

Magdalena Boruczkowska

Znaczenia i symbole w działaniu:
przesady, zwyczaje i pieśni
żeglarskie jako sposób definiowania i
organizowania stosunków
społecznych na dawnych żaglowcach
i współczesnych jachtach

Kultura i Edukacja nr 3, 60-72

2004

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Magdalena Boruckowska

ZNACZENIA I SYMBOLE W DZIAŁANIU. PRZESĄDY, ZWYCZAJE I PIEŚNI ŻEGLARSKIE JAKO SPOSÓB DEFINIOWANIA I ORGANIZOWANIA STOSUNKÓW SPOŁECZNYCH NA DAWNYCH ŻAGLOWCACH I WSPÓŁCZESNYCH JACHTACH

1. Wprowadzenie

„Ludzie dzielą się na tych, którzy żyją, na tych, którzy umarli, i na tych, którzy pływają po morzu” – pisał już w IV wieku naszej ery Anacharsis Scyta z Azji Mniejszej¹. Długą tradycję ma postrzeganie „ludzi morza” jako grupy specyficznej, a ich zajęcia – jako wyróżnionego, jedyne w swoim rodzaju. *Navigare necesse est* głosi inna znana maksyma – ta konieczność, lecz i żądza przygód na równi z wyprawami „za chlebem” gnała na morza pokolenia marynarskich dusz, odciskając głębokie piętno tak na ciele, jak na psychice ludzi, którzy dobrowolnie lub przymusowo znaleźli się na morzu. Tam w trudnych, ale i niepowtarzalnych warunkach środowiskowych i społecznych rodziły się swoiste zwyczaje, tradycje i przesady, które pozwalały żeglarzom walczącym z żywiołem nieraz gołymi rękami „poruszać się w nierozpoznanym świecie”. Roch Sulima twierdzi, że zabobonne wierzenia są „scenariuszami bezpieczeństwa (...) chronią przed przypadkiem, pozwalają opanować to, co niewidoczne i nieprzejrzyste. Ich obecność jest szczególnie intensywna w sytuacjach przełomu lub podejmowania ryzykownego działania”².

Co ciekawe, badania wykazują, iż żeglarskie przesady nie zanikają we współczesnym, stechnicyzowanym świecie³ – wprawdzie żagle stawia się mechanicznie, a kurs

¹ E. Koczorowski, *Ludzie od masztów i żagli*, Gdańsk 1986, s. 5.

² J. Podgórska, *Magia codziennego użytku*, „Polityka” 2001, nr 43 (2321), s. 83.

³ K. Jaworska, *Przesady i ich społeczne skutki w środowisku żeglarskim*, praca dyplomowa napisana pod kierunkiem dr. Eugeniusza Stefańskiego, Poznań 2003, s. 23–38.

wyznacza się według GPS-u, lecz kapitanowie nadal nie rozpoczynają rejsów w piątek (to pechowy dzień), nie wpisują nazwy portu przeznaczenia w dzienniku pokładowym (żeby nie zapeszyć i, z łaski Neptuna, dotrzeć do celu), a pierwszy toast piją „za tych, co na morzu” – oczywiście nie stukając się szklkiem, bo to może oznaczać podzwonne⁴ dla kogoś z uczestników biesiady. Jak podaje Encyklopedia żeglarstwa „wierzenia i zabobony o charakterze tabu spotykane na jachtach (...) obecnie w większości państw są w zaniku, jednak w Polsce przykłada się do nich pewną wagę”⁵.

W związku z niepisaniem charakterem żeglarskich przesądów w niniejszej pracy często będę się powoływała na własne doświadczenia, na sytuacje, w których uczestniczyłam. Przytoczę anegdoty ukazujące absurdalne niemal zachowania rozsądnych skądinąd ludzi – zachowania podyktowane „przesądnym” zdefiniowaniem sytuacji, a nie racjonalnymi przesłankami.

2. Przesady – czym są?

Barwna i różnorodna kultura ludzi morza pozwala się jednak opisać i zinterpretować za pomocą modeli i schematów pojęciowych fenomenologii, symbolicznego interakcjonizmu, koncepcji instytucji totalnej oraz dramaturgicznej teorii Ervinga Goffmana i innych badaczy społecznych, według których „rzeczywistością dla ludzi jest ich zasób wiedzy i (...) mają oni poczucie absolutnej rzeczywistości kształtującej i kierującej wszystkimi zdarzeniami społecznymi”⁶. Goffmanowi zawdzięczamy zainteresowanie (nie tylko w naukach społecznych) życiem codziennym, które okazało się ważnym i płodnym poznawczo polem badań nad tym, jak ludzie postrzegają świat, jak ustalają znaczenia, jak radzą sobie z odgrywaniem ról, jak tworzą i definiują sytuacje. Stanley Fish idzie nawet dalej w tych rozważaniach, twierdząc wprost, iż „kategorie takie jak normalność czy potoczność nie są esencjonalne, lecz konwencjonalne (...) są funkcją kontekstu tak szeroko podzielanego, że zdaje się on nie być żadnym kontekstem”. Tym samym wszelkie znaczenia nie są obiektywnie ustalone, lecz nie mogą też być dowolnie konstruowane. Konsensus co do nich jest osiąganym na gruncie społecznym – wyłania się w interakcjach – ale jest także funkcją okoliczności. Podążając za rozumowaniem Fisha „będę bronić tego, co normalne, zwykłe, dosłowne, oczywiste i tak dalej, lecz nie jako własności bezkontekstowego języka czy też niezależnego świata, ale jako wytworów okoliczności związanych z kontekstem czy interpretacją”⁷. Dla moich dalszych rozważań tym specyficznym kontekstem interakcji i interpretacji dokonywanych przez ludzi – aktorów społecznych – będzie świat żeglarskich zwyczajów, pieśni i przesądów.

⁴ W czasie pogrzebu marynarza na morzu dzwon okrętowy wybija tradycyjne „szklanki”, krótkie, urywane uderzenia.

⁵ *Encyklopedia żeglarstwa*, J. Czajewski (red.), Warszawa 1996, s. 286.

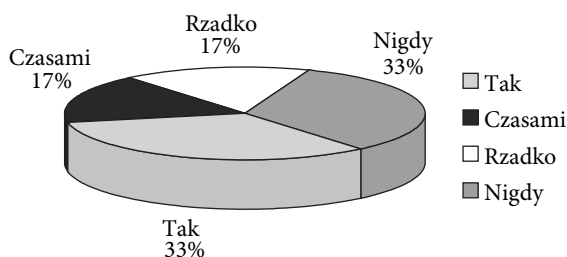
⁶ J. H. Turner, *Struktura teorii socjologicznej. Wydanie nowe*, Warszawa 2004, s. 415.

⁷ S. Fish, *Zwykłe okoliczności, język dosłowny, bezpośrednie akty mowy, to, co normalne, potoczne, oczywiste, zrozumiałe samo przez się i inne szczególnie przypadki* (maszynopis).

Samo pojęcie przesądu można określić różnorako. Spośród wielu definicji, które przejrzałam, najbardziej czytelną, a wyczerpującą dla potrzeb niniejszego eseju dają Olechnicki i Załęcki pisząc, iż przesąd to „irracjonalne przekonanie, ocena, wyobrażenie bezkrytycznie przyjmowane przez daną grupę czy zbiorowość społeczną, nie mające uzasadnionego wytłumaczenia lub oparte na odwołaniu się do niejasno sprecyzowanych i nieokreślonych czynników ponadnaturalnych”⁸. Brzmi imponująco w porównaniu z wyjaśnieniem, że przesąd to „taki rodzaj wiary lub działania, jakie rozumny człowiek w dzisiejszym zachodnim społeczeństwie uznałby za przesądne”. Wprawdzie jego autor, Klemens Szaniawski, zaznacza dalej, iż tym, co niezmiennie w przesądach – jakkolwiekby je rozumieć – jest „brak dostatecznego uzasadnienia”⁹, lecz, jak dodaje, ono z kolei ulega ciągłym interpretacjom. Na podstawie jego wywodów można odnieść wrażenie, iż każdy absurd znajdzie swych wyznawców – na mocy li tylko swoistej interpretacji zjawisk. Pytanie, czy tak jest w istocie, pozostawiam na marginesie.

Można, jak wyżej, podejść do przesądów życzliwie, traktując je, za Goethem, jako „poezję życia”, można jednakże w duchu Oświecenia po macoszemu zepchnąć je w mroki urojeń, fikcji, złudzeń, ignorancji, by nie rzec – fałszu. Ludzkie myślenie odmienił triumf rozumu, a jego „sukces” to – w interesującym mnie zakresie – „skompromitowanie i zdyskredytowanie przesądu w ludzkim myśleniu oraz konsekwencji przesądu w życiu i działaniu społecznym (...) O skuteczności tego zdyskredytowania świadczyć może fakt, że jego pozostałości są dziś jedynie niegroźnymi, nieco żartobliwymi i autokpiarskimi, a niekiedy wrzuszającymi, indywidualnymi dziwactwami i rytuałami nie roszczącymi sobie żadnych pretensji wobec ludzi i nie będącymi podstawą do oceny innych ludzi”¹⁰. Nie zgodziłabym się z powyższym twierdzeniem – nie tylko z mojego doświadczenia, lecz także z przeprowadzonych badań wynika, że w środowisku żeglarskim przykładą się do przesądów tak dużą wagę, że nierzadkie są przy-

WYKRES 1. STRUKTURA UPREDZEŃ DO NIE PRZESTRZEGAJĄCYCH PRZESĄDÓW
WŚRÓD RESPONDENTÓW



(ŹRÓDŁO: K. Jaworska, *Przesądy i ich społeczne skutki...*, s. 26).

⁸ K. Olechnicki, P. Załęcki, *Słownik socjologiczny*, Toruń 1999, s. 167.

⁹ K. Szaniawski, *Przedmowa* [w:] G. Jahoda, *Psychologia przesądu*, Warszawa 1971, s. 10.

¹⁰ J. Dobieszewski, *Przesądy, uprzedzenia, stereotypy – kilka refleksji o pojęciach* (maszynopis).

padki uprzedzania się badanych żeglarzy do członków załogi nie przestrzegających przyjętych zwyczajów i zabobonów.

Ze swej strony nie zapomnę awantury wywołanej, gdy jakiś, za przeproszeniem, „szczur łądowy” odpalił w mazurskiej tawernie papierosa od świeczki, było to niedługo po katastrofie polskiego jachtu „Bieszczady” staranowanego przez masowiec. Gromy posypały się na głowę nieszczęśnika – żeglarze wierzą bowiem, że gdy odpalasz papierosa lub fajkę od świeczki, na morzu ginie dusza marynarza.

Nie ma wątpliwości, że przesady wpływają na zachowania współczesnych żeglarzy – stąd też są stosunkowo łatwe do zidentyfikowania. Ich źródła należy szukać wśród wierzeń i obyczajów „ludzi od masztów i żagli”, czyli załóg wielkich żaglowców, które aż do końca XIX wieku były ważnym środkiem transportu morskiego, a także orężem w czasie licznych wojen. Co ciekawe, o ile na co dzień opatrzenie czyichś na serio wyznawanych poglądów lub uwarunkowanych przez nie zachowań jest bardzo dyskwalifikujące¹¹, o tyle w środowisku żeglarskim uważa się je za nieodłączny element swoistej kultury, za wyróżnik szanującego się żeglarza. Przestrzegane przesądów, jachtowego *savoir-vivre* jest elementem etykiety obowiązującej na pokładzie i pozwala bezkonfliktowo poruszać się wśród ludzi morza. Ich funkcją jest przekazywanie tradycji i zwyczajów morskich¹² oraz integrowanie zróżnicowanego środowiska dzisiejszych żeglarzy. Dawniej jednak ich rola była jeszcze bardziej doniosła: w nieprzyjaznych warunkach dawały cenne poczucie wspólnoty, przynależności do grupy; przekonanie, że tak dana załoga jak i szeroka rzesza marynarzy podziela tę samą wizję świata. Według modelu fenomenologii zaś przeżywany i doświadczany wspólnie *Lebenswelt* buduje więzi i poczucie przynależności tak istotne w codziennym życiu, a zwłaszcza w sytuacjach przełomowych czy ekstremalnych¹³.

3. Żeglarskie rytuały i ich znaczenie dla stosunków społecznych

Według Gustava Jahody „stresowe sytuacje sprzyjają pojawianiu się i akceptacji przesądnych wierzeń”¹⁴. Jeśli weźmiemy pod uwagę ekstremalne warunki środowiskowe na morzu, ciągle poczucie zagrożenia życia, stłoczenie grupy ludzi na niewielkiej powierzchni statku, skąd „wyjść” można jedynie do Hilo¹⁵, monotonię codziennych zajęć, ciężką pracę, kiepskie wyżywienie, choroby oraz twardą i okrutną dyscyplinę, przestaniemy się dziwić, że marynarze, niejako na przekór szarej codzienności, tworzyli barwny świat „wierzeń”, zabobonów i kultywowali oparte na nich zwyczaje. Wydzie-

¹¹ K. Szaniawski, op.cit., s. 8.

¹² K. Jaworska, op.cit., s. 33.

¹³ J. H. Turner, op.cit., s. 412.

¹⁴ G. Jahoda, *Psychologia przesądu*, Warszawa 1971, s. 134.

¹⁵ Hilo to legendarna kraina, dokąd odchodzą dusze zmarłych na morzu marynarzy – odpłynąć do Hilo znaczy umrzeć, tak samo jak „zjechać po desce” czy odejść do Fiddler’s Green.

lana aż do 1970 roku dzienna racja grogu¹⁶, a wcześniej rumu, stępiała ludzką wrażliwość w twardych morskich warunkach czy w przeddzień bitwy, lecz nie zawsze pozwalała zapomnieć o niebezpieczeństwie i o bliskich pozostawionych daleko na lądzie¹⁷. Pamiętajmy, że dla prostych marynarzy, często rekrutujących się z biedoty, pokonywanie bezmiaru morza na niestabilnym okręcie, bez świadomości dokąd płyną (tajniki nawigacji znali jedynie oficerowie) i co może ich tam spotkać, było doświadczeniem iście przerażającym. Brak poczucia panowania nad sytuacją, brak możliwości wpływu na bieg wydarzeń wprawiały w zagubienie i wyzwały szczególne mechanizmy społeczne i psychologiczne.

Jak twierdzi Konrad Lorenz „Jeżeli się nie wie, które szczegóły są istotne dla zapewnienia sukcesu i bezpieczeństwa, to najlepiej trzymać się wszystkich szczegółów z niewolniczą dokładnością”¹⁸. Niestety, ludzka percepcja nie pozwala na ogarnięcie wszystkich aspektów nawet niezbyt skomplikowanej sytuacji. Goffmann sugeruje, że dla skutecznego działania, na złożone zjawiska nakładamy „ramy”, które dają kontekst, „spinają” sytuację, pozwalają ją zinterpretować według znanych już schematów; dają odpowiedź na to, co się dzieje, czym jest dana sytuacja. „Często uczestników interakcji trapią niejasności ram, błędy w ich stosowaniu i spory w obliczu przeciwstawnych wersji wydarzeń”¹⁹. Doskwiera to także żeglarzom: w czasie wrześnieowego rejsu mieliśmy przez 12 (!) dni niekorzystny, wschodni wiatr, co na Bałtyku właściwie się nie zdarza – wiatry z kierunków wschodnich i południowych występują w Polsce rzadko i utrzymują się najwyżej 2–3 dni... Oczywiście bosman przekonany, że kobieta na jachcie przynosi pecha, wszystko tłumaczył moją obecnością na pokładzie i zapewne najchętniej wysadziłby ten „diabli balast” w najbliższym porcie, gdyby nie to, że bez wiatru nie mogliśmy dotrzeć do żadnego portu, co tym bardziej doprowadzało naszego bosmana do szewskiej pasji. Ja jednak spokojnie wyłożyłam mu, że nie przynoszę pecha, gdyż „Joseph Conrad”, jacht „płci” męskiej, nie może być zazdrosny o kobietę na pokładzie. Pecha mamy więc dlatego, że w Karlskronie Dimitrij, jeden z załogantów, przyniósł mi na pocieszenie po morskiej chorobie cięte kwiaty²⁰ (sic!), a na rejs wziął ze sobą parasol i to czarny!²¹ Zgroza! Nie przyznałam się jednak, że zdarzało mi się nieopatrnie gwizdać na pokładzie – jak już się zorientowałam, pomyślałam, że nale-

¹⁶ Grog to rum rozcieńczony z wodą w proporcji 1:2 - na korzyść wody, niestety. Nazwa pochodzi od przezwiska admirała Vernona, pomysłodawcy słynnej receptury; przezwisko z kolei – od nazwy tkaniny z wielbłądziej wełny (grogramu), z której uszyty był płaszcz admirała. Do dziś w języku angielskim grogg znaczy „chwiejny”, „podpity”.

¹⁷ M. Siurawski, *Szanty i szantymeni. Pieśni i ludzie z wielkich żaglowców*, Szczecin 1990, s. 161–163.

¹⁸ G. Jahoda, op.cit., s. 212.

¹⁹ M. Czyżewski, *Komentarz do książki E. Goffmana „Forms of Taktl”*, „Studia Socjologiczne” 1983, nr 2, s. 408.

²⁰ Kwiaty pojawiają się na jachcie tylko przy okazji pogrzebów, więc źle się kojarzą marynarzom.

²¹ „Prawdziwy” żeglarz nie potrzebuje parasola – ma sztormiak i jest dzielny w każdej pogodzie. Parasol nosi kobieta zaś kolor czarny kojarzy się dodatkowo z żałobą.

żałoby udobruchać Neptuna tradycyjnie, odrobiną alkoholu. Ale głupio mi było iść do chłopaków po „pięćdziesiątkę” doskonałej pieprzówki po to tylko, by wylać ją do morza... Poczęstowałam więc Neptuna kwaśnym cukierkiem, które przegryzaliśmy na wachcie (to cenne dobro, sposób na morską chorobę). Zdaje się, że popełniłam jeszcze większą gafę, bo koniec końców wiatr się nie zmienił, a rejs zamiast planowanego tygodnia trwał 15 dni. Będę się jednak upierać, że wszystko przez ten parasol Dimy, choć bosman wyraźnie odetchnął z ulgą, gdy wyokrętowałam się w Ustce i mógł już bez „tej przeklętej baby” odprowadzić jacht do Gdańska – odprowadzał 3 dni, choć z reguły zajmuje to może dobę... Jak widać nie takie to proste być przesądnym żeglarzem – rozbieżności w interpretacji zdarzają się jak wszędzie.

W duchu symbolicznego interakcjonizmu Elżbieta Hałas przywołuje istotny w tej orientacji teoretycznej postulat, by w analizie wszelkich interakcji uwzględniać punkt widzenia działającego, jego systemy zdroworozsądkowej wiedzy, sposoby definiowania sytuacji, warunki działania takie jak: miejsce, czas interakcji oraz krąg społeczny działającego²². Brzmi to niemal banalnie. Lecz spróbujmy przenieść się myślą w realia XIX-wiecznych liniowców czy brygów wojennych z czasów napoleońskich; wczuć się w położenie ludzi, którzy za chlebem lub za sprawą „szanghajowania” – intratnego procederu porywania ludzi i sprzedawania ich na statki – znaleźli się w obcym, nieprzyjaznym środowisku, gdzie najmniejszy błąd przy pracy na rejach²³ kosztował życie, a po marynarza, który wypadł za burtę pędzącego z prędkością 20 węzłów klipra, nikt nie wracał. Próbowano na wszelkie możliwe sposoby uchronić się od niebezpieczeństwa, gniewu bóstw oraz zapewnić sobie ich przychyłność. Przestrzegany do dziś zakaz gwizdania na jachtach ma swe racjonalne przesłanki: komendy na wielkich żaglowcach wydawane były gwizdkiem bosmańskim, więc niefrasobliwe pogwizdywanie mogło spowodować zamieszanie i zagrożenie, a także sprowadzić gniew bogów. Lecz gdy załoga odmierzała kolejny dzień bez wiatru, gwizdano głośno, by rozżłościć św. Antoniego i aby ten w gniewie wywołał wiatr. Żeglarze skandynawscy z kolei gwizdzą w nadziei, że Thor, bóg grzmotu, odpowie im i jego potężny dech wypełni żagle. Drapano także maszt paznokciami, wbijano weń noże²⁴. Praktykowane obecnie, zwłaszcza na śródlądziu, drapanie pięty masztu przez dziewicę nie miało zastosowania na XIX-wiecznych żaglowcach zapewne z powodu deficytu niepokalanych panien (jak i kobiet w ogóle), a z zalem należy zauważyć, że wobec rozluźnienia obyczajów nawet obecnie, gdy kobiety żeglują na równi z mężczyznami, ciężko znaleźć na jachcie odpowiednią kandydatkę... W czasach silników mechanicznych, chłodni, odsalarek morskiej wody i łączności satelitarnej na statkach trudno nam być może zrozumieć, że w epoce wielkich żaglowców

²² E. Hałas, *Symboliczny interakcjonizm – wielość orientacji a podstawy jedności perspektywy*, „Studia Socjologiczne” 1981, nr 4, s. 113.

²³ Reje to poziome belki na maszcie, mocuje się do nich prostokątne żagle, ich obsługa wymaga wspinięcia się na duże wysokości.

²⁴ E. Koczorowski, J. Koziarski, R. Pluta, *Ceremoniał morski i etykieta jachtowa*, Warszawa 1996, s. 217–218.

wiatr był warunkiem nie tylko wypełnienia na czas zadania, ale i przetrwania załogi – cisza oznaczała śmierć głodową na morzu. To tłumaczy powstanie wielu przesądów związanych z zaklinaniem wiatru. Krążyły także legendy o statkach widmach pozbawionych załóg upiorach (jako że statek w pojęciu żeglarza ma duszę) tułających się po oceanach. Zwie się je „Latającymi Holendrami” od jednostki o tymże imieniu skazanej za bluźnierstwo kapitana na wieczną wędrówkę wokół Przylądka Dobrej Nadziei²⁵.

Z punktu widzenia niniejszej pracy najistotniejszy jest fakt, iż przesady żeglarzy znajdują odzwierciedlenie w ich działaniach – a te oparte na definicji sytuacji wywiezionej z zabobonnych wierzeń są nieraz brzemienne w skutki. Ukazane w filmie pt. „Pan i władca na krańcu świata” samobójstwo młodego oficera nie należy do odosobnionych przypadków. Doprowadzona na skraj wytrzymałości fizycznej i psychicznej załoga zaczyna dociekać przyczyny ciągłych klęsk, niepomyślnych wiatrów, złej passy. Uruchamia się prosty mechanizm – poszukiwanie „kozła ofiarnego”. Żeglarze mają swoje określenie na taką osobę – to „Jonasz”²⁶ – od biblijnego proroka, który uciekając przed powierzona mu misją nawrócenia miasta Niniwy, wypływa w morze i swoją obecnością ściąga gniew Boga na całą załogę. I jak wtedy morze uspokoiło się, gdy winowajca został wyrzucony za burtę, tak obecnie pecha ma zażegnać pozbycie się pokładowego „Jonasza”. Niestety, w tym przypadku jest nim jeden z oficerów – młody, niedoświadczony, pozbawiony posłuchu wśród marynarzy. Więc gdy tylko poważany wśród załogi starzec zaczyna „udowadniać” jakoby wszelkie nieszczęścia spadały na statek, gdy rzeczony oficer miał wachtę, załoga reaguje ostracyzmem i cichą, kolektywną przemocą wobec „Jonasza”. Zjednoczeni przeciw wspólnemu „wrogowi” odmawiają mu należnego szacunku i przy każdej okazji „niechący” sabotują jego działania. Młody i ambitny oficer, gdy dowiaduje się, że załoga ma go za pechowca, widzi, że wiatr kolejny dzień nie przychodzi, skacze za burtę, wierząc (!), że w ten sposób uratuje resztę załogi od śmierci głodowej w strefie ciszy. Nazajutrz zrywa się wiatr... I jak tu nie wierzyć przesądom?

Gdyby prości marynarze mieli jakiegokolwiek prawo do jawnego sprzeciwu, zapewne sami rozprawiliby się z „naznaczonym”. Jednak na statkach, tak handlowych jak wojennych, odmówienie wykonania rozkazu lub nawet głośne narzekania traktowane były jak bunt ze wszystkimi tego konsekwencjami. Nie bez powodu kapitana zwano „pierwszym po Bogu” – jego uprawnienia równe były władcy absolutnemu, to pan życia i śmierci marynarzy²⁷. Załoga miała jednak swoje sposoby i rytuały, by pokazać oficerom, co myślą, a nie być jednocześnie posądzonym o niesubordynację:

²⁵ D. Strukowska, *Przesady na trzecie tysiąclecie*, Wrocław 2000, s. 44–45.

²⁶ Obecnie uważa się, że „Jonasz” to niekoniecznie człowiek – może to być także przedmiot przynoszący pecha, nawet jedna z szant „Betty Low” nazywana jest „szantą-jonasz” i nie śpiewa się jej na wodzie, bo rzekomo sprowadza sztorm.

²⁷ E. Koczorowski, op.cit., s. 8.

„Sytuacja bywała niekiedy bardzo komiczna: oficer coś krzyczy, ludziom się to nie podoba, na chwilę zbierają się więc wkoło i w odpowiedzi śpiewają np. «Dziewczynę znam długą na dziewięć stóp!». Na chóralne «Płyńmy tam, gdzie Kuba!»²⁸ wykonują ucieszne podskoki. Oficer wie, rzecz jasna, o co chodzi i wpada w furię. Koniec jest oczywisty – załoga zabiera się do roboty, ale co mu powiedzieli, to powiedzieli...”²⁹.

To jeden z wielu przykładów zrytualizowanych, a nieoficjalnych sprzeciwów załogi. Reguły panujące na okręcie były nieublagane, zaś podział na „ludzi sprzed masztu” i „kapitańską rufę” – uświęcony tradycją i nienaruszalny. Jak zauważa Goffman, statek morski jest swego rodzaju instytucją totalną, której wpływy organizują wszystkie sfery życia jednostek jej podlegających.

Ludwik Janiszewski twierdzi, że „większość założeń, na których wspiera się Goffmanowska koncepcja instytucji totalnej (dalej: IT), ma charakter czysto intuicyjny, metaforyczny i metafizyczny³⁰. Zawiera ona jednak pewne ramy definicyjne, kluczowe pojęcia analityczne. Według Goffmana IT jest „miejszem zamieszkania i pracy, gdzie duża liczba jednostek ludzkich podobnie usytuowanych, jest odcięta przez określony czas od szerszego społeczeństwa i gdzie wspólnie prowadzi zamkniętą i formalnie administrowaną całość życia”³¹. W zwykłym, codziennym życiu jednostka dąży do tego, by mieć osobne miejsca do pracy, zabawy, do snu – IT wyklucza ten podział i nakazuje zaspokajać wszelkie potrzeby ludzkie w obrębie swoich struktur. Wśród cech IT Goffman wylicza także: ciągłą obecność towarzyszy (nie)doli; planowe, konsekwentne działanie ze względu na obrany cel; podział na nadzorców i wykonawców pracy; symboliczne lub rzeczywiste oddzielenie od reszty społeczeństwa oraz inne niż „na zewnątrz” motywy podejmowania pracy³². Według Janiszewskiego Goffmanowska klasyfikacja IT we współczesnym społeczeństwie jest tylko punktem wyjścia dla dalszych analiz naukowych.

Spróbujmy więc rozpatrzeć statek morski według wyliczonych kryteriów z uwzględnieniem znaczenia i specyfiki żeglarskich obyczajów. Stłoczeni na wielkich żaglowcach marynarze nie mogli liczyć nawet na chwilę intymnego odosobnienia: człowiek jadł, spał, pracował i bawił się, wciąż odgrywając swoją rolę na oczach całej załogi i wzajemnie – obserwując zachowania współtowarzyszy. Całokształtu dopełnia deprywacja wielu podstawowych potrzeb – Bryan Nolan wskazuje na niektóre z nich

²⁸ „Płyńmy tam, gdzie Kuba” to pieśń uważana za szantę protestu, wedle niepisanego zwyczaju załoga śpiewała ją, gdy chciała zakwestionować polecenia przełożonych. Kuba to rejon pełen piratów, a więc i buntury zdarzały się tam częściej, zaś 9 stóp „długości” dziewczyny z pieśni odnosi się do głębokości, na jaką, w razie buntu, załoga mogła opuścić nielubianego oficera. A wtedy ciężko ująć z życiem, gdyż ludzie z reguły nie są aż tak „dłudzy”...

²⁹ M. Siurawski, op.cit., s. 55.

³⁰ L. Janiszewski, *Statek morski jako instytucja totalna. Przegląd krytyczny głównych stanowisk badawczych*, „Uniwersytet Szczeciński. Rozprawy i studia” 1992, nr (CXCI) 119, s. 8.

³¹ Ibidem, s. 11.

³² Ibidem, s. 12.

wymieniając: potrzebę wolności, własnej autonomii (*secure privacy*), doznawania bodźców zmysłowych, stosunków heteroseksualnych, poczucia bezpieczeństwa³³. Nie ma też możliwości ucieczki od niechcianych kontaktów społecznych – stąd próby możliwie bezkonfliktowego ułożenia stosunków wśród załogi jak również rekompensowania, w miarę możliwości, niezrealizowanych potrzeb. Więzi z towarzyszymi budują się podczas wspólnej pracy, ale także w kubryku³⁴, gdzie w nielicznych wolnych chwilach gra się na instrumentach, śpiewa o tęsknocie za lądem, snuje morskie opowieści... Przy ładnej pogodzie za zgodą kapitana można zatańczyć na pokładzie matelota³⁵. Są też specjalne ceremonie jak picie „krwi Nelsona”³⁷, spłacanie „zdechłego konia”³⁶ czy zabawy przy okazji otwierania pierwszej beczki solonego mięsa. To smutna chwila dla załogi – oznaczała koniec świeżej żywności. W przypiływie czarnego humoru tańczono więc wokół otwieranej przez kuka beczki, śpiewając „modlitwę przed jedzeniem” (*The Sailor’s Grace*) i kpiąc z „solonego konia” – bo choć to niby wieprzowina, mięso sprzedawane na statki było nieraz wątpliwej jakości i pochodzenia³⁸.

Ważnym wyznacznikiem IT jest według Goffmana podział na nadzorców i wykonawców zadania - tak jaskrawo widoczny na dawnych żaglowcach. Nadzorcy koordynowali wykonanie pracy, mobilizowali lub zmuszali załogę do wysiłku, aby osiągnąć wyznaczony cel. Przy czym rotacje między tymi dwoma grupami i możliwości awansu szeregowego marynarza były niewielkie, właściwie żadne, gdyż „ludzie z rufy” wywodziли się długo wyłącznie z arystokracji.

Jeśli chodzi o oddzielenie IT od reszty społeczeństwa, statek morski ma po temu doskonale warunki: nie można „wysiąść” zeń na środku oceanu, a na wypadek, gdyby ktoś próbował „zjechać po desce” niedaleko brzegu i udając trupa – zbiec, zwłoki obciąża się i zaszywa w płócienny worek, ostatni ścieg prowadząc... przez nos denata. W sferze symbolicznej natomiast świat IT statku morskiego jest tak rozbieżny ze światem zewnętrznym, że marynarze doskonale odnajdujący się na morzu, mają spore problemy z „nawigacją społeczną” na lądzie. Nolan twierdzi, że to skutek długotrwałego wpływu IT na ich osobowość. To na morzu czują się jak w domu, tam nauczyli się żyć i choć w czasie rejsów tęsknią za domem, długo nie usiedzą w rodzinnym zaciszu³⁹.

³³ Ibidem, s. 55–56.

³⁴ Kubryk to pomieszczenie mieszkalne załogi – tam spożywa się posiłki, śpi i odpoczywa. Oficerowie dysponują osobnymi kajutami w rufowej części statku.

³⁵ Matelot to tradycyjny taniec żeglarski, którego figury wykonywane przy dźwiękach skrzypiec, flażoletu czy koncertyny nawiązują do prac pokładowych. Tańczono go w grupie lub parami.

³⁶ Zwyczajowa nazwa grogu.

³⁷ Przed wyruszeniem marynarz otrzymywał zaliczkę na wyposażenie na rejs – z reguły przepuszczał ją na lądzie, a pierwszy miesiąc pracował „na zdechłego konia”, spłacając dług. W czasie ceremonii – po odprawieniu mnóstwa rytuałów i odśpiewaniu stosownych pieśni – kukłę konia podwieszano na rei i wyrzucano do morza.

³⁸ M. Siurawski, op.cit., s. 152–153.

³⁹ L. Janiszewski, op.cit., s. 65–66.

Vilhelm Aubert zauważa z kolei jak silna jest ich identyfikacja z zawodem, ze środowiskiem społecznym na statku. Pisze: „Bycie marynarzem jest bardziej istotną cechą osoby niż członkostwa, które wyznacza normalnie zawód. Określenie kogoś jako marynarza jest bardziej głębokie (...) niż określenie kogoś jako wykonawcę jakiegoś rodzaju pracy”⁴⁰. Zapewne nie pozostaje to bez wpływu na chęć kultywowania morskich zwyczajów czy przestrzegania przesądów.

4. Pieśni żeglarskie

W opisanych już morskich warunkach przesady, pieśni i zwyczaje pełnią jeszcze jedną ważną funkcję – są swoistym „wentylem bezpieczeństwa”. Spostrzeżenia, które Edward Evan Evans-Pritchard formułuje o magii plemiennej, odnoszą się poniekąd do sytuacji na żaglowcu:

„Wierzenia, które naiwni Europejczycy uważają za grube przesady, nie są wcale dziwnymi i bezużytecznymi naroślami, jakimiś aberracjami ludzkiego ducha. Przeciwnie, pojawiają się jako wskaźniki społecznych konfliktów i napięć (...) Wiążą się z tarciami pomiędzy ludźmi, ale także jako konstrukcja, w której ramach napięcia i wrogości mogą być zredukowane, skoro istnieją przepisane sposoby naprawy zakłóconych więzi społecznych”⁴¹.

Wspominałam już o szancie rozumianej jako „protest song” – według niepisanego zwyczaju tylko w pieśni marynarz mógł ponarzekać swą dolę. Zwłaszcza w ostatni dzień rejsu, gdy klar⁴² na pokładzie, wypłata w kieszeni, a dobytek spakowany w marynarskiej skrzyni, przychodził czas na „Leave her, Johnny!” Tu szantymen mógł pozwolić sobie na improwizację, przekląć koszmarny rejs, dziurawą krypę, okrutnych oficerów. Załoga zaś odpowiadała w refrenach na kpiny szantymena uśmiechając się ukradkiem i wyczekując rozkoszy portu.

Instytucja szantymena ma duże znaczenie w świecie masztów i żagli. To nie tylko pokładowy „zapiewajło”: jego mocny zaśpiew zagrzewał do pracy, nadawał jej rytm, jednoczył załogę we wspólnym wysiłku. Było to zajęcie w dużym stopniu specjalistyczne – szantymen, traktowany podobnie jak bosman, cieśla czy żaglomistrz, otrzymywał wyższe wynagrodzenie i nie pracował tak ciężko jak reszta załogi. Był doświadczonym marynarzem: musiał wiedzieć – od razu i na pewno – co obłożyć, co poluzować i co przy czym zaśpiewać. Aby dobrze wykonywać swoje zadania, powinien nie tylko dysponować silnym głosem (by być słyszalnym nawet w sztormie), lecz także cieszyć się szacunkiem załogi oraz uznaniem tych ze „świętej rufy” – i umieć to uznanie wykorzystać. Nieraz przy pracy na bezanmaszcie⁴³ intonował „Whisky, Johnny!” w nadziei, że

⁴⁰ Ibidem, s. 52.

⁴¹ G. Jahoda, op.cit., s. 144.

⁴² W żargonie żeglarzy – porządek na pokładzie.

⁴³ Bezanmaszt to ten znajdujący się na rufie statku – szeregowi marynarze pojawiali się w tej części okrętu tylko wezwani do pracy.

kapitan usłyszy i po skończonej robocie wachta dostanie dodatkową porcję grogu⁴⁴. Współcześnie już nie śpiewa się przy pracy i jeśli zdarzyło się nam na „Zawiszy Czarnym” zaintonować szantę przy stawianiu żagli, to raczej dla zabawy czy z sentymentu. Szanty przeniosły się na łód – w tawernach i na festiwalach (w Polsce mamy ich kilkadziesiąt rocznie!) można posłuchać o dawnych zwyczajach przy akompaniamencie tradycyjnych instrumentów. Pieśni nadal integrują żeglarzy, choć na pewno w innym sensie niż to miało miejsce w przeszłości.

Obecnie pływa się raczej dla przyjemności niż dla zarobku. Niedzielni żeglarze to na co dzień stateczni bankierzy, prawnicy, dziennikarze, gdyż żeglarstwo to stosunkowo droga rozrywka. Nieraz widziałam, jak w letni weekend zrzucają garnitury, by przedzierzgnąć się w rubasznych jegomościów popijających whisky na swych jachtach. Przedtem jednak chrzczą je butelką szampana nieświadomi, że nawiązują do krwi ofiar składanych niegdyś bogom przy wodowaniu jachtu⁴⁵. Na wszelki wypadek wkładają pod piętę masztu monetę na szczęście, toasty piją na siedząco, a na wodzie pierwszy kieliszek wylewają – dla Neptuna. Nie zdarza się też, by żeglarz nieopatrznie uderzył w dzwon w tawernie, chyba że potem – dla udobruchania Władcy Mórz – postawi wszystkim kolejkę. Widziałam delikwenta, który zapożyczał się na piwo dla 40 osób załogi „Zawiszy”, bo kapitan stwierdził śmiertelnie poważnie, że po takim nietakcie nie weźmie go na pokład, póki ten nie dopełni zwyczaju. Wcześniej – nie zważając na finansowe nawet konsekwencje – nasz kapitan zapowiedział, że jeśli nie wypuszczą nas w morze w czwartek z powodu sztormu, to odwołuje rejs, gdyż od soboty nie zdążymy zrobić zaplanowanej trasy, a w piątek wychodził nie będzie, bo to przynosi pecha. Przedziwne zachowanie w XXI wieku?... Niekoniecznie.

Nie zapominajmy, że przestrzeganie współcześnie przesądów żeglarskich może być podyktowane nie tylko sentymentem, szacunkiem dla tradycji czy rzeczywistą wiarą w zabobony, lecz także zwykłym konformizmem. Jednostka nie chce być wyśmiana czy odrzucona przez grupę, do której pragnie należeć, a zdarza się, że grupa wyciąga negatywne wnioski co do charakteru osoby, która się z nią nie zgadza⁴⁶. Komunikacja i działanie opiera się na znaczeniach, jakie przypisuje się elementom rzeczywistości. Znaczenia te są interpretowane i negocjowane w interakcjach – choć niedowolnie. Ośrodkiem i medium komunikacji są symbole wraz z przypisanymi im znaczeniami⁴⁷. Aby być w danej grupie zrozumianym, cenionym czy po prostu mile widzianym, należy te symbole poznać i pojąć znaczenia, jakie nadają im ludzie. Inaczej komunikacja, interakcje nie będą przebiegały płynnie – jeśli w ogóle będą możliwe.

⁴⁴ M. Siurawski, op.cit., s. 106–109.

⁴⁵ J. Podgórska, op.cit., s. 81.

⁴⁶ E. Aronson, *Człowiek istota społeczna*, Warszawa 2000, s. 355.

⁴⁷ J. Tittenbrun, *Znaczenie, działanie, społeczeństwo (O symbolicznym inetrakcjonizmie Herberta Blumera)*, „Studia Socjologiczne” 1982, nr 1–2, s. 96.

5. Zakończenie

Należałoby oczekiwać, iż wraz z postępem technologicznym racjonalne doświadczenie zwycięży z przesadami. Czy w takim razie są one skazane na niepamięć? Nie sędzę – zabobony rodzą się w głowach laików, zaś wobec rozwoju wiedzy, coraz większego skomplikowania świata społecznego, osiągnięć nauki czy powstawania abstrakcyjnych systemów eksperckich opisywanych między innymi przez Anthony'ego Giddensa, wszyscyśmy stali się laikami, tylko każdy w innej dziedzinie. Jesteśmy zdani na siebie nawzajem, gdyż nie ma już ludzi, którzy znają się na wszystkim. Rodzą się nowe formy zaufania i... nowe przesady – bardzo przydatne w sytuacji nieprzejrzystości i skomplikowania globalnej wioski. Podejmując jakiegokolwiek działanie musimy wziąć pod uwagę niezliczone ilości czynników – a zwyczajnie nie jesteśmy w stanie tego dokonać⁴⁸. Potrzebujemy prostych schematów działania – tę rolę mogą pełnić stereotypy, rytuały codziennych zachowań czy właśnie przesady, które „nie są zjawiskiem dziwnym i nienormalnym, lecz są w rzeczywistości silnie związane z naszymi podstawowymi sposobami myślenia, odczuwania i ogólnie reagowania na otoczenie”⁴⁹. Tak więc „Panu Bogu świeczkę, a diabłu ogarek” – chętnie korzystamy z osiągnięć nauki, ale podkova nad drzwiami nie zaszkodzi nawet Einsteinowi, czerwona wstążeczka odegna urok, a łóżko najlepiej ustawić tak, by nie dało się z niego wstać lewą nogą.

Podobne mechanizmy, choć na mniejszą skalę, odnajdujemy na dawnych żaglowcach, gdzie w sytuacji nieustannego zagrożenia, braku wpływu na bieg wydarzeń oraz mnogości bodźców właściwie nie do ogarnięcia dla zwykłego marynarza, rodziły się zabobonne wierzenia, przesady, utrwały się oparte na nich zwyczaje, powstawały pieśni.

„Ludzie od masztów i żagli” należą już do przeszłości – ich kulturę pielęgnują współcześni żeglarze, którzy pływając na laminatowych konstrukcjach wyposażonych w samoster, z łezką w oku wspominają czasy, gdy „statki były z drewna, a ludzie z żelaza”.

⁴⁸ J. H. Turner, *Struktura teorii socjologicznej*. Wydanie nowe, Warszawa 2004, s. 571–584.

⁴⁹ G. Jahoda, op.cit., s. 213.

LITERATURA:

- Aronson E., *Człowiek istota społeczna*, Warszawa 2000.
- Czyżewski M., *Komentarz do książki E. Goffmana „Forms of Takl”*, „Studia Socjologiczne” 1983, nr 2.
- Dobieszewski J., *Przesądy, uprzedzenia, stereotypy – kilka refleksji o pojęciach* (maszynopis).
- Encyklopedia żeglarstwa*, J. Czajewski (red.), Warszawa 1996.
- Fish S., *Zwykłe okoliczności, język dosłowny, bezpośrednie akty mowy, to, co normalne, potoczne, oczywiste, zrozumiałe samo przez się i inne szczególne przypadki* (maszynopis).
- Hałas E., *Symboliczny interakcjonizm – wielość orientacji a podstawy jedności perspektywy*, „Studia Socjologiczne” 1981, nr 4.
- Jahoda G., *Psychologia przesądu*, Warszawa 1971.
- Janiszewski L., *Statek morski jako instytucja totalna. Przegląd krytyczny głównych stanowisk badawczych*, „Uniwersytet Szczeciński. Rozprawy i studia” 1992, nr (CXCIII) 119.
- Jaworska K., *Przesądy i ich społeczne skutki w środowisku żeglarskim*, praca dyplomowa napisana pod kierunkiem dr. Eugeniusza Stefańskiego, Poznań 2003.
- Koczorowski E., Koziarski J., Pluta R., *Ceremoniał morski i etykieta jachtowa*, Warszawa 1996.
- Koczorowski E., *Ludzie od masztów i żagli*, Gdańsk 1986.
- Olechnicki K., Załęcki P., *Słownik socjologiczny*, Toruń 1999.
- Podgórska J., *Magia codziennego użytku*, „Polityka” 2001, nr 43 (2321).
- Siurawski M., *Szanty i szantymeni. Pieśni i ludzie z wielkich żagłowców*, Szczecin 1990.
- Strukowska D., *Przesądy na trzecie tysiąclecie*, Wrocław 2000.
- Szaniawski K., *Przedmowa* [w:] G. Jahoda, *Psychologia przesądu*, Warszawa 1971.
- Śpiewnik Żeglarski*, K. Bobrowicz, T. Melon, M. Puchalska (red.), Kraków 2001.
- Tittenbrun J., *Znaczenie, działanie, społeczeństwo (O symbolicznym inetrakcjonizmie Herberta Blumera)*, „Studia Socjologiczne” 1982, nr 1–2.
- Turner J. H., *Struktura teorii socjologicznej. Wydanie nowe*, Warszawa 2004.