

MAREK NOWACKI

## ŻEGLARSTWO MORSKIE JAKO TURYSTYCZNA FORMA REKREACJI (DONIESIENIE Z BADAŃ)

Katedra Ekologii Człowieka, AWF w Poznaniu

### WSTĘP

Istnieje wiele funkcji społecznych, które przypisuje się morzu. Stanowi ono rozległą, tanią i bezpośrednią sieć dróg komunikacyjnych, jest niewyczerpanym, mającym szczególne perspektywy rozwoju terenem eksploatacji gospodarczej. Morze jest też znakomitym terenem i źródłem różnorodnych form wypoczynku, lecznictwa, rozrywki, sportów wodnych [Krawczyk, 1978]. Stać się ono może miejscem ucieczki od cywilizacji, miejscem sprawdzenia samego siebie. Wątki te bardzo często poruszał w swojej twórczości Joseph Conrad – czolowy ideolog literatury marynistycznej. Conrad sens i model życia znalazł na statku żaglowym, wśród ludzi wrażliwych, walczących ze światem i z samym sobą, ludzi samotnych, zdanych na własne siły w najtrudniejszych warunkach, oferujących morzu uczucie miłości i gotowości do walki, a raczej niechętnych w stosunku do świata lądu, świata cywilizacji technicznej. W podobny sposób traktował morze Mariusz Zaruski, przeciwstawiając bezduszości myślenia, działania i wytworów człowieka – uduchowione granity górskie i głębie mórz. Twierdził, że "człowiek, aby bronić własnej mu istoty, winien uciekać od nieprzyjemnej mu cywilizacji do warunków środowiska naturalnego, co najpełniej może być zrealizowane właśnie dzięki morzu" [Krawczyk, 1978].

Specyficzne warunki w jakich znajduje się człowiek w trakcie rejsu żeglarskiego, tzn. kolektywizm, wyraźny podział ról, niemal wojskowa dyscyplina, sytuacja ciągłego zagrożenia, zależność od kapryśnych nieraz sił przyrody, oddalenie od domu i rodziny, nierytmiczność, okresowa izolacja od szerszego środowiska społecznego, "przywiązanie" do terenu jachtu – wpływają na kształtowanie się swoistych cech osobowości oraz określonych postaw u osób uprawiających żeglarstwo morskie [por. Krawczyk, 1978]. Oznacza to, że nie można pominąć jeszcze jednej społecznej funkcji morza, którą jest funkcja wychowawcza. Wydarzenia związane z odzyskaniem przez Polskę niepodległości w 1918 r. w znaczący sposób wpłynęły na oblicze kształtującego się wtedy żeglarstwa polskiego. Uzyskanie przez młode państwo dostępu do morza, potrzeba naprawy zaniedbań we wszechstronnej uprawie morza, postawiły przed żeglarstwem konkretne zadanie, którym było przysposobienie, zwłaszcza młodzieży, do zawodów związanych z pracą na morzu [Głowacki, 1987]. Nastawienie wychowawcze i ideowe skierowane na morze jako szkołę życia i kuźnię charakterów było specyficzną cechą żeglarstwa polskiego, gdzie

pierwiastki sportowe schodziły na plan dalszy [Głowacki, 1987]. Swoistą kontynuacją tych idei w chwili obecnej są działania "Szkoły Pod żaglami", Centrum Wychowania Morskiego ZHP, czy Gdyńskiej Fundacji Żeglarskiej.

Żeglarstwo morskie w ciągu ponad 300 lat swego istnienia przechodziło wiele przeobrażeń. Przyjmowało różne formy i wynikało z rozmaitych motywacji. Odkrywano nowe możliwości odczuwania zadowolenia z żeglowania, rodziły się nowe potrzeby domagające się zaspokojenia pod żaglami. Stwierdzano, że żeglowanie motywowane indywidualną potrzebą ulega wzmożeniu, gdy w odczuwaniu tej przyjemności uczestniczą inni ludzie tego samego, żeglarskiego pokroju, że indywidualne i zespołowe pływanie pod żaglami oprócz przyjemności czysto żeglarskich przynosi głębokie doznania estetyczne i emocjonalne. Okazało się również, że warunki żeglowania dla przyjemności przeobrażają i wychowują w określony sposób człowieka, i czynią to z korzyścią dla rozwoju kultury i postępu cywilizacyjnego [Głowacki, 1987].

Jednak proces kształtowania się żeglarstwa nie został jeszcze zakończony. Jest to bowiem proces historyczny, w którym jachting w miarę rozwoju społecznego i gospodarczego przybiera znamiona tych zaawansowanych ekonomicznie warstw, którym w danym okresie przede wszystkim służy. Jest to zarazem proces psychologiczny, gdyż zgodnie z ewolucją swej natury człowiek odkrywa w żeglarstwie coraz to nowe możliwości zaspokajania swych potrzeb i upodobań, a jednocześnie kształtując jachting według własnego spojrzenia na funkcję, jaką spełnia przyjemność w naszym życiu [Głowacki, 1987].

Pojęcie żeglarstwa próbowało precyzować wielu autorów. W. Głowacki żeglarstwem (jachtingiem) nazywa żeglugę, uprawianą w celach niezarobkowych, dla przyjemności, z czystej ochoty – dla własnej sprawności fizycznej, dla godziwego spędzenia wolnego czasu, dla odnowienia sił [Głowacki, 1983]. S. Wysocki definiuje jachty jako jednostki pływające służące celom niezarobkowym. I dalej: jachty służą żegludze rekreacyjnej, sportowej, krążowniczej, szkoleniowej, turystycznej, reprezentacyjnej [Wysocki, 1987]. Na trudności związane z wyróżnieniem żeglarstwa turystycznego i rekreacyjnego zwracał uwagę już B. Olszewski [Olszewski, 1979], przyjmując że pływanie po wodach portowych, redowych, zatokach i zatokach jest rekreacją, zaś po pozostałych wodach morskich turystyką i rekreacją. Wydaje się, że nie tylko akwen pływania będzie wyznacznikiem tego, czy żeglarstwo nazwiemy turystyką czy rekreacją, lecz nastawienie i motywacje żeglarzy, którzy podjęli żeglugę. Autor uważa, że najwygodniej przedmiot naszego zainteresowania – żeglarstwo morskie – określić jako turystyczną formę rekreacji [Bogucki, 1984]. Rozumiejąc turystykę jako odbywanie wycieczek, wędrówek połączonych ze zwiedzaniem obiektów krajoznawczych oraz podróży związanych ze zmianą miejsca pobytu i środowiska życia, zaś rekreację jako różne formy aktywności poza obowiązkami zawodowymi, domowymi, społecznymi, dla odpoczynku, rozrywki i samokształcenia, postrzegamy turystykę jako specyficzną formę rekreacji oraz jako jej środek w sensie czynnościowego zjawiska odnowy sił [J. Bogucki, 1984]. Tak więc żeglarstwo morskie rozumiane jako turystyczna forma rekreacji to żegluga uprawiana na jachtach po wodach morskich w czasie wolnym w celach niezarobkowych.

## CEL I METODYKA PRACY

Celem pracy było zebranie wstępnych informacji dotyczących postaw i ocen żeglarzy polskich uprawiających turystyczne żeglarstwo morskie. Wykonano to za pomocą

ankiety-kwestionariusza zawierającego pytania zamknięte oraz pytania otwarte pozwalające na swobodę wypowiedzi respondentom. Ankieta zawierała pytania dotyczące postaw i ocen osobistych żeglarzy, związanych z uprawianą przez nich formą turystyki oraz dotyczące danych osobistych respondentów (tzw. metryczka). Badania te miały charakter wstępny i miały udzielić informacji nt. ogólnego obrazu zjawiska, jakim jest żeglarska turystyka morska, umożliwiając tym samym opracowanie bardziej doskonałych narzędzi badawczych w dalszych etapach pracy. Tym samym też należy tłumaczyć niewielką liczebnie populację, którą objęto badaniem.

## CHARAKTERYSTYKA BADANEJ POPULACJI

Badania przeprowadzono w miesiącu wrześniu 1994 roku i objęto nimi losowo wybrane załogi polskich jachtów, które w tym czasie odbywały rejsy morskie po Bałtyku. Tą drogą rozprawdzono 55 ankiet. Pomimo znanych trudności z przeprowadzaniem tego typu badań, które wynikają z niechęci badanych osób do wypełniania takich ankiet, tutaj jeszcze spotęgowanej brakiem czasu wskutek krótkich zazwyczaj postojów w portach, udało się uzyskać względnie duży, bo wynoszący aż 47,3% wskaźnik wypełnianych ankiet. Wśród ankietowanych znaleźli się uczestnicy różnorodnych rejsów, poczynając od jachtów Centralnego Ośrodka Żeglarstwa w Trzebieży, poprzez rejsy klubowe, a na armatorach prywatnych kończąc. Charakterystyczne jest to, że wszyscy badani pochodzili z miast położonych w znacznym oddaleniu od morza – z południowej i centralnej Polski.

Średni wiek respondentów wynosił 29,3 lat, przy czym najmłodszy miał 19, zaś najstarszy 48 lat. Płeć: zdecydowaną większość bo aż 88,5% stanowili mężczyźni, zaś tylko 11,5% kobiety. Stopnie żeglarskie respondentów to: 11,5% jachtowi kapitanowie żeglugi bałtyckiej, 7,7% jachtowi sternicy morscy, 26,9% sternicy jachtowi p.u., 26,9% sternicy jachtowi, 15,4% żeglarze jachtowi i 11,5% osoby bez stopnia. Należy też podkreślić bardzo wysoki stopień wykształcenia badanych, gdyż ponad połowa posiadała wykształcenie wyższe, zaś 1/3 ukończone średnie (w tym 5 studentów). Wydaje się, że mimo małej liczby oraz losowego doboru próby udało się uzyskać reprezentację dość dobrze oddającą proporcje, jakie zachodzą zarówno w stopniach posiadanych przez żeglarzy, jak w wieku oraz wykształceniu. Pewne zróżnicowanie może wynikać z okresu (tutaj wrzesień) i związanej z tym dominacji młodzieży studenckiej (podobne sugestie wysuwa B. Olszewski [Olszewski 1979]).

## WIEK W KTÓRYM ROZPOCZYNANO ŻEGLOWAĆ

Jednoznacznej odpowiedzi udzieliło na to pytanie 96,2% ankietowanych. Najniższy podawany wiek wynosił 10 lat, zaś najpóźniej rozpoczęto żeglować w wieku 35 lat. Jednak zdecydowana większość rozpoczynała żeglować bardzo wcześnie, a średni wiek wynosił 16,2 lata. Zapytani o pierwszy kontakt z żeglarstwem morskim jako najwcześniejszy podano wiek 16, 17 lat, zaś najpóźniejszy 43, 44 lata. Średni wiek rozpoczynania żeglowania po morzu wyniósł 26,6 lat. Oznacza to, że musi upłynąć przeciętnie około 10 lat od pierwszego kontaktu z żeglarstwem, aby skierować swoje zainteresowania na trwałe ku morzu.

Interesujące jest to, że jeden z respondentów nigdy nie żegłował po śródlądziu, a mimo to może się poszczycić dość pokaźnym stażem morskim (ok. 500 Mm) i twierdzi, że nie uprawia żeglarstwa, stara się jednak wykorzystać okazję, by zakosztować doznań płynących ze spędzania czasu na morzu i w portach. Autor wie, że ww. żeglarz jest bardzo wartościowym członkiem załogi.

## ZAMIAR DALSZEGO UPRAWIANIA JACHTINGU MORSKIEGO

Na pytanie o zamiar dalszego uprawiania jachtingu morskiego 73,1% nie potrafi podać konkretnej liczby lat. Najczęstsze sformułowania to: do końca, do oporu, zawsze, jak długo warunki pozwolą. Jedna osoba podaje konkretne: jeszcze 30 lat, trzeba jednak uwzględnić, że posiada ona już 47 lat. Jedna osoba nie umiała udzielić jednoznacznej odpowiedzi. To powszechne postanowienie o kontynuacji uprawiania żeglarstwa do bardzo późnego wieku wydaje się być cechą charakterystyczną dla tej formy aktywności fizycznej. Potwierdzają to również badania A. Urbańczyka [Urbańczyk, 1989], które przeprowadził on wśród samotnych żeglarzy. Pomimo znacznej uciążliwości jaką sprawia samotna żegluga, pozytywnej odpowiedzi udzieliło 66,7% żeglarzy, w tym kilka osób w zaawansowanym wieku (61, 64 lat).

## ŻEGLARSTWO MORSKIE JAKO ŹRÓDŁO ZASPAKAJANIA POTRZEB

Na pytanie o rodzaje przyjemności, z którymi wiąże się żeglowanie po morzu, udzielano wielu najrozmaitszych odpowiedzi. Badani nie ograniczyli się tylko do jednej grupy potrzeb, jaka może być zaspokojona przez jachting. Najczęściej powtarzano chęć zwiedzania świata 53,8%, sprawdzenia siebie i swoich umiejętności, wiedzy, odporności 38,5%, obcowania z naturą 30,9%, zaś na silne wrażenia zwracało uwagę 26,9%.

Analiza wypowiedzi pozwoliła wyróżnić 7 grup dążeń, na które wskazywali badani. Oto ich lista:

- \* wyżycia się, nowe przeżycia, walka z żywiołem, przygoda, walka o życie, silne wrażenia – 65,4%,
- \* ucieczki od codzienności, wyłączenia się z aktualnych problemów pracy, oderwanie od spraw lądowych, od codzienności – 65,4%
- \* zwiedzania świata, poznawania nowych portów, zdobywania nowych kwalifikacji – 57,7%,
- \* przynależność do elity, poznawania nowych ludzi, dyskusji – 30,8%,
- \* sprawdzenia siebie, swoich umiejętności, wiedzy, odporności, spełnienia się – 46,2%,
- \* obcowanie z naturą, odczuwania piękna żagli, przyrody 46,2%,
- \* relaks wewnętrzny, spokój, odpoczynek – 26,9%.

Lista powyższa pozwala zorientować się w ich różnorodności i zakresie. Niektórzy ankietowani na pierwszym miejscu stawiali nawet możliwość dyskusji z przyjacielami czy muzykowanie. Opierając się na teorii Masłowa, możemy wyróżnić tutaj potrzeby samourzeczywistnienia (wyżycia się, osiągnięć, oderwania się od codzienności), wiedzy i rozumienia (poznawanie świata, zdobywanie nowych kwalifikacji), przynależności i miłości (przynależność do elity, poznanie nowych ludzi), fizjologiczne (spokoju, odpoczynku), estetyczne (obcowania z naturą, piękna) [por. Masłow, 1964].

## SPORT CZY TURYSTYKA?

Charakterystyczne jest, że ankietowani nie wyrażali potrzeb typu "sportowego" – potrzeby rywalizacji i z tym związanych motywacji. Z badanej grupy zaledwie 19,2% osób brało udział w regatach morskich. Pozostałe osoby podają różne przyczyny uniemożliwiające wyczyn żeglarski, są to między innymi: brak okazji, zbyt duża odległość miejsca zamieszkania od morza, brak czasu i pieniędzy. Tylko 26,9% deklaruje zdecydowany brak zainteresowania regatami żeglarskimi.

### DOZNANIA, EMOCJE ZWIĄZANE Z ŻEGLUGĄ

Największa liczba osób, niemal 1/3 uznaje za szczególnie ważne przeżycia związane z zagrożeniem życia i awarie w trakcie żeglugi. Np. awaria na Tamizie wskutek defektu silnika, wejścia na mieliznę, pływanie w sztormie, niebezpieczeństwa w trakcie manewrów. Odczucia te związane są z fundamentalną (drugą w hierarchii wg Masłowa [Masłow, 1964]) potrzebą bezpieczeństwa. Równie liczna jest grupa podkreślająca wrażenia estetyczne 26,9%. Np. widok jachtu płynącego pod spinakerem, delfiny, wieloryby, góry lodowe, egzotyczne krajobrazy, zjawiska atmosferyczne, szanty. Są też doznania stapienia się z przyrodą i uzmystawiania sobie miejsca człowieka we wszechświecie. Tylko dwie osoby zwracały uwagę na walkę z chorobą morską i przeżycia z tym związane. Podważa to obiegową opinię o uciążliwościach rejsów żeglarskich związanych z tą dolegliwością.

### KONDYCJA PSYCHOFIZYCZNA

Jedynie 7,73% ankietowanych zapytanych o wpływ rejsu na ich kondycję psychofizyczną nie udzieliło jednoznacznej odpowiedzi, a 12,5% orzekło, że rejs nie ma na to wpływu. Podobny odsetek odczuwa spadek kondycji fizycznej, spowodowany przebywaniem na jachcie, co tłumaczą małą ilością ruchu i wyczerpującym wpływem choroby morskiej. Wśród pozostałych mamy całą gamę odczuć: począwszy od umiarkowanego optymizmu (jest mi lepiej), poprzez regenerację, odprężenie, aż po wspaniałe fizyczne i psychiczne samopoczucie, odnajdywanie siebie, odreagowywanie na stresy, a czasami nawet rejs jest niezbędny dla powrotu do normy. Można podać w wątpliwość twierdzenie B. Olszewskiego [Olszewski, 1979] o dużej aktywności ruchowej żeglarzy podczas rejsu i dodatnim wpływie żeglarstwa na kondycję fizyczną (oczywiście mowa tutaj o jachtach małych, a nie o dużych żaglowcach rejoych). Mała powierzchnia jachtu sprzyja raczej ograniczeniu ruchu niż jego stymulacji. Potwierdzają to relacje z dalekich wypraw żeglarskich, gdzie żeglarze dla podtrzymania swojej kondycji fizycznej uprawiali systematyczne ćwiczenia [Pieńkawa, 1978 oraz inni]. K. Stańkowska, badając uczestników rejsu "Szkół Pod Żaglami" na Pogorii w 1982 roku, stwierdziła zwiększenie masy i siły mięśni kończyn górnych (dolne nie uległy wzmocnieniu) oraz zmniejszenie warstwy podskórnej tkanki tłuszczowej [Stańkowska, 1991]. Trzeba pamiętać, że Pogoria jest dużym żaglowcem, z 5 żaglami rejoyymi na fokmaszcie, z imponującym grotem i bezanem. Postawienie wszystkich żagli zajmowało załozde "Szkół Pod Żaglami" 2 godziny. Niestety, autorka nie podaje, czy wkonywała analogiczne badania podczas drugiego długiego rejsu, w

którym brała udział na jachcie Panorama (a jest on jachtem mniejszym – typowo turystycznym).

## PRZESZKODY

Spośród ankietowanych najwięcej osób – 38,5% – jako główną przeszkodę w uprawianiu żeglarstwa podawało brak pieniędzy. Następną w kolejności był brak czasu. Tyleż samo osób nie napotkało żadnych przeszkód w uprawianiu jachtingu. Pojedynczo wymieniane były: złośliwość ludzi, układy, ograniczenia sprzętowej sytuacja rodzinna, przepisy paszportowe i studia. Wypowiedzi te są konsekwencją zmieniających się z roku na rok warunków społecznych, ekonomicznych i politycznych. Miejsce dawnych problemów paszportowych oraz innych, związanych z surowymi przepisami obowiązującymi w żegludze morskiej, zaczynają zajmować problemy ekonomiczne oraz brak czasu. Pewną oznaką zmieniającego się modelu uprawiania żeglarstwa jest niska liczebnie przynależność do klubów i uczestnictwo w rejsach klubowych. Tylko 26,9% z ankietowanych osób było członkami klubów żeglarskich.

## ZAKOŃCZENIE

Autor chciałby kontynuować badania nad psychospołecznymi uwarunkowaniami żeglarstwa morskiego jako turystycznej formy rekreacji. Uzyskany materiał wstępny posłuży do skonstruowania doskonalszych narzędzi badawczych, które zostaną wykorzystane w dalszych badaniach nad większą liczebnie populacją.

## PIŚMIENNICTWO

- B o g u c k i J., 1984: Podstawy metodyczne całościowego spojrzenia na środki rekreacji w przyrodzie. [W:] Z warsztatów badawczych. Przyrodnicze uwarunkowania rozwoju turystycznych form rekreacji. Pod red. J. Boguckiego. Wydawnictwo AWF Warszawa.
- G ł o w a c k i W., 1983: Dzieje jachtingu światowego. Historia morska. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
- G ł o w a c k i W., 1987: Wspaniały świat żeglarstwa. Wydawnictwo Morskie, Gdańsk.
- K r a w c z y k Z., 1978: Studia z filozofii i socjologii kultury fizycznej. Wydawnictwo "Sport i turystyka". Warszawa.
- M a s ł o w A. M., 1964: Teoria hierarchii potrzeb. [W:] Problemy osobowości i motywacji w psychologii amerykańskiej. Pod red. J. Reykowskiego. Warszawa.
- O ł s z e w s k i B., 1979: Walory turystyczne i rekreacyjne żeglarstwa morskiego. [W:] Turystyka i rekreacja nadmorska. WSWF Gdańsk.
- P i e ń k a w a I., 1987: Otago, otago, na zdrowie. Wyd. Oaza. Warszawa.
- S t a ń k o w s k a K., 1991: Sportowe i medyczne aspekty dalekich wypraw żeglarskich. Zeszyty naukowe AWF Gdańsk, nr 12.
- U r b a ń c z y k A., 1989: Postawy, motywacje i oceny osobiste w samotnym żeglarstwie oceanicznym. "Wychowanie Fizyczne i Sport", nr 1.
- W y s o c k i S., 1987: Żeglarstwo. Stemik jachtowy Wydawnictwo "Sport i turystyka". Warszawa.