

AGNIESZKA KOŁODZIEJ-DURNAŚ
Szczecin

WSPÓLCZEŚNI POLSCY MARYNARZE – KRĘGI IZOLACJI

Słowa kluczowe: socjologia morska, marynarze, załogi statków dalekomorskich, izolacja
Keywords: maritime sociology, seafarers, deep-sea vessels' crews, isolation

Załogi statków dalekomorskich jako przedmiot badań socjologii morskiej

W socjologii morskiej załogi statków dalekomorskich od początku formowania się tej subdyscypliny stanowiły jedno z głównych zagadnień. Socjologodzy szczecińscy (ale też gdańscy czy poznańscy) badali nie tylko specyfikę pracy tzw. ludzi morza, czyli osób zatrudnionych w zawodach morskich (m.in. rybaków i marynarzy), ale także ich relacje rodzinne i towarzyskie na lądzie, systemy wartości, aspiracje, pragnienia itp.¹ Niejednokrotnie socjologodzy wypływali w rejs i za pomocą obserwacji uczestniczącej ukrytej poznawali wyjątkowy charakter środowiska pracy przedstawicieli tych kategorii zawodowych.

W okresie PRL-u szczególnym zainteresowaniem badaczy cieszyły się załogi statków rybackich – liczne i często obszerne opracowania tej tematyki znajdziemy w dorobku Ludwika Janiszewskiego, Jana Nikolajewa czy Bolesława Klepajczuka². W okresie transformacji ustrojowej liczba polskich przedsiębiorstw

¹ Por. np. W. Bryniewicz, *Geneza i dzieje socjologii morskiej*, Szczecin 2004, s. 47.

² Por. np. L. Janiszewski, *Rybakcy dalekomorscy. Studium socjologiczne*, Poznań 1967; J. Nikolajew, *Spoleczne problemy zawodu rybaka dalekomorskiego*, Szczecin 1986; B. Klepajczuk, *Rodzina w systemie wartości rybaków dalekomorskich*, „Roczniki Socjologii Morskiej” 1987, t. III.

połowowych (oraz jednostek rybackich) i – co jest pośrednio tego konsekwencją – liczba polskich rybaków dalekomorskich znacznie spadła; ograniczone zostały także obszary połowowe³. W nieco mniejszej skali skurczyła się liczba przedsiębiorstw transportu morskiego i marynarzy tej floty. Część pracowników sektora floty handlowej i pasażerskiej znalazła zatrudnienie u zagranicznych armatorów, dlatego też obecnie przedmiotem większej liczby badań z zakresu socjologii morskiej są marynarze.

W latach 2011–2013 autorka wraz z Arkadiuszem Kołodziejem przeprowadziła badania jakościowe (dwadzieścia pogłębionych wywiadów) oraz badania ilościowe na próbie ponad dwustu marynarzy uczestniczących w szkoleniach w dwóch ośrodkach doskonalenia kadr w Szczecinie. Częściowe wyniki badań zostały już opublikowane⁴. Przedmiotem tego artykułu są te zagadnienia związane z izolacją, które nie były wcześniej analizowane ani publikowane. Wyłoniły się one w trakcie wywiadów pogłębionych.

„Terapeutyczna” funkcja badań jakościowych wśród marynarzy

Zaskakujące dla autorów badań (i jednocześnie prowadzących wywiady) było odkrycie poczynione w czasie analizy wypowiedzi marynarzy, że respondenci potraktowali sytuację wywiadu (prawdopodobnie bezwiednie) jako sesję terapeutyczną. Mimo iż intencją badaczy nie było poszukiwanie informacji o relacjach z rodziną⁵ czy przyjaciółmi, ani o konfliktach na polu zawodowym – wypowiedzi dotyczące tych sfer życia pojawiły się w wielu wywiadach.

Quasi-terapeutyczna funkcja badań jakościowych w tym przypadku polegała przede wszystkim na wysłuchaniu respondentów. Badacze nie starali się dopypywać marynarzy o osobiste i wrażliwe kwestie, jak w przypadku zagadnień, których przedmiotem jest wywiad pogłębiony, i które właśnie mają być za pomocą tej metody szczegółowo wyjaśnione, odkryte w możliwie szerokiej złożoności

³ Por. np. *Gospodarka morska w Polsce w 2011 r.*, GUS, Urząd Statystyczny w Szczecinie.

⁴ A. Kołodziej, A. Kołodziej-Durnaś, *Managing Ship Crews: Qualitative Research Among Seamen/Zarządzanie załogą statku – badania jakościowe wśród marynarzy*, „Zarządzanie Zasobami Ludzkimi/Human Resource Management” 2012, nr 6, s. 53–71; eadem, *Determinanty więzi społecznej na statku – badania jakościowe wśród marynarzy*, „Opuscula Sociologica” 2012, nr 2, s. 27–44.

⁵ Choć był to ważny temat badawczy w socjologii morskiej lat 80. i 90, por. np. L. Janiszewski (red.), *Zawód a życie rodzinne ludzi morza*, Szczecin 1988; M. Kaczmarczyk-Sowa, *Przyczyny i płaszczyzny konfliktów małżeńskich w rodzinach marynarzy w opinii badanych*, „Studia Sociologica” 1990, nr 1.

i systemie zależności. W tym przypadku, kiedy prowadzący wywiady nie mają wykształcenia psychologicznego ani uprawnień do terapii, nie można mówić o elementach sesji terapeutycznej, a jedynie o pewnym sprzyjającym konfesji klimacie i nieograniczaniu respondentów w ich wywodach.

Wątki, które pojawiały się w momentach, w których respondenci traktowali sytuację wywiadu jako namiastkę sesji terapeutycznej, obejmowały następujące zagadnienia:

- konflikty z małżonkami (trudny etap związku, funkcjonowanie związku w dwóch trybach: morskim i lądowym oraz trudności z „przełączaniem się” z jednego na drugi tryb)⁶;
- konflikty z załogantami na statku;
- problemy zdrowotne⁷;
- problemy tożsamościowe (religijne);
- problemy zawodowe (wyboru ścieżki kariery);
- problemy wynikające z przebywania w środowisku wielokulturowym;
- problemy polityczne (sytuacja polityczna i ekonomiczna na lądzie).

Zjawisko to może sugerować rozważenie poszerzenia opieki nad marynarzami w kontekście medycyny pracy (badania okresowe) o indywidualne bądź zespołowe (załogowe) spotkania z psychologiem, jak w przypadku pracowników niektórych służb mundurowych (np. policjantów). W okresie PRL-u rybacy dalekomorscy, przebywający po wielokroć w wielomiesięcznych okresach na pokładzie, przechodzili załamania nerwowe (czasem kończące się powrotem do domu z portu pośredniego), brali udział w konfliktach z rękoczynami itp. Wprawdzie obecnie kluczowy w tym przypadku przeciętny czas trwania rejsów uległ znacznemu skróceniu, to jednak ciągle jest on znaczącym czynnikiem wywołującym niekorzystne zmiany w różnych wymiarach życia ludzi pracujących na morzu.

Niektórzy z respondentów byli wyraźnie zawiedzeni, kiedy następował koniec wywiadu, część deklarowała chęć udziału w kolejnym wywiadzie (kolejnej części wywiadu). Najbardziej ogólnym określeniem przyczyny problemów, które

⁶ Por. np. M. Thomas, N. Bailey, *Out of Time: Work, Temporal Synchrony and Families*, „Sociology” 2009, vol. 43/4, s. 613–630.

⁷ Por. np. artykuł o zdrowiu psychicznym: A.P.S. Guerrero, D. Fung, T. Suaalii-Sauni, T. Wigunga, *Care for the Seafarers: A Review of Mental Health in Austronesia*, „Asia-Pacific Psychiatry” 2013, vol. 5/3, s. 119–140 czy artykuł o wypaleniu zawodowym: M. Oldenburg, H.-J. Jensen, R. Wegner, *Burnout Syndrome in Seafarers in the Merchant Marine Service*, „International Archives of Occupational & Environmental Health” 2013, vol. 86/4, s. 407–416.

skutkują takim zachowaniem, jest deprivacja kontaktów, będąca następstwem wielowymiarowej czy wieloaspektowej izolacji.

Kręgi izolacji⁸

Długotrwała fizyczna izolacja statku od środowiska lądowego skutkuje rozłąką z najbliższą i dalszą rodziną, ale też separacją od znajomych, przyjaciół, ograniczeniem kontaktów społecznych w szerszym sensie. Pociąga to za sobą deprivację kontaktów na płaszczyźnie międzygeneracyjnej (zmniejszone odczucie solidarności międzypokoleniowej), obywatelskiej (zmniejszona możliwość generowania kapitału społecznego), państwowej (mniejszy dostęp do bieżących informacji polityczno-gospodarczych daje w efekcie mniejszą identyfikację z instytucjami państwowymi), kulturowej (współcześni marynarze są często członkami wielokulturowych załóg, co wywołuje ekspozycję na obce kultury i może wywoływać osłabienie więzów z własną kulturą). Specyfika statku dalekomorskiego jako miejsca pracy rodzi też pewne rodzaje izolacji „pokładowej”: ogromnie istotne są podziały zawodowe – horyzontalne (oddzielne mesy dla oficerów i pozostałych marynarzy) oraz wertykalne (członkowie załogi różnych narodowości, o odmiennym doświadczeniu edukacyjnym mogą tworzyć osobne kręgi towarzyskie). Warto zaznaczyć, że izolacja „ekologiczna” może intensyfikować odczucie oddzielenia od innych czynników, które sprawiają, że życie jest uznawane za normalne, dające komfort i satysfakcję w różnych aspektach. Te i inne zagadnienia wymagają pogłębienia analitycznego w świetle wyników przeprowadzonych badań jakościowych wśród szczecińskich marynarzy.

1. Rozłąka z rodziną

Jednym z najbardziej oczywistych skutków pracy w odległym i izolowanym środowisku jest, często podejmowana w badaniach, rozłąka z rodziną. Marynarze, mimo że już w momencie wyboru studiów (czy też szkoły średniej o profilu morskim) są świadomi, na czym polega ten zawód, w momencie rozpoczęcia praktykowania go wydają się często przytłoczeni samotnością i separacją od wszystkiego, co jest związane z lądem. Początkujący oficer pokładowy (nawigator) tak przedstawia swoje rozczarowanie:

⁸ *Per analogiam* do określenia „kręgi integracji” patrz: *Kręgi integracji i rodzaje tożsamości. Polska, Europa, Świat*, red. W. Wesołowski, J. Włodarek, Warszawa 2005.

to jest coś, co mi się nie podoba, bo nigdy nie zakładałem, że będę pływał... kiedyś studiowałem medycynę, ale to się pozmieniało mi trochę i te kontrakty, które mi proponują, nie są krótsze niż 4 miesiące, pewnie by im pasowało, żeby były dłuższe, to wtedy koszty podmiany się trochę redukuje, tak że 4 miesiące to jest standard, z którego ostatnio korzystam, docelowo pasowałoby mi jakieś 2 miesiące, a 2 miesiące w domu, albo nawet krótsze jakieś, miesiąc na miesiąc, ale to z kolei niektórzy mówią, że są trochę zbyt krótkie, zanim się człowiek dobrze zadomowi, to już trzeba wyjeżdżać (B 1)⁹.

Inni, już bardziej doświadczeni, wspominają o przypadkach rezygnacji z pracy z powodu długich kontraktów, ale także z powodów trudności w radzeniu sobie ze stresem, które mogą także wynikać z rozłąki, niemożności korzystania z przebywania w środowisku rodzinnym, ułatwiający odreagowanie napięć i sytuacji konfliktowych występujących na niwie zawodowej:

dla mnie jest to zwykła praca, ale nie można na przykład się za szybko denerwować, na przykład można tam coś źle zrobić, i się przejmie, ostre słowo od kapitana czy od chiefa, i to dobrze, drugi raz tego nie robi, ale moich kilku znajomych było raz, drugi na statku i podziękowali, że to nie dla nich, tym bardziej jakieś dłuższe kontrakty, mają rodzinę, to odpada dla nich (R 7)

Część młodych marynarzy niemających jeszcze własnej rodziny obawia się rozłąki z nią w przyszłości i antycypuje trudności, dlatego już wcześniej opracowuje strategię radzenia sobie z tym problemem w przyszłości:

będę szukał jakichś krótkich kontraktów... miesiąc na miesiąc, albo 2/2, żeby to dziecko pamiętało jak ojciec wygląda, a nie: oo przyjechał pan... (R 7)

Dojmujące odczucie rozłąki z rodziną powinno powodować większą integrację ze współpracownikami, czasami jednak bywa tak obojętniająca, że wcale nie prowadzi do takich kontaktów. Swój pierwszy rejs jeden z oficerów pokładowych wspomina następująco:

najgorzej to chyba czułem się na mojej pierwszej praktyce... to nie najlepiej w sumie, bo jakieś tam to wrażenie zostawia potem na dłuższy czas, ale na szczęście się poprawiło potem, i tam było mi źle, w ogóle miałem wtedy świeżą dziewczynę i tak było mi szkoda ją zostawiać tutaj w domu, i tak chyba tęsknota dosyć konkretnie

⁹ Wypowiedzi pochodzą z indywidualnych wywiadów pogłębionych (IDI). Każda wypowiedź jest sygnowana pierwszą literą imienia respondenta oraz numerem strony transkrypcji. Zachowano oryginalny styl, wprowadzono jedynie znaki interpunkcyjne.

mi się udzieliła i doszedłem do wniosku, że to jednak nie jest chyba rzeczywiście miejsce, w którym chciałbym być, jeszcze w dodatku wszyscy mi mówili, żebym stamtąd uciekał póki mogę, to się kumulowało i... nie, nie starałem się szukać kontaktów w ogóle, tyle że kontaktowałem się z tymi ludźmi na mesie (B 5)

2. Izolacja od spraw państwowych (społecznych, gospodarczych, politycznych)

Nawet ci, którzy chcą uczestniczyć w życiu społecznym kraju, w trakcie rejsu mogą to robić tylko w ograniczonym zakresie. Partycypacja w sferze publicznej (dawniej realizowana np. przez wybory organizowane na statku) nie jest już stymulowana odgórnie i niewielu marynarzy zdaje się za tym tęsknić, a jednocześnie samodzielne dążenie do uczestnictwa w sprawach kraju jest rzadkością:

na statku praktycznie nie ma kontaktu ze światem, telewizja naziemna jest w niektórych krajach taka, że nie idzie jej oglądać... można obejrzeć telewizję w Wielkiej Brytanii, bo tam jeszcze te programy są... czy jest zainteresowanie [sprawami państwowymi: gospodarką, polityką – A.K.-D.]? Raczej nie, nie ma i wszyscy raczej mówią, co mnie to obchodzi? – i tak nie mam na to wpływu... bo jestem poza domem, nic na to nie mogę zrobić... (M 4)

Być może więc zainteresowanie, a także idące za nim uczestnictwo w życiu publicznym, pojawiłoby się, gdyby nie tkwienie w odizolowanym środowisku. Część marynarzy, z którymi przeprowadzono wywiady, deklarowała postawy obywatelskie (np. uczestnictwo w wyborach, zagłębianie się w treści programów partii politycznych) w okresach, kiedy przebywają na lądzie. Można tu więc powiedzieć o swoistej „obywatelskiej eksterytorialności” marynarzy w czasie trwania rejsów, o przynajmniej częściowym ich wyłączeniu (i chyba samowylczeniu) ze struktury społecznej. A zakładając, że strukturę można traktować jako wyprzedzającą interakcje międzyludzkie, nadaje ona im znaczenie¹⁰, pracujący na statkach są czasowo pozbawieni takiego „społecznego sensu” życia.

3. Ograniczona liczba współpracowników

Rozłąka z rodziną jest oczywistym skutkiem długotrwałego przebywania na statku. Zredukowane grono współpracowników również skutkuje dodatkowym

¹⁰ Por. A. Kołodziej, *Sprawiedliwość i struktura społeczna – jak uzasadnić nierówność*, „Acta Universitatis Lodziensis. Folia Sociologica” 2013, nr 46, s. 63–73.

odczuciem zamknięcia, na co wskazuje część marynarzy. Procesy zmierzające do zmniejszania załóg są obecnie szczególnie nasilone i widoczne. Sam oficer pokładowy wydaje się być zdziwiony upowszechnieniem się tego trendu:

teraz ostatnio gdzieś czytałem jakiś artykuł, że MAERSK zamierza ograniczyć te swoje załogi w ogóle do minimum, marynarze mają nie wykonywać prawie żadnych prac konserwacyjnych, ma być mało tego stukania i malowania, co to najczęściej się zdarza i wszystko ma być przeprowadzane co jakiś tam okres czasu na stoczni, tak że tam naprawę, wielkie takie statki, po kilka tysięcy kontenerów przewożące i mają rzeczywiście mieć taką załogę zupełnie szkieletową... (B 3)

Inni natomiast wskazują na charaktery innych członków załogi jako przyczyny intensyfikacji poczucia funkcjonowania w odizolowaniu:

nie ilość załogantów na statku wyznacza po prostu jakość życia, tylko ich charakter i taką sytuację miałem właśnie na ostatnim kontrakcie, jeszcze po 6 pływaliśmy i byłem 4 miesiące z załogą, gdzie było rewelacyjnie, i ja mówię, o, jak tak będzie, to ja ciągnę 10 miesięcy, i tak chciałem ciągnąć... po 4 miesiącach ja zostałem, chciałem sobie robić następny kontrakt, bez przerwy a załoga się zmieniła, przyjechał nowy kapitan, nowy chief, nowi marynarze, i się zaczęła jazda, taka jazda, że ja po 2 miesiącach zadzwoniłem do biura do szefowej ze łzami w oczach i mówię, pani kierowniczo, ja schodzę ze statku, nie mogę wytrzymać, czy by nas było 6, 7, czy więcej, jak się nas trafi takich 2 ludzi, z którymi nijak nie idzie współpracować, współżyć, współpracować, to pół biedy, ale współżyć, być na statku, to jest od razu trzeba uciekać z takiego statku... (M 1)

wszyscy normalni ludzie przychodzą do mesy, a nienormalni robią kawę, albo wręcz mają czajniki i kawę w kabinie, bo i tacy się zdarzają, idzie... zamiast z chłopakami na kawie porozmawiać, on idzie do kabiny, robi kawę, pije sam... (M 8)

nas jest dwadzieścia kilka osób, każdy to jest inny charakter, inna osobowość, inne przyzwyczajenia, inny wiek, inne jakieś tam doświadczenia zawodowe, szereg różnych rzeczy, które różnią ludzi i teraz wystarczy jedna osoba, powiedzmy, która nie jest kontaktowa i [...] psuje wszystko... od pierwszego do ostatniego dnia psuje... (W 4)

Być może jednak liczba zamustrowanych zredukowana do absolutnego minimum (według respondentów to obecnie 6 osób) jest kluczowa w generowaniu konfliktów interpersonalnych – w sytuacji, kiedy na pokładzie jest więcej osób, ci marynarze, których charaktery są „nieprzystające”, mogą unikać styczności i starać się zaspokajać naturalną codzienną potrzebę spotykania innych poprzez

kontakty z tymi, którzy im odpowiadają pod względem zawodowym i towarzyskim. W momencie, gdy krąg załogantów jest mały, trudno nie trafić w końcu na nielubianą czy wręcz znienawidzoną osobę.

Jeśli jednak liczba członków załogi jest większa niż wspomniane minimum, marynarze starają się tworzyć grona koleżeńskie, które zapewne pełnią funkcję zarówno rozrywkową (zapewnienia towarzystwa), jak i ochronną – przed osobami nielubianymi, konfliktowymi:

bez laptopa teraz to ciężko byłoby przeżyć gdziekolwiek, coś w tym jest, ci starsi marynarze się bez laptopa mustrują i sam siedzi, książki czyta, wcześniej czy później zacznie pić, i będzie masakra, a tak zawsze się ekipą trzymamy, zawsze ktoś jakichś filmów naściąga, parę dysków się weźmie i jest weselej, chłopaki wpadną do mnie pooglądamy coś, w zależności jak tam praca się ułożyła, jak tam wachta, czy się można spotkać, czy nie (R 5)

4. Podziały służbowe

Pewne przejawy izolacji zawodowej, szczególnie tej horyzontalnej, są funkcjonalne – chodzi o utrzymanie dystansu między tymi, którzy charakteryzują się m.in. odmiennym zachowaniem, co ułatwia egzekwowanie poleceń wynikających z zajmowania różnych pozycji w hierarchii. Podział między szeregowymi marynarzami a kadrą oficerską najłatwiej zaobserwować przy okazji spożywania posiłków:

jak są mieszane załogi, np. te polsko-filipińskie, to oni zazwyczaj co innego [mają – A.K.-D.] gotowane i sobie siedzą, swobodniej się czują bez oficerów, bo to jednak nie pozwala się na jakieś żarty itd. (R 4)

do oficerskiej steward przynosi, a marynarze sami sobie biorą z bufetu... to też zależy od statku, tutaj na promie, to też bardziej ro-ro statek, mieliśmy tylko 35 osób załogi, ale siedzieliśmy, była tylko jedna mesa dla wszystkich, mieliśmy różne stoliki, tylko nie było podziału, czy marynarz, czy kapitan, tylko oficerowie zostawiali wszystko, a steward zabierał (R 4)

Czasami ograniczona liczba członków załogi, z którymi można wejść w normalne, codzienne relacje, jest jeszcze zawężana przez historyczne już animozje pomiędzy działem nawigacyjnym i mechanicznym (niektórzy mówią, że kiedy na statkach zniknęły żagle, inteligencja zeszła pod pokład). Jedni marynarze

traktują ten podział żartobliwie, ale inni poważnie, być może jest to konsekwencją pewnego rodzaju współzawodnictwa kandydatów do tych dwóch kategorii zawodowych na studiach w uczelniach morskich, o czym wspomina jeden z respondentów:

w tych czasach, kiedy ja studiowałem, nie było to szczególnie dawno, to jak tylko wszedłem na uczelnię, to widziałem, że były dwie grupy, tu nawigatorzy, tu mechanicy i oni właściwie ze sobą nie rozmawiali prawie wcale, nawet często zdarzały się jakieś bójki, to według mnie było napędzane sztucznie, bez sensu... (B 11)

O ile utrzymanie pionowego podziału służbowego jest przez kapitana zapewne pożądanym, o tyle na płaszczyźnie struktury poziomej kapitan może starać się integrować załogę. Dysponuje on pewnymi środkami, by ograniczać skutki izolacji, np. wyposażyć siłownię czy świetlicę, jednak oczekiwania załogi nie zawsze są spełniane:

wszystko zależy od kapitana, większość kapitanów to właśnie się trafiało, co patrzeni jak się tu do tych pieniędzy przytulić bardziej niż dać to załodze, tak? (P 4)

5. Kontakty z obcokrajowcami

Na podziały hierarchiczne (pionowe) nakładają się często podziały narodowościowe – w firmach, w których zatrudnieni są polscy marynarze, Europejczycy często pełnią funkcje oficerskie, a ich podwładnymi nierzadko są Azjaci:

Filipińczycy są załogą szeregową, oni sobie po prostu siedzą w swojej mesie, nie ma tu okazji do porozmawiania przy obiedzie czy na kawie, oficer mechanik czy oficer pokładowy może do nich pójść na kawę, jak ma tam coś do przedyskutowania, i chcą to zrobić w takiej bardziej towarzyskiej atmosferze, niż na przykład na pokładzie przy pracy, ale generalnie jest tak, że my mamy swoją mesę, swoją łódzkę, gdzie to jedzenie jest też troszeczkę inne, niż ich (D 3)

Przedstawiciele tych odmiennych kulturowo nacji przybywają oczywiście na statek z całą swoją egzotyką. Niektórych może to ciekawić i stanowić płaszczyznę budowania kontaktów, jednak częściej jest odbierane jako bariera w porozumieniu, które miałyby spełniać inną rolę niż tylko techniczna wymiana informacji koniecznych do wykonania wspólnej pracy:

to są Kiribati, Capo Verde, Filipini, Pakistańczycy, Hindusi i każdy z nich jakiś tam folklor ze sobą przynosi na ten statek, są takie śmieszne historie czasami, ci nasi Filipini zaczęli przynosić takie ogonki, jakieś wywary, coś tam pływało, nie wiadomo było, jak to zakwalifikować, czy to w ogóle zadeklarować... od czarownika, czy bóg wie kogo... (D 2)

W wielokulturowych załogach czasami występują napięcia. Na przykład polski oficer mechanik zatrudniony przez niemieckiego armatora opowiada o faworyzowaniu przez pracodawcę Filipińczyków czy Kiribatów (np. pobłażanie im w przypadku uchybień) z powodu uprzywilejowanej sytuacji marynarzy tych narodowości (Niemcy przez lata „inwestowali” w wykształcenie takich „egzotycznych” pracowników, by pozyskać tańszą siłę roboczą, i teraz opłaca im się z nich zrezygnować):

a z Filipinami jest inna sytuacja, czy Kiribati, przez to, że oni wiedzieli, że to są takie pupilki firmy, że oni muszą być w tej firmie (P 19)

nie przyspieszyło się zawodnika, krzyknąć nie można było... ja mu mogłem w opinii napisać, że on opieszale wykonuje... nawet jeszcze w rubryce tam dopisać pięknie to, co myślę, na danego zawodnika, no i co z tego, jak nikt się nie będzie tym przejmował... świadomość tego, że nikt się nie będzie tym przejmował, bo i tak go muszą za chwilę zatrudnić znowu, powodowała to, że było jeszcze gorzej... (P 20)

Polacy mający kontakt z innymi Słowianami (czy obywatelami krajów postkomunistycznych) jako współpracownikami często wskazywali na lepszą z nimi komunikację i większe pokrewieństwo dusz niż w relacjach z Filipińczykami czy Kiribatami, jednak także w stosunku do Rosjan czy Ukraińców ujawniła się pewna niechęć (inny stosunek tych „obcych” do obowiązujących reguł):

piwa można się napić, bo trzeba czasami, żeby się rozluźnić, jakoś tam jedno piwo, dwa piwa, nikt nie powie słowa, natomiast byłem z ruskimi i co się tam działo... znaczy załoga w ogóle to byli Rosjanie i Polacy, przy czym Polacy to byli starsi oficerowie, plus ja jeden oficer Polak, reszta i maszyna wszystko to byli ruscy... Rosjanie, tam Łotysze i Ukraińcy, szczerze mówiąc... jeżeli ktoś wstaje o 5 rano, żeby zdążyć wypić flaszkę przed pójściem na 8 rano do pracy, to dla mnie już było dziwne... (K 7)

Jest rzeczą oczywistą, że wielokulturowe środowisko pracy powoduje doświadczanie odmienności w wielu kwestiach, począwszy od spraw światopoglądowych (różne religie czy choćby odmienne wyznania), na różnych kuchniach

i sposobach jedzenia skończywszy. Badania wykazały jednak, że różnice te nie oddziaływały dysfunkcyjnie na współżycie na pokładzie, nie prowadziły do pogłębienia poczucia izolacji.

6. Pracodawca jako „obcy” i potencjalna strona konfliktu

Wydaje się, że współcześnie polski marynarz jest na statku osamotniony także w tym sensie, że pracodawca (często pochodzący z obcego kraju) staje się bezlitosnym „strażnikiem”, „Wielkim Bratem” (coraz częściej montowany jest monitoring) czy wręcz „kapitalistycznym wyzyskiwaczem”, a nie opiekunem, jak w czasach PRL-u. Podczas gdy w poprzednim systemie (a wielu marynarzy jeszcze go pamięta) można było pozytywnie odczuwać kontakt z pracodawcą i jego opiekę w postaci oferowanych możliwości wsparcia finansowego, socjalnego (wczasy, kolonie dla dzieci, paczki świąteczne, korzystnie oprocentowane pożyczki), obecnie wiele z tych form pomocy zostało zlikwidowanych, co skutkuje osłabieniem więzi z pracodawcą, który stał się mniej „swojski” i mniej „obecny” w życiu marynarzy i ich rodzin. Zamiast być kimś przyjaznym i pomocnym, stał się kimś mocno wymagającym. Oficerowie zatrudnieni na statkach dalekomorskich mają z jednej strony dbać o jak największe oszczędności, a z drugiej o jak największe bezpieczeństwo, co stoi w sprzeczności choćby w sytuacji, kiedy konieczne jest zamówienie nowych części do statku. W przypadku błędu armatorzy, by nie ponieść kosztów różnorodnych strat (ekologicznych, zniszczonej infrastruktury portowej itp.), szukają „najsłabszego ogniwa”, którym najczęściej jest marynarz. Takie okoliczności wywołują „schizofreniczne” rozdarcie między tym, co powinno się zrobić, a tym, co można zrobić, żeby nie obniżyć swojej atrakcyjności jako niezawodnego pracownika:

muszę sobie radzić, ja sobie radzę, dużo jest takich sytuacji, że niby nie da rady, a ja zrobię, mówią na mnie pomysłowy Dobromir... nie miałem sytuacji takich, żeby było jakieś szczególnie zagrożenie, może teraz na tym kontrakcie mi się przytrafiło, ale to jest wada konstrukcyjna systemu paliwowego na statku, jest po prostu źle skonstruowane, nie jest przerobione i zapchały mi się filtry i stanęło mi wszystko, wszystkie agregaty, nie miałem zasilania na statku, nie miałem silnika, straciłem napęd, byliśmy na rzece i wjechaliśmy na brzeg, oparliśmy się o błoto, nic się nie stało, to był mój najpoważniejszy wypadek, jaki mi się zdarzył w mojej pracy, ale żadnych konsekwencji nie poniosłem, z tego względu, że... wybroniłem się tym, że to była wada systemu... paliwowego... (M 10)

7. Rozstanie z mitem życia marynarza

Z powodu ogólnych trendów zmian w tej branży następuje także izolacja od czołgość, co można by nazwać „mitem marynarskiej swobody”. Coraz bardziej restrykcyjne przepisy związane z bezpieczeństwem, a także wszechobecne dążenie do ekonomizacji procesów pracy powodują, że praca i odpoczynek na statku wyglądają teraz inaczej:

teraz wszystkie statki robią bardzo suche, np. nie można posiadać teraz alkoholu na statku, wcześniej się imprezowało, bo kapitan fajny był, to [teraz – A.K.-D.] raczej tak nie, kapitan czy chief, to już krzywo patrzą, to raczej jest już odstawka (R 4)

Poszukiwanie przez armatorów wszelkich możliwych oszczędności skutkuje ograniczeniem kontaktów z osobami obcymi przy okazji zawinięcia do portu. Dawniej statki, szczególnie rybackie, przybijały do portów nawet na kilkudniowe postoje, podczas których rybacy mieli czas na odreagowanie często kilkumiesięcznego pobytu na morzu i ciężkiej fizycznej pracy. Dziś zawinięcia do portów traktowane są jako konieczność, a ich czas redukowany do niezbędnego minimum, podobnie wyjścia marynarzy na ląd:

my jesteśmy generalnie zdani tylko na siebie i kontakty są tylko między marynarzami, jeżeli nawet my wychodzimy sobie do miast, pospacerować sobie, pójść do pubu sobie posiedzieć, to i tak z nikim nie rozmawiamy, bo bariera językowa jest, a wiadomo, że to co marynarz chciałby pogadać, to nikt obcy nie będzie chciał z nim rozmawiać, bo kwestia zaufania, w ogóle znajomości człowieka i tak dalej, już nawet pomijając języki, praktycznie nie zdarza się, żeby był kontakt z kimś spoza statku, to są tak sporadyczne rzeczy, nawet jak w niektórych portach, najczęściej angielskich, przychodzą pastory z misji katolickich z tzw. Seamen's Clubów to oni posiedzą pół godzinki, pogadają, o pracy, o tym, o tamtym i na tym się kończy... (M 2)

Można przypuszczać, że „mit marynarskiego życia” obejmuje w świadomości potocznej swobodę, czyli także dużą ilość czasu wolnego na statku (podziwianie morskich krajobrazów i „kąpiel” w łagodnej bryzie – prawie spa na pokładzie), natomiast w rzeczywistości pracujący na statkach dalekomorskich podkreślają uciążliwość swojego zajęcia, chociażby z powodu deficytu snu:

jak są przeloty na normalnym statku kilku-, kilkunastodniowy, można wpaść w ten rytm po dwadzieścia kilka godzin z przerwą godzinną i jest wszystko w porządku, można poimprezować, odpocząć, natomiast na promie ja miałem 6/6 godzin, trzeba

się przyzwyczać, bo zanim człowiek zejdzie, umyje się, zje coś, pójdzie spać, wstanie i do roboty, to jednak pięć godzin maksimum tego snu się zabezpieczy, ale marynarze już tak nie mieli, bo mieli załadunek, rozładunek, 20 godzin dziennie, i nie było, że 12 ciągiem czy w jakichś dłuższych seriach tylko pocięte, mogli tylko położyć się i szybko zasypiać... (R 6)

8. Kobiety

Pewien rodzaj izolacji związany z separacją od towarzystwa płci żeńskiej może na statku już niedługo zniknąć, ale jak na razie coraz częstsza obecność kobiet marynarzy nie jest oceniana jednoznacznie przez męskich członków załóg:

na pokład ja nie jestem zwolennikiem, bo jest dużo takich rzeczy, że trzeba coś wysoko zamocować, albo przypilnować, to nie, bo to zaczyna się zaraz, to dziewczyna, to nie będziemy ryzykować, to już ktoś ma dodatkową robotę, to wcześniej czy później, najpierw ucieszeni, bo dziewczyna, fajny klimat, ale po 2–3 miesiącach to wychodzi, że ona nic nie robi, [...] bo kapitan z chiefem wymyślą, że nie, bo to dziewczyna, dla kapitana i chiefa to bez różnicy, a to się przekłada na załogę, a jak robi się zły klimat u marynarzy, to później przekłada się wyżej (R 8)

Z drugiej strony wielu respondentów podkreślało, że nie mieliby nic przeciwko kobietom na stanowiskach oficerskich i traktowaliby je tak samo jak mężczyzn – oficerów pokładowych. W Polsce kobiety nawigatorzy są spotykane rzadko, ale nadchodzący do nas trend z krajów zachodnich spowoduje, że będą to przypadki coraz częstsze. Wciąż natomiast jedynie sporadycznie na świecie można spotkać kobiety na stanowiskach mechaników okrętowych.

9. Izolacja ekologiczna

Oczywistą konsekwencją wyboru zawodu marynarza jest samoograniczenie sobie nie tylko kontaktów społecznych, ale również styczności z infrastrukturą i przyrodą lądową:

no się patrzy, o jakaś fajna pogoda jest, fajne niebo... ale to... to jest wszystko już takie monotonne, już obeznane (W 8)

Umiejętność radzenia sobie z tym deficytem obrazuje opisywana przez oficera mechanika zdolność do życia w dwóch trybach:

ja już się dobrze czuję, jak macham kolegom, siedzą, stoją na burcie i cześć, to już wtedy przełączam na lądowy tryb (P 12)

O takich dwóch trybach funkcjonowania mówią często małżonki czy partnerki marynarzy, zapewne ten dwufazowy rytm życia przenosi się także na doświadczenia dzieci, ponieważ charakter pracy męża i ojca promieniuje na całą rodzinę.

10. Samoizolacja a potrzeba izolacji

Polscy marynarze postrzegają często siebie nawzajem jako nieprzyjaznych, nieufnych, niekoleżeńskich. Respondenci podziwiali np. zgranie i solidarność Filipińczyków czy Kiribatów, przeciwstawiając ten obraz wizerunkowi naszej narodowej kłótności, wzajemnej złośliwości w kontaktach interpersonalnych:

przynajmniej między nimi [Filipińczykami – A.K.-D.] nie ma zawiści, oni jako nacja trzymają się razem, nie ma takiego donoszenia jednego na drugiego, oni są zawsze razem, bronią się razem, ale są uczciwi, nawet w stosunku do nas, Polaków... (M 3)

Z rozmów z polskimi marynarzami wynika, że lubią pracować w załogach wielokulturowych. Swoi często ich irytują, z obcokrajowcami nie zawsze się rozumieją z powodu barier językowych, narzekają na to, że warunki pracy są coraz bardziej „wyśrubowane”, a z drugiej strony w ich wypowiedziach zarysowuje się coś na kształt potrzeby odbycia rejsu, a więc także doświadczenia nieuchronnej, wielowymiarowej separacji. Ta pobrzmiewająca w wywiadach potrzeba izolacji nie jest tylko wynikiem racjonalnej kalkulacji związanej z wybranym sposobem zarabiania na życie, ma także w sobie coś z romantycznej odpowiedzi na zew natury lub konieczności zaspokojenia tęsknoty związanej z pewnymi cechami charakteru, które od wieków przyciągały na morze część mężczyzn:

jak się popłynię na 3–4 miesiące i się przyplynie do domu, to pierwszy miesiąc, posiedzi wszystko w porządku, a potem już tak ciągnie, już by się pojechało... (R 9)

ja miałem nawet telewizor w kabinie z TVN24 i z telewizją non-stop, już wszystko można, zależy za ile... tylko nie wiem, czy to jest potrzebne, nie wiem, czy jest to wszystko konieczne... ja na przykład wróciłbym na morze tylko dla samego morza, do samego pływania... (K 13)

Zakończenie

Zarysowane powyżej rodzaje izolacji współczesnych polskich marynarzy zapewne nie wyczerpują wszystkich pozycji w ich możliwej typologii. Publikacje poświęcone tematyce pracy na morzu pochodzące sprzed dekady czy dwóch straciły już wiele na aktualności z powodu zmiany organizacji pracy na statkach przez ich armatorów czy z powodu szybkich zmian technologicznych, które dotarły także do kabin marynarzy. Nowe warunki wywołane tymi ostatnimi były już przedmiotem opisu we wspomnianych powyżej wcześniejszych publikacjach autorów tych badań. Można tu tylko przypomnieć, że, paradoksalnie, dostęp do nowoczesnych technologii nie zawsze powoduje przełamywanie izolacji – ułatwia kontakty z tymi, którzy pozostali na lądzie, ale równocześnie wpływa na ograniczenia kontaktów z innymi członkami załogi, co jest nie tylko szkodliwe dla psychicznego zdrowia marynarzy, ale też zwiększa zagrożenie niedostatecznego zżycia załogi w sytuacjach niebezpiecznych, wymagających szybkiego, solidarnego, zgranego działania. Warto kontynuować badania, by humanizować to wyjątkowe środowisko pracy i czynić pobyty marynarzy na statku mniej uciążliwymi.

Bibliografia

- Bryniewicz W., *Geneza i dzieje socjologii morskiej*, Szczecin 2004.
- Guerrero A.P.S., Fung D., Suaalii-Sauni, T., Wiguna T., *Care for the Seafarers: A Review of Mental Health in Austronesia*, „Asia-Pacific Psychiatry” 2013, vol. 5/3, s. 119–140.
- Janiszewski L. *Rybaczy dalekomorscy. Studium socjologiczne*, Poznań 1967.
- Janiszewski L. (red.), *Zawód a życie rodzinne ludzi morza*, Szczecin 1988.
- Kaczmarczyk-Sowa M., *Przyczyny i płaszczyzny konfliktów małżeńskich w rodzinach marynarzy w opinii badanych*, „Studia Sociologica” 1990, nr 1.
- Klepajczuk B., *Rodzina w systemie wartości rybaków dalekomorskich*, „Roczniki Socjologii Morskiej” 1987, t. III.
- Kołodziej A., *Sprawiedliwość i struktura społeczna – jak uzasadnić nierówność*, „Acta Universitatis Lodzianensis. Folia Sociologica” 2013, nr 46, s. 63–73.
- Kołodziej A., Kołodziej-Durnaś A., *Determinanty więzi społecznej na statku – badania jakościowe wśród marynarzy*, „Opuscula Sociologica” 2012, 2, s. 27–44.
- Kołodziej A., Kołodziej-Durnaś A., *Managing Ship Crews: Qualitative Research Among Seamen/Zarządzanie załogą statku – badania jakościowe wśród marynarzy*, „Zarządzanie Zasobami Ludzkimi/Human Resource Management” 2012, 6, s. 53–71.

Kręgi integracji i rodzaje tożsamości. Polska, Europa, Świat, red. W. Wesołowski, J. Włodarek, Warszawa 2005.

Nikołajew J., *Społeczne problemy zawodu rybaka dalekomorskiego*, Szczecin 1986.

Oldenburg M., Jensen H.-J., Wegner R., *Burnout Syndrome in Seafarers in the Merchant Marine Service*, „International Archives of Occupational & Environmental Health” 2013, vol. 86/4, s. 407–416.

Thomas M., Bailey N., *Out of Time: Work, Temporal Synchrony and Families*, „Sociology” 2009, vol. 43/4, s. 613–630.

CONTEMPORARY POLISH SEAFARERS – CIRCLES OF ISOLATION

SUMMARY

Since the 1960s Polish sociologists have been carrying out research on seaside communities, maritime professions and maritime industry companies. Fishermen and seamen constituted a particularly interesting subject of study. The author refers to the issues of isolation which is the result of several months' long stay on an oceangoing vessel. In the article after describing the 'therapeutic' (for respondents) function of research discovered during in-depth interviews with seamen, the author analyses various kinds and degrees of isolation they experience.