest bezpieczniej, bo morze wewnętrzne stanowi mniejsze zagrożenie dla statków i wybrzeży, ale też ograniczone są szanse morskiej ekspansji i eksploatacji. Nawet piękno i inspiracja dla marzeń i myśli są w odniesieniu do Bałtyku jakby mniej barwne i na mniejszą skalę. Przy (jak się okazało pozornej) niezniszczalnej naturze oceanów i mórz otwartych – Bałtyk jest silnie zagrożony przez napływ wód słodkich z rzek zanieczyszczonych niebezpiecznymi substancjami pochodzącymi z rolnictwa i nadmierną eksploatacją ryb. Nagromadzenie siarkowodoru daje dobrą pożywkę organizmom beztlenowym (Eko-Unia, HELCOM 2007).

Braudel (1982) wskazuje, że także Morze Śródziemne ma cechy morza wewnętrznego – jest stosunkowo ubogie biologicznie, podatne na zanieczyszczenie i nadmierną eksploatację ryb. Różnica polega na tym, że wokół zdecydowanie większego i cieplejszego Morza Śródziemnego szybciej rozwinęły się i ostro konkurowały ze sobą kolejne, bogate cywilizacje. Drugim co do ważności centrum było Morze Północne (Goćkowski 2003). Wokół tych mórz było w historii o co toczyć spory i po co rozwijać technologie skoncentrowa-

ne na transporcie i walkach morskich. Kolejnym etapem dostępnym dzięki wypracowaniu tych technologii były odkrycia geograficzne, ekspansja transatlantycka i wyścig w zakresie szybkości, bezpieczeństwa i nośności statków przewożących ludzi i towary przez ocean, co generalnie zmieniło dotychczasowy układ sił w Europie i znaczenie jej mórz wewnętrznych.

Kształt naszego kraju i układ największych rzek przecinających go z południa na północ zasugerował Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu (1985) w latach dwudziestych XX wieku wyobrażenie polskiego ukierunkowania ku morzu jako pionu czy rdzenia gospodarki, opartej na dalekodystansowym transporcie dóbr, niezależnie od pośredników na lądzie czy morzu, a również obecnie bardzo ważna dla Polski jest morska wymiana handlowa z Azją Wschodnią. Komunikacja powietrzna wyparła morski ruch pasażerski, jednak, póki co, nadal nie może konkurować z morzem w transporcie towarów.

Morze jako element świadomości narodowej

Pierwszy etap gospodarki związanej z morzem ma zwykle charakter lokalny. Ludzie mieszkający w strefie przybrzeżnej kształtują kultury rybackie, a z liniami transportu rzeczno powiązany jest rozwój miast portowych. Wraz z rozwojem narodów (cechowanych przez względną spójność polityki, gospodarki i świadomości kulturowej) morza stają się istotnymi obiektami, wobec których, już w pewnym oderwaniu od codziennych doświadczeń, prowadzone są zbiorowe refleksje. Nie tylko sama obecność, lecz głównie umiejętność i zakres wykorzystania morza, mają znaczenie dla narodowych historii obecnych w tych refleksjach. Oprócz wymiany handlowej, na historię narodu składa się morski charakter zwycięstw lub porażek organizmów politycznych oraz ułatwiony przez drogę morską kontakt międzykulturowy. Wypiecjalizowane artystyczne narracje, podobnie jak symboliczne gesty przywódców, kształtują i krystalizują narodowe interpretacje morskiego żywiołu. Konstytutywna rola narodowej wyobraźni uwidacznia się potem w kształtowaniu dalszych szans, które związane są z położeniem danego kraju nad morzem.

Reprezentacją nowoczesnego typu zbiorowej świadomości morskiej są zorganizowane praktyki „brania w posiadanie” i korzystania z morza: finansowane z ogólnych środków inwestycje przeznaczone na budowę floty, zagospodarowywanie nabrzeży i edukację. Wszystkie aspekty współzależności z morzem, obok ustalania morskiej „wartości łącznej”, wywołują także zróżnicowanie szans i interesów wynikające z odmiennego w niej udziału, dzieląc ludzi na obojętnych i zaangażowanych, oraz tych, którzy przejmują na siebie ciężar sąsiedztwa z morzem i tych, którzy z sukcesem kontrolują (za)morskie zasoby.

Co do tego, jakie są znaczenia morza ustalone przez lata w polskiej „świadomości narodowej”, zdania są podzielone. Niektórzy podkreślają odwieczną, bardzo wysoką wartość kontaktu Polski z morzem, polskiej świadomości morskiej czy umiłowania morza. Inni, przeciwnie, mówią, że Morze Bałtyckie jest (i zwykle było) przez Polaków niedoceniane lub nieobecne w kulturze, traktowane z niechęcią lub wręcz pogardzane – i tych jest chyba więcej. Czy można jednak i jak można wiarygodnie zbadać świadomość zbiorową lub wnioskować o jej zmianach? Istnieją strategie popularne, które trudno jednak nazwać systematyczną, udokumentowaną interpretacją, bo odtwarzają one głównie kierunek skupienia uwagi społecznych elit. Wynalazki i technologie odegrały swoją rolę zwłaszcza wtedy, jeśli miały wagę militarną lub gospodarczą, umożliwiając poszczególnym krajom uzyskanie przewagi nad innymi i wzrost ich terytorialnej kontroli. Na przykład John Law (1986) wyjaśnia zamorskie sukcesy Portugalczyków w XVI wieku postępowaniem w nawigacji. Z kolei brak rozumienia znaczenia nowych wynalazków wiązał się nierzadko z niewykorzystaniem szans, które podejmowali z powodzeniem inni. Tak było w przypadku Napoleona odrzucającego kilkakrotnie pomysły amerykańskiego wynalazcy łodzi podwodnej i „ojca” żeglugi parowej Roberta Fultona (Oborski 1982: 31, 69). Narodowe znaczenie morza zależy też może od umieszczenia w strukturze społecznej tych kategorii i warstw, które życie związały z morzem. Kirsten Hastrup (2008) pokazała, że pogarda wobec rybaków i nakazanie podporządkowania rybactwa rytmowi gospodarki rolnej, spowodowały na kilka wieków w Islandii zanik morskich technologii, a w efekcie niewykorzystanie warunków przyrodniczo-geograficznych i regres społeczno-kulturowy kraju.

Wskaźnikiem rozwinięcia (lub nie) „morskiej świadomości narodowej” mogą być bardziej rozproszone wskaźniki rozwoju praktyk gospodarczych i rekreacyjnych związanych z morzem, a także rodzaj i zakres powszechnej wiedzy oraz zakorzenienie morza w języku narodowym. Różne wskaźniki świadomości zbiorowej, w której morze jest obecnym i ważnym punktem odniesienia, oceniane być mogą zwłaszcza w porównaniu z modelowymi krajami „morskimi”, takimi jak na przykład Wielka Brytania. Jolanta Maćkiewicz (1991) porównując język angielski i polski pokazała, że można na tej podstawie wnioskować o różnym stopniu nasycenia kultury narodowej charakterem morskim. Przykładowo, w Polsce słownik obejmuje nazwę jednego tylko rodzaju zatoki, podczas gdy w Wielkiej Brytanii jest ich pięć, odróżnianych ze względu na różną wielkość i kształt. Polskie słowa morskie częściej niż w Anglii pochodzą ze sfery rzecznej i mają związek z rozwiniętą u nas dawną kulturą flisaków (np. „rafa” oznaczała w Polsce pierwotnie kamień w rzece). Podobnie, bardziej rozwinięta w angielskim jest skłonność do językowej antropomorfizacji morza, przyznająca różnym formom jego ukształtowania nazwy ludzkich części ciała (ramię, szczęka, talia, głowa,

język). Można także wskazać wiele przypadków, w których porównywalne ze względu na znaczenie frazeologizmy w języku polskim odnoszą się do doświadczeń lądowych, a w angielskim – morskich (polskie „spalić za sobą mosty” to angielskie *to burn ones boat*; „jechać na jednym wózku” po angielsku oznacza *to be in the same boat* i tak dalej). Co do „konnych” metafor morza, to jest ono dla Polaków rumakiem „dzikim”, „nieokiełznanym”, a dla Anglików raczej koniem „ujeżdżonym” i „opanowanym”. O angielskiej zażyłości z morzem świadczy też żartobliwe nazywanie morza „śledziowym stawem”. Inna jest także ekspansywność słownictwa morskiego, która w angielskim szerzej przenoszona jest na wiele innych zjawisk i najczęściej dotyczy innych form komunikacji.

Znane fragmenty morskie najstarszych polskich tekstów literackich zdają się dokumentować nieufny stosunek Polaków do żywiołu morskiego w okresie, kiedy Portugalczycy i Hiszpanie zdobywali świat drogą morską: „Tum jeno po sadzawkach polskich trochę pływał, A na morzu – bodaj tam nikt dobry nie bywał!” (Rej), „Może nie wiedzieć Polak, co morze, Gdy pilnie orze.” (Klonowic). Morze w tekstach literackich w okresie staropolskim generalnie miało początkowo charakter negatywny: przedstawiane było jako żywioł „zły”, jeden z sugestywnie dzikich obrazów królestwa Szatana. Współcześni interpretatorzy piszą o „nieobecności mentalnej” morza lub o silnej tendencji do odrzucania go w tym okresie (Jasiński 1937; J. Bachórz 2005). Przychylność do morskiego żywiołu, zaciekawienie nim i pokusa, aby wybrać się na lub za morze opisywane były w dawnych pismach niechętnie jako ostrzeżenie dla „porządnego” człowieka. Żywienie tęsknot morskich świadczyć miało o nieodpowiedzialności człowieka narażającego się na niebezpieczeństwa i straty. Można odnaleźć też we wczesnych wytworach kulturowych oznaki ambiwalencji (podobnie jak wobec każdego niebezpieczeństwa i Szatana, który je uosabia i demonizuje): właśnie ze względu na wielkie ryzyko morzu przypisywano wartość pociągającą dla śmiazków, a także inspirację tworzenia najbardziej niesamowitych opowieści i projekcji zakazanych marzeń. Dominowało wyobrażenie morza jako strony świata, z której przybywa niebezpieczeństwo. Lękom rozwijanym wspólnie na gruncie lokalnym i skierowanym wobec Bałtyku towarzyszył rozwój idyllicznych opowieści o morzach południowych i barokowych, lazurowych dekoracji.

Rzeczywista historia relacji państwa polskiego do morza dzieliła się na okresy zbliżania się do morza i odsuwania od niego na skutek ustępowania przewadze sąsiedzkich potęg lądowych i morskich, a także zróżnicowanego zainteresowania bałtycką polityką morską kolejnych władców i oddzielenia konkurencyjnych interesów Gdańska (por. między innymi Znanięcki 1935; Odyniec i Godlewski 1974; Komarzyński 1983). Na plan pierwszy pamięci historycznej wysuwa się więc brak ciągłości. Rytm ten odzwierciedlają okresy

posiadania i braku polskiej floty oraz sporadyczny udział Polaków w bitwach morskich.

Pod względem kulturowym przełom w narodowym znaczeniu Bałtyku datować można na powstania narodowe okresu zaborów, kiedy w planach powstańców pojawiły się wątki odzyskania morza oraz oczekiwanie pomocy ze strony morskiej (J. Bachórz 2005). Chociaż upadki powstań przyniosły utratę także i tych nadziei, sprawa dostępu do morza w „nowej fali” wyobraźni romantycznej ściślej powiązana została ze sprawą walki o Polskę. Właśnie w tym okresie, podkreśla Józef Bachórz, dzięki twórczości literackiej wybitnych przedstawicieli romantyzmu, doceniono także w pełni estetyczną wartość mórz północnych i samego Bałtyku – które choć są zimne, szare i dlatego nieprzyjemne i groźne, pozbawione są przecież cukierkowej egzotyki prowokującej do cielesnego bezwładu. Był to obraz równie, jak ciepłych mórz, odrealniony, ale występujący w odmiennej już nie tylko przyjemnej roli „dekoracyjnej”.

Bachórz (2005) doskonale przedstawił cały proces połączenia duszy romantycznej, międzypowstaniowego niepokoju, cierpienia, losów biograficznych z zamętem ponurego, wzburzonego, północnego morza, które lepiej odpowiadało wyobraźni niż stabilny, bezpieczny (ciasny, zamknięty) ląd czy urocze, lazurowe wody. Poruszona wyobraźnia emocjonalna, której patronowali w równym stopniu Odyseusz Homera i bohaterowie dramatów Szekspira, nakazywała konieczność podjęcia walki z żywiołem i zdania się na niebezpieczny los. Wobec ryzykownego wyzwania, które przybrało pozytywny charakter moralny, lepiej było zginąć niż poddać się lub zrezygnować z walki. Bezpieczeństwo, jakie zapewnia ląd, było tu obrazem przegranej ducha i miałości egzystencji.

Od tej pory można powiedzieć, że morze zostało zdefiniowane w kategoriach romantycznej mentalności – i takie rozumienie pojawiać się będzie w różnych odsłonach w kolejnych latach przyjęcia morza przez Polskę. Pierwszy etap „przyjęcia” ujawnił się w połączeniu marzeń i nadziei ze zbiorowym działaniem w atmosferze narodowego entuzjazmu związanego z dwukrotnym odzyskaniem wybrzeża w roku 1920 i 1945. Wyrazem marynizacji społecznej było wtedy zbiorowe zaangażowanie się w budowę lub odbudowę portów i miast portowych, utworzenie lub odtworzenie Marynarki Wojennej i szkół morskich oraz zakup statków i ich budowa we własnych stoczniach. Fragment oświadczenia wicepremiera Eugeniusza Kwiatkowskiego, wygłoszonego w 1938 roku z okazji Dni Morza, dobrze oddaje entuzjastyczną atmosferę osiągnięć okresu międzywojennego: „Wysilek Polski na morzu, wysilek skonkretyzowany w imponującej rozbudowie Gdyni, w rozkwicie całego wybrzeża, w uruchomieniu floty handlowej i pasażerskiej, w rozwoju bandery wojennej, w zwycięskim osiągnięciu praw państwa morskiego w świecie, stał się wielkim walorem moralnym współczesnego pokolenia Polski [...] Legiony

pionierów polityki morskiej – budzą i budzić będą nadal do nowych czynów nowe generacje, tak samo, jak pierwsze walki o niepodległość Polski prowadziły konsekwentnie do dziejowego zwycięstwa Piłsudskiego i do «cudu nad Wisłą»” (Kwiatkowski 1985, wklejka).

Po II wojnie dotkliwa była strata nie tylko sprzętu, ale i ludzi – bo wielu polskich marynarzy i rybaków walczących u boku Wielkiej Brytanii zostało na emigracji. Flotę wojenną, handlową i rybacką stanowiły na początku statki rozmaitego pochodzenia i różnego standardu: darowane i odzyskane, poniemieckie i poradzieckie, o zmiennym przeznaczeniu. Przemówienie Kwiatkowskiego wygłoszone na obradach Komisji Morskiej KRN w październiku 1945 roku daje obraz tragicznej sytuacji pierwszych miesięcy po wojnie.

„Utraciliśmy tu 100% taboru pływającego, 100% wyposażenia warsztatowych, 100% taboru kolejowego. Porty i wody terytorialne nasze były wówczas szczelnie zaminowane, najważniejsze zaś przejścia wodne w portach zostały zatarasowane wrakami okrętów i statków. [...] Praca ta poczęła się od grzebania tysięcy trupów gnijących na wybrzeżu i w wodach przybrzeżnych, od oczyszczania dróg, zasypywania dołów i rowów, do usuwania przeszkód i gór śmieci, rumowisk i gruzów” (Kwiatkowski 1985: 141).

Zwycięstwo i upadek przemysłowych technologii morskich

Wraz z rozwijaniem przemysłowych praktyk gospodarczych stopniowo z morzem wiązały się coraz wyższe technologie, wyspecjalizowane umiejętności i coraz bardziej złożone układy społeczne – przez co stanowiło ono przez lata uprzemysłowienia coraz mniej wspólny punkt odniesienia, oraz, poza tradycyjnymi praktykami rybackimi i wypoczynkowymi, świat coraz mniej powszechnie dostępny i zrozumiały, funkcjonujący głównie w wyspecjalizowanych obszarach zamkniętych: portów, stoczni, nabrzeży przemysłowych i statków.

W powojennych pamiętnikach „ludzi morza” można odczytać zachodzenie podobnego procesu fragmentacji doświadczenia morskiego w skali doświadczeń biograficznych, kiedy technicyzacja i organizacja pracy skutecznie oddalała od samotnego i bezpośredniego kontaktu z morzem, zwracając uwagę ku międzyludzkim napięciom i satysfakcjom w podobny sposób jak w stosunkach czysto lądowych: kariera, rodzina, zależność od zwierzchnika i spory na różnych poziomach, gospodarza passa i kłopoty z opłacalnością, użyteczne rozwiązania, prozaiczne awarie i udogodnienia, zwykle kłopoty i niewygodna, sprawiły, że morze jako „żywioł” pojawiało się tylko okazjonalnie i najczęściej w chwilach zagrożenia (por. Kubicki 1974; Teplicki 2003). Poza silnym sztormem statek funkcjonował „jak tramwaj”. Palacz na statku

parowym pracował jak górnik w kopalni, przerzucający tony węgla (Krzepowski 2006: 40). Inne techniczne profesje wymagały wyspecjalizowanych kompetencji inżynierskich i nierzadko zupełnie wystarczające dla nich było wykształcenie zdobyte na lądzie. Nawet jeśli w relacjach osobistych wybór zawodu marynarza był opisywany jako odpowiedź na romantyczną tęsknotę wzbudzoną przez marynistyczne lektury, po pierwszych świeżych wrażeniach spoglądania na morze, wejścia na statek i doznania choroby morskiej, na plan pierwszy wysuwała się normalizacja, nużący rytm pracy i odpoczynku, wyjazdu i powrotu do domu (przypominający obecnie częsty rytm życia lądowych imigrantów zarobkowych). Obserwowano stopniowy spadek prestiżu zawodu marynarza, który w okresie PRL-u obdarzony był wyjątkową funkcją łączenia Polaków ze światem przez przywożone z bogatych „zagranicznych” miast portowych luksusowych towarów (taki status miały podstawowe, ale zachodnie kosmetyki, produkty spożywcze czy zwykłe ubrania) i dolary. W czasie socjalizmu szczególnie dotkliwe były utrudnienia wynikające z ideologizacji gospodarki przemysłowej i upolitycznienia stosunków pracowniczych. Podobnym procesom uległy flota handlowa, wojenna i rybactwo dalekomorskie, wymagające większych i bardziej wyspecjalizowanych statków oraz liczniejszych załóg.

W zawiązanym do specjalistów obiegu publicznym znajdujemy „chłodne” opracowania naukowe i techniczne, których rozumienie wymaga kwalifikacji. Nieco odmienne są dyskursy o charakterze prawnym, takie jak archiwa morskich wypadków gromadzone przez Izbę Morską, które uobecniają fizycznie morze w relacji do człowieka, ale choć mają one podstawowe znaczenie dla życia jednostek, ze względu na skrajną przypadkowość niekorzystnych zbiegów okoliczności, pozbawione są głębszego społecznego sensu poza znaczeniem dla wprowadzenia kolejnych przepisów i technologii mających zwiększyć bezpieczeństwo. Przykładem może być tu opis wypadku zatonięcia kutra, w którym zasadniczym „aktorem” zdarzenia była pływająca w morzu belka, a przedmiotem jej „działania” była najpierw burta kutra, której uszkodzenie umożliwiło aktywność wody wdzierającej się do wnętrza statku, następnie zatrzymanie pomp i nieefektywność ratunkowych działań załogi, a skutki ciągu zdarzeń ponieśli, oprócz zatopionego kutra i zanieczyszczonego morza, armator i załoga statku: „Szyper prowadził obserwację ze sterówki, pozostali członkowie załogi pracowali na pokładzie przy patroszeniu ryby. Kuter podczas drogi osiągał przechyły boczne w granicach 30°, rozwijając prędkość około 7,5 w. Włączony był autopilot i radary. Około godz. 11.55, na pozycji: szer. geogr. 54°44,9'N i dł. geogr. 15°49,3'E kuter uderzył w dryfującą belkę o długości ok. 7 m. Uderzenie nastąpiło dziobem prawej burty w odległości około 3,5 m od stewy dziobowej. Załoga usłyszała huk i odczuła wstrząs. W chwili później kierownik kutra dostrzegł pływającą w morzu belkę” (WMS 14/08).

Ciekawe w kontekście rozwinięcia się wyspecjalizowanych dyskursów o tematyce morskiej są próby ich translacji na język bardziej zrozumiały i interesujący dla niewykwalifikowanych technicznie odbiorców, przywracający im znaczenia społeczne, jak np. w przypadku literatury marynistycznej (por. Telega 1970; Błażejowski 1993) czy kronik wypadków morskich opracowanych przez Ryszarda Leszczyńskiego (2003).

Kiedy obecnie zaangażowani w sprawę aktorzy bronią się przed zamykaniem zakładów produkcyjnych, ograniczaniem rybołówstwa i zaniechaniem morskich inwestycji – nie wyrażają protestu w języku techniki ani ekonomii działających w nieludzkich i niespołecznych układach zależności, lecz używają raczej języka symbolicznego, przywołującego retorykę narodową z okresu odzyskiwania morza. Przejmująco brzmią w tym zakresie wołania przedstawicieli Marynarki Wojennej – toniemy, Polskich Linii Oceanicznych – idziemy na dno, Związku Rybaków Morskich – stoimy w portach. Losy ludzi morza w sposób nie tylko metaforyczny powiązane są ze stanem obecnym i przyszłością jednostek pływających, których kondycja i funkcjonalność stanowi podstawę ich społecznego statusu, ale także ucieleśnionych przyzwyczajęń związanych z trajektorią życia i charakterem własnej tożsamości. Kiedy politycy przestali się wypowiadać łącząc interes narodowy z morskim charakterem Polski, historia przebywania ludzi na morzu toczy się raczej wokół poszczególnych i zróżnicowanych grup ludzi lub konkretnych jednostek, ich partykularnych motywacji i interesów oraz wokół ich sprzętu.

W chwili stopniowej, niezauważalnej utraty aktualności mobilizującej ideologii „zdobywania” morza oraz odwrócenia społecznej uwagi od związku narodu z morzem, obserwujemy regres technologii i gospodarki przemysłowej. Miejsce romantyzmu narodowego zajął nowy romantyzm „jednostkowy”, zróżnicowany, rozproszony i związany raczej z konsumpcją niż pracą. Obecnie marynarz jest zawodem maksymalnie zindywidualizowanym i zglobalizowanym, bo jego praca polega na pływaniu pod różnymi banderami i podejmowana jest w odpowiedzi na oferty z całego świata zbierane przez specjalistyczne firmy crewingowe. Załogi statków schodzą na ląd w dowolnym miejscu na świecie i w dowolnym są mustrowane, samolotami przemieszczając się między portami i domem (Dominik Krzywiński inf. ust.). Zmiany te stanowią problem dotkliwie odczuwany przez aktorów rozbudowanej sfery gospodarki morskiej, którzy zastanawiają się, jak zachować lub odtworzyć wartość polskiej tradycji morskiej i godność morskich zawodów? Nieprzypadkowo to oni najgłośniej ostrzegają, że zanik funkcjonalności tej sfery oznacza utratę narodowej samowystarczalności i autonomii, przejmując legendarny już repertuar narzekania na odwrócenie Polski od morza i wzorzec samotnych, niezrozumianych przez nikogo bohaterskich osób walczących o związek Polski z morzem (Teplicki 2003).

Poza kryzysem przemysłu i floty zarysowują się dwa inne ważne kierunki zmian w zakresie omawianej relacji, czyli zwijanie rybactwa na skutek przełowienia zasobów ryb i związanej z tym bezpośredniej interwencji Unii Europejskiej oraz, też związana z wejściem do Unii, zmiana dominującego kierunku turystyki nadmorskiej na południowy i zachodni, która wiąże się z rozbudzeniem u Polaków innych niż dotąd oczekiwań wobec „urlopu nad morzem”.

Konflikt wokół rybactwa

Ambiwalencji wyrastającej z nieciągłej historii związków Polski z morzem przeciwstawia się trwale, codzienne zakorzenienie Kaszubów, łączące miejsce ich zamieszkania, tożsamość etniczną, rybactwo przybrzeżne i inne elementy wybrzeżowej kultury materialnej. Zakorzenienie to zostało wykorzystane, jak u Stefana Żeromskiego (1946), do kulturowego osadzenia Polski na wybrzeżu. Od czasu wejścia do Unii Europejskiej rybacy stali się jednak jedną z najbardziej zagrożonych grup zawodowych w Polsce.

Dyskurs ekspercki oddał pierwszy głos tylko przysłowiowo milczącym rybom. Między rybami, ekspertami zachodnimi wypowiadającymi się w ich imieniu i rybakami pośredniczą unijni i polscy urzędnicy, politycy i organizacje społeczne. Platformę wymiany informacji stanowią, obok bezpośrednich spotkań reprezentantów, przepisy, prasa lokalna i ogólnopolska, inne media masowe i portale internetowe (np. Portal Morski). Dominującą ideologią wprowadzanych restrykcji jest zrównoważenie rybołówstwa, a podstawowym argumentem na ich rzecz – dane o katastrofalnie małej ilości ryb bałtyckich: wyginięciu jesiotra bałtyckiego, zagrożeniu węgorza oraz zanikaniu populacji dorsza i łososa w Bałtyku. Obowiązkowe limity i nakaz składania deklaracji połowowych stanowią istotny element, wprowadzanej przez Unię Europejską, Wspólnej Polityki Rybołówstwa. Nakazano też wycofanie sieci zagrażających morświnom (ES PAP 2005). Ograniczana jest liczba kutrów i rybaków (o 40% w ciągu dwóch lat), wprowadzane obowiązkowe dni wolne od pracy (Piotrowski 2004). Unijne i budżetowe pieniądze na złomowanie kutrów i zmianę ich przeznaczenia mają przekonać rybaków do przyjęcia polityki Unii (Niklewicz 2007b). Za nieprzestrzeganie wyznaczonych limitów połowów nakładane są kary. Nieposłuszeństwo rybaków publicznie przedstawiane jest w kategoriach „oszustw” lub „kłusownictwa”, co niewątpliwie odbiera legitymację ich posunięciom (Niklewicz 2007a; *Polscy rybacy...*). Ich bunt oparty jest natomiast na poczuciu niesprawiedliwości, o czym świadczy między innymi przygotowanie pozwu do Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości. Rybacy zarzucają urzędnikom Unii opieranie się na błędnych danych o ilości dorsza oraz

podejmowanie niesłusznych decyzji i ich stanowisko znalazło poparcie rządu Jarosława Kaczyńskiego (Sandecki 2008b). Protest jak dotąd okazał się zupełnie nieskuteczny, neutralizowany za pomocą argumentów finansowych i podtrzymaniem twardego stanowiska Unii, która nakazała rybakom oddać to, czego wyłowiono za dużo, co w praktyce oznacza dalsze zmniejszenie dopuszczalnego limitu połowów. Unia wstrzymuje także wypłatę odszkodowań dla tych, którzy nie potrafią udowodnić, że nie kłusowali. Utrata prawa do rekompensat przekonała wielu rybaków do zastosowania się do czasowych zakazów (Bierndgarski 2009) i podjęcia ruchów w kierunku samoograniczenia połowów przez podział obszaru wody i łowienie na zmianę, z utrzymaniem letniego okresu ochronnego (Sandecki 2008a). Przyjęcie zasady zbiorowej odpowiedzialności ma ich zachęcić do wprowadzenia kontroli wewnętrznej i programu monitorowania kontroli nielegalnych praktyk (Brzeziński c.a. 2009).

Perspektywa lokalna zderza się tu ostro z perspektywą nauki i organizacji międzynarodowych, jeśli chodzi o wiedzę o morzu. Phil Macnaghten i John Urry (2005) udokumentowali podobną nieufność do oficjalnych danych u mieszkańców Wielkiej Brytanii, którzy także wolą opierać się na własnych obserwacjach i wiedzy potocznej niż wiedzy przedstawianej przez ekspertów i organizacje publiczne. Otwarta odmowa współpracy lub bierny opór mają głębsze źródło w sporze o prawo do zarządzania „własnym” terenem, obawą przed utratą samostanowienia i wkroczeniem obcych, centralnych interesów na teren tradycyjnie lokalny (podobny problem w Norwegii dotyczy ochrony zwierząt drapieżnych). Nagłe zatrzymanie połowów stało się priorytetem, którzy niszczy sens wieloletnich starań rybaków o obfitość połowów, a równowaga ekosystemu została postawiona w miejsce dawniejszej równowagi aspiracji rybaków i nagród za wykonaną pracę. Oficjalna polityka i prawo opowiedziały się za „prawami” ryb do wzrostu i rozrodu raczej niż prawami rybaków, gdy oni sami wyrażają wątpliwość, czy naukowcy dobrze przewidują, jaka jest i od czego zależy przyszłość ich morza? Zmiana przeznaczenia kutra oznacza w praktyce przebudowanie go na statek wycieczkowy, łódź do połowów wędkarskich lub smażalnię ryb, co oznacza odebranie mu właściwej ważności i utwierdza zasadniczą zmianę lokalnej hierarchii społeczności rybackiej, promującą raczej przybyszów wakacyjnych i weekendowych niż lokalne autorytety. Nieprzypadkowo szybciej zdecydowali się na złomowanie kutrów rybacy w województwie zachodniopomorskim, gdzie polskie tradycje rybackie są krótsze i rzadziej zawód rybaka ma charakter pokoleniowy (Piotrowski 2004).

Morze jako kształt wyobraźni indywidualnej

Różne kategorie społeczne odmiennie odbierają cechy żywiołu. Rybacy inaczej doświadczają morza niż marynarze floty handlowej, za co odpowiada między innymi mniejsza liczebność, mniej hierarchiczna i mniej sformalizowana organizacja załóg oraz mniejszy rozmiar ich statków. Na większych jednostkach morze widziane jest z większej odległości, inaczej odczuwana jest jego dynamika i ludzie czują się bezpieczniej (Krzeptowski 2006: 27). Jednostki rybackie historycznie były zwykle stawiane niżej w hierarchii wobec floty handlowej i pasażerskiej, które wywodziły się z floty wojennej. Dzięki temu jednak, że mniejsze statki są „bliżej morzu”, one właśnie dają rybakom poczucie wyjątkowej, szczególnie morskiej kompetencji czy wtajemniczenia niedostępnego marynarzom. Rybacy też mają za pośrednictwem sieci dość namacalny kontakt z ukrytą przed wzrokiem głębią.

Skrajny przykład poddania się ludzi działaniu żywiołu można odnaleźć w opisach wypraw morskich podejmowanych na prymitywnych tratwach. Szczególnie fascynujący jest opis zażyłości z oceanem załogi słynnej tratwy Kon-Tiki, która w roku 1947 przepłynęła Ocean Spokojny. Okazało się, że tratwa mimo zupełnej niesterowalności i przeciekania, zapewniła żeglarzom nie tylko bezpieczeństwo na oceanie, ale także niepowtarzalną możliwość łowienia ryb ręką, zbierania ich z pokładu, zagładania w oczy rekinom czy wsłuchania się w oddech wieloryba (Heyerdahl 1972). W opisywaniu sylwetek bohaterów poddających się bezpośredniemu działaniu morza podkreśla się ich zdolność do połączenia obu biegunów – ludzkiej woli oraz umiejętności zdania się całkowicie na sprzęt pływający w doskonałej harmonii z żywiołem. Jeśli samo doświadczenie staje się wartością, statek nie może oddzielić człowieka od morza ani zdominować jego wrażeń, pozwalając raczej na ich ciągłą interakcję i współgranie.

Echa romantycznej wyobraźni połączenia z naturą znalazły swój wyraz również w odczuciach i natchnieniach osób doświadczających morza z brzegu. Od nich pochodzą bardziej receptywne zapisy wzruszeń, spowodowanych działaniem wiatru, fal, zapachem morza i widokiem bezkresu morskiego oraz obserwowaniem jego zmienności w różnych warunkach pogody (np. Kościelcka i Dzianisz 2004). Zebrane kolekcje wrażeń pozwalają odczytać, jakie może być znaczenie kontaktu z morzem, ale też zawierają w sobie potencjał perswazyjny co do wyznaczania podobnego projektu odbioru przez innych.

Z opisów doświadczeń morskich wynika, że bliski kontakt z morzem może oddalać człowieka od innych ludzi i wymagać okresowo zupełnego osamotnienia. Jest prawdopodobne, że dopiero samotność człowieka na morzu buduje idealny wzór tej relacji. Jachty wyczynowe podkreślające rolę żeglarzy są bardziej dostosowane do możliwości niewielu osób, a najwyższej w hierarchii

osiągnąć liczą się u żeglarzy samotne rejsy, w których nie mogą oni liczyć na wsparcie kogokolwiek w kontakcie z morskim żywiołem. Społeczne wsparcie (i wszelkie przeszkody) odgrywają ogromną rolę w trakcie przygotowania rejsu, jednak wszystkie więzi i problemy pozostawiane są na lądzie wraz z chwilą wydostania się na otwartą wodę, co zwykle witane jest z ulgą.

Jachting ma zdecydowanie inne tradycje w różnych krajach, bo też różne były jego początki. Za pierwszego samotnego żeglarza uważa się holenderskiego chirurga, który bez żadnego interesu wypłynął na morze w 1601 roku, w Wielkiej Brytanii w 1661 roku zorganizowano pierwsze regaty dla księżąt na Tamizie, a w Rosji jachting stał się obowiązkiem nałożonym przez cara Piotra Wielkiego na arystokratów pod groźbą publicznego obciążenia brody i straty majątku. Polska pierwsza drużyna żeglarska została zorganizowana we Władywostoku w 1917 roku przez lekarza Józefa Jakóbkiewicza dla sierot pozostałych po zesłańcach na Syberii (Głowacki 1989). W latach siedemdziesiątych rejsy dookoła świata samotnych żeglarzy miały podobną rangę jak wyprawy na Księżyc i w Himalaje, śledzone za pośrednictwem mediów i zbiorowo przeżywane. W tym okresie ukazało się też wiele książek zawierających szczegółowe sprawozdania z rejsów. W dyskursie publicznym osiągnięcia szczególnie odważnych jednostek zostały obdarzone wagą „krajową”, a ich przeżycia stały się ważnym punktem odniesienia dla autodefinicji narodu i przedmiotem zbiorowej dumy. W Polsce może nie jest to wątek najważniejszy w obowiązującym kanonie lektur, lecz niewątpliwie obecny. Katalog słynnych polskich żeglarzy zaczyna się od historycznych postaci admirała Dickmana i Krzysztofa Arciszewskiego, Henryka Arctowskiego, Mariusza Zaruskiego i Józefa Konrada Korzeniowskiego, a szybko się powiększył się wraz z rejsami transoceanicznymi i okołoziemskimi Leonida Teligi (1976), Krzysztofa Baranowskiego (1974), Teresy Remiszewskiej (1975), Krystyny Chojnowskiej-Liskiewicz (1979), Henryka Jaskuły (1983), Ludomira Mączki i innych.

Osiągnięcia wybitnych żeglarzy zostały obdarzone podwójnym znaczeniem – w swojej roli dla zbiorowości żeglarze występują jako reprezentanci, nie tylko informują o historii i kulturze narodu, ale także w istotny sposób je przekształcają. Mają też znaczenie niezwiązane z dyskursem nacjonalistycznym – żeglarze przedstawiani są jako wybitne jednostki kształtujące swoje życie i działania wbrew wszystkiemu, na przekór powszechnej postawie, inaczej niż wszyscy. Oba poziomy ich biografii zawierają idealizacje, które nadają symboliczny charakter opowieściom o nich. Różna jest w nich rola przypadku, okoliczności, cielesnego i materialnego wymiaru doświadczeń, unikatowych cech indywidualnych, ale zwykle kontekst historyczny, narodowy pozostaje w tych interpretacjach istotny albo jako pole znaczeń przyjmujące konsekwencje ich działań, albo określające ich warunki wstępne, które łącznie nadają właściwy wymiar postaciom i zdarzeniom.

Józef Konrad Korzeniowski, aby zrealizować morskie marzenia, stał się Josephem Conradem. Jego los i talent zostały po części przechwycone przez dyskurs narodowy, ale jego życiowe doświadczenia i obserwacje były wykorzystywane w bardzo różnych kontekstach i w tym sensie uzyskały status egzystencjalny. Powoływali się na jego książki na przykład Polacy walczący w ruchu oporu w czasie II wojny światowej (Choromański 1990). W podobny sposób można czytać Hermana Melville'a i Ernesta Hemingwaya, bo dostarczyli oni źródeł metafor o charakterze uniwersalnym, pozwalających ujmować i przeżywać głębokie doświadczenia, a jednocześnie wyraźnie nasycały wyobraźnię morzem, konstruując wzór przeżywania tego żywiołu jako bytu całkowicie specyficznego w swojej dynamicznej, autonomicznej naturze i wchodzącego w bardzo szczególne relacje z człowiekiem.

Heroiczny wzór narracji został z czasem wykorzystany w bardziej powszechnie dostępnej konwencji opowieści przygodowych, stanowiących podstawę marzeń młodzieńczych, planów wakacyjnych i pasji realizowanych w czasie wolnym (*leisure*). Od czasu, kiedy Mariusz Zaruski swoją miłość do gór i morza uczynił społeczną misją, widząc w kontakcie z przyrodą najlepszą szkołę kształtowania ciała i charakterów młodych ludzi, powstało wiele względnie niezależnych organizacji i światów społecznych, wyspecjalizowanych w kształtowaniu odmiennych form doświadczeń morskich. Przygoda morska zaczyna się zwykle od wybrania celu, podobnie jak to uczynił Leonid Teliga: „nieraz dochodziłem do momentów, w których myślałem, że znalazłem to, co każdemu jest najbardziej do życia potrzebne, że zrozumiałem, jaki jest mój cel życia. Potem przyszło nagle olśnienie, że celu tego nie można znaleźć, ale trzeba go sobie postawić. To nie tylko ułatwia życie, ale jednocześnie daje mu więcej sensu” (Teliga 1976: 15).

W pamiętnikach wielu wybitnych żeglarzy wyraźnie widać, że ich marzenia, determinacja i wiara we własne siły zrodziły się najpierw przez czytanie, a potem ich rola w tworzeniu nowych wzorów doświadczeń i nowych podstaw zbiorowej dumy nabrała znaczenia społecznego dzięki talentom pisarskim. Niemal regułą u pierwszych wyczynowych żeglarzy była ich zdolność do odpowiedniego przeżywania i wyrażania przeżyć tak, aby stały się one porywające dla wyobraźni odbiorców i miały moc kształtowania biografii wielu osób. Nie są atrakcyjne relacje „techniczne”, w których dokładności opisu brakuje kluczowej roli intencji spajającej wszystkie elementy w całość: człowiek – sprzęt – morze – wiatr (jak podkreślali w nurcie socjologii rozumiejącej Wilhelm Dilthey, Max Weber i Alfred Schütz). Właśnie siła intencji tworzy układy ludzi, rzeczy i żywiołów, i aktywnie przeciwstawia się ich rozpadowi, choć staje się wiarygodna dopiero wtedy, kiedy wypełni się bardzo materialną, praktyczną treścią. Podjęty cel stanowi podstawę wyodrębnienia sieci zależności niepodporządkowanych nieprzeniknionym siłom, bezosobowym interesom zbiorowym

czy „martwym” dziełem rutyny i przypadku. W kontekście realizacji celów nabierają znaczenia zdarzenia kompletnie niespodziewane i niewiarygodne, w które sami ich uczestnicy nie mogli uwierzyć, bo nie wynikały z poznanych wcześniej opowieści i nie mieściły się w rozpowszechnionych idealizacjach, ani nie były przeżywane przez poprzedników na trasach ich przygód. Ale kiedy zostały już opisane, stały się punktem odniesienia, porównań i weryfikacji dla kolejnych naśladowców wypraw morskich. Wielkie wyprawy obecnie są społecznymi wydarzeniami nie dlatego, że zmieniają możliwości działania w obrębie świata materialnego czy historię narodową – w zakresie kontroli nad światem czy zmiany samoświadomości zbiorowej, lecz dlatego, że są w stanie przekształcać osobistą wyobraźnię zakreślając nowe jakości ludzkich przeżyć. Echa wielkiego żeglarstwa są słyszalne daleko od wybrzeża i podejmowane jako wyzwanie względnie niezależnie od miejsca zamieszkania. Aktywne kluby żeglarskie istnieją w miastach położonych daleko od morza i tam właśnie organizowane są najlepsze festiwale szant i piosenek żeglarskich.

Dążenie do nawiązania interakcji z żywiołem morskim traktowanym jako wartość wiąże się z odmową „oddania morza” dyskursom zbiorowym, zinstytucjonalizowanym i wyspecjalizowanym, takim jak marynarka wojenna, rybołówstwo, transport, a wykorzystuje obficie raczej nowe technologie w zakresie kształtowania doświadczeń emocjonalnych i symbolicznych niż technologie inżynierskie (Hochschild 2009). Tylko że realizacja jednostkowych marzeń najczęściej polega na zakupie jednej z ofert dostępnych na rynku towarów i usług, co czyni ją aktem umasowionym i banalnym. Obserwujemy konsumpcję morskich tęsknot w wersjach sportowych i turystycznych, kupowaniu pamiątek, robieniu zdjęć, oglądaniu filmów i grach komputerowych. Uczestnictwo w poszukiwanej „akcji” możliwe jest tak samo w roli aktora lub widza (Featherstone 1992; Goffman 2006; Dunning 2008), na zorganizowanych wycieczkach, przy uprawianiu wodnych sportów ekstremalnych i podejmowaniu samodzielnych dalekich podróży (A. Bachórz 2009; Horolets 2009; Kasprzak 2009).

Tim Dant w duchu poszukiwania wrażeń bardzo dokładnie opisał przyjemność i ryzyko interakcji z deską windsurfingową (2007: 124 i nast.), która polega na sztuce zrównoważenia sił niezależnych od człowieka: oporu wiatru i siły wody. Doznanie oszołomienia i upojenia lekkiem, szybkością, upadkiem, odbierają rzeczywistości jej „zwykłe prawa” i dają surferowi możliwość przeistoczenia się na chwilę w bohatera czy istotę quasi-mityczną. Ramą tych krótkotrwałych wrażeń jest jednak dominujący klimat konsumpcyjno-plażowy, kontynuowany w łagodniejszych formach opalania się i dbania o ciało, kąpieli i zabaw na piasku. Brzeg morski jest dla wielu osób zwykłą częścią codziennego życia: miejscem odpoczynku na ławce, spaceru z dzieckiem lub z psem, rowerowej przejażdżki, miejscem randki czy zakupu wędzonej makreli „z przystani”. Podobnie znormalizowany może być „kolejny rejs dookoła

świata” śledzony na bieżąco w Internecie (blog z jachtu Nataszy Caban), istotny w skali jedynie prywatnej, porównywalnej z urodzeniem dziecka czy wyjazdem rodziny na wycieczkę do Egiptu, określony przez to, co „mnie osobiście” interesuje (Pawliszak 2009). Skala wydarzeń zostaje ostatecznie zatarta, wysiłek nieczytelny, zastąpiony jednym z milionów pięknych zdjęć. Efektem przeniesienia doświadczeń w sferę internetowej komunikacji jest utrata poczucia realności cudzych i własnych doświadczeń oraz skrajne rozproszenie widowni odbiorców. Aktem obrony staje się koncentracja na uznawaniu jedynie własnych, cielesnych doświadczeń, w których pozostaje to, co nieprzekazywalne i niezastępowane: namacalność, wchłanianie w siebie, czyste „bycie” w ściśle określonym miejscu i czasie (Podemski 2005; Wieczorkiewicz 2008; A. Bachórz 2009).

Zakończenie: parę uwag o kształcie nadziei na Polskę morską

Obecnie najmłodszy okręt Marynarki Wojennej ma 40 lat, większość pochodzi z lat sześćdziesiątych. Jeśli nie nastąpią poważne inwestycje, w 2015 roku nasza flota wojenna przestanie istnieć, a obecnie straciła wszelką zdolność bojową (Wroński 2008). Kończą się perspektywy gospodarki morskiej (z wyjątkiem przeładunków w portach handlowych) i znikło bezpieczeństwo ekologiczne. Powszechne wybrzeżowe kryzysy kulturowe, zawodowe i tożsamościowe dokładają się do zarysu całej historii „upadku morskich marzeń i nadziei”. Historia tego upadku związana jest z transformacją na gospodarkę rynkową, otwarciem nowych możliwości konsumpcyjnych, zwiększeniem wielokierunkowej mobilności i dostępu do informacji. Bardziej trwałą tradycją niż sukces „społecznej marynizacji” okazał się proces odwracania się od morza i narzekanie na to odwrócenie, zarówno w skali zbiorowej, jak i w postawach elit politycznych (nawet jeśli wywodzą się z wybrzeża). Symptomatyczne są tu skargi żeglarki Joanny Pajkowskiej z okresu planowania rejsu dookoła świata: „gdy żeglowałam w Anglii, co rusz miałam jakieś spotkania a to w szkole, a to w klubie kobiecym. W Polsce nikt mnie nie pyta o żeglowanie. Organizujemy dużo rejsów, dużo wspaniałych wypraw. Tyle że mało ludzi o tym wie. Gdy mówię, że płynę sama dookoła świata, słyszę: „Ojej, nie boisz się?”. Odpowiadam, że w tych kategoriach o tym nie myślę. I na tym kończy się rozmowa” (wywiad GW 2008).

Etniczny charakter północnych Kaszub to nie tylko język, poczucie tożsamości i uroczyste okazje ich podkreślenia. Czytelny koloryt lokalny był dotąd skondensowany wokół postaci rybaków i kutrów w małych portach rybackich. Rybacy gawędzący w porcie w dni wolne od pracy, sieci, czapki rybackie i godność – zapewniały trudną do zakwestionowania autentyczność nadmor-

skiej, lokalnej kultury, odmiennej od tej, którą możemy spotkać gdzie indziej w Polsce. Obecnie podważony został sens ich codziennego ryzyka i ekstremalnie ciężkiej pracy, prestiż w domu i osobista duma. Czy istnieje możliwość przetrwania ich tożsamości i zarazem polskiej tożsamości morskiej?

Ochrona ekologiczna morza i jego zasobów jest ważna i nieunikniona, ale z perspektywy społecznej nieokreślony (nieprzetłumaczony) jest jej bezpośredni cel. Operowanie dyskursem ryzyka i zagrożenia jest generalnie mało skuteczne. Rodzi nieufność i jest ignorowane, jeśli sprawa pozostaje poza horyzontem własnych zainteresowań i doświadczeń. Jeśli przyroda i morze miały monopol na dostarczanie przeżyć – oferując czyste plaże, wodę i morskie zwierzęta, stanowiły wartość, o którą był sens walczyć. Z przekonania o sensowności walki wynikać mogła skłonność do zmiany własnych nawyków, zmiany trybu życia, ograniczenia lub rezygnacji z korzyści. Ale czy w erze postkapitalistycznej aktualny jest dyskurs samoograniczania? Czy nie jest raczej tak, że to, co jest odczuwane i chronione „jako naturalne” i to, co nie jest naturalne, zależy od dyskursów i rodzonych przez nie uczuć? Nie tyle jest sprawą wiedzy eksperckiej, ile popularnej? W takim rozumieniu bardziej „naturalna” jest woda w kranie niż brzeg morski (Dant 2006) i to o nią będą ludzie raczej walczyć. John Urry (2007) opisując spadek popularności „staromodnych” kurortów nadmorskich Wielkiej Brytanii uważa, że z sukcesem konkurują z nimi obecnie lepsze, bardziej doskonałe pod względem spełniania oczekiwań sztuczne wyspy tropikalne budowane gdziekolwiek, bez związku z morzem. Stanowią one pełniejszy zestaw: wycieczki pobudzającej wyobraźnię, relaksujących stosunków społecznych, odpowiedniej temperatury, technik komfortu ciała, dostarczając jeszcze w pakiecie: fale, laguny, dobre światło i kolor, dzięki czemu poszukiwane wrażenia są łatwo osiągalne i pewne. Piaszczyste plaże usypywane są co roku latem na nabrzeżach rzek największych stolic europejskich, zatrzymując ludzi na lato w mieście. W kontekście codziennych doświadczeń pusty, niezagospodarowany brzeg morski być może nie będzie stanowić wartości, ani nawet nie musi wydawać się „naturalny”. Rozpoznanie i docenienie „naturalności” przyrody wymaga w takich okolicznościach specjalnej edukacji i kompetencji, ale wymiar zbiorowy tego doświadczenia jest trudny do osiągnięcia. Jeszcze trudniejsze do zdobycia jest dla współczesnej jednostki inne dobro – czas, przeznaczony na przyjazd, pobyt, samotne, kontemplacyjne doświadczenie. Jest to skarb obecnie najbardziej deficytowy i być może stąd bierze się podstawowa morska niedogodność: morze przestało być miejscem kojarzącym się z szybkością i ruchem. Ze względu na rozpowszechnienie podróży samolotowych, przyspieszenie samochodów i pociągów (które stanowi cel inwestycyjny Polski), brzeg morski znów stał się granicą ruchu lub, dla samolotu, niezauważalną zmianą tła, a statek na morzu – miejscem izolacji i zbyt długiego przebywa-

nia. Dla podróżujących na północ względnie atrakcyjny zostaje jeszcze prom, bo można na niego wjechać samochodem.

Problem „naturalności” odnosi się także do turystycznej atrakcyjności kultur lokalnych. Ich „autentyczność” mogłaby być magnesem w przyszłości przyciągającym ludzi nad morze także poza słonecznym sezonem, aby doświadczyć tradycji, kontynuacji przeszłości (Horolets 2009). Turyści na Półwyspie Helskim odnajdują tymczasem wakacje organizowane na dwa miesiące w roku, dla których funkcjonalne są krótkotrwałe „makiety” standardu, tymczasowe zabudowy, które łatwo zamknąć, opuścić, złożyć i wywieźć pozostawiając na czas poza sezonem kurort brzydkie, opustoszałe, oszpecony nieużytecznymi urządzeniami (Rancew-Sikora 2007).

Dawna hierarchia, w której dominującą rolę odgrywał dyskurs narodowy, wojenny i przemysłowo-gospodarczy, traktowana jest jako dziedzictwo obecnie nieaktualne. Nie dziwi jednak sprzeciw zaangażowanych aktorów wobec upadku ich karier, dewaluacji ich osiągnięć i nadziei, nawołują więc do prezydenta, rządu, inwestorów, oczekując na plany ratunkowe. Jaki byłby program społeczny ochrony polskiego wybrzeża?

Mówiąc językiem koncepcji materialno-semiotycznych – morze jest elementem sieci zbiorowej, jeśli są podmioty, aktorzy, którzy tę sieć potrafią wyodrębnić z całości i wiarygodnie, dzięki szeregom translacji podtrzymać. Z układu nie można wyłączyć aktorów tak istotnych, jak ryby, rybacy, naukowcy, technologie, polityki czy konsumpcyjnie zorientowani turyści przyjeżdżający nad morze. Wiek XX był niewątpliwie wiekiem propagandy, obecnie idea „Polski morskiej” pękła, pozostawiając po sobie zatrute, puste morze, osłabione, zniszczone centrum układu. Teraz jednak brakuje nie tylko wiążących narracji, lecz nawet przepisów prawnych, które mogłyby podtrzymać rozpadające się elementy, włączając w sieć aktorów społecznych i pozaludzkich oraz hybrydowe, przez tradycje ustalone całości, jak człowiek-sta-tek (w ich różnych specjalizacjach). Aktualnym zadaniem jest poszukiwanie polskiej tożsamości w tej sieci relacji. Zapewne nie da się odtworzyć układów, które funkcjonowały dawniej, znajdując mocną podstawę w dyskursie nacjonalistycznym, błędnych planach gospodarki socjalistycznej i morskiego militarysty, ale możliwości interpretacji problemu niewątpliwie nie zostały jeszcze wyczerpane i „socjologia morska” w jej nowym kształcie, wspartym na teoretycznych inspiracjach ujęcia materialno-semiotycznego, mogłaby odegrać w jej tworzeniu aktywną rolę.

Literatura

- Bachórz, Agata. 2009. *Kolej transsyberyjska jako przestrzeń spotkania międzykulturowego*. W: D. Rancew-Sikora (red.). *Podróż i miejsce w perspektywie antropologicznej*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, s. 87–104.
- Bachórz, Józef. 2005. *Złączyć się z burzą... Tuzin studiów i szkiców o romantycznych wyobrażeniach morza i egzotyki*. Gdańsk: Słowo/obraz terytoria.
- Baranowski, Krzysztof. 1974. *Droga na Horn*. Warszawa: Iskry.
- Barański, Janusz. 2007. *Świat rzeczy: zarys antropologiczny*. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Berger, Peter i Thomas Luckmann. 1983. *Spoleczne tworzenie rzeczywistości*. Tłum. J. Niżnik. Warszawa: PIW.
- Bierndgarski, Hubert. 2009. *Pomorze. Od 22 maja rybaków obowiązuje czasowy zakaz połowu dorsza*. „Nasze Miasto”, internetowy serwis „Dziennika Bałtyckiego” (http://gdansk.naszemiasto.pl/kłopoty_pomorskich_rybakow).
- Blumer, Herbert. 2007. *Interakcjonizm symboliczny*. Przeł. G. Woroniecka. Kraków: Nomos.
- Błażejowski, Michał. 1993. *Stereotypy Ziemiomorza w wybranych powieściach pisarzy Wybrzeża Gdańskiego*. Gdańsk, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Bokszański, Zbigniew. 2005. *Tożsamości zbiorowe*. Warszawa: WN PWN.
- Braudel, Fernand, Filippo Coarelli i Maurice Aymard. 1982. *Morze Śródziemne*. Tłum. M. Boduszynska-Borowikowa. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Braudel, Fernand. 1977. *Morze Śródziemne i świat śródziemnomorski w epoce Filipa II*. Tom II. Tłum. M. Król i M. Kwiecieńska. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Brzeziński, R. c.a. 2009 *FZ GAJA a zrównoważone rybolówstwo* (<http://gajonet.pl/>).
- Bujak, Franciszek. 1934. *Kultury morskie i lądowe*. Toruń: Instytut Popierania Nauki.
- Caban, Natasza. *Samotnie dookoła świata*. Strona internetowa i blog (<http://www.nataszacaban.com/>).
- Callon, Michel. 1986. *Some Elements of a Sociology of Translation: Domestication of the Scallops and the Fishermen of St Brieuc Bay*. W: J. Law (red.). *Power, Action and Belief: A New Sociology of Knowledge*. London: Routledge, s. 196–223.
- Chojnowska-Liskiewicz, Krystyna. 1979. *Pierwsza dookoła świata*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Choromański, Michał. 1990. *Słowacki Wysp Tropikalnych*. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- Dant, Tim. 2006. *Material Civilization: Things and Society*. „British Journal of Sociology” 57, 2: 289–308.
- Dant, Tim. 2007. *Kultura materialna w rzeczywistości społecznej*. Przekład zbiorowy popr. J. Barański. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Douglas, Mary. 2004. *Symbol naturalne*. Tłum. E. Dzurak. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Douglas, Mary. 2007. *Czystość i zmaza*. Tłum. M. Bucholc. Warszawa: PIW.
- Drapella, Zofia. 1978. *Mity i legendy morskie*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.

- Dunning, Eric. 2008. *O emocjach w sporcie i wypoczynku*. W: P. Sztompka i M. Bogunia-Borowska (red.). *Socjologia codzienności*. Kraków: Znak, s. 658–677.
- Eko-Unia. Projekt *Bałtyk jest w Polsce, Bałtyk jest w Europie* (<http://www.baltyk.org.pl/>).
- Elias, Norbert. 1980. *Przemiany obyczajów w cywilizacji Zachodu*. Tłum. T. Zabładowski. Warszawa: PIW.
- Featherstone, Mike. 1992. *The Heroic Life and Everyday Life*. „Theory, Culture and Society” 9: 159–182.
- Garfinkel, Harold. 2007. *Studia z etnometodologii*. Tłum. A. Szulżycka. Warszawa: WN PWN.
- Głowacki, Włodzimierz. 1989. *Dzieje żeglarstwa polskiego*. Tom I. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Goćkowski, Janusz. 2003. *Bałtyk – morze wspólnego losu przez tysiąc lat (od początków Europy)*. W: M. Dymnicka i Z. Opacki (red.). *Tożsamość miejsca i ludzi. Gdańszczanie i ich miasto w perspektywie historyczno-socjologicznej*. Warszawa: Oficyna Naukowa, s. 153–165.
- Goffman, Erving. 2006. *Rytuał interakcyjny*. Tłum. A. Szulżycka. Warszawa: WN PWN.
- Hałas, Elżbieta. 2007. *Symbole i społeczeństwo*. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.
- Hastrup, Kirsten. 2008. *Droga do antropologii. Między doświadczeniem a teorią*. Tłum. E. Klekot. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego.
- Heyerdahl, Thor. 1972. *Wypława Kon-Tiki*. Tłum. J. Pański. Warszawa: Iskry.
- Hochschild, Arlie Russell. 2009. *Zarządzanie emocjami: komercjalizacja ludzkich uczuć*. Tłum. J. Konieczny. Warszawa: WN PWN.
- Horolets, Anna. 2009. *Doświadczenie przestrzeni i czasu w narracjach Polaków podróżujących do Rosji*. W: D. Rancew-Sikora (red.). *Podróż i miejsce w perspektywie antropologicznej*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, s. 73–86.
- Janiszewski, Ludwik i Adam Sosnowski. 1984. *Socjologia morska*. Wrocław: Ossolineum.
- Jasiński, Zbigniew (oprac.) 1937. *Morze w poezji polskiej*. Warszawa: Główna Księgarnia Wojskowa.
- Jaskuła, Henryk. 1983. *Non-stop dookoła świata*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Kasprzak, Tomasz. 2009. *Przewodniki – światy same w sobie*. W: D. Rancew-Sikora (red.). *Podróż i miejsce w perspektywie antropologicznej*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, s. 127–136.
- Komaszyński, Michał. 1983. *Jan III Sobieski a Bałtyk*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Konecki, Krzysztof. 2005. *Ludzie i ich zwierzęta. Interakcjonistyczno-symboliczna analiza społecznego świata właścicieli zwierząt domowych*. Warszawa: Scholar.
- Kościelecka, Anna i Paweł Dzianisz. 2004. *Nadbałtyckie spotkania*. Gdańsk: Instytut Kaszubski.
- Krajewski, Marek (red.). 2005. *W stronę socjologii przedmiotów*. Poznań: Wydawnictwo Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza.

- Krzepkowski, Maciej. 2006. *Pół wieku i trzy oceany*. Gdynia: Morski Instytut Rybacki.
- Kubicki, Bohdan (oprac.) 1974. *Morze dalekie, morze bliskie. Pamiętniki ludzi morza*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Kurlansky, Mark. 2004. *Dorsz. Ryba, która zmieniła świat*. Tłum. J. Jackowicz. Warszawa: Twój Styl.
- Kwiatkowski, Eugeniusz. 1985. *Pisma o Rzeczypospolitej Morskiej*. Szczecin: Glob.
- Kwiatkowski, Piotr Tadeusz. 2008. *Pamięć zbiorowa społeczeństwa polskiego w okresie transformacji*. Warszawa: ISP PAN, Scholar.
- Lakoff, George i Mark Johnson. 1988. *Metafory w naszym życiu*. Tłum. T. Krzeszowski. Warszawa: PIW.
- Latour, Bruno. 2005. *What is Given in Experience?* „boundary2” 32: 1.
- Latour, Bruno. 2007. *The Recall of Modernity: Anthropological Approaches*. „Cultural Studies Review” 13, 1: 11–30.
- Law, John. 1986. *On the Methods of Long Distance Control: Vessels, Navigation, and the Portuguese Route to India*. W: J. Law (red.). *Power, Action and Belief. A New Sociology of Knowledge?* „Sociological Review Monograph” 32, London: Routledge, s. 234–263.
- Law, John. 2003. *Notes on the Theory of the Actor Network: Ordering, Strategy and Heterogeneity*. Lancaster: Centre for Science Studies, Lancaster Univ. (<http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-Notes-on-ANT.pdf>).
- Law, John. 2004. *Enacting Naturecultures: a Note from STS*. Lancaster: Centre for Science Studies, Lancaster Univ. (<http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Law-enacting-naturecultures.pdf>).
- Leszczyński, Ryszard. 2003. *Tragedie rybackiego morza*. Tom I. Gdynia: Akademia Morska.
- Macnaghten, Phil i John Urry. 2005. *Alternatywne przyrody*. Tłum. B. Baran. Warszawa: Scholar.
- Maćkiewicz, Jolanta. 1991. *Czy istnieją językowe wyznaczniki kultury morskiej?* W: J. Anusiewicz i J. Bartmiński (red.). *Język a kultura*. Tom 1. Wrocław: Wiedza o Kulturze, s. 181–189.
- Nijakowski, Lech. 2007. *Domeny symboliczne*. Warszawa: Scholar.
- Niklewicz, Konrad. 2007a. *Polscy rybacy oszukują Unię*. Internetowy serwis „Gazety Wyborczej” z dnia 14.02.2007 (<http://gospodarka.gazeta.pl>).
- Niklewicz, Konrad. 2007b. *Wpadka z funduszami UE: Rybołówstwo straci miliony*. Internetowy serwis „Gazety Wyborczej” z dnia 12.12.2007 (<http://gospodarka.gazeta.pl/>).
- Oborski, Piotr. 1982. *Po morzach i oceanach*. Warszawa: KAW.
- Odyniec, Waław i Jerzy Godlewski. 1974. *Ziemia Pucka. Przeszość i teraźniejszość*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Pawliszak, Piotr. 2009. *Narracyjne konstruowanie społecznego świata podróżników*. W: D. Rancew-Sikora (red.). *Podróż i miejsce w perspektywie antropologicznej*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, s. 107–126.
- Piotrowski, Piotr. 2004. *Pożegnanie z kutrami*. Internetowy serwis „Gazety Wyborczej” z dnia 23.11.2004 (<http://gospodarka.gazeta.pl/>).

- Podemski, Krzysztof. 2005. *Socjologia podróży*. Poznań: Wydawnictwo Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza.
- Polscy rybacy mogą na razie łowić łososie w wielkie sieci*. 2005. ES PAP. Bruksela (<http://www.hel.univ.gda.pl/aktu/2005/plawnice.htm> [22.11.2005]).
- Polscy rybacy na czele bałtyckich kłusowników*. 2007. Internetowe wydanie „Gazety Wyborczej” z dnia 14.02.2007 (<http://wiadomosci.gazeta.pl>).
- Portal Morski (<http://www.portalmorski.pl/>).
- Rancew-Sikora, Dorota. 2007. „*Wakacje nad morzem, sprzedam*” – kilka uwag o specyfice gospodarowania i konsumowania w kurorcie nadbałtyckim na przykładzie Władysławowa. W: J. Mucha, M. Nawojczyk, G. Woroniecka (red.). *Kultura i gospodarka. Ku antropologii życia gospodarczego we współczesnej Polsce*. Tychy: Śląskie Wydawnictwa Naukowe, s. 169–184.
- Rancew-Sikora, Dorota. 2009. *Sens polowania*. Warszawa: Scholar.
- Remiszewska, Teresa. 1975. *Z goryczy soli moja radość. Opowieść o samotnym rejsie Komodorem przez Atlantyck*. Kraków: Wydawnictwo Literackie.
- Samsonowicz, Henryk. 1968. *Późne średniowiecze miast nadbałtyckich: studia nad dziejami Hanzы nad Bałtykiem w XIV–XV w.* Warszawa: PWN.
- Sandecki, Maciej. 2008a. *Polscy rybacy łowią na zmiany*. Internetowe wydanie „Gazety Trójmiasto”, lokalnego dodatku „Gazety Wyborczej” z dnia 13.04.2008 (<http://miasta.gazeta.pl/trojmiasto>).
- Sandecki, Maciej. 2008b. *Rybacy wypłynęli na Bałtyk po dorsze*. Internetowy serwis „Gazety Wyborczej” z dnia 18.01.2008 (<http://gospodarka.gazeta.pl/>).
- Stebbins, Robert. 2005. *Project-based Leisure: Theoretical Neglect of a Common Use of Free Time*. „Leisure Studies” 24, 1: 1–11.
- Szacka, Barbara. 2006–2007. *Czas przeszły–pamięć–mit*. Warszawa: ISP PAN, Scholar.
- Szpociński, Andrzej i Piotr Tadeusz Kwiatkowski. 2006. *Przeszłość jako przedmiot przekazu*. Warszawa: ISP PAN, Scholar.
- Telega, Stanisław. 1970. *Odkrycie Bałtyku w literaturze*. Poznań: Wydawnictwo Poznańskie.
- Teliga, Leonid. 1976. *Samotny rejs „Opty”*. Gdańsk: Wydawnictwo Morskie.
- Teplicki, Zbigniew. 2003. *Niespełnione marzenia o Polsce morskiej*. Gdynia: Pomorska Oficyna Wydawniczo-Reklamowa.
- The HELCOM Baltic Sea Action Plan*. 2007. Kraków (<http://www.helcom.fi>).
- Urry, John. 2007. *Spojrzenie turysty*. Przeł. A. Szulżycka. Warszawa: WN PWN.
- Urry, John. 2009. *Socjologia mobilności*. Przeł. J. Stawiński. Warszawa: WN PWN.
- Wieczorkiewicz, Anna. 2008. *Apetyt turysty: o doświadczaniu świata w podróży*. Kraków: Universitas.
- WMS 14/08 *Wyciąg z Orzeczenia Izby Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Szczecinie z dnia 30 czerwca 2008 r.* (<http://www.im.gov.pl/>).
- Wroński, Paweł. 2008. *Albo na dnie z honorem lec...* Internetowe wydanie „Gazety Wyborczej” z dnia 29.05.2008 (<http://wyborcza.pl/>).
- Wywiad z Joanną Pajkowską: 2008. *Za mała dla piratów*. Rozmawiał: Paweł Smoleński. Internetowe wydanie „Wysokich Obcasów”, dodatku „Gazety Wyborczej” z dnia 3.08.2008.

Znaniński, Florian. 1935. *Socjologia walki o Pomorze*. Toruń: Instytut Bałtycki.
ZRM Zrzeszenie Rybaków Morskich (<http://www.zrm-op.org/>) [grudzień 2009].
Żeromski, Stefan. 1946. *Wiatr od morza*. Warszawa: PIW.

Social and Symbolic Meaning of the Sea

Summary

The author undertakes to study certain elements of national identity related to Poland's location on the Baltic Sea in a manner inspired by the material-semiotic approach. Discourse and historical analysis was applied in order to outline the social context of contemporary maritime crisis in Poland.

Key words: maritime studies, national identity, material semiotics.

