

5. Szeklicki R.: Aktywność fizyczna dzieci i młodzieży polskiej w wieku 11, 13 i 15 lat. Praca doktorska. Poznań 1997, AWF
6. Woynarowska B. i in.: Zachowania zdrowotne młodzieży szkolnej w Polsce. Warszawa 1993, Instytut Matki i Dziecka
7. Woynarowska B., Wojciechowska A.: Aktywność fizyczna dzieci i młodzieży. Kwalifikacja lekarska do wychowania fizycznego w szkole. Warszawa 1993, Instytut Matki i Dziecka
8. Żak S.: Społeczne i pedagogiczne skutki zróżnicowanej aktywności ruchowej dzieci i młodzieży. "Wychowanie Fizyczne i Sport" 1/1994

### Summary

*One of the basic human needs in every period of life is physical activity. Conscious and active participation in physical activity is conducive to forming favourable attitudes towards health and its needs. The difficulties that school physical education faces become yet another reason for researchers' interest in the conditions and determinants of leisure time physical activity of children, youth, and students of physical education departments. The aim of the project was to estimate the level of physical activity, leisure time habits and health-related behaviour of the students of physical education departments. Questionnaire-based research was conducted in 2000 among last year male and female students of University Schools of Physical Education in Poznań and Wrocław, as well as in the Institute of Physical Education of Szczecin University and in College of Physical Education in Leszno. Analysis of the data indicated statistically significant differences among students of the above-mentioned High Schools, and between male and female students. However, it is worth mentioning that in most of the cases the level of physical fitness was reasonably high and the level of sportive involvement was also high.*

MAREK NOWACKI

## POSTAWY ŻEGLARZY – CHARAKTERYSTYKA I PRÓBA TYPOLOGII

Wielu autorów zajmujących się tematyką marynistyczną podejmowało próby przedstawiania relacji człowiek - morze (Piskozub, 1976; Olchowy, 1967; Krawczyk, 1968), zajmowano się także postawami marynarzy zawodowych (Milian, 1971; Załuski, 1974). W literaturze brak jest jednak prób przedstawienia typologii żeglarzy, nie znaleziono także kompleksowej analizy stosunku człowieka do żeglarstwa lub, szerzej, do morza. Wielu autorów zajmowało się natomiast stosunkiem człowieka do natury, a w szczególności do gór i taternictwa. Ziemiński (1976) wyodrębnia dwie grupy postaw: autoteliczne i instrumentalne. Do pierwszej zalicza postawę eksploracji, postawę ucieczki od społeczeństwa i pielgrzymowania do gór, do drugiej postawę estrady: sportową i prestiżowo-snobistyczną, postawy profesjonalne i postawy eksploatatora. Pomiedzy tymi dwiema grupami umieszcza postawę estetyczno-kształcącą i perfekcjonizująco-eugeniczną. Inną klasyfikację przedstawia Woźniakowski (1974). Pisze o postawach: klasycznej, entuzjastycznej, sentymentalnej, malowniczej, romantycznej. Rozwój postaw wobec Tatr analizuje Zdebski (1984). Wyróżnia postawy: racjonalistyczną, romantyczną, zdobywczą oraz sportową. Prace te, jakkolwiek przedmiotem ich zainteresowania pozostają góry, stanowią dobry punkt wyjścia do analizy typów żeglarskich. Stanowi o tym podobny charakter obu rodzajów działalności (żeglarstwo i turystyka górską). Oba są formami sportów przestrzennych, rekreacji plenerowej, jak i turystyki kwalifikowanej. Istotą ich jest zmaganie się z siłami przyrody i własną słabością, wymagają podobnych cech osobowości i temperamentu (por. Strelau, 1985). Doceniając zalety podejścia strukturalnego, jakie zastosował Ziemiński, oraz podejścia ewolucyjnego Zdebskiego, w niniejszym opracowaniu wykorzystano elementy obu tych podejść. Starano się wykazać, że w procesie rozwoju żeglarstwa wykształciły się różne typy żeglarzy oraz że funkcjonują one w chwili obecnej w bardziej lub mniej wyrazistej postaci.

## Charakterystyka postaw

**Typ rekreacyjny.** Chęć rekreacji, regeneracji sił, odpoczynku po pracy powodowała pierwszymi ludźmi, którzy wykorzystywali łodzie żaglowe, służące za narzędzia pracy, do wypoczynku. Żeglowanie w Holandii w XVI wieku stanowiło element holenderskiego stylu życia. *W owych czasach być prawdziwym Holendrem oznaczało być dobrym i oświeconym człowiekiem, związanym z morzem również indywidualną umiejętnością żeglowania, doznającym właśnie z tych powodów prawdziwego zadowolenia i nieklamanej radości* (Głowacki, 1983, s. 25). Ten typ żeglarstwa przeżywa burzliwy rozwój w drugiej połowie XIX wieku. Phillips-Birt (1993, s. 10) pisze o różnicach w temperamencie, jakie występowały między zapalonymi turystami i regatowcami: *turyści żywili racjonalną miłość do morza i wybrzeża oraz głębokie zainteresowanie dobrą praktyką morską, (...) byli lepszymi ludźmi morza niż współcześni im regatowcy, aczkolwiek ci drudzy lepiej umieli osiągać znaczne prędkości na krótkich trasach regatowych*. Było wśród nich dużo osób z wyższym wykształceniem, wielu lekarzy, prawników, pisarzy. Wielu z nich było autorami książek o nawigacji morskiej, praktyce żeglarskiej, utrzymaniu jachtu, o całej wiedzy morskiej, która stała się dla nich pasją życia.

Upowszechnienie się rekreacyjnego typu żeglarstwa umożliwił rozwój konstrukcji małych łodzi żaglowych, zastosowanie nowoczesnych materiałów oraz masowa produkcja, co spowodowało relatywne obniżenie ich ceny. Zaczęto postrzegać jachting raczej jako aktywność rekreacyjną niż jako ekskluzywny sport dla wybranych. Dzięki wysiłkom propagandowym producentów sprzętu udało się zmienić w społeczeństwie obraz żeglarstwa. Obraz sportu zdominowanego przez mężczyzn, o wysokim stopniu współzawodnictwa i dostępnego jedynie dla wyższej klasy społecznej zastąpiono wizerunkiem rekreacyjnej formy wypoczynku rodzinnego, dostępnego dla średnich klas społeczeństwa (Aversa, 1986).

**Postawa prestiżowo-snobistyczna.** Jachting - to określenie najlepiej przystające do tego typu postawy. Pierwsze wzmianki o wykorzystywaniu dużych jachtów przez brytyjską arystokrację pochodzą z XVII wieku. Król angielski Karol II otrzymał od Holendrów w darze dwa jachty. Poświęcał wiele czasu na żeglowanie dla przyjemności, co było mu poczytywane za zło, jako trwanie czasu na rozrywki przywiezione z morza (z Holandii). Za przykładem króla poszli arystokraci, którym przynależność do wybranego grona jachtsmenów przynosiła za-

czyt i była przedmiotem usilnych zabiegów (Głowacki, 1983, s. 31). Pierwszy jachtklub zrzeszający właścicieli jachtów został założony w 1720 roku w Irlandii. Członkami Cork Harbour Water Club byli notable i strażnicy angielscy, utrzymujący w posłuchu miejscową ludność. Prowadziła klub ograniczała liczbę członków do 25, a warunkiem przyjęcia było tajne głosowanie. Była to organizacja ekskluzywna, zamknięta, nie dopuszczająca do swego grona obcych. Jak pisze Głowacki (1983, s. 40): *treścią życia tego klubu nie było żeglowanie, lecz huczne oficerskie parady obliczone na zabawienie gawiedzi*. Początkowo kluby zrzeszały właścicieli niewielkich kutrów, których sami byli kapitanami. Jachty miały służyć pływaniu przybrzeżnemu oraz wspaniałym przyjęciom w portach. Z czasem jachty stawały się coraz większe, a na każdym z pokładów właściciela i zaproszonych gości obsługiwała dobrze wyszkolona służba. Do obsługi jachtu zatrudniano załogę pokładową i zawodowego kapitana (Phillips-Birt, 1993). Członkami jachtklubów byli często monarchowie, dzięki czemu wiele klubów do dziś posiada przed swą nazwą przymiotnik „królewski” (royal). Nie czynili tego jednak dla przyjemności żeglowania, lecz raczej ze względów prestiżowych i politycznych. Jak pisze Głowacki (1983, s. 26), *to nie żegluga, morza i oceany przyciągały wyobraźnię, ale porty, miasta i okolice nadmorskie, które można było zwiedzać tygodniami oraz wykwintni ludzie dalekich stron, których można było spotkać i odwiedzić*.

Obecnie pomimo znacznego upowszechnienia żeglarstwa elitarny status jachtklubów nadal się utrzymuje. Jak pisze Aversa (1986), często koneksje i status osobisty, a nie rzeczywiste zainteresowanie żeglarstwem są podstawą doboru nowych członków. Czynniki rasowe, etniczne, religijne i klasowe biorą górę nad entuzjazmem dla sportu. Konsekwencją tego jest to, że osoby rozpoczynające żeglowanie w jachtklubach postrzegają je jako sport dla wybranych, posiadających specjalne predyspozycje i zdolnych podołać technicznym, fizycznym i psychicznym wymaganiom. Jachtkluby są przez to doskonałą okazją do zaprezentowania stylu życia wyższych sfer (Aversa 1986).

**Typ wychowawczo-moralistyczny.** Niewątpliwie znakomitym przykładem żeglarza tego typu był Mariusz Zaruski - *postać w stylu ludzi Renesansu*, ale jednocześnie *czystej wody romantyk*, jak go określa Miazgowski (1958, s. 34). Był absolwentem wydziału fizyczno-matematycznego Uniwersytetu w Odessie, Aka-

demii Sztuk Pięknych w Krakowie, więźniem politycznym, generałem, poetą, malarzem, pionierem narciarstwa i taternictwa w Polsce. Kontakt z morzem rozpoczął jako marynarz, a potem kapitan statków pływających po Morzu Czarnym, Śródziemnym, Oceanie Lodowatym Północnym. Poznał dobrze życie ludzi morza. Przystoił sobie ich cechy charakteru, poczucie więzi z grupą i naturą. Dostrzegł w żeglowności możliwość regeneracji utraconego pierwotnego związku z przyrodą i innymi ludźmi. Czynniki, które według niego najbardziej kształtują mentalność żeglarzy, to specyficzne warunki egzystowania na jachcie, a więc całkowita izolacja od szerszego środowiska społecznego, świadomość grożącego niebezpieczeństwa, poczucie względnej autonomiczności jednostki i uzależnienia jej losu jedynie od własnej sprawności, posiadanych umiejętności i hartu ducha (Krawczyk, 1968). Najważniejszym celem obcowania z przyrodą jest więc zetknięcie ze *śmiertelnym niebezpieczeństwem*. Ma to mieć duże znaczenie dla przemian w psychice człowieka oraz zmian w systemie wartości (Zaruski, 1934 s. 192). *Wstrząs, jakiemu człowiek wobec niebezpieczeństwa prawdziwego, a chociażby urojonego podlega, ogromny wysiłek intelektu i woli, wyciska stygmatyczne piętno na całym jego ustroju duchowym. Jedno mgnienie może go więcej nauczyć niż lata żmudnych dociekań książkowych* (Zaruski, 1934, s. 20-21). Działania swoje kierował Zaruski w stronę młodzieży, gdyż - jak uważał - ona najgłębiej zdolna jest odczuwać te procesy. Jego sylwetkę najlepiej charakteryzują słowa: *Pływałem, (...) mokłem i marzłem na pokładach jachtów nie po to, ażeby z Was uczynić sportowców, (...) lecz dla tego, abyście Wy, jako Polacy poznali morze, uczuciem z nim się związali, uznali je za własną bezcenną wartość, bez której nie ma życia dla dzisiejszej Polski* (Zaruski, 1958, s.13). Żeglarstwo, według Zaruskiego, miało służyć jako środek w procesie kształtowania i wychowania jednostki przede wszystkim poprzez izolację jednostki od środowiska społecznego i nawiązanie kontaktu z uduchowioną przyrodą (Krawczyk, 1968).

Typ uciekinier-włóczęga. Ucieczka od społeczeństwa, przemysłu, w naturę, jest dominującym motywem dla wielu żeglarzy. Najbardziej spektakularną formą ucieczki są rejsy samotnych żeglarzy. Rzeczą charakterystyczną jest, że przedsięwzięć tych dokonują ludzie nie samotni z natury, lecz przeciwnie - towarzyscy, tzw. dusze towarzystwa. Takimi byli m.in. Leonid Teliga, Alain Gerbault, jest Andrzej Urbańczyk. Teliga o powodach, dla których żegluguje, pisze: *uciekalem na*

*morze, żeby mieć tę rzeczywistość, która nadaje smak życiu - przyprawia je pieprzem niebezpieczeństwa, solą wody morskiej, świeżością wiatru, wysiłkiem mięśni, przestrzenią dla oczu i duszy* (Teliga, 1973; s.138). Teliga początkowo pływał na kutrach rybackich we Władysławowie, na Morzu Azowskim i Czarnym. Pomimo odznaczenia go przez ministra spraw zagranicznych za wyczyn sportowy, który najbardziej rozstawił Polskę w świecie w 1969 roku, nie uważa się za sportowca: *Nie porównujcie mnie z Chichesterem, ja po prostu płynę, z nikim nie współzawodniczę i nie biję żadnych rekordów* (Głowacki, 1983, s. 385). Wypływając z Gdyni w rejs dookoła świata wyznawał: *Pociągają mnie nie tylko oceany, ale i wyspiarskie i kontynentalne przystanie, gdzie bym mógł obserwować życie ludzi różnych krajów i ras* (Teliga, 1973, s. 67). Chciał zawinąć do możliwie największej liczby portów. Często było to niemożliwe ze względu na ówczesną sytuację polityczną. Jego naturę najlepiej można określić pojęciem „włóczęga”. Już z pobytu wojennego w Anglii chciał wracać do Polski „dookoła globusa”. Szukał nawet odpowiedniego jachtu do tego celu. Jednak po wielu rozmowach z bratem postanowił wrócić do kraju, gdyż - jak to określił - świat wtedy nie dojrzał do samotnych włóczęg, choćby najbardziej twórczych (Teliga, 1973). Natura jego nie znosiła stagnacji. Teliga jest nawet bardziej włóczęgą i podróżnikiem niż żeglarzem.

Typ zdobywczo-poznawczy. Typ ten Ziemilski nazywa też eksploracyjnym. W przypadku żeglarzy można mówić o zdobywaniu - docieraniu do odległych łądów jachtem żaglowym lub pokonywaniu na jego pokładzie trudnych i niebezpiecznych akwenów. Takimi są np. wody Południowego Oceanu Lodowatego lub wody Arktyki. Te właśnie obszary upodobał sobie jako cel swojej eksploracji kpt. Dariusz Bogucki. Będąc uczestnikiem wielu wypraw żeglarskich po wodach Arktyki i marynarzem na statkach rybackich łowiących na tych wodach zdobył doświadczenie, które pozwoliło mu poprowadzić szereg wypraw poza północny i południowy krąg polarny. W jednej z wypraw na jachcie „Gedania” osiągnięto obydwie kręgi podbiegunowe. Była to najbardziej spektakularna wyprawa tego typu w dziejach żeglarstwa. Do żeglugi w tych rejonach przyciągało go, jak pisał, ich piękno, które rekompensowało poniesiony trud i niebezpieczeństwa (Bogucki, 1983). U niektórych członków załogi „Gedanii” dominowała chęć wyczynowego żeglowania niezależnie od strefy klimatycznej. Obfitość mgieł, góry lodo-

we, pola dryfującego lodowego paku, pogoda odpowiadająca średnim warunkom bałtyckiej zimy, brak możliwości posługiwania się kompasem (zanik pola magnetycznego) powodują, że Przejście Północno-Zachodnie<sup>1</sup> można zaliczyć do najtrudniejszych dróg żeglarskich (Bogucki, 1983, s. 48). Jednak samo piękno rejonów arktycznych nie jest w stanie zrównoważyć napięcia i wysiłku włożonego w trud żeglugi. Tą rekompensatą byłoby dopiero pokonanie (zdobycie) Przejścia Północno-Zachodniego (Bogucki, 1983, s. 57). Wśród żeglarzy „Gedanii” dominują więc motywy zdobywcze. Ujawniają się też inne motywy. Bogucki pisze: *co im może dać - czym ich wzbogaci duchowo wyprawa przez Arktykę! - to nie sukces jest ważny ani materialne korzyści - głównym motywem jest chęć wyrwania się z bezimienności, anonimowości współczesnych międzyludzkich stosunków. Przez naszą wyprawę stali się kimś* (Bogucki, 1983, s. 54). Dalej Bogucki charakteryzuje jednego z członków załogi: (...) *on jest najprawdziwszym zdobywcą. Obojętne, co by to miało być: najtrudniejsza żeglarska droga, najwyższa geograficzna szerokość, najdłuższa trasa czy najbardziej zalodzony akwen. Jest do zdobycia? No to trzeba to zdobyć nie bacząc na cenę i wysiłek* (s. 65). Żeglowanie jest dla Boguckiego *realną formą mierzenia się z nieskończonością, niszczącą siłą, potęgą sztormu, niezmiernymi odległościami, niepowtarzalnością sytuacji i warunków. (...) waży się stanąć wobec potęgi morza (współczesny człowiek), bo swoją tym godność wymierza* (s. 100).

**Typ estetyczno-kształcący.** Typ ten charakterystyczny jest dla artystów, intelektualistów, którzy z obcowania z morzem czerpią natchnienie do pracy twórczej, lub ludzi przeżywających głębokie wzruszenia powodowane obcowaniem z żaglami i morzem. Alain Gerbault - francuski żeglarz, który jako pierwszy nie posiadając doświadczenia samotnie przepłynął pod żaglami Atlantyk - nie był marynarzem, był amatorem uprawiającym żeglarską turystykę morską dla przyjemności. Wyruszając w swą podróż w 1923 roku był żeglarskim laikiem. Był intelektualistą, oficerem lotnictwa w trakcie I wojny światowej, zawodnikiem klasy międzynarodowej grającym w tenisa i w brydża. *Nie wybrał morza z zamiłowania, nawet psychicznego, a tym mniej z organicznej potrzeby, lecz po prostu jako środek wśród wielu innych. (...) podróże, w których żegluga jest tylko środkiem*

<sup>1</sup> Nazwa przesmyku morskiego pomiędzy Kanadą a Arktyką, którego pokonanie było pierwotnym celem załogi Gedanii.

*skierują go na jego własną drogę: drogę pisarza, artysty, apostoła, na drogę duchową, nie na drogę marynarza* (Merrien, 1972, s. 71). Nie czuł się marynarzem i nim nie był. Jego podróż była ciągiem awarii i popisem nieudaczności. *Ale dokonał tego, jako mieszczuch, światowiec, wrażliwy intelektualista, entuzjastyczny idealista mało interesujący się rzeczywistością* (Merrien, 1972, s. 72). Podobny typ reprezentuje Iwona Pieńkawa - uczestniczka regat Whitbread w 1973/1974 na pokładzie jachtu „Otogo”. Jest ona doświadczoną żeglarką. Rejs był dla niej *szansą doznań, przeżyć, wzbogacenia życia, szansą uzyskania dystansu do nowego kawałka życia* (Pieńkawa, 1991, s. 34). Jej postawa była odosobniona wśród załogi „Otogo”: *ci wspaniali mężczyźni mieli swoje sprawy, nawet mówiliśmy nie tym samym językiem; lektury, refleksje - to była moja wyłącznie własność* (Dzianisz, 1991, s. 150). Posiadała skomplikowaną i wrażliwą naturę, była *zakochana w morzu i wyrwająca się ku nieosiągalnym przestrzeniom, szybująca między morską głębią a słońcem* (Dzianisz, 1991, s. 148). Taka postawa utrudniała jej normalne funkcjonowanie w trakcie rejsu: *Będę musiała ograniczyć rozmyślania o swoich przeżyciach. Za bardzo mnie to absorbuje, utrudnia życie w sensie moich ambicji* (Pieńkawa, 1991, s. 83). Lub w innym miejscu: *rejs mi się po prostu znudził (...), nie potrafię już znaleźć niczego, co mogłoby zadowolić mój zmysł artystyczny. Oczekiwałam od rejsu przeżyć. Nie miał to być krok do mojej kariery żeglarskiej, raczej mam inne zainteresowania* (s. 97). Żeglowanie jest dla niej źródłem głębokich przeżyć metafizycznych, inspiracją do przemyśleń.

Postawa sportowa jest charakterystyczna dla zawodników, trenerów, działaczy związanych ze sportem żeglarskim (regatami). Są to profesjonalści, których całe życie związane jest ze sportem żeglarskim, lub półprofesjonalści zajmujący się sportem poza właściwą pracą zawodową. Różnorodność form żeglarskich regat oraz klas jachtów decyduje o różnym stopniu bezpośredniej walki, jaka w nich występuje. Z niemal bezpośrednią walką mamy do czynienia w wyścigach śródlądowych lub morskich - przybrzeżnych. W regatach pełnomorskich lub oceanicznych bezpośredniego kontaktu wzrokowego może nie być nawet wcale. Wśród żeglarzy- sportowców dominującymi wartościami są: prestiż, uznanie, nagroda (Macbeth, 1982). Dużą wagę przywiązuje się do jakości sprzętu i nowinek technicznych, które w znaczący sposób mogą zadecydować o zwycięstwie. Charakterystyczna jest też troska o przygotowanie kondycyjne i sprawność fizyczną. Ten

typ żeglarzy prezentują także osoby nie związane bezpośrednio ze sportem żeglarskim, a posiadające tzw. zacięcie sportowe. Osoby te wyposażają swoje jachty w osprzęt umożliwiający osiąganie maksymalnych prędkości, zaś w trakcie żeglugi zwracają szczególną uwagę na optymalne dostrojenie takielunku do panujących warunków i kursu w celu osiągnięcia maksymalnej prędkości. Gdy podczas żeglugi zostaną wyprzedzone przez inne jachty, odczuwają dyskomfort psychiczny i traktują to jako plamę na honorze. Żeglarze ci często startują w regatach jachtów turystycznych.

**Typ skutniczo-amatorski.** Charakterystyczny dla osób o dużych uzdolnieniach technicznych (tzw. złote rączki), poświęcających dużo czasu na pracę przy jachcie i wykonujących większość napraw i prac konserwacyjnych we własnym zakresie. Jacht jest dla nich swoistym „polem uprawnym”, „ogródkiem działkowym”, wymagającym ciągłej pielęgnacji i udoskonaleń. Są oni autorami licznych pomysłowych rozwiązań (wynalazków) ułatwiających obsługę jachtu, życie na nim, zwiększających komfort żeglugi. Niektórzy budują jachty we własnym zakresie, bardziej zaawansowani są autorami projektów wyposażenia lub nawet całego jachtu. W skrajnej postaci skutnik - amator większość czasu przeznaczonego na żeglarstwo spędza na pracy przy jachcie, wykonując różnego rodzaju przeróbki i udoskonalenia oraz dyskutując na ten temat z osobami o podobnych zainteresowaniach. Ideałem dla nich jest piękny, czysty, funkcjonalny jacht, bardzo często stojący na cumach przy kei. Cechy charakterystyczne - to przywiązywanie dużej wagi do wyglądu jachtu, uzdolnienia techniczne, zainteresowanie nowinkami technicznymi, gadżetami.

Przeprowadzona analiza pozwoliła na wyodrębnienie ośmiu postaw żeglarskich:

- postawa rekreacyjna: potrzeba wypoczynku w spokoju, bezpieczeństwa, pływania w gronie rodziny, przyjaciół, „piknikowanie pod żaglami”, żeglowanie dla zdrowia, regeneracji sił po pracy;
- postawa prestiżowo - snobistyczna: potrzeba imponowania innym, budowanie poprzez żeglarstwo swojej pozycji społecznej, potrzeba wyróżnienia, prestiżu;
- postawa wychowawczo - moralistyczna: chęć przekazywania swojej wiedzy innym, przekonanie o ważnej roli wychowania pod żaglami, chęć szkolenia in-

- nych, przywiązanie do tradycji, kształtowanie woli, charakteru, odwagi, podejście pedagogiczne, „działacz społeczny”;
- postawa uciekiniera - włóczęgi: znużenie cywilizacją, tęsknota za dziewiczą naturą, nieskażonym środowiskiem, silny związek uczuciowy z kulturą morską, zagubienie własnego miejsca w społeczeństwie, znużenie szarżyzną codziennego życia, spontaniczność, braterstwo, wspólnota;
- postawa zdobywco - poznawcza: chęć odkrywania, poznawania nieznanego, zdolność do podejmowania ryzyka, potrzeba osiągnięć, ciekawość, potrzeba nowych doświadczeń;
- postawa estetyczno - kształcąca: przeżycia estetyczne towarzyszące żegludze, inspiracja twórcza, stosunkowo mniejsze zainteresowanie stroną techniczną żeglugi, romantyczny stosunek do żeglarstwa;
- postawa sportowa: potrzeba rywalizacji, uwielbienie prędkości, perfekcjonizm żeglarski, potrzeba osiągnięć, „aplauzu”, sławy, chęć podwyższania swoich kwalifikacji;
- postawa skutnika - amatora: przywiązywanie dużej wagi do wyglądu jachtu, „złota rączka”, pedantyzm skutniczy, przewaga majsterkowania nad pływaniem.

Analiza pozwoliła na ogólną orientację w postawach żeglarskich, ich charakterze i może być pomocna w predykcji zachowań żeglarskich. Stanowi również punkt wyjścia do konstrukcji precyzyjnych narzędzi badawczych (np. kwestionariusz postaw), pomocnych w diagnostyce postaw.

#### Piśmiennictwo

1. Aversa A.: Notes on Entry Routes into Sport / Recreational Role: The Case of Sailing. W: Journal of Sport and Social Issues, 10 (2), Boston 1986
2. Bogucki D.: Zanim powrócimy. Gdańsk 1983, WM
3. Dżianisz P.: Morze i ziemia Latającej Ryby. W: I. Pieńkawa: Otago, Otago, na zdrowie. Gdańsk 1991, Oficyna Wydawnicza Oaza
4. Głowacki W.: Żeglarstwo jako dyscyplina olimpijska. „Świat Żagli”, Rocznik PZZ. Gdańsk 1982, Wydawnictwo Morskie
5. Krawczyk Z.: Człowiek i natura. Filozoficzne założenia ideologii taternickiej i marynistycznej M. Zaruskiego. „Studia Filozoficzne” 2/1968
6. Macbeth J.: Studies of Flow: Activity vs. Life Style in Sailing. W: Proceedings of the VII Commonwealth and International Conference, 9 Socio- Historical Perspectives. Brisbane 1982
7. Merrien J.: Samotni żeglarze. Warszawa 1972, Iskry
8. Miazgowski B.: Kalos k'agatos. W: M. Zaruski: Wśród wichrów i fal. Warszawa 1958, SiT

9. Milian L.: Kształtowanie postaw zawodowych i społecznych w warunkach pracy i życia na statku. W: Wiedza i kwalifikacje. Warszawa 1971
10. Olchowy T.: Zarys teorii wychowania morskiego. Gdańsk 1967, Wydawnictwo Morskie
11. Philips-Birt R.: Historia żeglarstwa. W: Yachting żaglowy i motorowy. Warszawa 1993
12. Pieńkawa I.: Otago, Otago, na zdrowie. Gdańsk 1991, Oficyna Wydawnicza Oaza
13. Piskozub A.: Morze w kulturach świata. Gdańsk 1976, Ossolineum
14. Strelau J.: Temperament, osobowość, działanie. Warszawa 1985, PWN
15. Teliga L.: Samotny rejs „Opty”. Gdańsk 1973, Wydawnictwo Morskie
16. Woźniakowski J.: Góry niewzruszone. Warszawa 1974, Czytelnik
17. Załuski B.: Socjologiczne aspekty kierowania załogą statku. „Acta Universitas Nicolaus Copernicus” nr 62. Toruń 1974
18. Zaruski M.: W śtyrbnych miejscach. Na bezdrożach tatrzańskich. Lwów 1934
19. Zaruski M.: Z harcerzami na Zawiszy Czarnym. Warszawa 1958, SiT
20. Zdebski J.: Psychologiczne i społeczne uwarunkowania taternictwa. Kraków 1984, AWF
21. Ziemiński A.: Człowiek w krajobrazie. Warszawa 1976, SiT

#### Summary

*There has been much trials to define types of tourists. However there are any conception of types of sailors. On the basis of sailing literature and classification of attitudes against mountain, author proposes and characterizes 8 types of sailor's attitudes. This is discussed on the examples of famous polish and world sailors and author's participation observation.*

BEATA NOWAK

## POSTAWY I ZACHOWANIA WOLNOCZASOWE MŁODZIEŻY W WARUNKACH WYCHOWANIA GRUPOWO-INTENCJONALNEGO

Na tle transformacji systemowych, zawirowań społecznych, promujących konsumpcyjny styl życia, degradacji środowiska naturalnego, w obliczu chaosu informacyjnego i patologii społecznej, a więc poważnych zagrożeń dla stabilności egzystencji człowieka wydaje się uzasadniony, a myślę, że i konieczny, wnikliwy wgląd w sferę czasu wolnego dorastającej młodzieży. Młodzież bowiem - to kategoria ludzi znajdujących się w okresie intensywnego rozwoju we wszystkich jego aspektach: fizycznym, psychicznym, emocjonalnym i społecznym. Ukształtowane w tym czasie postawy i zachowania mają dużą szansę przetrwania w wieku dorosłym (Przeclawski, 1978). W tym kontekście rola wychowania sprowadza się do kierunkowego stymulowania obszarem czasu wolnego poprzez odpowiedni (właściwy z punktu widzenia celów wychowania oraz preferencji podmiotów wychowawczych) dobór form i środków. M. Łobocki (1987) wskazuje na wzajemnie przenikające się funkcje czasu wolnego, z których trzy: wypoczynku i rozrywki oraz rozwoju osobowości są istotne przy racjonalnym organizowaniu czasu wolnego dzieci i młodzieży. Według A. Mandrowskiej i L. Zdunkiewicz (Jaczewski, 1993) racjonalnie wykorzystany czas wolny wychowanka powinien umożliwiać mu odpoczynek dzienny z uwzględnieniem odpowiedniej dawki wysiłku fizycznego, ułatwiać osiąganie dobrych wyników w nauce oraz zapewniać właściwy rozwój społeczny.

Funkcja postaw i zachowań w czasie wolnym jest niezwykle istotnym czynnikiem modelującym osobowość młodego człowieka. Ujmując rzecz ogólnie, determinanty te przejawiać się mogą dwubiegunowo w formie socjalizacyjnej lub dewiacyjnej. Zachowania i postawy wolnoczynasowe są generowane bowiem przez massmedia, powszechny dostęp do komputerów i Internetu oraz uwarunkowania środowiskowe, społeczne i wychowawcze. W zależności od doboru treści infor-