

Marcin Siadkowski

Załoga jako mikrospołeczność na przykładzie wyprawy Jamesa Cooka 1768–1771

Przegląd Historyczny 99/1, 39-62

2008

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

MARCIN SIADKOWSKI
(Warszawa)

Załoga jako mikrospołeczność na przykładzie wyprawy Jamesa Cooka 1768–1771

Ci, którzy dla przyjemności idą na morze,
Dla rozrywki poszliby do piekła¹.

Na podstawie dzienników z podróży Josepha Banksa i Sydneya Parkinsona oraz dziennika okrętowego Jamesa Cooka chciałbym przyrzeć się temu, jak funkcjonowała załoga morska na przykładzie wyprawy HM Bark „Endeavour” w latach 1768–1771 oraz przedstawić model tej mikrospołeczności.

Swoją analizę porównam z propozycją interpretacyjną opartą na Goffmanowskiej idei instytucji totalnej². W myśl teorii Ervinga Goffmana każda instytucja społeczna próbuje wpływać na sposób spędzania czasu i zainteresowania swych członków, jednak instytucja o charakterze totalnym obejmuje wszystkie dziedziny ich życia. Amerykański badacz definiuje instytucję totalną jako miejsce „zamieszkiwania i pracy, gdzie duża liczba jednostek ludzkich, podobnie usytuowanych, jest odcięta przez określony czas od szerszego społeczeństwa i gdzie wspólnie prowadzi zamkniętą i formalnie administrowaną całość życia, a następnie dodaje: „Podstawowy układ społeczny we współczesnym społeczeństwie polega na tym, że jednostka dąży do tego, aby spać, bawić się i pracować w różnych miejscach z różnymi współuczestnikami, gdzie występują zróżnicowane rodzaje władzy i nie ma wszechogarniającego, racjonalnego planu. Główną cechą instytucji totalnej można opisać jako załamanie się barier oddzielających zazwyczaj te trzy sfery życia”³. Cechuje się ona tym, że:

- a) wszystkie aspekty życia przebiegają w tym samym miejscu;
- b) wszystkie czynności jej członków realizowane są w bezpośrednim towarzystwie innych;
- c) wszystkie czynności są zaplanowane i narzucane z góry;

¹ Osiemnastowieczny aforyzm, [za:] T. H o r w i t z, *Błękitne przestrzenie. Wyprawa śladami kapitana Cooka*, Warszawa 2005, s. 19.

² Cf. L. J a n i s z e w s k i, *Statek morski jako instytucja totalna. Przegląd krytyczny głównych stanowisk badawczych*, Szczecin 1992.

³ Cyt za: ibidem, s. 11.

d) wszystkie działania są włączone w jednolity i racjonalny plan zmierzający do realizacji oficjalnych celów instytucji;

e) instytucje totalne starają się wytworzyć trudno przekraczalne, znajdujące częstokroć odbicie w symbolice, bariery między swoimi członkami a światem zewnętrznym;

f) system pracy wprzęgnięty w nieprzerwane uczestnictwo w instytucji wymaga innych bodźców aniżeli zarobek, z którym pracujący może zrobić co mu się podoba. Instytucja totalna manipuluje wieloma potrzebami swych „pensjonariuszy” za pośrednictwem organizacji biurokratycznej, niezależnie od tego, czy jest to środek konieczny i skuteczny;

g) ludzie w instytucji totalnej podlegają ścisłemu, stałemu nadzorowi zwierzchników;

h) między nadzorowanymi — przebywającymi w instytucji cały czas, a nadzorującymi — spędzającymi w niej często kilka godzin dziennie (wówczas z ich perspektywy chyba przestaje być instytucją totalną) występuje ostry podział, z wysoce ograniczoną ruchliwością pionową. Wytwarzają się obustronne stereotypy, interakcje między tymi dwiema grupami są ściśle określone i ograniczone. Obie grupy pozostają też odrębnymi kulturowo i społecznie światami;

i) informacje dotyczące losu członków instytucji są często dla nich niedostępne⁴.

Tak zarysowany model idealny Goffman odnosi wyraźnie do instytucji sobie współczesnych. Spróbuję zastanowić się nad możliwością jego zastosowania do sytuacji na osiemnastowiecznym okręcie.

Pierwsza wyprawa okołoziemiska Cooka nie należała do typowych podróży morskich tej epoki. Równocześnie jednak konieczne było zastosowanie wypracowanych i sprawdzonych schematów funkcjonowania społeczności morskiej. Przeanalizuję to napięcie między typowością a oryginalnością struktury mikrospołeczności HMB „Endeavour”.

Casus wyprawy Cooka nie pasuje w pełni do modelu idealnego instytucji totalnej. Trzeba jednak podkreślić, że odbieganie od wzorca związane było raczej z charakterem tej konkretnej wyprawy, a nie typowymi warunkami życia na morzu. Struktura społeczna załogi Cooka rzeczywiście zaspokajała większość potrzeb członków — może z wyjątkiem seksualnej. Pomimo jednak sformalizowanego charakteru struktura ta pozostawała na tyle elastyczna, by sprostać najróżniejszym nieprzewidzianym okolicznościom. Załoga morska w założeniu miała odtwarzać instytucje lądowe (z pewnymi oczywistymi ograniczeniami), równocześnie jednak odseparowanie w trakcie podróży powodowało częściowe uniezależnienie się jej struktury od obrazu społeczeństwa na lądzie.

Kapitan James Cook⁵ urodził się 27 października 1728 w Marton w hrabstwie Yorkshire, jako jedno z siedmiorga dzieci szkockiego robotnika rolnego Jamesa⁶. Pomimo niskiego pochodzenia udało mu się odebrać podstawową edukację w szkole wiejskiej w Ayton⁷.

⁴ Na podstawie: *ibidem*, s. 11–15.

⁵ Kapitan James Cook jest postacią fascynującą rzesze historyków, żeglarzy i podróżników. Nie jest moim celem pisanie kolejnej jego biografii. Życiorys Cooka nie jest z punktu widzenia mojego tematu sprawą nadrzędną, dlatego ograniczę się w do kwestii mających bezpośredni wpływ na jego narrację. Podobnie postąpię w przypadku Josepha Banksa i Sydneya Parkinsona.

⁶ N. Kerl, *Captain James Cook: a Life Full of Adventure, Triumph and Struggle*, URL: <http://www.cptcook.com/cookbio.html> (15 marca 2006).

⁷ P. W. Lange, *So weit wie menschenmöglich... Das Leben des Kapitäns James Cook*, Leipzig 1980, s. 9.

W wieku 16 lat został terminatorem u kramarza w wiosce rybackiej Staithes⁸. Po 18 miesiącach przeniósł się do Whitby do Johna i Henry'ego Walkerów — przedsiębiorców zajmujących się transportem morskim węgla z okolic Newcastle upon Tyne. James Cook przez dziewięć lat zdobywał doświadczenie oraz podstawową wiedzę w dziedzinie nawigacji, matematyki i obsługi okrętów na nieprzyjaznym Morzu Północnym i dosłużył się stopnia mata we flocie handlowej⁹. Tutaj właśnie poznał zalety i wady węglowców — statków, na których odbył wszystkie swoje trzy wyprawy¹⁰.

W 1755 r., tuż przed wojną siedmioletnią Cook zaciągnął się dobrowolnie do marynarki wojennej jako starszy marynarz¹¹. Dostał się pod komendę kapitana Hamera na sześćdziesięciodziałowy okręt „Eagle”, na którego pokładzie wyruszył ku wschodnim wybrzeżom Ameryki Północnej¹². Hamer został zastąpiony następnie przez H. Pallisera (późniejszego lorda admiralicji), pochodzącego, podobnie jak Cook, z Yorkshire. Starszy marynarz dosłużył się stopnia mata mastera, a po 12 latach służby — mastera¹³.

Cook służył na wielu okrętach (HMS „Solebay”, HMS „Pembroke”, HMS „Northumberland”¹⁴). Prowadził z dużym powodzeniem badania kartograficzne wybrzeży Zatoki św. Wawrzyńca. W uznaniu zasług otrzymał premię w wysokości 50 funtów. 21 grudnia 1762, po powrocie do Anglii, poślubił Elizabeth Batts¹⁵. Po pokoju paryskim został wyznaczony przez kapitana Pallisera, wówczas już gubernatora Nowej Fundlandii do dalszego badania wybrzeża amerykańskiego¹⁶. Mapy wykonane przez Cooka zrobiły duże wrażenie na jego przełożonych. Przez cały czas wiele energii poświęcał douczaniu się, szczególnie w astronomii i matematyce¹⁷.

Osobiste zdolności, wstawiennictwo kapitana Pallisera u admirała sir Edwarda Hawke'a (ówczesnego pierwszego lorda admiralicji)¹⁸ oraz duża doza szczęścia sprawiły, że ten czterdziestoletni master wywodzący się z nizin społecznych, samouk, został, po pewnych zmianach personalnych dowódcą ekspedycji mającej zbadać *terra incognita*. Wyprawa ta miała przynajmniej cztery cele: Royal Society postanowiło wysłać okręty, by w kilku miejscach na ziemi zaobserwować mające nastąpić 3 czerwca 1769 przejście Wenus przez tarczę słoneczną (drugie po niezbyt udanej obserwacji z 1766 r.)¹⁹. Wypadkowa tych pomiarów miałaby umożliwić, według uczonych angielskich, obliczenie odległości Ziemi od tejże planety. Kolejnym celem było przeprowadzenie możliwie największej ilości badań

⁸ *Dictionary of World Biography*, red. F. N. M a g i l l, t. VI: *The 17th and 18th Centuries*, London 1999, s. 351, (dalej: DWB).

⁹ N. K e r l, op. cit.

¹⁰ C. A. S h a r p, *James Cook*, [w:] *An Encyclopaedia of New Zealand 1966*, URL: <http://www.teara.govt.nz/1966/C/CookJames/CookJames/en> (15 marca 2006).

¹¹ DWB, s. 351.

¹² *Dictionary of National Biography*, red. L. S t e p h e n, t. XII, London 1887, s. 66 (dalej: DNB).

¹³ A. V i l l i e r s, *Captain Cook. The Seamen's Seaman*, London 2001, s. 25.

¹⁴ J. R o b s o n, *Cook's ships in the Royal Navy*, „Cook's Log”, t. XXIV, 2001, nr 3, URL: <http://www.captaincookociety.com/ccsu79.htm> (7 czerwca 2006).

¹⁵ G. W i l l i a m s, *James Cook*, [w:] *Dictionary of Canadian Biography Online*, URL: <http://www.biographica.ca/EN/ShowBio.asp?BioId=35939> (15 marca 2006).

¹⁶ DNB, t. XII, s. 67.

¹⁷ G. W i l l i a m, op. cit.

¹⁸ A. A r l i d g e, *Some Factors Governing Cook*, „Cook's Log”, t. XXVII, 2004, nr 2, URL: <http://www.captaincookociety.com/ccsu4189.htm> (3 czerwca 2006).

¹⁹ P. W. L a n g e, op. cit., s. 70.

i odkryć w dziedzinie historii naturalnej, nawigacji, czy tego, co, z dużą dozą prezentyzmu, można by określić mianem etnografii. Admiralicja postanowiła wykorzystać okazję, by zbadać postulowane już od starożytności (Hipparch z Nikei i Ptolemeusz²⁰) istnienie wielkiego kontynentu na półkuli południowej — *Terra Australis Incognita*, a także, aby objąć warte tego tereny za zgodą tubylców (jakkolwiek paradoksalnie to brzmi) w posiadanie korony brytyjskiej, tym bardziej, że główny rywal — Francja — również podejmował wyprawy badawcze w ten rejon kuli ziemskiej²¹. 25 maja 1768 Cook awansowany do rangi porucznika został mianowany dowódcą zakupionego przez admiralicję węgłowca „Endeavour”²².

Autor drugiego z dzienników, Joseph Banks, urodził się 13 lutego 1743 w Westminster pod Londynem, jako jedyny syn ziemianina Williama Banksa z Reversby Abbey w Lincolnshire. Odebrał elitarne wykształcenie początkowo w domu, następnie w Harrow i Eton. Mając 14 lat zainteresował się botaniką. Po ukończeniu szkoły został przyjęty do Oxfordu, gdzie poświęcił się między innymi studiom botanicznym, znacznie ułatwionym dzięki swej fortunie²³. W 1761 r. umarł jego ojciec, a matka wraz z siostrą przenieśli się do Chelsea. W lutym 1764 r., w wieku 21 lat, Joseph przejął w spadku ojcowski majątek. W 1766 r. został przyjęty do Royal Society mając już na koncie pewne odkrycia z dziedziny botaniki. Można jednak przypuszczać, że głównym argumentem za przyjęciem liczącego sobie 23 lata panicza do Towarzystwa była jego fortuna i snobistyczna zachcianka, a nie rzeczywiste osiągnięcia naukowe²⁴.

W 1766 r. Banks wraz ze swoim przyjacielem z Oxfordu, porucznikiem marynarki Constantinem Phippem wyruszył do Nowej Fundlandii i Labradoru w celu prowadzenia badań botanicznych. Po powrocie nawiązał znajomość z dr. Karlem (Charlesem) Solanderem — szwedzkim botanikiem, uczniem Linneusza i bibliotekarzem British Museum. W latach 1767–1768 odbył podróże po Anglii zbierając okazy fauny i flory. Gdy Royal Society postanowiła zorganizować wyprawę na południowy Pacyfik, Banks dzięki poparciu lorda Sandwicha 22 lipca 1768 r., w wieku 25 lat, dostał pozwolenie zaokrętowania się na pokład HMB „Endeavour”²⁵. Joseph Banks wsparł wyprawę Cooka nie tylko swoją osobą i zapalem, ale również, a może przede wszystkim, kwotą 10 tys. gwinej (dla porównania Jerzy III przeznaczył tylko 5 tys.)²⁶.

Jeden z malarzy Banksa jest autorem trzeciego z dzienników. Sydney Parkinson urodził się około 1745 r. w Edynburgu, jako młodszy syn Joela Parkinsona — kwakra, z zawodu piwowara. Po śmierci ojca Sydney został wysłany do handlarza tkaninami. Równolegle z terminowaniem ćwiczył swoje zdolności w rysowaniu pod okiem Williama de la Cour. Ostatecznie postanowił dzięki szkicowaniu zarabiać na życie i szukając możliwości dalszego rozwijania swojego talentu przeniósł się w 1766 r. do południowego Londynu. Studia odbywał w szkółce Jamesa Lee i Lewisa Kennedy’ego. Lee był autorem popularnego wów-

²⁰ P. Herrmann, *Pokażcie mi testament Adama. Na szlakach nowożytnych odkryć geograficznych*, t. II, Warszawa 1976, s. 18.

²¹ J. L. Baker, *Odkrycia i wyprawy geograficzne*, Warszawa 1959, s. 165–166.

²² DNB, t. III, s. 67.

²³ A. M. Ly s a g h t, *Sir Joseph Banks*, [w:] *Dictionary of Canadian Biography Online*, URL: <http://www.biography.ca/EN/ShowBio.asp?BioId=36373&query=banks> (15 marca 2006).

²⁴ DWB, s. 83.

²⁵ DNB, t. III, s. 130.

²⁶ T. Horwitz, op. cit., s. 33.

czas „Introduction to Botany”, znanego młodemu botanikowi Josephowi Banksowi²⁷. James Lee zarekomendował młodemu artyście Banksowi, który zatrudnił go jako rysownika roślin²⁸.

Wszystkie trzy dzienniki²⁹ mają odmienny charakter, pisane są przez postaci mające różną pozycję na okręcie, a co za tym idzie inny punkt obserwacji. Dziennik Cooka jest oficjalnym dokumentem prowadzonym przez dowódcę, po powrocie przekazywanym admiralicji i w założeniu mającym służyć przyszłym pokoleniom żeglarzy. Znajdują się w nim systematyczne informacje o pogodzie, warunkach żeglugi, nawigacji i wykonywanych manewrach. Ponadto Cook, równoległe z Banksem, zajmował się opisem napotkanych ludów, warunków nawigacyjnych na odkrywanych wodach, *etc.* Niejako z urzędu opisywał też takie kwestie jak wymierzane kary, dezercje, zgony, choroby i inne czynniki leżące w polu zainteresowania kapitana. Dowódca „Endeavoura” poświęcał również sporo uwagi możliwości poprawy wyżywienia załogi czy warunków higienicznych. Truizmem jest stwierdzenie, że Cook nie opisał całokształtu życia załogi. Po pierwsze zajmując tak wysoką pozycję w hierarchii wielu rzeczy mógł nie dostrzec. Po drugie jako człowiek obyty z warunkami morskimi niektóre ciekawe z naszego punktu widzenia kwestie traktuje z rutyną, uważając je za coś zwykłego. Ponieważ jest to dokument oficjalny, na podstawie którego był oceniany jako dowódca, naturalne jest, że próbował w pewnym stopniu kreować się na dobrego kapitana. Trzeba jednak przyznać, że pod tym względem James Cook był w dużym stopniu uczciwy.

Dziennik Banksa jest pisany w celu dokumentowania badań przyrodniczych prowadzonych przez niego i jego ludzi oraz, o czym Banks nie wspomina, by jego autor mógł po powrocie zabłysnąć wśród londyńskiej elity. Pozanaukowym celem młodego panicza było odbycie bardziej fascynującej peregrynacji, niż ta, jaką młodzi *gentelmani* angielscy odbywali po Europie³⁰. Niesie to za sobą, być może nieraz przesadne, podkreślanie tych aspektów życia morskiego, które zdawały się szczególnie odmienne od rzeczywistości lądowej. Banks nie należał do świata marynarzy, nie brał udziału w pracy załogi, mieszkał w prywat-

²⁷ [Bez podanego autora], *Sydney Parkinson (c.1745–1771)*, URL: <http://www.plantexplorers.com/explorers/botanical-artists/sydney-parkinson.htm> (15 marca 2006).

²⁸ DNB, t. XLIII, s. 317.

²⁹ Rękopis dziennika J. C o o k a (*James Cook's Journal of Remarkable Occurrences aboard His Majesty's Bark Endeavour, 1768–1771* oprac. P. T u r n b a l l, 1999, URL: <http://southseas.nla.gov.au/journals/cook/contents.html> (15 marca 2006) [dalej: Cook] URL: <http://nla.gov.au/nla.ms-ms1-t-cd> [zeskanowany rękopis dziennika Jamesa Cooka 1768–1771]) jest dostępny na stronie internetowej National Library of Australia. Będę posługiwać się edycją tegoż opracowaną przez P. T u r n b a l l a, również dostępną w Internecie, z roku 1999, konsultując poszczególne fragmenty z rękopisem. Vide też: *Captain's Cook Journal during His First Voyage Round the World Made in H. M. Bark Endeavour*, red. W. J. L. W h a r t o n, London 1893. [Książka dostępna w Internecie: URL: <http://www.gutenberg.org/etext/8811> (25 maja 2006)]. Z tej strony pochodzą również cytaty przytoczone w pracy. Co do dziennika J. B a n k s a (*The Endeavour Journal of Joseph Banks, 1768–1771*), będę korzystał z umieszczonego w Internecie wydania J. C. B e a g l e h o l e ' a z 1962 r. Dzienniki Sydneya Parkinsona zostały opublikowane w Internecie w oparciu o pierwsze ich pełne wydanie z roku 1773. Z tego wydania będę korzystał. Nie wykorzystam natomiast wydanej w 1773 r. przez ówczesnego dziennikarza Johna H a w k e s - w o r t h a trzymomowej, częściowo bezprawnej kompilacji wszystkich trzech wyżej wymienionych dzienników (tomy II i III stanowiące kompilację różnych dzienników Banksa, być może też Parkinsona i Cooka). Tom I poświęcony jest wyprawom: Cartereta, Byrona i Cartereta z Wallisem. Ma ona charakter wtórny i kompilacyjny, więc z punktu widzenia mojej pracy wobec oryginalnych dzienników nie przedstawia większej wartości poznawczej.

³⁰ T. H o r w i t z, op. cit., s. 40.

nej kajucie, jadał przy stole kapitańskim. Być może nie całkiem rozumiał znaczenia niektórych przesądów i zachowań. Pytaniem, na które bardzo trudno odpowiedzieć jest, do jakiego stopnia w przeciągu trzech lat przynajmniej częściowego dzielenia trudów wyprawy, wniknął w środowisko żeglarskie. Wydaje się, że w niewielkim, szczególnie jeśli mówić o załodze, a nie oficerach. Wiele jest jednak kwestii, które zostały naświetlone w sposób pełniejszy właśnie przez dziennik Banksa (szczególnie dotyczy to aprowizacji, za którą od pewnego momentu był odpowiedzialny).

Oba dzienniki były pisane z żelazną niemal regularnością. Wpisy, choćby najbardziej lakoniczne, dokonywane były praktycznie codziennie. Nieco inaczej wygląda to w przypadku Sydneya Parkinsona, który nieregularnie prowadził swe zapiski. Jest to najbardziej prywatny z omawianych tekstów. Nie wnosi wiele ciekawego, jedynie uzupełnia wiadomości z pozostałych źródeł. Parkinson zmarł w trakcie wyprawy 26 stycznia 1771, jednak dziennik w formie wydanej przez jego brata Stanfielda został doprowadzony do końca wyprawy. Nie udało mi się ustalić, kto był autorem tego uzupełnienia (Banks?, ktoś z przyjaciół Parkinsona?, ktoś z otoczenia Banksa?).

Pierwsza wyprawa Jamesa Cooka stała się legendą, zanim jeszcze wyruszyła. Lata sześćdziesiąte XVIII w. były okresem wyraźnego wzrostu zainteresowania eksploracją tych rejonów kuli ziemskiej. Po wojnie siedmioletniej Wielka Brytania, wyrastająca na największą potęgę morską, zainteresowana była w powiększeniu imperium kolonialnego, Francja natomiast w jego odbudowie. Panował oświeceniowy pęd do poznania i badania świata, mieszący się ze stworzoną przez Rousseau ideą *bon sauvage*, ożywioną fantastycznymi relacjami z podróży kapitana Samuela Wallisa. Wyprawą Cooka interesowały się szerokie kręgi społeczne. Może świadczyć o tym tempo, w jakim Hawkesworth opublikował swoją kompilację³¹ oraz walka o prawa autorskie do spuścizny po Sydneyu Parkinsonie. Dzienniki marynarzy i samego Cooka zostały opieczętowane i zasekwestrowane przez admiralicję³². Zakaz wydania nie dotyczył dzienników Banksa i Parkinsona, gdyż jako osoby prywatne nie podlegali oni rozkazom dowództwa marynarki. Zastanawiając się nad celem spisywania dzienników, należy brać pod uwagę nie tylko chęć upamiętnienia swojego udziału w tym doniosłym wydarzeniu, lecz także autokreacji wobec szerokich rzesz potencjalnych czytelników.

Wyprawa Cooka podlegała admiralicji. Oznacza to, że chociaż nie miała charakteru wojskowego, znajdowały wobec niej zastosowanie regulaminy i zasady Royal Navy, co miało znaczny wpływ na funkcjonowanie załogi.

RANGI, FUNKCJE, HIERARCHIA SZACUNKU

Załogę okrętu można w sposób klarowny przedstawić w strukturze hierarchicznej³³. Na samym szczycie stał dowódca okrętu mający rangę od мастера po admirała, w zależności od wielkości jednostki czy floty. W przypadku HMB „Endeavour” James Cook miał rangę porucznika, którą otrzymał tuż przed objęciem dowództwa. Poniżej porucznika, który jak w przypadku załogi Cooka nie musiał być jeden, znajdował się master. Jeśli nie

³¹ J. H a w k e s w o r t h, *Account on Voyages...in the southern Hemisphere*, London 1773.

³² P. H e r r m a n n, op. cit., s. 39.

³³ Opis oparty na: R. B r o u e r, *Cook's Navy*, „Endeavour Lines”, t. XLI, 2003, URL: <http://www.captaincooksociety.com/ccsu4190.htm> (7 czerwca 2006).

dowodził, sprawował bardzo rozległe obowiązki związane z nawigacją. Do jego pomocników zaliczali się *midszypmani* i maci. Wszyscy powyżsi stanowili grupę *commissioned officers*. Osiągnięcie którejs z rang w tej grupie odbywało się drogą stopniowego awansu.

Nieco inaczej przedstawiała się sytuacja w przypadku *warrant officers* — różnego rodzaju specjalistów: chirurgów, cieśli, kowali, rusznikarzy, szkutników, sekretarzy. Przed tą grupą stawiano przede wszystkim wymóg posiadania umiejętności zawodowych, liczenia, czytania i pisania. W przeciwieństwie do *commissioned officers* nie byli oni w zasadzie uważani za ludzi należących do towarzystwa. Do pomocy otrzymywali różnych matów — *petty officers* — mianowanych i degradowanych (np. za niewłaściwe zachowanie) przez kapitana. *Warrant officers* byli mniej formalnie podzieleni na podkategorie.

Najbliżej wyższej grupy *commissioned officers* znajdowali się tzw. *wardroom*³⁴ *officers*. Spośród *warrant officers* najbliżej wyższej grupy znajdowali się lekarze, kapelani lub główny steward. W załodze Cooka był to lekarz Monkhouse. Zazwyczaj mieli oni dostęp do mesy oficerskiej, dlatego zaliczenie lekarza do grupy niższych oficerów jest najbardziej problematyczne.

Członkowie niższej podgrupy *standing officers* (cieśla, rusznikarz czy artylerzysta) byli na stałe przypisani do okrętu i prawdopodobnie nie brali udziału w systemie wachtowym. Ta cecha nie odgrywała w przypadku załogi Cooka wielkiej roli, gdyż był to pierwszy rejs tego okrętu pod flagą admiralicji, nie było zatem jeszcze stałej załogi. Najniższą podgrupę stanowili *lower grade officers* (m.in. *caulker*, kuk, żaglomistrz). Cieszyli się oni mniej szym szacunkiem aniżeli *standing officers*.

Grupą pośrednią między *commissioned officers* a *warrant officers* byli *midszypmani*. Chociaż formalnie nie należeli do wyższej grupy, to jednak tak właśnie ich traktowano. Ponadto by zostać *midszypmanem* trzeba było spełnić formalny warunek wysłużenia kilku lat na konkretnych stanowiskach i osiągnąć odpowiedni wiek. Wymogi te były podstawowym czynnikiem odróżniającym tę rangę od *warrant officers*.

Przy awansie (szczególnie w obrębie *commissioned officers*, których awans leżał w gestii admiralicji) poza spełnieniem formalnych wymogów trzeba było wykazać się patronatem możnej osoby. Np. okres spędzony przez Cooka w Ameryce umożliwił mu poza uzyskaniem doświadczenia, również zdobycie opieki wysoko postawionych oficerów admiralicji.

Zaprezentowany powyżej podział jest dosyć klarowny i pozwala zrozumieć wiele aspektów życia załogi, nie obejmuje jednak ważnych grup, które znalazły się w mikroświecie HMB „Endeavour” (*gentelmani*, piechota morska). Ponadto kładzie nacisk na oficjalną hierarchię marynarki wojennej, podczas gdy mnie bardziej interesuje funkcja w załodze i specyfika poszczególnych grup, aniżeli ich miejsce w drabinie społecznej. Dlatego zaproponuję może mniej klarowny i o wiele bardziej płynny, ale równocześnie bardziej dla mnie użyteczny podział funkcjonalny.

Podczas rejsu statek morski stanowił autonomiczną jednostkę, zamknięty mikroświat. Dlatego wiele funkcji, które na lądzie były wyłączną prerogatywą dostojników państwowych lub kościelnych, na okręcie przejmował kapitan. Admiralicja i król nadawali kapitanowi mandat do sprawowania najwyższej władzy nad załogą. Jego pozycja była wyraźnie i formalnie wyodrębniona spośród pozostałych marynarzy.

³⁴ *Wardroom* (ang.) — mesa oficerska.

Najważniejszą z punktu widzenia społeczności prerogatywą kapitana było przejęcie funkcji najwyższego sędziego. Dowódca pozostawał jedynym i najwyższym sędzią, miał monopol na stosowania *lege artis* przemocy wobec załogi. Oczywiście działał w ramach regulaminu marynarki wojennej³⁵. Pomimo to na morzu nikt nie miał w praktyce prawnej możliwości wpływać na sposób sprawowania przez kapitana jurysdykcji zarówno wobec marynarzy, jak i piechoty morskiej³⁶. Wymierzone kary były skrzętnie odnotowywane w dzienniku, z podaniem ich wymiaru i winy skazanego. Wydaje się wysoce nieprawdopodobne, by kara mogła spotkać Josepha Banksa, czy kogoś z jego ludzi. Ponadto kapitan podejmował decyzje o tym, co, w jakiej ilości i komu było wydane do jedzenia³⁷, chociaż najczęściej dania powtarzały się cyklicznie. Decydował również o obsadzie stanowisk w przypadku śmierci kogoś z załogi.

Można przypuszczać, chociaż nie jest to wyraźnie potwierdzone, że kapitan pełnił również funkcje religijne³⁸. Zdaje się być on osobą najbardziej kompetentną w tej kwestii, gdyż na okręcie nie było kapelana. W religiach protestanckich, gdzie rola sakramentów jest znacznie mniejsza niż w katolicyzmie, przypuszczenie to jest chyba uzasadnione.

Czasem istniały różnice zdań wśród członków załogi³⁹. Kapitan mógł wziąć je pod uwagę, jednak to on osobiście ponosił odpowiedzialność za bezpieczeństwo statku, do niego należała ostateczna decyzja w sprawach nawigacyjnych, aprowizacyjnych, kontaktów z tubylcami i każdej innej kwestii dotyczącej załogi statku.

Pomimo że prerogatywy kapitana były totalne, dowódca musiał liczyć się z rzeczywistością. W praktyce jego władza była mniejsza niż w teorii. Po pierwsze, pomimo że mamy do czynienia ze swoistym więzieniem, z którego w trakcie rejsu nie było (z wyjątkiem nielicznych postojów w portach) możliwości ucieczki, wiedza kapitana w sprawie tego, co dzieje się wśród załogi, pod pokładem, czy na nocnych wachtach, była wyraźnie ograniczona⁴⁰. Na możliwość egzekwowania rozkazów i kar wpływał ujemnie także brak wyodrębnionej „grupy policyjnej”, która byłaby posłusznym narzędziem w jego ręku. W teorii „grupą” taką miał być bosman i jego maci, jednak w praktyce nie wyglądało to najlepiej⁴¹. Podstawą stosunków kapitana z załogą było bardzo z pozoru niepewne poczucie wspólnoty losu. Chyba w żadnej innej sytuacji decyzje „władcy totalnego” nie mają takiego wpływu na niego samego i nie są tak ograniczone jego własnym egoizmem. Zarówno kapitan, jak i załoga raczej nie dążyli do ostrych zadrażnień, gdyż zburzenie tego chwiejnego ekwilibrium mogło mieć fatalne skutki dla obu stron⁴².

W sposób oczywisty warunki bytowe (wyżywienie, kajuta, ubranie, *etc.*) kapitana kwalifikowały się „do lepszej części załogi”. Wyraźnie sytuował się po „górnjej” stronie kluczowego dla teorii Goffmana pęknięcia. Zróżnicowanie warunków bytowych między grupą oficerów, świtą Banksa i kapitana a resztą załogi jest nie do pominięcia przy analizie relacji na okręcie. Kapitan był z racji wysokiej funkcji w administracji państwowej (mimo

³⁵ C. L l o y d, *The British Seaman 1200–1860. A Social Survey*, London 1968, s. 239–240.

³⁶ Cook, 16 września 1768; 19 listopada 1768; 16 kwietnia 1769 i inne.

³⁷ Cf. *ibidem*, 17 września 1768; 19 września 1768; 27 września 1768.

³⁸ *Ibidem*, 14 maja 1769.

³⁹ *Ibidem*, 14 marca 1770; 16 września 1770.

⁴⁰ *Ibidem*, 26 marca 1769; 23 maja 1770.

⁴¹ *Ibidem*, 30 listopada 1768.

⁴² F. E. H u g e t, *The Past, Present and Future of Life and Work at Sea*, London 1975, s. 33.

niskiego w przypadku Cooka pochodzenia) gentelmanem, a przynajmniej jako taki był postrzegany przez Banksa. Miał także swojego służącego⁴³.

W świetle dzienników James Cook nie był tyranem w stosunku do załogi. Często znajdował słowa uznania dla swoich marynarzy⁴⁴ (w sposób oczywisty część blasku, którą rzucał na podwładnych, spływała też na niego). Dbał o swoich ludzi w stosunkach ze światem zewnętrznym, sporo uwagi poświęcał zdrowiu załogi, rozdawał marynarzom ciepłe ubranie⁴⁵. Naturalnie sporo było w tym egoizmu, czy po prostu przestrzegania procedur i poleceń admiralicji. Cook prezentuje się w swoich dziennikach jako kapitan surowy i sprawiedliwy, ale w gruncie rzeczy dobry.

Poniżej dowódcy znajdowali się wyżsi oficerowie. W skład tej grupy na pokładzie „Endeavour” wchodziło: 3 *midszypmanów*, 1 master⁴⁶ i 2 poruczników⁴⁷ (niżsi oficerowie zostali przez mnie włączeni do załogi). Wszyscy oni byli mianowani przez dowództwo marynarki jako *commissioned officers*⁴⁸. Skład osobowy tej grupy był zmienny, gdyż w trakcie podróży część oficerów zmarła, co wymusiło objęcie ich stanowiska przez innych ludzi (właściwa liczba oficerów była konieczna do funkcjonowania choćby systemu wachtowego). Najczęściej następcami byli ich maci (pomocnicy/zastępcy), nigdy nie obsadzano stanowisk oficerskich nowo zwerbowanymi ludźmi — ci uzupełniali szeregi załogi.

Oficerowie byli swoistymi legatami dowódcy. Pod nieobecność kapitana (wachtu nocne, wyprawy na brzeg, śmierć *etc.*) najwyższą władzę przejmował oficer najstarszy rangą, nawet *midszypman*⁴⁹ mógł podejmować samodzielne decyzje⁵⁰. Władzę tę tracił automatycznie, gdy tylko dowódca okrętu był w stanie podejmować decyzje. Nie wszyscy cieszyli się równym zaufaniem kapitana, co wynikało z cech charakteru i doświadczenia poszczególnych osób⁵¹. Często mieli głos doradczy, przynajmniej pozornie. Ponadto stanowili instancję, do której załoga zgłaszała swoje skargi przekazywane następnie dowódcy. Z punktu widzenia załogi byli „bliżej” niż kapitan⁵².

Władza i pozycja oficerów była chroniona autorytetem kapitana, a pośrednio króla. Dowódca okrętu szafował karami za odnoszenie się do oficerów bez szacunku⁵³ oraz niewykonywanie ich poleceń. Prerogatywy oficerów nie były jasno i trwale określone, często

⁴³ *The Endeavour journal of Joseph Banks, 1768–1771*, oprac. J. C. Beaglehole, 1962, URL: <http://southseas.nla.gov.au/journals/banks/contents.html> (15 marca 2006) (dalej cyt.: Banks) 13 listopada 1770.

⁴⁴ Cook, 23 października 1770.

⁴⁵ Ibidem, 6 stycznia 1769.

⁴⁶ Robert Mollineux (pod koniec zastąpiony przez R. Pickersgilla).

⁴⁷ John Gore, Zachary Hicks (pod koniec zastąpiony przez Ch. Clerke’a).

⁴⁸ A. Arlidge, *Some Aspects Of Cook's Ships' Companies*, „Cook's Log”, t. XXVII, 2004, nr 3, URL: <http://www.captaincooksociety.com/ccsu4196.htm> (3 czerwca 2006).

⁴⁹ Cook, 9 listopada 1769.

⁵⁰ *A Journal of a Voyage to the South Seas, in his Majesty's Ship, The Endeavour. Faithfully transcribed from the Papers of the late Sydney Parkinson, Draughtsman to Joseph Banks, Esq. on his late Expedition with Dr. Solander, round the World. Embellished With Views and Designs, delineated by the Author, and engraved by capital Artists*, red. St. Parkinson, London 1773, URL: <http://southseas.nla.gov.au/journals/parkinson/contents.html> (15 marca 2006) (dalej cyt. Park.); 37 (numery stron odnoszą się do zawartych na ww. stronie: np.: Park., 37 odnosi się do: URL: <http://southseas.nla.gov.au/journals/parkinson/037.html>). (Taką formę oznaczania wymusił na mnie fakt, że zapisy w dzienniku Parkinsona nie są codzienne i tylko sporadycznie są datowane).

⁵¹ Cook, 10 lipca 1770.

⁵² Banks, 25 marca 1769.

⁵³ Cook, 30 listopada 1768; 21 lutego 1771.

zależały od okoliczności i zadania, jakie im powierzył kapitan. Gdy zachodziła konieczność podzielenia załogi na podgrupy, najczęściej jeden z nich stawał na czele takiej podgrupy⁵⁴. Na granicy tej grupy znajdowali się maci oficerów, różni *inferior officers* i *idlers*⁵⁵ (specjaliści: cieśle, kowale, *etc.*)⁵⁶.

Hierarchiczność powyższego schematu wyraźnie zaburzała „świta” Banksa. Grupa ta w języku źródła określana jako *gentlemen*, nie należała do załogi jako takiej, czyli ludzi wykonujących obowiązki związane z nawigacją lub obsługą okrętu. Gentelmani byli swoistymi pasażerami niemającymi najmniejszego doświadczenia żeglarskiego. Po sporze o kuratelę nad wyprawą pomiędzy marynarką a Royal Society Banks ze swoimi ludźmi został przyjęty na prawach pasażerów, bez formalnej możliwości wpływania na dowodzenie⁵⁷. Nieformalnie jednak trzeba było liczyć się z paniczem, który w znaczącej części sfinansował całe przedsięwzięcie. Z tytułu urodzenia przysługiwało mu też najwyższe miejsce w hierarchii społecznej.

Z grupy Banksa pochodzą autorzy dwóch z trzech źródeł, na których się opieram. Równocześnie rozwarstwienie grupy cywilów było ogromne: od murzyńskiego służącego, aż po samego Banksa. Ich obecność spowodowana była naukowo-odkrywczym celem wyprawy. Zostali wydelegowani z ramienia Royal Society, by prowadzić badania. Grupa składała się z 11 osób, które można podzielić na trzy warstwy: Joseph Banks, Karl (Charles) Solander (przyjaciel Banksa, przyrodnik ze Szwecji) i Charles Green (astronom, mający zbadać przejście Wenus przez tarczę słoneczną). Trójka ta stanowiła zwartą grupę przyjaźniącą się ze sobą, o statusie pozwalającym przestawać z kapitanem. Do nieco niższej warstwy należeli artyści mający dokumentować pejzaże odległych wysp, oraz napotykanne przedmioty i rośliny: John Reynolds, Sydney Parkinson, Alexander Buchan, Herman Sporing. Najniżej stali służący: dwóch białych i dwóch Murzynów. W trakcie podróży do „świty” Banksa dołączył tahitański szaman — Tupaia wraz ze swym służącym.

Gentelmani pozostali podwójnie obcy wobec załogi — jako ludzie niezwiązani z morzem i jego zasadami (*land men*⁵⁸) oraz osoby o znacznie wyższym statusie społecznym. Związana z tym była niemalże przepaść kulturowa, dlatego ich relacje z życia załogi zbliżały się do relacji antropologów terenowych. Życie na morzu upływało im pod znakiem zbierania okazów ryb, ptaków i roślin, szkicowania ich oraz obserwacji astronomicznych. Joseph Banks przejął ponadto opiekę nad aprowizacją i handlem z tubylcami. Pomimo że to on sfinansował w znacznej części wyprawę, na okręcie nie miał formalnej władzy. Kapitan i oficerowie liczyli się z jego zdaniem, ale można było odmówić zadośćuczynienia jego zachciankom, jeśli uznano to za sprzeczne z interesem wyprawy⁵⁹.

Banks i kapitan zachowywali się wobec siebie z szacunkiem i chyba z pewną sympatią. Godne podkreślenia jest, że w tej dwuznaczej sytuacji rozdwojenia elity (najbogatszy,

⁵⁴ Cook, 30 kwietnia 1770.

⁵⁵ Określenie pogardliwe odnoszące się do tego, że specjaliści ci nie uczestniczą w systemie wachtowym. *Idle* (ang.) — leniwy, bezczynny, *idler* (ang.) — próżniak.

⁵⁶ A. Arlidge, *Some Aspects*.

⁵⁷ Idem, *Cook as a Commander — Cook and His Supernumeraries*, „Cook’s Log”, t. XXVIII, 2005, nr 1, URL: <http://www.captaincooksociety.com/ccsu4199.htm> (3 czerwca 2006).

⁵⁸ Banks, 10 lutego 1769.

⁵⁹ Ibidem, 14 sierpnia 1769.

najlepiej urodzony Banks i dowódca, syn chłopca Cook) nie dochodziło (przynajmniej nie zostało to odnotowane w dziennikach) niemal do żadnych napięć między nimi⁶⁰.

O ile w przypadku kapitana i oficerów załoga urzędowo była związana obowiązkiem posłuszeństwa, to Joseph Banks nie miał formalnego prawa wymagać od marynarzy pomocy w prowadzeniu badań. Jeśli pomagali oni badaczowi, odbywało się to na zasadzie wymiany usługi za rum⁶¹.

Opisane powyżej grupy należały wyraźnie do lepszego świata — Goffmanowskich „nadzorców”. Pomimo że nie wszyscy mieli władzę, to jednak wobec załogi znajdowali się po przeciwnej stronie pęknięcia. Barrierami symbolicznymi (formalne są dosyć oczywiste) były:

a) zakwaterowanie — elita mieszkała w kasztelu rufowym, gdzie było o wiele luźniej (kapitan miał własną kajutę, Banks dzieli swoją z Solanderem), widniej, a powietrze było świeższe niż pod pokładem, gdzie między beczkami, działami i żywnością spali marynarze;

b) wyżywienie — z wyjątkiem momentów, gdy sytuacja aprowizacyjna stawała się dramatyczna, grupa wyższa otrzymywała jedzenie relatywnie obfitsze i bardziej urozmaicone. „Nadzorczy” mieli własną mesę pełniącą także wyraźnie funkcje salonu towarzyskiego (bez dam, co oczywiste);

c) towarzystwo — ze wspólnym spożywaniem posiłków wiązał się także osobny krąg towarzyski. Z uwagi na przepaść kulturową między Banksem a załogą nie mogłoby być inaczej. Najciekawsza jak zwykle okazuje się pozycja osób z pogranicza obu grup (np.: lekarz Monkhouse należy do grupy wyższej, prawdopodobnie ze względu na wykształcenie);

d) być może niepodleganie systemowi kar — w przypadku załogi Cooka nikt z wyższej grupy nie został ukarany. Może nie było po temu okazji, a może tylko formalnej lub nieformalnej możliwości.

Przejdźmy do grup znajdujących się w strukturze poniżej pęknięcia opisywanego w teorii Goffmana. Grupę najliczniejszą i najbardziej zróżnicowaną pod kątem pozycji w społeczności stanowiła załoga i niżsi oficerowie. Pomimo tego zróżnicowania wewnętrznego szczególnie wyraźna zdaje się granica oddzielająca ją od opisanych już grup w kwestii żywienia, warunków bytowych (mieszkają na dziobie)⁶², mentalności, *etc.* W skład tej grupy wchodził:

a) zwykli, niewykwalifikowani marynarze wykonujący najróżniejsze ciężkie prace fizyczne (zbieranie drewna, nabieranie wody, obsługa okrętu *etc.*). W załodze Cooka wszyscy niemal marynarze byli już starszymi marynarzami;

b) *warrant officers* — niżsi oficerowie i specjaliści (*idlers*): żaglomistrz, cieśla, uszczelniający, kowal, bednarze, kuk, artylerzysta, kwatermistrz, rzeźnik, bosman, rusznikarz, sekretarz i steward kapitana oraz chirurg. Często specjaliści mieli nawet po kilku matów. Funkcje pełnione przez tę grupkę musiały zaspokoić większość potrzeb okrętu i załogi, dlatego często zyskiwali oni szacunek, w dużej mierze zależny od ich doświadczenia, przydatności i umiejętności. Cieśla, kowal i być może bosman pozostawali poza systemem

⁶⁰ A. Arlidge, *Cook as a Commander*.

⁶¹ Park., 24.

⁶² A. Arlidge, *Some Aspects*.

wachtowym. Bosman miał wykonywać kary i poganiać marynarzy⁶³. Chirurg z racji swojego wykształcenia znajdował się pomiędzy tą grupą a wyższymi oficerami (*commissioned officers*);

c) różni maci i służący wyższych oficerów.

Skład osobowy tej grupy, podobnie jak oficerów, był zmienny. Załoga była uzupełniana niemal od samego początku (Rio de Janeiro). Po zarazie z Batawii zwiększenie jej liczebności stało się konieczne⁶⁴. Istniała oczywiście możliwość awansu, w praktyce jednak bardzo ograniczona⁶⁵. Najczęściej maci awansowali na stanowisko „specjalisty”, a marynarze na matów. Rzadko zdarzało się, by ktoś awansował o kilka stopni w czasie rejsu. Udało się to I. Smithowi — przejście od marynarza do mata mastera i Charlesowi Clerkowi — od marynarza do porucznika⁶⁶. Przypadek Clerka jest bardzo ciekawy — na ile zmieniły się jego nawyki, sytuacja na okręcie, kultura w momencie przekroczenia (jako jedyny) pęknięcia między „pensjonariuszami” a „nadzorcami”? Źródła niestety nie podsuwają odpowiedzi na to pytanie.

Dzienniki narzucają perspektywę, w której ginie tożsamość pojedynczych ludzi tej grupy. Byli oni określani zbiorowo jako: *ship company, seamen, people*. Są to pojęcia ogólne i nie zawsze oznaczały te same osoby. Jeśli już szeregowi członkowie załogi bywali wspominani indywidualnie, najczęściej wymieniano ich funkcje, nie nazwiska. Wyjątkiem od takiego zbiorowego traktowania były śmierć i kara. Gdy ktoś z załogi został ukarany lub umarł, zostawał zawsze odnotowany z imienia, nazwiska i stopnia w dzienniku Cooka.

W załodze Cooka znalazło się także dwunastu żołnierzy piechoty morskiej (w tym dwóch niższych oficerów: sierżant i kapral oraz doboz)⁶⁷. Zasadniczo ich zadaniem była ochrona przed tubylcami, pełnienie wart (także wtedy, gdy okręt płynął), *etc.*, jednak często wykorzystywani byli do zwykłych prac fizycznych. Podlegali jurysdykcji kapitana oraz rozkazom sierżanta a nawet pomocników niższych oficerów⁶⁸. W razie potrzeby sierżant donosił kapitanowi o zajściach w jego grupie, stanowił ogniwo pośrednie w komunikacji między żołnierzami a kapitanem⁶⁹. Poziom i styl życia bardzo zbliżał tę grupę do załogi, więc czasem trudno przeprowadzić wyraźne rozróżnienie. Istniał jednak swoisty *esprit de corps* i poczucie honoru grupowego wśród piechoty morskiej. Gdy jeden z żołnierzy przywłaszczył sobie foczą skórę, o której przypilnowanie został poproszony, jego koledzy stwierdzili, że takie zachowanie plami honor ich wszystkich. Doprowadziło to młodego Williama Greenslade’a do samobójstwa⁷⁰.

Funkcje wojskowe w załodze wypełniali również zwykli marynarze, podobnie jak żołnierze piechoty morskiej partycypowali w obowiązkach załogi. Załoga wielokrotnie poddawana była ćwiczeniom w obsłudze karabinów i dział⁷¹. Gdy na Tahiti został wzniesiony fort, straż w nim pełnili również zwykli marynarze (bronilo go 45 mężczyzn,

⁶³ C. Lloyd, op. cit., s. 232.

⁶⁴ Cook, 14 kwietnia 1771.

⁶⁵ C. Lloyd, op. cit., s. 253–254.

⁶⁶ Cook, 27 maja 1771.

⁶⁷ Ibidem, 16 sierpnia 1768.

⁶⁸ Ibidem, 7 kwietnia 1770.

⁶⁹ Ibidem, 26 marca 1769.

⁷⁰ Banks, 25 marca 1769.

⁷¹ Np. Cook, 28 września 1768; 12 grudnia 1768.

obsługujących działa i muszkiety⁷²), ponadto według Parkinsona utrzymywano wojskową dyscyplinę⁷³ (biorąc pod uwagę ilość kradzieży i dezercji, była ona raczej rozluźniona).

Warto przyjrzeć się temu, co wśród załogi decydowało o szacunku, jakim cieszyli się niektórzy jej członkowie. Z pewnością miała na to wpływ pozycja i sposób bycia. Oficerowie byli wzorem dla marynarzy. Ich posiłki były postrzegane jako coś co z definicji jest dobre⁷⁴. Jeszcze większym szacunkiem cieszył się kapitan. O ile miały miejsce przypadki ubliżania oficerom, o tyle nie dowiadujemy się o żadnym takim zajściu wobec dowódcy. Być może częściowo była to zasługa charakteru Cooka, a częściowo faktu, że napięcie i niezadowolenie w załodze podczas całej wyprawy udało się utrzymać na niewysokim poziomie. Możliwe, że Cook po prostu nie chciał pisać o takich przypadkach. Wśród oficerów, kapitana i *gentelmanów* obowiązywała zasada szacunku we wzajemnych relacjach. Kapitan liczył się ze zdaniem oficerów, uznając ich kompetencje⁷⁵. Być może Banks cieszył się pewnym szacunkiem wśród załogi, jako człowiek z innego, lepszego, bogatszego świata, ale był to raczej szacunek na odległość, w rzeczywistości szacunek wobec obcego. Światy załogi i *gentelmanów* nie miały wiele punktów stycznych.

Szacunek, na jaki poszczególni członkowie załogi zasługiwali w oczach kapitana, jest wynikiem ich osobistych zdolności (najczęściej przybierało to formę „epitafium”, niczym cenzurki wystawianej przez kapitana, gdy ktoś umarł). Bardzo szanowany przez kapitana i *gentelmanów* był cieśla — John Satterly oraz jego pomocnicy. Spowodowane było to, jak się wydaje, jego umiejętnościami oraz rolą nie do zastąpienia, jaką jego rzemiosło pełniło na drewnianym okręcie⁷⁶. Na słowa uznania zasłużył również zwykły marynarz Simpson. Cook zauważył jedynie, że był on *a very good Seaman*⁷⁷. Można się chyba domyślać, że chodziło o jego sprawność w wykonywaniu obowiązków, posłuszeństwo, czy też pomysłowość i inicjatywę. Wszystko to jednak są tylko hipotezy. Kwakier Parkinson znajdował dobre słowo o wielu umierających osobach⁷⁸. Wydaje się, że był to raczej wynik jego ogólnie pozytywnego stosunku do ludzi, niż odbicie rzeczywistych relacji. Nic nie wiemy o powodach szacunku wewnątrz załogi. Dzienniki podały tylko, że kapral John Trusslove cieszył się szacunkiem wszystkich⁷⁹. Nic ponadto. Można przyjąć, że trzy hierarchie (rang, funkcjonalna i szacunku) pozostawały ze sobą w raczej luźnym związku.

⁷² Ibidem, 1 maja 1769.

⁷³ Park., 38.

⁷⁴ Cook wykorzystał to nakłaniając marynarzy do jedzenia kapusty kwaszonej, przedstawiając ją jako posiłek dobry dla oficerów. Cook, 13 kwietnia 1769.

⁷⁵ Ibidem, 21 września 1770.

⁷⁶ Ibidem, 6 lipca 1770; 12 lutego 1771.

⁷⁷ Ibidem, 21 lutego 1771.

⁷⁸ Park., 21; 24.

⁷⁹ Cook, 24 stycznia 1771.

PORZĄDEK PRAWNY I EKONOMICZNY⁸⁰

Lp.	Imię, nazwisko i funkcja ukaranego	Przestępstwo	Wymiar kary	Miejsce	Potwierdzenie w dzienniku Cooka
1	Henry Stevens — marynarz	odmowa przyjęcia porcji wołowiny	12 plag	Madera	16 września 1768
2	Thomas Dunster — piechota morska	odmowa przyjęcia porcji wołowiny	12 plag	Madera	16 września 1768
3	John Thurman — marynarz	odmowa pomocy żaglomistrzowi przy pracy	12 plag	między równikiem a Rio de Janeiro	19 listopada 1768
4	Robert Anderson — marynarz	próba dezercji	12 plag	Rio de Janeiro	30 listopada 1768
5	William Judge — piechota morska	używanie obraźliwego języka wobec oficera wachtowego	12 plag	Rio de Janeiro	30 listopada 1768
6	John Reading — mat bosmana	odmowa wykonania kary w przypadkach 4. i 5.	12 plag	Rio de Janeiro	30 listopada 1768
7	Richard Hutchins — marynarz	odmowa wykonania polecenia przy wznoszeniu fortu	12 plag	Tahiti	16 kwietnia 1768
8	Archibald Wolf — marynarz	kradzież gwoździ z okrętu	24 plagi	Tahiti	4 czerwca 1769
9	John Thurman (druga kara)	kradzież luków i strzał tubylcom	24 plagi	Tahiti	12 czerwca 1769
10	James Nicholson — marynarz	j.w.	j.w.	j.w.	j.w.
11	John Tunley — marynarz	kradzież rumu z beczki	12 plag	Tahiti	19 czerwca 1769
12	Robert Anderson (druga kara)	odmowa wykonania polecenia mata w ładowni	uwięzienie (1 dzień) ⁸¹	Tahiti	21 czerwca 1769
13	Clement Webb i Samuel Gibson — piechota morska	próba dezercji	uwięzienie i po 24 plagi ⁸²	Tahiti	14 lipca 1769
14	Samuel Jones — marynarz	odmowa wyjścia na pokład i wykonania polecenia oficera	uwięziony, po 2 dniach — 12 plag i ponownie uwięziony	Mercury Bay, Nowa Zelandia	13 listopada 1769

⁸⁰ Zestawienie przedstawia wszystkie wymierzone na okręcie kary opisane oficjalnie w dzienniku Cooka.

⁸¹ Wypuszczony za wstawiennictwem мастера i obietnicą poprawy. (Cook, 22 czerwca 1769).

⁸² Prawdopodobnie ukarani już po wypłynięciu.

Lp.	Imię, nazwisko i funkcja ukaranego	Przestępstwo	Wymiar kary	Miejsce	Potwierdzenie w dzienniku Cooka
15	Matthew Cox — marynarz	opuszczenie w nocy stanowiska i wykonywanie ziemniaków z pól tubylców	12 plag, nie okazał skruchy, więc uwięziony na 1 dzień i 6 dodatkowych plag	Bay of Island, Nowa Zelandia	30 listopada 1769
16	Henry Stevens — marynarz	j.w.	12 plag	j.w.	j.w.
17	Emanuel Perreyra — marynarz	j.w.	j.w.	j.w.	j.w.
18	Jno Bowles — piechota morska	odmowa wykonania polecenia mata bosmana i sierżanta	12 plag	między Nową Zelandią a Australią	7 kwietnia 1770
19	Thomas Rossister — dobosz	upił się, obrażał oficerów i bił chorych	12 plag	na morzu po wypłynięciu z Batawii	21 lutego 1771

Porządek prawny na okręcie można zrekonstruować na podstawie obowiązujących Cooka *Articles of War* i *Admiralty's Regulations*. Trzeba wówczas jednak poczynić bardzo optymistyczne założenie, że były one przestrzegane. Wydaje mi się, że przyjrzenie się wymiarowi sprawiedliwości w praktyce pozwoli przybliżyć się do poznania zasad współżycia społecznego, przynajmniej pod względem formalnym.

Cook nie należał do sadystycznych, znęcających się nad swoimi podwładnymi dowódców⁸³. Odczytane załozde przed wyprawą *Articles of War* (obowiązujące Cooka regulacje ustanowione w 1749 r.) były zbiorem zasad mających w teorii obowiązywać na okrętach podlegających admiralicji. Mówiły one o konieczności odprawiania nabożeństwa codziennie, wyznaczały karę śmierci za dezercję, bunt, spanie na wachcie, komunikowanie się z wrogiem, tchórzostwo i rabunek. Kradzież miała być karana pławieniem. Cook w rzeczywistości nie przestrzegał praktycznie żadnego z wymienionych wyżej postanowień mających chyba większy sens w przypadku wypraw wojennych. Bliżej było mu do wydanych w 1731 r. o wiele bardziej liberalnych *The Admiralty's Regulations*, które wyznaczały maksymalną karę dwunastu plag i pozwalały karać oficerów tylko przed sądem wojskowym⁸⁴. Ani Cook, ani Bootie (bosman) nie wykazywali tendencji sadystycznych w karaniu załogi.

Główne przestępstwa to odmowa wykonywania poleceń, dezercja, obrażanie oficerów, kradzież. Nie zawsze obowiązki wykonywane były właściwie, szczególnie z dala od oczu kapitana⁸⁵. Dochodziło także do przemocy wśród załogi, np. gdy ktoś wyładował swoją złość na sekretarzu kapitana — Richardzie Ortonie. Nieznany sprawca odciął mu ubranie i część uszu, gdy ów spał pijany. Cook zawiesił podejrzanego *midshipmana* Magrę w obowiązkach od 23 maja do 14 czerwca 1770. Nie mogąc ustalić, pomimo prób, osoby sprawcy, pozostawił czyn bez kary. Pokazuje to, jak ograniczona była możliwość egzekwowania swych uprawnień przez kapitana.

⁸³ F. E. H u g g e t, op. cit., s. 32–33.

⁸⁴ C. L o y d, op. cit., s. 239–240.

⁸⁵ Cook, 10 lipca 1770.

Nieposłuszeństwu, jak świadczy zestawienie, sprzyjały postoje. W sposób oczywisty tylko one umożliwiały dezercję. Ponadto obowiązki marynarzy podczas postoju wydawały się bardziej dokuczliwe i prawdopodobnie, gdy potrzeba było wielu rąk do pracy, ulegał zawieszeniu podział na wachty (wszyscy pracowali równocześnie). Ponadto ład dostarczał o wiele więcej pokus, chociażby seksualnych. W przypadku wyprawy Cooka nie widać (przynajmniej na podstawie analizy ukaranych przestępstw), by długość rejsu wzmagala ich liczbę. Najwięcej oznak nieposłuszeństwa miało miejsce na początku (być może wpłynął na to niełatwy proces dostosowywania się do trudnych warunków żeglugi⁸⁶) i w okolicach wysp Tahiti i Nowej Zelandii (gdzie marynarze wystawieni byli na liczne pokusy⁸⁷). Część z przestępstw skierowana była przeciw tubylcom, a pośrednio przeciw regulaminowi, który Cook ustalił, dla uregulowania stosunków z mieszkańcami Tahiti. Wykroczenia te były karane z pełną surowością.

Kary były w miarę jednorodne. Podwójny wymiar otrzymywało się za wykroczenia pod koniec pobytu na Tahiti, co może sugerować, że nieposłuszeństwo stawało się wtedy realnym problemem, który Cook chciał zwalczyć surowszym karaniem. Uwężenie wydaje się funkcjonować jako kara dotkliwsza niż chłosta.

Procedura działania wymiaru sprawiedliwości była prosta, chociaż czasem (często?) natrafiała na przeszkody. Po pierwsze kapitan musiał się dowiedzieć o popełnieniu przestępstwa. Informowali go o tym sami poszkodowani, lub przełożeni, do których się zwrócono z problemem⁸⁸. Po drugie sprawca musiał zostać wykryty, jeśli nie było to wykroczenie jawne, jak np. odmowa wykonania polecenia. Po trzecie trzeba było sprowadzić oskarżonego przed oblicze kapitana. Po czwarte ktoś musiał wykonać karę. Na każdym z tych etapów coś mogło zawieść. Poważnie ograniczało to skuteczność działania kapitana. Wysokość kary zależała od kapitana, jak się wydaje w pewnych granicach narzuconych przepisami, albo zwyczajem. Daje się wyczuć naprawczy charakter kary. Od karanego oczekiwano skruchy i obietnicy poprawy, której brak mógł zaostrzyć wyrok (patrz punkty 13 i 15 tabeli).

Od wymiany *énoncés* w dyskursie władzy przejdźmy do wymiany dóbr. Handel miał dwojaki charakter. Z jednej strony mamy do czynienia z handlującymi na własną rękę marynarzami wymieniającymi zdobyte różnymi sposobami dobra na inne dobra lub usługi. Z drugiej strony handel był jedną z podstawowych form uzupełniania aprowizacji. My zajmujemy się tylko krążeniem dóbr wewnątrz załogi. Wymianę taką w sposób oczywisty określała posiadana przez załogę własność prywatna.

„Świta” Banksa i oficerowie posiadali sporo rzeczy osobistych, łącznie z bronią palną, większą ilością odzieży czy nawet zwierzętami. Mieli również więcej gotówki. Już bosmana stać było na to, by w Rio de Janeiro wynająć sobie na czas postoju kwatery na lądzie⁸⁹.

⁸⁶ Odmowa przyjęcia może niezbyt świeżej wołowiny.

⁸⁷ Tak też należy z pewnością rozumieć kradzież gwoździ, gdyż była to waluta, za którą można było skorzystać z przychylności pięknych Tahitanek.

⁸⁸ Cook, 26 marca 1769.

⁸⁹ Banks, 20 listopada 1768.

Na początku wyprawy załoga otrzymała dwumiesięczny żołd⁹⁰. W marynarce wojennej starszy marynarz w latach 1653–1797 otrzymywał 24 szylingi miesięcznie, zwykły marynarz 19 szylingów⁹¹.

Poza tymi 48 szylingami marynarz Cooka nie posiadał wiele więcej niż nosił na sobie. Często miał też nóż, ograniczoną ilość własnego zakupionego alkoholu i kilka różnych drobiazgów (kawalek foczej skóry⁹², dziennik). Część potrzebnych rzeczy marynarze otrzymywali na okręcie, jak np. ciepłe wełniane płaszcze (*Magellan Jacket, fearnought*) i ciepłe spodnie⁹³. Niedobór artykułów na wymianę popychał załogę do innych form pozyskiwania wymiennalnych dóbr: polowanie, wytwarzanie we własnym zakresie, kupno za cokolwiek (rzadko za pieniądze, które marynarze bardzo szybko wydają) czy też kradzież⁹⁴ z okrętu⁹⁵ zapasów oficerskich lub kradzież przedmiotów z domów tubylców. Raczej zabraniano marynarzom handlu z tubylcami, być może z obawy, że niezbyt uczciwa wymiana może zniechęcić tych ostatnich do przynoszenia swoich produktów i spowodować problemy w zaopatrzeniu.

Jak już wspomniałem, marynarze otrzymali na początku dwumiesięczny żołd. Nie były to duże pieniądze jak na trzyletnią służbę. Przyczyn tak niskiego początkowego wynagrodzenia było kilka: wiadano, że nie każdy powróci z wyprawy żywy, więc wypłacanie większej sumy pieniędzy byłoby swoistym marnotrawstwem; nieotrzymanie całości pieniędzy miało powstrzymać marynarzy przed dezercją lub buntem; większa suma pieniędzy mogła zostać przez załogę wydana prawdopodobnie na alkohol; marynarze podczas podróży mieli zapewnione wyżywienie i dach nad głową; możliwość wydawania pieniędzy była ograniczona w zasadzie wyłącznie do portów, w których „Endeavour” nie był często. Gotówka wyraźnie nie trzymała się marynarzy. Już po dwóch miesiącach od otrzymania żołdu kupowali rum za własne ubranie⁹⁶. Jak zauważył Banks: *Bread — — and spirits are the most valuable articles to us*⁹⁷. Alkohol pełnił funkcję nagrody lub wynagrodzenia za drobne przysługi⁹⁸, waluty (o wiele bardziej funkcjonalnej na morzu aniżeli gotówka), którą można było wykupić się od nieprzyjemnej ceremonii — rytu przejścia — *ducking*⁹⁹, często był kradziony (prywatne beczki, z których złodziej spuszcza np.: wino, nierzadko były „dopełniane” morską wodą)¹⁰⁰.

⁹⁰ Cook, 19 sierpnia 1768.

⁹¹ F. E. H u g e t, op. cit., s. 46, 65.

⁹² Cook, 26 marca 1769.

⁹³ Banks, 6 stycznia 1769.

⁹⁴ Ciekawe wydaje się podejście do kradzieży. Kapitan bardzo surowo karał kradzież mienia okrętowego, oficerskiego wina i własności tubylców (patrz punkty 8, 9, 10, 15, 16, 17 tabeli). Karane (potrącenie z żołdu i kara przewidziana regulaminem) było nawet zniszczenie lub utrata poprzez nienależytą opiekę narzędzi okrętowych. Załoga jednak nie potępiała takiego złodziejstwa. Kradzież tubylcom nie wywoływała nawet skruchy wśród złodziei. Faktem jest, że tubylcy z równą namiętnością „kradli” własność załogi Cooka. Natomiast kradzież własności kolegi z załogi była okropną hańbą i poza jednym przypadkiem, niczego na ten temat się nie dowiadujemy (prawdopodobnie marynarze załatwiali takie sprawy między sobą, nie odwołując się do instancji oficerskiej lub był to postępek na tyle mocno tabuizowany, że rzeczywiście występował sporadycznie).

⁹⁵ Cook, 9 maja 1769.

⁹⁶ Ibidem, 23 listopada 1768; 7 stycznia 1771.

⁹⁷ Banks, 24 czerwca 1769.

⁹⁸ Park., 24; 118; 183.

⁹⁹ Banks, 25 października 1768.

¹⁰⁰ Ibidem, 28 sierpnia 1769.

CZAS PRACY, CZAS ŚWIĘTY, CZAS WOLNY, CZAS NIEBEZPIECZEŃSTW

Czas odmierzany był najczęściej przez system wachtowy, z dalszej perspektywy można wyróżnić kilka jego porządków w zależności od tego, jakie panowały warunki: czas pracy, święta, odpoczynku i niebezpieczeństwa.

Praca wypełniała większość czasu pozostałego po odliczeniu snu, a niekiedy, gdy konieczność tego wymagała, wkraczała również w czas odpoczynku. Z narracji dzienników wynika, że marynarz pracował i spał, od czasu do czasu znajdując chwilę na napięcie się lub inne rozrywki. Ilość pracy zmieniała się w zależności od warunków, jednak czas zaoszczędzony na jednych czynnościach, najczęściej pożytkowany był na wykonanie innych, zaległych. Różnorodność prac była spora.

Znaczącą część obowiązków była uwarunkowana umiejętnościami i funkcjami w załodze. Na morzu marynarze musieli obsługiwać okręt. Ponadto zajmowali się przenoszeniem ładunków, obsługą pomp, łowieniem ryb i wietrzeniem żagli. Byli ćwiczeni w obsłudze broni oraz pomagali najróżniejszym specjalistom przy ich pracy. W trakcie rejsu dokonywano różnych koniecznych napraw (cieśla reperował złamany maszt, żaglomistrz zszywał żagle), reperowano i malowano dno łodzi, *caulkers*¹⁰¹ uszczelniali pokłady. Banks poświęcał się polowaniu na ptaki i ryby do swej kolekcji. Jego artyści szkicowali.

Zajęcia na lądzie były bardziej urozmaicone i wydaje się, że było ich więcej. Przede wszystkim po wyniesieniu na brzeg i naprawieniu przez bednarza pustych beczek należało uzupełnić prowiant, wodę i drewno. Ponadto załoga zbierała rośliny, polowała na zwierzęta, łowiła ryby¹⁰² i żółwie lub handlowała z miejscowymi. Dokonywano napraw i przeróbek, które nie mogły zostać wykonane na morzu: naprawa steru, kotwicy, żagli; zamocowanie stengi masztu; smołowanie rej; smołowanie i siarkowanie burt okrętu przez *caulkers*; czyszczenie burt z glonów i porostów; naprawa części żelaznych i wyrób gwoździ przez kowala; naprawa pomp przez cieśle; malowanie okrętu; uzupełnienie balastu; szycie nowego sztormowego zestawu żagli; uszczelnianie przecieków. Na lądzie był czas na czynności związane z szeroko rozumianą higieną: wietrzenie prochu i magazynów na chleb; kontrola stanu zachowania prowiantu; zmywanie międzypokładów octem winnym. Można było uzupełnić liny lub szcztoki wytwarzając je we własnym zakresie z surowców dostępnych w miejscu postoju. Wznoszono namioty dla chorych i fort dla ochrony przed tubylcami na Tahiti. Kapitan i Banks wraz ze swą „świętą” badali wybrzeże, szkicowali mapy, zbierali okazy zwierząt i roślin. Marynarze najczęściej rozładowywali i załadowywali okręt. Jeśli jakaś grupa ludzi nie miała zajęcia, wysyłano ich, by łowili ryby, zbierali rośliny do jedzenia lub ćwiczyli w obsłudze broni.

Czas święty związany był z różnymi uroczystościami i ceremoniami, jak np. Bożym Narodzeniem¹⁰³, urodzinami króla¹⁰⁴ czy ceremonią *ducking*. Niedzieli nie obchodzono, jak się wydaje, jako dnia świątecznego. Święta najczęściej powiązane były z piciem dużej ilości alkoholu i obejmowały całą załogę (także mającą aktualnie wachtę): *all good Christians that is to say all hands get abominably drunk so that at night there was scarce a sober*

¹⁰¹ Cieśle zajmujący się uszczelnianiem, ich pozycja jest wyraźnie słabsza niż zwykłego cieśli.

¹⁰² Czasem zajmują się tym wspólnie Cook z Banksem: Banks, 29 kwietnia 1770.

¹⁰³ Ibidem, 25 grudnia 1768; 25 grudnia 1769.

¹⁰⁴ Ibidem, 5 czerwca 1769.

*man in the ship, wind tank god very moderate or the lord knows what would have become of us*¹⁰⁵. Daje się dostrzec w wypowiedzi Banksa dużą przesadę, mającą na celu udramatyzowanie jego narracji, jednak założenie, że ceremonia obejmowała całą społeczność, wydaje się uzasadnione.

W dziennikach opisana została z dużą dokładnością ceremonia „pławienia”¹⁰⁶, którą chciałbym nieco bliżej przedstawić. Nosiła znamiona rytu przejścia i karnawałowego odwrócenia porządku, gdy kapitan tracił władzę (sam stawał się przedmiotem pławienia), a mistrzem ceremonii zostawał jeden z *midszypmanów*¹⁰⁷. Obrzęd zaczynał się w momencie przekroczenia równika i obejmował wszystkich członków załogi (łącznie z kapitanem, gentelmanami, kotami¹⁰⁸ i psami), którzy nie byli w stanie nad mapą w obecności jednego z oficerów udowodnić, że przekroczyli już wcześniej równik. Podobna forma chrztu miała być praktykowana przez wszystkie narody morskie, chociaż prawdopodobnie przybierała różne formy.

Istniała możliwość wykupienia się od ceremonii butelką rumu, brandy (kapitan, gentelmani), lub czterodniowym przydziałem wina (załoga). Wszyscy gentelmani i kapitan zdecydowali się na wykup, natomiast bardzo niewielu członków załogi zgodziło się na utratę przydziału alkoholu. Ostatecznie ceremonię przeszło ponad dwudziestu członków załogi.

Pierwszym punktem programu było utworzenie petycji wraz z czarną listą, na którą wciągani byli wszyscy niepotrafiący wykazać się wcześniejszą bytnością na południowej półkuli. Petycja podpisana została przez „załogę okrętu” i skierowana do kapitana, który przystał od razu na przeprowadzenie testu. Następnie do końca głównej rei (wystającej poza obrys pokładu) przyczepiono bloczek z liną, do której podwiązano trzy belki. Na pierwszej pławiony żeglarz siadał okrakiem (mocno przywiązywany), druga służyła jako uchwyt dla rąk, trzecia znajdująca się nad głową służyła ograniczeniu miejsca, do którego podciągano linę. Marynarz był podciągany do góry, a następnie spuszcany gwałtownie w dół do wody. Operację taką powtarzano trzykrotnie na każdym z „testowanych”. Największa uciecha płynęła z obserwowania grymasów duszących się i dławiących wodą marynarzy. Niektórzy starali się znosić cierpienia dzielnie, inni nie. Cała ceremonia trwała od obiadu do wieczora i można przyjąć, że na pewno połączona była z piciem alkoholu. Tylko po jej przejściu (lub wykupieniu się od niej według taryfikatora) marynarz stawał się pełnoprawnym marynarzem półkuli południowej. Warto zaznaczyć, że pławienie, już nie jako ceremonia, lecz kara było stosowane na okrętach (wprawdzie nie u Cooka) w omawianym czasie¹⁰⁹.

Jako czas wolny rozumiem czas, którego wykorzystanie przez pojedynczych członków załogi nie było związane z potrzebami okrętu, załogi lub celem wyprawy. Przypomnę, że według modelu Goffmana instytucja totalna powinna dążyć do objęcia kontrolą aktywności marynarzy także w tym aspekcie. Czas wolny nie należał do przywilejów życia marynarza. Analogicznie do czasu pracy ilość czasu wolnego była zmienna i zależna od

¹⁰⁵ Ibidem, 25 grudnia 1768.

¹⁰⁶ *Ducking*. Opis oparty na: Banks, 25 października 1768 i Cook, 26 października 1768.

¹⁰⁷ Znajdujący się pomiędzy „nadzorcami”, a „pensjonariuszami”.

¹⁰⁸ Koty, jak się wydaje, na okręcie pełniły funkcje praktyczne, tj. zajmowały się deratyzacją. Nie ma śladu w dziennikach (co oczywiście nie przesądza, że nie miało to miejsca w rzeczywistości) przypisywania im funkcji magicznych, czy w jakikolwiek sposób symbolicznych.

¹⁰⁹ F. E. H u g g e t, op. cit., s. 40.

warunków. Cook zdawał się nie zostawiać załodze nadmiaru czasu wolnego, wynajdując jej różne zajęcia, często nieuzasadnione bieżącą koniecznością (np. ćwiczenia w używaniu broni¹¹⁰).

Najpowszechniejszą formą spędzania czasu wolnego było picie alkoholu. Po wachcie, w nocy, na morzu, jeśli tylko marynarz miał co pić, pił¹¹¹. Oficerowie i marynarze spisywali dzienniki, obserwowali morze fascynując się napotkanymi zwierzętami morskimi i ptakami¹¹², toczyli zacięte dyskusje na zupełnie błahie tematy: czy ląd, który widzieli (Australia) był kontynentem, czy tylko wyspą¹¹³; czy poświata na morzu spowodowana była przez ryby, czy meduzy¹¹⁴ i pewnie na tysiące innych tematów zabijających dłużące się godziny na morzu. Gdy warunki były trudne, czas wolny był ograniczony do niezbędnego minimum koniecznego na chociażby częściową regenerację sił. Wydaje mi się, że jeśli czas wolny pozostawał w nadmiarze, stawał się nie tyle luksusem, co raczej udręką nudy. Inaczej działo się na lądzie — tam było go mniej, a możliwości spędzenia go więcej.

Na lądzie kilkakrotnie, gdy obowiązki nie były nagłe, a zagrożenie ze strony tubylców niezbyt duże, Cook wyznaczał swojej załodze czas wolny, który marynarze mogli spędzić według własnego uznania na brzegu¹¹⁵. Czasem było to związane z niedzielą¹¹⁶, jednak o wiele częściej niedziela była normalnym dniem pracy. Wolne niedziele należały do wyjątków. Załoga *free leave* spędzała łowiąc ryby lub żółwie na własną rękę i własny użytek, zbierając muszle¹¹⁷, handlując z tubylcami, spędzając upojne chwile z kobietami lub zwiedzając wyspę. Co bardziej higieniczni poświęcali być może ten czas na odświeżenie się po trudach. Nie zawsze wszyscy zdążyli wrócić na czas z przepustki w porcie¹¹⁸.

Dużo o funkcjonowaniu społeczności może powiedzieć analiza zachowań w sytuacjach granicznych, gdy odległość między życiem a śmiercią dramatycznie malała. Życie na morzu charakteryzuje się pozostawaniem permanentnie w stanie mniejszego lub większego zagrożenia, jednak są momenty odczuwane przez załogę jako szczególnie niebezpieczne.

11 czerwca 1770 r. HMB „Endeavour” wpłynął na rafę koralową u wybrzeży Australii, co spowodowało poważny przeciek. Zaczęło wazyć się życie całej załogi. Jej morale paradoksalnie jednak wzrosło. Ludzie starali się ze wszystkich sił ratować siebie i okręt, pracując nieprzerwanie przy pompach. Czując oddech śmierci na plecach po krótkotrwałej panice Banksa, podjęli pracę wszyscy (nawet kapitan i nienawykły do pracy fizycznej Joseph Banks¹¹⁹). Wszelkie przekleństwa, narzekania, złorzeczenia, które można było w trakcie normalnej pracy nieraz usłyszeć na pokładzie, wówczas ustały¹²⁰. Chociaż sytuacja nie wyglądała obiecująco, wszyscy ciężko pracując pod kierunkiem oficerów, starali się spokojnie znaleźć wyjście z opresji. Taka taktyka pozwoliła im szczęśliwie wybrnąć z situa-

¹¹⁰ Cook, 7 maja 1771; 12 czerwca 1771.

¹¹¹ Np. ibidem, 23 maja 1770.

¹¹² Ibidem, 3 stycznia 1769.

¹¹³ Banks, 24 września 1770.

¹¹⁴ Ibidem, 29 października 1768.

¹¹⁵ Cook, 23 marca 1771; 3 kwietnia 1771; 21 stycznia 1770; 4 lutego 1770.

¹¹⁶ Banks, 1 lipca 1770, także Cook, 21 stycznia 1770; 4 lutego 1770.

¹¹⁷ Cook, 4 lutego 1770.

¹¹⁸ Banks, 25 grudnia 1770.

¹¹⁹ Park., 186.

¹²⁰ Cook, 13 czerwca 1770; Banks, 11 czerwca 1770.

cji bez wyjścia. Fakt ten jest tym godniejszy podkreślenia, jeśli zestawia się go z obiegową opinią o zachowaniu marynarzy w takich sytuacjach, którą przytacza Banks: *During the whole time of distress I must say for the credit of our people that I believe [sic!] every man exerted his utmost for preservation of the ship, contrary to what I have universally heard to be the behavior of sea men who have commonly as soon as a ship is in desperate situation began to plunder and refuse all command*¹²¹. Gdy okazało się, że przeciek udało się opanować i część załogi mogła odpocząć, morale wzrosło jeszcze bardziej. Ludzi przepelniała radość, gdyż uratowali się od śmierci¹²². Zachowaniem swoim załoga zasłużyła na słowa uznania ze strony kapitana: *We had hardly any hopes of saving the Ship and full as little our lives as we were full 10 Leagues from the nearest Land and the boats not sufficient to carry the whole of us yet in this truly terrible situation not one man ceased to do his utmost and that with as much calmness as if no danger had been near*. Trudno oprzeć się wrażeniu, że Cook pośrednio również sam się chwalił przed przełożonymi.

Drugim krytycznym momentem była szerząca się dyzenteria, na którą nie było lekarstwa. Powodowało to stany paranoi. Ludzie, którzy odkryli u siebie objawy choroby, tracili nadzieję na wyleczenie i popadali w obłąd¹²³. Doszło do pobicia chorych przez jednego z pijanych marynarzy¹²⁴. Ten kryzys nie skończył się tak spektakularnym sukcesem i popiśm morale załogi.

Na pogorszenie nastrojów załogi wpływała również pogoda, szczególnie bezwietrzna¹²⁵, gdy okręty stały, często z fatalnymi skutkami (wyczerpanie zapasów żywności i wody). Pozostawanie bez ruchu na środku bezwietrznego oceanu działało bardzo deprymująco na załogę tym bardziej, że wiązało się z realnym niebezpieczeństwem dla jej życia (por. losy wyprawy Magellana na Pacyfiku w strefach ciszy). „Endeavour” należał do okrętów może niezbyt zwawych, ale za to bardzo solidnych, dlatego być może sztormowa pogoda nie była postrzegana jako szczególne zagrożenie i nie powodowała widocznego spadku morale.

PODSUMOWANIE. OKRĘT JAKO INSTYTUCJA TOTALNA

Jak wygląda przedstawiona rzeczywistość na tle modelu instytucji totalnej? Wiele elementów teorii pasuje w zupełności. Niemal wszystkie czynności wykonywane były w obecności innych, istniały formalne i symboliczne bariery między oficerami a załogą, chociaż wyznaczenie dokładnej granicy między jedną a drugą grupą bywa bardzo kłopotliwe. Rzeczywiście obie grupy należały do różnych światów kulturowych ze względu na status społeczny, jednak wszyscy znajdowali wspólną płaszczyznę porozumienia — byli ludźmi morza. „Świta” Banksa wyraźnie zaburzała ten dychotomiczny podział. Nie byli kontrolującymi, ani kontrolowanymi. Kontrola zwierzchników nad nadzorowanymi była często iluzoryczna. Pomimo tego, że po zaciągnięciu się do załogi bodźcem do pracy stawał się bat i troska o własny los, który zależał od wszystkich, nie można bagatelizować czyn-

¹²¹ Banks, 12 czerwca.

¹²² Cook, 13 czerwca 1770; Banks, 15 czerwca 1770.

¹²³ Cook, 15 marca 1771.

¹²⁴ Ibidem, 21 lutego 1771.

¹²⁵ Banks, 8 września 1768; 29 maja 1771.

nika finansowego — zupełnie „lądowego” bodźca pchającego wielu młodych ludzi do floty. Nie ma wątpliwości, że przez większość czasu załoga pozostawała odcięta od rzeczywistości zewnętrznej. Odrębność kultury ludzi morza oddzielała ich także symbolicznie od reszty. Jednak wraz z przybyciem do portu, czy tym bardziej na tubylczą wyspę, izolacja zostawała gwałtownie zerwana. Intensywność, z jaką wszyscy w załodze próbowali wykorzystać szanse wyjścia z mikroobiegu informacji, nie pozostawia złudzeń co do ich izolacji. Zaciągnięcie się na okręt było paradoksalnie właśnie formą wyrwania się z izolacji. Przed młodym człowiekiem roztaczała się wizja poznawania innych lądów i kobiet. Czy można mówić w tym momencie o izolacji instytucji totalnej? Występowało wyraźne zaburzenie w podziale na pracę, odpoczynek i czas wolny. Spędzanie czasu wolnego, niezależnie od jego nadmiaru lub braku, leżało w zupełności w gestii poszczególnych członków załogi i nie było zagospodarowywane odgórnie. Funkcjonowanie mikrospołeczności załogi było ograniczone czasowo. Po rozwiązaniu jednej załogi poszczególni marynarze współtworzyli inne.

Pęknięcie społeczności okrętu na załogę i oficerów wydaje się z pozoru trwałe, jednak w obliczu sytuacji granicznych (okręt morski jest często na nie narażony) jedną z możliwości był chwilowy zanik podziału na dwie rozłączne, hierarchiczne grupy. Okręt był jedyną nadzieją dla wszystkich. Taki powszechny egoizm może być, jak się okazuje, dobrą podstawą budowania solidaryzmu. Stłoczenie i brak prywatności w załodze mogło doprowadzać do swoistej zażyłości. Niektóre sprawy przestawały zawstydzać.

Teoria Goffmana może z pewnymi zastrzeżeniami pasować do sytuacji statku morskigo w ogóle. „Endeavour”, jak się wydaje, był instytucją nieco odmienną. Występowały czynniki zaburzające klarowny model (transgresja, pozorna izolacja, świta Banksa niemieszcząca się łatwo w strukturze).

Specyfika warunków życia na morzu, ich odrębność od egzystencji lądowej, była podstawą wytworzenia się specyficznej jedności ludzi morza. Operowali oni własnymi pojęciami, mieli własne przesady, odrębną mentalność i kulturę. Na lądzie tego typu związki były wówczas ograniczone do niewielkich zwartych terenów, najczęściej w znacznym stopniu odizolowanych od innych. W przypadku okrętu następowała sprzeczność. Z jednej strony granice mikroświata były szczególnie wyraźnie zarysowane i w zasadzie fizycznie nieprzekraczalne. Z drugiej jedność warunków życia na morzu pod niemal każdą szerokością geograficzną sprawiała, że ta mikrospołeczność obejmowała setki tysięcy żeglarzy europejskich.

Istniały pewne niepisane ograniczenia w akcesie do naszej mikrospołeczności. Nie wystarczyło pływać i spełniać niektóre obowiązki. Trzeba było wejść w pełni w środowisko, dzielić z marynarzami duszne pomieszczenia, żywić się cuchnącym prowiantem, by móc zostać członkiem tego elitarnego w swym znoju społeczeństwa. Banks nawet po kilku rejsach zostałby nieodmiennie *landman*, człowiekiem, którego należało szanować ze względu na jego pozycję na lądzie, ale który na okręcie nie miał żadnej autonomicznej (nie odnoszącej się do warunków lądowych) pozycji.

Osiemnastowieczny obserwator zauważył: *No man will be a sailor who has contrivance enough to get himself out of a jail; for being in a ship is being in a jail, with the chance of being drowned. A man in a jail has more room, better food and commonly better company*¹²⁶. Życie na morzu było niezwykle ciężkie, nawet jeśli przyjąć za punkt odniesienia poziom życia na

¹²⁶ Cyt. za: C. Lloyd, op. cit., s. 229.

ładzie w XVIII w. — też przecież niewysoki z naszej perspektywy historycznej. Wyżywienie, warunki mieszkalne i higieniczne mierzyły wielu ówczesnych ludzi, szczególnie jeśli obserwowano się to z fotela w Royal Academy.

Okręt na morzu stanowił zamknięty mikrokosmos. Świat zaczynał się na dziobie a kończył na rufie. Poza nim była tylko przepastna otchłań pochłaniająca nieuważnych śmiałków. Owo mikropiekło miało swoje kolejne kręgi: im bliżej zęzy, tym bliżej *inferioru*. Paradoksalnie jednak to właśnie okręt był oknem na szeroki świat, dawał możliwość poznania terenów, o których śnili starożytni geografowie, a które ledwo się mieściły w horyzontach myślowych najświatlejszych ludzi epoki; wyjścia ze swoich małych ojczyzn na wielki świat. Ta romantyczna wizja pochłonęła niezliczone ofiary wśród młodych ludzi ogarniętych pragnieniem przygody i kariery, pragnieniem wybicia się ze swej nędznej egzystencji syna chłopca, szewca czy piekarza. Czyżby jedyna droga ku bezkresnym przestrzeniom prowadziła tylko przez więzienie?

Ostatecznie dla opinii publicznej w Wielkiej Brytanii pierwsza wyprawa Cooka była pewnym rozczarowaniem. Obliczenia odległości Wenus od Ziemi nie okazały się takie proste, ładu południowego nie odkryto. Nie miało to jednak znaczenia dla funkcjonowania naszej mikrospołeczności o tyle, o ile wypłacono im żołd, gdyż pieniądze były jedną z niewielu rzeczy lądowych cenionych nieodmiennie także przez ludzi morza.

Powyższa rozprawka jest tylko próbą spojrzenia na funkcjonowanie załogi morskiej w XVIII w. Zarówno z powodu braku miejsca, jak i braku źródeł — nie zostały poruszone wszystkie interesujące problemy. Nadal pozostaje w ramach takiego ujęcia wiele pytań, na które, jak sądzę, nikt dotychczas nie szukał odpowiedzi.

A Crew as a Microcosm — James Cook's Journey 1768–1771

The article analyzes the structure of and the functions in an 18th century seamen crew treated as an isolated microcosm. Moreover, it tries to answer the question: to what extent does it fit the Erving Goffman's model of the „total institution”. The analysis is based on three diaries written during the Cook's first journey around the globe: the journey diaries of Joseph Banks and Sidney Parkinson, and the ship's log written by the Captain (all three written by considerably educated and well-off gentlemen far away from the crew's below decks). The specific character of the Cook's journey allows of the treating the crew as a temporarily completely isolated unit.

The article is focused on three aspects of everyday life:

a) The ranges and the hierarchy of respect: in case of Cook's journey the strict social barriers were, though not completely abolished, somehow loosened due to hard conditions, almost complete temporary isolation from the European world and the personality of Cook himself. However there still existed a great gap between the world of the officers and gentlemen and the one of the crew.

b) The law and economic order: in theory the rules were very strict, but they were stretched quite often due to extremely harsh conditions of the cruise. The officers-crew gap was extremely perceptible considering the economic situation; however the property was not always secured enough.

c) The division of the time on the time of the work, leisure and boredom, feast and danger: the activities of the crew were almost completely regulated from above.

The structure of the 18th century crew in all above mentioned aspects fitted only partially to the Goffman's interpretation schemata. It had to be much more flexible in order to face up the difficulties of the journey.