

ROZDZIAŁ TRZECI

Obrona, Różnorodności, Sprzeciw

– przykłady
kampani lokalnych

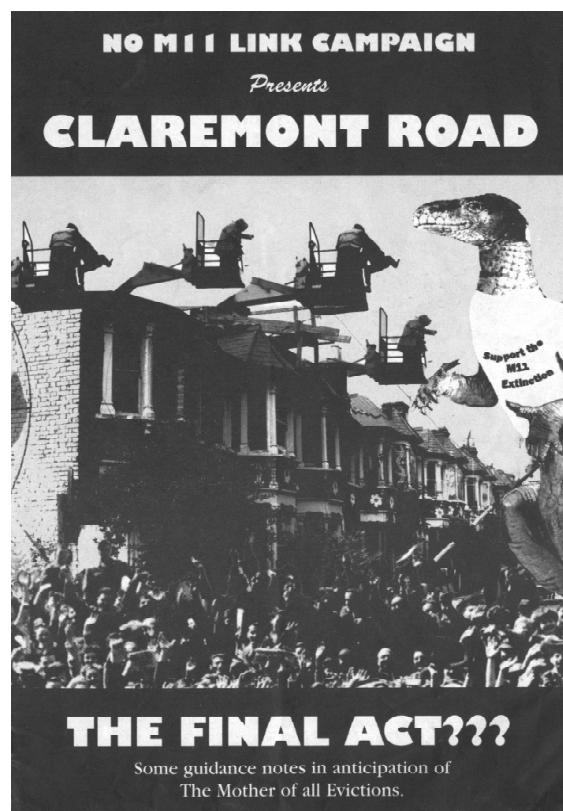
“Kto jeśli nie my?
Kiedy jeśli nie teraz?”

popularne hasło głoszone
przez ruch *Earth First!*

Wprowadzenie

Protesty przeciwko budowie nowego systemu dróg w Wielkiej Brytanii, przeszły do historii jako przykład najbardziej spektakularnych kampanii ekologicznych. Powstanie ruchu *Road Protesters* stało się symbolem aktywności społecznej lat dziewięćdziesiątych XX w. Tak silny sprzeciw środowisk ekologicznych i społeczności lokalnych wobec nowej inicjatywy rządu zakładającej największy program budowy dróg od czasów Rzymian wynikał z arogancji władz wdrażających projekt, decyzji podejmowanych bez konsultacji społecznych, bez uwzględnienia istniejących alternatyw, a często bez postawienia sobie pytania czy budowa nowej drogi jest na prawdę konieczna?

Gdy w roku 1992 na miejsce protestu w Twyford Down przybyła grupka *New Age Travellers* nikt nie



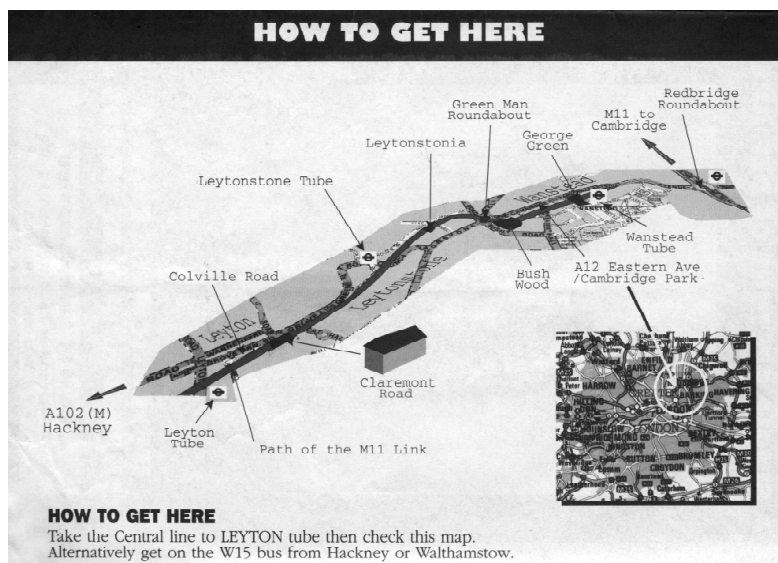
Ulotka z kampanii przeciwko drodze M11.

przypuszczał, że po pięciu latach akcja ta zainicjuje masowy ruch przeciwko polityce transportowej państwa zmuszający władze do ograniczenia subwencji rządowych przeznaczonych na budowę nowych dróg.

Inspiracja wyniesiona z Trywford Down rozprzestrzeniła się w inne rejony kraju: Londyn, Solsbury Hill, Glasgow, Newbury, Exeter i wiele innych miejsc. Przypomnijmy zatem najciekawsze brytyjskie protesty stacjonarne lat dziewięćdziesiątych XX wieku.

Londyn – kampania przeciwko drodze M11

Pierwszy projekt przeprowadzenia drogi przez dzielnice Wanstead, Leytonstone i Leyton powstał w 1900 roku. Wtedy z powodu sprzeciwu mieszkańców nie wdrożono go w życie. Do pomysłu budowy M11, drogi mającej usprawnić dotarcie do City, Departament Transportu powrócił w 1993 roku. Mieszkańcy trzystu pięćdziesięciu domów przeznaczonych do wyburzenia rozpoczęli zabiegi formalno-prawne zmierzające do zablokowania inwestycji. Sprawę wniesiono do Europejskiej Komisji Ochrony Środowiska, ta jednak wydała opinię negatywną dla mieszkańców, twierdząc iż planowana inwestycja bezpoś-



Plan sytuacyjny nowego dojazdu do autostrady M11 przez wytyczoną przez dzielnice Wanstead, Leytonstone, Leyton.

rednio nie zagraża środowisku naturalnemu.

Pomimo protestów społeczności lokalnej podjęto decyzję o wysiedleniu tysiąca osób, wyburzeniu domów i wycięciu drzew. W obliczu realnego zagrożenia mieszkańcy, przy pomocy organizacji ekologicznych, zdecydowali się bronić swoich racji za wszelką cenę.

Tak zaczęła się trwająca osiemnaście miesięcy operacja *Roadblock*, jedna z najgłośniejszych i najbardziej spektakularnych akcji bezpośrednich w historii Zjednoczonego Królestwa, która nadała kierunek i ukształtowała formę ruchu *Road Protesters*.

Wanstead, 13 września 1993 roku. Na mające rozpocząć niszczycielskie dzieło buldożery oczekiwało stu protestujących. Gdy następnego ranka przybyła ekipa budowlana, zastała mieszkańców blokujących dostęp do drzew przeznaczonych do ścięcia. Wśród nich rósł dwustupięćdziesięcioletni kasztanowiec – duma dzielnicy Wanstead. W obronie kasztanowca stanęli wszyscy mieszkańcy. Wcześniej pomiędzy gałęziami powstał dom, a udekorowane drzewo uzyskało status symbolu kampanii. Walka o drzewo stała się czynnikiem integrującym i spajającym ludzi jednoczących się poprzez wspólne działanie. Wkrótce do mieszkańców zagrożonej dzielnicy dołączyli ekolodzy. Protest połączył jego uczestników bez względu na wiek, pochodzenie, status społeczny czy wyznawane

poglądy. Nadspodziewane zaangażowanie i poświęcenie sprawie przyciągnęło uwagę masmediów.

Jednak mimo rosnącej popularności kampanii i zwiększającego się poparcia dla sprawy dzielnicy Wanstead, Departament Transportu wydał nakaz ścięcia drzewa-symbolu. W dniu 7 grudnia 1993 roku doszło do bezpośredniej konfrontacji. Przez 9 godzin 300 osób własnymi ciałami broniło dostępu do kasztanowca, zacięcie walcząc z 400 policjantami nadzorującymi operację. Pomimo silnego oporu, wieczorem drzewo zostało ścięte, a proces wysiedleń oraz wyburzania domów rozpoczęty.

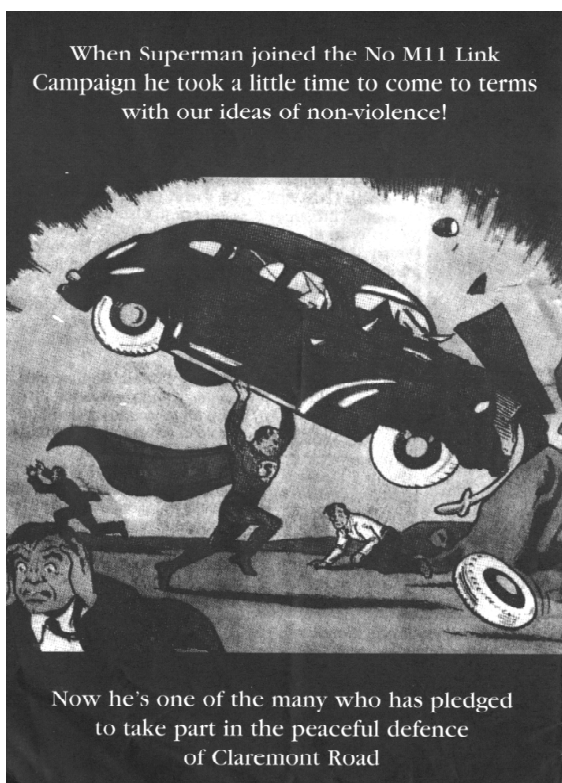
Uwaga mediów i zainteresowanie opinii publicznej nadały lokalnej sprawie ogólnonarodowy wydźwięk. Dzięki współpracy ekologów z mieszkańcami zmienił się stereotyp protestu i protestujących. Dotąd byli postrzegani przez społeczeństwo jako nie zawsze zrozumiali, budzący nieufność, outsiderzy. Po przez tę zmianę protesty zyskują coraz to szersze poparcie społeczne.

Operacja „Roadblock”

Mimo niepowodzenia protestu w Wanstead i częściowego wysiedlenia mieszkańców z ulicy duch akcji nie zamarł.

Wręcz przeciwnie. Ekolodzy zaczęli działać w bardziej zaplanowany sposób. Stopniowo domy na Claremont Road zaczęły zapełniać się aktywistami reprezentującymi różne środowiska. Wśród osób zajmujących pustostany na Claremont znaleźli się zarówno weterani akcji w Tryford Down, miejscowi i przyjezdni działacze ekologiczni oraz artyści. Uzupełnili oni nieliczne szeregi lokatorów nie godzących się na przesiedlenie, wśród których znalazła się 93-letnia Dolly Watson, zamieszkująca tę dzielnicę, od urodzenia czyli od roku 1900. Pomimo tego inwestorzy sukcesywnie wyburzali budynek po budynku. W odpowiedzi

na te działania *Road Protesters* inicjują nową akcję pod nazwą operacja *Roadblock*.

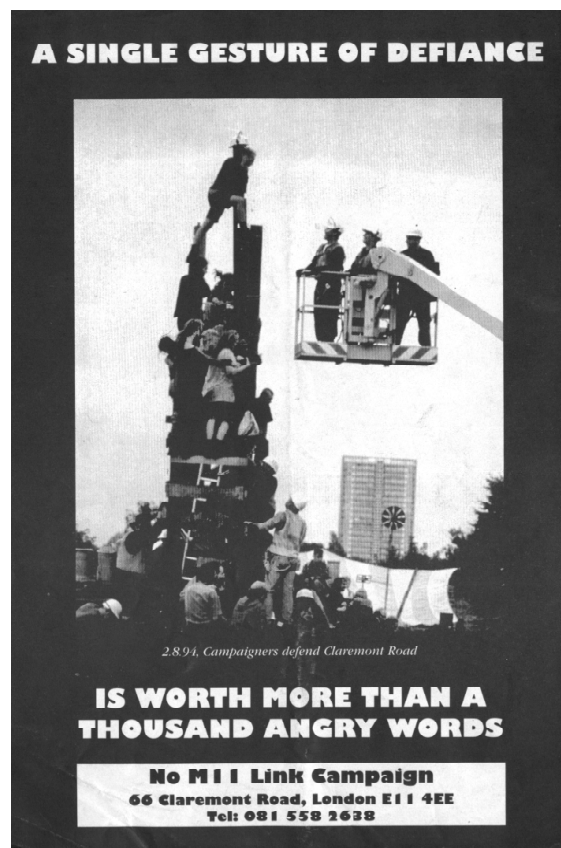


Ulotka z kampanii przeciwko drodze M11.

Relacja Phila McLeisha, bezpośredniego uczestnika wydarzeń, wydaje się najlepiej oddawać atmosferę tamtych dni. „Zaangażowałem się w kampanię M11 w marcu 1994 roku, w szczytowej fazie operacji *Roadblock* – wspomina – od połowy marca do połowy kwietnia przyjeżdżali do nas nie tylko ludzie z Londynu, ale nawet z całego kraju dokładając coś od siebie, aby zahamować budowę drogi. To był szalony czas. Różni ludzie pojawiali się i znikali, wspaniałe wspólne posiłki przygotowywane przez Johnego The Cook, trzy ciągle zajęte telefony, mnóstwo ciekawych miejsc i ludzi, euforia [...]”²³

Wraz z upływającym czasem entuzjazm przerodził się w ukierunkowane działanie. Wypracowano strategię działania przeciw wyburzeniu domów, które stopniowo zmieniły się w prawdziwe fortece.

„Początkowo trudno nam było określić jednoznacznie wspólną definicję tego, czego właściwie bronimy. Traktowaliśmy Clermont jako miejsce działalności artystycznej, jako eksperyment życia we wspólnocie, także jako obszar wolny od samochodów. W sumie identyfikowaliśmy się z hasłem „domy, NIE drogi” [...] Po pierwszej fali spontanicznych



Ulotka z kampanii przeciwko drodze M11.

23. John Steward,
Jonathan Bray,
Emma Must,
Roadblock, Alarm UK,
London 1993, s. 30.

działań poczuliśmy jednak potrzebę do-
określenia naszej wspólnej sytuacji. Zainicjo-
waliśmy kampanię w obronie Claremont i
ludzie wzięli się do pracy. Ulice zostały
pomalowane, wypełnione futurystycznymi
barykadami, nad którymi zawisły sieci, domy
na drzewach, liny; wznieśliśmy metalową
wieżę, a w domach przygotowaliśmy bunkry
i specjalne zapięcia *lock-on*".²⁴

Kampania rosła w siłę, policja i pro-
testujący wzajemnie prześcigali się w
utrudnianiu sobie życia. Trwały blokady
ciężkiego sprzętu, kolportowano tysiące
ulotek informujących o celach akcji.
Clemonton Road przerodziło się w centrum
życia kulturalnego, powstały alternatywne
kawiarenki, kino, galerie sztuki.

Skala protestu zmusiła Departament
Transportu by wsparł działania policji.
Zaangażowano specjalistyczną agencję
ochrony. Ruszyła machina propagandy i
akcji medialnej. „Operacja *Roadblock* nie
zaistniałaby, gdyby nie media – mówi
McLeish – Początkowo czułem się dziwnie,
prowadząc życie pod nieustannym obstrza-
łem migawki aparatu fotograficznego,
obiektywu kamery, dziennikarzy i wszy-
stkich pozostałych, lecz szybko się do tego
przyzwyczaiłem. Zazwyczaj myślimy o
mediach jak o łowcach łatwej sensacji, ale
media zmieniły przebieg kampanii. Nasz sta-
tus gwiazdy telewizyjnej spowodował, że
ludzie słyszeli o nas, w rezultacie czego
mieliśmy stały przypyływ gości i osób

24. Tamże, s. 30.

chcących zaoferować pomoc. Po pewnym czasie zaczęły pojawiać się całe tabuny podnieconych młodych ekoaktywistów, zafascynowanych naszym wizerunkiem w mas mediach”.²⁵

Po osiemnastu miesiącach ekolodzy zostali usunięci z *Claremont Road*. Jednak bez względu na finał mogą powiedzieć o sobie: „nieświadomie staliśmy się ruchem, spektakularnym symbolem oporu, bardziej niż tylko kampanią na rzecz zatrzymania lokalnej drogi”.²⁶ Stali się ruchem *Road Protesters*.

Ostateczna akcja usunięcia protestujących pod nazwą „*Operation Garden Party*” trwała pełne pięć dni i kosztowała 2 miliony funtów, a cała akcja usunięcia ekologów z dzielnic: Wanstead, Leytonstone i Leyton naraziła budżet inwestycji na dodatkowy koszt 26 milionów funtów.

25. Tamże, s. 31.

26. Tamże, s. 31.

Szkocki akcent – Pollock Free State

Podczas trwania kampanii *Roadblock* w Londynie w okolicach Glasgow rusza kolejny protest skierowany przeciwko budowie

drogi. Wiosną 1994 roku na teren planowanej inwestycji, budowy autostrady M77 wkraczają ekolodzy z Glasgow. Argumentem ekologów jest to, iż obszar przeznaczony pod autostradę pierwotnie przekazany został organizacji *National Trust for Scotland* przez pry-



Jedna z czterech bram prowadzących na teren obozu w *Pollock Free State*

watnego ofiarodawcę. Intencją ofiarodawcy było aby uchronić rosnący tam las, i przeznaczyć go jako miejsce rekreacyjne dla całej aglomeracji Glasgow. Tam właśnie powstał obóz nazwany *Pollock Free State* (Wolne Państwo Pollock). Wraz z momentem

zainicjowania protestu stacjonarnego w Pollock, ewolucji uległy sposoby działania *Road Protesters*. Ich kultura nabrała kolorytu oraz zyskała nowy, filozoficzny i mistyczny wymiar. Działo się tak za sprawą włączenia w kampanię wierzeń i rytuałów pogańskich, połączonych z silnym na terenie Szkocji poczuciem kulturowej odrębności.

Przestrzeń obozu *Pollock Free State* została starannie zaplanowana: sfera *sacrum* obejmująca wnętrze obozu, oraz sfera *profanum* – przestrzeń znajdującą się po za nim.

Do sfery *sacrum* wiodły wejścia, masywne bramy zwrócone ku czterem kierunkom świata. Pośrodku obozu wyznaczono miejsce na wiecznie płonący ogień, wokół którego straż pełniły rzeźbione w drewnie totemy przedstawiające ginące gatunki zwierząt (wilka, niedźwiedzia, orła). Wewnątrz wzniesiono również ośmiokątny budynek, wokół zbudowano domy na drzewach, rozstawiono namioty. Nad wszystkim unosiła się aura celtyckiego rytuału, a sam obóz nosił wyraźnie neopogański charakter.

Wraz z upływem czasu formuła działania Pollock przerodziły się z aktywnego protestu



Nie dla autostrady !
– transparent z
Pollock Free State.

Drewniany totem
z *Pollock Free State*



w akcję edukacyjną. Powstał *Pollock Free University*. Na miejscu zaczęli pojawiać się uczniowie z okolicznych szkół, dla których organizowano lekcje edukacji ekologicznej.

Mówiono o potrzebie chronienia środowiska naturalnego. Rozkwitała także działalność artystyczna. W efekcie tego protest w *Pollock* zmienił się ekologiczno-kulturalne centrum przeznaczone dla mieszkańców Glasgow. W ten sposób życzenia dawnego właściciela terenu zostały spełnione. Oprócz *Pollock Free University* w ramach akcji powstał również projekt *Land Redemption Found*, skoncentrowany na zbiorce funduszy na zakup ziemi i stworzeniu ekologicznej wioski dla ludzi z miasta. Inicjatywy te wstrzymało wysiedlenie przeprowadzone przez władze w październiku tego samego roku.²⁷ Tym samym inicjatywa mająca na celu prowadzenia ośrodka edukacji ekologicznej została

zniszczona.

Pamięć o proteście w Glasgow nie poszła jednak w zapomnienie. W marcu następnego roku ekoaktywiści z Brighton i Oxford zorganizowali happening samochodowy. Ekolodzy wyruszyli pomalowanymi samochodami w kierunku Glasgow. W miastach

27. Informacje zaczerpnięte z publikacji: Stacy Wakerfield, *Not For Rent. Conversation with creative activist in the u.k.*, Ewil Twin Publications, Amsterdam, 1996, s. 68.



W haśle tym wykorzystano kalambur słowny, znaną z nagrobków sentencję Rest in Peace – czyli spoczywaj w pokoju, zmieniono na Rust in Peace – czyli w wolnym tłumaczeniu rdzewiej w pokoju.

odwiedzanych po drodze organizując happeningi skierowane przeciw *car consumption society*. Po dotarciu na miejsce dawnego obozu *Pollock Free State* auta zostały wkopane w ziemię, a następnie rytualnie podpalone. Całości towarzyszyła głośno manifestowana idea „zmierzczenia samochodowej kultury”.

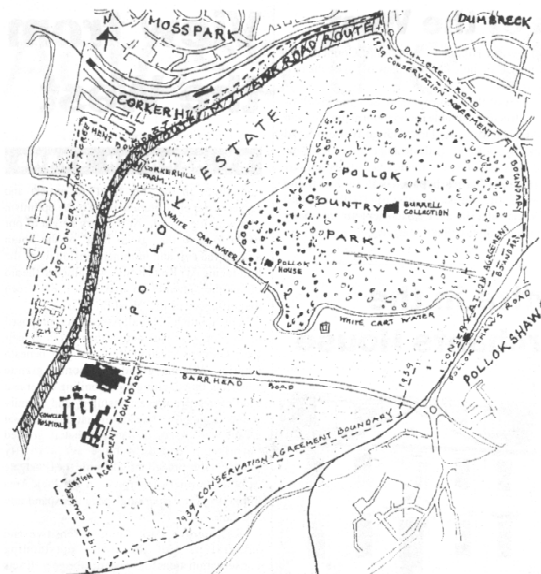
„To koniec kultury samochodowej - rust in peace”²⁸ – wykrzykiwali happenerzy).

Happening zarejestrowano kamerą

28. W haśle tym wykorzystano kalambur słowny, znaną z nagrobków sentencję Rest in Peace – czyli spoczywaj w pokoju

wideo, a następnie z zebranego materiału powstał film dokumentujący działalność ekoaktywistów. Taka forma aktywności, polegająca na bezpośrednim zaangażowaniu uczestników w obsługę medialną akcji stała się w późniejszym czasie cechą charakterystyczną ruchu *Road Protesters*, nazwano ją *Video Activism*.

Ulotka zachęcająca do odwiedzenia obozu *Pollock Free State*.



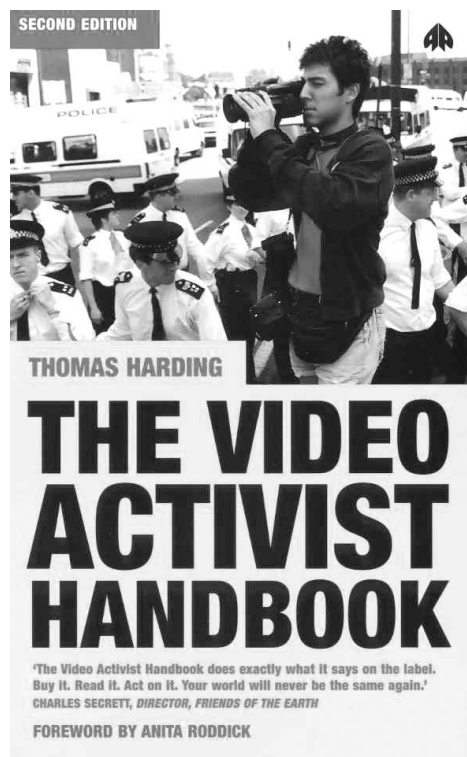
Boycott Wimpey! Visit the Camp!

Visit the woodlands on Barrhead Road (opposite National Savings Bank) and see the lovely craftsmanship and treehouses at Pollock Free State. Visitors are very welcome—bring yourselves, your friends, and share in the goodwill. By bus: 21, 23, and 48.

Video Activism – sposób na niezależne media

Za prekursora *Video Activism* uważa się Thomasa Hardinga. Jako jeden z pierwszych zrealizował on ideę niezależnego od oficjalnych mediów przedsięwzięcia, stawiając sobie za cel nagłośnienie lokalnych, prospołecznych kampanii.

Wiosną 1994 roku Harding założył organizację *Undercurrents*, której zadaniem była obsługa medialna inicjatyw realizowanych przez pozarządowe organizacje ekologiczne. Wkrótce ukazała się pierwsza kasetka wideo dokumentująca kampanie związane z ruchem *Road Protesters*. Ideą przewodnią *Undercurrents* było stworzenie alternatywnego serwisu informacyjnego. Gdy jednak starania o uzyskanie dostępu do komercyjnych fal emisji nie powiodły się, postanowiono by serwis dystrybuować poprzez kasety wideo. Wraz z rosnącą liczbą kamer wideo będących w posiadaniu indywidualnych użytkowników, *Undercurrents* zainicjowało



Podręcznik dla początkujących
videoaktivistów.



Okładka jednej z kaset VHS wydawanej przez kolektyw *Undercurrents*.

29. Thomas Harding, *The Video Activist Handbook*, Pluto Press, London.Chicago. Illinois, 1997, s. 9.

przeznaczony dla aktywistów cykl specjalistycznych szkoleń z zakresu wideofilmowania. Dzięki tym działaniom *videoactivism*, zyskuje coraz to szersze grono zwolenników, wykorzystujących kamerę do archiwizowania wydarzeń związanych z akcjami społecznymi. W ten sposób powstał niezależny od oficjalnych stacji nadawczych drugi obieg informacji.

Napisany w 1997 roku podręcznik *The Video Activist Handbook*, autorstwa Hardinga jest odpowiedzią na rosnące zainteresowanie takową działalnością. Wraz z niezwykle dynamicznym rozwojem projektu *Undercurrents* wzrastają kwalifikacje wideoaktywistów oraz profesjonalizm ich pracy. “Używanie kamery jako narzędzia, taktyki w walce o sprawiedliwość społeczną i ochronę środowiska”²⁹ pomaga zarówno w doku-

mentacji wydarzeń, jak i reguluje obieg oraz przepływ informacji w ich pierwotnej, niemodyfikowanej formie. Działalność *videoactivism* posiada również inne uzasadnienie. Należy zdać sobie bowiem sprawę z niezaprzeczalnego faktu, iż telewizja stała się najpotężniejszym medium informacyjnym XX wieku, jak też z tego, że większość osób

czepie swą wiedze o świecie bezpośrednio z programów tele-wizyjnych. Jak pokazują brytyjskie doświadczenia, jednym z kluczy do przeprowadzenia efektywnej kampanii ekologicznej jest współpraca z mediami. A co więcej, jeżeli tylko zaistnieje taka możliwość należy starać się te media samemu tworzyć.



„Just do it.”

– reklamowe hasło firmy Nike wykorzystywane do propagowania *Video Activism*. Motyw graficzny wykorzystany przez *Undercurrents*

Fairmail – dwa lata protestu

Domy na drzewie – Fairmail



Fairmail to niewielkie miasteczko położone w hrabstwie Devon, o którym pewnie nikt by nigdy nie usłyszał, gdyby nie spektakularny protest zorganizowany w tym miejscu przez ekologów. Kwestą sporną w przypadku Fairmail stała się budowa obwodnicy na trasie A30, wiodąca z Penzance na północ kraju. Obwodnica w założeniach miała uchronić 157 domostw położonych w miasteczku od nadmiernego hałasu i niebezpieczeństwa wypadków drogowych. Ceną za zmianę miało być zniszczenie 15 mil terenów zielonych.

Dodatkowe kontrowersje wzbudzał także sposób finansowania przedsięwzięcia. Drogę A30 objął bowiem nowo wprowadzony program rządowy pod nazwą *Private Finance Initiative*. W przypadku Fairmail budowa obwodnicy miała być wykonana w systemie – *Design, Build, Fi-*

nance and Operate. Innymi słowy, za całość przedsięwzięcia a więc za: projektowanie drogi, jej wykonanie, finansowanie oraz administrację odpowiedzialne było specjalne w tym celu powołane prywatne konsorcjum. Po trzydziestu latach użytkowania drogi, droga jest przekazywana państwu.

Tak więc z formalnego punktu widzenia drogi budowane w systemie *DFBO* są drogami prywatnymi, a całość inwestycji opiera się na współpracy sektora państwowego z prywatnym.

Inwestorzy wkroczyli na teren budowy we wrześniu 1994 roku. Początkowo napotkali niewielki opór protestujących, ograniczający się do spontanicznej blokady wycinanych drzew. Stanowcza akcja protestujących miała miejsce na wiosnę. Wtedy powstały dwa obozy: *Oak Tribe* (Dębowcy) a potem w jego pobliżu *Trollheim* (obóz Trolli). Okupacja terenu w Fairmail, ze względu na stojącą na bardzo wysokim poziomie organizację protestu przeszedł do historii jako uniwersytet *Road Protesters*.

Pierwszy z obozów nosił nazwę *Oak camp*, nadaną z powodu rosnącego po środku starego dębu, na którym wybudowano pierwsze nadrzewne domy. Bezpośredni



Domy na drzewie – Fairmail

dostęp do obozu zabezpieczono wymyślnym systemem fortyfikacji: wokół wykopano suchą fosę, otoczoną wałem ziemnym. Całość przypominała postać średniowiecznego grodziska. Podobnie jak w poprzednich protestach powstałe na drzewach domy były połączone ze sobą nadziemnym systemem komunikacji *skywalk* oraz siatkami rozciągniętymi pomiędzy konarami.

Na ziemi usytuowano kuchnie, magazyn na prowiant i narzędzia. W pobliżu część ziemi przeznaczono na biodynamiczny ogród. Z szacunku dla przyrody wprowadzono obozowy system segregacji śmieci.

Drugi z obozów, powstały na miejscu wyciętego pasa drzewostanu przeznaczonego na nową drogę, nazwano *Trollheim*, a mieszkańców – *Trollami*. Wznieśli oni swoje lokum w kształcie



Drewniany fort *Trollheim*.

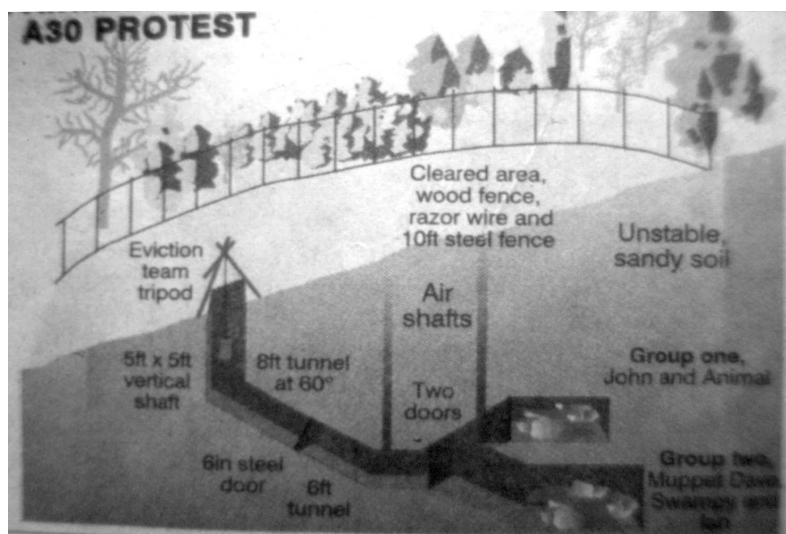
drewnianego fortu, do budowy wykorzystując ścięte przez ekipy przygotowujące teren pod budowę drogi drzewa i gałęzie. Wokół obozu zbudowano około dwumetrowej wysokości drewnianą barykadę. Nad całością prze-

myślnej konstrukcji górowała wieżyczka wartownicza z opuszczanym mostem. W środku obozu usytuowano namioty mieszkalne, magazyny oraz ogródek mający zapewniać protestującym część wyżywienia.

Pomiędzy dwoma obozami leżącymi w odległości jednego kilometra zainstalowano system komunikacji radiowej. Pełnił on funkcję systemu wczesnego ostrzegania przed niebezpieczeństwem usunięcia z okupowanego terenu.

Jednak tym, z czego zasłynął protest w Fairmail, był system podziemnych tuneli będących nową formą ekosabotażu. Kopanie tuneli było możliwe dzięki specyficznym warunkom glebowym. W Fairmail można było wkopywać się w głąb ziemi na wiele metrów nie używając specjalistycznych zabezpieczeń.

Podczas usuwania obozu Dębowców, protestujący wchodzili do tuneli, aby w ten sposób powstrzymać wprowadzenie ciężkiego sprzętu, a w szczególności podnośników do likwidacji domów na drzewach. Dopóki ekolodzy chronili się w korytarzach tunelu dopóty pod drzewa nie mogły podjechać



Schemat akcji wydostania Swampy'ego z tunelu podczas akcji w Fairmail.

podnośniki z platformę do ściągania ekologów na ziemię.

Bohaterem akcji w Fairmail został *Swampy*, który pod ziemią ukrywał się przez osiem dni. Do akcji wydobycia *Swampy'ego* wezwano specjalistyczne brygady antyterrorystyczne szkolone do walki z IRA.

Dopiero po wyciągnięciu *Swampy'ego* na powierzchnię, można było prowadzić dalszą akcję likwidacji obozu. Determinacja i poświęcenie *Swampy'ego* narażającego własne życie, uzyskała uznanie aktywistów i widzów śledzących likwidację protestu

przed telewizorami. Z czasem *Swampy* stał się ulubieńcem mediów, symbolem odwagi i zaangażowania.

Pomimo dwóch lat trwania protestu w Fairmail, nie udało się uchronić starego dębu rosnącego pośrodku obozu jak i całego

terenu przed zniszczeniem. Niemniej ruch *Road Protesters* rósł w siłę. Ponad to poprzez nagłośnienie problemu przez media w społeczeństwie brytyjskim stopniowo rosła liczba osób sympatyzujących z *Road Protesters*.



Kilka metrów po ziemią w tunelu bez zabezpieczeń.

Analizując ewolucję ruchu *Road Protesters*, nietrudno dostrzec, iż strategia i taktyka działania ekologów z protestu na protest ulega usprawnieniom i modyfikacjom. W przypadku Fairmail nowym pomysłem na prowadzenie ekosabotażu był “*tunneling*”.

Wartym podkreślenia jest fakt, iż po raz pierwszy w historii protestów mamy do czynienia ze swoistą wewnętrzną dyferencjacją ruchu *Road Protesters*. Pomimo podzielania wartości i idei doszło do powstania dwóch całkowicie odrębnych obozów. Silna potrzeba samoidentyfikacji doprowadza do zaistnienia dwu plemion działających pod odrębnymi nazwami w imię jednej sprawy. Tendencja ta w późniejszym czasie nie będzie zanikać, lecz rozwinie się, prowadząc do powstawania małych, kilkuosobowych grup tworzących obozy, nadających im własną nazwę i identyfikujących się z nimi. Proces ten będzie szczególnie widoczny podczas następnego protestu w Newbury.



Widok z domu na drzewie na okalającą obóz fosę.

Trzecia Bitwa o Newbury

Najgłośniejszy protest w historii ruchu *Road Protesters* wybuchął zaledwie w odległości 45 kilometrów od miejsca pierwszej blokady w Twyford Down. I choć niespełna trzy lata dzieliły go od tamtego wydarzenia to skali protestu, liczby osób w niego zaangażowanych oraz oddźwięku medialnego z jakim się spotkał nie da się porównać z żadną wcześniejszą akcją.

Obwodnica wokół Newbury miała być częścią Europejskiej Sieci Drogowej. Miała powstać po to, by usprawnić ruch drogowy w Newbury – niewielkim miasteczku położonym w Hrabstwie Berkshire. Plan budowy obwodnicy zakładał usprawnienie ruchu drogowego pomiędzy Glasgow w Szkocji a południowym wybrzeżem. Wobec tworzących się korków na zachodnich (leżących po za miastem) terenach Newbury, postanowiono wybudować obwodnicę. Zdecydowano się na takie rozwiązanie problemu pomimo tego, iż Newbury posiadało już drogę szybkiego ruchu A34, wiodącą przez środek miasta. Droga ta jednak nie zdawała egzaminu, a tworzące się korki były wynikiem wybudowania na terenie miasta systemu bezkoli-

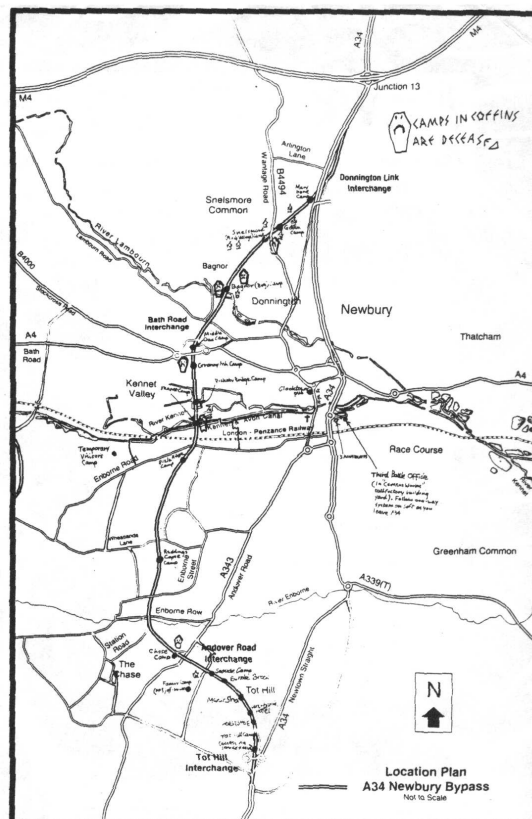
“My, *Road Protesters*, przybyliśmy tu by w pokojowy sposób zatrzymać budowę obwodnicy wokół Newbury. Choć wyglądamy inaczej, a nasza sposób życia może wydawać wam się dziwny, jesteśmy tu, ponieważ kochamy przyrodę najdroższej Wielkiej Brytanii. Nie będziemy stać z boku i patrzeć jak niszczy się naszą tradycję. I imię ducha Wielkiej Brytanii, w imię prawdziwego ducha naszych bohaterów, Króla Artura i Roobina Hooda jesteśmy gotowi powstać by bronić prawdy i sprawiedliwości”

Z odezwy wywieszanej na ścianach miasta Newbury w styczniu 1996 r.

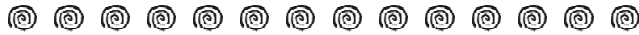
zyjnych skrzyżowań, rond, spowalniających ruch. Dodatkowo w bezpośrednim sąsiedztwie najruchliwszego z rond, sieć supermarketów Sainsbury wybudowała duże centrum handlowe – dodatkowo utrudniając ruch tranzytowy. W wyniku źle opracowanego planu zagospodarowania przestrzennego problemem miasta stały się kilometrowe korki. Aby usprawnić ruch tranzytowy Departament Transportu zdecydował się na nową inwestycję.

Na zlecenie ekologów przeprowadzono badania, które wykazały, iż 70% ruchu w Newbury jest ruchem lokalnym, a nie tranzytowym, a ponadto, że po wybudowaniu obwodnicy czas przejazdu nową drogą skróci się zaledwie o 2 minuty w stosunku do czasu przejazdu drogą już istniejąca.

Nowa obwodnica w założeniach przebiegać miała przez *Sites of Special Scientific Interest* cenne przyrodniczo miejsca o specjalnym znaczeniu naukowym. Na terenie planowanej obwodnicy istniały trzy takie miejsca, 12 stanowisk archeologicznych, pomniki historyczne, pola dwu bitew i miejsca pamięci wojny domowej. Zastąpienie owych bezcennych kulturowo, historycznie i przyrodniczo terenów pasem asfaltu



Plan obwodnicy wokół Newbury.



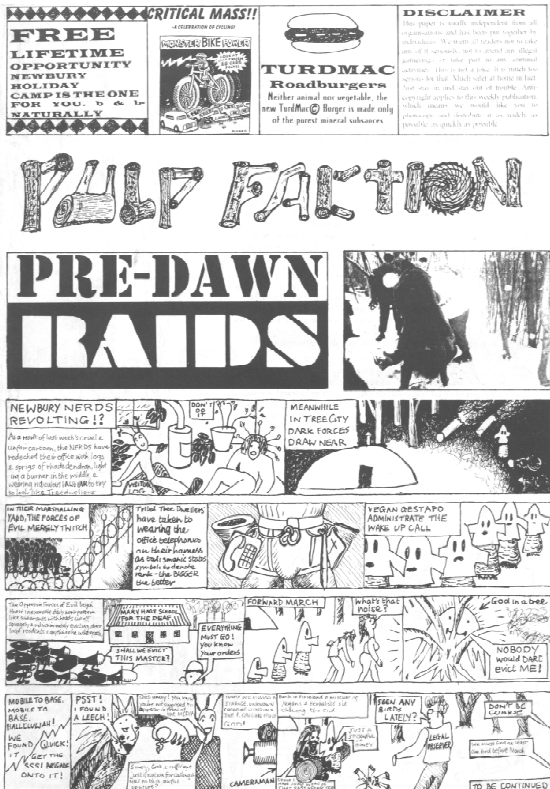
wzbudził sprzeciw nie tylko lokalnej społeczności, lecz również ekowojowników z obszaru całej Brytanii. Inicjatorami protestu, podobnie jak w przypadku Twyford, było *Plemię Donga* wspomagane przez *Rainbow People*. Akcja rozpropagowana przez internet i ulotki – ruszyła na wiosnę, w kwietniu 1995 roku.

Nazwa kampanii *Third Battle for Newbury* nawiązywała do związanych z okolicą wydarzeń historycznych, konkretnie do dwóch walk stoczonych w latach 1643 i 1644 na Wzgórzu świętego Jerzego usytuowanego w bezpośredniej okolicy Newbury.

Właśnie na Wzgórzu świętego Jerzego, miejscu które podczas swych XVII wiecznych powstań okupowali *Levellers*³⁰

rozpoczęto protest. Owo nawiązanie do tradycji i historii dodatkowo akcentowało jego przesłanie.

Stopniowo na terenie planowanej obwodnicy powstawały obozy. Pierwsze z nich *Road Protesters* budują na terenach *SSSI (Sites of Special Scientific Interest)*, noszą nazwy *Snelsmore, Bangor, Kennet camp*. Wkrótce na dziewięciomilowym odcinku przeznaczonym pod budowę obwodnicy, powstało ich aż trzydzieści. Z dnia na dzień



Pulp Fiction obozowy zine tworzony przez uczestników protestu w Newbury.

30. *Levellers* to XVII-wieczne stronnictwo polityczne głoszące postulaty równości wszystkich obywateli. Nie jest to jedyne ugrupowanie tamtych lat postulujące przeprowadzenie reform społecznych. Jako kolejny przykład reformatorów można podać *Ranters*, proponujących podział ziemi i przekazanie jej chłopom.

rosła też liczba osób zaangażowanych w kampanię. Oprócz przebywających na stałe aktywistów, zjawily się także osoby zainteresowane życiem obozowym i co ważne mieszkańcy pobliskiego Newbury. Część odwiedzających, zauroczona atmosferą panującą na terenie obozów, postanawia przyłączyć się do protestu.

Oto jak wspomina tamte wydarzenia Merrick, którego weekendowy pobyt w Newbury przeciągnął się do trzech miesięcy. Własne doświadczenie opisał w książce *Battle for the Trees*. “Dziewiątego stycznia zadzwonił znajomy, że w Newbury coś się dzieje [...]. Następnego dnia prace budowlane rozpoczęły się, a protestujący odpierali kordon ochrony i przez kilka godzin udało im się bronić dostępu do drzew. Oglądałem wydarzenia w telewizji i już wiedziałem, że muszę tam pojechać. [...] Pojechałem tylko na chwilę, rzucić okiem, zorientować się, ale na miejscu zdałem sobie sprawę, że to nie jest *tylko* protest. Mielismy wielką wizję, jak prawdziwe, mądre i dobre życie może i powinno wyglądać, tworzyliśmy całą kulturę [...]”³¹

Kiedy w styczniu rozpoczęto akcję wycinania drzew i likwidacji obozów, do New-

Ulotka informująca
o koncercie na rzecz protestu.



31. merrick,
Battle for the Trees,
goodhaven ink,
Leeds 1996, s. 8.

bury zjechały tłumy z całej Wielkiej Brytanii. Protest był dobrze zorganizowany, prowadzony w profesjonalny sposób. Nad całością przedsięwzięcia czuwało biuro uruchomione przez lokalnych aktywistów w centrum miasteczka. Zorganizowano specjalny

system komunikacji oparty na radiostacjach CB oraz telefonach komórkowych. Aby sprawie nadać szerszy rozgłos *Road Protesters* założyli własne radio – Radio Tree 87,7 FM. Ekowojownicy coraz czę-



Pixie max – logo sabotażystów.

ściej sięgali po ekosabotaż, jako bezpośrednią formę dochodzenia swych racji.

Sabotaż ten w większości przypadków polegał na niszczeniu sprzętu mechanicznego i siatek odgradzających teren budowy. W tym celu zawiązano tajną organizacją pod nazwą *Pixies* (w wolnym tłumaczeniu – skrzaty), a jej działania – dla zachowania anonimowości aktywistów – określa się jako *Pixies work*. Sytuacja konfliktu między inwestorem a protestującymi uległa zaostreniu.

Wobec profesjonalnie zorganizowanego protestu inwestor zdecydowała się na zatrudnienie 1200 pracowników ochrony. Mieli wspomagać pracę policji. Zaangażowano też prywatnych detektywów. Ich zadaniem było zbierać informacje i dokumentacje do spraw sądowych przeciwko uczestnikom blokady.

Trzecia bitwa o Newbury toczyła się do kwietnia, kiedy to stopniowo policja wraz z pracownikami ochrony zdobywa obóz po obozie. Opór protestujących złamano 6 kwietnia. Wtedy to ścięto symbol akcji sto dwudziesto metrową sosnę. Na niej obrońcy przyrody zbudowali największy dom, który mógł pomieścić jednocześnie dwadzieścia osób. O skali interwencji może zaświadczyć między innymi fakt, iż do ściągnięcia protestujących z sosny musiano specjalnie przywieźć z Holandii podnośnik hydrauliczny nazywany *Cherry picker*. Na terenie Zjednoczonego Królestwa odpowiednio wysokim podnośnikiem nie dysponowano.



Biodynamiczny ogród stworzony przez protestujących na miejscu wyciętego pasa drzew. Całą ziemię potrzebną do zrobienia ogrodu trzeba było nanieść na nowo.

Po wycięciu sosny i zniszczeniu znajdujących się na niej domów ekowojownicy zacięcie bronili każdego kolejnego drzewa.

W czerwcu istniało jeszcze osiem obozów przygotowanych do obrony. Blokady, akcje bezpośrednio przeciągnęły się do zimy. Wtedy zakończono wycinanie drzew. Na wiosnę *Road Protesters* ponownie powrócili na zdewastowane tereny. Znowu założyli nowe obozy. W kwietniu na terenie planowanej obwodnicy zorganizowano cieszący się dużym zainteresowaniem odwiedzających i mediów antysamochodowy festiwal sztuki.

Bilans końcowy Trzeciej bitwy o Newbury to 10.000 wyciętych drzew, 1000 osób zatrzymanych i aresztowanych, a finansowy koszt przeprowadzenia akcji likwidacji obozów wyceniono na 10 milionów funtów.

Protest w Newbury był momentem kulminacyjnym działań przeciwko budowie nowych dróg w Brytanii. Nigdy potem nie przeprowadzono już protestu na tak wielką skalę. Silny opór społeczny związany z *Third battle of Newbury* zmusił Departament Transportu do weryfikacji swej dotychczasowej polityki



Po zakończeniu protestu w Newbury zorganizowano festiwal sztuki antysamochodowej.

transportowej, doprowadzając do redukcji budżetu przeznaczanego na nową sieć drogową.

Manchester Airport – Runway 2

Ostatnim protestem, na którym skoncentrujemy naszą uwagę miał miejsce na terenach zielonych w pobliżu Manchesteru. Sprzeciw ekologów wywołał projekt budowy nowego pasa startowego dla lotniska Manchester Airport. I choć nie mamy tym razem do czynienia ze sprzeciwem wobec budowy infrastruktury drogowej, formy i metody działania charakterystyczne dla protestów stacjonarnych *Road Protesters* pozostały niezmiennie.

Również powody, dla których zdecydowano się na rozpoczęcie blokady, podobnie jak w przypadku poprzednich akcji, powtarzają się. Plany inwestycji zakładały zniszczenie 1000 akrów cennych przyrodniczo terenów zielonych. Intensyfikacja poziomu zanieczyszczeń i hałasu były dla społeczności lokalnej i ekologów dodatkowymi argumentami przeciwko planowanej budowie. Dlatego też w

THEY KNOW IT'S WRONG:
It would destroy over 1000 acres: 43 ponds, productive farmland, mature woodland and more, burying a huge area of living environment under tarmac. It goes against government commitments to combat air pollution and global warming; even the public inquiry inspector called it an "inappropriate development", and Manchester Airport's Head of Environment has admitted that growth of the industry is "simply not sustainable"...

IT'S SIMPLE - IF YOU VALUE HEALTH AND THE ENVIRONMENT ABOVE POLLUTION & DESTRUCTION:

WE KNOW IT'S WRONG:
Locals have been opposing a second runway for 25 years, and now show overwhelming support for the thriving camps who are forcing the issues to be heard. Millions of pounds would be spent on heartless destruction at the risk of our very future - surely such wealth should be used to improve our lives, not make profit for a few. People everywhere are realising that old ideas of growth AT ANY EXPENSE are NOT the way forward, and that if we really value our future we NEED to join together in support of positive change.

RESIST RUNWAY TWO!

YOU CAN JOIN THE OPPOSITION!
There is a role for everyone - volunteer legal observers, cake bakers, defenders of the trees... Information needs to be spread and the campaign must be sustained. We want your time and your offerings for THE CAMPS, THE OFFICE and THE CAUSE. Legal attempts to remove us are underway, but we're digging in deeper and there's plenty to do.

You can make a start by copying this poster to display, tell others what's going on, and for more information,
Contact:
Coalition Against Runway 2 on 0161-834-8221.
CAR2, c/o Manchester FoE, One World Centre, 6 Mount Street, Manchester, M2 5NS
Keep us up to date with events on our web site: <http://www.gn-apc.org/resurgence/car2.html>

Ulotka informująca o celach kampanii przeciwko budowie nowego pasa startowego w Manchesterze.

styczniu 1997 roku postanowiono rozpocząć blokadę i zahamować rozpoczęcie prac budowlanych. W ciągu pół roku w dolinie rzeki Bollin powstało sześć oddzielnych obozów zamieszkałych przez charakterystyczne grupy osób.

Jako pierwszy powstał obóz noszący nazwę *Flywood*, z domami na drzewach i podziemnymi tunelami. Weterani protestów w Fairmail i Newbury, wśród których znalazł się *Swampy*, założyli na pobliskiej skarpie obóz o nazwie *Cliff Richard*. Był to obóz silnie zideologizowany o całkowicie wegańskim charakterze, w którym panowała atmosfera nieustającej pracy. Mieszkańcy *Cliff Richard* całkowicie pochłonięci byli budową nowych nadrzewnych domów, powiększaniem długości tuneli, wypracowywaniem nowych taktyk obronnych. Osoby przebywające w obozie – jako grupa silnie skonsolidowana wewnętrznie i hermetyczna – nie cieszyli się może dużą sympatią pozostałych uczestników akcji, jakkolwiek bardzo dobra organizacja pracy i zaangażowanie mieszkańców *Cliff Richard* uczyniło go niejako motorem napędowym i wzorem postępowania dla reszty uczestników akcji.



Wejście do tunelu
usytuowane w skarpie –
obóz *Cliff Richard*.

Własną specyfikę posiadał także *Wild Garlick*. Nazwa powstała na zasadzie wolnego skojarzenia, od rosnącego wokół dzikiego czosnku. Obóz ten zamieszkiwali aktywiści o zamiłowaniach artystycznych. Będąc wydawcami wewnętrznego biuletynu informacyjnego pełnili rolę łącznika pomiędzy pozostałymi obozami. Mieszkańcy *Wild Garlick* zainicjowali sesję nagraniową piosenek *Road Protesters* następnie wydanej jako benefit na rzecz kampanii. Kolejny – *Zion Tree* składał się z czterech domów na drzewach oraz tunelu. Nad brzegiem rzeki powstawał *Water Rats*, obóz o otwartej formule – miejsce wieczornych spotkań i rozrywki, chętnie odwiedzany przez pozostałych uczestników protestu, jak i gości. Szóstym z obozów



Wspólne muzykowanie w *Wild Garlick*.

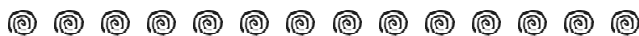
był *Jimi Hendrix* założony przez aktywistów z Manchesteru. Pełnił on rolę bazy, zaplecza dla ludzi koordynujących prace na rzecz kampanii w biurze. Kampania trwała do czerwca tego samego roku, kiedy to z okupowanego terenu usunięto ostatnie drzewo i ostatnich protestujących.

Zróżnicowanie obozów zainicjowane podczas akcji w Fairmail, a kontynuowane w Newbury i Manchesterze, pokazuje iż w wydawałoby się tak homogenicznym ruchu, jakim jawi się *Road Protesters*, istnieje silna potrzeba odszukania własnej tożsamości w mniejszej grupie. Tożsamość tę określa się poprzez wybór i przynależność do danego obozu, a utwierdza się ją przez identyfikację z osobami tam zamieszkującymi. Świadczy o tym między innymi nazewnictwo obozów, odgradzanie ich przestrzeni, umieszczanie tabliczek z nazwami.

Przedstawione powyżej kampanie lokalne na rzecz obrony środowiska naturalnego miały miejsce w latach 1993-1997. Głównym celem tych kampanii było zablokowanie inwestycji związane z budową nowych dróg i niszczeniem terenów zielonych. W wyniku zainicjowania protestów, rozwinął się ruch *Road Protesters*, zjawisko kulturowe posiadające spójny, wywodzący się z tradycji kontrkulturowych światopogląd, sprecyzowane cele, interesująca taktykę i niekonwencjonalne sposoby działania.



Dom na drzewie usytuowany nad ścieżką łączącą obóz Cliff Richard i FlyingWood.



Lista interesujących stron internetowych
związanych z tematami zawartymi w po-
wyższym rozdziale:

www.schnews.org.uk

www.urban75.com

www.squall.co.uk

www.eco-action.org

www.undercurrents.org

www.videoactivism.org

www.consciouscinema.co.uk