

Arkadiusz Kołodziej
Agnieszka Kołodziej-Durnaś

Uniwersytet Szczeciński

Determinanty więzi społecznej na statku – badania jakościowe wśród marynarzy

STRESZCZENIE Klasyczna socjologia poddaje analizie, oraz często także ocenie, zmiany zachodzące w obszarze więzi międzyludzkich. Dominujące w *stowarzyszeniu* styczności rzeczowe są źródłem osamotnienia. Wyrazem *solidarności organicznej* jest zarówno autonomizacja, jak i wzrost uzależnienia jednostki od społeczeństwa. Ograniczenie wspólnotowej (wspólnej, tradycyjnej) wizji świata rozwija potencjał emancypującego dyskursu, ale jednocześnie ułatwia procesom *systemowym* kolonizację *świata przeżywanego*.

Statek morski wydaje się dla analiz tworzenia ładu społecznego (konstruowania się więzi), szczególnie z badawczego punktu widzenia, interesującą platformą interakcji. Część ładu narzucona jest z zewnątrz (proceduralnie), część jednak musi się wytworzyć od nowa. Szczególnie ta spontaniczna część odtwarzania interakcji jest, z socjologicznego punktu widzenia, zagadnieniem ciekawym. Jaka jest świadomość kreowania porządku w czasie rejsu? Jaki charakter więzi się wytwarza? W jaki sposób dochodzi do instytucjonalizacji wzorów interakcji?

W polskich socjologicznych badaniach załóg statków dalekomorskich (głównie rybackich) skupiano się na więziach między

SŁOWA KLUCZOWE WIĘŹ
SPOŁECZNA, STATEK
DALEKOMORSKI, MARYNARZE,
INSTYTUCJA TOTALNA,
SOCJOLOGIA MORSKA

ich członkami. Podkreślano specyfikę więzi wynikającą z zespołowości pracy, niebezpieczeństw pracy na morzu, niepewności zysków. Przemiany w zakresie gospodarki morskiej ograniczyły liczebność polskich dalekomorskich statków rybackich, toteż autorzy artykułu przeprowadzili badania wśród członków załogi dalekomorskich statków handlowych. Materiał badawczy to głównie wywiady swobodne z listą pytań ukierunkowanych.

Jedna z hipotez, która okazała się owocna i warta dalszej eksploracji, mówi o upowszechnieniu się nowoczesnych technologii, jako nośników rozrywki i środków komunikacji oraz o ich oddziaływaniu na erozję więzi między członkami załogi. Wyniki badań mogą być początkiem budowania koncepcji przemian w zakresie więzi społecznych na statku w perspektywie teorii aktora-sieci (ANT).

Wprowadzenie

Badania wśród marynarzy, ich specyficzna praca, wypoczynek i długotrwała izolacja były i są socjologicznie interesujące, szczególnie obecnie dla socjologów. Eksploracje te prowadzone są z nadzieją, że odniesienie się do specyficznej sytuacji marynarzy pozwoli pełniej zrozumieć współczesne społeczeństwo. Skupienie się na odizolowanych załogach podczas rejsu na statku ma bowiem szczególne znaczenie wtedy, gdy wnioski płynące z obserwacji ich życia na morzu rzucają światło na funkcjonowanie współczesnego społeczeństwa, na typowe interakcje i problemy społeczne.

Poza uzyskaniem informacji istotnych dla opisu współczesnego społeczeństwa (a jeśli nie opisu, to co najmniej zbioru heurystycznych wskazówek), badanie marynarzy wskazuje także (tym razem bezpośrednio) na wiele bieżących problemów tej kategorii zawodowej. Identyfikacja i próba rozwiązywania tych problemów nie jest może tak istotna, z teoretycznego punktu widzenia, jak wspomniana wcześniej charakterystyka współczesnego społeczeństwa. Opis problemów z jakimi borykają się marynarze ma jednak ważny praktyczny wymiar, który uwzględniono w niniejszym artykule. Realizacja praktycznego celu badań – identyfikacja problemów z jakimi borykają się marynarze na statku dalekomorskim, otwiera także drogę do ich skutecznego rozwiązywania podczas rejsu.

Badania z zakresu socjologii morskiej nie są niczym nowym (por. Bryniewicz, Kołodziej-Durnaś, Stasienuk 2010). Nie oznacza to jednak, że dziedzina ta została badawczo w pełni wyeksploatowana. Dzisiejsza praca na morzu jest bowiem zupełnie inna niż ta sprzed kilkudziesięciu czy nawet dziesięciu lat. Fakt ten obrazowo przedstawia znane powiedzenie: „dawniej ludzie byli z żelaza a statki z drewna, dzisiaj jest odwrotnie”. Zmianom uległa struktura zatrudnienia (liczebność poszczególnych kategorii ludzi morza¹), prestiż zawodów morskich, ekonomiczny wymiar statusu tych profesji (praca na morzu nie jest już tak atrakcyjna materialnie jak w czasach PRL-u), sposób organizacji pracy (zmniejszenie liczebności załogi statku, długość rejsu), rola kapitana (dzisiaj w znacznej części sprowadzona do wykonywania prac biurowych), skład załogi (obecnie często są to załogi wielonarodowe), dostęp do nowych technologii (a co za tym idzie, możliwość utrzymywania kontaktu z bliskimi oraz dostęp do informacji) i wiele innych elementów tworzących świat społeczny na statku.

Rozpoczęte przez nas badania jakościowe były prowadzone z myślą o zidentyfikowaniu zjawisk, które mogą stać się podstawą wyjaśnienia i opisu więzi społecznej na statku. Mimo że w toku prowadzonych badań (o charakterze eksploracyjnym) zakres naszych zainteresowań rozszerzył się, to jednak niezmiennie identyfikacja determinant więzi społecznej stanowiła nadrzędny ich kierunek. Po przeprowadzeniu (w okresie od lutego do sierpnia 2011 r.) dziesięciu wywiadów swobodnych (trwających zwykle około

¹ Tradycja badawcza do ludzi morza zalicza marynarzy, rybaków, portowców i stoczniovców.

dwie godziny) z marynarzami² zatrudnionymi na różnych stanowiskach (reprezentowany był każdy z trzech działów: pokładowy – czterech marynarzy, maszynowy – pięciu i hotelowy – jeden) udało się zidentyfikować siedem obszarów problemowych (problemów szczegółowych) istotnych z punktu widzenia charakterystyki więzi społecznej na statku (problemu głównego). Zagadnienia te przedstawiają się następująco:

1. **Różnice kulturowe** i zarządzanie różnorodnością a więź społeczna na statku; problem rozumienia innych w kontekście budowania systemu społecznego rozumianego jako względnie trwała, odtwarzana sieć interakcji (por. Parsons 2009: 11, 44).
2. **Dostęp do nowoczesnych technologii** a relacje międzyludzkie na statku (zmiany w obszarze styczności osobowych i rzeczowych w świetle alternatywnej formy wypoczynku³).
3. **Struktura formalna i relacje pozazawodowe**. Charakteryzując więzi społeczne na statku, warto dostrzegać zarówno strukturę formalną, ocenę zasadności jej obowiązywania, jak i jej wpływ na relacje pozazawodowe na statku.
4. **Sfera publiczna** – badania pozwoliły zidentyfikować poważne ograniczenie znaczenia (rodzimej, związanej z krajem pochodzenia) sfery publicznej (por. np. Cocco 2010 o większej otwartości ludzi morza na obcych, o częściej spotykanych wśród członków tych zbiorowości poglądach kosmopolitycznych). Życie społeczno-polityczne przestaje być elementem świata społecznego ludzi morza w tym sensie, że przestaje być elementem znaczącym⁴ widzianym z perspektywy ich życia. Rzeczywistość wspólna ludzi „na lądzie” przestaje być naszą rzeczywistością, co może być traktowane jako aspekt osamotnienia.
5. **Ekonomizacja funkcji personalnej** – w teorii zarządzania kolejne dekady przynoszą odmienne podejścia do realizacji funkcji personalnej. Stałym elementem filozofii zarządzania personelem jest natomiast próba podnoszenia różnie rozumianej efektywności i ograniczania kosztów niezbędnych do realizacji określonych zadań. Tendencja ta wzmacniana jest dodatkowo przez zjawisko kryzysu gospodarczego. Składową tych dążeń jest ograniczanie kosztów związanych z zatrudnieniem, co ma bezpośredni wpływ na relacje międzyludzkie na statku.
6. **Strategie towarzyskie** – konieczność przebywania w tym samym gronie (często przez kilka miesięcy) sprawia, że kwestia relacji międzyludzkich staje się ważniejsza niż w typowym zakładzie pracy na lądzie (z ośmiogodzinnym dniem pracy). Ciągłość relacji w tym samym zespole (naprzemiennie o charakterze zawodowym i pozazawodowym) zmusza marynarzy do świadomego przyjmowania strategii wchodzenia w „pozytywne” interakcje.
7. **Etos marynarza** – praca na morzu potocznie uważana jest za pracę specyficzną, wymagającą określonych predyspozycji i kształtujących określone zachowania, co w sposób istotny różnicuje marynarzy od przedstawicieli pozostałych kategorii zawodowych. W takim rozumieniu etos musi być postrzegany jako coś łączącego – ele-

² Badaniami objęto aktywnych zawodowo marynarzy, różnych typów statków morskich, zatrudnionych na różnych stanowiskach (od kapitana do stanowisk szeregowych), marynarzy kontraktowych (zatrudnionych u zagranicznych armatorów) i zatrudnionych w PŻM-ie. Wywiady przeprowadzono z marynarzami pochodzenia polskiego, pływającymi w rejsach trwających nie krócej niż miesiąc.

³ Przez alternatywną (dla tradycyjnej, opartej na bezpośrednich kontaktach międzyludzkich) formę wypoczynku rozumiemy tu taki sposób spędzania czasu wolnego, który wykorzystuje nowe technologie, bez współdziałania innych osób (członków załogi).

⁴ Znaczące, a zatem wpisujące się w plany życiowe, istotne (wspierające lub ograniczające) z punktu widzenia ich realizacji.

ment więziotwórczy. Wstępne badania nie zidentyfikowały jednak wskaźników potwierdzających funkcjonowanie etosu marynarza.

Zebrany materiał badawczy oraz wielość wskazanych zagadnień skłoniły autorów niniejszego artykułu do podziału przedstawionej powyżej problematyki na dwa bloki tematyczne. W dalszej części tekstu przyjrzymy się bliżej zagadnieniu drugiemu (rola dostępu do nowoczesnych technologii), trzeciemu (struktura formalna i relacje pozazawodowe) i szóstemu (strategie towarzyskie). Pozostałe cztery determinanty więzi społecznej zostaną przedstawione w następujących publikacjach.

O więzi na statku w badaniach socjologów morskich

W klasycznych ujęciach często wyróżniane są dwa typy więzi. Jeden – bardziej pierwotny, nastawiony jest na relację samą w sobie, drugi zaś – bardziej sformalizowany, związany z koniecznością wyznaczania sobie i osiągnięcia przez jednostki bądź grupy ważnych celów społecznych. Styczności, ale też po prostu więzi, można najprościej podzielić na osobowe i rzeczowe. Ze względu na charakter pobytu na statkach marynarze są zmuszeni nawiązywać więzi rzeczowe, jednak te są wspierane przez więzi osobowe. Więzi osobowe są także rekompensatą osłabionych na czas rozłąki kontaktów z rodziną.

Na znaczenie tego rozróżnienia, w kontekście prawidłowego rozumienia i badania więzi społecznej, zwraca uwagę Paweł Rybicki. Więź manifestuje się bowiem na dwóch płaszczyznach, na płaszczyźnie „wspólności rzeczowych” i w wymiarze „stanów i aktów świadomości”. Ten drugi ze wskazanych wymiarów wiąże się zdaniem autora *Struktury społecznego świata* zarówno z poczuciem szczególnej łączności lub zależności z innymi ludźmi, jak i z manifestacją tego poczucia w „postawach, zachowaniach, działaniach czy to indywidualnych czy zbiorowych” (Rybicki 1979: 676). Badanie więzi społecznej tworzonej na statkach dalekomorskich musi oba wskazane wymiary uwzględniać. Zarówno w wymiarze rzeczowym (organizacyjnym), jak i świadomościowym zachodzą tu bowiem szybkie zmiany, które w znacznej mierze określają współczesną specyfikę pracy na morzu.

Przez więź społeczną Ludwik Janiszewski za Janem Szczepańskim rozumiał:

całość stosunków i zależności zachodzących między członkami dowolnej zbiorowości oraz zorganizowany system stosunków, instytucji i środków kontroli społecznej skupiający jednostki, podgrupy i inne elementy składowe w funkcjonalną całość zdolną do utrzymania się i rozwoju (Janiszewski 1969: 36, por. Szczepański 1963).

Taką właśnie definicją twórca socjologii morskiej kierował się, opisując relacje na statku rybackim w studium poświęconym statkowi jako systemowi społecznemu.

Aleksander Matejko opisując więź w zakładzie pracy, wyróżnił różne jej rodzaje (czy wręcz składowe): więź zawodu, więź roboty, więź koleżeństwa, więź hierarchii, więź wspólnego losu, więź zakładowa, więź instytucjonalna (por. Matejko za: Stasieniuk 2009: 27). W odniesieniu do samego statku, jako specyficznego miejsca pracy i długotrwałego wspólnego pobytu, o więziach pisał Ludwik Janiszewski. Według niego, więzi o charakterze rzeczowym na statku powstają na podstawie: oficjalnego układu pozycji i ról na statku, obowiązujących norm regulujących zachowania poszczególnych członków załogi, kolektywnego ich współdziałania – zgodnie ze swoją specjalizacją i stopniem kwalifikacji, wspólnie wykonywanej pracy, wspólnego interesu ekonomiczno-społecznego

(Janiszewski 1967: 368–369). Na zasadzie paraleli można mówić o więziach osobowych jako opartych na wspólnym „interesie” psychologicznym.

Na dalekomorskim statku rybackim praca w większości miała charakter zespołowy, wykonywane czynności były podobne lub się zazębiały. Motywacją do tworzenia zgranej, harmonijnej załogi była perspektywa większego zarobku, ale więzi osobowe i rzeczowe zdawały się wzajemnie wzmacniać. „Wykonując kolektywnie określone czynności wchodzą ze sobą (...) w więź wspólnej pracy. (...) rybacy rozumieją potrzebę zgodnej, harmonijnej współpracy i solidarności grupowej. Świadomość tego faktu, ujawniana przez większość rybaków, stanowi czynnik spajający załogi w jednolitą grupę roboczą” (Janiszewski 1967: 371). Tym samym istnienie więzi społecznej staje się wyznacznikiem integracji „elementów systemu w jednolitą całość zdolną do działania i osiągnięcia zamierzonych celów” (Jacher 1976: 14). Z więzią społeczną wiąże się także skłonność do zachowań konformistycznych w sprawach dla grupy najważniejszych i przedkładanie interesów grupowych nad interesy własne (Ossowski 2001: 37).

Tworzeniu się „dość bogatych i różnorodnych więzi” sprzyjają: wspólne przebywanie (bez przerwy) w „miejscu pracy”, niewielka zbiorowość, ograniczona przestrzeń, zbiorowość zamknięta (totalna, rekompensata izolacji przez intensyfikację kontaktów), uciążliwy charakter pracy rodzący potrzebę wzajemnej pomocy i solidarności; czynniki te „przyczyniają się do »deformalizacji« wielu stosunków społecznych wśród załogi” (Janiszewski 1967: 372). Ludwik Janiszewski tak opisywał te zdeformalizowane stosunki na podstawie ukrytej obserwacji uczestniczącej:

Na wszystkich statkach można zauważyć pary, kręgi czy grupy kolegów i przyjaciół, którzy przebywają stale ze sobą: wspólnie grają w damkę lub brydża; odwiedzają się wzajemnie w kabinach, aby porozmawiać lub wypić przystawowy kieliszek wódki. Miejscem spotkań oprócz kabiny jest mesa i pokład. W mesie można nie tylko spożyć wspólnie posiłek, lecz także zapalić papierosa, wypić kawę, posłuchać audycji radiowej, poczytać prasę i podyskutować o życiu na statku lub o polityce. Tu również, jeśli statek jest większy, koledzy w wolnych chwilach (zwłaszcza po kolacji) wspólnie oglądają wyświetlane filmy dokumentalne i fabularne. Gdy nie ma sztormu i jest ładna pogoda, wychodzą razem na pokład, aby odetchnąć świeżym powietrzem i przy okazji pomówić swobodnie o kłopotach czy o swoich planach życiowych. Właściwie współtowarzysze pracy i koledzy niemalże bez przerwy i przez całą dobę spotykają się „twarzą w twarz” i zgoła – ze względu na ograniczoną przestrzeń – ocierają się o siebie. Stąd też więzi między nimi są stałe i dość głębokie (Janiszewski 1967: 375).

Trudno powiedzieć, na ile opis ten został przygotowany lub choćby ułożony z powodu wymogów politycznych czasów, w których powstał. Po pierwsze pionierzy, wręcz bohaterowie tzw. Ziemi Odzyskanych (nawet w roli wilków morskich) musieli być wzorami do naśladowania, po drugie władza pilnowała, by w każdym sektorze praca, szczególnie fizyczna, była przedstawiana godnie, często w sposób przesadnie dostojny, bez śladów bumelanctwa czy partactwa.

Charakter więzi może być kształtowany przez charakter organizacji. Wśród socjologów zajmujących się morzem wynikł spór nawiązujący do Goffmanowskiej koncepcji instytucji totalnej. Erving Goffman (1961) za instytucje totalne uważał fizycznie odizolowane organizacje, gdzie tryb życia członków podporządkowany jest biurokratycz-

niej dyscyplinie (np. więzienia, szpitale psychiatryczne, koszary). Ludwik Janiszewski, szczególnie we wczesnych pracach z zakresu socjologii morskiej, uznawał to pojęcie za pomocne w próbach naukowego wyjaśniania specyfiki pracy na statku, natomiast Jerzy Walkowiak (1980) podawał w wątpliwość jego użyteczność w tym kontekście (por. Bryniewicz 2004: 94) i preferował określenie „instytucja zamknięta”. Na statku marynarze przebywają z własnej woli, mają swobodę wyboru (choć na ograniczonej przestrzeni) formy spędzania wolnego czasu, mogą wpływać na podejmowanie decyzji przez armatora, operatora czy kapitana statku, mogą odwoływać się do związków zawodowych i branżowych instytucji nadzoru (często międzynarodowych), nie są pozbawieni praw publicznych (choć korzystanie z nich może być utrudnione), kiedy istnieje konieczność opuszczenia statku, mogą to zrobić przy okazji najbliższego zawinięcia do portu bądź nawet zejść z pokładu i innym statkiem lub helikopterem przemieścić się na ląd. Dlatego też sytuacja dotycząca pracy marynarzy nie odpowiada definicji instytucji totalnej pod wszystkimi względami lub też niektóre jej cechy występują tylko w pewnym ograniczonym stopniu.

W pracach socjologów zajmujących się tematyką morską pojawiało się wiele odniesień do zagadnień socjologii pracy, socjologii organizacji i zarządzania.

W ich pracach szczególnie wyraźnie uwypuklona została podstawowa zmienna, dowodząca odmienności społecznego środowiska pracy na lądzie i na morzu. Tożsamość przestrzeni pracy i wypoczynku, zagrożenia fizyczne i psychiczne, totalny charakter morskiego środowiska pracy (Bryniewicz 2004: 35).

Ta specyfika miejsca pracy inspirowała socjologów morskich do analizy sposobów spędzania czasu wolnego przez marynarzy (Milian 1972), humanizacji pracy (Nikołajew 1983), struktury nieformalnej (Klepajczuk 1985) czy problemów wychowania na statku (Woźniak 1987).

Zdaniem Ludwika Janiszewskiego, ogromne znaczenie dla wydajności (połowowej) statku miały czynniki psychospołeczne, takie jak zamykanie załóg do wykonywanej pracy, stopień identyfikacji z zawodem i statkiem, stosunki międzyludzkie (por. Janiszewski 1969: 32). Obecnie ich waga jest mniejsza – wprowadzone limity połowowe poszczególnych gatunków ryb ograniczają znacznie możliwości zwiększania zarobków dzięki szczególnemu zgraniu załogi (por. Coelho, Filipe, Ferreira 2010). Janiszewski twierdził także, że w miarę zżywania się zacierają się bariery między osobami reprezentującymi różne funkcje w strukturze władzy (Janiszewski 1967: 374). Na podstawie 266 wywiadów indywidualnych autor ustalił, że 6% załogi odpowiada negatywnie na pytanie o posiadanie kolegów i przyjaciół na statku (zaprzeczali głównie oficerowie) (Janiszewski 1969: 39).

Współczesne przemiany charakteru pracy na statku, ale także indywidualizacja kultury i obecność urządzeń dostarczających rozrywki bez konieczności grupowania się na wspólnej przestrzeni mogłyby powodować zwiększoną liczbę neutralnych opinii. Z drugiej strony, przekształcenia struktur organizacyjnych (z hierarchii w poziome, sieciowe powiązania) mogły pogłębić zżywanie się załogi, zacieranie się podziałów służbowych. Być może też ta odmienność środowiska pracy za sprawą przemian cywilizacyjnych i technologicznych jest już mniejsza bądź jej nie ma; wtedy, znów – w założeniu, jest mniejsza potrzeba, by więzi były głębsze.

Czynniki stymulujące procesy integracyjne i dezintegracyjne załogi (por. Sztumski 2004) mogą dotyczyć kwestii bardzo powszechnych i występujących nie tylko na morzu (por. Porada 2004 o narkotykach na morzu), ale także zagadnień swoistych dla środowiska marynarzy. W dużej mierze zainteresowanie autorów artykułu oscyloowało wokół pytania, czy rola grup nieformalnych na statku nadal jest taka sama, czy one w ogóle istnieją, jaki mają wpływ na pracę, efektywność, dyscyplinę, poczucie samorealizacji.

Praca była dawniej rytualnym tańcem (Sennett 2006), w którym więzi rzeczowe mogły splatać się z osobowymi. Współcześnie przekształcenia w pracy powodują, że zanika poczucie solidarności, wspólnoty, wzajemnej odpowiedzialności w zespołach roboczych, ta „korozja charakteru” utrudnia harmonijną współpracę. Podobnie erozji ulega więź z naturą lub jest przekształcana pod wpływem innego traktowania jej – jeszcze bardziej instrumentalnego lub jako przedmiotu tworzenia politycznych programów (por. Macnaghten, Urry, 2006, Latour 2009).

Determinizm technologiczny? – w stronę konwergencji⁵

Rozwój nowoczesnych technologii, na statku podobnie jak na lądzie, generuje wyraźne ograniczenie styczności bezpośrednich. Szczególnie istotny, w kontekście zmian więzi międzyludzkich na statku, jest dostęp do komputerów osobistych umożliwiających kontakt z bliskimi, dostęp do informacji i rozrywki. Wcześniejsze kontakty towarzyskie, rozwinięte z powodu scentralizowania miejsc rozrywki i wypoczynku (jeden projektor na statku umożliwiający oglądanie zwykle małej liczby filmów), oraz brak alternatywnej, atrakcyjnej, indywidualnej formy rozrywki (takiej jaką dziś stanowią laptopy) sprawiały, że kontakty towarzyskie były znacznie częstsze. Podkreślany tu ograniczający „towarzysko” charakter nowych technologii jeden z respondentów przedstawia w następujący sposób:

... jak w morzu..., to zależy od ludzi, jak się zgrają czy nie zgrają. Byli tacy – szedł do kabiny zamykał się, włączał laptopa i nie było go cały dzień, dopiero się pojawiał rano. Zamykał się, w kabinach toaleta – wszystko miał, nie musiał wychodzić żeby się wykąpać – i on tam włączał laptopa czy spał, czy nie wiem, co tam robił. To wszystko. Kiedyś było pływanie inne⁶.

Dziś szczególną rolę w podtrzymywaniu bezpośrednich relacji towarzyskich (rozmowy poza pracą) odgrywają tzw. przerwy kawowe i posiłki w pracy. Poza wskazanymi (zorganizowanymi) formami, umożliwiającymi podtrzymywanie kontaktów pozazawodowych (posiłki – przerwy w pracy), kontakty towarzyskie należy określić jako sporadyczne i krótkotrwałe.

no jest tak – przynajmniej do tej pory zawsze się trafiła jakaś taka osoba, z którą można porozmawiać – to nie musi być koniecznie Polak – jest po prostu sympatyczniej. Ale to nie są jakieś długie rozmowy, się posiedzi trochę, się kawkę wypije. Część tego czasu rozmowa jest przyjemna, a później staje się o robocie. Szczególnie jak się ma kogoś jeszcze takiego na mostku – a tam są parcia, bo oni chcą wiedzieć, co się robi na dole [wypowiada się

⁵ W teoriach konwergencji uznaje się, że technologia charakteryzuje się wewnętrzną logiką rozwoju, jest istotnym czynnikiem określającym rzeczywistość społeczną (w wielu jej wymiarach). Założenia te prowadzą do wniosku o przyszłej uniformizacji społeczeństw (Sztompka 2005: 134, 135).

⁶ W dalszej części artykułu wypowiedzi respondentów będą wyróżnione w taki sam sposób.

mechanik – A.K.] – albo np. mają coś do zrobienia i żeby to do maszyny zepchnąć i wtedy się zaczynają takie rozmowy, że się rozmowa szybko kończy (śmiej) bo to każdy swoich rzeczy pilnuje.

no w tej chwili to – nie no – tylko że to się robi zawsze też w czasie – tak jak mi się wydaje – w czasie pracy – czy tam jest ten *coffee time*, na lunchu można sobie pogadać – je się razem posiłek i można pogadać. Czasami w pracy też się zdarza dużo możliwości, także po tym to raczej wszyscy wolą obejrzeć jakiś film, niż porozmawiać – albo książkę przeczytać.

Rozmowy (kontakty) towarzyskie odbywają się zatem obecnie w czasie „zaplanowanym” czy inaczej zorganizowanym. W innych, niewymuszonych rytmem pracy sytuacjach kontakty te są przez samych marynarzy marginalizowane. Społeczny aspekt funkcjonalności wskazanych przerw w pracy w ostatnich czasach (wraz z wprowadzaniem nowych technologii na statku) zyskał jeszcze na znaczeniu.

Ograniczanie liczby kontaktów towarzyskich może być traktowane (poza myśleniem w kategoriach determinizmu technologicznego, a z uwzględnieniem podobnych zjawisk „na łodzi” także w ramach teorii konwergencji) w kategoriach przyjmowanej strategii. Określamy ją mianem strategii wycofania. Wywiady z respondentami prowadzą do wniosku, że rozmowy towarzyskie mogą być źródłem przyjemności, ale także źródłem licznych napięć. Ograniczenie kontaktów towarzyskich może być w niektórych przypadkach uznawane za działanie celowe (rozmowy powinny być krótkie, nie powinno się nadużywać czyjejś cierpliwości, należy być wyczulonym na to, czy dana rozmowa jest nadal przez drugą stronę oczekiwana, czy jest dla innego źródłem gratyfikacji). Omawiana strategia została znacznie uproszczona w praktyce dzięki dostępowi do nowoczesnych technologii i możliwości samodzielnego organizowania sobie czasu.

Dawniej, w „epoce przedpecetowej”, rybacy, marynarze spotykali się w świetlicach, tzw. recreation roomach, które do tej pory istnieją i zwykle są nawet lepiej niż dawniej wyposażone (więc teoretycznie bardziej atrakcyjne), ale za to często pozbawione ducha towarzyskiego, często „żywego ducha” w ogóle:

co się zmieniło od 1990 roku? Mało co się zmienia, specyfika pozostaje ta sama, chociaż, może jest taka jedna różnica, ludzie są bardziej powiedzmy zamknięci w sobie, to znaczy kiedyś to był jakiś taki..., taka bardziej ścisła społeczność, a teraz to wygląda tak, że po tej godzinie szesnastej wszyscy gdzieś się zamykają, alienują się.

zmieniło się, bo każdy teraz ma sprzęt elektroniczny, odtwarzacze, laptopy, kiedyś tego nie było, to każdy ma w kabinie, rozrywkę ma zapewnioną (...) powiedzmy jeszcze w latach dziewięćdziesiątych, jak ja zaczynałem w dziewięćdziesiątym szóstym w PŻM-ie pływać to tej techniki tak jeszcze nie było, tam się siedziało w tych świetlicach, na sali telewizyjnej, film obejrzeć (...) miejsca są, są wyposażone, no ale po prostu każdy ma swoje i każdy siedzi, czasami, jak gdzieś blisko Europy się złapie telewizję, chociaż już się ją bardzo rzadko łapie, bo to jest wszystko na tych platformach i nie na każdym statku ta cała platforma jest, no to wtedy się spotkamy, żeby te wiadomości obejrzeć, ale...

to wszystko przejął sprzęt teraz, tego sprzętu kiedyś nie było, to trzeba było coś ze sobą zrobić, to były i gry planszowe i karty, zaczęły się pojawiać laptopy, tanie, bo to się kupowało w Stanach, to było osiemset dolarów i to spowodowało, że... no ludzie się spotykają, to się zgadza, ale... o, często można spotkać po godzinie dwudziestej na posiłku, tam mesa, jeszcze jakiś mały posiłek, dwie trzy osoby się znajdują, ale mówię, każdy już jest w tym laptopie... oglądanie wspólnych filmów, to siedzą tam parę osób, dwie, trzy, bo raczej wśród załogi to już osiemdziesiąt procent te laptopy już ma, nie mają jeszcze ludzie, którzy idą zaraz na emeryturę, to już nie kupuje, bo może za drogo, może to mu już nie potrzebne, ale reszta to wszystko ma.

mnie się wydaje, że zmieniło tylko tyle, że kiedyś się siedziało w mesie i oglądało film, a teraz się siedzi w kabinie w dwóch, trzech i ogląda film, kiedyś też dwóch trzech, tylko w innym pomieszczeniu, aż takiej chyba wielkiej różnicy nie ma... no bardziej takie rzeczywiście życie się toczy w kabinie, niż kiedyś, na ostatnim statku jak płynąłem, na kontenerze, za trzecim razem to tam bardzo ładny był ten *recreation room*, telewizja była, no nie mesa, bo w mesie to się je, ale tam można było sobie usiąść, porozmawiać, posłuchać muzyki, pograć w karty i to było nie używane w ogóle, Filipini mieli swoją i oni tam siedzieli, karaoke, bo oni są karaoke fanami, a ta mesa nie-filipińska w ogóle nie używane..., tam w kabinach woleli siedzieć we dwóch, trzech, czy samemu.

tak, właśnie tu problem polega na tym, że kiedyś generalnie, dobra..., nie było powiedzmy aż tyle funduszy, nie było takich możliwości, żeby wyposażyć statek, dziesięć lat wstecz, ile kosztował odtwarzacz, wtedy jeszcze VHS, jakie to były proporcje, to generalnie na statku armator wyposażał kapitana, starszego mechanika, no i oficerską mesę załogową, w jakiś taki sprzęt, że można było sobie iść obejrzeć film, więc siłą rzeczy, jak ktoś chciał obejrzeć film, to musiał przyjść do mesy, tej powiedzmy świetlicy tak zwanej, *recreation room* i tam sobie w gronie już wiadomo większym..., jeszcze tam kłótnie, przepychanki, a co, a jaki film, ten widział, tamten nie widział, no jakoś tam dochodzili do tego, ale się siedziało powiedzmy w jakimś tam gronie, a w momencie kiedy ten sprzęt zaczął być tak tani, powszechny, tym bardziej, że dużo firm zrobiło taki system, że generalnie odpady olejowe, można było sprzedawać, można dalej je sprzedawać, Chińczycy dają dobrą cenę... (...) no i firma poszła na rękę tak, że oficjalnie za to był odpowiedzialny starszy mechanik i kapitan, że się to sprzedawało, a pieniądze pozyskiwane w ten sposób były przekazywane na fundusz rekreacyjny, i zaczęły się właśnie odtwarzacze dvd, telewizory, itd.

Ponieważ styczność poszczególnych osób z resztą załogi jest obecnie mniejsza, w wywiadach pojawiły się opinie, że nie ma znaczenia to, z kim się płynie. Jeśli już skład załogi staje się istotny, to z powodu wyrażanej skłonności do unikania niechcianych interakcji niż z potrzeby nawiązywania bliższych kontaktów. Interakcje są powierzchowne, rozmowy (poza czasem zorganizowanym) przypadkowe, stąd trudno też poczuć prawdziwą atmosferę w czasie jakichś zaaranżowanych świątecznych uroczystych posiłków.

Nie wszyscy respondenci, ograniczający kontakty towarzyskie na statku, preferują indywidualną rozrywkę z komputerem. Szczególnie starsi respondenci lub/i ci o dłuższym stażu nie pochwalają takiego sposobu spędzania wolnego czasu; ale także oni (co wskazano już wcześniej) nie potrzebują licznych spotkań, imprez, „nasiadówek”, czyli intensyfikacji spotkań w ramach relacji towarzyskich (poza zawodowych). Starszym marynarzom chodzi raczej o odpowiedzialny stosunek do pracy i ewentualnie (choć taka postawa już zanika) – lepszy kontakt z morzem, który określają mianem pewnego rodzaju „romantyzmu pływania”, z czym wiąże się bezpośrednio kształtowanie charakteru marynarzy czy nawet rozwój duchowy.

generalnie te historie wszystkie związane z komputerami, to nie trzeba szukać tego na morzu, ludzie się zamykają, przychodzi z roboty, facebook i gdzie, jest tylko facebook, (...) w robocie też, wcześniej była jakaś nasza-klasa (...) a gdzie wyjść na spacer, jakiś... wyjść w ogóle z domu... wielu... zakupy też przez Internet, po co on ma gdzie wychodzić, więc to normalne, że to się tak samo odbije na statku, szczególnie młodzież tak, po młodzieży widzę na statku, kadeci, całe jeszcze kurna dodatkowe twardziele wożą ze sobą po pięćset giga, napchane gdzieś tam nowości ściągają przez Internet, a to jest niebezpieczne, ja osobiście nie lubię, bo wbije się w jakiś serial, a tu 2 w nocy, nie to idę spać, i załamka, nie? Normalnie ostatnio wziąłem, wykasowałem, mam pewne rzeczy do zrobienia, nie będę jakichś durnych filmów oglądał, a fakt faktem, że w domu jak jestem, to ja oglądam wiadomości i to jest wszystko, co ja oglądam w telewizji...

wydaje mi się, że takie jeszcze polskie podejście do sprawy pływania jest dużo bardziej romantyczne, trochę to głupio brzmi, ale są ludzie, którzy sobie życia nie wyobrażają poza pływaniem, poza morzem i oni płyną, bo to lubią.

Na pytanie, czy coś należałoby zmienić, żeby polepszyć pracę marynarzy, były oficer pokładowy mówi:

szczerze? Nic. Jest tak, jak powinno być na morzu. Nie ma co fisiować, bo wiadomo, można zacząć wyliczać, telefon dla wszystkich, Internet, w kabinach, telewizja kablowa, (...) 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...

Możliwości integracji tej części załogi na pokładzie wciąż są ograniczone z powodu konieczności odbywania częstych wacht. Potencjalni partnerzy interakcji nie mają wspólnego czasu wolnego. Sytuacja w maszynowni natomiast uległa zmianie:

kiedyś były nie tak zautomatyzowane, więc tam wachty się tak samo pełniło jak na mostku, czyli ktoś z ekipy cały czas miał np. czwarta – dwudziesta, albo czwarta rano – ósma rano, najgorsza właśnie te psie wachty, północ do czwartej rano, czy południe do szesnastej, i to on w tym cyklu mógł tylko pracować ten zawodnik...

Technologia wpływa na załogę statku przede wszystkim w dwóch obszarach. Pierwszy z nich jest upowszechnienie się komputerów osobistych i nośników danych. Dzięki nim wielu marynarzy uznaje się za samowystarczalnych w zakresie spędzania czasu wolnego. Związana z tym jest także zmiana kulturowa w wielu społeczeństwach – ku większej indywidualizacji, poczuciu sprawstwa i dążeniu do osobistej samorealizacji jako wartości. Drugą ważną zmianą jest zautomatyzowanie maszynowni i innych miejsc na statku, co wprawdzie eliminuje w dużej mierze męczący system wachtowy, jednak równocześnie ogranicza możliwość budowania wspólnoty przy pracy, eliminuje w dużej mierze pracę jako rytualny taniec (por. Sennett 2006).

Struktura formalna i relacje pozazawodowe

Uczestnicy badania wskazują, że struktura formalna na statku nadal przekłada się na kontakty towarzyskie. Organizacyjnym wymiarem tego podziału (poza wymiarem zadaniowym) jest utrzymywanie tradycyjnego podziału na mesę oficerską i część jadalną przeznaczoną dla szeregowych pracowników. Badania wykazały, że kształt pozazawodowych relacji międzyludzkich na statku jest warunkowany zarówno przez formalną strukturę pionową (przełożony – podwładny), jak i przez podział poziomy – organizacyjny (głównie wzdłuż linii: pracownicy siłowni – maszyny *versus* pracownicy pokładu).

Tak, tak trzeba [dzielić miejsce posiłku na mesę oficerską i szeregową – A.K.] to... to już jest w gestii kapitana i chiefa oficera żeby ... gradacja musi być. Nieraz rozmawiałem o tym i się raczej podtrzymuje. Musi być gradacja na statku – bo jest ważna właśnie dyscyplina, ludzie muszą wykonywać polecenia, nie może dochodzić tam do jakiejś niesubordynacji czy... No bo to jest statek wiadomo tutaj nie można sobie – bo jak będzie mały problem to za chwilę może być duży problem.

To też wynika z tego, że – tak jak wszędzie – jeżeli ktoś jest szefem to trzeba sobie zdawać z tego sprawę, że ludzie są... potrafią być bardzo przebiegli, a jak już zaczną klepać po plecach i czuć się jak z kolegą, to już nie jest dobrze. To już nie będzie dobrze bo oni będą na początku trochę wyrastać na tym, że mają dobry kontakt z chielem czy kapitanem, a potem najwyczejniej w świecie zaczną się buntować – czy unikać pewnych rzeczy.

A.K. – Czyli do takich rozmów towarzyskich wybiera Pan też raczej osoby, które mają stanowisko oficerskie – bo to później nie implikuje problemów? – Tak – staram się tego przestrzegać – i tak mi się wydaje – jak wszyscy, bo to tylko generuje właśnie kłopoty.

Mniej czasu mają [oficerowie pokładowi – A.K.], nie mają tej dłuższej przerwy, bo muszą zaraz iść spać, muszą się wyspać, a marynarze... różnie, to zależy, są „kabinowcy”, którzy po robocie, 18 kolacja i ich nie ma, a w kabinie co on tam robi? Czy książkę czyta, czy pije do lustra, nikt nie wie tego... Są tacy, a są tacy, którzy się spotykają, film oglądają, czy wypiją coś tam, pogadają, a oficer już nie pójdzie na taką imprezę, jak jest większa impreza, to znaczy pójdzie, ale nie może się wyluzować całkiem, bo zaraz ma wachtę.

Oficerowie (siedmiu) ograniczają zatem kontakty z pracownikami szeregowymi (co może być źródłem obniżenia poziomu dyscypliny na statku), ale także, co ciekawe, z oficerami pełniącymi inne funkcje. Podział na część pokładową i maszynową jest po części przez samych respondentów uznawany za podział nieistotny (i źródło żartów). Ma on jednak swoje realne przełożenie na kształt kontaktów zawodowych i pozazawodowych na statku, czego przejawem mogą być np. wyraźne bariery w komunikacji między oficerami pokładowymi i oficerami siłowni. Wskazany (negatywny) podział uwarunkowany jest (przynajmniej częściowo) brakiem wiedzy na temat rodzaju wykonywanych zadań przez „drugą”, a więc odpowiednio – pokładową lub maszynową, część załogi. Ten deficyt wiedzy staje się źródłem deprivacji wykonywanych przez innych obowiązków, co negatywnie wpływa też na ocenę samych (innych) członków załogi.

no to wtedy pan białej gorączki dostaje w momencie kiedy mechanicy [wypowiada się nawigator – A.K.] nie robią tego co do nich należy – bo jeżeli on powie, że nie jest w stanie czegoś zrobić albo przygotować – bo po prostu nie zna się za bardzo albo jest świeżym, np. drugim mechanikiem i nie ma jeszcze doświadczenia – ale nie chce się przyznać i nagle mówi – dobra wszystko jest gotowe jedziemy, a tu się nagle okazuje...

Utrzymywanie właściwych (funkcjonalnych) relacji międzyludzkich na statku, integracji poszczególnych kategorii zawodowych, określanie pozazawodowego znaczenia struktury formalnej na statku w dużej mierze uzależnione jest od postawy kapitana. Szczególnie istotne są tu te sytuacje na pokładzie, które, w sposób naturalny, stanowią potencjał do budowania pozazawodowych relacji (obchodzenie imienin, świętowanie urodzenia się dziecka itp.). Rola kapitana jest tu dwójaka. Po pierwsze – inicjuje spotkania, po drugie zaś wyraża zgodę na realizację tych pomysłów, zgłaszanych przez samych członków załogi. Mimo że inicjatywa „więziotwórcza” może być oddolna, to jednak rola kapitana, jako osoby kreującej określony „klimat” rejsu, powinna być fundamentalna.

kapitan musi dać zielone światło, a kto jest inicjatorem? To znaczy jakby wszyscy czekają na to, wszyscy wiedzą, że to będzie wcześniej czy później, a termin wyznacza kapitan, (...) nie było takiej sytuacji, żeby nie było jakiegoś grilla czy coś... zależy w jakim serwisie pływa... jeżeli pływa tak, że ma port co drugi dzień, to też się zdarza, dużo rzadziej, ale jak jest przelot oceaniczny, to jest bankowo, jak jest dobra pogoda, że będzie coś takiego.

mówię, to wszystko zależy od dowództwa statku, bo jeśli tam są ludzie, na przykład imieniny, zawsze było, że ja mam dziś imieniny to stawiam, na całą załogę karton piwa, to stał na stole, jakieś imieniny Andrzeja czy inne popularne, to trzy stały... Mówię, to wszystko zależy od ludzi...

to wszystko zależy od organizacji, kto jest na statku..., najwięcej zależy od kapitana... jeżeli mu się chce organizować cokolwiek... teraz też mieliśmy coś takiego, że robiliśmy zrzutkę, kupowaliśmy polędwicę, przewspaniałą polędwicę w Chile, takiego mięsa w Europie..., to może w najlepszych restauracjach, (...) i na przykład było tak... co tam dzisiaj Kucharz..., ooo jakieś ozory, nie, nie, do »starego«: robimy grilla, wtedy już mu mówiliśmy, nam nie szykuj, przyszykuj tylko satatkę, my sobie sami robimy grilla, i robiliśmy

sami... wtedy już jeden miał ochotę na wino, drugi na piwo, trzeci na coś mocniejszego, prywatne małe barbecue, to wszystko zależy od kapitana... od czasu do czasu ja byłem sponsorem albo kapitan (...) na drugi statek się trafi i każdy sobie, to wszystko zależy czy ktoś zainicjuje, a ktoś zainicjuje, a ktoś powie: po cholere mi tu przyłazić, też tak się zdarza..., on woli o tej siedemnastej się zamknąć w kabinie na klucz, odpalić telewizor i się gapić, do dwudziestej drugiej i iść spać...

Struktura formalna jest wyraźna i dychotomiczna, choć z formalnego punktu widzenia można wyróżnić na statku trzy działy: pokładowy, maszynowy i hotelowy, na co dzień widoczny jest podział „góra–dół” (jak już wspomniano, te dwie kategorie osób na statku osobno spożywają posiłki). Niższy szczebel stanowią marynarze, motorzyści, szczebel wyższy – kadra oficerska, kapitan; po środku tej hierarchii: bosman, kucharz, ochmistrz. Aspiracje do wyższych stanowisk, a tym samym fluktuacja, są ograniczone:

u mnie od razu było wiadomo, kończę studia po to, żeby być oficerem, praktyka, owszem, ale docelowo mam być oficerem, więc ja jak przez jakiś czas byłem kadetem, musiałem czekać na to, żeby wskoczyć na tego oficera, to mi się nie podobało, to byłem trochę sfrustrowany, ale się doczekałem, później, jak już byłem na swoim miejscu, to już pasowało, ale myślę, że ci ludzie, którzy całe życie byli na rybakach, to oni nie mają takiej potrzeby, niektórzy rzeczywiście robią kursy i awansują, a niektórzy, im się nie chce, mają swoje miejsce i tyle.

Jednak dystans pomiędzy niższymi i wyższymi stanowiskami (oficerami i załogą szeregową) może być różny w maszynowni i na pokładzie ze względu na charakter podziału pracy w tych działach:

jak mówię, to mówię o maszynie, u nas tam raczej nie ma takiego podziału, a to motorzysta to... wszyscy są razem (...) na pokładzie, to mogą być podziały, bo marynarze pracują sami, tam jest ich pięciu plus bosman, oni pracują sami, oficerowie z tym nic wspólnego nie mają, marynarze z oficerami widzą się tylko w dwóch przypadkach: na manewrach, jak tam cumujemy, służby przechodzimy, no i w porcie na wachtach, a tak, jak tych portów jest mało, to oni czasami w ogóle się nie widzą, oni jakby razem nie pracują, tylko..., a my z tą załogą szeregową w maszynie pracujemy razem, mamy tam jakby wspólną pracę i to jest też inaczej.

Oczywiście często ważniejszy od stanowiska (w kontekście funkcjonowania struktury nieformalnej) jest staż:

ja na przykład miałem marynarzy wachtowych i ja mogłem ich uważać za bardzo dobrych znajomych, jak nie przyjaciół i myśmy się ze sobą żywali i prawda jest niestety brutalna, że marynarz uczy zawsze oficera, przychodzi świeży oficer na statek, to go uczy właśnie marynarz i to jest takie ojcowanie... no bo rzeczywiście, jak jest marynarz, który pływał 30 lat to on nawet nie musi chodzić do tej szkoły, żeby wiedzieć więcej od tego oficera, więc tutaj jest szacunek z jednej i z drugiej strony... ja na przykład starałem się

traktować wszystkich tak... nawet w pracy nie było czegoś takiego, że panie trzeci kurczę... tylko wszyscy byliśmy po imieniu... jakoś to wszystko chodziło, mówią, że wtedy nie ma szacunku, ale to zależy co się robi, jak się robi, jak się do ludzi podchodzi... jeżeli ktoś zachowywał się jak bufon i był bardzo taki oficjalny w stosunkach marynarz–oficer, to też nie było najlepiej... znamienym przykładem był mój zmiennik, jak kończyłem właśnie, schodziłem, kończyłem karierę morską, przyszedł mój następca, właśnie świeżo upieczony oficer, ze stażem powiedzmy typowo jako marynarz, dopiero co dostał angaż za oficera, i wszedł na statek, na burtę, podchodzi do mojego wachtowego jeszcze wtedy, i mówi: jestem tu nowym trzecim, prowadź mnie do kapitana... jak ten mój wachtowy go zobaczył, to ja myślałem, że go roznieście, zresztą, ja parę razy, gdyby nas oficer pożarowy nie rozdzielił, to bym go pobił na mostku, bo to są kretyni, nie wolno traktować ludzi z góry.

Trzecim, choć także bezpośrednio związanym z drugim, elementem warunkującym kształt relacji towarzyskich jest poziom kwalifikacji. W kontaktach pozazawodowych preferuje się te osoby, które są cenione na niwie zawodowej:

człowiek stara się otaczać ludźmi, którzy coś potrafią zrobić, jednak osoba, która jest takim partaczem, to jest taka na boku, no bo od niej nic nie można w razie sytuacji takiej...

Jak struktura zawodowa przełoży się na kontakty towarzyskie w dużej mierze uzależnione jest zatem od wiedzy wszystkich członków załogi. Nie chodzi tu tylko o kompetencje zawodowe (co zostało podkreślone w ostatniej z cytowanych wypowiedzi). Istotna jest tu przede wszystkim wiedza na temat innych członków załogi. Kapitan musi rozpoznać oczekiwania innych, oficerowie muszą znać kompetencje pozostałych członków załogi, a także zakres zadań innych oficerów, to samo odnosi się do pracowników szeregowych. Struktura formalna musi więc być każdorazowo dookreślona przez indywidualne cechy tworzących (podczas danego rejsu) określone role. Tylko wtedy może być ona w pełni funkcjonalna.

Strategie towarzyskie, czyli lepiej powiedzieć mniej niż więcej

Z przeprowadzonych badań wynika, że relacje międzyludzkie na statku są w dużej mierze budowane (konstruowane) w sposób świadomy. Oznacza to, że marynarze przyjmują określone strategie budowania relacji, nie pozostawiając temu aspektowi życia na morzu miejsca na spontaniczność czy dowolność. Wskazane podejście wynika oczywiście z faktu ograniczonej liczby osób na statku oraz konieczności długotrwałego (wielomiesięcznego) współpracowania w tym samym zespole. Aspekt pracy i wypoczynku połączony jest tutaj jednorodnością partnerów interakcji. Konflikty z jednego obszaru będą oczywiście rzutować na pozostałą sferę styczności.

Wchodzenie w interakcje odbywa się zatem z przemyślanej pozycji i ze szczególnym uwrażliwieniem na oczekiwania (orientację) partnera interakcji.

Ja akurat [na początku rejsu – przyp. A.K.] – staram się zawsze tak przyjrzeć – ten pierwszy kontakt jest ważny nie?

Bo to się od razu na dzień dobry dba o nawiązanie takich jakichś, nawet podświadomie [pozytywnych relacji – przyp. A.K.]. Bo się razem pracuje i chce się z tą osobą być jakimś – no wiadomo, żeby nie było konfliktów.

Tak, tak, tak, to później staram się sam unikać jakichkolwiek porównań czy kogoś tam lubić – nie lubić. Bo to jest wszystko pojęcie względne, a bardzo łatwo sobie nabić różnych rzeczy do głowy... a po jakimś czasie... to jest bardzo niebezpieczne – budowanie jakiejś wrogości, bo takie rzeczy się zdarzają na statku, a nie powinno tego być. Trzeba unikać tego bardzo, bo atmosfera pracy jest ważna, każdy przychodzi zarobić pieniądze i chce do domu z tym wrócić spokojnie – po co się jeszcze denerwować.

Strategie budowania relacji międzyludzkich oparte są w dużej mierze na wcześniejszych doświadczeniach marynarzy. Wspólną cechą charakteryzującą powyżej zasygnalizowane strategie jest ostrożność (w nawiązywaniu relacji) oraz wyczerpanie na oczekiwania (w szczególności brak ochoty do kontynuowania rozmowy) innych i wycofanie. Kontakt z innymi może być miłym przerywnikiem (urozmaiceniem) w długim rejsie, ale może generować także konflikty. Zagrożenie to w większym stopniu określa kształt nawiązywanych relacji niż ewentualna (emocjonalna) gratyfikacja płynąca z towarzyskiej rozmowy. Ograniczanie liczby kontaktów może być w tym kontekście uznane za strategię racjonalną, a tym samym intencjonalną i prawdopodobnie dość trwałą.

Wnioski

Podsumowując rozważania, należy stwierdzić, że więź społeczna na statku choć ma bardzo mocne podstawy, to jest jednocześnie stosunkowo słaba. Marynarze są świadomi znaczenia poszczególnych ról i całej formalnej struktury, konieczności współpracy i współdziałania, konieczności stałej komunikacji, przestrzegania przyjętych wzorów interakcji oraz innych czynników określających specyfikę pracy we względnie długiej izolacji. Paradoksalnie jednak, odczucie wagi wpisywania się w oczekiwane relacje sprawia, że najbardziej racjonalna, w subiektywnym osądzie, staje się strategia wycofania, która wskazaną więź znacznie zubaża. Ogranicza w niej bowiem liczbę stosunków osobowych, co w prosty sposób prowadzi do osamotnienia. Remedium na taką alienację (choć po części także jej determinantą) są nowoczesne technologie. Statek staje się tym samym zakładem przemysłowym z jasno określonymi godzinami „wejścia i wyjścia”. W takim rozumieniu traci też swój wymiar instytucji totalnej, choć także, na co warto zwrócić uwagę, zatraceniu ulega etos marynarza i romantyczna wizja pływania. Marynarz staje się zwykłym pracownikiem najemnym, a statek zwykłym i coraz mniej atrakcyjnym (także w kontekście materialnym) miejscem pracy.

Interesujące byłoby odnieść wyniki szerszych badań wśród marynarzy do przemian współczesnej pracy, organizacji i zarządzania w odniesieniu do ludzi wykonujących swe zawody na lądzie. Już jednak na podstawie tych częściowych badań można zauważyć ciekawe zjawisko kształtowania się środowiska pracy na pokładzie i tożsamości pracownika wśród marynarzy. Otóż podczas gdy w profesjach „lądowych”, stacjonarnych, granice organizacji stają się płynne i zajęcia zawodowe często coraz bardziej przenikają się czy po prostu przeplatają z zajęciami domowymi, rodzinnymi, prywatnymi, o tyle na statkach następuje jakby odwrotny proces. Marynarze starają się stworzyć namiastkę intymnej, prywatnej przestrzeni i atmosfery, do której niechętnie dopuszczają innych. W czasach, gdy pracownik korporacji ma być elastyczny, kreatywny, a czasami firma wręcz płaci

mu za rozwój pozazawodowy (mając zapewne nadzieję, że rozwój w czasie tzw. wolnym przyniesie owoce w postaci większej innowacyjności w czasie pracy zawodowej – por. np. praktyki pracownicze firmy Google), marynarz stara się rozdzielić obie sfery. Czuje się on już nie wilkiem morskim, ale pracownikiem najemnym, który pilnuje skrzętnie określonych ram czasowych pracy nie tylko w odniesieniu do systemu wachtowego.

Wszelkie poruszone, a także niezasygnalizowane jeszcze zagadnienia związane z pracą współczesnych marynarzy, zidentyfikowane podczas wywiadów z nimi, będą przedstawiane w kolejnych publikacjach. Wydaje się, że szczególnie ważne jest pamiętać, przy opisie współczesnych warunków pracy marynarzy, o możliwości, a wręcz potrzebie dokonywania analiz komparatywnych z dorobkiem empiryczno-teoretycznym socjologów morskich, który liczy już ponad pół wieku, a jednocześnie o potrzebie odnoszenia wyników badań do współczesnych transformacji pracy i podejmowania prób ukazywania ich w świetle najnowszych teorii, np. teorii aktora-sieci (por. np. Arbiszewski 2008).

LITERATURA

- Arbiszewski K. 2008, *Poznanie, zbiorowość, polityka. Analiza teorii aktora-sieci Bruno Latoura*, Universitas, Kraków.
- Bryniewicz W. 2004, *Geneza i dzieje socjologii morskiej*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Bryniewicz W., Kołodziej-Durnaś A., Stasieniuk Ż. 2010, *The Origins of Maritime Sociology and Trends of Its Development*, „Roczniki Socjologii Morskiej/Annuals of Maritime Sociology”, t. XIX/vol. XIX.
- Cocco E. 2010, *Performing Maritime Imperial Legacies: Tourism and Cosmopolitanism in Odessa and Trieste*, „Anthropological Notebooks”, vol. 16 (1).
- Coelho M.P., Filipe J.B., Ferreira M.B. 2010, *Between Market and Law: Common Fisheries Policy and the Quota Hopping Case*, „Roczniki Socjologii Morskiej/Annuals of Maritime Sociology”, t. XIX/vol. XIX.
- Goffman E. 1961, *Asylums: Essays on the Social Situation of Mental Patients and Other Inmates*, Anchor Books.
- Heikell T. 2010, *Growing up in a Seafaring Family: Recollecting One's Childhood with an Absent and Present Father*, „Roczniki Socjologii Morskiej/Annuals of Maritime Sociology”, t. XIX/vol. XIX.
- Jacher W. 1976, *Zagadnienia integracji systemu społecznego*, PWN, Warszawa.
- Janiszewski L. 1967, *Rybaczy dalekomorscy. Studium socjologiczne*, Instytut Zachodni, Poznań.
- Janiszewski L. 1969, *Dalekomorski statek rybacki jako system społeczny*, w: *Ludzie morza*, red. L. Janiszewski, Instytut Zachodniopomorski, Szczecin.
- Klepajczuk B. 1985, *Dynamika struktury nieformalnej załogi statku rybackiego*, „Przegląd Zachodniopomorski”, nr 1/2.
- Latour B. 2009, *Polityka natury*, Wydawnictwo Krytyki Politycznej, Warszawa.
- Macnaghten P., Urry J. 2006, *Alternatywne przyrody. Nowe myślenie o przyrodzie i społeczeństwie*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Milian L. 1972, *Czas wolny marynarzy na statkach morskich transportowych*, Szczecin.
- Nikołajew J. 1983, *Problemy humanizacyjne na statku rybackim*, „Humanizacja Pracy”, nr 1.

- Ossowski S. 2001, *O osobliwościach nauk społecznych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Parsons T. 2009, *System społeczny*, NOMOS, Kraków.
- Porada J. 2004, *Narkotyki na morzu*, „Roczniki Socjologii Morskiej/Annuals of Maritime Sociology”, t. XV/vol. XV.
- Rybicki P. 1979, *Struktura społecznego świata*, PWN, Warszawa.
- Sennett R. 2006, *Korozja charakteru. Osobiste konsekwencje pracy w nowym kapitalizmie*, MUZA SA, Warszawa.
- Stasieniuk Ż. 2009, *Zbiorowość marynarzy w procesie zmian społecznych*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Szczepański Jan, 1963, *Elementarne pojęcia socjologii*, PWN, Warszawa.
- Sztompka P. 2005, *Socjologia zmian społecznych*, Wydawnictwo Znak, Kraków.
- Sztumski J. 2004, *Załoga statku w świetle socjologii*, „Roczniki Socjologii Morskiej/Annuals of Maritime Sociology”, t. XV/vol. XV.
- Walkowiak J. 1980, *Statek a instytucja zamknięta*, „Przegląd Zachodniopomorski”, z 4.
- Woźniak R. 1987, *Problemy socjologii wychowania morskiego. Socjologiczne studium wychowania na statku morskim*, Szczecińskie Towarzystwo Naukowe, Szczecin.

RESULTS OF QUALITATIVE RESEARCH

ON FACTORS DETERMINING SOCIAL BONDS ON BOARD A SHIP

SUMMARY Classic sociology has thoroughly explored and evaluated the changes in social bonds. Contractual and impersonal relationships prevailing in an association are the source of alienation; the organic solidarity may be characterized by both autonomization and the growth of dependence of an individual on the society. The limitation of community-like (common, traditional) *Weltanschauung* develops the potential of emancipative discourse, but at the same time facilitates the colonization of *Lebenswelt* by the systemic processes. For a researcher, a sea vessel seems to be an interesting platform of interactions to analyze how social order is created (and bonds developed). Some part of order is of course enforced by procedures (from “the outside”), but others have to be constructed from the very beginning. Especially, the spontaneous part of reproducing interactions is from a sociological point of view an exciting issue. What is the consciousness of creating order during a voyage? What kind of bond is established? How are interaction patterns institutionalized?

The Polish research on the crews of deep-sea vessels (especially fishing ones) often focused on the bonds between the crew members. The specificity of the seamen’s work stemming from its team nature, dangerous conditions and uncertainty of profits was emphasized. Currently the transformation of maritime economy in Poland has resulted in a significant reduction

KEYWORDS SOCIAL BOND, DEEP-SEA VESSEL, SEAMEN, TOTAL INSTITUTION, MARITIME SOCIOLOGY

of the number of fishing vessels, so for the purpose of this paper the research was carried out among the crew members of merchant deep-sea vessels. The research material consists mainly in unstructured interviews with a list of topics to be covered.

One of the hypotheses which proved to be promising and worth exploring in further research is the one about the pervasiveness of modern technologies as carriers of entertainment and sources of communication and about their impact on the erosion of the bonds between the crew members. The research results may be the beginning of developing a theoretical frame of transformation of social bonds on a vessel in the perspective of action-network-theory (ANT).