

<http://dx.doi.org/10.16926/gea.2022.02.02>

dr Anna CEGLARSKA

<https://orcid.org/0000-0003-0868-6097>

Uniwersytet Jagielloński w Krakowie

e-mail: [anna.ceglarska@uj.edu.pl](mailto:anna.ceglarska@uj.edu.pl)

## Państwo jako statek. Metafora okrętu a problemy demokracji

### Streszczenie

Metafora państwa jako okrętu jest popularnym motywem w literaturze od czasów antycznych po współczesność. Niniejszy artykuł ma na celu przeanalizowanie przyczyn jej popularności oraz problemów, które przedstawia ona odbiorcom. W pierwszej części przedstawiona jest geneza tejże metafory oraz jej interpretacje, które stanowią podstawę do prowadzonych w kolejnych podrozdziałach rozważań dotyczących polityki, roli obywateli oraz przywódców. Bazując na relacjach sternik–marynarze, metafora jest plastycznym wyobrażeniem pożądaných relacji w państwie. Jak zostało wykazane, jej pierwotnym i nadal aktualnym przesłaniem jest zwrócenie uwagi na fakt, że polityka jest sztuką współpracy, wymagającej przy tym roztropności i równowagi. Tym samym nie ma ona jedynie nakłaniać do snucia katastroficznych wizji o upadku państwa, lecz raczej zachęcać do zastanowienia, jakie kroki przedsięwziąć, by nie popadać w skrajności, a jednocześnie móc na bieżąco reagować na potrzeby zmieniającego się świata – jak kształcić marynarzy i nawigatorów, czy też jakie rozwiązania prawno-ustrojowe zapewnić, by statek–państwo przetrwał sztormy.

**Słowa kluczowe:** demokracja, przywództwo, antyk, edukacja, tyrania.

### Wstęp

Lud atenczyków podobny był do bezpańskiego statku. Na takim, ilekroć obawa przed nieprzyjacielem albo niebezpieczeństwo burzy skłoni załogę okrętową do zgodnego działania i posłuchu wobec sternika, spełnia ona wybornie swój obowiązek. Kiedy zaś nabrawszy otuchy zaczną lekceważyć przełożonych i kłócić się między sobą, ponieważ nie są już wszyscy tej samej myśli, kiedy jedni wołają dalej żeglować, drudzy nalegają na sternika, żeby przybił do brzegu [...] niebezpieczne staje się położenie dla tych, co sami biorą udział w żegludze. Dlatego też częstokroć wyszedłszy cało z największych mórz i najsilniejszych sztormów, w samym porcie i tuż przy lądzie doznają rozbicia okrętu<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Polibiusz, *Dzieje*, tłum. S. Hammer, Wrocław 1957, VI, 44.

W taki oto sposób opisuje demokrację ateńską, żyjący w II w. p.n.e. polityk i historyk, Polibiusz z Megalopolis. Porównanie państwa do statku było w myśli antycznej dość popularnym zabiegiem. Rozpropagował je bez wątpienia Platon w VI księdze *Państwa*, ale nie on był jego twórcą. Rozwój tej metafory można prześledzić począwszy od poematów Alkajosa, tworzącego w VI w. p.n.e, który porównał stan państwa pogrążonego w politycznym chaosie do statku miotanego przez sztorm. Metafora ta stała się powracającym motywem w literaturze antycznej, powtarzanym nie tylko w traktatach filozoficznych, ale też w tragediach<sup>2</sup>, pieśniach<sup>3</sup> czy mowach<sup>4</sup>. W późniejszych wiekach to właśnie katastroficzne wyobrażenie najczęściej pojawiało się w dyskursie politycznym, przybierając formę „ojczyzny jako tonącego okrętu”, ważną zwłaszcza w literaturze polskiej<sup>5</sup>. Na czym jednak polega niezwykła popularność tej, jak zdawać by się mogło, prostej metafory?

Znajdujący się na morzu statek stanowi dość plastyczne wyobrażenie samego państwa. Stawia on bowiem odbiorcę przed kilkoma ważnymi pytaniami, z których najwyraźniejszym jest pytanie o przywództwo. Polibiuszowski wyobrażenie demokracji zdaje się przedstawiać jedynie dwie ewentualności: posłuch wobec przywódcy, czyli sternika, albo wewnętrzny chaos. Tyrania lub anarchia. Analiza tego krótkiego fragmentu może prowadzić jednak do kolejnych pytań: przez kogo statek ma być obsadzony, jacy ludzie są potrzebni na pokładzie, kto może być „prawdziwym kapitanem”, a także jak wyznaczać lub zmieniać kurs i podejmować decyzje, kiedy nie ma brzegu w zasięgu wzroku. Analogiczne pytania można postawić w odniesieniu do państwa i ustroju: jakie są cechy „prawdziwego władcy”, czego można żądać od obywateli, komu powierzyć władzę i wreszcie, jak podejmować decyzje polityczne, gdy potencjalne konsekwencje są niejasne, a ostateczny wynik niepewny. Niniejszy tekst nie aspiruje do przedstawienia jednoznacznych, prostych odpowiedzi, a tym samym rozwiązania kryzysu współczesnej liberalnej demokracji – byłoby to zadaniem wręcz karkołomnym. Analizując antyczną metaforę, wskazuje jednak na najważniejsze obszary zainteresowań i problemów, które po raz kolejny konfrontują nas z kwestią „polityczności” oraz rolą obywateli i wybieranych przez nich przywódców, które mimo upływu wieków nie uległy dezaktualizacji. Celem artykułu jest zatem znalezienie odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób analiza antycznej metafory może przysłużyć się współczesnym rozważaniom na temat państwa i prawa?

<sup>2</sup> Często w odniesieniu do Teb, które są m.in. opisane przez Kreona jako „miasto miotane burzami [które] już dzięki bogom prostym kursem płynie”. Zob. Sofokles, *Antygona*, tłum. R.R. Chodkowski, Warszawa 2004, 162–163.

<sup>3</sup> W tym w słynnej pieśni Horacego, noszącej tytuł *O navis, referent in mare te novi*.

<sup>4</sup> Dion Chryzostom, *Mowy*, tłum. K. Jażdżewska, t. 1, Wrocław 2016, 3.62.

<sup>5</sup> P. Skarga, *Kazanie wtóre*, [w:] idem, *Kazania sejmowe*, Wrocław – Warszawa – Kraków 1995, s. 40–41.

## 1. Geneza metafory

Jak zostało powiedziane, jednymi z pierwszych utworów zawierających porównania państwa do okrętu na morzu są poematy Alkajosa. Pieśni o charakterze politycznym stanowią istotną część zachowanej do dziś poezji tego autora: świętuje on śmierć tyrana Myrsilosa, ostrzega współobywateli przed tyranią, potępia zdradę, nawet w wierszach o charakterze bardziej historycznym (czy też raczej – mitologicznym) wskazuje na publicznoprawne konsekwencje, które winny spotykać tych, którzy naruszają porządek, nie tylko prawny, ale i moralny („Tych co splamili się czynem niegodnym / winno się wieszać”<sup>6</sup>). Polityczny wydźwięk poezji Alkajosa związany jest z jego zaangażowaniem w sprawy państwowe<sup>7</sup>. Alkajos, który brał czynny udział w obalaniu tyranów, porównał stan pogrążonego w politycznym zamieszaniu państwa do statku miotanego przez sztorm. Obraz ten musiał dobitnie przemówić do greckiej wyobraźni – naród żeglarzy i kolonizatorów z łatwością pojmował niebezpieczeństwa, jakie mogą spotkać okręt na pełnym morzu i konsekwencje złej nawigacji. Już jeden z pierwszych poetów, Hezjod, udziela swemu bratu niezwykle konkretnych i sensownych porad dotyczących bezpiecznej żeglugi i morskiego handlu<sup>8</sup>. Z drugiej jednakże strony, ze względu na niepewność tego zajęcia, uznaje zajmowanie się żeglugą za przejaw bezmyślności, preferując spokojną pracę na roli. Hezjod nie używa statku jako przenośni czy próby zwizualizowania innego problemu, a jednak podnoszone przezeń argumenty naprowadzają na późniejsze wykorzystanie tego obrazu. Persees, brat Hezjoda, nie jest osobą odpowiedzialną. Zamiast pracować, usiłuje zajmować się „sporami na agorze”, czyli *de facto* polityką<sup>9</sup>. Nie potrafi uprawiać roli, prędzej podjąłby się żeglugi i kupiectwa. Polityk i żeglarz pośrednio zostają połączeni w jednej osobie.

Alkajos w swoich wierszach nie przywołuje jednak spokojnego obrazu statku handlowego zmierzającego do jasno określonego celu swej podróży, lecz wręcz przeciwnie, podkreśla niepewność i potęgę żywiołu:

Nie mogę pojąć, gdzie gnieźdzą się wichry  
 Bo raz z tej strony napierają fale  
 Drugi raz z tamtej. Nas pośrodku morza  
 W czarnym okręcie unoszą bałwany  
 Zmęczonych walka z tym potężnym sztormem  
 Już woda masztu podstawę zalewa

<sup>6</sup> Alkajos, tłum. J. Danielewicz, [w:] J. Danielewicz (red.), *Liryka starożytnej Grecji*, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk – Łódź 1984, S 262, 1.

<sup>7</sup> T. Sinko, *Zarys historii literatury greckiej*, t. 1, Warszawa 1959, s. 214–215.

<sup>8</sup> Hezjod, *Prace i dni*, [w:] idem, *Narodziny bogów (Theogonia)*. *Prace i dni*. Tarcza, tłum. J. Łanowski, Warszawa 1999, 618–694.

<sup>9</sup> Swoją część spadku najprawdopodobniej zaniedbał i teraz chce odebrać grunty bratu, co zresztą stanowi przyczynę sporu i bezpośredni powód powstania poematu. Szerzej na ten temat m.in. E. Mireaux, *Życie codzienne w Grecji w epoce homeryckiej*, Warszawa 1962, s. 82.

Na wskroś prześwieca żagiel cały w strzępach  
Podziurawiony do szcztu jak łachman<sup>10</sup>.

Kolejny fragment jest równie przejmujący, a zarazem bardziej osobisty:

Znów taka fala jak niegdyś napływa  
Czerpanie wody znów nas czeka znojne  
Gdy na nasz pokład się zwałą bałwany [...]   
Więc jak najszybciej umocnijmy burty  
Czas ku przystani podążyć bezpiecznej  
Niech nikt się trwodze niegodnej nie podda<sup>11</sup>.

Poeta wypowiada się w liczbie mnogiej – pokład jest „nasz”, „nas” unoszą bałwany. Tym samym jednoznacznie odczuwa on łączność z tymi, którzy pozostają na statku, swoimi współobywatelami, i to ich obarcza odpowiedzialnością za dobro całego okrętu. Może być to zarówno grono arystokratów, do którego sam przynależał, albo i cały lud zamieszkujący polis. Żeglarz – obywatel – polityk to jedno. W kontekście wydarzeń w ojczyźnie poety, na Lesbos, metafora wydaje się być całkiem czytelna. Już raz na wyspie doświadczonej tyranii, która została obalona wspólnym wysiłkiem, przede wszystkim, arystokratów. Po śmierci pierwszego tyrana pojawiło się jednak kolejne, drugie niebezpieczeństwo („znów taka fala jak niegdyś napływa”) i ponownie trzeba mu się przeciwstawić („czerpanie wody znów nas czeka znojne”). Przyjmuje się zresztą, że właśnie podczas swego wygnania za tyranii Myrsilusa, Alkajos napisał poemat przytaczany tu jako pierwszy, drugi zaś odwołuje się już do zakusów ze strony Pittakosa, najpierw sprzymierzeńca spiskowców, potem kolejnego tyrana<sup>12</sup>. Dlatego też zawiera on więcej wskazówek o charakterze prewencyjnym, nie tylko konieczności bieżącej walki z żywiołem. „Umacnianie burt” sugeruje potrzebę wprowadzenia rozwiązań, które mogłyby zapobiec ponownemu pojawieniu się jednowładcy. Żeglarze nie pragną wszakże ponownie „wylewać wodę za burtę”, lecz tak wzmocnić swój statek, by nawet podczas sztormu teźże wody nie przepuszczał. Alkajos wzywa do walki wszystkich przebywających na pokładzie, a zatem wszystkich obywateli polis, nawołując, by podjęli się trudnego zadania ustabilizowania sytuacji w państwie, pamiętając o bohaterstwie swych przodków i uciemieniu tyrańską władzą. Poeta nie sugeruje właściwego rozwiązania, które należałoby wprowadzić już po ustabilizowaniu sytuacji, choć wydaje się wiarygodnym przyjęcie, że specjalną rolę przypisywałby arystokracji, do której zresztą sam należał. Byłoby to zresztą całkowicie zgodne z metaforą – wszyscy na statku są unoszeni przez sztorm, wszyscy partycypują w usuwaniu zeń wody, lecz nie wszyscy znają się na żegludze i nawigacji, a tym samym – nie wszyscy mogą być przywódcami. W przeciwnym wypadku okrętowi grozi chaos, o któ-

<sup>10</sup> Alkajos, [w:] *Liryka...*, 326, 1–8.

<sup>11</sup> Ibidem, 6a, 1–9.

<sup>12</sup> A.J. Podlecki, *Three Greek Soldier: Poets Archilochus, Alcaeus, Solon*, „The Classical World” 1969, vol. 63, no 3, s. 77.

rym pisał Polibiusz. Sam zresztą autor przyznaje się do pewnej niewiedzy: „Nie mogę pojąć, gdzie gnieźdzą się wichry”, co jednak nie powstrzymuje go przed walką o dobro i przetrwanie całego okrętu. W chwili kryzysu bowiem istotne jest natychmiastowe podejmowanie działań i doprowadzenie statku do bezpiecznego portu – do stabilizacji i pokoju.

O wiele bardziej posępny wydzźwięk ma ta sama metafora przedstawiona przez Platona w księdze VI *Państwa*<sup>13</sup>. Kapitan co prawda „przewyższa wszystkich na okręcie wielkością i siłą”, ale jest również „przygłuchy i ma jakoś krótki wzrok, a na sztuce żeglarskiej też się mało rozumie”. Sami żeglarze zaś, choć sterować nie umieją ani nawet nauczyć się nie potrafią, pragną za wszelką cenę ster przejąć. Co gorsza jednak, jak twierdzi Platon, w swej niewiedzy i przekonaniu są oni tak zaciekli, że tych, co zdanie mają odmienne „albo zabijają, albo ich wyrzucają z okrętu”. Czynią to jedynie po to, by z dóbr dostępnych na statku korzystać i chwałą każdego, kto im w tym pomoże. Nie akceptują zaś faktu, że nawigowania statkiem można (i trzeba!) się nauczyć.

Kapitanem według Platona jest lud, albowiem choć na polityce się niezbyt zna, może dzięki swej sile, wynikającej z liczebności, narzucić swą wolę. Żeglarze to politycy – muszą wykonywać wprawdzie wolę kapitana, ale czynią to tak, by jak największe korzyści zachować dla siebie, a i częstokroć tegoż kapitana „ziołami odurzają”, przez co nie zwraca on uwagi na ich poczynania<sup>14</sup>. Prawdziwym sternikiem, który w rozumieniu pospółstwa jedynie „w gwiazdy patrzy i w niebo, że dużo gada i że jest do niczego” będzie, zdaniem Platona, oczywiście filozof. Warto przy tym zaznaczyć, że Platon nie był sympatykiem demokracji i postrzegał ją dużo gorzej niż chociażby Polibiusz, który uznawał ją jednak za ustrój dobry, acz mało stabilny. Ta niechęć do demokracji bardzo dobrze widoczna jest właśnie poprzez odniesienie do metafory statku – lud, *demos*, sprawujący w demokracji władzę, łatwo ulega manipulacji, nie znając się samemu zbyt dobrze na sztuce żeglowania i rządzenia, pragnąc przy tym uznawać się za najważniejszy w państwie. Z drugiej strony, ostrze krytyki wymierzone jest nie tyle w sam lud, lecz w manipulatorów, demagogów i populistów, którzy wykorzystują jego niewiedzę tak jak żeglarze wykorzystują kapitana. Demokracja może okazać się systemem sprawnie działającym, ale potrzebuje silnego sternika – przywódcy. Niekoniecznie tyrańca, lecz jednostki zdolnej przekonać marynarzy do posłuszeństwa, a jednocześnie troszczącej się o dobrobyt statku.

## 2. O potrzebie posiadania sternika

Warto zwrócić uwagę, że, podobnie jak u Polibiusza, w metaforze Platona to sternik odgrywa decydującą rolę. Nie sami marynarze, nie kapitan, który podej-

<sup>13</sup> Platon, *Państwo*, tłum. W. Witwicki, Kęty 2006, VI, 488a–488e.

<sup>14</sup> J. Ives, S. Damery, S. Redwod, *PPI, paradoxes and Plato: who's sailing the ship?* „Journal of Medical Ethics” 2013, vol. 39, no 3, s. 183.

muje ostateczne decyzje, ale ten, który wie, gdzie statek płynie, który potrafi wytyczyć bezpieczny kurs. Michael Oakeshott zwraca przy tym uwagę na istotny element – morze jest nieprzewidywalne, zmienne, wiele elementów może wpłynąć na ustaloną trasę. Jego zdaniem działalność polityczna przypomina żeglownię po takim właśnie, bezkresnym i bezdennym morzu. Podczas tejże żeglugi nie ma przystani, w której można się schronić, ani dogodnego miejsca do zarzucenia kotwicy, ani nawet punktu startu czy wyznaczonego celu. Celem jest utrzymanie się na powierzchni<sup>15</sup>. Jak sam stwierdza, teza ta zdaje się dość pesymistyczna. Lecz czy rzeczywiście taki wniosek można wysnuć z antycznych metafor? Żaden z przytoczonych twórców nie twierdzi, że problemy rozwiążą się wraz z dotarciem do portu, co więcej, żaden z nich nawet nie rozważa (może prócz Polibiusza) tak naprawdę opcji dotarcia do portu – występuje tu zatem pozorna zgoda ze stwierdzeniem Oakeshotta. Polibiusz dodatkowo podnosi, że bliskość portu może okazać się zwodnicza, albowiem, gwarantując koniec podróży i pozorny spokój, skłania do beztroski oraz dążenia do realizacji własnych, partykularnych interesów. Ale nie sposób zapomnieć o tym, że port bez wątplenia istnieje, podobnie jak sternik na statku, do którego należy sztuka i umiejętność wyznaczania kursu pośród zmieniającej się rzeczywistości. Alkajos wszakże pragnie „ku przystani podążyć bezpiecznej”. Słusznie zwraca uwagę Richard Rose, że nie należy mylić niemożności osiągnięcia celu z faktem, że może jednak istnieć cel, do którego należy dążyć i można być bliżej lub dalej jego osiągnięcia<sup>16</sup>. Być może kiedyś zostanie on osiągnięty, cumy zostaną zarzucone. Być może okręt znajdzie się w innej przystani niż oczekiwana. Nie zmienia to jednak faktu, że nawigator niezbędny jest właśnie po to, by dotarcie do tego celu umożliwić. Kapitanowi pozostaje podjęcie decyzji, którą trasę wybrać, aby dotrzeć jak najszybciej i najbliżej upragnionego celu, jednocześnie zachowując integralność okrętu i nie narażając się na bunty załogi.

Niezależnie od tego, czy bliższe nam będzie platońskie rozumienie tejże metafory i interpretowanie kapitana jako ludu, marynarzy zaś jako polityków, czy bardziej współczesne, w którym to polityk-kapitan stoi na czele obywateli państwa, ewidentna jest konieczność posiadania sternika – osoby świadomej i posiadającej stosowną wiedzę o meandrach żeglugi. Jeśli zaś państwo jest statkiem, to nie sposób nie docenić w nim roli nie tylko polityków aspirujących do przywództwa, ale przede wszystkim ekspertów, kompetentnych urzędników, czy wreszcie – prawników. W tym celu konieczna jest jednakże realizacja dwóch podstawowych przesłanek: po pierwsze, nawigator musi posiadać rzetelną wiedzę, po drugie, musi przekonać marynarzy do posłuchu. Choć Platon stwierdza, że „nie jest naturalne, żeby sternik miał prosić marynarzy, aby go raczyli słuchać”, wszystkie problemy mające miejsce na statku wynikają ewidentnie z faktu, iż posłuszeń-

<sup>15</sup> M. Oakeshott, *Rationalism in politics*, London 1962, s. 127.

<sup>16</sup> R. Rose, *Steering the Ship of State: One Tiller but Two Pairs of Hands*, „British Journal of Political Science” 1987, vol. 17, no 4, s. 415.

stwa ze strony marynarzy brakuje, albowiem albo odrzucają przywództwo sternika, albo starają się wymusić na nim konkretne zachowania. Statek pozostaje zatem obrazem demokracji, a jak głoszą John Kane i Haig Patapan „cechy demokracji, które czynią ją wyraźnie demokratyczną, sprawiają, że jest to również reżim najmniej przychylnie nastawiony do dobrego przywództwa”<sup>17</sup>. Skoro bowiem jesteśmy równi i możemy zarządzać sprawami państwa, dlaczego słuchać kogoś, kto usiłuje narzucić swoją wolę i interpretację?

„Każdy, komu potrzeba, żeby nim rządono, [powinien pukać – A.C.] do drzwi tego, który rządzić potrafi, a nie żeby rządzący prosili rządzonych o to, aby sobą rządzić pozwolili”<sup>18</sup>, głosi Platon. Osiągnięcie tego celu jednakże możliwe jest tylko wówczas, gdy ci, którzy potrzebują być rządzeni, będą mieli tego świadomość. Nie znający meandrów żeglugi ani związanych z nią niebezpieczeństw, nieświadomi celu marynarze nie rozpoznają tej potrzeby, dlatego potrafią odrzucać pouczenia sternika. A jednak nie znajdują się pośród nich sami dyletanci, jeśli o kwestie marynistyczne chodzi. Analogicznie ma się sprawa w przypadku polityki.

### 3. Przywództwo i współdziałanie

Tomasz Hobbes argumentował, iż człowiek posiada zdrowy osąd w odniesieniu do własnych spraw – prosty człowiek może wykazać się większym rozsądkiem, jeśli chodzi o jego dobro, niż nawet bardziej uczony radca w cudzej sprawie<sup>19</sup>. Stąd w ogóle możliwe było dążenie do zawarcia umowy społecznej. Późniejsza konsekwentna „demokratyzacja osądu” wraz z dążeniem do egalitaryzacji społeczeństw zaowocowała uznaniem, że dobry osąd<sup>20</sup> – praktyczną mądrość, umiejętność racjonalnego działania – posiada każdy. Każdy na statku wie, jak to jest być marynarzem.

W dialogu noszącym tytuł *Protagoras* Platon, poprzez wypowiedź Zeusa, sugeruje, że Wstyd i Poczucie Prawa mają być rozdzielone pomiędzy wszystkich ludzi, aby stanowiły one podwaliny ładu w państwie<sup>21</sup>. Tym samym podstawowe kompetencje polityczne otrzymuje, zdaniem filozofa, każdy człowiek. Trzymając się zatem dalej analogii państwo–statek, musimy przyjąć, w ślad za Polibiuszem, że żeglarze to lud, wówczas bowiem łatwiej zaobserwować pewne prawidłowości. Marynarze zaczynają wywierać naciski na sternika, aby wypełniał on ich żądania. Kapitan w tej metaforze jest właściwie nieobecny, być może, tak jak

<sup>17</sup> J. Kane, H. Patapan, *Good Democratic Leadership*, [w:] J. Kane, H. Patapan (red.), *Good democratic Leadership. On prudence and judgment in modern democracies*, Oxford 2014, s. 6.

<sup>18</sup> Platon, *Państwo*, VI, 489c.

<sup>19</sup> T. Hobbes, *Lewiatan*, tłum. Cz. Znamierowski, Warszawa 2009, s. 151.

<sup>20</sup> J. Kane, H. Patapan, op. cit., s. 1–5.

<sup>21</sup> Platon, *Protagoras*, tłum. W. Witwicki, Warszawa 1991, 322c-d; Zob. też Z. Stawrowski, *Platon o demokracji*, „Civitas. Studia z Filozofii Polityki” 1998, vol. 2, s. 109–110.

u Platona, został on już subtelnie usunięty na dalszy plan. Jeśli nawigator wskaże mu kurs, zapewne zostanie on zaakceptowany. Na statku jednakże nie znajdują się ludzie całkowicie pozbawieni umiejętności żeglowania. Każdy z marynarzy musi mieć pewne kompetencje, statek jest zbyt małą przestrzenią, aby gromadzić na niej osoby bezużyteczne. Podobnie jest i w polityce, gdzie, w związku z decyzją Zeusa, nie ma osób będących całkowitymi ignorantami<sup>22</sup>, każdy bowiem ma w polis swoją funkcję do spełnienia.

Nie oznacza to jednak, że ich kompetencje są jednakowe, że osąd każdego z szeregowych marynarzy jest równie dobry i powinien mieć taki sam wpływ na losy statku, co decyzja sternika, albowiem mają oni różne zdolności i kompetencje. Hermes rozdziela Wstyd i Poczucie Prawa pomiędzy wszystkich, nie jest jednak powiedziane, że w równym stopniu. I tak, jak zarówno marynarz i sternik potrafią wykonywać pewne podstawowe czynności, tak tylko sternik odczytuje położenie i wyznacza właściwy kurs. Konieczne jest zatem uznanie przywództwa sternika. Nie prowadzi to bynajmniej do sugerowanej przez Polibiusza konieczności zaprowadzenia tyranii. J. Kane i H. Patapan zwracają uwagę na różnice pomiędzy „przywództwem” a „dowodzeniem”<sup>23</sup>. O ile w przypadku samego statku to zróżnicowanie może ulec pewnemu zatarciu, o tyle jest ono wyraźne, jeśli chodzi o zarządzanie państwem. Przywódca ma nie zmusić, a przekonać obywateli, by słuchali jego rad i podążali wyznaczoną przezeń drogą. Posiada nie tylko wiedzę, ale i umiejętności przekazania jej, rozumie także, że oddzielenie się od społeczeństwa doprowadzi do buntu lub katastrofy. Sternik nie działa obok czy ponad, ale wraz z załogą. To ich współdziałanie jest wyznacznikiem ładu i bezpieczeństwa na okręcie.

Sam sternik wszakże również nigdzie nie doprowadzi statku. Potrzebni są wioślarze, zaopatrzenie, a niejednokrotnie i zbrojni, którzy będą chronić okręt w razie napadu. Statek zatem, podobnie jak demokracja, wymaga współdziałania, a dodatkowo – współdziałania ze sobą ludzi świadomych. Tak więc zarówno marynarze, jak i obywatele potrzebują *fronesis* – praktycznej mądrości, podstawy działalności politycznej (lub morskiej). Alternatywa nie leży pomiędzy tyranią, czyli bezwzględnym narzucaniem swojej władzy przez nawigatora (ewentualnie za pośrednictwem kapitana) a chaosem. Trzecią drogą, tak na statku, jak i w demokracji, jest posłuch oparty na zrozumieniu. Sam Polibiusz również to dostrzega. Pomimo pewnej jego niechęci do demokracji, w opisywanym cyklu przemian ustrojowych to właśnie lud, według niego, jest głównym katalizatorem przemian ustrojowych, czy to legitymizując władzę monarchy, czy wspierając arystokratów, czy wreszcie samodzielnie dążąc do reform i poprawy stanu państwa, upadek ustroju zaś zaczyna się wraz z alienacją rządzących i zapominaniem o wzajemnych zależnościach<sup>24</sup>. Marynarze i sternik potrzebują siebie nawzajem.

<sup>22</sup> Platon, *Protagoras*, 322c-d, Z. Stawrowski, op. cit., s. 109–110.

<sup>23</sup> J. Kane, H. Patapan, op. cit., s. 7.

<sup>24</sup> F.W. Walbank, *Polybius, Rome and the Hellenistic World. Essays and reflections*, Cambridge 2002, s. 281; M. Nieć, „Krytyka obyczajów” jako kategoria analizująca politykę w Rzymie re-



Oczywiście nie każdy żeglarz i nie każdy obywatel musi podejmować działania. Czasami wręcz wymagane jest od niego, by jedynie wysłuchał nawigatora i postąpił zgodnie z wytycznymi, ale znów – działanie wynikające z przekonania będzie miało lepsze konsekwencje niż wymuszone strachem czy przemocą. Co więcej, w opisywanej przez Platona sytuacji skrajnej, czyli braku nawigatora, społeczność posiadająca pewną wiedzę będzie w stanie wybrać tego spośród nich, kto najlepiej wytyczy kurs. Do tragedii i zniszczenia statku prędzej dojdzie w ostateczności, w razie chaosu lub buntu będącego wynikiem tyranii, gdy pozostaną jedynie ci ludzie, z których nikt nigdy nie miał możliwości zająć się polityką, a zatem nie znają oni mechanizmów jej działania. Nie potrafią rządzić. Sternik bądź kapitan dążący do realizacji swoich partykularnych interesów straci przywództwo, a to wiąże się z kolejnym niebezpieczeństwem, albowiem w przekonaniu swej wyższości, nie dbając o dobro ani o opinię podwładnych, nie tylko naraża się na bunt, ale pozostawia po sobie całkowicie nieprzygotowanych do dowodzenia okrętem żeglarzy. Katastrofa statku zaś dotyczyć będzie wszystkich.

Niebezpieczeństwo, o którym piszą Polibiusz i Platon, nie leży zatem w demokracji jako ustroju, lecz w braku przygotowania zarówno obywateli, jak i przywódców. W braku ich edukacji, która umożliwi im nie tylko zrozumienie swej roli na statku, ale i uwzględnienie jej w ogólnym planie. Choć nie każdy może bezpośrednio pełnić funkcję ustrojo- czy prawodawcy, to możliwość zaangażowania się i realnego wpływu na sytuację nie tylko utrwala zaangażowanie i poczucie jedności, lecz również uczy i rozwija kompetencje polityczne<sup>25</sup>. Demokracja nie jest tożsama z rządami motłochu. Przywództwo nie oznacza tyranii, zwłaszcza kiedy obie strony dostrzegą, że posiadają wspólny interes, a jest nim utrzymanie statku na wodzie. W państwie świadomi marynarze oraz kompetentny sternik są równie potrzebni. Tym samym analizowana metafora oraz obrazowane za jej pomocą dylematy nadal zachowują swą aktualność. Zarówno w antycznej, jak i współczesnej demokracji problem sprowadza się do jakości przywództwa oraz edukacji obywateli, tak, by wszyscy na statku potrafili zrównoważyć własne interesy (wygodę podróży) z ogólnym celem (podróżą bezpieczną i dopłynięciem do portu).

## Zakończenie

Pierwsze zastosowanie metafory państwa jako statku w języku angielskim pojawiło się w tłumaczeniu *Księcia Machiavellego*<sup>26</sup>. Co ciekawe, nie występuje ona w oryginale, gdzie jedynie pada stwierdzenie „lecz w czasach burzliwych,

---

publikańskim (u historyków polityki Polibiusza i Salustiusza), [w:] J. Justyński, A. Madeja (red.), *Moralność i władza jako kategorie myśli politycznej*, Warszawa 2011, s. 162.

<sup>25</sup> N.O. Keohane, *Civil Society and Good Democratic Leadership*, [w:] J. Kane, H. Patapan (red.), *Good Democratic Leadership...*, s. 70.

<sup>26</sup> M.D. Gordon, *Jean Bodin and the English Ship of State*, „Bibliothèque d’Humanisme et Renaissance” 1973, vol. 35, no 2, s. 323.

kiedy państwo potrzebuje obywateli, wtedy znajdzie ich niewiele”<sup>27</sup>. W świetle przeprowadzonej analizy znamienne wydaje się jej użycie właśnie w tłumaczeniu dzieła Machiavellego. Książę jest bowiem wręcz modelowym sternikiem. Pojawia się on w momencie sztormu – kraj, którym przychodzi mu władać jest w kryzysie. Ale by temu kryzysowi podołać, musi on poznać swoje państwo, obywateli, dobrze ocenić własne zdolności i kompetencje. Musi przywrócić porządek. Efektem działań Księcia będzie zaprowadzenie spokoju i dobrobytu oraz, co istotne, wychowanie obywateli, aby sami byli gotowi podejmować kolejne wyzwania po ustąpieniu kryzysu. Oddaje on władzę, żeby ustanowić Republikę. Tym samym to rezultat działania Księcia stanowi podstawę jego oceny, nie wyłącznie posiadane cechy. Podobnie u nawigatora – jego kompetencje ocenić można po obranym kursie lub osiągnięciu celu.

Podobnie jak w polityce nieprzewidywalne są relacje międzyludzkie, tak w żegludze nieprzewidywalne pozostaje morze. Nie wystarczy zatem, aby nawigator posiadał wiedzę teoretyczną – musi niejednokrotnie umieć działać pod presją, zmierzyć się z nagłą zmianą pogody, niechęcią załogi. Chcąc zaś doprowadzić statek do celu musi być on księciem, lecz nie tyranem – wzbudzać lęk związany z autorytetem u prostych marynarzy, ale i cieszyć się ich szacunkiem. W przeciwieństwie do Księcia nawigator posiada, na szczęście, jeszcze kapitana okrętu, który może wspomóc jego działania.

Współcześnie tą samą metaforą posłużył się między innymi Bernard Crick, który jednak zmodyfikował ją, stwierdzając, że w polityce „nie należy nawet widzieć [...] statku, już raczej konwój żeglujący wspólnie dla wzajemnej ochrony”<sup>28</sup>. Crick rozwija ideę, głosząc że „prawdziwy kapitan” ma na celu nie tylko utrzymanie statku na powierzchni (choć, oczywiście, w niektórych przypadkach, sam ten fakt może stanowić osiągnięcie), ale także na właściwym kursie. Podróż ma bowiem swój cel. Może on wprawdzie ulegać zmianom, lecz jest chociaż ogólnie nakreślony. „Konwój”, który pojawia się w tym rozwinięciu metafory, zwraca natomiast ponownie uwagę na rzecz niezwykle istotną, a mianowicie problem relacji. Konieczna jest współpraca, ale już nie w ramach jednego okrętu, jednej małej polis, lecz pomiędzy wieloma statkami, a wraz z nimi – wieloma nawigatorami, kapitanami, marynarzami. Metafora państwa jako okrętu już od czasów starożytnych odwołuje się do istotnych aspektów funkcjonowania państwa, które nie tracą nic ze swej aktualności – polityka nie jest jedynie sztuką przejścia władzy, a następnie egzekwowania jej siłą – wówczas ryzykujemy bunt. Nie polega ona też na całkowitej dowolności działań, albowiem wtedy statek nie tylko nie osiągnie żadnego portu, lecz zaginie na morzu. Polityka jest sztuką współpracy wymagającej przy tym wiedzy prak-

<sup>27</sup> Ibidem. Brak jej również przytoczonym polskim tłumaczeniu. Zob. N. Machiavelli, *Książę*, tłum. Cz. Nanke, Warszawa 1987, s. 65.

<sup>28</sup> B. Crick, *W obronie polityki*, Warszawa 2004, s. 159.

tycznej. Analogicznie demokracja, jak słusznie stwierdza Norma Thompson, potrzebuje równowagi, balastu, ograniczeń i kooperacji<sup>29</sup>.

W rozważaniach poświęconych sytuacji Stanów Zjednoczonych Andrew Carnegie stwierdza:

Zbyt wyraźnie widać, że statek naszego państwa nie płynie dobrze. Gdyby można to przypisać panującym warunkom i gdyby inne narody znajdowały się w podobnej sytuacji, moglibyśmy żywić przekonanie, że to nie statek, ani załoga [...] są winne, ale wiatry i fale, które opóźniają inne statki tak samo jak nasz<sup>30</sup>.

Analizując jednak sytuację innych państw, odrzuca poszukiwanie przyczyn w czynnikach niezależnych, w siłach przyrody. A zatem jeśli nie w naturze, to powodów tego złego stanu należy szukać w działalności człowieka – zdaniem Carnegie’a – w ustawodawstwie<sup>31</sup>. Zdaniem Greków jeszcze wcześniej – w wychowaniu – *paidei*, czyli edukacji mającej na celu ukształtowanie i rozwój charakteru, zawierającej w sobie odniesienia do filozofii, sztuki, polityki i literatury<sup>32</sup>. Podstawowe pytanie, które stawia przed odbiorcami metafora państwa jako okrętu brzmi zatem nie – jak załagodzić sztormy, ale – jak wykształcić nawigatorów, kapitanów i załogę, którzy będą w stanie zapobiec katastrofie? Czy też, nawiązując do porównania N. Thompson, jakie rozwiązania prawno-ustrojowe zapewnić, by nie popadać w skrajności, a jednocześnie móc na bieżąco reagować na potrzeby zmieniającego się świata. Działalność polityczna nie zakończy się bowiem, jak podkreśla Oakeshott, wraz z osiągnięciem portu. Na tym polega zresztą sama idea statku – jest on w ciągłym ruchu, jedynie chwilowo zatrzymując się w przystani. Celem statku-państwa nie jest osiągnięcie konkretnej, wymarzonej przez żeglarzy formy ustrojowej, lecz, jak ująłby to Arystoteles, umożliwienie „dobrego życia”<sup>33</sup>, a zatem państwa stabilnego i sprawiedliwego, które może nie osiągnie ideału platońskiego *kallipolis* i nie przypłyynie do najlepszego portu, lecz również nie osiądzie na mieliźnie.

## Bibliografia

Arystoteles, *Polityka*, tłum. L. Piotrowicz, Warszawa 2006.

Carnegie A., *The Ship of State Adrift*, „The North American Review” 1896, vol. 162, no 475.

<sup>29</sup> N. Thompson, *The Ship of State*, New Haven – London 2001, s. 172.

<sup>30</sup> A. Carnegie, *The Ship of State Adrift*, „The North American Review” 1896, vol. 162, no 475, s. 642 [tłum. A.C.].

<sup>31</sup> Ibidem, s. 643.

<sup>32</sup> Jest to pojęcie niezwykle szerokie, wręcz niemożliwe do streszczenia w zaledwie jednym zdaniu. Werner Jaeger poświęcił mu kilkutomowe dzieło: W. Jaeger, *Paideia: The Ideals of Greek Culture*, vol. 1–3, Oxford 1939–1944.

<sup>33</sup> Arystoteles, *Polityka*, tłum. L. Piotrowicz, Warszawa 2006, 1.8.

- Crick B., *W obronie polityki*, Warszawa 2004.
- Danielewicz J. (red.), *Liryka starożytnej Grecji*, Wrocław – Warszawa – Kraków – Gdańsk – Łódź 1984.
- Dion Chryzostom, *Mowy*, tłum. K. Jażdżewska, t. 1, Wrocław 2016.
- Gordon M.D., *Jean Bodin and the English Ship of State*, „Bibliothèque d’Humanisme et Renaissance” 1973, vol. 35, no 2.
- Hezjod, *Narodziny bogów (Theogonia)*. *Prace i dni. Tarcza*, tłum. J. Łanowski, Warszawa 1999.
- Hobbes T., *Lewiatan*, tłum. Cz. Znamierowski, Warszawa 2009.
- Ives J., Damery S., Redwod S., *PPI, paradoxes and Plato: who’s sailing the ship?* „Journal of Medical Ethics” 2013, vol. 39, no 3.
- Jaeger W., *Paideia: The Ideals of Greek Culture*, vol. 1–3, Oxford 1939–1944.
- Kane J., Patapan H., *Good democratic Leadership*, [w:] J. Kane, H. Patapan (red.), *Good democratic leadership. On prudence and judgment in modern democracies*, Oxford 2014.
- Keohane N.O., *Civil Society and Good Democratic Leadership*, [w:] J. Kane, H. Patapan (red.), *Good Democratic Leadership. On prudence and judgment in modern democracies*, Oxford 2014.
- Machiavelli N., *Księżę*, tłum. Cz. Nanke, Warszawa 1987.
- Mireaux E., *Życie codzienne w Grecji w epoce homeryckiej*, Warszawa 1962.
- Nieć M., „*Krytyka obyczajów*” jako kategoria analizująca politykę w Rzymie republikańskim (u historyków polityki Polibiusza i Salustiusza), [w:] J. Justyński, A. Madeja (red.), *Moralność i władza jako kategorie myśli politycznej*, Warszawa 2011.
- Oakeshott M., *Rationalism in politics*, London 1962.
- Platon, *Państwo*, tłum. W. Witwicki, Kęty 2006.
- Platon, *Protagoras*, tłum. W. Witwicki, Warszawa 1991.
- Podlecki A.J., *Three Greek Soldier: Poets Archilochus, Alcaeus, Solon*, „The Classical World” 1969, vol. 63, no 3.
- Polibiusz, *Dzieje*, tłum. S. Hammer, Wrocław 1957.
- Rose R., *Steering the Ship of State: One Tiller but Two Pairs of Hands*, „British Journal of Political Science” 1987, vol. 17, no 4.
- Sinko T., *Zarys historii literatury greckiej*, t. 1, Warszawa 1959.
- Skarga P., *Kazania sejmowe*, Wrocław – Warszawa – Kraków 1995.
- Sofokles, *Antyгона*, tłum. R.R. Chodkowski, Warszawa 2004.
- Stawrowski Z., *Platon o demokracji*, „Civitas. Studia z Filozofii Polityki” 1998, vol. 2.
- Thompson N., *The Ship of State*, New Haven – London 2001.
- Walbank F.W., *Polybius, Rome and the Hellenistic World. Essays and reflections*, Cambridge 2002.

## **The ship of state. The metaphor and problems of modern democracy**

### **Abstract**

The metaphor of the ship of state has been a popular theme in literature from ancient times to the present day. This article aims to analyse the reasons for its popularity and the problems it presents to the audience. The first part presents the genesis of this metaphor and its interpretations, which constitute the basis for the considerations on politics, the role of citizens and leaders conducted in the following subsections. Based on the relations between the helmsman and sailors, the metaphor is a visual representation of the desired relations in the state. As has been shown, its primary and still current message is to draw attention to the fact that politics is the art of cooperation, requiring prudence and balance. Thus, it is not meant to encourage catastrophic visions regarding the fall of the state, but rather to encourage reflection on what steps to take in order to avoid extremes, and at the same time be able to respond to the needs of a changing world – how to educate sailors and navigators or what legal and systemic solutions provide so that the ship of state survives the storms.

**Keywords:** democracy, leadership, antiquity, education, tyranny.