PRZEGLĄD ZACHODNI
1989, nr 5 - 6

LUDWIK JANISZEWSKI
Szczecin

MARYNIZACJA JAKO KATEGORIA TEORETYCZNA I JAKO PROCES SPOŁECZNY

Przyłączenie po drugiej wojnie światowej Ziem Zachodnich i Północnych do Polski wiązało się integralnie z odzyskaniem wybrzeża morskiego w jego najszerszych historycznych granicach. Moim zdaniem były to dwa podstawowe wydarzenia o przełomowym znaczeniu dziejowym. Można je zarazem potraktować jako dwa fundamentalne czynniki, które w sposób zasadniczy kształtowały obraz społeczeństwa polskiego w okresie minionych czterdziestu kilku lat oraz wyznaczały zmiany, jakie dokonywały się w nim w tym czasie.

Gwoli prawdy należy stwierdzić, że o ile w literaturze naukowej, zwłaszcza socjologii, czynnik pierwszy znalazł swoje należne miejsce (o czym świadczy obfita bibliografia), o tyle czynnik drugi, nazwijmy go skrótowo „czynnikiem morskim", takiego miejsca dotychczas nie znalazł, czego dowodzi wymownie zarówno ilość, jak i jakość opracowań socjologicznych, które próbowały w jakiejś mierze dostrzegać go w procesach zachodzących w naszym społeczeństwie. Z reguły opracowania te miały charakter przyczynkarski, pozbawiony odpowiednich podstaw teoretycznych i metodologicznych [1].

Już sam fakt odzyskania po kilku stuleciach szerokiego dostępu do morza, od Braniewa do Świnoujścia, był wydarzeniem o wyjątkowym znaczeniu politycznym i psychologicznym, który nie mógł nie znaleźć swego głębokiego i trwałego odzwierciedlenia zarówno w świadomości społecznej Polaków, jak i w ich zachowaniach zbiorowych. Wprawdzie już w 1919 r. kraj nasz na mocy traktatu wersalskiego otrzymał dostęp do morza, jednakże z uwagi na swą ograniczoność przestrzenną, kilkakrotnie mniejszą od długości obecnego wybrzeża wchodzącego w skład Pomorza Zachodniego, dostęp ten nie zaspokajał rzeczywistych potrzeb gospodarczych i aspiracji politycznych narodu polskiego. Dopiero fakt

---

[1] Zob. L. Janiszewski, *Procesy przeobrażeń społecznych na Pomorzu Zachodnim. Próba syntezy.* „Studia Socjologiczne" 1977, nr 3, ss. 156 - 157; tenże: *Społeczeństwo o morskich cechach kulturowych.* „Przegląd Zachodniopomorski" 1984, z. 3 - 4, ss. 109 - 120; *Rola czynnika morskiego w procesie zmian społecznych.* W: *Społeczeństwo i gospodarka Pomorza Zachodniego,* pod red. S. Szały. Szczecin—Kraków 1987, ss. 36 - 60.

Przegląd Zachodni, nr 5-6, 1989 Instytut Zachodni

odzyskania w 1945 r. pięćsetkilometrowego wybrzeża przyjął naród jako akt historycznej sprawiedliwości i szansę urzeczywistnienia wreszcie swych ambicji i dążeń. Przede wszystkim fakt ten postawił przed społeczeństwem polskim kilka zadań o charakterze ogólnonarodowym. Chodziło o możliwie szybkie zaludnienie obszarów morskich i ich spolonizowanie, o odbudowę urządzeń portowych, budowę i rozbudowę przemysłu okrętowego i zakładów przetwórstwa rybnego, rozwój żeglugi i rybołówstwa morskiego oraz przygotowanie własnej kadry specjalistów dla wszystkich dziedzin gospodarki morskiej. Wymienione zadania były realizowane z dużą determinacją patriotyczną — w sposób na ogół efektywny. Ich realizacji towarzyszyły różnorodne zjawiska i procesy społeczne, związane z migracją osadniczą oraz integracją społeczno-polityczną i kulturową mieszkańców Wybrzeża. W miarę upływu czasu następował naturalnie dalszy rozwój poszczególnych dziedzin gospodarki morskiej, z którymi poważna część tych mieszkańców związała na stałe swą działalność zawodową i swój byt materialny. Aktywność zawodowa związana z morzem stała się — głównie w instytucjonalnych ramach tej gospodarki — podstawą kształtowania się stosunków i więzi społecznych, systemów wartości i wzorów zachowań. Wszystko to nie mogło nie wpływać na formowanie się oblicza całego społeczeństwa, które zwłaszcza w swych wymiarach lokalnych na Wybrzeżu stawało się coraz wyraźniej społeczeństwem o morskich cechach kulturowych. Proces ten był empirycznie uchwytny głównie w makroregionie nadmorskim Polski. Od 1986 r. stał się on przedmiotem systematycznych i zespołowych badań socjologicznych nt. społecznych procesów marynizacji w regionie nadmorskim, prowadzonych w ramach Centralnego Programu Badań Podstawowych 09.03: „Przemiany w społecznościach Ziem Zachodnich i Północnych Polski" [2]. Głównym celem badań jest uzyskanie odpowiedzi na kilka podstawowych pytań: Na czym polega istota marynizacji jako procesu społecznego? Jakie są czynniki sprawcze tego procesu? Jaki jest zasięg jego występowania? Jakie są typy procesu marynizacji? W jakich relacjach pozostaje on do innych istotnych procesów społecznych? Jakie są mechanizmy zachodzenia procesów marynizacji? Jakie są poziomy strukturalne, na których one przebiegają? Jakie są aspekty ich przejawiania się w życiu społecznym? Jakie konsekwencje powodują procesy marynizacji w społeczeństwie?

Dopiero uzyskane wyniki badań pozwolą nie tylko na sformułowanie zasadnych odpowiedzi na te pytania, lecz umożliwią również zweryfikowanie wielu hipotez odnoszących się do marynizacji jako zjawiska i procesu społecznego.

---

[2] Ośrodkiem koordynującym CPBP 09.03 jest Uniwersytet Szczeciński.

W niniejszym artykule chciałbym ograniczyć się do poruszenia dwu istotnych zagadnień, a mianowicie marynizacji jako nowej kategorii teoretycznej i marynizacji jako ważnego procesu społecznego. Przy czym pragnę przypomnieć, że zagadnienia te zostały po raz pierwszy przeze mnie zasygnalizowane już w 1971 r. na łamach „Studiów Socjologicznych" w pracy *Socjologiczne badania nad ludźmi morza*[3]. Były tam one rozpatrywane w kontekście formułowania założeń teoretycznych dla kreowanej od podstaw nowej subdyscypliny naukowej, nazwanej socjologią morską[4]. W związku z tym można powiedzieć, że omawiane poniżej zagadnienia wchodzą w skład rozważań, które w sposób istotny interesują tę subdyscyplinę.

MARYNIZACJA JAKO KATEGORIA TEORETYCZNA

Zaprezentowane w powyższej pracy pojęcie „marynizacji" (od słowa łac. *marinus, marina* — morski, morska) łączyłem bezpośrednio z określeniem tzw. „czynnika morskiego" oraz jego wpływu i oddziaływania na życie społeczeństwa. Przyjąłem na podstawie zaobserwowanych danych empirycznych, że czynnik ten oznacza dwa istotne elementy, które mimo pewnej integralności oznaczają zasadniczo odmienne pod względem ontologicznym czynniki sprawcze, a mianowicie: morze jako środowisko przyrodnicze, pierwotne w stosunku do człowieka i jego aktywności oraz morze jako obszar wielorakiej aktywności człowieka, zmierzającego do zaspokojenia wielu ważnych potrzeb jednostkowych i społecznych.

W związku z rolą sprawczą elementu pierwszego pojawiły się dwa pytania natury metodologicznej: 1) czy przypisujemy pierwszeństwo ujęciu deterministycznemu przyjmując, że morze lub wybrzeże morskie jako środowisko biofizyczne (w tym geograficzne) wywiera decydujący wpływ na zachowania się ludzi, a tym samym wyznacza nieuchronnie przemiany i rozwój społeczeństwa, 2) czy też zajmujemy stanowisko mniej skrajne przyjmując, że środowisko to stwarza ludziom jedynie określone warunki egzystencji, jednakże jego wykorzystanie zależy głównie od przedsiębiorczości, pomysłowości i zaradności, czyli — od aktywności ludzkiej i związanym z nią systemem wartości.

Skłaniam się oczywiście do zajęcia drugiego stanowiska, odrzucającego wersję skrajnego determinizmu, aczkolwiek nie rezygnującego z wersji umiarkowanej, dostrzegającej wpływ morza jako swoistego środowiska

---

[3] Zob. „Studia Socjologiczne" nr 4, s. 145 i następne.

[4] L. Janiszewski, *Socjologia morska. Wstęp informacyjny i bibliograficzny.* Szczecin 1977; także: L. Janiszewski, A. Sosnowski, *Socjologia morska. Wybór zagadnień.* Wrocław 1984.

biofizycznego (w tym geograficznego) na jednostki i grupy społeczne, jak np. a) bezpośredni wpływ fizyczny na organizm ludzki, b) wpływ na psychikę ludzką poprzez narządy zmysłowe i treść spostrzeżeń, c) wpływ naturalnych zasobów morza na kierunek aktywności człowieka w sferze gospodarczej, a także społeczno-politycznej, d) bezpośredni wpływ akwenów morskich na rozmieszczenie i ruchliwość społeczną ludzi. W związku z tym przyjmuję, że np. eksploatacja morza i zagospodarowywanie określonego wybrzeża morskiego zależne jest od zespołu takich czynników przyrodniczych, jak klimat, warunki nawigacji, zasoby ławic rybnych, bogactwa naturalne, pora roku itp. Nie jest to jednakże zależność nieuchronna i bezwzględna, bowiem chodzi tu jedynie o jej stopień i zasięg. Dane historyczne dowodzą, że stopień tej zależności ulegał sukcesywnemu zmniejszeniu w miarę rozwoju poziomu sił wytwórczych, postępu techniki i technologii w zakresie eksploatacji morza i jego zasobów. Jako istota aktywna, człowiek w swej celowej działalności produkcyjnej nie tylko był kształtowany przez omawiane środowisko, lecz sam coraz bardziej na nie oddziaływał, kierując się swymi żywotnymi potrzebami i dążąc świadomie do jego opanowania i podporządkowania.

Zajmując zatem stanowisko drugie, zmuszony byłem tym samym odpowiedzieć na kolejne pytania, np. w jaki sposób ludzie wykorzystywali dotychczas morze i jego zasoby dla rozwoju własnych dziejów społecznych i kultury? Jak, w jakim stopniu wykorzystywali je pod względem ekonomicznym, politycznym, artystycznym, turystycznym czy sanatoryjnym? W jakie wchodzili styczności i stosunki społeczne w procesie wykorzystywania morza i jego zasobów i jakie tworzyli instytucje czy organizacje społeczne? Jakie znaczenie rzeczywiste i symboliczne przypisywali oni morzu i wykorzystywaniu jego zasobów?

Próbując w świetle prowadzonych badań odpowiedzieć na poszczególne pytania, zwracam uwagę przede wszystkim na rolę drugiego elementu czynnika morskiego, tj. na aktywność ludzką związaną z morzem. Element ten ma charakter społeczno-kulturowy i moim zdaniem w decydującym stopniu oddziaływał zawsze i nadal oddziałuje na życie społeczeństwa i jego przemiany. W związku z tym przyjąłem, że podstawowym i najważniejszym źródłem marynizacji jest właśnie aktywność ludzka związana z morzem, stanowiąca określony system działań społecznych. Aktywność ta dotyczy zatem intencjonalnych, świadomych aktów zachowań, sensownych czynności zmierzających do urzeczywistnienia określonych celów, gdyż z nimi ludzie jako podmioty działające łączą zawsze jakieś subiektywne znaczenia. Tak rozumiana aktywność obejmuje pewne zespoły czynności, środków i metod, przy pomocy których owe podmioty (osoby lub grupy) dążą do ukształtowania lub zmodyfikowania zachowań, postawy i opinii innych osób i grup ludzkich. Oczywiście głównym typem

tych czynności jest aktywność zawodowa, powiązana w zasadzie z różnymi dziedzinami szeroko rozumianej gospodarki morskiej[5]. Jednakże wiadomo, że aktywność ludzka związana z morzem nie ogranicza się wyłącznie do aktywności gospodarczej, aczkolwiek we współczesnym społeczeństwie należy ją uznać za dominującą. Oprócz niej bowiem występują inne, ważne (i pozaekonomiczne) kierunki aktywności, jak np. aktywność polityczna, turystyczna, kuracyjno-sanatoryjna, artystyczna czy naukowa. Wszystkie one są podłożem kształtowania się różnorodnych stosunków społecznych, instytucji, organizacji i zbiorowości społecznych, tworzących „morską rzeczywistość społeczną"[6].

Patrząc z perspektywy kilkunastu minionych lat, związanych z prowadzeniem badań nad tą rzeczywistością, można stwierdzić, że wprowadzenie pojęcia marynizacji jako nowej kategorii teoretycznej podyktowane było kilkoma istotnymi względami.

Po pierwsze: dla adekwatnego opisu odkrytej przez socjologię morską nowej, tj. morskiej rzeczywistości społecznej, charakteryzującej się zespołem specyficznych właściwości, potrzebne było nowe pojęcie jako narzędzie analizy; dotychczasowe pojęcia naukowe nie mogły zaspokoić tej potrzeby z uwagi na swe ograniczenia poznawcze, niewystarczalność, a nawet niezdolność epistemologiczną.

Po drugie: objawiająca się w toku prowadzonych badań tożsamość empiryczna opisywanych faktów i zjawisk wymagała nowego kontekstu teoretycznego.

Po trzecie: występowała zrozumiała konieczność naukowego rozpoznawania badanych faktów i zjawisk morskiej rzeczywistości społecznej z punktu widzenia nie tylko ich struktury, lecz także ich dynamiki.

Po czwarte: nowa kategoria pojęciowa stwarzała duże możliwości heurystyczne i do niej bowiem można było odnosić badane fakty i zjawiska i która umożliwiała odzwierciedlenie gromadzonego w jej obrębie stanu wiedzy o nich.

Po piąte: marynizacja jako kategoria pojęciowa stwarzała też możliwość implikowania przez siebie nowych ważnych problemów badawczych i określonych sposobów ich klasyfikacji, problemów, które to wynikają bądź z teorii i charakteru czy typu desygnatów, jakie ta kategoria pojęciowa oznacza, bądź też z relacji logiczno-rzeczowych z innymi kategoriami pojęciowymi (jak np. morska rzeczywistość społeczna, industrializacja, urbanizacja).

---

[5] Zob. L. Janiszewski, *Wpływ gospodarki morskiej na życie społeczeństwa*. W: *Nasze morze*, praca zbiorowa pod red. S. J. Cieślińskiego. Warszawa 1984.

[6] Zob. L. Janiszewski, *Koncepcja socjologiczna morskiej rzeczywistości społecznej*. „Przegląd Zachodniopomorski" 1978, nr 4.

Instytut Zachodni

Po szóste: w toku prowadzonych badań wystąpiła nieodzowna potrzeba wydzielenia desygnowanej rzeczywistości i wyodrębnienia w niej pewnych zjawisk i procesów oraz ich właściwości godnych opisu i wyjaśnienia naukowego.

Jak dotychczas — z uwagi na początkowy stan badań nad społecznymi procesami marynizacji — nie sposób jeszcze dokładnie określić przydatności omawianej kategorii do opisu i analizy tych procesów. Z kolei zaś niedostateczne ich rozpoznanie powoduje trudności w zakresie odpowiedniego zoperacjonalizowania stosowanej w badaniach kategorii teoretycznej, której należy nadać ściśle określony sens empiryczny. W konsekwencji zaś brak takiego zoperacjonalizowania utrudnia owo rozpoznanie. Główne trudności wynikają z tego, że po pierwsze — marynizacja, mimo swej względnej odrębności, jest ściśle powiązana z innymi procesami, po drugie — jest procesem złożonym, gdyż w swej strukturze obejmuje zespół procesów o charakterze zarówno obiektywnym, jak i subiektywnym (świadomościowym), po trzecie — występuje z reguły w splocie innych ważnych procesów, z którymi się krzyżuje lub na które się nakłada i którym przez to nadaje specyficzne piętno, i w związku z tym po czwarte — charakteryzuje się różnorodnością wskaźników niełatwych do precyzyjnego zdefiniowania.

Zaiste źródła tych trudności są poważne i muszą być równie poważnie brane przez badaczy pod uwagę. Tkwią wprawdzie w naturze badanej rzeczywistości, lecz istota ich przezwyciężenia polega na coraz trafniejszym doborze wskaźników dynamiki społecznej związanej z marynizacją i na coraz dokładniejszym ich określaniu w toku prowadzonych badań. Jest to zadanie niełatwe, gdy się zważy — jak już zaznaczałem — niepełne jeszcze naukowe opisanie rzeczywistych związków i zależności występujących między badanymi zjawiskami i faktami społecznymi, które wyznaczane są mniej lub bardziej przez jeden lub obydwa elementy czynnika morskiego. Jednakże jest ono możliwe do wykonania w dalszym toku badań i rozważań.

Jestem jednak zdania, że omawiana kategoria wbrew wszystkim trudnościom może być coraz owocniej wykorzystana przy opisie przemian społecznych, służąc odkrywaniu nowych faktów i zjawisk społecznych, nie zawsze do tej pory dostrzeganych, dostarczając nowych punktów widzenia zachodzących zdarzeń, pozwalając na wyartykułowanie nowych zagadnień i ujęć starych w sposób nowy, lub też przyczyniając się do uchwycenia nowych związków i zależności między zmiennymi.

Szczególną przydatność kategorii marynizacji widzę w prowadzonych w regionie nadmorskim badaniach przemian społecznych na poziomie mikro- i mezospołecznym. Dowodem tego są badania nad wpływem zawodu wykonywanego przez marynarzy i rybaków na zmiany zachodzące

w ich życiu rodzinnym, a z kolei oddziaływanie tych zmian na przemiany w środowisku lokalnym rodzin ludzi morza. Wyniki tych badań pozwalają w dużym stopniu wyodrębnić całe serie zjawisk wyznaczanych przez aktywność związaną z morzem. Wykazują, że w rezultacie tego procesu ukształtował się specyficzny typ rodziny, wyróżniający się spośród innych typów rodziny współczesnej zespołem osobliwych cech konstytutywnych. Sądzę, że ten typ rodziny stanowi wyraźną egzemplifikację potwierdzonych empirycznie zależności między tą aktywnością a innymi elementami rzeczywistości. Jest ona moim zdaniem niczym innym jak tylko „końcowym" wynikiem procesu marynizacji [7].

Dowodzą tego również dotychczasowe badania socjologów nad lokalnymi społecznościami morskimi [8]. Społeczności te można bowiem traktować jako swoiste i „wdzięczne" laboratorium do badania procesów marynizacji. Jak wiadomo, lokalne społeczności morskie usytuowane są w pasie nadmorskim i zdeterminowane nie tylko przez bezpośrednią fizyczną styczność z morzem, lecz także przez dominujący rodzaj zawodów związanych z morzem i przez kulturowe ramy egzystencji wyznaczone przez oba czynniki, kształtujące wzory i normy zachowań oraz systemy wartości i style życia związane z marynizacją. Społeczności te składają się z jednostek i grup instytucji (np. przedsiębiorstwa morskie, szkoły morskie), organizacji powiązanych silnymi i bezpośrednimi więzami, głęboką solidarnością oraz wysokim stopniem identyfikacji z zawodem i miejscem zamieszkania. Tworzą one osady i wsie rybackie oraz miasteczka czy dzielnice portowe, stanowiące wspólnotę społeczną, w obrębie której przebiegają wszystkie istotne procesy, począwszy od socjalizacji i dziedziczenia kulturowego, przez formowanie się pozycji i ról społecznych, po wzory społeczne i systemy wartości. W ramach tej wspólnoty badacz może — jak sądzę — stosunkowo łatwiej uchwycić wpływy wywierane przez czynnik morski, łatwiej ustalić związki i zależności między tymi czynnikami a występującymi zjawiskami i procesami społecznymi. Wreszcie —

---

[7] L. Janiszewski, *Rodzina marynarzy i rybaków*. „Studia Socjologiczne", Warszawa — Poznań 1976; tenże, *Sukces małżeński w rodzinach marynarzy*. „Studia Socjologiczne", Warszawa—Poznań 1986; *Zawód a życie rodzinne ludzi morza* [red.], Szczecin 1988; *Zawody związane z morzem a rodzina*. „Roczniki Socjologii Morskiej" 1987, t. III, ss. 7 - 29.

[8] Por. Z. Dulczewski, *Rybacy bałtyccy. Zagadnienie stabilizacji społeczno-zawodowej*. Warszawa 1973; R. Woźniak, *Zainteresowania i aspiracje rybaków zalewowych*. W: *Kultura na statku morskim*, praca zbiorowa pod red. L. Janiszewskiego, Szczecin 1970; tenże, *Czas wolny rybaków łodziowych*. W: *Czas wolny marynarzy na lądzie*, praca zbiorowa pod red. L. Janiszewskiego. Szczecin 1973; J. Bjørnävold, S. Saugestad, B. Marciniak, B. Maroszek, B. Synak, *Living Conditions and Social Integration in Fishing Communities. A Study of Łeba, Poland, and Honmingsvag, Norway*. Trømso 1987.

Przegląd Zachodni, nr 5-6, 1989 Instytut Zachodni

łatwiej może zaobserwować i opisać zmiany w wymiarze międzypokoleniowym, zachodzące w jej obrębie pod wpływem zamieszkiwania w bliskości morza i aktywności zawodowej związanej z morzem.

Generalnie biorąc, marynizacja oznacza powyższe związki i zależności oraz różne wpływy i oddziaływania czynnika morskiego na różne sfery życia społecznego. Oznacza głównie ogół zjawisk i procesów związanych z gospodarką morską, ale nie tylko. Bowiem w szerszym ujęciu — jako rezultat tych związków i zależności, wpływów i oddziaływań — dotyczy rodzenia się, kształtowania i występowania wszelkich cech (elementów) morskich w kulturze materialnej i duchowej społeczeństwa oraz wszelkich zjawisk wzrostu i rozwoju tych cech (elementów), a także wywołanych przez nich skutków w życiu jednostkowym i zbiorowym. W skład tych cech (elementów) wchodzą m. in. porty, stocznie, statki, instytucje i organizacje związane z morzem oraz wszelkie wytwory aktywności związanej z morzem, nie tylko fizyczne, lecz również symboliczne, jak idee, wyobrażenia, wierzenia i obyczaje.

MARYNIZACJA JAKO WAŻNY PROCES SPOŁECZNY

Marynizacja — jak dowodzą dane empiryczne — jest nie tylko faktem czy zjawiskiem społecznym. Jest ona również, a może przede wszystkim, procesem społecznym, gdyż dotyczy serii faktów i zjawisk społecznych powiązanych ze sobą w sposób przyczynowo-skutkowy. Odnosi się bowiem do serii wzajemnych oddziaływań ludzi na siebie, do zjawisk zachodzących w organizacji i strukturze grup oraz zjawisk zmieniających stosunki między ludźmi, a także stosunki zachodzące między elementami składowymi zbiorowości społecznych.

Marynizacja spełnia — moim zdaniem — trzy podstawowe warunki, wymagane od każdego procesu społecznego, a mianowicie jako seria zjawisk a) zachowuje w czasie tożsamość, umożliwiającą jej wyodrębnienie się spośród innej serii zjawisk, b) poprzedających w dużym stopniu zjawiska, jakie po nich występują oraz c) wywołują względnie jednorodny stan rzeczy.

Jako proces względnie autonomiczny marynizacja daje się wyróżnić spośród wielu innych procesów społecznych, np. industrializacji czy urbanizacji, aczkolwiek jest też z nimi w określony sposób powiązana, na co zwrócę uwagę w dalszych rozważaniach.

Należy w tym miejscu zaznaczyć, że marynizacja jako proces społeczny oznacza zarazem określone zmiany, przemiany czy przeobrażenia, które związane są z przechodzeniem od społeczeństwa o przewadze elementów kultury lądowej do społeczeństwa o przewadze elementów kul-

Przegląd Zachodni, nr 5-6, 1989 IZ Instytut Zachodni

tury morskiej[9]. Zachodzą one zawsze w określonych systemach społecznych, tzn. w stosunkach, instytucjach, grupach oraz w innego jeszcze rodzaju systemach społecznych. Zmiany te mają, jak sądzę, charakter procesów społeczno-historycznych.

Marynizacja jest bowiem procesem o szczególnej proweniencji. Stanowi jeden z najstarszych procesów ogólnocywilizacyjnych, dających się prześledzić historycznie poprzez wszystkie epoki. W każdej epoce łączą się one, moim zdaniem, z zespołem innych procesów i zjawisk społecznych. Występują one powszechnie — w skali poszczególnych krajów i kontynentów, oczywiście o różnym zasięgu, w innym tempie i z odmienną intensywnością. W związku ze stałym wzrostem znaczenia mórz i oceanów dla ekonomiki, a zwłaszcza dla wyżywienia szybko zaludniającego się globu, a także w związku ze wzrostem międzynarodowych kontaktów handlowych i turystycznych, należy przewidywać nasilenie się procesów marynizacji na całym świecie, a szczególnie w krajach morskich i nadmorskich.

1. Uważam, że z uwagi na dualny charakter procesów społecznych — spontaniczny i zorganizowany — można mówić o dwóch podstawowych typach marynizacji, a mianowicie o typie marynizacji żywiołowej i typie marynizacji kierowanej. Dotychczasowe obserwacje i wyniki badań empirycznych potwierdzają występowanie jednoczesne obok siebie obydwu powyższych typów. Pierwszy z nich wynika z indywidualnych i grupowych dążeń i potrzeb zaspokajanych bieżąco i bezplanowo, zgodnie z naturalnym biegiem rzeczy. Siłą napędową procesu żywiołowego są decyzje ludzkie, które kierują się doraźnymi celami codziennych potrzeb ludzkich. Konsekwencji tych decyzji nie daje się z góry przewidzieć. Na podstawie dostępnych danych historycznych można wnioskować, że żywiołowy proces marynizacji występował wcześniej niż proces kierowany, bowiem miał już on miejsce u zarania dziejów ludzkich w związku z bezplanowością i spontanicznością eksploatacji morza i jego bogactw. Z drugiej zaś strony znaleźć można historyczne potwierdzenie tego, że żywiołowemu procesowi marynizacji dość wcześnie zaczął wyraźnie towarzyszyć coraz bardziej zorganizowany proces, wyznaczany przez miasta i państwa morskie na podstawie pewnych programów rozwoju handlu i związanej z nim komunikacji morskiej. Proces marynizacji przez stulecia stawał się w coraz większym stopniu procesem intencjonalnym i planowym, zwłaszcza w okresie nowożytnym, w którym ukształtowały się różne koncepcje polityki morskiej, realizowane w sferze politycznej i ekonomicznej już przez państwa morskie i nadmorskie, doceniające znaczenie i rolę morza

[9] Zob. L. Janiszewski, *Marynizacja. Przyczynek teoretyczny.* „Roczniki Socjologii Morskiej" 1988, t. IV, ss. 5 - 14.

dla narodu i społeczeństwa. Obecnie przedmiotem tej polityki są różnorodne, bezpośrednie lub pośrednie związki społeczeństwa z morzem w dziedzinie stosunków międzynarodowych, produkcji, wymiany i konsumpcji, a także związki człowieka z morzem jako środowiskiem pracy i rekreacji oraz w dziedzinie innych przejawów życia społecznego i różnych funkcji pełnionych przez państwo. Owocem tej polityki są zorganizowane i sterowane procesy marynizacji. Stwierdzenie to można odnieść też do naszego państwa, w którym w okresie międzywojennym, a zwłaszcza powojennym, od 1946 r. w ramach polityki morskiej państwa prowadzona była odbudowa i rozbudowa nowoczesnej gospodarki morskiej. Oczywiście, działania te łączyły się z intencjonalnym tworzeniem państwa morskiego i społeczeństwa o morskich celach kulturowych.

2. Z pewnością marynizacja wystąpiła historycznie wcześniej od wielu innych procesów, znanych na podstawie badań współczesnego społeczeństwa, np. od urbanizacji, nie mówiąc już o industrializacji. W każdej epoce marynizacja łączyła się z zespołem innych procesów i zjawisk społecznych. Podobnie dzisiaj, występując powszechnie — w skali poszczególnych krajów i całego świata, oczywiście o różnym zasięgu, w innym tempie i z odmienną intensywnością — marynizacja nie objawia się jako proces wyizolowany. Jej autonomia ma — jak wiadomo — charakter względny, a jej wyodrębnienie spośród innych procesów jest tylko zabiegiem analitycznym, mającym na celu opisanie i wyjaśnienie marynizacji jako określonego fenomenu społecznego.

Ogólnie rzecz biorąc, marynizacja, tak jak każdy inny proces w społeczeństwie, pozostaje w stosunku do innych procesów przynajmniej w trzech relacjach: a) nadrzędności (gdy obejmuje inne procesy), b) podrzędności (gdy sama wchodzi w skład innych procesów), c) równorzędności (gdy współwystępuje z innymi procesami, zachowując swą autonomię). W związku z tym należy na ogół dostrzegać marynizację jako proces występujący we wszystkich powyższych relacjach. Przy czym chodzi tu o jej związek zarówno z procesami ogólnospołecznymi, jak i tymi, które odnoszą się do morskiej rzeczywistości społecznej. Mam na myśli przede wszystkim procesy industrializacji i urbanizacji, a więc te, które najbardziej są znaczące dla współczesnego społeczeństwa. Obok czynników politycznych (związanych np. z określonym typem ustroju prawno-politycznego) należą one do podstawowych obecnie determinantów przemian społecznych.

Przede wszystkim należy dostrzec ścisły związek marynizacji z procesami industrializacji, zwłaszcza w regionie nadmorskim. Marynizacja bowiem, podobnie jak industrializacja, jest zbiorowym układem procesów ekonomicznych (np. w zakresie inwestowania gospodarki morskiej, podnoszenia wydajności eksploatacji morza), technicznych (np. w zakresie

Przegląd Zachodni, nr 5-6, 1989 Instytut Zachodni

mechanizacji portów, stoczni, automatyzacji we flocie transportowej i rybackiej), politycznych (np. w zakresie tworzenia przez państwo nowych sfer eksploatacji akwenów morskich, lokalizacji baz wojskowych, powoływania do życia struktur politycznych we flocie morskiej), społecznych (np. w zakresie zmiany struktury zawodowej w gospodarce morskiej czy napływu ludności do ośrodków morskich). W związku z tym marynizacja nie tylko łączy się z określonymi procesami industrializacji, lecz niejednokrotnie je obejmuje, szczególnie wtedy, kiedy utożsamia się z „industrializacją morską", odnoszącą się do uprzemysłowienia nowoczesnej gospodarki morskiej.

Gospodarka ta wyciska zarazem wyraźne piętno na obliczu osiedli miejskich regionu nadmorskiego. Określa bowiem ich istotne funkcje ekonomiczne, a zarazem wpływa na treść i charakter życia społecznego, zwłaszcza na poczynania społeczno-kulturowe. Kształtuje wzory indywidualnej i zbiorowej przedsiębiorczości, a w tym i stylu życia. Oddziałuje na sfery usług i sieć transportowo-komunikacyjną. Słowem: piętno, jakie wywiera gospodarka morska — obok morskiej turystyki i morskiego lecznictwa uzdrowiskowego — daje się zauważyć w całokształcie działalności miast portowych i nadbrzeżnych, w tym również w sferze planowania przestrzennego, budownictwa i architektury, standardów stopy życiowej mieszkańców etc. Gospodarka morska jest zatem ważnym stymulatorem nie tylko dla procesów industrializacyjnych, lecz także urbanizacyjnych. Dzięki niej satelitarne miasta, miasteczka i osady nadmorskie ciążące ku dużym ośrodkom morskim (w Polsce np. ku Trójmiastu czy Szczecinowi wraz ze Świnoujściem) tworzą kompleksy urbanistyczne o wyraźnych cechach wewnętrznych, mających charakter aglomeracji przemysłowo-portowo-morskich. Stąd też można stwierdzić, że marynizacja nie tylko łączy się z procesem urbanizacji (podobnie jak z uprzednio wymienionymi procesami industrializacji), lecz również je wyznacza i stymuluje. Powiązana z „kompleksem morskim", szczególnie z gospodarką morską, urbanizacja w regionie nadmorskim staje się „urbanizacją morską", stanowiąc tym samym część składową marynizacji jako złożonego zespołu procesów przestrzennych, planistycznych, demograficznych, gospodarczych, społecznych, psychospołecznych i kulturalnych, na które to procesy zwrócę bliższą uwagę przy rozpatrywaniu aspektów lub płaszczyzn marynizacji.

3. Biorąc pod uwagę dane empiryczne dotyczące zakresu oddziaływania przestrzenno-geograficznego aktywności ludzkiej związanej z morzem na społeczeństwo można rozpatrywać marynizację w sześciu następujących skalach zasięgu, a mianowicie: 1) w skali przedsiębiorstwa morskiego (w tym i statku), 2) w skali środowiska lokalnego, 3) w skali regionalnej, 4) w skali makroregionalnej, 5) w skali ogólnonarodowej (pań-

stwowej) i 6) w skali międzynarodowej (światowej). Traktując powyższe skale jako układy istotne dla analizy procesu marynizacji, należy stwierdzić, że poszczególne dziedziny aktywności ludzkiej (zarówno ekonomicznej w ramach gospodarki morskiej), jak i pozaekonomicznej, związanej z morzem, różnią się pod względem zakresu oddziaływania przestrzenno-geograficznego. Są one bowiem w różnym stopniu związane z daną przestrzenią geograficzną, która jest też zarazem określoną przestrzenią społeczną.

Z danych wynika, że prawie każde oddziaływanie tej aktywności wykracza z reguły poza określone jednostkowo przedsiębiorstwo czy instytucję morską, poza środowisko, lokalne ramy regionalne czy makroregionalne. Np. wszystkie dziedziny gospodarki morskiej wykraczają zasięgiem swego oddziaływania poza makroregion nadmorski, choćby z uwagi na więzi rodzinne i zawodowe, miejsce zamieszkania (marynarzy i rybaków), kooperację produkcyjną z przedsiębiorstwami w kraju i za granicą czy też kontakty społeczne i gospodarcze. Jednocześnie dane te potwierdzają tezę, że w sposób najbardziej wyraźny oddziaływania te (i związane z nimi procesy marynizacji) mają miejsce w regionach nadmorskich, gdzie zlokalizowany jest cały lub główny system instytucji morskich. Np. w Polsce jest on skoncentrowany głównie w dwu aglomeracjach morskich Szczecina wraz ze Świnoujściem i Trójmiasta. W związku z tym wnosić należy, że w tych ośrodkach procesy marynizacji przebiegają najwyraźniej [10].

4. Marynizacja charakteryzuje się zespołem swoistych mechanizmów. Mechanizmy te dotyczą określonych stanów, zjawisk i działań występujących w wyniku oddziaływania aktywności ludzkiej związanej z morzem, a zwłaszcza tej, która odnosi się do gospodarki morskiej. Gospodarka ta jako system instytucji oddziałuje przynajmniej w dwu podstawowych formach na życie społeczne. Po pierwsze — poprzez współudział całego systemu tych instytucji w działaniu różnych sfer życia społecznego, a po drugie — poprzez bezpośredni wpływ konkretnej instytucji jako względnie odrębnej części tego systemu na najbliższe otoczenie (np. przedsiębiorstwo, statek, miasto itp. środowisko lokalne), powodujące w nim zmiany, np. w zakresie stosunków pracy, życia rodzinnego, urządzeń socjalnych i konsumpcyjnych. Wydaje się, że oddziaływania te mają w rzeczywistości bardzo złożony przebieg i jego społeczne skutki występują w postaci np. tworzenia się morskich zbiorowości społecznych, morskich instytucji społecznych, morskich zbiorowisk ekologicznych, powstawania zróżnicowań społecznych, zmiany i rozwoju świadomości społecznej morza (ich systemów wartości), stylów życia, aspiracji oraz trans-

[10] Por. L. Janiszewski, *Procesy przeobrażeń społecznych...*

formacji w sferze tzw. kultury morskiej. Powyższą całość można sprowadzić do kilku podstawowych społecznych mechanizmów marynizacji. Pierwszy z nich, jako bardzo istotny, wynika z działania układu: aktywność zawodowa związana z morzem a człowiek. Aktywność ta, występująca w instytucjonalnym systemie gospodarki morskiej, określa pewien charakterystyczny tryb życia i postępowania, np. w żegludze i rybołówstwie wymaga przystosowania się do specyficznych warunków działania i egzystencji na morzu; zmienia pozycje i role społeczne, podporządkowuje stosunki między ludźmi stosunkowi wobec żywiołu morskiego i statku, wpływa na charakter pracy (cykle rejsowe) i organizacje czynności produkcyjnych i usługowych, wyznacza kryteria i sposoby doboru ludzi, przekształca świadomość ludzką, zmieniając w procesie „socjalizacji morskiej" dawnych „szczurów lądowych" w doświadczonych, „wilków morskich", tworzących odrębny typ społeczności. Podobnie praca w portach i stoczniach morskich wywołuje wiele zjawisk społecznych, które wespół z wyżej wymienionymi stanowią kompleks zwany społeczeństwem o morskich cechach kulturowych lub „społeczeństwem morskim" [11].

Drugi mechanizm marynizacji polega na tworzeniu różnych instytucji morskich i organizacji formalnych, prowadzących racjonalną i zorganizowaną działalność na morzu lub w związku z morzem. Są to instytucje i organizacje nie tylko o charakterze ekonomicznym, lecz także politycznym, kulturalnym, naukowo-badawczym, sportowym czy rekreacyjnym. Tworzą one wespół mniej lub bardziej spójny układ, zapewniający zaspokojenie wielu ważnych potrzeb indywidualnych i zbiorowych. Układ ten steruje zachowaniem się zbiorowości ludzkich, przyczyniając się do ich rozwoju poprzez wzbogacenie ich elementów, różnicowanie stosunków społecznych, podnoszenie standardu itp. Tworzy on ponadto podstawę dla wielorakich więzi społecznych.

Trzeci z kolei mechanizm marynizacji wyraża się w tworzeniu nowych, zróżnicowanych form zbiorowości społecznych. W procesie oddziaływania morza, a zwłaszcza aktywności ludzkiej na morzu lub w związku z morzem na życie społeczne, powstają specyficzne grupy celowe, tj. takie, które zostały zorganizowane na gruncie tej aktywności dla urzeczywistnienia określonych celów. Do grup tych należą wszystkie organizacje ekonomiczne gospodarki morskiej oraz wszelkie stowarzyszenia powołane do zadań pozaekonomicznych, np. społecznych, naukowych, artystycznych itd. Jednakże moim zdaniem grupy celowe nie stanowią ani jedynych, ani najważniejszych zjawisk społecznych. Procesy marynizacji przyczyniają się bowiem do przeobrażenia zbiorowości terytorialnych, szczególnie tych, które żyją na terenach nadmorskich. Wraz z rozbudową i rozwo-

[11] Zob. L. Janiszewski, *Społeczeństwo o morskich cechach kulturowych.* „Przegląd Zachodniopomorski" 1984, z. 3 - 4, ss. 109 - 120.

jem wymienionych organizacji powstają nowe formy pracy, a wraz z nimi przekształcają się zbiorowości terytorialne. Jednocześnie formują się nowe kategorie zawodów i specjalności morskie. Zachodzą sukcesywne zmiany nie tylko w składzie zawodowym społeczeństwa, lecz także w układzie klasowo-warstwowym. Następują w nim istotne przekształcenia ilościowe i jakościowe.

Podstawą zróżnicowań społecznych, wywołanych np. aktywnością zawodową w gospodarce morskiej stają się przede wszystkim — wzmiankowane już uprzednio — kategorie zawodowe ludzi morza, obejmujące zarówno pracujących bezpośrednio na morzu, a więc marynarzy i rybaków, jak i pracujących „dla tych, co na morzu", czyli świadczących różne prace usługowe dla żeglugi, rybołówstwa; do tych ostatnich — jak wiadomo — zalicza się stoczniowców, portowców, dokerów, pracowników zajmujących się zarządzaniem i organizowaniem działalności na morzu, pracowników szkolących fachowców morskich różnych zawodów oraz badających różne problemy morskie. Kryteria kwalifikacji fachowej stają się pod wpływem rozwoju gospodarki morskiej podstawowymi kryteriami hierarchizowania ludzi i tworzenia nowej stratyfikacji społecznej, występującej coraz wyraźniej obok hierarchii typu klasowego i innych zróżnicowań o charakterze tradycyjnym.

Wreszcie czwarty mechanizm marynizacji wynika z następstw społecznych rozwoju gospodarki morskiej. Rozwój ten pociąga za sobą zróżnicowanie się potrzeb indywidualnych i zbiorowych oraz podnoszenie poziomu życia materialnego wskutek zwiększonej możliwości ich zaspokojenia. Z punktu widzenia socjologicznego proces ten łączy się ze zmianami dokonującymi się w zakresie stosunków społecznych, form życia zbiorowego i zachowania, typów osobowości społecznej i zawodowej, stylu życia oraz systemów wartości, dążeń, aspiracji itp. Wraz ze zmianami zewnętrznymi zachodzą również zmiany w wewnętrznych treściach życia jednostek, grup i szerszych zbiorowości. Te ostatnie dotyczą niezwykle subtelnych transformacji w sferze świadomości.

Są to oczywiście podstawowe (choć nie wszystkie) mechanizmy marynizacji. Funkcjonują one głównie w ramach zależności instytucjonalnych i funkcjonalnych, zachodzących między gospodarką morską oraz innymi organizacjami morskimi a społeczeństwem.

5. Z dotychczasowych obserwacji i badań wynika, że wpływ aktywności ludzkiej związanej z morzem na różne sfery życia społecznego przejawia się na wszystkich trzech poziomach struktury społecznej, tj. na poziomie mikro-, mezo- i makrostruktury. Jednakże najwyraźniej i najsilniej przejawia się on na poziomie mikrostruktury społecznej, obejmującej małe grupy ludzkie, jak np. rodziny marynarzy, rybaków, portowców, stoczniowców itp. oraz grupy towarzyskie, koleżeńskie czy sąsiedz-

Przegląd Zachodni, nr 5-6, 1989 Instytut Zachodni

kie, które oni tworzą lub z którymi pozostają w bezpośrednich kontaktach. W grupach tych procesy marynizacji przebiegają na gruncie 1) związków i zależności zachodzących między pełnionymi rolami zawodowymi w gospodarce morskiej a rolami rodzinnymi, towarzyskimi, sąsiedzkimi czy innymi jeszcze, a także 2) intensywnych więzów zawodowych, rodzinnych, towarzyskich, koleżeńskich i sąsiedzkich. W wyniku wzajemnego przeplatania się wymienionych ról i więzi kształtuje się specyficzny typ życia zawodowego, rodzinnego, towarzyskiego itd.

Wzmiankowane wyżej procesy występują również na poziomie mezostruktury, w skład której wchodzą przede wszystkim statki i przedsiębiorstwa morskie oraz społeczności lokalne, zwłaszcza te, w których zlokalizowane są owe przedsiębiorstwa. Statki transportowe czy rybackie stanowią osobliwą instytucję społeczną (zamkniętą — *total institution*), która z uwagi na swą strukturę, organizację i funkcje wywiera szczególnie silny wpływ na zachowanie i postawy załogi, a także na życie rodzinne i osobiste członków załogi oraz na ich rodziny. Również przedsiębiorstwa morskie, będące podstawowymi instytucjami, oddziałują w sposób ciągły i intensywny zarówno na zatrudnionych w nich pracowników, jak i na bliższe czy dalsze otoczenie zewnętrzne. Procesy marynizacji przejawiają się w sposób znaczący na podłożu pełnionych przez powyższe przedsiębiorstwa swych funkcji wewnętrznych i zewnętrznych, głównie o charakterze społecznym. Przejawiają się także w związku z funkcjonowaniem szkół, zrzeszeń, stowarzyszeń itp. instytucji w obrębie społeczności lokalnych, w których mieszczą się porty, stocznie i przedsiębiorstwa armatorskie.

Procesy marynizacyjne występują wreszcie na poziomie makrostruktur społecznych. Podstawą ich występowania jest np. działalność kategorii zawodowych czy społeczno-zawodowych w gospodarce morskiej, a także działalność wielkich zbiorowości ekologicznych związanych z tą gospodarką.

Wpływ tych procesów, przejawiających się na wyżej wymienionych poziomach strukturalnych, wykracza znacznie poza system instytucjonalny gospodarki morskiej oraz innych instytucji i organizacji morskich (np. militarnych, kulturalnych) i zaznacza się w różnym stopniu także w społeczeństwie globalnym.

6. Marynizacja jest, jak wiadomo, złożonym zespołem zjawisk i procesów przybierających różne formy i występujących w różnych płaszczyznach życia społecznego. W związku z tym należy stwierdzić, że ma wymiary wieloaspektowe, godne opisu naukowego. Z punktu widzenia tych wymiarów wyróżnić można kilka aspektów marynizacji.

Aspekt historyczny. Jak już zauważyliśmy poprzednio, marynizacja

pojawiła się już na początku dziejów społeczno-gospodarczych społeczeństwa ludzkiego. Występowała we wszystkich epokach — starożytnej, średniowiecznej i nowożytnej. Dowodzi tego rozwój materialny i kulturalny wielu państw i narodów, głównie nadmorskich, zajmujących się uprawą i eksploatacją, zwłaszcza żeglugą i handlem morskim, rybołówstwem, wyprawami morskimi, piractwem i korsarstwem (np. Fenicjanie, Grecy, Wikingowie, Wenecjanie, Hiszpanie, Portugalczycy, Anglicy)[12]. Wieloraka aktywność tych narodów, związana przez długie stulecia z morzem, była z pewnością czynnikiem generującym procesy marynizacyjne, które wywarły głębokie historyczne piętno na ich obliczu cywilizacyjnym i kulturalnym. W toku badań należy w sposób dokładny zrekonstruować te procesy. Postulat ten można odnieść również w jakiejś mierze do Polski, gdzie występowały one w sposób wyraźniejszy dopiero od lat trzydziestych bieżącego stulecia. Wskaźnikiem tego aspektu marynizacji jest ściśle określony czas historyczny, w którym ten proces występował.

Aspekt przestrzenny. Został on w jakimś zakresie omówiony już przy rozpatrywaniu zasięgu marynizacji. W tym miejscu chodzi o nieco inny problem, a mianowicie o marynizację jako przejaw koncentracji przestrzennej ośrodków morskich, takich jak przystanie, osady rybackie, porty, stocznie morskie, aglomeracje miejskie itp. Wskaźnikiem tego aspektu marynizacji jest stopień koncentracji i lokalizacja geograficzna wymienionych obiektów.

Aspekt demograficzny. Oznacza on takie zjawiska i procesy, jak liczba ludności związana pracą zawodową z morzem, gęstość zamieszkania na obszarach nadmorskich i morskich, ruchy ludnościowe i migracyjne w ośrodkach nadmorskich itp. Wskaźnikiem tego aspektu marynizacji jest m. in. wzrost udziału procentowego ludności zamieszkałej na tych obszarach i związanej z gospodarką morską lub innymi pozaekonomicznymi instytucjami morskimi w stosunku do całej ludności tych obszarów.

Aspekt ekonomiczny. Dotyczy on gospodarki morskiej oraz innych instytucji morskich jako miejsca pracy zawodowej i główne źródło utrzymania się i zamożności pracowników oraz ich rodzin. Wskaźnikiem tego aspektu marynizacji jest wielkość procentowa ludzi utrzymujących się z pracy związanej z morzem oraz ich standard materialny.

Aspekt społeczny. Odnosi się do zjawisk społecznych powstających i kształtujących się w wyniku aktywności ludzkiej związanej z morzem, a charakteryzujących się stopniem złożoności, jak wzory zachowań i postaw, stosunki społeczne, instytucje społeczne, grupy i kategorie społeczne, społeczności i zbiorowości terytorialne (jednostki ekologiczne), wielkie

---

[12] Por. F. Bujak, *Kultury morskie i lądowe.* W: *Światopogląd morski,* praca zbiorowa pod red. J. Borowika. Toruń 1934.

struktury społeczne itp. Odnosi się też do różnorodnych procesów, które się łączą z wyżej wymienionymi zjawiskami. Wskaźnikiem tego aspektu są zarówno mierniki ilościowe, jak i też, a raczej głównie, mierniki jakościowe, stosowane przez socjologów.

Aspekt kulturowy i kulturalny. Aspekt kulturowy dotyczy zjawisk i procesów tworzenia się morskich elementów, systemów i konfiguracji kultury morskiej w wyniku wielorakiej aktywności ludzkiej związanej z morzem. Jako wytwór tej aktywności kultura ta obejmuje określone wartości materialne (np. narzędzia pracy, urządzenia) i duchowe (np. obrzędy, zwyczaje, mity, ideologię, wiedzę, sztukę). Kultura morska, ulegając ciągle zderzeniu z „kulturą lądową", stanowi dodatkowo istotny czynnik procesu marynizacji powiązany z kształtowaniem się społeczności morskich i społeczeństwa o morskich cechach kulturowych. Natomiast aspekt kulturalny procesu marynizacyjnego wiąże się z zespołem działań, polegających m. in. na upowszechnianiu wiedzy o morzu, popularyzowaniu literatury marynistycznej, rozwijaniu oświaty i edukacji morskiej, organizowaniu uczestnictwa w kulturze morskiej itp. Działania takie prowadzone są głównie przez system wyspecjalizowanych instytucji społecznych i kulturalnych związanych z gospodarką morską.

Aspekt psychospołeczny. Odnosi się do zjawisk i procesów związanych z formowaniem się i rozwojem tzw. świadomości morskiej, nowej mentalności i wyobraźni oraz cech osobowości charakterystycznych dla morskich zbiorowości społecznych. W związku z tym procesy marynizacji, powiązane z powyższymi zjawiskami i procesami, przejawiają się w niezwykle subtelnej sferze życia społecznego.

Oczywiście można by wyróżnić jeszcze inne ważne aspekty, jak np. ideologiczne, polityczne czy ekologiczne. Ze względu na skrótowy charakter opracowania celowo je pomijam. Pragnę tylko zaznaczyć, że za wymienionymi wyżej aspektami procesów marynizacji kryją się istotne problemy społeczne. Powiązane zaś z nimi fakty i zjawiska nie zawsze dają się „zmierzyć" przy pomocy wskaźników ilościowych. Mają bowiem charakter jakościowy i odzwierciedlają głębsze pokłady procesów marynizacji.

NASZE WYDAWNICTWA

JERZY CHODOROWSKI

OSOBA LUDZKA W DOKTRYNIE I PRAKTYCE EUROPEJSKICH WSPÓLNOT GOSPODARCZYCH

ark. wyd. 19, nakład 1 000

Autor pisze w przedmowie do książki: „Jedną z głównych cech przebogatej literatury na temat integracji gospodarczej jest jej koncentracja wokół świata dóbr gospodarczych: towarów i kapitałów rzeczowych. Znacznie mniejsze zainteresowanie budzi świat kapitałów finansowych, będących zresztą tylko przekazami na towary, oraz sfera usług. Człowiek natomiast pojawia się w tej literaturze najrzadziej.

Zafascynowanie światem rzeczy jest tak wielkie, że często z pola obserwacji ginie bezpośrednia przyczyna odbywających się w nim zmian: człowiek.

Tymczasem — to właśnie człowiek jest przyczyną, aktorem i celem tych procesów. Zostały one zainicjowane przez niego i ze względu na niego".

Celem pracy jest danie odpowiedzi na zasadnicze problemy dotyczące dwóch spraw: doktrynalnej genezy sytuacji, w której znalazła się osoba ludzka oraz efektów zastosowania różnych metod i środków, które zgodnie z założeniami doktrynalnymi miały ukształtować nowy typ człowieka. Pod względem czasowym analiza problemu obejmuje lata 1952 - 1985.

DO NABYCIA:

- w księgarniach naukowych Domu Książki
- w Instytucie Zachodnim, 61 - 772 Poznań Stary Rynek 78/79 (także za pobraniem pocztowym)