

ZUZANNA ŚMIGIELSKA  <https://orcid.org/0009-0009-6340-2537>

Uniwersytet Gdański

Rytm kontenerowca. Zarys statkowej codzienności w ujęciu antropologicznym

Jednym z kluczowych elementów infrastruktury globalnej gospodarki morskiej jest kontenerowiec – wyspecjalizowana jednostka zaprojektowana do przewozu kontenerów. Konstrukcja, logika i rytm funkcjonowania tego statku zostały podporządkowane standaryzowanemu ładunkowi, jakim jest dwudziestostopowy kontener – symbol i „waluta” przemysłu morskiego (Leivestad, Markkula 2021: 4). Do jego budowy i wymiarów dostosowano nie tylko transportujące go statki, lecz także infrastrukturę portów, naczepy ciężarówek i organizację pracy specjalistów. Kontenerowiec, jako jednostka uwikłana w łańcuch dostaw i transport kapitału¹, stanowi przestrzeń napięć i przepływów, np. materialnych i ludzkich. W ramach antropologii analizuje się go z różnych perspektyw², ja przyjąłam tę najbliższą sobie – przedstawię wielowarstwową strukturę statkowej codzienności przez pryzmat rytmów jego funkcjonowania.

Przez około 8 miesięcy pływałam na kontenerowcach jako kadetka pokładowa, doświadczenie to wynikało z kierunku, który wtedy studiowałam (Nawigacja na Akademii Morskiej w Gdyni). Oba zamieszkiwane przeze mnie statki miały ponad 250 m długości i pływały na stałych trasach: pierwszy pomiędzy Morzem

¹ Autorki (Leivestad, Markkula 2021: 2–7) posługują się terminem *container economies*, który omawia cyrkulację kapitału opartą na żegludze morskiej, nazywaną przez nie „bijącym sercem globalnej gospodarki”. Ponadto kreślą ramy zgłębianego przez siebie „terenu” (*anthropology in maritime trade and labour*), wyznaczonego przez relacje pomiędzy globalnym kapitalizmem i przemysłem morskim.

² Na przykład z perspektywy struktury całej gospodarki morskiej, w szczególności infrastruktury portowej i łączonego systemu jej finansowania (prywatno-publicznego) (Leivestad, Schober 2021: 3–7).

Śródziemnym a zachodnim wybrzeżem Ameryki Północnej, drugi zaś między Morzem Północnym a wschodnim wybrzeżem Ameryki Południowej. Niniejszy tekst jest refleksją na temat grupy marynarzy, której byłam członkinią. Kluczowe znaczenie ma tu moje doświadczenie pracy na statkach, wpisujące się w nurt obserwacji uczestniczącej. W czasie pobytu na pokładzie nie przypuszczałam, że kiedykolwiek podejmę ten temat w szczególnym – antropologicznym – ujęciu. Pozycja taka sprawia, że nie jest to typowa etnografia, lecz refleksja oparta na własnym (cielesnym) doświadczeniu statkowego życia (np. pracy, zmęczenia, rutyny), którą po latach przedstawiam w antropologicznym kontekście³. Jak każda, zdaniem Edwarda M. Brunera, etnografia także ten opis jest raczej ekspresją o doświadczeniu niż obiektywną wizją, dlatego cechuje go selektywność i interpretatywność (Bruner 1986: 3–30). Wszelkie niepewności wynikające z natury pamięci (rozmycie, zapomnienie, przekształcenie) powiązane są z rozbieżnością między przeżyciem a jego ekspresją. Każdorazowo konsultowałam je z doświadczoną oficer, która podzieliła się ze mną swoimi wspomnieniami; niektóre z nich (anonimowo i za jej zgodą) zostały włączone do tekstu⁴. Od lat, a ze szczególnym natężeniem w ostatnich miesiącach, weryfikowałam swoje spostrzeżenia podczas wywiadów swobodnych z marynarzami. Przeprowadziłam kilka takich rozmów z czworgiem pływających, zatrudnionych na innych kontenerowcach. Zebrane refleksje pomogły mi w zarysowaniu ogólnych ram opisu. Ze względu na specyfikę morskiego przemysłu (stosunkowo niewielką liczbę firm zatrudniających marynarzy) nie przytaczam jednak konkretnych historii, które mogłyby umożliwić identyfikację rozmówców i narazić ich na nieprzyjemności.

Na gruncie następujących dziedzin: mechanika klasyczna, prawo morskie, antropologia pojawia się ta sama niejednoznaczność w określaniu statku – raz przypisywany jest do sfery rzeczy ruchomych, innym razem – nieruchomych; umieszcza się go zatem w obszarze znajdującym się na granicy ruch – bezruch. Poszczególne pola wiedzy oferują charakterystyczne dla swojej specyfiki narzędzia, które mogą stanowić wsparcie w interpretacji tej niejednoznaczności.

³ Niniejszy artykuł nie wyczerpuje wszystkich pól badawczych zarysowanych wokół tematu; stanowi raczej moją pierwszą próbę ujęcia go w ramach naukowej refleksji. W polskiej antropologii problematyka kontenerowców jest słabo obecna. Sama tematem tym zajmowałam się w ujęciu technicznym (inżynierskim) oraz artystycznym (wizualna interpretacja). Na etapie przygotowań do artykułu nie przypuszczałam, że zgromadzony materiał okaże się tak bogaty i inspirujący, co niewątpliwie otwiera przestrzeń do dalszych badań. Ostatecznie zdecydowałam się na zebranie tych wielu różnorodnych kontekstów nie po to, by sformułować ostateczne wnioski, lecz by zbudować bazę do dalszej eksploatacji. Dziękuję anonimowym Recenzentkom/Recenzentom, których trafne spostrzeżenia zmieniły moje patrzanie na temat oraz pozwoliły bardziej świadomie do niego podejść. Dzięki ich wnikliwości dostrzegłam obszary, których poruszenie czy pogłębione omówienie wymagałoby ukierunkowanych badań, szczególnie w przypadku refleksji nad zróżnicowaniem kulturowym oraz kwestiami genderowymi. Na obecnym etapie nie zdecydowałam się ich podejmować – zarówno ze względu na ograniczoną formę artykułu, jak i fakt, że mogłabym się oprzeć jedynie na moich (niewątpliwie subiektywnych) wspomnieniach oraz wywiadach wyłącznie z polskimi marynarzami, co nie byłoby miarodajne.

⁴ Wspomniana oficer była również pierwszą czytelniczką tego artykułu – za wszystko serdecznie jej dziękuję.

Mechanika klasyczna dostarcza pojęcie układu odniesienia. Ten sam obiekt może być zarazem w ruchu, jeśli patrzymy na niego choćby z lądu, lub nie poruszać się, kiedy jesteśmy jego częścią. Z punktu widzenia obserwatora znajdującego się na pokładzie statek jest centralnym elementem układu i to względem niego określone są parametry ruchu innych obiektów (por. Halliday, Resnik, Walker 2007: 74). Dopóki załogant nie skonfrontuje swojej obserwacji z jakimś zewnętrznym punktem (np. elementem krajobrazu), może mieć wrażenie przebywania na nieruchomym obiekcie, który stanowi punkt wyjścia (centralność) do interpretowania rzeczywistości.

Również prawa morskiego nie omija owa problematyczność w określeniu charakteru statku. Z jednej strony wskazuje się tu, że służy on przemieszczaniu (się), co klasyfikuje go jako ruchomość. Z drugiej prawo daje możliwość traktowania statku jak nieruchomości – może on być obciążony hipoteką, przepisy dotyczące egzekucji należności są analogiczne do tych stosowanych wobec nieruchomości, a statki podlegają wpisowi do rejestrów (Kodeks morski 2001: art. 76–86). Co więcej, ta sama dziedzina posiada regulacje, które pozwalają traktować statek jako podmiot występujący przed sądem (Wielka Brytania) opisany poprzez dane osobowe (nazwa indywidualna, port macierzysty, przynależność państwowa), czyli jako „osobę”.

Ta uwypuklana niejednoznaczność w określaniu, czy coś się porusza odrywa statek od konkretnej lokalizacji geograficznej na rzecz umieszczenia go w bardziej abstrakcyjnej przestrzeni, gdzie istotny jest sam fakt bycia w ruchu. Wybrzmiewa to również na poziomie określania podstawowego zadania nawigacji, którym jest bezpieczne przeprowadzenie statku z punktu A do punktu B (Uriasz 2008: 92). Definicja ta kładzie nacisk na bycie w ruchu, pomiędzy kolejnymi punktami drogi, co sugeruje umieszczenie statku w stanie przejścia (liminalność) (Gennep 2006; Turner 2010). Strefa ta wydaje mi się integralną częścią codzienności załoganta i objawia się również w prywatnym aspekcie jego życia, kiedy przebywa na morzu, a jednocześnie stara się uczestniczyć w życiu swoich najbliższych. Zbliżoną nieokreśloność i przejściowość, ale w naturze samego oceanu, dostrzega Sarah Messerschmidt, która lokalizuje go „poza i pomiędzy terytoriami” (Messerschmidt 2019: 5).

Jest to poniekąd spójne z koncepcjami omawianymi w ramach studiów nad mobilnością, na przykład traktowaniem ruchu również jako przepływu ludzi, towarów, idei (Appadurai 1990; Hannerz 1997). Analogię dostrzegam w badaniach prowadzonych wśród kierowców ciężarówek przez Agatę Stanis. Badaczka posługuje się sformułowaniem „ruchome miejsca”, określeniem, które wydaje mi się trafne również na potrzeby kontenerowca. Z jednej strony wskazuje na możliwości, jakie daje miejsce, z drugiej uwzględnia ruchomość (Stanisz 2012) jako istotny czynnik w sytuacji zamieszkiwania w podróżowaniu (Clifford 1997).

Gdy zmienimy wspomniany wcześniej układ odniesienia i spojrzymy na statek jako na niemalże odizolowany system, przy zrozumieniu go pomocne będą dodatkowe narzędzia teoretyczne. Wsparcie odnalazłam w następującym trójgłosie: koncepcja nie-miejsca (Augé 2008), heterotopie (Foucault 2005) oraz instytucje totalne (Goffman 2011). Terminale i statki zaliczają się do opisanych

przez Marca Augé przestrzeni tranzytowych. Chociaż kontenerowiec wymyka się zamknięciu w ramy miejsca i czasu na poziomie geograficznym, bo z jednej strony budowa statku zapewnia możliwość bycia wszędzie, jednak przebywanie na środku oceanu bliższe jest odczuwaniu bycia nigdzie. Również projektowanie jednostki danego typu (np. kontenerowca) kładzie nacisk na spójność wyglądu; wszystkie statki są do siebie podobne z zewnątrz, jak i wewnątrz. Jeśli marynarz przyswoi strukturę jednego, bez problemu odnajdzie się na każdym pokładzie. Jest to zgodne w odniesieniu do heterotopii, gdzie taka realność i uporządkowanie innych przestrzeni sprzyjają regulowaniu i kontrolowaniu życia (Foucault 2005: 125). W zakończeniu swojego tekstu Michel Foucault pisze, że „statek to płynący fragment przestrzeni, miejsce bez miejsca, które istnieje samo, zamknięte w sobie, a jednocześnie wydane nieskończoności morza” (Foucault 2005: 125). Cytat ten świetnie uwypukla wspomniane bycie w ruchu i bycie nigdzie. Stanowi też dobre rozpoznanie statku jako układu umożliwiającego pozostanie niezależnym od okoliczności.

Ostatni z przywołanych przeze mnie badaczy, Erving Goffman, klasyfikuje statek jako instytucję totalną⁵. Analogie do opisanych przez niego mechanizmów sprzyjających wprowadzaniu hierarchii i nadzoru rozpoznałam w praktykach stosowanych na odizolowanej od zewnętrznego świata grupie marynarzy (Goffman 2011: 17). Wyobraźmy sobie statek jako układ oparty na trzech osiach. Pierwsza z nich przebiega wzdłuż konstrukcji kadłuba, jej skrajne punkty to dziób i rufa, a wszystko, co dzieje się poza nimi, możemy określić jako „przed dziobem” (*ahead*) lub „za rufą” (*astern*). Druga oś wyznaczona jest przez burty: prawą i lewą (*port side*, *starboard side*). Strony te są przypisane na stałe, niezależnie od tego, w jakim punkcie statku stoimy i w którą stronę mamy zwróconą głowę, *port side* zawsze będzie lewą stroną jednostki. Ostatnia z osi, i jedyna pionowa, rysuje się na linii mostek – maszynownia, a istotnym przystankiem na jej przebiegu jest poziom pokładu. Opisany zabieg wspiera komunikację i sprawia, że statek to układ z własnym nazewnictwem, które umożliwia pozostanie niezależnym od okoliczności zewnętrznych. Posługiwanie się tymi umownymi pojęciami nie tylko zwalnia od kierowania się stronami świata i kierunkiem przemieszczania, lecz także sugeruje postrzeganie statku jako odizolowanego i centralnego układu. Niezależnie od tego, w jakim miejscu świata się znajduje i w którą stronę zmierza, przeszkody będą „przed dziobem” czy „na lewej burcie”.

Również w odniesieniu do czasu kontenerowiec wymyka się powszechnie stosowanej klasyfikacji. Zdarza się, że trasa żeglugi wymaga przecinania granic stref czasowych. W takiej sytuacji dla wygody marynarzy wprowadza się pojęcie czasu statkowego (*ship's time*). Jest to umowny czas, który obowiązuje na danej jednostce. Jeżeli statek płynie np. z Europy do Ameryki, czyli dwóch punktów,

⁵ Goffman statek umieszcza w czwartej kategorii: „Instytucje powołane w celu lepszego wykonywania zadań przypominających pracę”. Według badacza za przyporządkowanie do jednej z kategorii odpowiada stopień zamknięcia instytucji, czyli jej odizolowanie od świata zewnętrznego. W przypadku statku oczywistą barierą jest umieszczenie jednostki na akwenu (Goffman 2011: 14–15).

których czas (*local time*) różni się o kilka godzin, ważne jest, żeby w momencie wpłynięcia godzina na statku zgadzała się z tą w porcie docelowym. Nie jest istotne (z punktu widzenia osób na jednostce), żeby godzina odpowiadała np. tej na mijanej Martynice. Żeby uniknąć dostosowywania godziny na pokładzie do danej strefy czasowej, przyjmuje się własny model zmian czasu (np. przesunięcie godziny codziennie o jedną). Pozwala on na uniezależnienie się od stref czasowych na rzecz zachowania statkowej rutyny. Colin Symes – autor artykułu na temat turystycznego podróżowania na kontenerowcu – dużo miejsca poświęca na rozważania o doskwierającej pasażerom beczynności. Zestawia wypełniony zegarami mostek i napięty grafik portów ze stanem zawieszenia, oczekiwaniem w ruchu, jakiego doświadczają turyści (Symes 2012: 59–63). Z kolei zatrudnieni na kontenerowcu załoganci podlegają odgórnjej sile – statkowej rutynie, która jest wybijana i utrwalana przez szereg rytmów, ujawniających się zarówno w budowie jednostki, jak i w ściśle zaplanowanym systemie pracy, komunikacji, posiłków itp.

Rytm I – budowa statku: rozkład/architektura i hierarchia

Na przywołanych wcześniej osiach statku opierają się zaprojektowane również na poziomie budowy jednostki hierarchia i podziały pracownicze. Myślę, że oczywistą funkcją tych zjawisk jest zapewnienie bezpieczeństwa oraz organizacji sprawnego działania załogi. Hierarchia pionowa przebiega na linii mostek – maszynownia i obowiązuje w nadbudówce (części zamieszkałej przez marynarzy). Na najwyższych pokładach (tuż poniżej mostka) kabiny mają kapitan i starszy mechanik, czyli oficerowie obarczeni największą odpowiedzialnością; takie zlokalizowanie kabiny kapitana zdeterminowane jest bliskością mostka. W razie sytuacji nawigacyjnie trudnej może on natychmiast udać się na górę i wesprzeć oficera prowadzącego wachtę. Odpowiednio niżej ulokowani są niżsi rangą członkowie załogi, a co jakiś czas trafiamy na pokład zarezerwowany na przestrzenie przeznaczone do spędzania czasu wolnego. Schemat ten powiela się aż do poziomu pokładu głównego, gdzie zaprojektowano strefę dostępną dla wszystkich (biuro, przebiegalnia), również urzędników portowych. Wraz z osią łączącą burty ujawnia się kolejny podział: pokład i maszyna (po jednej stronie kabiny należą do członków załogi pokładowej, po drugiej – maszynowej). Prawa i lewa burta rozróżnione są przez system numeracji poszczególnych części kadłuba (np. części powierzchni ładunkowej; nieparzyste – prawa, parzyste – lewa), pomagają to w odnalezieniu się na pokładzie jednostki. Na 400-metrowym kontenerowcu nie zawsze widać, gdzie jest dziób, a gdzie rufa. Jeśli marynarz wyjdzie ze zlokalizowanych poniżej pokładu głównego korytarzy, może mieć trudności z określeniem, w której części statku się znajduje. Dopiero dzięki zinterpretowaniu numeracji poszczególnych przestrzeni ładunkowych jednoznacznie wskaże kierunek dziobu i rufy.

Pomieszczenie, w którym podawane są posiłki, to mesa. Na większych kontenerowcach, tuż obok kuchni, znajdują się dwie takie przestrzenie, które jednoznacznie przypominają o randze poszczególnego członka załogi. W mesie oficerskiej posiłki

serwowane są kadrze zarządzającej (kapitanowi, starszym oficerom, oficerom, elektrykowi itp.), zaś w mesie załogowej przy okienku z widokiem na kuchnię po jedzeniu ustawiają się pozostali marynarze. Często spotyka się mesy z podziałem na załogę „europejską” i „pozaeuropejską”. Układ taki tłumaczony jest różnicami w nawykach żywieniowych przedstawicieli różnych stron świata. Oprócz sposobu serwowania posiłków (podawane/pobierane) spostrzegłam kilka różnic w wystroju tych dwóch pomieszczeń – wyższym standardem charakteryzowała się przestrzeń przygotowana dla oficerów (obrusy, miękkie krzesła, dywany, okrągłe stoły), niższym ta dla zwykłych marynarzy (cerata, skaj, linoleum, prostokątne stoliki). Camilla Mevik zwraca uwagę na angielskie nazewnictwo odróżniające obie przestrzenie: *officer mess* i *dirty/duty mess* (Mevik 2023: 4). W określeniu *dirty/duty* ukryta jest pragmatyczna przyczyna dokonania podziału, który zastosowano, żeby umożliwić marynarzom spożycie posiłku wypadającego w godzinach ich pracy (kiedy są na wachcie, w ubraniu roboczym). Jednak powyższa argumentacja nie sprawdza się w przypadku funkcjonującego na analogicznych zasadach rozróżnienia w praniu brudnej odzieży. Wprowadzenie porządku, który odseparowuje pralnię oficerską od załogowej, ma na celu podkreślenie hierarchii statkowego systemu (Douglas 2007: 76–77).

Nielatwym zadaniem jest odnalezienie się w tej pełnej umowności przestrzeni. Podziały nie są niewzruszone i jednoznaczne, raz klasyfikują marynarza w obozie maszyny⁶, żeby za chwilę usadzić go do stołu z przedstawicielami pokładu. Statkowe napięcia wybrzmiewają również w słownych przepychankach, popularnych żartach, których głównym zadaniem jest podkreślenie podziału pomiędzy przedstawicielami tych dwóch sekcji (np. „wraz ze zdjęciem żagli inteligencja zeszła do maszyny”). Dodatkowe zamieszanie wprowadzają klucze – namacalne insygnia świadczące o dostępie do przestrzeni. *Master key* otwiera wszystkie zamki, te do ładowni, nadbudówki, mostka i wszystkich kabin; klucze te dopięte są do pęku kapitana i starszego mechanika. Każdy członek załogi dysponuje kluczem, który przydziela mu dostęp do pomieszczeń odpowiadających zakresowi jego obowiązków. Na przykład drugi oficer otworzy statkowy szpital, bosman – wszystkie magazynki pokładowe, ładownie, pomieszczenie na dziobie, farbiarnię. Dostęp do przestrzeni wskazuje na relację władzy, a w razie zaniedbania obowiązków przez kogoś z marynarzy ułatwia odnalezienie osoby odpowiedzialnej za zamieszanie.

Rytm II – praca

Statek pozostaje w ruchu przez 24 godziny na dobę. Niezależnie od pory dnia i nocy ktoś dba o bezpieczeństwo nawigacji czy prawidłowe działanie urządzeń w maszynowni. Na zapewnienie nieprzerwanego działania tego morskiego

⁶ Obóz maszyny – załoganci odpowiedzialni za obsługę maszynowni, tzw. mechaników i motorków.

organizmu pracuje ponaddwudziestoosobowa załoga, której godziny pracy są skrupulatnie rozplanowane i wzajemnie zsynchronizowane (szczegółowy opis podziału obowiązków i godzin pracy marynarzy por. Sampson 2021b). Każdy marynarz funkcjonuje na podstawie indywidualnego grafiku, do którego dostosowuje pory snu i spożywania posiłków. W zależności od specyfiki zajmowanego stanowiska może pracować w 8-godzinnym rytmie pracy⁷ lub systemie wachtowym, w którym podstawowym podziałem jest 4-godzinna zmiana. Ten moduł podziału zarazem porządkuje i rozbija dzień oficera. Jego niewzruszona powtarzalność daje możliwość dostosowania innych aspektów życia do czasu pracy. Z drugiej strony pozostawia na odpoczynek 8-godzinne przedziały – czas, w którym oficer musi zjeść posiłek, wyspać się, zadbać o higienę (fizyczną i psychiczną). Refleksje niektórych załogantów sugerują, że schemat ten nasuwa wrażenie „zdublowania doby”. W ciągu jednego dnia oficer dwukrotnie wychodzi do pracy i podwaja rytm przygotowujący do tego zdarzenia, np. rozbija sen na dwie kilkugodzinne drzemki, przed każdym wyjściem bierze prysznic. Prowadzi to do zagęszczenia doby, odbicia dwóch podobnych cykli w ciągu jednego dnia.

Rytm pracy członka załogi oficerskiej jest unikalny. Przyjrzyjmy się systemowi pracy i obowiązków jednego z nich. Trzeci oficer wstaje o 7:00, żeby zjeść śniadanie i przygotować się do wachty, a o 7:45 zjawia się na mostku w gotowości do przejęcia obowiązków nawigacyjnych. Co godzinę uzupełnia dziennik pokładowy, sprawdza temperaturę, nanosi pozycję na papierową mapę, wypija kawę. Nieustannie kontroluje odczyty urządzeń nawigacyjnych (mapy elektronicznej, radaru itp.). O 10:00 wysyła raport pogodowy, 11:45 oznacza przybycie zmiennika, któremu przekazuje wachtę i schodzi na obiad. 13:00 to początek dwugodzinnych obowiązków pokładowych, dopilnowanie inspekcji, sprawdzenie np. gaśnic/szalup/kombinezonów, potem czas wolny i sen. Godzina 20:00 to początek kolejnej zmiany na mostku, która potrwa do północy. Pozostali oficerowie pokładowi, czyli drugi i pierwszy (starszy), prowadzą wachtę w pozostałych godzinach doby. Zazwyczaj starszy oficer dba o bezpieczeństwo od 4 do 8 (rano i popołudniu), a drugi od południa/północy do 4. System ten zapewnia ciągłość ruchu, nie pozostawia miejsca na dni wolne, a zaprojektowany jest na podstawie doświadczenia oficerów. Najbardziej obyty *chief* nawiguje w rannych godzinach, kiedy większość załogantów pogrążona jest w głębokim śnie. Trzeciemu przypadły stosunkowo najlżejsze godziny pracy; czas, podczas którego dostępny jest kapitan. Wpada on czasem na mostek i wspiera najniższego szczeblem z oficerów w prowadzeniu nawigacji.

Oprócz indywidualnych zajęć istnieją ogólne aktywności, które dodatkowo porządkują tę ciasno zaprojektowaną (czasowo)przestrzeń statkowego życia. Należą do nich cotygodniowe spotkania całej załogi, których celem jest m.in. przypomnienie obsługi sprzętu przeciwpożarowego, przećwiczenie zachowania w przypadku alarmu, omówienie zasad gospodarki odpadami. Tematyka spotkań powtarzana

⁷ W systemie dniówkowym pracują tzw. dejmani – marynarze niepełniący wachty obserwacyjnej na mostku. Do ich obowiązków należy dbanie o kondycję jednostki, np. odrdzewianie metalowych elementów, malowanie kadłuba, sprzątanie itp. Za obowiązki dejmanów odpowiedzialni są bosman i starszy oficer.

jest w rytmie tygodniowym, miesięcznym, rocznym, a każdy członek załogi ma w nich bardziej lub mniej indywidualny udział. Ta rytmiczność zostaje zachwiana podczas odwiedzania portów. Wtedy na pokładzie potrzebni są wszyscy; muszą uczestniczyć w manewrach cumowania, rozładunku, kontroli paszportowej. Ludzie mniej śpią, a ciężko wypracowana regularność zostaje nagle zachwiana, pojawiają się kłótnie, napięcia, nerwy. Po tym intensywnym czasie znowu przychodzi etap wyciszenia i powrót do dobrze znanej rutyny.

Statek funkcjonuje jak organizm. Każdy marynarz ma w nim swoją unikatową rolę, a zaniedbanie przez niego obowiązków zostanie błyskawicznie odnotowane przez współzałogantów. Opisane przeze mnie rytmy upodabniają do siebie dni; jeśli ktoś raz się w nich odnajdzie, będzie miał gotowy przepis na dotrwanie do końca kontraktu. Kiedy jako praktykantka pokładowa pierwszy raz wchodziłam na kontenerowiec, chłopak, którego zmieniałam, doradził mi, żebym nie skreślała dni, bo to „tylko pogarsza sprawę”. Nie potrafiłam oprzeć się pokusie wykreślenia dat w kalendarzu. Podczas kolejnego rejsu postanowiłam nie powtarzać tego nawyku, zapisałam wtedy w notatkach:

Nauczona doświadczeniem – nie skreślałam dni. Nie liczę, nie kalkuluję. Jednak zostawiłam sobie ten margines, jakieś niedomówienie i otaczam się namacalnymi oznakami upływu czasu. Odnajduję przyjemność w rozpoczęciu nowego listka tabletek, nagrodą jest wyrzucenie pustego opakowania po żelu pod prysznic. O największą dumę przyprawia mnie wyrzucenie przetartych skarpetek czy podartej koszulki⁸.

Zdarza się, że statki oprócz metalowych czterdziesto- i dwudziestostopowych kontenerów przewożą również ludzi. Turyści, którzy zdecydowali się na taki rodzaj podróży, nie mogą pracować na pokładzie; ich codzienność pozostaje wolna od integralnego dla marynarza rytmu. W swojej (auto)etnografii Colin Symes wskazuje na towarzyszące pasażerom odczucie uwięzienia oraz omawia podejmowane przez nich praktyki radzenia sobie ze stanem oderwania od lądowego życia (Symes 2012: 55–68). Podróźni zmagają się z nieustannym nicnierobieniem, które szczerlnie wypełnia ich dni; w odróżnieniu od bardziej rutynowej egzystencji załogi (o której Symes prawie nie wspomina). Część doświadczeń załogantów i turystów jest spójna, bo wywołana przez grupy tych samych czynników; użytkują tę samą przestrzeń, pozostają w ruchu i bezruchu zarazem, przebywają daleko od lądowego życia. Jednak pokładowe ścieżki marynarzy i pasażerów niezbyt często się przecinają. Niby „uwięzieni są” w tej samej czasoprzestrzeni, ale dotyczą ich różne prawa i obowiązki, raczej istnieją równoległe niż współistnieją. Podróż podjęli w zupełnie innym celu/charakterze, który determinuje ich sposób spędzania czasu. Turyści zakwaterowani są na wyższych pokładach, zazwyczaj przeznaczają się dla nich kabiny na równi z kapitańskimi, posiłki jedzą w mesie oficerskiej, co sugeruje, że znajdują się na wyższych szczeblach hierarchii.

⁸ Fragment moich zapisków z praktyki nawigacyjnej na kontenerowcu w 2017 roku.

Problematyczność w doprecyzowaniu ich pozycji pojawia się wraz z analizą ich dostępu do różnych części statku. Zazwyczaj mają bardzo ściśle wyznaczone rewiry, po których mogą się swobodnie poruszać. Nie mają dostępu do ładowni, maszynowni; często ich swobodne przemieszczanie zostaje ograniczone tylko do nadbudówki, co wyklucza przechadzkę na dziób czy rufę. Mogą zaglądać na mostek i dopytywać o szczegóły nawigacyjne, krążyć po korytarzach, korzystać z siłowni. Mają przydzielone pewne przywileje, ale nie udzielono im podstawowego dostępu i swobody poruszania. Są jedynym elementem systemu, bez którego statek popłynie dalej. Być może to sprawia, że ich status jest niedookreślony. Marynarze i pasażerowie dzielą tę samą przestrzeń, ale dotyczy ich inny czas. Jednak Symes zaznacza, że w pewnym momencie opisywani przez niego pasażerowie odczuli potrzebę uregulowania przebiegu swoich dni i wypracowali własną rutynę⁹. Wskazuje to, że przebywanie na pokładzie wywiera wpływ również na sposób funkcjonowania turystów.

Rytm pracy odnajduję jako najbardziej wyrazisty ze statkowych porządków. Traktuję go jako podstawowy podział codzienności, jemu podporządkowane są aspekty życia marynarza. To z powodu pracy załoga trafiła na morze, nie dziwi więc, że wykonywanie obowiązków odgrywa najważniejszą rolę w pokładowym życiu. Rytmiczna powtarzalność czynności i oparte na niej relacje pomiędzy poszczególnymi członkami załogi wspierają funkcjonowanie tego wieloelementowego systemu.

Rytm III – komunikacja: język, dźwięki, znaki graficzne, symbole świetlne

Komunikacja na statku odbywa się w języku angielskim. Zapewnia on podstawowy poziom porozumienia dla wielonarodowościowej załogi. W bardziej kameralnym gronie, które często sprowadza się do użytkowników tego samego języka, angielski ustępuje miejsca polskiemu, niemieckiemu czy tagalskiemu. Niezależnie od panującej w danym towarzystwie mowy w rozmowie łatwo wychwycić angielskie zwroty, które wskazują na podejmowane tematy – statkową codzienność (*gangway*, *chief*, *standby*, *familiarization*, *coverall*¹⁰).

Używany na morzu język dookreślony jest na stronach *Nawigacyjnego słownika frazeologicznego IMO*. Ta kilkusetstronicowa publikacja zbudowana jest na zasadzie „rozmówek” polsko-angielskich. Jedną stronę zajmują zdania w języku narodowym, żeby na sąsiedniej odnaleźć ich anglojęzyczne tłumaczenia. Ten ustandaryzowany

⁹ „They began to schedule their activities in and around meal times: walks around the deck, usually after breakfast and lunch, writing between eight and ten, tea or coffee at ten, doing jig-saws at eleven, siesta at two, yoga at three, swim at four, shower at five, dressing for dinner at six, an hour or so in the lounge after dinner, before returning to their cabins” (Symes 2012: 64).

¹⁰ *Gangway* – trap, „mostek” łączący pokład statku z nabrzeżem, *chief* – starszy oficer, *standby* – stan gotowości, *coverall* – kombinezon roboczy, *familiarization* – oprowadzanie po statku, w celu zapoznania z jego budową.

schemat komunikacji ujednocila słownictwo i strukturę wypowiedzi. Dzięki niemu każdy nawigator, niezależnie od swojego pochodzenia, dysponuje zbliżonym zasobem słów, co ma zapewnić skuteczną komunikację. Takie sprowadzenie do wspólnego mianownika pozwala na uniknięcie nieporozumień, które mogą pojawić się, kiedy rozmówcy operują obcym dla nich językiem. Eliminuje wszelkie błędy, które mogą wynikać przy różnicach poziomu danego języka, sposobie formułowania wypowiedzi, a nawet różnych akcentach.

Kolejnym utrudnieniem w komunikacji jest sposób jej prowadzenia, który często przebiega drogą radiową. Porozumienie z inną jednostką, zarówno mechaniczną (np. nadpływającym z przeciwnika statkiem), jak i z marynarzem znajdującym się na drugim końcu pokładu, możliwe jest dzięki wykorzystaniu radia (np. walkie-talkie). Ten rodzaj komunikacji obarczony jest kilkoma utrudnieniami; po pierwsze, nierzadko zdarzają się zakłócenia utrudniające odczytanie wypowiedzi, po drugie, dostęp do komunikatu jest praktycznie nieograniczony (wszyscy go słyszą). Do nadawania komunikatów wykorzystywany jest również PA – *public address system*. Ta sieć głośników rozmieszczonych w różnych częściach statku gwarantuje dostarczenie ogłoszenia do każdego zakamarka, wliczając w to sferę prywatną – kabiny. Zawężenie grupy odbiorców możliwe jest poprzez używanie języka narodowego, wtedy informacja zrozumiana zostanie tylko przez użytkowników danej mowy. Precedens ten stosowany jest zazwyczaj przy komunikacji za pośrednictwem walkie-talkie. Moja pierwsza wachta na trapie (mostek łączący pokład statku z nabrzeżem portowym) przypadła na port w Brazylii. Jednym z gości chcących wejść na pokład był mężczyzna, który przedstawił się jako *Businessmen*. Wydawał mi się ważną dla statku osobą, dlatego na walkie-talkie kilkakrotnie zaanonsowałam go do starszego oficera. Komunikację prowadziłam w języku angielskim, ale oficer zupełnie na nią nie reagował. Nagle przez radio usłyszałam zmęczony głos kapitana, który po polsku poinformował mnie, że „*Businessman to facet, który handluje kartami SIM*”. Długo po tym incydencie załoga z dużym rozbawieniem wspominała moją wpadkę.

Następnym poziomem przekazywania (i odczytu) informacji są komunikaty dźwiękowe oparte na dwóch znakach: długim i krótkim. Odpowiednie kombinacje tych sygnałów umożliwiają skuteczne porozumiewanie się. Na potrzeby wewnętrzne metoda ta wykorzystywana jest do jednostronnej komunikacji – nadawania alarmów. Każdy marynarz powinien poprawnie zinterpretować, na przykład, następującą sekwencję sygnałów: siedem krótkich i jeden długi (alarm ogólny), a następnie wykonać odpowiednie dla tej sytuacji instrukcje. System oparty na tych znakach pozwala również na prowadzenie dwustronnej komunikacji statek-statek. Odpowiednio zaprojektowana struktura wypowiedzi zapewnia dwóm jednostkom ustalenie rodzaju podejmowanych przez jedną z nich manewrów nawigacyjnych. Konieczność taka zdarza się niezmiernie rzadko, stosowana jest jedynie w sytuacji, gdy wszystkie inne formy komunikacji zawiodą, a widoczność jest ograniczona, na przykład przez mgłę.

Dla osoby niewtajemniczonej porozumiewanie się na morzu może stanowić niezrozumiały szyfr. Język angielski nasączony jest wieloma specjalistycznymi

słowami i zwrotami, które w innym miejscu nie mają większego zastosowania. Krajobraz dźwiękowy, wypełniony przez wibracje silnika czy pikanie mostkowych urządzeń, w każdej chwili może zostać przerwany głośnym, beznamiętnym ciągiem sygnałów. Tylko wcześniej nabyta wiedza pozwoli na odpowiednią ich interpretację i adekwatne do sytuacji zachowanie. Morska komunikacja oparta jest na założeniu, że zarówno odbiorca, jak i nadawca to osoby operujące tymi samymi kodami. Użytkownicy tych samych szyfrów, których zadaniem jest sprawne i jednoznaczne uzgodnienie dalszych działań.

Świat wizualny również opisany jest za pomocą specjalnych systemów, znajomość których uprawnia do poprawnego interpretowania sytuacji. Mapy nawigacyjne skonstruowane są przy użyciu tysięcy symboli graficznych, skrótów literowych czy kolorów. Dzięki ich znajomości wprawny nawigator odszyfruje rodzaj dna w danym punkcie, charakterystykę świecenia najbliższej latarni, głębokość na torze podejściowym. Kolejnym językiem stosowanym przy oznakowaniu torów wodnych, statków, bojek są struktury budowane przez światła. Język ten opiera się na kolorach (biały, zielony, czerwony, żółty) i mrugnięciach. Ilość kombinacji tych elementów daje na tyle pojemny zbiór, że możliwe jest określenie parametrów danego statku (rodzaj, aspekt, czy jest w drodze lub na kotwicy itp.), toru wodnego czy obszaru specjalnego (np. informacja o wraku, który zagraża żegludze). Szczególne miejsce w komunikacji zarezerwowane jest dla koloru pomarańczowego. Przeznaczony jest do oznaczenia urządzeń zaprojektowane do ratowania życia (*life-boat*, koła ratunkowe, pasy ratunkowe itp.) oraz nadawania sygnałów wzywania pomocy (np. pomarańczowy dym).

Marynarz posługuje się kilkoma systemami porozumiewania: specyficznym językiem, symbolami na mapie, interpretacją świateł czy sygnałów dźwiękowych. Środowisko jego pracy jest nasączone komunikatami, których znaczenie musi odszyfrować. Pomocne przy tym są ściśle zaprojektowane systemy, ich zadaniem jest ujednoczenie i standaryzowanie, a znajomość ich ma zapewnić przetrwanie na środku oceanu.

Rytm IV – jedzenie i pory posiłków

Jako najbardziej stały rytm, który jednoznacznie wyznacza porządek statkowego dnia, można uznać pory posiłków. Śniadanie, obiad i kolacja serwowane są o ustalonych godzinach, które dobrano do czasu pracy wszystkich członków załogi. Półgodzinne przesunięcia w harmonogramie pozwalają zjeść śniadanie schodzącemu z mostka o 8:00 starszemu oficerowi i zapewniają dostęp do wcześniejszego obiadu drugiemu, który swoją wachtę zaczyna o 12:00. Dla tych, którzy nad bezpieczeństwem żeglugi czuwają w nocy, kucharz przygotowuje talerz przekąsek, tzw. dojadkę. Każdy może zająć do mesy i przygotować kanapkę z masłem orzechowym, zjeść jabłko czy podgrzać wcześniej złowioną na wędkę rybę. Rytm ten dostrzegalny jest też dla pasażerów. Jedna z turystek zaczęła odliczać godziny do obiadu, a pory posiłków traktowała jako punkty odniesienia w przebiegu

dnia (Symes 2012: 61). Mesa to przestrzeń, w której panują wewnętrzne zasady i przecinają się nawyki żywieniowe marynarzy z różnych stron świata. Po kilku tygodniach od wejścia na statek steward zapamiętuje preferencje kulinarne poszczególnych załogantów. Na stałe przypisane miejsca przy stole naznaczone są przez słoiki ulubionych przez danego marynarza sosów i dodatków. Na jednych stołach pojawiają się majonez i ketchup, gdzie indziej ostre przyprawy i sosy chili.

Podczas moich dwóch kontraktów kucharz na statku pochodził z Filipin. W pierwszym przypadku większość załogi stanowili marynarze z Kiribati, w drugim przeważali Filipińczycy. Polityka firmy zakładała, że osoba odpowiedzialna za posiłki powinna pochodzić z regionu zbliżonego geograficznie i smakowo do większości załogantów. Oprócz tego kucharz przechodził specjalne przeszkolenie, które rozszerzało jego umiejętności o przygotowanie wymaganych przez armatora potraw. Następnie wyuczone przepisy wprowadzano do schematu posiłków i stanowiły one wyznacznik tygodniowego rytmu. Serwowane na śniadanie naleśniki to jednoznaczne przypomnienie, że zaczyna się niedziela, co potwierdzał podawany na obiad stek. Z kolei na sobotnią kolację wszyscy mieli okazję próbować wariacji na temat Eintopf, treściwej, jednogarnkowej potrawy, której ostateczny wygląd zależał od fantazji kucharza i stanu zapasów.

Posiłki wyznaczają rytm dnia, tygodnia, jak również odgrywają rolę w odstępstwach od tego rytmu: świętach czy organizowanym raz na jakiś czas grillowaniu¹¹. Kilkakrotnie miałam okazję uczestniczyć w odbywającym się w trakcie przelotu między kontynentami wspólnym przyjęciu. To niecodzienne wydarzenie było rodzajem wentyla bezpieczeństwa – rozbijało generowane przez intensywny czas zawijania do portów napięcie. W przygotowania do wieczornej rozrywki zaangażowana była większość załogi; marynarze przez pół dnia dekorowali pokład, rozwieszali chorągiewki i lampki, a następnie nabijali na ruszt małego prosiaczka, który dotychczasową podróż spędzał w chłodni i zajmowali się jego równomiernym upieczeniem. Wieczorem wszyscy zbierali się we wcześniej przygotowanym miejscu, spożywali rarytasy, grali w rzutki lub śpiewali zachodnie hity do wtóru karaoke.

Preferencje żywieniowe wielokrotnie wskazywały na różnice kulturowe wśród załogantów. Pamiętam swoje zdziwienie, kiedy do mesy wszedł marynarz z Kiribati ze świeżo złowioną rybą. Ogłuszone zwierzę wstawił do mikrofalówki, ustawił czas na 40 sekund, po czym wyjął je i posmarował Nutellą. Dla człowieka z wyspiarskiego kraju była to miła odskocznia od monotonnej statkowej kuchni, dla mnie duże kulinarne zaskoczenie. Innym razem, tuż po wizycie w jednym z brazylijskich portów, zaopatrzyłam się w spore ilości mango. Podczas przerw kawowych, które spędzałam wspólnie z kolegami z Filipin, zjadałam się tymi soczystymi owocami. Chłopaki patrzyli na mnie z dużym niezrozumieniem, bo, jak mnie poinformowali, u nich ten rodzaj mango jedzą tylko kaczkami. Niektóre zwyczaje obojętne były na preferencje żywieniowe i dotyczyły wszystkich; kiedy

¹¹ Podczas świąt polska załoga zbierała się w kuchni i wspólnie lepiła dla wszystkich pierogi. Osobiście nigdy nie trafiłam na statek w okresie okołobożonarodzeniowym, a wiedzę o tym opieram na zasłyszanych opowieściach.

jeden z załogantów obchodził urodziny, wszystkie stoły doposażano w zasponsorowane przez solenizanta puszki z napojami – małe odstępstwo od rutyny i drobny gest przypominający o upływie czasu.

Rytm V – przestrzeń prywatna/publiczna

Nadrzędną myślą przy projektowaniu statku jest zapewnienie utrzymania się jednostki na wodzie. Każdy szczegół ma tutaj znaczenie, od planowania rozmieszczenia ładunku, który wpływa na charakterystykę kołysania, po zorganizowanie przestrzeni w nadbudówce, czyli „bloku mieszkalnym” dla marynarzy.

Część pokładów traktowana jest jako przestrzeń wspólna, do niektórych pomieszczeń dostęp jest ograniczony (o czym wspomniałam przy rytmie I). Nie każdy użytkuje tę samą mesę, pralnię, salon wypoczynkowy (*recreation room*). Pozostałe przeznaczone są dla wszystkich: biblioteka, siłownia, sauna, basen. Często załoga organizuje tymczasowe miejsca, których charakter wynika z potrzeb marynarzy, np. boisko do koszykówki na rufie. Przestrzenie te są powoływane do wypełniania swojej funkcji w momencie korzystania z danej aktywności.

Każdy marynarz ma własną kabinę, przestrzeń prywatną, w której ma prawo dostosować atmosferę do swoich preferencji. Pojawiają się pewne ograniczenia w aranżacji wnętrza – łóżko, kanapa czy biurko są przykręcone do podłogi, co zapobiega przemieszczaniu mebli podczas kołysania statkiem. Każda kabina posiada zamykane na klucz drzwi, jednak nie zawsze zaleca się korzystanie z tego przywileju. W razie sytuacji niebezpiecznej (np. zalania lub pożaru) trudniej się dostać do zamkniętego pomieszczenia. Odporne na prywatność są również dźwięki; alarmy i testy systemu głośników rozbrzmiewają tak samo głośno w każdej części jednostki. Raz na jakiś czas komisja w składzie kapitan i starsi oficerowie odbywa inspekcję kabin; jej celem jest sprawdzenie porządku i inwentaryzacja sprzętu. Komitet z mniejszą skrupulatnością kontroluje kabiny oficerskie, w których za utrzymanie czystości odpowiada steward. Działanie takie to kolejny przejaw hierarchiczności układu. Wszystko to sprawia, że podział na przestrzeń prywatną i publiczną jest niejasny. Kabiny udomawiane są tylko czasowo, a następnie pieczę nad nimi przejmuje zmiennik danego marynarza. Wraz z nim pojawiają się znaki innej obecności.

W zależności od mieszkańca danego pomieszczenia zauważałam drobne ingerencje w użytkowaną przez niego przestrzeń. W kabinach marynarzy z Kiribati na stole stały chorągiewki – miniaturki państwowej flagi, te same kolory powtarzały się na wyhaftowanych powłóczkach na poduszkę. Osoby wierzące za pomocą magnesów mocowały święte obrazki do metalowych ścian – podstawowego budulca statku. Ujęła mnie historia o roślinie awokado, której pestkę jeden z marynarzy wstawił do wody. Kiedy pękła i zaczęła kiełkować, roślinę przesadzono do doniczki i opiekę nad nią sprawowali na zmianę wspomniany marynarz i jego zmiennik, którzy na przemian zajmowali tę samą kabinę. Niektórzy na przestrzeń kabiny wpływają poprzez umieszczenie w niej elementów

z łądu, zabierają pościel, ulubiony kubek, a nawet płyny do prania, drobne gesty, które przypominają o domu. Podobny mechanizm ukryty jest w odwrotnym działaniu – kupowaniu gadżetów z identyfikacją danego statku (firmy, armatora) i zabranii ich na łąd. Koszulki i filizanki z logo kontenerowca lub nazwą firmy dopełniają garderobę i zastawy kawowe niektórych pływających. Mówią, że zabierają na pamiątkę. Podobnie jest z kolekcjonowaniem różnych przedmiotów, które świadczą o przemieszczaniu się. W sferze tej królują magnesy, często kupowane od handlarzy, którzy przychodzą z nimi na pokład. Pochodzą nawet z tych portów, gdzie załoganci nie mieli możliwości zejścia na łąd. Poznałam oficera, który zbierał koszulki z Hard Rock Cafe, Nowy Jork, Buenos Aires, Osaka, był niezwykle dumny ze swoich okazów. Popularne są też kubki z kawiarni Starbucks ozdobione nazwą lub panoramą jakiegoś miasta oraz typowe dla danego kraju alkohole (też ze strefy bezcłowej). Ja z każdego portu wysyłałam mamie pocztówkę. W tych kolekcjach moją uwagę zwróciło to, że ich ważnym aspektem jest lokalizacja geograficzna. Związane są z ruchomością statku, podkreślają jego zdolności do przemieszczania się, opowiadają o tym, gdzie dany marynarz był. Kiedy ktoś wejdzie do mieszkania majstra (*fitter*) i zobaczy lodówkę, która na całej swojej powierzchni pokryta jest magnesami, odczyta historię jego tras. Zobaczy barwne opowieści o „egzotycznych” portach, tropikalnych plażach. To, czego nie zobaczy, to podobne do siebie terminale kontenerowe, w których statek spędza 8 godzin do 3 dni. Właściciel koszulki z Seattle często nie ma chwili, żeby zbiec na łąd i prosi kolegę, żeby zakupił mu t-shirt w odpowiednim rozmiarze. Ale kolekcja jest kolekcją, jak pieczętki w paszporcie świadczą o odwiedzanych krajach. Wspiera romantyczną wizję morskiej przygody, w nieco bardziej kapitalistycznym wariacie. Światowi giganci (Starbucks, McDonald’s) stali się kompanami marynarzy, kawa tam smakuje podobnie i przypomina to, co znane. Wymienione przeze mnie kolekcje opowiadają o punktach drogi, ale milczą o tym, co pomiędzy, bo jak w kilku słowach opowiedzieć o tej pełnej umowności strukturze. Może łatwiej zabrać filizankę z logo armatora.

W przeciwieństwie do spisanych przez Goffmana realiów instytucji totalnych, które dążą do ujednoczenia pensjonariuszy i odarcia ich z prawa do prezentowania swojej indywidualności, marynarzom pozostaje możliwość otaczania się osobistymi przedmiotami – „przybornikiem tożsamości” (Goffman 2011: 28–30). Opisane przeze mnie praktyki podtrzymują relację załoganta z łądowym życiem, a w obrębie jego kabiny pozwalają na stworzenie namiastki domu. Jednak przynależność do statku podkreślana jest w innych aspektach, na przykład poprzez wyposażenie każdego pracownika w przydzielowe ubranie w barwach firmy. Nowo przybyły załogant otrzymuje buty robocze, rękawice, okulary i kombinezon, jego obowiązkiem jest dbanie o ten ekwipunek oraz noszenie go podczas pracy na pokładzie. Jedyną (praktyczną) formą zindywidualizowania elementów garderoby jest podpisanie ich w widocznym miejscu. Dlatego na sznurkach suszarni zawsze wisi kilka sztuk identycznych kombinezonów, które opisane są według schematu: skrót nazwy zajmowanego stanowiska i nazwisko (jeśli więcej załogantów zajmuje

to samo stanowisko)¹². Niejednoznaczność, bycie zarazem unikalnym, jak i łatwym do zastąpienia, jest jednym z powodów występującej wśród marynarzy potrzeby manifestowania zarówno swojej przynależności, jak i indywidualności. Objawia się to choćby przez tatuaże. Z jednej strony każdy z nich jest spersonalizowanym projektem, zgodnym z gustem posiadacza. Jednak często zamysły te krążą wokół morskiej, powtarzalnej tematyki: przedstawiają kotwice, fale, koła sterowe, busole, róże wiatrów lub zestawy tych elementów. Stylistyka nasuwa na myśl metafory żeglugi, którym bliżej do romantycznej wizji wprost z wielkich żaglowców niż realiów portu kontenerowego.

W odróżnieniu od tatuowania ciała przywołane przeze mnie praktyki wpływania na przestrzeń kabiny są nieinwazyjne, nie mogą na stałe ingerować w strukturę, zniszczyć ściany, przestawić łóżka. Na koniec kontraktu marynarz musi je wymazać, usunąć, poodklejać, czym przywróci kabinę do stanu wyjściowego – odindywidualizowanego. Nieważne na jak dużą ingerencję pozwolą sobie mieszkańcy tej ruchomej przestrzeni, w pewnym momencie zaczynają traktować ją jak własną. Tymczasem w statkowym życiu pojawiają się sytuacje, gdzie na pokładzie przyjąć trzeba przybyszów spoza układu: pracowników portu, kontrolerów granicznych, pilotów¹³. W każdym z takich przypadków dochodzi do przemianowania tej oswojonej już przestrzeni. Obsługa portu, której zadaniem jest zamocowanie kontenerów, wraz ze swoją pracą wprowadza cały zewnętrzny system funkcjonowania: na włazach zejść do ładowni układa plecaki, klamki od drzwi traktuje jak wieszaki, na chwilę przejmuje kontrolę nad pokładem. Marynarze zamieniają się w pośredników pomiędzy pracownikami portu a statkiem; pilnują, żeby kontenery chłodnicze ustawiono odpowiednią stroną, a te z ładunkami niebezpiecznymi załadowano zgodnie z zaplanowaną sekwencją. Rozwiązują bieżące problemy, czuwają nad ogólnym ładem, donoszą brakujące do zamocowania ładunku elementy. Stan ten trwa bez przerwy przez cały pobyt statku w porcie.

Inną formę relacji przyjmują kontrole graniczne. Wtedy załoga zbiera się we wskazanym miejscu i kolejno podchodzi do oficera sprawdzającego paszporty. W tym czasie inni funkcjonariusze, często z psami, przeszukują statek, zaglądną do kabin. Nie obowiązują ich wypracowane przez załogę podziały. W takim układzie marynarze nie są pośrednikami, zmuszeni do opuszczenia swoich sypialni, ustawiają się w kolejce i cierpliwie czekają na potwierdzenie ich tożsamości. Zamieszkiwana przez nich przestrzeń czasowo zmienia swoje przeznaczenie, staje się poczekalnią. Dużo bardziej ekstremalną odmianą tej sytuacji jest przykład zatrzymania statku. Kiedy jednostka podejrzana jest np. o przemyt, pokład zamienia się w miejsce prowadzenia śledztwa, załoga jest „uwięziona” we własnej przestrzeni – ma zakaz opuszczania określonego rewiru. Okazuje się,

¹² Na przykład: D/C (*deck cadet* było wystarczające, bo na pokładzie była tylko jedna osoba na tym stanowisku) lub OS Kowalski (*ordinary seaman* – było więcej marynarzy, czyli konieczne było podanie nazwiska, żeby jednoznacznie wskazać na właściciela odzieży).

¹³ W artykule nie podejmuję tematu pilotów, analiza ich działań wymagałaby oddzielnego namysłu.

że na miejsce do przesłuchań świetnie nadaje się mesa. Funkcjonariusze prowadzący takie śledztwo nie liczą się z panującym na pokładzie rytmem. Burzą go, a na jego miejsce wprowadzają swoje zasady, które przystosowują dobrze znaną mieszkańcom nadbudówkę na nowe potrzeby. Te zasady wybijają marynarzy z rytmu i sprawiają, że oswojony już statek przestaje być domem, a pozostaje tylko „metalową puszką”. Boisko do koszykówki czy sala przesłuchań – wszystkie zmiany mają charakter przejściowy. Za chwilę pomieszczenia wracają do swojego wyjściowego stanu i są użytkowane zgodnie z zawartym w nim przeznaczeniem. Jakby na chwilę wychylny z pozycji równowagi układ posiadał właściwość samoregulowania.

Rozbudowana „architektura” kontenerowca umożliwia, a wręcz wymusza, wykonywanie konkretnych (powtarzalnych) czynności, co prowadzi do wytworzenie „własnej codzienności” obowiązującej tylko na pokładzie statku¹⁴. Dostrzegam w tym analogię do zastosowanej przez Foucaulta metafory zwierciadła (Foucault 2005: 120–121). Bycie uczestnikiem statkowego życia jednocześnie daje poczucie namacalności tego systemu, ale nie pozbawia realności życia lądowego. Pozostawiona codzienność toczy się dalej, a marynarz wykonuje powtarzalne czynności, które niezmiennie go do niej zbliżają. Być może ze względu na ruchomość statku u marynarzy pojawia się poczucie bycia w zawieszeniu, stan, który Stanisław utożsamia z podróżowaniem (Stanisław 2012: 8). Na ową przejściowość bycia na statku wskazuje również podejście, które wielokrotnie napotkałam wśród młodych oficerów. Często traktują oni swój zawód jako środek do osiągnięcia jakiegoś celu (np. finansowego lub zawodowego). Uwidacznia się to w sformułowaniach typu „trochę popływam”, „jeszcze 17 kontraktów”. To, jak długo pozostaną na morzu, uzależniają od stopnia ukończenia budowy domu, spłaty kredytu lub czasu/doświadczenia potrzebnego do podejścia do szkolenia na pilota lub innego adekwatnie prestiżowego, odpowiednio dobrze płatnego stanowiska. Podejście takie jest niespójne z systemem awansowania na statku. Szczegółowe hierarchie zostały zaplanowane tak, żeby każdy przeszedł kolejne stopnie (inne zadania) i ostatecznie osiągnął „wiedzę całkowitą” – został kapitanem.

Rytm VI – wpływ instytucji spoza statku

W pewnym uproszczeniu naszkicowałam obraz kontenerowca jako układu odizolowanego. Omówione przeze mnie systemy zaprojektowane zostały od podstaw i zapewniają wrażenie odrębności układu. Jednak statek nieustannie pozostaje w relacji z instytucjami lądowymi, a jego codzienność jest w dużym

¹⁴ Podczas rozmów z marynarzami zauważyłam kilka sformułowań, które przeniknęły do używanego przez nich języka i zdradzają ich nastawienie do statkowej codzienności. Kilukrotnie, zarówno na pokładzie, jak i na lądzie, zetknęłam się z wyrażeniem „prawdziwe życie”. Każdorazowo z kontekstu wypowiedzi wynikało, że prawdziwe jest życie na lądzie. Wkrada się tu wrażenie, że wypowiadający nie traktuje obu codzienności na równi, być może to statkowe życie jest mniej ważne od tego lądowego.

stopniu przez nie stymulowana. Nie jest też obojętny na ogólnoswiatowe kryzysy, których skutki go nie omijają. Szczególnie odczuwalna dla marynarzy była izolacja – pandemia COVID-19 – która niektórych z nich zmusiła do pozostania na pokładzie przez dodatkowe miesiące (Leivestad, Markkula 2021). Na poziomie ośrodków rekrutujących i zarządzających generowane są różnice, które wywierają wpływ na funkcjonowanie załogi. Nieporozumienia pojawiają się już na poziomie wykształcenia, w zależności od kraju, z którego pochodzi oficer; dotyczyć go mogą różne przepisy regulujące tę kwestię (pomimo że wszyscy kończą takie same kursy zgodne z normami). Nawigator pochodzący z Polski najprawdopodobniej posiada wyższe wykształcenie techniczne (co najmniej tytuł inżyniera), z kolei jego zamiennik z Niemiec lub Filipin może okazać jedynie certyfikaty odbycia odpowiednich szkoleń. Niejasności te mogą generować poczucie wyższości i wzajemne niechęci. Kolejna różnica to wynagrodzenie. Osoby pracujące na tym samym stanowisku bardzo często otrzymują pensję o innej wysokości¹⁵. Kwoty zależą od narodowości i ośrodka rekrutującego, który pośredniczy pomiędzy marynarzem a armatorem. Wreszcie – długość kontraktu: Europejczyk na pokładzie spędza do 6 miesięcy, a marynarz z Kiribati może wrócić do domu po ponad roku. Zdarzają się sytuacje, kiedy oficer wchodzi na statek na około miesiąc, bo praktyka marynarska potrzebna jest do zaktualizowania jego dokumentów. Dotyczy to zazwyczaj pracowników biurowych, którzy chcą odnowić licencję oficerską wygasającą po pięciu latach. Czynniki te (wykształcenie, wysokość wynagrodzenia, długość kontraktu) wpływają na zaangażowanie w pracę, które rzutuje na kreowanie stereotypów związanych z narodowościami. Inną energią wykaże się ktoś, kto wpadł na pokład na pięć tygodni od tego, kto spędził na nim już pół roku, a jest dopiero w połowie kontraktu (zob. Markkula 2021: 164–177). Wymienione dysproporcje wpływają na grupowanie się marynarzy w obrębie własnego kręgu narodowego, co czasami prowadzi do niechęci na tle rasowym. Normy i standardy opisujące każdy aspekt marynarskiego życia określone są przez kilka międzynarodowych organizacji. Właściwie każda czynność podejmowana w pracy na statku jest unormowana poprzez jeden z międzynarodowych traktatów oraz opatrzona odpowiednią checklistą. IMO, STCW, ISC kreują wysoce ustandaryzowany tryb pracy na morzu¹⁶.

Rutyna statkowa może oddziaływać w przeciwnym kierunku – wpływać na codzienność osób na lądzie. Marynarze pracują w różnych godzinach, a statek jest w ciągłym ruchu, często w zupełnie innej strefie czasowej niż ich rodziny. Kontakt jest utrudniony, zdarza się, że pora odpoczynku załoganta przypada na środek nocy jego bliskich. Pamiętam sytuację, kiedy partnerka oficera dostosowywała swoje godziny snu do jego godzin pracy. Nastawiała budzik codziennie na 3 w nocy, żeby móc porozmawiać z nim przed jego wejściem na mostek. Alarm

¹⁵ Więcej o nierówności w zarobkach (Sampson 2021a: 2).

¹⁶ IMO (The International Maritime Organization), STCW (Standard of Training, Certification, and Watchkeeping), ISC (The International Chamber of Shipping) (Mevik 2023: 51).

w jej telefonie dzwonił noc w noc, trwało to tak długo, aż statek nie zmienił strefy czasowej – po kilku tygodniach sytuacja się unormowała¹⁷.

Na koniec zostawiłam morze/ocean. Przecież jesteśmy na akwenu, który nieustannie wywiera wpływ na życie załogi. Ostatecznie, niezależnie od planu starszego oficera, to pogoda zdecyduje, czy marynarze będą dzisiaj zamiatać pokrywę ładowni. Gdzie odbędzie się grill: na rufie czy w obrębie nadbudówki. Czy w środku nocy obudzą cię, żebyś sterował statkiem, bo potrzebny będzie zmiennik dla wpisanego w grafik sternika. Myślę, że czynnik pogody, stanu morza jest kluczowy dla stabilności wszystkich opisanych rytmów. Rytm wacht, pracy, komunikatów pozwala na czujność, zapewnia ciągłość reagowania w nieustającej konfrontacji z morzem. Wskazuje to z jednej strony na świadomość wzajemnego wpływu przyrody i ludzi, z drugiej ukazuje bezpośrednie odgrodzenie człowieka od morza, co wpisuje się w opozycję natura – kultura. Statki użytkują nieudomowione przestrzenie oceanów, rysują na nich niewidoczne gołym okiem trasy – ścieżki dostaw. Kapitalizm wymógł „nowy sposób organizowania natury” (Moore 2021: 105), a metalowy kadłub podkreśla iluzję odrębności człowieka. Jednak pomimo tych sztywnych granic przyroda wkrada się na statek, razem z niewyjaśnionym pojawieniem się dziesiątków martwych ptaków odnalezionych nad ranem, czy soczewicą, która wysypała się z kontenera i zaczęła kiełkować na dnie ładowni. Oficerowie skrupulatnie dokumentują taką ingerencję i klasyfikują jako uszkodzenie; kolejną kategorię pomocną w uregulowaniu rzeczywistości.

Podsumowanie

Przez wyznaczenie pewnych rytmów starałam się opisać system, który budują i którego częścią są marynarze. Na ich podstawie oparłam antropologiczną refleksję nad codziennym funkcjonowaniem załogi kontenerowca. Przypisanie konkretnych obowiązków do danego załoganta zapewnia ciągłość układu. Zaplanowane na 4-godzinne moduły rytmy pracy poszczególnych oficerów po scaleniu gwarantują 24-godzinne czuwanie. Pojedyncze jednostki są łatwe do zastąpienia, mają swoich zmienników, którzy wejdą na ich miejsce i w ich rytm. Kiedy już w nim będą, to szczegółowo wyznaczony zakres ich obowiązków zapewni im unikalność, bo odpowiedzialność za konkretne zadanie spada tylko na jednego oficera. Zakłócenia rytmów są nieuniknionym elementem funkcjonowania na morzu – środowisku szczególnie podatnym na destabilizację. To właśnie rytm rozpoznałam jako kluczowy mechanizm sprzyjający utrzymaniu bezpieczeństwa, stabilności i efektywnego funkcjonowania jednostki, dlatego istotne jest dążenie do jego przywracania.

¹⁷ Kontakt załoganta ze światem zewnętrznym zależy od wielu elementów: konkretnej jednostki, firmy, lokalizacji geograficznej. Często bywa utrudniony, a niekiedy całkowicie niemożliwy. Wielość i złożoność zmiennych, które określają stopień tego kontaktu oraz jego wpływ na inne aspekty funkcjonowania, to rozległy temat, wymagający osobnej, pogłębionej analizy.

Przedstawiłam marynarza jako świadomego użytkownika wielu nieoczywistych systemów – jeśli spojrzeć z punktu widzenia umieszczonego na łodzi obserwatora. Jednak ci sami ludzie również funkcjonują w przestrzeni życia lądowego. Przemierzają się pomiędzy tymi dwoma środowiskami, a swoje działania dostosowują do panujących w nich zasad. Ponad 1,5 mln osób (ICS 2021) czasowo „znika”, żeby jako „części zamienne” zasilić coraz bardziej zautomatyzowany system – przemysł morski (Sekula, Burch 2010). Kontener już raz wymusił przebudowę całej infrastruktury globalnego przepływu towarów. Być może ciężąca nad marynarzami wizja autonomicznych statków nie jest aż tak odległa, a jednym ze sprzymierzeńców w jej wprowadzeniu staną się ustandaryzowane rytmy kontenerowca.



Ryc. 1. Widok z mostka na pokład statku (fot. Zuzanna Śmigielska)

Literatura

- Augé, M. (2008). Nie-Miejsca. Wprowadzenie do antropologii nadnowoczesności (fragmenty). *Teksty Drugie*, 4(112), 127–140.
- Appadurai, A. (1990). Disjuncture and Difference in the Global Cultural Economy. *Theory, Culture & Society*, 7, 295–310.
- Bruner, E.M. (1986). Experience and Its Expressions. W: V.W. Turner, E.M. Bruner (eds.). *The Anthropology of Experience* (s. 3–30). Urbana and Chicago: University of Illinois Press.
- Clifford, J. (1997). *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*. Cambridge – Massachusetts – London: Harvard University Press.

- Douglas, M. (2007). *Czystość i zmaza. Analiza pojęć nieczystości i tabu*. Przeł. M. Bucholc. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- Foucault, M. (2005). Inne przestrzenie, *Teksty Drugie*, 6, 117-125.
- Gennep van, A. (2006). *Obrzędy przejścia. Systematyczne studium ceremonii*. Przeł. B. Biały. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- Goffman, E. (2011). *Instytucje totalne. O pacjentach szpitali psychiatrycznych i mieszkańcach innych instytucji totalnych*. Przeł. J. Łaszcz. Sopot: Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne.
- Hannerz, U. (1997). Fluxos, fronteiras, híbridos: palavras-chave da antropologia transnacional. *Mana (Rio de Janeiro)*, 3(1), 7-39.
- Halliday, D., Resnik, R., Walker, J. (2007). *Podstawy fizyki*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- ICS. (2021). <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-global-supply-and-demand-for-seafarers/> [dostęp: 26.03.2025].
- Kodeks morski (2001). Ustawa z dnia 18 września 2001 r. – Kodeks morski (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1661).
- Leivestad, H., Markkula, J. (2021). Inside container economies, *Focaal – Journal of Global and Historical Anthropology*, 89, 1-11.
- Leivestad, H., Schober, E. (2021). Politics of scale: Colossal containerships and the crisis in global shipping. *Anthropology Today*, 37(3), 3-7.
- Markkula, J. (2021). 'We move the world': the mobile labour of Filipino seafarers, *Mobilities*, 16(2), 164-177.
- Messerschmidt, S. (2019). The aesthetics of labour: beauty and politics in Adrian Paci's 'The Column', *Burlington Contemporary*, 2, 3-12.
- Mevik, C. (2023). *Making the ship work: an ethnography of maritime labour in global shipping*, (PhD thesis). Oslo Metropolitan University.
- Moore, J. (2021). Narodziny taniej natury. W: J. Moore (red.). *Antropocen czy kapitałocen? Natura, historia i kryzys kapitalizmu* (s. 97-136). Poznań: Wydawnictwo Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej i Centrum Animacji Kultury w Poznaniu.
- Sampson, H. (2021a). Introduction. W: V.O. Gekara, H. Sampson (eds.). *The World of the Seafarer. Qualitative Accounts of Working in the Global Shipping Industry* (s. 1-5). Cham: Springer.
- Sampson, H. (2021b). The Rhythms of Shipboard Life: Work, Hierarchy, Occupational Culture and Multinational Crews. W: V.O. Gekara, H. Sampson (eds.). *The World of the Seafarer. Qualitative Accounts of Working in the Global Shipping Industry* (s. 87-98). Cham: Springer.
- Sekula, A., Burch, N. (2010). *The forgotten space*. Doc. Eye Film.
- Stanisz, A. (2012). Ruchome miejsca i etnografia translokacyjności, *Tematy z Szewskiej*, 2(8), 7-18.
- Symes, C. (2012). All at sea: an auto-ethnography of a slowed community, on a container ship, *Annals of Leisure Research*, 15(1), 55-68.
- Turner, V. (2010). *Proces rytualny. Struktura i antystruktura*. Przeł. E. Dżurak. Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy.
- Uriasz, J. (2008). Baza wiedzy nawigacyjnej. *Zeszyty Naukowe*, 13(85), 92-98.

SUMMARY

Rhythms of the Container Ship: An Outline of Shipboard Daily Life in an Anthropological Perspective

In this article, I discuss a series of rhythms that organize everyday life on a container ship. The basis for the topic is my several months of navigational practice aboard ships, as well as consultations with other sailors. On this foundation, I present a highly regulated system and its users – sailors equipped with carefully designed tools. My starting point is the ambiguity in classifying the ship, whose position I place on the border between movement and stillness. I conduct the analysis primarily from the perspective of a crew member to highlight the central role of the ship as a system. However, I also acknowledge the influence of external institutions and point to the container ship's connections to capitalism and nature. I focus on everyday life aboard the ship, where hierarchies and divisions occupy a crucial place. I aim to bring these closer while simultaneously presenting the position of the crew member against this background.

Keywords: container ship, liminality, maritime infrastructure, seafarers' daily life, shipboard space