

UNIVERZITA PARDUBICE
FAKULTA FILOZOFICKÁ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2017

Martin Lebduška

Univerzita Pardubice

Filozofická Fakulta

Lod' v bouřích a její posádka z antropologického pohledu

Martin Lebduška

Bakalářská práce

2017

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Martin Lebduška**
Osobní číslo: **H12432**
Studijní program: **B6107 Humanitní studia**
Studijní obor: **Humanitní studia**
Název tématu: **Lod' v bouřích a její posádka z antropologického pohledu**
Zadávající katedra: **Katedra věd o výchově**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Student provede terénní výzkum ve zvoleném terénu (plachtění v bouřkovém období), kde se bude zaměřovat na proměnu sociálních rolí, jejich dynamiku a význam jednotlivých typů kapitálů při určování sociálního pole a sociálních rolí v něm. Pro tuto studii student využije primárně teoretické koncepty P. Bourdieuho zaměřené na sociální pole a kapitály. Metodologie práce se bude opírat o zúčastněné pozorování, tudíž bude i autor sám předmětem výzkumu. Kromě toho využije též metody rozhovorů a terénního deníku. Práce bude členěna na dvě hlavní části, první teoretickou, ve které přiblíží specifika vybraného terénu a popíše role aktérů v sociálním poli jako součást charakteristiky terénu. V druhé části se zaměří na samotnou terorii sociálních polí a kapitálů a bude je příslušně aplikovat na zvolený terén.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

BOURDIEU, Pierre, 1984. Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste.

Massachusetts, Cambridge: Harvard University Press. ISBN 0-674-21277-0

BOURDIEU, Pierre, 1990. Social Space and Symbolic Power, in In Other Words: Essays

Towards a Reflexive Sociology, Stanford: Stanford University Press

BOURDIEU, Pierre, 1998. Teorie jednání. Praha: Karolinum, ISBN 80-7184-518-3

FOUCAULT, Michel, SENELLART, Michel, ed. Zrození biopolitiky: kurz na Collège de France (1978-1979). Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury (CDK), 2009. ISBN 978-80-7325-181-9.

MCGRAIL, Sean. Rafts, boats and ships from prehistoric times to the medieval era: the power of erotic capital. London: H.M.S.O., 1981. ISBN 01-129-0312-6.

SLEIGHT, S. Jachting pre každého. Martin: Ikar 2002. ISBN 80-551-0274-0

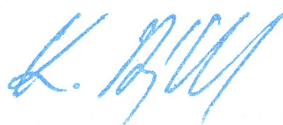
Vedoucí bakalářské práce:

PhDr. Adam Horálek, Ph.D.

Katedra sociálních věd

Datum zadání bakalářské práce: **31. března 2017**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. března 2018**



prof. PhDr. Karel Rýdl, CSc.
děkan



L.S.



Ing. Jaroslav Myslivec, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2017

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Praze 23. 10. 2017

Martin Lebduška

Poděkování

Děkuji panu PhDr. Adamu Horálkovi, Ph.D., za vedení této bakalářské práce a za jeho velice trpělivý a vstřícný přístup.

Dále děkuji celé posádce lodi Malena, za ochotu ke spolupráci během mého výzkumu.

NÁZEV

Lod' v bouřích a její posádka z antropologického pohledu

ANOTACE

Práce pojednává o výzkumu v oblasti námořnictví, konkrétně na palubě lodi Beneteau Oceanis 473 clipper jménem Malena, během kurzu bouřkového plachtění ve Středozemním moři. Hlavní pozornost je soustředěna na fungování posádky a život na lodi z antropologické perspektivy. Na palubu lodi je nahlíženo jako na jedno ze sociálních polí, nacházející se v sociálním prostoru. Důležitou součástí práce je také aplikace kapitálů na aktéry sociálního pole. První část práce obsahuje vymezení teoretických konceptů, historii námořnictví, lodí a námořního vybavení, také se zabývá nároky na mořeplavce a úskalími života na moři.

Druhá část práce pojednává o vlastním výzkumu na palubě lodi během kurzu. K zodpovězení výzkumných otázek využívá tato práce teorii sociálního pole a kapitálů Pierra Bourdieu. Propojují se zde teoreticky získané informace s praktickými zkušenostmi a poznatky z terénu - lodi. Cílem práce je přiblížit čtenářům palubu jachty jako samostatné prostředí a vysvětlit, jak se mění dynamika sociální skupiny při plavbě v nebezpečném počasí a jaké kapitály vstupují do sociální dynamiky naší skupiny.

KLÍČOVÁ SLOVA

jachting, lod', plavba, posádka, bouře, sociální pole, kapitály

TITLE

Ship in storms and her crew from an anthropological point of view

ANNOTATION

This thesis focuses on the research in the field of seamanship, especially on the board of boat Beneteau Oceanis 473 clipper named Malena during storm sailing course in the Mediterranean Sea. The main attention is focused on the functioning of the crew and the ship's life from an anthropological perspective. To board of the ship is seen as one of the social fields in the social sphere. An important part of the thesis is the application of capital to social field actors. The first part of the thesis contains the definition of theoretical concepts, the history of nautical, ship and naval equipment, and also deals with the demands of seafarers and the pitfalls of life at sea.

The second part of the thesis deals with own research on board the ship during the course. To answer research questions, this thesis uses Pierre Bourdieu's theory of social field and capital. Theoretically obtained information is combined with practical experience and knowledge from the field - ship. The aim of the thesis is to approach the yacht deck for readers as a independent and to explain how the social group's dynamics are changing during navigation in dangerous weather and what capital is entering the social dynamics of our group.

KEY WORDS

yachting, boat, sail, crew, storm, social field, capitals

Obsah

0	Úvod	10
1	Historie mořeplavby	12
2	Jachting.....	13
2.1	Sportovní jachting	13
2.2	Rekreační jachting a jachting jako životní styl	14
2.3	Jachting u nás	15
3	Člověk na lodi.....	17
3.1	Vývoj plachetnic	17
3.2	Pohon.....	18
3.3	Navigace.....	19
3.4	Schopnosti námořníka.....	21
3.5	Vybavení lodi	22
3.6	Život na lodi	23
3.7	Mořská nemoc	24
3.8	Služba a volný čas	26
3.9	Hierarchie	26
4	Do pekla zimního Mediteránu	28
5	Vlastní výzkum.....	30
5.1	Cíl výzkumu a výzkumné otázky	30
5.2	Čas a místo výzkumu	31
5.3	Metodologie	31
5.4	Pozicionalita.....	33
5.5	Probandi - členové posádky	34
6	Sociální pole	36
7	Kapitály	39
7.1	Kapitál ekonomický	40
7.2	Kapitál sociální.....	41
7.3	Kapitál kulturní	43
8	Dynamika sociálního pole a pozice jednotlivých aktérů	47
8.1	Nebezpečné počasí a krizové situace	47
9	Závěr.....	54
10	Zdroje.....	57

0 Úvod

Člověk a moře je spojení, které se objevuje už od dávného pravěku. Do lidských životů tento živel přináší blahobyť i zkázu. Pomáhá budovat národy, rozvíjet je a rozšiřovat, zároveň je ničí a izoluje. Již od pradávna moře člověka přitahuje nejrůznějšími způsoby. Některé lidi to na moře táhne za prací, jiné za zábavou, další lidé si bez moře nedokáží představit život, jsou přinuceni okolnostmi vydat se na moře, nebo mají své osobní motivy. Dodnes je na moři ekonomicky, společensky a vojensky závislých mnoho států. Moře se tváří jako by to byl samostatný svět v našem světě, který přináší příslib romantiky, zisku a dobrodružství. Však také moře a námořníci byli a jsou námětem nejednoho románu, ať už v knižním nebo filmovém zpracování.

Právě odsud se pravděpodobně před pěti lety zrodila má myšlenka, že vyzkoušet si život námořníka je přesně to, co právě teď potřebuji. Netrvalo dlouho a opravdu jsem se přihlásil na základní výcvikovou plavbu. Právě na této plavbě jsem našel téměř vše, co nabízely mnou tolik oblíbené romány. V mořeplavbě jsem tehdy našel něco, co jsem nedokázal popsat. Nedokáží to popsat dodnes. Přesně nevím co to “něco“ je, ale cítím to v sobě vždy, když se pod mýma nohama zhoupne paluba lodi. Od své první plavby jsem vyrážel na moře častěji a častěji. Nebyl jsem však už pouze člen posádky, vyrážel jsem na plavby v roli kapitána se zodpovědností za posádku. Při každé plavbě jsem měl štěstí na počasí, za což jsem byl neskutečně rád, ale vzadu v hlavě mě provázel strach, co se stane, až přijde bouře, které se nedokáží vyhnout. Jak zvládnou loď a posádku v nepříznivém počasí nebylo jediné, co mne zajímalo. Vždy jsem se na lodi plavil se skupinou lidí, mnoho z nich jsem znal ze “suchozemského” života, nebo alespoň jsem si myslel, že je znám. Na lodi to však s nimi bylo úplně jinak. Stávali se jinými lidmi. Lišilo se jejich chování, i jejich postavení ve společnosti.

Když jsem se dozvěděl o kurzu bouřkového plachtění, na kterém bych byl s lidmi, které neznám, a kteří se neznají ani mezi sebou, zrodila se mi v hlavě myšlenka spojit užitečné se zajímavým. Naučím se čelit nepříznivým povětrnostním podmínkám, a zároveň nahlédnu na posádku lodí z antropologického hlediska. Přihlásil jsem se tedy na tento kurz, kde se začala rodit tato práce.

V této práci se nejdříve seznámíme s původem mořeplavectví, s věcmi, které je potřeba na lodi primárně řešit, jak se řeší a jak jsme je řešili my. Zmapujeme si vývoj plavidel, jejich pohonu, řízení a navigačních technologií. Díky tomu poznáme, jak velký vývoj v této oblasti lidstvo učinilo, či neučinilo za sedm tisíc let a pomůže nám to vžít se do

role samotných námořníků. Následně se podíváme přímo na palubu reálné soudobé plachetnice a na její posádku. Na reálném případě si popíšeme, s čím a jak je potřeba se na lodi vypořádat.

V druhé části se práce věnuje praktickému výzkumu terénu z antropologické perspektivy. Vybrat pohled, ze kterého budu námořníky a loď zkoumat, byla asi ta nejtěžší část. Prošel jsem velké množství literatury a snažil se najít ten nejlepší směr, který by odpověděl na mé otázky. Nechtěl jsem se na jachting dívat pouze jako na sport, ale spíše jako na oblast, kde je každá loď chápána jako autonomní objekt, který má svou vlastní sociální dynamiku a sociální interakce. Tomuto úhlu pohledu se nejvíce přibližuje teorie sociálního pole a kapitálů od francouzského sociologa, antropologa a filozofa Pierra Bourdieu.

Práce nahlíží na loď jako na sociální pole a na námořníky jako na aktéry, kteří se v něm pohybují a pomocí svých kapitálů si v tomto sociálním poli vytvářejí svou mocenskou pozici. Mým sociálním polem byla podoba tří týdnů čtrnáct metrů dlouhá loď Beneteau Oceanis 473 clipper s devíti aktéry. Díky nim se v této práci pokouším za pomoci Bourdieho teorie vysvětlit, jak funguje dynamika kolektivu posádky v různých situacích, které nastanou. Na co reaguje sociální dynamika posádky a co se do ní promítá. A kdo ví, třeba se mi podaří i pojmenovat to “něco“, co mě uchvátilo na jachtingu.

1 Historie mořeplavby

Člověk se již od dávného pravěku snažil cestovat po vodě a ještě více přes vodu. Překonávání vodních toků přeskochme a podívejme se přímo na moře. Napříč historií hrála právě mořeplavba jednu ze zásadních rolí při vývoji civilizací. Poskytovala člověku větší mobilitu než cestování po zemi, nehledě na to, že nebýt právě mořeplavby, některé civilizace by neexistovaly, nebo alespoň ne v takové podobě, v jaké je známe dnes. Mnoho míst by zůstalo neosídlených a neobjevených člověkem. Díky schopnosti člověka pobývat a cestovat po moři docházelo k rozvoji rybolovu, obchodu, válečnictví a v neposlední řadě také k osidlování nových míst a expanzi civilizací.

Dodnes jsou lodě využívány k přepravě zboží i osob, používají se pro válečné potřeby a dokonce i k rekreaci. Plachty však byly u obchodních a válečných lodí nahrazeny lodním šroubem. Vítr nahradila jako první pára, později nafta a mazut. Moderní doba ale nepohřbila všechny plachty. Pořád je mnoho nadšenců a sportovců, kteří nedají dopustit na vítr v plachtách a onu svobodu, kterou plavba za pomoci větru nabízí. Plavba pod plachtami přetrvávala do dnešních dnů a můžeme tvrdit, že z nezbytnosti se stala radost. Zábava, sport a životní styl, všemi těmito názvy bychom mohli označit jachting, který vznikl na základech původní mořeplavby.

2 Jachting

Pobyt na moři a plavba obecně byla od nepaměti ovlivňována především obchodem a válečnictvím. Jsou sice zmínky o panovnících, kteří plavidla používali mimo dopravy i pro rekreaci, ale jsou to jen jednotlivé případy. O jachtingu jako takovém můžeme mluvit až od sedmnáctého století a spojujeme ho s Holanďany. Právě v Holandsku se uskutečnily první jachtařské závody, vzniká tím sportovní jachting a odtud se rychle dostává do Anglie. Na ostrovech si prudce získává tento sport svou popularitu a jsou zde budovány první, na zakázku konstruované jachty určené primárně pro sportovní účely.

Během viktoriánského období (1837-1901) sportovní jachting expandoval do světa. Ve svých začátcích byl sportovní jachting záležitostí pouze pro majetnější vrstvy (Sleight, 2002), neboť k jeho provozování je potřeba lodi (jachty), což ani v dnešní době není levná záležitost, i přestože se dnes lodě vyrábí také sériově. Dnes za jachtu označujeme téměř jakékoliv plavidlo odlišné od lodi poháněné plachtou, motorem nebo oběma a používané pro plavby s cílem zábavy, rekreace i sportu (Sleight, 2002).

2.1 Sportovní jachting

První závody se uskutečnili mezi králem Karlem II. a jeho bratrem vojvodou z Yorku, kdy jim do roku 1661 bratři Pettovci postavili jachty Catherina a Anne. Tyto lodě se zúčastnily prvních zaznamenaných závodů. Tento závod proběhl na Temži na trase Greenwich – Gravesend a zpět (Henderson, 2010).

V roce 1851 vyzval americký jachetní klub v New Yorku své členy k prvnímu souboji a to vedlo k založení slavné tradice Amerického poháru, nejstarší dodnes existující sportovní soutěže v jachtingu na světě¹.

V roce 1907 vznikla v Londýně International Yacht Racing Union (IYRU), jejímž hlavním cílem bylo zajistit, aby všichni soupeři závodili za stejných podmínek (tj. na lodích stejného typu, se stejnou plochou plachet a se stejným tvarem trupu). Rozdělením lodí do jednotlivých kategorií a přesnému určení tvaru a velikosti malých závodních člunů s jedním stěžněm, vznikl později druh vodního plachetního sportu, kterému se dnes říká okruhový jachting.

¹ Historie-Jachtingu Sailing FD. FD History, [online]. 2010. [cit. 2012-10-18]. Dostupné z: <http://www.sailing.org/about/isaf/history.php>

Největší rozmach jachtingu je typický pro období po druhé světové válce. Jachty se až do padesátých let minulého století stavěly především z dřevěných desek a poté se začaly využívat i nové materiály jako laminát, ocel, hliník a dokonce ferocement (železocement - speciální beton s velmi jemnou a hustou armaturou). To umožnilo snížit náklady na jejich stavbu. Jachting se tedy stává sportem dostupným pro širokou veřejnost, a právě jeho "okruhová" varianta se dostává i na Olympijské hry².

Další kategorie závodů se účastní velké námořní kajutové plachetnice, které závodí především na moři v náročných dálkových přeplavbových závodech. Existují nejrůznější druhy závodů od soutěží osamělých mořeplavců, etapové závody mnohočetných posádek, až po nepřerušované plavby kolem světa. Nejznámější jsou Fastnet Race ve Velké Británii a Sydney to Hobart Yacht Race kolem východního pobřeží Austrálie. Kromě klasických závodů existují i závody využívající handicapový systém, které upravují konečný čas podle relativní maximální rychlosti daného plavidla.

2.2 Rekreační jachting a jachting jako životní styl

S rozšířením jachet mezi širokou veřejnost se objevuje i nový druh relaxace. Pro ty, kteří v dětství snili o plavbách a dobrodružstvích, které se nacházejí v cestopisech, knihách o pirátech a námořnících je jachting téměř splněný sen. A právě proto nespočet lidí ze všech koutů světa, vyráží své dovolené trávit na mořských vlnách. Využívají svá vlastní plavidla a schopnosti, nebo využívají služeb tzv. charterových společností (společnost, která pronajímá plavidla), a profesionálních kapitánů, kteří se starají o loď, plavbu i posádku samotnou.

Někteří lidé však jachtingu propadli úplně a stal se pro ně životním stylem. Už dávno neplatí, že je to záležitost pouze bohatších vrstev. Každý člověk, pro kterého je jachting životním stylem se v něm dokáže realizovat jinak. Záleží hodně na tom, co kdo od jachtingu očekává, co mu samotná plavba přináší a jaké má finanční možnosti, případně co je schopen pro jachting obětovat. Sportovní jachtaři jsou profesionálními sportovci se vším všudy, co k tomu patří, investují čas i peníze do tréninku a závodů, aby dosahovali co nejlepších výsledků. Pro ostatní je už samotná plavba vzrušujícím dobrodružstvím, kdy jachtař jako člověk bojuje proti živlům, které se snaží co nejlépe využít ve svůj prospěch. Další lidé díky plavbě na lodi chtějí poznávat nová místa a kultury. Jiní si libují ve stavbě a vylepšování své

² Kapitánské kurzy. Historie jachtingu, [online]. 22. 4. 2008. [cit. 2012-10-21]. Dostupné z: <http://www.kapitanskekurzy.cz/Historie-Jachtingu>

vlastní lodi, a jsou pak šťastni, když se jejich výtvar zhoupne na vlnách a má požadované vlastnosti a schopnosti (Sleight, 2002).

Jsou jednotlivci, případně i celé rodiny, pro které je jejich loď jediným domovem. Cestují z místa na místo většinu roku, nebo dokonce celý rok a veškerý jejich “domácí” život se odehrává právě na jachtě. Peníze na živobytí a nejnútnejší servis plavidla, pokud nemají dostatečnou rezervu nebo pasivní příjem, získávají prací, kterou vykonávají buď přímo na lodi (nejčastěji IT sféra, dálkové řízení svých podniků, přeprava osob, výcvikové kurzy, překladatelství atd.), nebo na pevnině, kde mají sezónní práci na jednom stálém místě, kam se každý rok vracejí, nebo si hledají výdělek v místě, kde právě zakotvili (Sleight, 2002). Novinkou posledních pár let je využití internetu a sociálních sítí. Posádky natáčejí své plavby a dobrodružství, zveřejňují je na svých kanálech a díky donorským darům a penězům z reklamy získávají finance.

2.3 Jachting u nás

První záznamy o plachtících-amatérech jsou u nás z poloviny 19. století. Šlo většinou o lidi, kteří byli svým povoláním pevně spojeni s říční dopravou. Přírozeným centrem plachtění u nás byl Střelecký ostrov v Praze, Roudnice nad Labem, Mělník, Litoměřice. První českou veřejnou soutěží plachetních lodí byl závod pěti lodí, který se konal 25. září 1870 v rámci veslařských závodů na trati mezi Střeleckým a Barvířským ostrovem v Praze. V květnu roku 1895 vznikl samostatný Český yacht klub, který vyslal našeho prvního zástupce na Olympijské hry do Paříže v roce 1924. Po druhé světové válce se jachting dočkal neuvěřitelného rozmachu, který panuje v podstatě až dodnes.

Mnohým jachtařům byly a jsou naše vody malé, vydávají se tedy do přímořských států, odkud vyráží na moře. Odtud se bere pojem “námořní jachting”, je to čistě jen naší vnitro-zemskou zvláštností, přímořské státy jej v tomto pojetí neznají. To jenom my, vnitrozemci, jsme pocítili potřebu nějak pojmenovat a odlišit, to co v našich podmínkách není zcela běžné. Námořní jachting měl na našem území těžké začátky. Do druhé světové války to byla záležitost jen pro opravdové dobrodruhy a neskutečné nadšence, kteří tomu obětovali celý svůj život a po druhé světové válce, zastavila rozmach této činnosti okupace:

„V uplynulých čtyřiceti letech stála každému staviteli námořní lodi a jeho posádce v cestě základní překážka: železná opona. Dostat se přes ni k moři bylo možno trojí cestou: získat devizový příslib pro všechny členy posádky (skoro nemožné), nebo se svézt na některé

polské lodi, nebo konečně organizovat zájezd s pomocí některé cestovní kanceláře. Čedok s tím nechtěl mít nic společného a tak to zbylo na Sportturist. Aby však ten mohl uspořádat tematický zájezd, muselo být sportovní odvětví oficiálně uznávané.” (100 let jachtingu, s. 48)

Rozmach námořního jachtingu u nás začíná tedy po pádu železné opony. V tu dobu na rekreační a sportovní “námořní” jachtaře začíná více pamatovat i ministerstvo dopravy. Díky čemuž se jachtaři mohli “legálně” plavit pod česko-slovenskou a následně českou vlajkou.

V posledních letech u nás zažívá námořní jachting boom, Češi stále častěji vyrážejí na dovolené právě na loď. Čeští jachtaři mají své profesionální závodní “námořní” posádky a dokonce své regaty. Vznikají české charterové společnosti a do nabídek cestovních kanceláří je stále častěji zahrnuta nabídka dovolené na jachtě. Díky větší dostupnosti a rozsáhlejší propagaci námořního jachtingu přibývá lidí, kteří této aktivitě propadnou, a jachting se stává jejich životním stylem. Z řady Čechů se tedy stávají “mořští vlci”. Na kontě našich jachtařů se nachází ne jeden sportovní úspěch a zápis do knihy rekordů. Je žádoucí, aby právě tito ostřílení námořníci učili začínající jachtaře a zdokonalovali je. Vznikají nejrůznější kurzy, které vás připraví na zkoušky pro získání kapitánského průkazu, nebo zdokonalí vaše schopnosti a dovednosti. Jedním z těchto kurzů se jmenuje “Do pekla zimního Mediteránu” a svérázným způsobem ho vede Roman Verba.

3 Člověk na lodi

V následujících kapitolách se podíváme na to, co člověka čeká na palubě samotné lodi. Jaké komplikace musel řešit, jak je řeší v dnešní době a nakonec, jak se tyto záležitosti dotkly naší plavby a jak si s nimi naše posádka poradila.

3.1 Vývoj plachetnic

Plachetnice, lodě poháněné silou větru, prošly za svou dlouhou historii řadou technických modifikací. Zaměříme se teď na historii tzv. “jednotrupých” plachetnic (z anglického monohull sailboat). Vývoj byl z počátku ovlivněn zejména geografickou polohou. První plachetnice měly trup ze svázaných kmínků a bambusu. Dále v regionech s hojností rákosu, v Africe (především Egyptě) a Jižní Americe, se trupy lodí vázaly z rákosu, a byly opatřeny plachtami z textilií. Následně se objevuje technika stavby lodí z planěk nad kýlem, která je postupně vyvíjena a zdokonalována, především kolem 9. století našeho letopočtu, a to hlavně jejími severskými uživateli, Vikingy, které proslavila jejich Dlouhá loď, zvaná drakkar. Následovala dlouhá řada dřevěných lodí jako knarry, kogy, hulky a další.

Důležitým vynálezem bylo kolem roku 1240 kormidelní veslo na zádi. Do té doby byly čluny a lodě řízeny pomocí velkých vesel, která byla na pravé straně zádi (při pohledu od zádi směrem k přídi). Zád'ové veslo umožňovalo lepší řízení plavidel. Veslo se v dobách před zavedením kormidelního kola ovládalo tyčí, takzvanou kormidelní pákou; kormidelník stál vlevo od ní a zády byl obrácen k levoboku (McGrail, 1981).

Vývojová řada se nám dále rozrůstá o další dřevěné lodi pohybující se pomocí plachet a větru – karavely, karaky, galeony a šalupy. Vedle těchto “ikon” se pod plachtami v Evropě plavily také fregaty, pinasy, flauty, hoje, pikardy, korvety, kutry a mnoho dalších typů lodí, z nichž některé se dočkaly i své parní podoby a následně motorové podoby (Carter, 2006).

A konečně v sedmnáctém století se v Holandsku poprvé setkáváme se slovem jachta, tedy přesněji “jaghtschip”, což v překladu znamená “lovící loď”. Bylo to označení pro malou, skvěle manévrovatelnou, vysoce oplachtěnou loď, kterou Nizozemí, v té době námořní velmoc, původně využívalo pro boj s piráctvím a pašeráctvím. Piráti a pašeráci té doby využívali menší a rychlejší plavidla, která snadno unikala vojenským bitevním lodím. Jachta byla tedy reakcí Holandské koruny, která se více než osvědčila. Nizozemci představili jachtu

anglickému králi Charlesovi II. Od této doby začaly být jachty využívány lidmi z královského dvora k plachtění po řece Temži (McGrail, 1981).

3.2 Pohon

Jakmile člověk vymyslel prostředek k plavbě po vodě, ať už v podobě vorů, kánoí, člunů, či lodí na první pohled ne nepodobným těm, které známe dnes, objevila se nová otázka. Jak tyto objekty rozpohybovat a nejlépe i směrem, kterým chceme my? Na vnitřních tocích se to dalo vyřešit přívozy, kdy se pohybovalo plavidlo pomocí lana, které bylo nataženo z bodu A do bodu B, nebo lidskou silou, ať už v podobě táhnutí lodě ze břehu, nebo odpichování ode dna pomocí dlouhé tyče. Tato metoda se dala ve velmi omezené míře použít i při pohybu na moři, ale první skutečně využitelnou metodou pro pohyb po moři bylo veslování a pádlování (Mcgrail, 1981, s. 36). Využití lidské síly a vesel/pádel se v téměř nezměněné podobě dochovalo dodnes. Má totiž jednu nespornou výhodu, můžete plout jakýmkoliv směrem a potřebujete k tomu pouze veslo/pádllo a lidskou sílu. Avšak lidská síla není neomezený zdroj energie, proto opravdovou revoluci v mořeplavbě přinesl vynález plachty, kdy lidskou sílu potřebnou k rozpohybování plavidla nahrazuje síla větru, za použití právě zmíněné plachty. Vynález plachty v různých podobách, můžeme sledovat napříč světadíly nezávisle na sobě. Nejstarší zobrazení lodí pod plachtou se objevuje na malovaném disku nalezeném v Kuvajtu, který se datuje od 5000 do 5500 před naším letopočtem. O něco málo později datujeme odkazy na oplachtěné lodě v Egyptě a Polynésii (Carter, 2006). Další zmínky o využití plachet dostáváme z celého světa - Sumer, Čína, Persie a následně i sever Středoziemního moře, kde se objevují takzvané Mořské národy a Starověké Řecko (Buttinová, 2002). S vývojem parního stroje se začalo pozvolna od použití plachet ustupovat, parní stroje a následně spalovací motory převzaly vládu nad plavidly. Plachty už zůstali na lodích převážně jen na rekreaci a sport.

Naše plavidlo Beneteau Oceanis 473 clipper, je jednotrupá plachetnice s jedním stěžněm. Primární pohon lodi zajišťovaly plachty, ale pro případ bezvětří a pro manévrování v marínách byla vybavena i motorem Yanmar 75HP. Vratme se ale k plachtám, tato loď má dvě plachty. Jednu vpředu rolující se na přední stěh, ta se nazývá gena a druhou, která se zde roluje do stěžně a je ukotvená k ráhnu (vratipni), té se říká hlavní. Celková plocha plachet je 114 m² a větší je gena (64/50). Správné nastavení velikosti plachet, jejich úhlu, sklonu, twistu a dalších parametrů, vzhledem k okolním podmínkám, je opravdovým uměním. Pokud se plachty správně nastaví, tak loď dokáže plout téměř přímo proti větru a rychle. V případě, že jsou plachty špatně nastavené, plavidlo ztrácí rychlost a může se stát až neovladatelné. A

neovladatelné plavidlo bývá zpravidla nebezpečné pro okolí i pro posádku. Na ovládání plachet jsou ideální alespoň dva lidé. Jeden se stará o nastavení geny a druhý o hlavní plachtu. Při ovládání plachet lze zaměstnat i více lidí, ale stejně by jeden člověk měl být schopen obstarat všechny činnosti. Při naší plavbě byla pracovní skupina tříčlenná, a střídali jsme se na různých pozicích po dvaceti minutách. Nejzodpovědnější pozice byla za kormidlem. Člověk, který zrovna kormidloval, dával pokyny zbylým dvěma členům, kteří trpělivě čekali na povel, který následně realizovali. Kormidelník by měl vždy jako první vědět, jak loď a kormidlo reaguje na vlny a vítr. Na základě toho pak rozdával jmenovitě povely. „*Martine, dotáhni hlavasku. Stouny, trochu přitáhni zadní lýk geny.*“ (Kuba za kormidlem). Pohyb po palubě ve vlnách není nic snadného a samotná práce s plachtami vyžaduje značnou fyzickou sílu a opatrnost. Pokud uvolníte špatné lano, nebo vyháknete špatnou kladku, zůstane vám v ruce lano s 50 m² velkým „padákem“, do kterého se opírá vítr. Pokud jste někdy stavěli stan ve větru, myslím, že si dokážete představit, co to s vámi udělá. Sedřené ruce jsou pak to nejmenší zlo, co vás může potkat. Pro bezpečný pohyb po palubě je mnohdy potřeba být přivázaný k lodi pro případ uklouznutí. Ovládání plachet se nazývá trimování a dobrá posádka se vyznačuje rychlou a přesnou prací s plachtami.

Problém “pohonu” lodi je zatím vyřešen a narážíme na další problém - navigace. Zatím lidé plují na dohled od pobřeží, takzvaná příbřežní plavba, při které se orientují podle orientačních bodů na pevnině. Člověk však od nepaměti chtěl poznávat neznámé, lákali ho nové kraje, taje a bohatství, které se skrývá za horizontem. Stejně tak to bylo u nás, potřebovali jsme plout dál od břehu. Jak se ale orientovat na otevřeném moři bez dohledu na pevninu?

3.3 Navigace

Jeden z nejstarších známých způsobů navigace na otevřeném moři je připisován Polynésanům, národu, který obýval a stále obývá mnoho ostrovů ve středním a jižním Pacifiku, dnes známé jako Polynésie. Jednalo se o tzv. dřívkové (tyčkové) mapy. Šlo o svazek dřevěných tyček, kokosových úlomků a mušliček, kdy dřívka značí mořské proudy a vlnění, do kterých jsou zasazeny mušličky jako symboly pro ostrovy (Woodward a Lewis, 1998).

Později, přibližně v roce 220 - 150 před naším letopočtem, byl ve starověkém Řecku objeven revoluční prostředek pro navigaci, astroláb. Tento přístroj sloužil k určování a předpovídání poloh hvězd a Slunce, určování místního času podle místní zeměpisné délky a naopak, k zeměměřickým účelům a především pro triangulaci důležitou pro mořeplavce.

Původ astrolábu není zcela zřejmý, avšak někteří historikové tento objev připisují astronomu Apollóniu z Pergy či Hipparchovi, jiní zase Hipatii z Alexandrie. Pravdou však zůstává, že o jeho zdokonalení a proslavení se zasloužili Arabové. Princip navigace podle astrolábu spočívá v měření úhlové vzdálenosti bodu (lodi) k vesmírným tělesům (slunci, měsíci a nejjasnějším hvězdám). Přesnost navigace velice záležela na znalosti astronomie, datu, a času (Cutler, 2003). Později byl astroláb nahrazen sextantem, který byl do první poloviny 20. století nejpoužívanějším přístrojem pro určení zeměpisné polohy při navigaci. Sextant se používá dodnes a rozlišujeme dva základní typy - letecký a námořní.

Přesuňme se dále na východ, kolem roku 200 - 262 našeho letopočtu čínský inženýr Ma Jun vynalezl vozítko schopné určovat jižní směr. Toto kolové zařízení používalo diferenciální převodovku, která umožňovala, aby pevný ukazatel, nejčastěji ve formě figurky s nataženou rukou, ukazoval vždy na jih. Jednalo se o mechanický přístroj bez žádného magnetu, který byl potřeba před cestou nastavit na jih. Figurka pak během cesty ukazovala stále stejným směrem nehlédě na trasu vozíku nebo lodi. Bohužel se dodnes nedochovalo žádné původní zařízení, takže rekonstrukce jsou založeny pouze na dobových zápisech, ač detailních (Cutler, 2003).

Na severu Evropy, ve Skandinávii, se místní mořeplavci a objevitelé orientují pomocí sluneční desky a slunečního kamene. Přístroj vypadá jako dřevěná destička s kolmou tyčkou uprostřed. Tyčka uprostřed vrhá stín na destičku, na kterou se zaznamenává dopad stínu v danou hodinu - nejspíše poledne. Pokud slunce zakrývají mraky nebo mlha, použije se "sluneční kámen", nerost, který láme světlo tak, že i za nepříznivých podnebních podmínek vytvoří stín na destičce. Tato metoda je opředená legendami a dodnes je předmětem mnoha debat (Carter, 2006).

Dostáváme se k magnetickému jehlovému kompasu, předchůdci "klasického" dnešního kompasu. Magnetický jehlový kompas nebyl ověřen do roku 1088, dokud nebyly objeveny "Esseje snového proudu" autora Shen Kuo (1031-1095), který se jako první vůbec zabýval konceptem tzv. pravého severu a zdokumentoval ho. V jeho díle se poprvé objevuje vysvětlení kompasové magnetické deklinace a fyzického pólu. V těchto i následujících letech se používala magnetická jehla ponořená do nádoby s kapalinou. V těchto případech jehla-střelka ukazovala jižním směrem. První použití zmagnetizované jehly pro plavbu po moři v Evropě bylo zaznamenáno Alexandrem Neckhemem kolem roku 1190 našeho letopočtu. V Evropě byl později tento systém vylepšen na "suchý" kompas, podobný dnešnímu námořnímu kompasu. Zde už jehla-střelka ukazuje na sever. Evropané také k magnetickému kompasu přidali kompasovou kartu s kompasovou růžicí, kterou v 16. století převzali i Číňané

prostřednictvím kontaktu s Japonskými piráty, kteří napadali evropské obchodní lodě (Cutler, 2003).

Lokálně se objevovali i další pomůcky pro navigaci, avšak sextant a magnetický kompas se rychle rozšířili po celém známém světě. S těmito dvěma pomůckami, ke kterým se časem přidaly i námořní mapy a roku 1608 i dalekohled, si mořeplavci úspěšně vystačili až do druhé poloviny 20. století, kdy je postupně začaly nahrazovat moderní technologie (Henderson, 1999).

Během naší plavby jsme měli na palubě samozřejmě všechny ty moderní technologie jako plotter, GPS, digitální hloubkoměr i windmeter, ale po většinu plavby jsme používali pouze papírové mapy a klasický kompas. Podrobné zmapování Středozemního moře nám velmi ulehčovalo práci, bylo tedy možné se orientovat jen pomocí kompasu. Na palubě jsme si vezli i sextanty a tabulky, ale ty jsme využívali spíše pro zajímavost než pro reálnou potřebu. Na trase plavby se domlouvala společně celá posádka a během plavby pak každá pracovní skupina zodpovídala za dodržení této trasy. Pokud plán trasy nějaká skupina upravila, bylo vše potřeba řádně zaznamenat do map a do lodního deníku. Na dodržování kurzu dohlížel v první řadě kormidelník, kterého však neustále kontroloval někdo z posádky, aby se neodchýlil od kurzu. Se zapisováním a zakreslováním to však bylo horší. Původně jsme se měli v této „jednoduché“ činnosti střídát. Avšak ona „jednoduchá“ činnost se musela vykonávat v podpalubí za každého počasí a pečlivě, kvůli tomu se rychle stala dosti nepopulární. Některé to nebavilo, některým se u toho dělalo špatně a někteří nechtěli mít na sobě tu zodpovědnost. Brzy to tedy sklouzlo k tomu, že jsme se v této činnosti střídali pouze tři (Já, Jaques a Honza). Tato činnost zabrala každému z nás tři denně 1-3 hodiny čistého času, podle náročnosti navigace na trase. Je to však činnost nezbytná, a pokud pomineme kapitána a kormidelníka, je navigátor nejdůležitější osobou na palubě lodi.

3.4 Schopnosti námořníka

Jachting a vůbec pobyt delší dobu na moři není činnost pro každého. Obzvláště námořní přeplavby jsou náročnou disciplínou. Je potřeba si uvědomit, že jste „uvěznění“ na malém prostoru s určitou skupinou lidí (náhodné posádky, kamarádi, rodina,...), od které nemůžete prostě jen tak odejít, neboť všude okolo je jen voda. Je to aktivita provozovaná v přírodních podmínkách, které i když se je snažíme předpovídat, nás mohou mnohdy zaskočit. Naloděním se vždy vystavujeme určitému stupni rizika. Zodpovědnost za posádku a loď sice nese papírově kapitán, ale pokud se rozhodnete pro dobrodružnější podnik, než je letní týdenní

dovolená na Jadranu (který dokáže také zaskočit), je potřeba mít připravenou celou posádku. Plavba je někdy pro jachtaře boj s přírodou. Jde o zvládnání přírodních podmínek jako je počasí, intenzita větru, stav vodní plochy a rychlost jízdy a jimi vyvolaných subjektivních stavů za využití plachetnice (Sleight, 2002).

Je to činnost náročná jak po fyzické, tak po psychické stránce a vyžaduje to zdatnost v této oblasti, nadále je důležitá otužilost, odvaha, manuální zručnost, plavecká zdatnost a bezpodmínečně teoretické znalosti v oboru. Námořníci musí mít určité vlastnosti a schopnosti. Dobrý kapitán tyto vlastnosti a schopnosti pozná a podle nich dokáže správně určit činnost, kterou bude daný člen posádky vykonávat. Během plavby se objevují nejrůznější proměnlivé podmínky, které vyžadují vyspělé sensorické schopnosti a rychlou a tvořivou reakci. Voda, jako prostředí, může vyvolávat v námořnících nepříznivé emoční stavy, například úzkost, strach, znuďenost, tíha zodpovědnosti, které musí námořník zvládat. Při plavbě je nutno překonat náročnost daných přírodních a sociálních podmínek, což vyžaduje rozvinutost volných vlastností jako je odvaha, odolnost, sebeovládání, trpělivost, asertivita atd. (Sleight, 2002).

V naší posádce se pohybovalo devět těmito vlastnostmi různě vybavených členů. Za normálních okolností by kapitán odhadl každého člena posádky a přidělil mu funkci. Zde však bylo cílem poznat sama sebe a vyzkoušet si vše. Na palubě naší Maleny jsme rychle každý zjistil, co komu vyhovuje a co komu ne. Roli v tom hráli fyzické síly, otužilost, náchylnost na mořskou nemoc, zkušenosti, znalosti a osobní preference.

Třeba na takové plánování trasy bylo potřeba zvážit všechny faktory jako počasí, sílu větru, směr větru, rychlost lodi, vzdálenost, co bude následovat, až tam doplujeme a mnoho dalších věcí. Také bylo potřeba, aby člověk, který tuto kalkulaci vyhotoví a následně představí posádce, byl schopen snášet a vyhodnocovat případné námitky od ostatních členů posádky. Pokud by si bral námitky osobně, mohlo by to vyvolat konfrontaci mezi členy. Podobně tomu je i u fyzických úkonů, takové stahování plachet je i přes systém kladek náročná práce. Pokud chceme, aby to bylo provedeno rychle, je potřeba, aby se toho ujal silnější námořník. Jak bylo již řečeno, v naší posádce se rychle rozdělili funkce i bez zásahu kapitána. Každý se ujal nějaké podle svého nejlepšího vědomí a svědomí.

3.5 Vybavení lodi

Jachty jsou různě vybavené, některé součásti a přístroje jsou nutné pro samotnou plavbu a její bezpečný průběh (plachty, kompas, hloubkoměr,...), jiné zvyšují komfort plavby (GPS, rádio,

generátor, klimatizace, ...). Rozdílné vybavení potřebuje charterová jachta, u které se počítá, že bude téměř ob den kotvit v maríně, než plachetnice určená k přeplavbě atlantského oceánu. Závodní jachty se konstruuji tak, aby měly co nejmenší hmotnost, proto obsahují jen to nejnútnejší vybavení potřebné pro plavbu a navigaci, naopak "obytné" jachty jsou schopny plně zastoupit vybavený byt. Na takovýchto lodích se staly běžnou výbavou generátory elektrické energie (dieselový, solární, větrná nebo tažná turbína). Na delších přeplavbách je také dobré mít odsolovač mořské vody, který vám zajistí stálý příjem pitné vody.

Vybavení plachetnice je opět závislé na několika faktorech. A je jen na rozhodnutí, zručnosti a finančních možnostech námořníků pro co se rozhodnou. Zda budou plně využívat luxusu moderní doby a jejích technických výtobytků, nebo se rozhodnou následovat "původní námořnickou cestu" se vším, co k tomu patří.

Malena, loď, na které jsme se plavili, měla základní moderní vybavení. K navigaci GPS, plotter, digitální hloubkoměr i windmeter, zabudované kompas a rychloměr. Před vyplutím nás nechal kapitán vše zkalibrovat, očistit, přenastavit a připravit i „old ways“ náhrady, podle kterých jsme měli plout, a tím zároveň byli připraveni na situaci, kdyby nás technologie zradila. Jinak měla loď standardní vybavení. Nádrže na vodu, sprchu, toaletu, elektrické čerpadlo a topení. Nutno podotknout, že stáří lodi a zanedbaná údržba se velmi podepsala na stavu celé lodi a toto vybavení nás stihlo během cesty dosti pozlobit.

3.6 Život na lodi

Život na palubě lodi se vždy lišil a měl trochu jiná pravidla než život na pevné zemi. Pokud ta paluba navíc patří lodi, která pluje na moři, je tento rozdíl o to větší. Zaměříme se primárně právě na život na palubě těchto lodí. S vývojem doby se sice podmínky vyvíjí, ale základní principy přetrvávají. Pohybujete se pro člověka v nehostinném prostředí. Vaše schopnost pohybu, potažmo přežití v tomto prostředí, závisí na plavidle, které k tomuto účelu využíváte a na schopnostech posádky toto plavidlo ovládat.

Jde o uzavřený prostor, který během plavby nelze úplně jednoduše a bezpečně opustit. Znamená to tedy, že na stále stejném prostoru potkáváte pořád ty stejné lidi. Což mnohdy může vést ke stavu vzrůstajícího napětí, antipatie a nesnášenlivosti, který označujeme jako ponorková nemoc. Zde hodně závisí na velikosti plavidla, počtu členů posádky a povaze plavby. Více ohrožené jsou malé skupinky na menší loďce, které přeplouvají Atlantik, než šesti tisícová posádka na lodi o velikosti tří fotbalových hřišť a o šestnácti patrech, která každý den staví v přístavu. Pravděpodobně i vlivem nemožnosti odejít/ustoupit patří námořní

bitvy k těm nejbrutálnějším, kdy pokud jste na straně poražených a nepodaří se vám ustoupit s celým plavidlem včas, s největší pravděpodobností zemřete. Neboť námořní bitvy nejsou nejproslulejší počtem získaných válečných zajatců, pouze zajatých plavidel.

Další věcí, se kterou je nutno počítat během plavby je “co si nepřinesete na palubu, to většinou nemáte”. Na palubě lodi se ocítáte v prostoru s velmi omezeným přístupem téměř ke všem zdrojům. Při aktivním užívání plavidlo potřebuje dostatečnou pravidelnou péči a občas i nějakou větší opravu, ať už následkem kolize nebo prosté únavy materiálu. Důležité je také myslet na potraviny a zásobu pitné vody. Pokud se jedná o delší přeplavbu, může se vlivem počasí a nenadálých událostí délka plavby podstatně prodloužit. Je jen na vás jaké zásoby si uděláte, jak s nimi budete nakládat a jak dokonale využijete dostupné zdroje. Přísloví “štěstí přeje připraveným” zde platí bez výjimky (Sleight, 2002).

Přenesme se do prostředí naší plavby. Každý z posádky alespoň tušil do jakého podniku se pouští, a proto jsme byli všichni dostatečně připraveni. Alespoň co se vybavení týká. Měli jsme dostatečné množství zásob vody, potravin, léků i materiálu a náradí na případné opravy. Dokonce jsme se snažili i rozdělit si jednotlivé funkce, které se vztahovali k běžnému životu na lodi. Určili jsme Kubu jako člověka, který každý den ráno zkontroloval stav motoru lodi. Já jsem byl pokladník, což znamenalo, že jsem držel bank a platil veškeré provozní věci. Míra měl na starost potraviny a vodu, kontrolovat jestli máme dostatečnou zásobu, a jak dlouho nám vydrží. Dále tu byl Lád'a jako „knihovník“, ten měl na starost, aby na palubě bylo vždy dostatečné množství alkoholu. Tyto funkce jsme si sami určili, ale časem se objevily i další, Arči k radosti celé posádky převzal funkci lodního kuchaře, za což byla celá posádka vděčná a ráda mu případně asistovala. Jaques nás zase často překvapoval připravenou svačinou, což bylo vždy velmi milé překvapení a nikdy se nestalo, že by ji někdo odmítl. Tyto zdánlivě obyčejné úkoly, ke kterým bych ještě přidal úklid lodi a mytí nádobí, se v prostoru lodi stávají mnohdy celkem komplikované a pro ryze mužskou posádku nepopulární. Činnosti tohoto typu mohou snadno zabrat většinu volného času. Proto kdykoliv se jich někdo dobrovolně zhostí, je zpravidla odměněn vděkem a péčí ze strany zbytku posádky. V našem případě to byli nejčastěji Jaques, Arči a Míra, kteří se vrhli do těchto neoblíbených úkolů.

3.7 Mořská nemoc

Každý námořník se s ní setkal, a pokud ne, nepotkal ještě tu správnou vlnu. Nausea neboli mořská nemoc se řadí mezi tzv. kinetózy neboli nemoci z pohybu. Nejedná se o onemocnění

v pravém slova smyslu, ale spíše o nepříjemnou nevolnost, která je vyvolána dopravními prostředky, v tomto případě lodí. Příčinou vzniku je velmi citlivý vestibulární systém, který se nachází v uchu a zodpovídá za spolupráci rovnováhy hlavy a těla se zrakovými vjemy. Jinými slovy, vaše oči vidí klidný, nepohybující se horizont, nebo stabilní místnost, ale ostatní vaše rovnovážné systémy (vnitřní ucho, mozeček, ...) cítí pohyb. Mozek tedy dostává z těla rozdílné informace, na které neví, jak správně reagovat. Projevem mořské nemoci je nevolnost, která přechází ve zvracení. To však nemocnému neuleví a nevolnost pokračuje. Pokud nemocný vytrvale zvrací, je následně ohrožen i dehydratací, proto je potřeba myslet na dostatečný přísun tekutin. Mořská nemoc zpravidla odezní sama tím, že se mozek přizpůsobí novým podmínkám. To však může trvat i několik dní. Sto procentní léčba mořské nemoci neexistuje. Léky proti nevolnosti jako všeobecně známý Kinedryl nebo Torecan sice mohou pomoci, ale rozhodně nejsou zaručeně účinné. Každý bojuje s nemocí jinak. Někomu pomáhá neustále pracovat, někdo pojídá zázvor, jiní zase popijí alkohol, aby otupili svá rovnovážná centra atd.³ Na odlehčení zmíním ještě dvě motta o mořské nemoci známé mezi námořníky, od neznámých autorů:

„Mořskou nemoc dělíme na tři stupně. První - je mi špatně. Druhá - Bojím se, že umřu. A třetí - Bojím se, že už sakra nikdy neumřu!”

„Jediným spolehlivým lékem na mořskou nemoc je lehnout si pod zelený strom.”

Láďa byl tentokrát ten, kdo si vytáhl pomyslného Černého Petra, a trpěl hned od začátku mořskou nemocí. První tři dny zvracel a byl ve veškerých činnostech na palubě nepoužitelný. Až čtvrtý den se situace zlepšila a jemu se objevil úsměv na tváři. Jaques, Stouny a Honza ji stihli podchytit hned v začátcích a nadopovaní Kinedrylem, fungovali bez omezení. Zbytek posádky se tvářil v pořádku, nebo to zdárně maskoval. Já jsem ji pocítil na malý okamžik po konci své služby. Naštěstí se mi podařilo brzy usnout a „zaspat“ to nejhorší počasí.

„Ty krásno, končí mi směna, jsou čtyři hodiny ráno. V lodi je teplo a vlhko. Strašně to s lodí hází. Začíná mi být špatně, je to strašně zvláštní pocit. Nejvíce se tomu podobá, když se opilý vrátím domů, točí se mi svět a nelze to zastavit, ani nohou na zemi z postele. Jsem ale strážlivý a ten stav mě neopouští, ani když chodím.“

³ Dostupné z: <https://cs.medlicker.com/246-morska-nemoc-priciny-priznaky-diagnostika-a-lecb>

(Zápis v mém deníku)

3.8 Služba a volný čas

Pokud nejste na palubě pouze jako pasažér, ale jako člen posádky, jste zapojen do pracovního dění na lodi. Většinou je posádka rozdělena do dvou nebo tří směn po 4 nebo 8 hodinách. Vychází to už z dávné historie námořnictví, kdy bylo potřeba neustále kormidlovat loď a obsluhovat plachty manuálně. Díky směnovému systému byla vždy část posádky odpočatá a připravená pracovat (Henderson, 1999). V dnešní době už mnohé dokáží zastoupit moderní technologie, takže mořeplavci mají o to více volného času, který mohou využít dle svého uvážení - od spaní, jídla, čtení, psaní přes hru na hudební nástroje, až po v dnešní době oblíbené natáčení videí, sledování TV, atd.

Během naší plavby jsme se rozdělili do tří pracovních skupin. Dvě skupiny měly tři členy a jedna skupina byla dvojčlenná. Každá skupina měla dvakrát denně směnu po čtyřech hodinách, během které zodpovídala za řízení lodi. Pokud jsme se zrovna jako posádka nedohodli, že nás kapitán bude něco vyučovat, trávil každý svůj volný čas dle svého uvážení. Já jsem hodně psal, někdo četl, popíjel, pracoval, spal, a jelikož jsme neměli mnoho moderních technologií na zabavení, hráli jsme ve velkém karty.

3.9 Hierarchie

Dalším úskalím pobytu na lodi je smíření se s tím, že kapitán lodi má zodpovědnost za celou loď, náklad a dokonce celou posádku. Proto je jeho slovo vždy rozhodující a jeho rozhodnutí konečné. Samozřejmě je na kapitánovi, jak bude naslouchat posádce, ale finální rozhodnutí je vždy na něm, neboť on se bude pak zodpovídat zákonům, rodinám, případně majiteli lodi a nákladu. V západní civilizaci moderní doby si lidského života většinou vážíme více než nákladu. Nebylo tomu tak však vždy. V historii nutili majitelé nákladu, který byl převážen, aby si kapitán alespoň jednu dvanáctinu z něj koupil. Tím ho motivovali doručit náklad nepoškozený a včas. Pokud však kapitán upřednostňoval náklad a odpovědnost majiteli lodi za náklad před posádkou, lehkomyšlně hazardoval s jejich životy a ztratil tím jejich důvěru, a tak mohlo na lodi dojít až ke vzpouře (Henderson, 1999).

Toto se nevztahovalo na naši plavbu, neboť tam jsme tím cenným nákladem byli právě my, posádka. Byla zde určena nejvyšší autorita kapitána, ten nás ale většinu času nechával pracovat samostatně a zasáhl jen v případech největší nouze. Vlivem toho se hierarchie na palubě měnila velice často. Pokud na palubě měl někdo v určité chvíli větší autoritu než

ostatní, bylo to vždy dobrovolné ze strany posádky, neboť nikdo neměl žádný nástroj si danou autoritu vynutit.

4 Do pekla zimního Mediteránu

Pár slov úvodem:

"Zimní bouře v daném regionu jsou obecně mnohem prudší a frekventovanější než v ostatních ročních obdobích. Vítr přitom nejčastěji fouká od NW. Specifické jsou nečekané změny větru, kdy se bouře od W za relativně krátkou dobu mění na bouři z E. Oblast ostrova Pantelleria má nejvyšší počet prudkých bouřek v průběhu celého roku.

A to my chceme, ne?... Všichni mořeplavci si přece aspoň jednou položí otázku, jaké to bude, až to přijde. Navrhují vyzkoušet to pod dohledem mého bdělého kapitánského oka. Já budu chránit vás, vy budete chránit mě a s trochou štěstí a pomocí Neptunovou...

Zbývá ještě dodat, že se budeme snažit vyhýbat použití motoru nehledě na okolnosti a budeme navigovat pouze pomocí tradičních navigačních prostředků. GPS není vítaná. Staré dobré časy, kdy námořník byl odkázaný sám na sebe... ”⁴

Již čtyři roky organizuje námořní kapitán Roman Verba kurz bouřkového plachtění, který poeticky nazval "Do pekla zimního Mediteránu". Jde o dva až tři týdny (dle domluvy s posádkou) na přelomu zimy a jara, během kterých se Roman s posádkou vydává hledat bouře a cyklóny ve Středozemním moři. A že o ně zde v tomto období není nouze.

„Sakra, co já tady dělám? Že se vždycky nechám nalákat do takovejch blbostí, ... mohl jsem sedět hezky doma v teple a pařit na kompu!“

„Ty si ještě stěžuj, jestli tady umřeme, tak já doma nechávám manželku s dětskem.“
... po hodině

„Zas tak hrozný to není.“

(Můj rozhovor se Stounym, který celkem vystihuje průběh plavby)

Lod' a místo vyplutí není známo příliš s předstihem. Vše se odvíjí od současné předpovědi počasí, stejně tak trasa a průběh plavby, které se řeší operativně během plavby podle počasí a stavu posádky, jak fyzického tak psychického.

Kurz počítá s tím, že se do něj přihlásí převážně námořníci, kteří už mají nějakou zkušenost s plachtěním a pobytem na moři. Lidé, jež znají minimálně základy ovládání plachetnice a mají alespoň tušení, jak probíhá život na palubě. Kurz jim přináší možnost řešit krizové situace a plavit se v nepříznivých podmínkách, v relativním bezpečí, které

⁴ <https://www.yachtnet.cz/kapitanske-kurzy/zdokonalovaci-a-kondicni-plavby>

zprostředkovává odborný dohled opravdu zkušeného kapitána. To však nevylučuje možnost, že se na tuto plavbu přihlásí i naprostý nováček v oboru. Ve zhoršených podmínkách a mezi zkušenějšími kolegy se ve svém vlastním zájmu rychle naučí minimálně základy práce s plachtami, kormidlem a lany. V neposlední řadě také rychle zjistí, co obnáší život na malém prostoru s více lidmi, kteří jsou na sebe “odkázáni”. Horší by bylo, kdyby celá posádka byla sestavena pouze z nováčků. Plava by se pak podobala spíše základnímu kurzu než zdokonalovací plavbě, při které kapitán spíše jen kontroluje posádku a snaží se jí zbavit špatných návyků. Je potřeba si uvědomit, že plavba samotná je více než jen samotné ovládní lodi. Zahrnuje také plánování, navigaci, meteorologii a spoustu dalších věcí, se kterými je nutno počítat a věnovat se jim. Moderní technologie dnešní doby dokáží výrazně usnadnit řadu těchto činností, některé dokonce vyřeší zcela za vás. Jak ale bylo řečeno hned ze začátku, na této plavbě se posádka snaží jít “starší cestou”, kdy si všechno museli námořníci zařídit sami. Právě v této fázi se kapitán projevuje nejvíce, neboť tyto “staré způsoby” bývají pro posádku často zcela neznámé, nebo je vlivem “zpohodlnění” na moderních technologiích zapomněli. Vzdělávání se v těchto oblastech během plavby je zcela dobrovolné a vždy záleží na domluvě posádky a kapitána.

5 Vlastní výzkum

V tuto chvíli máme povědomí o lodích, námořnících, jachtingu, plavbách a jejich historii. Nyní nám nic nebrání v tom podívat se na vlastní terénní výzkum, který probíhal za účelem vzniku této práce. V následujících kapitolách se seznámíme s výzkumnými otázkami, s místem a časem výzkumu, metodologií, pozicí výzkumníka v rámci zkoumaného terénu, probandy a se samotnými výsledky výzkumu. K výzkumu samotnému jsem se rozhodl použít teorii sociálních polí a kapitálů od Pierra Bourdieu, ačkoliv moje první představa byla, že použiji koncept teorie moci od Michela Foucaulta (Foucault, 2009). Ten mi ale po začátku výzkumu přišel pro tento terén nevyhovující, a naopak Bourdieuho teorie se pro můj výzkum přesně hodila. Pomocí této teorie jsem dokázal zkoumat nejen aktéry, ale zároveň také celé sociální prostředí, které vzniklo na palubě lodi. Z tohoto důvodu jsem se rozhodl použít právě tuto teorii a pomocí ní odpovědět na výzkumné otázky.

5.1 Cíl výzkumu a výzkumné otázky

Předmětem tohoto výzkumu je loď Malena a její posádka, které jsou studovány z antropologické perspektivy. Cílem práce je pomocí teorie sociálních polí a kapitálů Pierra Bourdieuho vysvětlit fungování sociální skupiny na této lodi. Pomocí této teorie identifikuji různé oblasti sociálních interakcí mezi námořníky. Cílem je vymezit v našem terénu patričné sociální pole a také do něj následně zasadit členy posádky včetně jejich kapitálů. Důležitou součástí práce bude také charakterizovat sociální dynamiku mezi aktéry tohoto sociálního pole v průběhu plavby.

Přiblížíme čtenářům palubu jachty jako samostatné prostředí a odpovíme na to, jak se členové posádky chovají v různých situacích a co určuje sociální dynamiku u posádky.

Na základě výše stanovených cílů výzkumu jsem si zvolil následující výzkumné otázky:

1. *Jak ovlivňuje nebezpečné počasí na lodi dynamiku sociálních rolí uvnitř skupiny?*
2. *Jaké druhy kapitálů vstupují do procesu sociální dynamiky uvnitř skupiny?*

5.2 Čas a místo výzkumu

Hlavní část terénního výzkumu probíhala od 17. 3. 2017 do 8. 4. 2017. Právě na tuto dobu byl domluven kurz bouřkového plachtění, kapitána Romana Verby, s názvem “Do pekla zimního Mediteránu”. O čem tento kurz je a k čemu slouží, jste dočetli už dříve, případně pokud jste tak neučinili, doporučuji si tuto kapitolu nyní přečíst pro lepší pochopení celého výzkumu. Výzkum probíhal nepřetržitě celé tři týdny 24 hodin denně. Většinu tohoto času jsme trávili na palubě lodi Beneteau Oceanis 473 clipper jménem Malena. Šlo o starší loď (2000) vyrobenou ve francouzských loděnicích pro deset lidí (8+2 = čtyři kajuty po dvou a dva lidi spí v salonu), dlouhou 14,8 m a širokou 4,5 m.

Místo vyplutí nebylo do poslední chvíle jasné, nakonec se však naším “domovským přístavem” stala italská Genova (Janov). Odtud naše plavba vedla velmi klikatým způsobem směrem Korsika (Ajaccio), Sardínie (Alghero), Baleárské ostrovy (Mallorca - Alcúdia), Barcelona, Marseille, Saint Tropez, Monte Carlo a zpátky do Janova. Právě na těchto zastávkách se výzkumný prostor rozšířil z pouhé paluby lodi na celé město a jeho okolí, do kterého se posádka “rozprchla”.

5.3 Metodologie

Práce je založena především na kvalitativním výzkumu, postaveném na empirické a terénním výzkumu, který probíhal nejen po celou dobu trvání plavby, ale i následně. Čerpal jsem hlavně ze svých osobních zkušeností prožitých během výzkumu samotného. Během tohoto období jsem se podílel jako plnohodnotný aktér na každodenní realitě života této plavby. Velké množství informací jsem díky tomu získal formou zúčastněného i nezúčastněného pozorování. Další informace a data jsem získával pomocí interview, ať už polostrukturovaného, tak především pomocí nestrukturovaných interview a neformálních rozhovorů s jednotlivými aktéry. Dále jsem si již týden před plavbou začal vést velice podrobný deník, do kterého jsem po celou dobu trvání kurzu zapisoval dění na lodi a v posádce, které jsem se v první fázi snažil co nejobjektivněji popsat a v té druhé jsem přidával také svůj současný emoční náhled na dané podněty. V neposlední řadě jsem používal také sběr dat pomocí audiovizuální techniky. Pomocí sportovních kamer jsem se snažil natočit co nejvíce materiálu pro následné zpracování. Tato metoda se projevila v mém podání jako málo užitečná a jednoznačně nejdražší. K dispozici jsem měl tři kamery, které jsem se snažil co

nejvíce využívat. Bohužel v jejich použití mě limitovala především kapacita jejich baterie a omezené možnosti dobíjení. Pak mě v jejich použití pronásledovala jakási “smůla”, jakmile se začalo odehrávat něco “akčnějšího” a “důležitějšího”, buď se vybila baterie, nebo byla tma, vítr, atd., takže se nepodařilo situaci kvalitně zachytit. Jako vyvrcholení mého sběru dat pomocí moderní techniky bylo, když jednu z kamer spláchla vlna, utrhla ji z držáku a kamera samotná skončila nenávratně v Neptunových síních.

Zdrojem teoretických informací mi byly tištěné zdroje, jako jsou knihy zabývající se jachtingem a námořní tematikou, knihy týkající se sportovní antropologie a také knihy věnující se sociologií společnosti. Nutno podotknout, že mnoho zajímavých titulů zabývající se námořní tematikou nemá bohužel své české překlady. Mezi další zdroje, které jsem použil, byly především různé články na internetu a v časopisech. Ty mi pomohly především v popisu historického vývoje námořnictví, lodí a jachtingu.

Z etického hlediska jsem se obával reakce aktérů na průběh mého výzkumu. Především na sběr dat pomocí audiovizuální techniky. Přeci jen šlo původně o zcela neznámé osoby, které jsem chtěl natáčet dnem i nocí. I přes své obavy jsem se však dotázal hned první den. Všem hromadně jsem vysvětlil, o co se jedná, jak budou data zpracována a následně využita. Všichni souhlasili, avšak myslím si, že velkou míru na jejich souhlasu mělo původně to, že nikdo nechtěl být před ostatními za “citlivku” a vyčlenit se tím hned ze začátku z kolektivu. Nikdo tedy neměl námitky, a tím jsem bral celou věc za vyřízenou. Jediné, o co mě požádal kapitán a následně se k němu přidala i celá posádka bylo, cituji: *„Byl bych rád, kdyby se ty videa neobjevili na fejsbuku a podobnejch blbostech. Nebo kdybys mi to předtím aspoň ukázal.”* Tato podmínka nebyla pro můj výzkum nijak limitující, přijal jsem ji tedy a vesele si sbíral data po celou dobu plavby.

Na patnáct metrů dlouhé lodi, bez možnosti ji po většinu času opustit, byla nejpoužívanější metoda výzkumu přirozeně zúčastněné pozorování, neboť já sám jsem byl součástí posádky a vstupoval jsem do tohoto sociálního pole svými vlivy. Tato metoda, jak jsem sám zjistil, není vůbec jednoduchá na zpracování získaných dat. Je nutné podrobně analyzovat všechny činnosti a detaily, při čemž je velmi obtížné vyhnout se předjímání motivů k daným úkonům. O poznání lépe se mi pracovalo s metodou interview neboli výzkumného rozhovoru. *„Výzkumný rozhovor můžeme charakterizovat jako proces, jehož cílem je prostřednictvím záměrně vyvolané interakce mezi tzv. tazatelem a respondentem získat informace, potřebné k pochopení určité problémové oblasti“* (Pavlica, 2000, s. 52). Nejpřirozenější a nejvíce užitečný mi přišel nestrukturalizovaný interview. Pokud máte na takto malém prostoru pouze osm dalších lidí a cca 600 hodin času, dozvíte se o daných lidech

velké množství informací, a to nemusíte ani pokládat příliš dobré otázky. Stačí poslouchat, jak a o čem se spolu aktéři baví a pokud panuje dobrá nálada, která se podpoří trochou alkoholu, zjistíte o aktérech možná více než je potřeba pro tuto práci. Nicméně nevynechal jsem ani metodu polo-strukturovaného interview, kterou jsem použil na všechny aktéry. Základní struktura rozhovoru z mé strany byla stejná u všech aktérů.

Vstup do tohoto terénu mi nepřipadal příliš obtížný. Na tento kurz, jak už je dříve zmíněno, se může přihlásit kdokoliv, proto všichni počítají s tím, že budou muset trávit čas a dělit se o prostor s “cizími” lidmi. Můj nárok na místo v daném terénu (sociálním poli) mi velice usnadnil cestu k aktérům, a také tím za mě vyřešil první krok do terénu, kde mě následně všichni úspěšně přijali - vyhodnoceno na základě otevřenosti a přístupu k mé osobě. Získaná data jsem analyzoval, zpracoval a vyhodnotil po návratu z kurzu, výsledkem čehož je tato práce.

5.4 Pozicionalita

V této kapitole se pokusím popsat svoji pozici v daném terénu během výzkumu. Do tohoto pole jsem se snažil nahlížet z pozice výzkumníka, ale také z pozice člena posádky, kterým jsem musel být, jak se říká, dvacet čtyři hodin denně, sedm dní v týdnu. Během třech týdnů se moje pozice jako člena posádky dost vyvíjela a měnila, ke konci už pro mě bylo těžké rozlišovat tyto dvě pozice a na záznamech z třetího týdne je už celkem znát “podtón” emocí.

Ostatní na lodi mě brali stále “pouze” jako člena posádky a pozici výzkumníka nebrali příliš v potaz. Rozhodně se tím nenechali rozhodit, ovlivnit, nebo znervóznit. Později to spíše brali jako možnost si ze mě dělat legraci. Reakce jako:

„Ááá tady je to zase můj milý deníčku...“, *„Ty seš hroznej spisovatel...“*, *„Nejseš ty náhodou ty ten americkéj špión?“*, atd. byly s postupem času stále častějšími reakcemi na zapisování mých poznámek.

S některými aktéry jsem se seznámil už při cestě do Itálie v autě, kdy během jedenácti hodin cesty proberete základní informace o ostatních. Zbytek aktérů jsem poznal až přímo v Janově. Z posádky jsem byl nejmladší a první den jsem si v terénu připadal trochu jako “ten mladej kluk”. Měl jsem pocit, že moje názory a nápady nebrali příliš vážně, ale to se začalo rychle měnit. Největší zvrát nastal pravděpodobně hned druhý den po vyplutí, kdy jsem prokázal, že mám schopnosti a znalosti (ohledně ovládání lodi) minimálně jako právoplatný člen posádky. Nastalo to při vyplouvání od domovského mola.

„Během vyplouvání od mola, jsem najednou v ruce držel kormidlo a ani nevím, jak jsem se k němu dostal, ale když už jsem ho držel, začal jsem si šéfovat posádku, tak aby manévr proběhl bez úhony. Všichni mě poslouchali. Na pohodu jsem vyplul, nastavil kurz a bylo.“
(Deník, první vyplutí)

Mým názorům bylo pak více nasloucháno. Také díky tomu, že jsem se dokázal bavit se všemi aktéry, měl jsem smysl pro humor a dokázal si udělat srandu sám ze sebe, jsme se rychle spřátelili, a toto přátelství trvá úspěšně dodnes.

Moje pozice v sociálním poli byla tedy vyloženě “insiderská”, vnímal jsem podněty uvnitř pole a sám je i vytvářel. Díky této pozici ke mně byli všichni aktéři otevřenější, byli ochotnější spolupracovat a nepřetvařovali se. Veškeré informace jsem měl takzvaně z první ruky. Na druhou stranu mi mohla uniknout spousta informací, které by “outsidera” (člověka mimo pole) hned zaujali a některé podněty by vnímal jinak. Jako člen posádky a člověk, který měl zkušenosti s jachtingem a fungováním na lodi ještě před výzkumem, jsem neměl zcela objektivní náhled na daný terén. Insider mnoho stimulů v terénu ani nevnímá, lehce je přejde a mnohdy si je ani neuvědomí. Tyto stimuly by však outsider vnímal mnohdy jako podstatné a dokázal by o ně obohatit své bádání.

5.5 Probandi - členové posádky

Roman - Kapitán, profesionální námořní kapitán

47 let, ženatý, má děti

Stručná charakteristika: Původem z Ukrajiny, to odmítá, prohlašuje, že ze SSSR, nesmírně veselý chlapík, který srší vtipy a dobrou náladou, zároveň profesionál ve svém oboru, který zvládá řešit krizové situace jak s lodí, tak v posádce.

Arči - Podnikatel, revize jeřábů

62 let, ženatý, má dospělé dcery

Stručná charakteristika: Usměvavý Moravák s kladným vztahem k dobrému vínu, zapálený jachtař (moře i sladké vody), majitel vinného sklípku, a dvou malých plachetnic

Míra - Elektrikář

63 let, ženatý, má dospělé děti

Stručná charakteristika: Chytrý a sečtělý pán, žijící v Rakousku, pravidelně pluje s Romanem na plavbách, hodně, ale opravdu hodně mluví a vše musí okomentovat

Honza - Účetní

cca 58 let, ženatý, má dospělé dcery

Stručná charakteristika: Velice chytrý a znalý, trochu pedant, mluví často s ironickým kontextem, rád si věci dělá po svém

Lád'a - Spolumajitel autobusové dopravy

42 let, ženatý, má osmnáctiletou dceru

Stručná charakteristika: Spíše samotář, vždy má fotoaparát po ruce a rád ho využívá, moc nemluví, ale když ano, tak co slovo to perla

Jaques - Zástupce ředitele střední umělecké školy

35 let, ženatý, má dvě malé děti

Stručná charakteristika: Skromný, obětavý člověk, hodně věcí dělá pro ostatní, nezištný, má rád krizovější situace

Stouny - Kriminalista

33 let, ženatý, má malé dítě

Stručná charakteristika: Vždy má zjištěné podrobné informace o tom co ho čeká, nemá zrovna radost z improvizace, rád je připravený a má přehled

Kuba - Automobilový projektant/student

26 let, svobodný, bezdětný

Stručná charakteristika: Neskutečně manuálně šikovný, má obrovský cit pro řízení lodi, technicky založený člověk, nadšenec do extrémních plaveb

Výčet posádky na devátém místě uzavírám já. Student 24 let, zaměstnaný jako metodik v bance se zálibou v jachtingu.

Martin – úvěrový metodik/student

24 let, svobodný, bezdětný

Stručná charakteristika: Optimista celé plavby, pokladník a věčný zapisovatel a dokumentátor

6 Sociální pole

Podle Bourdieu je sociální pole univerzem, které se řídí svými vlastními zákony fungování a transformace, jde tedy o strukturu objektivních vztahů mezi pozicemi, které v něm zaujímají jednotlivci či skupiny konkurující si v úsilí o legitimitu (Bourdieu, 1992, Vašát, Růžička 2011). Velkou roli zde hraje hierarchická struktura.

Bourdieu vnímal společnost jako prostor stále spolu soupeřících pozic, které okupují jednotliví aktéři. Mezi aktéry probíhá neustálý symbolický boj o výhodné pozice v sociálním prostoru. Bourdieu nehovořil o „tradičních“ ani o „moderních“ společnostech. Namísto toho považoval za vhodné uvažovat o společnostech z hlediska komplexity jejich rozdílnosti. Stejně jako Durkheim bral společnosti jako diferencované a relativně nediferencované. Zatímco nediferencované společnosti sestávají z jednoho dále neděleného sociálního prostoru, diferencované společnosti jsou rozlišeny do dílčích sociálních polí. Diferencované společnosti jsou společnosti s relativně rozvinutou dělbu práce, kde se sociální život odehrává v kontextech dílčích sociálních polí. Zároveň však platí, že ne všechny sociální jevy se odehrávají v rámci nějakého sociálního pole. Některé situace mohou být mimo jakákoliv pole, nebo se mohou odehrávat na hranici několika polí (Durkheim 2001 [1912], s. 80).

Sociální pole Bourdieu vymezuje jako relativně autonomní část sociálního prostoru, které se řídí svými vlastními pravidly a je strukturováno vlastním systémem distribuce forem kapitálu. Od jednotlivých pozic a vlastnictví kapitálu v daném poli se odvíjí jednání a snaha zachovat či transformovat stávající řád tohoto pole. Sociální pole ovlivňuje a působí na aktéry, kteří do tohoto pole vstoupí, silou své struktury. Jednání, čili snaha transformovat nebo zachovávat stávající řád příslušného pole, je pak odvozeno jak od pozice, kterou ten který aktér zaujímá v příslušném poli, tak od jejich vlastnictví forem kapitálu.

Sociální pole je pak stejně jako sociální prostor, definováno jako „*prostor objektivních vztahů mezi pozicemi*“ (Bourdieu [1986] 1993, s. 181), mezi kterými dochází k symbolickým či otevřeným bojům majícím za cíl buď transformovat, nebo zachovat stávající strukturu pole. Sociální pole funguje pomyslně jako silové pole, nebo jako magnetické pole tak, že aktéry, kteří do tohoto pole vstoupí, ovlivňují a působí na ně silou své struktury.

Pro náš výzkum je nyní zásadní definovat si v našem terénu sociální pole. V této fázi výzkumu bereme konkrétní loď jako sociální pole, nemyslí se tím ale pouze fyzický prostor paluby lodi Malena, na které probíhal výzkum, ale i veškeré přístavy a místa, kde během

plavby loď zakotvila a kam se členové posádky vypravili. Sociálním polem je tedy spíše komunita posádky této lodi, ať se nacházela během doby výzkumu kdekoliv.

Máme tedy sociální pole o devíti členech - posádku lodi Malena. Jde o uměle vytvořené sociální pole vzniklé jen na omezenou dobu (tři týdny). Do tohoto pole vstupoval každý aktér zcela dobrovolně, s vědomím toho, že bude v tomto prostoru muset spolupracovat spolu s neznámými aktéry. Díky těmto vlastnostem sociálního pole se daly krásně posuzovat vlivy kapitálů na sociální postavení v poli a vývoj samotné hierarchické struktury uvnitř pole. Základní hierarchické rozložení aktérů v našem sociálním poli je vůbec pozoruhodné. Figuruje zde pozice kapitána/lektora, jasně daná autorita. Jeho autoritu legitimizuje naše přihláška na plavbu, je ukotvena přímo v zákoně a navíc mu posádka přisuzuje obrovský symbolický kapitál za jeho znalosti a zkušenosti, který však nepovažujeme za neměnný, neboť se během plavby samotné také utvářel a měnil.

„O Verbovi jsem četl, nějaký diskuze na jachtfóru, a mluvil o něm i Dvořák (námořní kapitán) na základním kurzu. A jo, dost ho chválej.“ (Stouny, po cestě do Itálie)

„Ty vole, Romane, to byl obrat, že by ses tím mohl živit“, „jo to asi mohl, ale nechci, mě by to nebavilo.“ (Rozhovor Jacquese a Romana, po zdařilém obratu lodi na plachtách)

Kapitán, Roman, je jediný, kdo má na palubě naší Beneteau Oceanis jasně vytyčenou pozici na vrcholu hierarchického žebříčku. Zbývá tedy osm lidí, kteří celé tři týdny, ať už vědomě, či nevědomě bojují o svou pozici v tomto sociálním poli. Pokud bychom nebrali v úvahu teorii kapitálů, měli by být všichni aktéři v první chvíli na stejné pozici v sociálním poli. Vidíme se poprvé, nevíme o sobě téměř nic, ale už je jasné, že startovní pozice v poli není rozhodně u všech stejná.

„Pojed'te za náma, zaparkujeme támhle a dohodneme se co dál.“ (Honza, jeho první slova)

„Zeptej se Honzy, ten to řeší. Třeba už se dovolal Romanovi a bude vědět víc. Vím, že mu volal, ale jestli se dovolal a ví už něco... netuším...“ (Jacques, během čekání na kapitána)

Každý aktér vstupuje do tohoto pole už se svým jistým portfoliem kapitálů, které mu hned od začátku pomáhají k zisku dalších kapitálů a v konečném důsledku i k posunutí na pomyslných příčkách hierarchického žebříčku. Sociální pole Bourdieu vymezuje jako relativně autonomní část sociálního prostoru, které se řídí svými vlastními pravidly a je

strukturováno vlastním systémem distribuce forem kapitálu. Toto Bourdieuho vymezení během plavby přesně platilo. Tu část s vlastními pravidly celkem přesně vystihl náš kapitán.

„Na lodi platí takzvaná řízená anarchie, každý si může dělat co chce, dokud neřeknu jinak.”
(Roman)

Větu pronesl sice z legrace, ale právě toto tvrzení nejvíce vystihuje skutečnost. Posádka si žila svým životem a kapitán zasahoval jen v případě krajní nouze, anebo na vyžádání. Dopadem malé regulace struktury ze strany formální autority se pole stalo prostředím s velmi dynamickým vývojem vnitřních pozic a vztahů. Jako první zásadní opatření, které pak po celou dobu výrazně ovlivňovalo interní prostředí pole, bylo rozdělení do hlídek. Potřeba plout dvacet čtyři hodin denně nás donutila udělat tři pracovní skupinky, které měli dvě čtyř hodinové služby na řízení a obsluhu lodi denně. Dohodli jsme se takto 1. skupina - Já, Kuba, Stouny - 2. skupina Jaques, Míra, Honza a 3. skupina Arči s Lád'ou.

7 Kapitály

Sociální pozice v sociálním poli je „*pozicí ve struktuře distribuce různých druhů kapitálu*“ (Bourdieu [1997] 2000, s. 134). Velikost kapitálu a jeho struktura určuje postavení jedince v sociálním prostoru. V pojetí Pierra Bourdieu je možné definovat co je kapitál zrcadlově. Vlastnictví různého množství a různých druhů kapitálu je to, co určuje pozici aktéra v sociálním poli, potažmo v sociální struktuře, a následně i sociálním (a také fyzickém) prostoru. Dalo by se tak říci, že struktura distribuce forem kapitálu je vlastně „*bilanci mocenských vztahů*“ (Bourdieu, [1979] 1984, s. 172), kdy „*struktura distribuce různých typů a sub-typů kapitálu v daný časový okamžik reprezentuje imanentní strukturu sociálního světa*“ (Bourdieu, [1997] 2000, s. 242).

V pojednáních o jeho díle se lze občas setkat s tvrzením, že Bourdieu rozlišoval tři formy kapitálů, kapitál ekonomický, sociální a kulturní. Z těchto tří forem kapitálů podle Pierra Bourdieu vyplývá i čtvrtá, dalo by se říci nadřazená forma kapitálu, kapitál symbolický. Ten označuje účinky a dopad každé formy kapitálu, i když jej lidé jako samotný kapitál nevnímají. Aktéři v sociálním poli prostřednictvím něj získávají „explicitní nebo praktické uznání“. Společenské uznání, jehož zisk je ve svých důsledcích totožný se ziskem moci, je dle Bourdieuho konečným cílem všech sociálních bojů, symbolických i otevřených, které rozdmýchávají, vědomě či nevědomě, všichni sociální aktéři ve všech sociálních polích.

Pro lepší přenos této teorie by však bylo vhodnější chápat koncept forem kapitálu více jako „beztvarý“ koncept, který nabývá konkrétních podob vždy až v závislosti na konkrétním sociálním a historickém kontextu. V různých sociálních polích narážíme na různé druhy kapitálů, které mají v různých polích různé hodnoty. Například v akademickém poli tak můžeme rozpoznávat a oceňovat vzdělanostní kapitál, ten není totožný s kapitálem kulturním, nebo dále třeba kapitál rétorický. V sociálních prostorech současných společností se jeví, že hlavní stratifikační efekt má objem kapitálu ekonomického. V nižších sociálních vrstvách nebo v jiných specifických kontextech bývá třeba – jak ukázal Loïc Wacquant ve své etnografii z boxerského prostředí (2004) – oceňován kapitál fyzický neboli kapitál tělesný. Dále bychom mohli pokračovat kapitálem erotický, kterým chtěla Catherine Hakim nedávno rozšířit počet forem kapitálů (Hakim 2010). Kapitál tak lze chápat obecně jako cokoliv, co má v příslušném sociálním poli či prostoru stratifikační efekt. Jinými slovy, za kapitál lze považovat vše, co způsobuje nerovnou distribuci uznání a moci. Aby něco mohlo být považováno za kapitál, musí to být v důsledku převoditelné na kapitál symbolický.

7.1 Kapitál ekonomický

Ekonomický kapitál převzal Pierre Bourdieu z ekonomie. Je jedním z kapitálů, které Bourdieu uvádí jako ukazatele postavení jedince či skupiny v sociálním prostoru. Kapitál ekonomický lze dělit na dvě základní formy: kapitál fyzický (věcný) a kapitál finanční. Mezi první zmíněný kapitál věcný řadíme hmotné statky, které slouží k výrobě dalších statků (továrny, stroje apod.) Mezi kapitál finanční řadíme samotné finance a pak různé typy cenných papírů (Bourdieu, 1997).

Aplikujme tedy tento kapitál do námi zkoumaného prostředí. Jachting jako takový je často považován za drahý sport a koníček, což může a nemusí být pravda. Je pravda, že tím že k jeho realizaci potřebujete loď, se jeho náklady dosti zvedají. V dnešní době už však lze plachetnici půjčit za relativně příznivou cenu, pokud obětujete trochu toho komfortu a soukromí. Pak už záleží jen na vaší volbě a šikovnosti, kolik do jachtingu investujete peněz. Každopádně pokud je jachting vaším koníčkem, finance potřebujete. Pokud si loď pronajímáte, podmiňují vaši aktivitu v jachtingu. Další prostředky vynaložíte na jídlo, vybavení, naftu, atd. Pokud se chystáte do těžších podmínek, vynaložíte nemalou částku i za oblečení. Loď samotná může být vnímána jako ekonomický kapitál fyzický, neboť realizací plaveb získáváte finanční kapitál. Pokud samotnou loď vlastníte, stejně se nevyhnete vyšším nákladům. Největší z nich je kotvení v marínách a údržba. Jednou za čas je potřeba prostě něco vyměnit nebo opravit. A jelikož v sobě jachting nese jistou prestiž, jsou všechny "lodní" součástky extrémně nadceněné. Jako příklad uvedu zkušenost hned z prvního dne plavby.

Upravovali jsme na lodi vinšnu (zařízení na tahání lana). Během úprav se loď více zhoupla a stoupy ztratily matku, která drží vinšnu přišroubovanou. Jde o matku s klasickým závitem, jen s trochu atypickým rozměrem. Cena klasické matky, která by k tomuto účelu posloužila stejně, jako ta originální je 20 korun českých v železářství. Ta "originální" stojí 800 korun českých, a to jen proto, že je to "matka k lodi".

Otázka na naše sociální pole a vliv ekonomického kapitálu není vůbec jednoduchá na zodpovězení, bylo potřeba se na ni hodně detailně zaměřit. Kurz samotný nepatřil mezi nejlevnější a oblečení na něj potřebné bylo také dost drahé. Na začátku kurzu se ještě stanovil bank, ze kterého se platily všechny výdaje. Tím, že jsme si všichni koupili tento kurz, zaplatili jsme bank a oblečení jsme měli všichni přibližně stejných kvalit, zdálo se, že v ekonomickém kapitálu jsme si na lodi téměř rovni. Jistě, každý měl za sebou jiné ekonomické zázemí, které

se však vstupem na palubu zdánlivě vyrovnalo. Jediné kde se dala vyzorovat ekonomická nevyváženost v posádce, bylo z vyprávění probandů a případně jejich osobních věcí.

Míra měl novou samo-nafukovací záchrannou vestu. Arči vyprávěl o výletech na svých malých plachetnicích. Kuba měl speciální jachtařský nůž pro rozvazování lan a kompletní sadu náradí... A kapitán? Ten měl oblečení o dvě třídy lepší, počítač určený přímo do těžkých podmínek, to samé telefon atd.

Fyzický a finanční kapitál na palubě hrál jen minimální roli. Nikdo se na jeho základě nesnažil protlačit nahoru v hierarchickém žebříčku. Uvědomme si, že díky ekonomickému kapitálu se členové posádky dříve dost seznámili se zajímavými lidmi a získali cenné zkušenosti, které už v našem hodnotovém poli mají vyšší váhu.

Vliv ekonomického kapitálu jsme nejvíce pocítili ne jako jednotlivci, ale jako skupina, když se naše sociální pole lodi Malena střetlo se sociálním polem prestižního jachtařského klubu v Marseille. Klub nám dovolil zakotvit u jejich mola. Zrovna se tam však připravovala závodní regata a na závodnících, kteří se připravovali, bylo vidět, že na nás koukají z vrchu. Dokud jsme se po molu procházeli v jachtařském oblečení, bylo vše relativně v pořádku. Jakmile jsme se však převlékli do našeho civilního oblečení (pohodlí před módou), stali jsme se v jejich očích lůzou, kterou v místní restauraci klubu nechtěli skoro ani obsloužit.

7.2 Kapitál sociální

Za zakladatele pojetí sociálního kapitálu jsou považováni Bourdieu, Putnam a Coleman. My se zaměříme na Bourdieuho koncept sociálního kapitálu. Za sociální kapitál je považována síť vztahů, které může jedinec využít ke svému prospěchu. Jeho objem je dán právě velikostí této sítě, množstvím kontaktů a známostí. Důraz je kladen na velikost ekonomického, kulturního a symbolického kapitálů aktérů této sítě. Velikost sociálního kapitálu následují ostatní kapitály zejména proto, že možnost získávání významných a vlivných kontaktů závisí především na tom, jakou známostí můžeme my sami být. Sociální kapitál není samozřejmostí. Jedinec o něj musí usilovat a investovat do něj. Každý aktér, který působí v daném sociálním poli, disponuje určitým vlastnictvím sociálních vztahů a vazeb jako je rodina, přátelé, vrstevníci, spolužáci atd. Ten, kdo vstupuje do sociálního pole, může přinášet sociální kapitál a naopak může čerpat zdroje, kterými disponují ostatní aktéři sociálního pole. Pomocí toho lze pak

získat další kapitály. Sociální síť má každý aktér sociálního pole, ať už se v hierarchii daného pole nachází kdekoliv.

Pokud za sociální kapitál budeme považovat síť kontaktů, které může jedinec využít ke svému prospěchu, bude se v našem prostředí v první řadě jednat především o kontakty (lidi) spojené s jachtingem a námořnictvím obecně.

„S Dvořákem jsem se plavil na Maltu, předloni. A dělal jsem u něj i základní kurz.“ (Honza, o známosti s profesionálním kapitánem)

„Hele my jsme se Zindulkou jezdili na tuzemský akce a přednášky, ještě než si otevřel ten charter.“ (Arči, o majiteli charterové společnosti)

„S Romanem jsem byl loni na Baleárech, předtím Bretaň a na jaře za rok asi ty přílivovky.“ (Míra, znal se s Romanem z předchozích plaveb)

Na tyto známosti posádka nejvíce slyšela, vždy aktivně naslouchala a pokládala následné otázky. Dále každý aktér našeho sociálního pole disponuje určitým vlastnictvím sociálních vztahů a vazeb (rodina, přátelé, vrstevníci, spolužáci apod.) Takto aktér přináší sociální kapitál na palubu naší lodi, která ta by teoreticky mohla využívat zdroje, kterými aktéři disponují. Díky nim, by tak mohla získat další kapitály a výhody (kotvení zdarma, slevy na pronájem, důkladnější servis...). U většiny aktérů hrála rodina zásadní roli ve spojitosti s jachtingem.

„Můj táta jezdil závody na Finnovi a my jako malý parchanti jsme jim to chodili startovat a stopovat. Pak mě vzal na Balt, tak jsem si to vlastně poprvé zkoušel sám a od té doby jsem jezdil.“ (Míra, popisuje, jak se dostal k jachtingu)

„Chci vyrazit s Renatou právě do Chorvatska, vždycky jsme jezdili s kámošem, ale teď bych rád jel jen s ní, tak chci bejt připravenej“ (Láďa, proč jel na kurz)

„Mám dospělé dcery, byl jsem sice už dvakrát s nima na lodi, oni už moc nechtěj, tak teď vytáhnu vnoučata a uvidíme. Tak to mám jako takovou kondiční jízdu.“ (Honza, proč jel na kurz)

Sociální kapitál měl velký dopad na rozložení aktérů v sociálním poli. Nejvíce to bylo cítit ve chvílích klidu, nebo v marínách. Ten, kdo měl zajímavé známé a příběhy s nimi, byl pak středem zájmu a užíval si pozornosti posádky. Vyhodnotit komu tato forma kapitálu nejvíce pomohla v rámci hierarchického posunu v sociálním poli se zde objektivně nedá

posoudit. Neboť každý přispěl svým kapitálem a pro každého člena měl jeden kapitál jinou hodnotu než pro dalšího. Ale za největšího výherce považují sám sebe. Dostal jsem totiž touto plavbou do svého portfolia sociálního kapitálu osm jedinečných a zajímavých osobností.

7.3 Kapitál kulturní

Kulturní kapitál je zmiňován v souvislosti s úrovní socializace a vzdělání. U úrovně vzdělání je brán v potaz zejména stupeň vzdělání, jeho zaměření a také prestiž dané školy. Stejně jako je tomu u ekonomického kapitálu, také kulturní přináší svému nositeli zisk. Projevuje se zejména privilegovaným sociálním postavením a určitými výhodami v sociálním prostoru. Každý jedinec se snaží o získání co nevyššího sociálního postavení a tedy o začlenění se do nejvyšší společenské vrstvy v sociálním prostoru.

Kulturní kapitál je nástrojem pro získání symbolického vlastnictví, které je uznáváno a oceňováno společností. Kulturní kapitál má tři formy: objektivní, inkorporovanou (vtělenou) a institucionalizovanou. Institucionalizovaný kulturní kapitál lze nahlížet jako doklady či potvrzení o vzdělání, což jsou diplomy, tituly apod. Do inkorporovaného kulturního kapitálu patří zejména znalosti, schopnosti, dovednosti, které jedinec nabyl sám či ke kterým se sám dopracoval, nelze si ho koupit jako níže zmíněný objektivní kulturní kapitál. Inkorporovaný kulturní kapitál je vázán na konkrétní osobu. Objektivní kulturní kapitál má materiální povahu. Jsou jím například knihy, umělecká díla, či různé přístroje (Šubrt, 2001).

Stejně jako u ostatních kapitálů, lze i kulturní převést na naše prostředí. Pokud se budeme držet Bourdieho rozdělení kulturního kapitálu na tři formy, dokážeme si je celkem přesně vtělit do prostředí naší posádky a přidělit jim váhu aktuální pro dané sociální pole. Formy kulturního kapitálu jsou objektivní, inkorporovaná (vtělená) a institucionalizovaná.

Jak už jsem zmiňoval, objektivní kulturní kapitál má materiální povahu. Jsou jím například knihy, umělecká díla, či různé přístroje (Šubrt, 2001). Tento objektivní kulturní kapitál se v našem poli projevil v podobě knih a měl na majitele degradující účinek.

„Každý vemte na loď nějaké knihy, do kapitánské knihovny, nejlépe co nejrozmanitější žánry a dohodněte se, kdo se bude o kapitánskou knihovnu starat.“ (zpráva od Romana, před odjezdem)

Já a Kuba, naivní kluci, jsme jeho slova pochopili doslovně a na plavbu jsme s sebou opravdu přibalili několik knih, aby měl kapitán co číst. Realita ovšem byla jiná, na což jsme přišli až příliš pozdě.

„Kapitáne, kde je nakonec ta kapitánská knihovna a kam mám dát ty knížky?“ (Kuba, po vyplutí se štosem knih v náručí)

Roman v ruce svírá flašku slivovice a odpovídá: *„Knihovna je pod stolkem a já už jsem se dal do čtení. Právě tu mám Moravský slovník.“*

V tu chvíli jsme oba pochopili, že kniha = lahev alkoholu. Za tuto naši neprozřetelnost si z nás po celý zbytek plavby dělala posádka legraci. Vlastnictví objektivního kulturního kapitálu v našem kulturním poli nepřineslo majiteli žádný přímý prospěch. Stejně tomu bylo i s kulturním kapitálem institucionalizovaným. Pod ním si v našem poli představujeme: kapitánské průkazy a certifikáty, diplomy ze závodů, certifikace k ovládnutí radiostanice, případně dosažené vzdělání atd. Tento druh kapitálu byl sice důležitý pro naše probandy v komunikaci s úřady a jako částečný motivátor k přihlášení se do tohoto kurzu.

„Jestli se nám tady podaří naplout aspoň 800 mil, tak si udělám český béčko (stupeň kapitánské licence), abych měl klid a mohl si tak plout kde budu chtít, těch 200 mil od pobřeží mi bude stačit.“ (Stouny)

„Hele, ty papíry stejně nikdo neřeší, v Karibiku ti prej půjčej loď normálně na občanku nebo na pas, každopádně jááá, je radši mám.“ (Honza)

Na Maleně to bylo dobré téma k rozhovoru, ale praktická hodnota tohoto kapitálu? Téměř nula. Vlastnictví daného průkazu sice vypovídá o teoretických znalostech, ale o jejich umění použití v praxi toho říká opravdu málo, viz Láďova trefná poznámka:

„Ty vole, klidně si měj ty nejlepší mezinárodní kapitánské zkoušky, ale na co ti to je, když mi tady ani nevytáhneš blbou kotvu. Na hovno ti to je, akorát za to platíš majlant a ještě to snad není ani doživotní ne?“ (Láďa, během diskuze o kapitánských zkouškách)

Konečně se dostáváme ke kulturnímu kapitálu vtělenému (inkorporovanému), ten byl alfou a omegou našeho sociálního pole. Ten kdo měl na lodi schopnosti a dovednosti k řešení daných situací rychle získával lepší status v sociálním poli. Nejcennějšími schopnostmi a dovednostmi byly zejména umět správně kormidlovat ve vlnách, správně vytrimovat plachty na daný vítr, zvládnout opravit nejrůznější technické závady na lodi, znalost cizích jazyků a v neposlední řadě karetní um.

- *Kuba opravuje prasklou tepelnou hadici pomocí trubičky, svorek a vulkanizační pásky, voda přestala unikat do lodi.*

- *Žak si bere neopren a skáče do vody vymotat vlasec namotaný do kormidla a na propeler, jsem rád, že tam nemusím jít já.*
- *Do lodi nám teče luknama (okna), máme úplně promočený matrace. Kuba všechny utěsňuje power-tapou. Sice se teď nemůže nikde větrat, ale stejně mu jsme všichni vděčný.*
- *Kuba zakotvil “na pána”, vysloužil si tím pochvaly od posádky i kapitána.*
- *Arči, Honza a Kuba opravují světla na lodi, dokonce přepájeli některé žárovky.*
- *Komunikoval jsem ve francouzštině s Francouzskou pobřežní hlídkou, bylo to dost lámaný, ale stejně všichni čuměli, že umím něco francouzsky.*

(Záznamy z mého deníku)

To, že tyto schopnosti, dovednosti a znalosti máte ještě neznamenalo váš úspěch. Důležité bylo umět je použít v praxi. S tímto nejvíce bojoval Míra a nejvíce na tom trpěl. Jak už bylo zmíněno, Míra stále mluvil a vše komentoval. Většina z posádky přešla pak automaticky na “ignorační” režim, kdy už ho neposlouchali a nevnímali, co říká. Upřímně, kolikrát jsem do tohoto režimu také přešel, což byla ale škoda. Míra je jachtař od útlého dětství, závodil na plachetnicích a plaví se jak na moři, tak na jezerech téměř padesát let. Má neskutečné znalosti a schopnosti, které ale na naší plavbě nedokázal převést do praxe.

Hádáme se, jak máme nastavit správně plachty, čas nám utíká, protože se rychle blížíme pobřeží. Křičíme názory jeden přes druhého. Něco děláme... posralo se to... museli jsme nastartovat motor. Míra jedinej měl pravdu. (Můj deník, trimování plachet u ostrova If)

Míru zase nikdo neposlouchá a zase má pravdu. (Můj deník, debata o plachtách)

„Když přefiltruješ všechny ty kecy kolem, tak je Míra mrtě chytrej, to co mi tam povídal...”
(Kuba, po dvouhodinovém rozhovoru s Mírou)

Na tomto druhu kapitálu si nejvíce pomohl a vybudoval svou pozici Kuba. Jeho manuální zručnost a technické znalosti, z něj udělali velice důležitého člena posádky. V kombinaci s jeho talentem pro řízení lodi, citem pro kormidlo a nekompromisní schopností vždy skvěle zakotvit se rychle dostal “na výsluní” našeho sociálního pole. Dostal se dokonce do pozice, kdy do kotvení otevřeně mluvil i kapitánovi.

Zmiňme však ještě ty karty. Během naší plavby se hra nejrůznějších karetních her stala skoro stejně častá jako samotné řízení lodi. Dokonce jsme si organizovali vnitřní turnaje o movité věci, nebo hráli o služby typu mytí nádobí a podobně. Ten, komu se ve hrách dařilo, získával tedy nejen movitý kapitál, ale hlavně kapitál symbolický, který mu pomáhal upevňovat pozici v sociálním poli.

8 Dynamika sociálního pole a pozice jednotlivých aktérů

Máme vytyčené naše sociální pole, které tvoří loď jménem Malena. Výše jsme potvrdili, že na náš terén lze přenést všechny typy Bourdieho kapitálů. Vysvětlili jsme, jakou formu mají kapitály ve vztahu k naší lodi a nastínili jsme si jejich hodnotu přímo v našem sociálním poli. Opusťme však nyní trochu teorii kapitálů a podívejme se na naši sociální skupinu a chování jejích členů. V průběhu plavby byli jak jednotliví aktéři, tak sociální skupina jako celek vystavováni nejrůznějším stimulům. Pojďme si nyní tyto stimuly vyobrazit, kategorizovat a popsat jaký vliv měli na fungování sociální skupiny a aktérů.

8.1 Nebezpečné počasí a krizové situace

Pokud máte v plánu takový podnik jako je plavba v bouřkách a cyklóně, počítáte s tím, že se dostanete do podmínek a situací, které vám nebudou příjemné a jejich vyřešení bude vyžadovat veškerou vaši snahu, um a soustředění. Pojďme těmto situacím říkat krizové. Krizovou situaci, kterou si většinou v souvislosti s takovouto plavbou představíte, se týká potápějící se lodi, neovladatelné lodi, pádu přes palubu, mořské nemoci atd. Já osobně jsem to tak měl. Doma před plavbou jsem se na to připravoval jak psychicky, tak fyzicky a nebyl jsem jediný.

„Tuhle vestu jsem si kupoval asi měsíc zpátky, má větší výtlak, byla na ní nějaká sleva, asi tři sta euro stála, má to tu tabletu. Myslím si, že je dobrá, doufám teda, já tady ty, co jsou v těch lodích nemám rád, vona tahle má životnost nějakých šest let říkali, myslím, ji využiju.”
(Mirek, popisuje posádce svoji novou záchrannou vestu)

„Mám tady dva kartony kinedrylu.” (Stouny)

„Koukal jsem se na počasí, a má tam foukat nějakých dvacet až třicet uzlů.” (Kuba)

Na tyto “technické” problémy jsme byli připraveni a každý s nimi počítal. Kuba sebou například vzal vybavení a nástroje, za které by se nemusela stydět malá dílna. Jakkoliv dobře jsme byli připraveni, nepodařilo se nám předvídat vše. První komplikace se objevila hned v Janově, loď při přebírání nebyla úplně v nejlepším stavu a v nádrži chybělo sto litrů nafty. Kapitán odmítal odplout, dokud nebude nádrž plná. Jediná otevřená čerpací stanice však byla na druhé straně města. Půlka posádky se pustila do oprav a úprav lodi a na tu druhou půlku zůstal úkol dostat naftu přes město do lodi. Oba procesy sebou přinesly četné nadávky a

rozhořčení směrem k italskému personálu. Oprava lodi skončila o něco dříve než naplnění nádrže, což vyvolalo v půlce posádky pocit nespravedlnosti.

„Pojďte si roztrdit ty věci, ať se máme kam posadit a najíst se. Něco jsem tam připravil, ale je potřeba tady uvolnit místo, když jste došli až teď.“

„My to tady taháme přes půlku města, a ty si tady něco šuchráš... mohl sis vzít kanystr a místo těch řečí nám jít pomoc.“ (Honza reaguje na Míru)

V tuto chvíli se posádka rozdělila pomyslně na dva tábory. Jedna skupina svou práci odvedla, navíc připravila jídlo, a aby se dalo v klidu sníst, bylo potřeba roztrdit osobní věci druhé skupiny. Ta se však cítila ukřivděně, neboť jejich činnost zabrala více času.

Nyní se podívejme na plavbu. Cyklónu a bouřky jsme zažili a úspěšně přežili. Nejdelší plavba v bouřce “na jeden záťah” trvala necelých šedesát hodin. Byla to zároveň i první bouře, kterou jsme chytili, a nebyla odlišná od těch následujících. Vítr 30 - 40 uzlů za sekundu (15 - 20 m/s), téměř neustálý déšť a vlny vysoké 5 - 6 metrů, které přicházely ze všech stran. Za těchto podmínek to brzy sklouzlo v posádce do stereotypu. Během služby řešíte nastavení plachet, zapisujete do lodního deníku a povídáte si se zbývajícími členy vaší skupiny. Po čtyřech hodinách jdete vzbudit následující směnu, předáte jí kormidlo, lodní deník, dáte si něco k jídlu a jdete spát. Interakce se členy posádky, kteří nejsou ve vaší skupině, se omezuje pouze na předávání směn a občas, když jde někdo vykonat potřebu, tak se na chvíli zdrží a prohodí s vámi pár slov. Vraťme se ale k tomu spánku. Ležíte na palandě, loď skřípe, skáče a naklání se až do úhlu cca 45°. Jak dobře v tomhle lze spát? Jedinou útěchou je jakási pravidelnost pohybu a zvuků. Pokud ji však současná směna svou chybou nebo pohodlností naruší, přinese to značné rozhořčení “spících”.

„Kurva, co tam s tím zase dělaj?!“ (Rozespálý Kuba, když se loď naklonila více než měla)

„Chlapi, co jste tam vyváděli, my tam dole lítali jak kořata v bedně.“ (Arči, komentuje náš obrat)

„Nechápu, proč ráno šli na motor, zase tolik nefoukalo a vlny taky tak hrozný nebyly. My to tady držíme celou noc v těch největších sračkách a oni si pak zapnou motor, no chápeš to?“ (Kuba, hodnotí práci druhé skupiny)

Všechny tyto reakce poukazují na to, že v průběhu plavby v horším počasí si každá pracovní skupina vytvořila své vlastní představy o řízení lodi a pokud se jich ostatní nedrželi,

vysloužilo si to rýpavou poznámku. Tyto poznámky většinou druhá strana přešla kyselým úsměvem, nebo na ně nereagovala vůbec. Pokud na ně však zareagovala, bylo to vždy obranou a protiútokem na fungování druhé pracovní skupiny.

„Dneska ráno se spolu dohádali Míra s Honzou. Míra chtěl dát Honzovi nějaké tipy, triky ohledně obrátů na plachty, aby jim loď tolik nezpomalila a neházela tolik sebou. Honza ho místo toho sprádnul, ať si radši dělá svoje, že jeho obraty taky nejsou zrovna precizní.“

(Záznam z mého deníku)

Během plavby v bouřkách a cyklóně nebyl na nikom znát strach a nikdo se k němu ani otevřeně nepřiznal. Popravdě já jsem strach měl, když jsme se k bouřce blížili, pak už nebyl čas se bát a postupně jsem si na bouřkové počasí zvykl.

Máme za sebou krizové situace, které jsem si pro účely výzkumu pojmenoval jako technické. Jsou to ty situace, které mají za podnět přírodní podmínky a hmotné věci. Odpovězme si nyní na otázku, zda krizová situace tohoto charakteru stmelí kolektiv?

V našem sociálním poli to vždy stmelilo pouze část kolektivu. Aktéři, kteří aktivně společně řešili danou věc a přijímali stejné podněty od okolí, se k sobě semkli. Bránili a zastávali se navzájem a případné narážky nebo výtky na adresu svých kolegů si vztahovali na sebe a podle toho reagovali. V těchto chvílích začínala být atmosféra na lodi napjatější. Aktéři v našem sociálním poli se během technických krizových situací semkli do menších skupinek (2-3 lidi, zpravidla kopírovaly pracovní skupiny), které těsně a pevně drželi spolu proti ostatním. Tento stav trval vždy jen po dobu krizové situace. Když se situace uklidnila, skupinky se rozpadly a v poli působil opět každý sám za sebe. Věřím, že na napjaté atmosféře a jejím následném uvolnění má svůj podíl i únava. Po dobu technické krizové situace se nikdo nedokázal pořádně vyspat a najíst, neměl klid, což mohlo ovlivňovat jeho reakce na okolí a podněty. Jako stručné shrnutí můžeme uvést, že během plavby je každý rád, když má vedle sebe někoho, kdo zvládá precizně ovládání lodi a navíc dokáže vyřešit téměř veškeré technické komplikace, které nastanou. Takovýmto člověkem byl v našem sociálním poli bezesporu Kuba. Velmi dobře si také vedl Arči a Jaques, ale i Míra, kterému bohužel v jeho postavení překážel jeden povahový rys – přílišná mluvnost.

Mimo technické krizové situace, se kterými jsme počítali a připravovali se na ně, se během plavby objevili i krize spíše sociálního charakteru. Ty byl připraven účinně řešit pouze Roman. Každý člověk má soubor svých vlastností, a ty se ne vždy setkali s kladnou reakcí ostatních. Například Honza si rád dělá věci po svém a nelíbí se mu, když ho někdo, koho k

tomu nepovažuje za kompetentního, poučuje. Oproti tomu Míra mluví, mluví a mluví. Vše komentuje, ke všemu má radu nebo připomínku. Tyto dva aktéři se do drobných svárů dostávali od začátku. Oni dva v jedné směně byli něco jako časovaná bomba, která po týdnu vybuchla. Strhla se otevřená hádka, do které musel zasáhnout kapitán. Během hádky se celý zbytek posádky přesunul do podpalubí a nechal je nahoře na sebe křičet. Měli jsme z toho celkem legraci. Roman to vyřešil tak, že jim rozhodil směny a promluvil jim do duše. Očividně to zabralo, neboť ani jeden na toho druhého po zbytek plavby nereagoval. Obecně poučování bylo nejčastější příčinou vzniku těchto sociálních krizových situací. Moje poznámka v deníku:

„Kuba mě poučuje jak správně namotávat na vinsnu. Nejsem na lodi poprvý!”

vypovídá o tom, že ani mně se tato krize nevyhnula. Pokud někdo začal ostatní poučovat a ten „poučovaný“ měl pocit, že to nepotřebuje, dal to většinou poučovatelí dostatečně najevo.

„Stouny, musíš jít vejš a pořádně se od toho opřít! Dotáhni to! Ti říkám, musíš se do toho opřít vejš!”

„Do prdele Kubo, myslíš, že jsem to nezkoušel?! Je to zaseknutý, musíš kurva opadnout a pak to půjde!”

Na tomto záznamu z mého deníku je vidět, že rady, které přicházely v nevhodnou dobu, nebyly přijímány. V tomto případě Stouny věděl, co dělat. Nemohl to však realizovat kvůli současné poloze lodi, kterou v tu chvíli ovládal Kuba, který snažil Stounyho poučovat. Následkem toho si vysloužil nemilou reakci od Stounyho. Na druhou stranu pokud se některé rady podaly chytře, dopadly na úrodnou půdu.

„Hele na naší plavbě se nám vždy osvědčilo všet si kazetový pásky na vanty a sledovat vítr spíše podle nich, než podle vějičky.“

Arčího rada se ujala tak, že hned to odpoledne jsme sehnali starou kazetu do rádia a vymotali z ní pásku, kterou jsme rozvěsili po lodi jako ukazatel větru.

Odpověď na otázku jestli krize sociálního charakteru stmeluje kolektiv? Nestmeluje, když dojde v posádce k rozepři, aktéři rozepře jsou pak na sebe po dobu plavby odměření. Na druhou stranu, nikdo z nich nehledá umělou příčinu k další hádce. Spíše se ignorují. Po hádce Míry s Honzou jsem se na toto přímo zeptal Romana.

„Když děláš tyhle kurzy, stalo se ti někdy, že by se ti tam sešli lidi, který se vyloženě nesnesli?”

„Nestalo, každej, kdo jede takhle na loď a věnuje se jachtingu, to má v hlavě docela srovnaný, takže se to vždy vyřeší v klidu.“ zamyslí se “Mno na druhou stranu, každej, kdo jede v zimě na loď, dobrovolně do tý kosy a deště musí bejt trochu magor... a ty si spolu taky rozuměj!”

Členové posádky a jachting

Během svého šetření na kurzu bouřkového plachtění jsem se snažil zjistit, co pro aktéry znamená jachting v jejich životě a s čím ho mají spojený. Podnětů a přímých odpovědí jsem od probandů získával mnoho. Pro Romana je jachting způsob obživy a životní styl. Když nejezdí s klienty na kurzech, jezdí rekreačně se svoji rodinou. Na moři podle jeho slov tráví deset měsíců v roce. Kuba v jachtingu vidí svůj potenciál pro materiální zisk.

„Chtěl bych vozit lidi na dovolený, nebo jim kapitánovat jejich plavby. Co by mě ale nejvíc bavilo, by bylo projektovat vlastní loď.“ (Kuba)

Pro mnohé je to způsob, jak aktivně trávit dovolenou a poznat nová místa.

„Chtěl bych vzít právě manželku a děti na dovolenou do Chorvatska na charter. Ležet u hotelu, to nás s Luckou moc nebere.“ (Jaques)

„Já si sem na léto převezu tu svoji malou loďku a celej měsíc a někdy i dýl si tady jezdím po těch neznámejch zátokách.“ (Arči)

Další to mají jako adrenalinovou záležitost.

„To plácání na motor mě moc nebere. Nějaký pěkný vlny a silnější vítr, aby ta loď trochu jela... to mě baví. Chtěl bych jet nějakou větší přeplavbovou regatu, sleduju videa a musí to bejt fakt paráda.“ (Kuba)

A u některých se z koníčku stal životní styl.

„Jak jezdím od malička, tak ani nevím, co jinýho bych dělal. Tak když Roman má někde volný místo, tak mi zavolá a já jedu. A až budeš čtyřicet let ženatej, tak uvidíš, že ti ani nebude vadit, že seš tři měsíce pryč.“ (Míra)

„My tam u nás máme takovej jacht klub, tam jsem vlastně vždycky, když mám volno. Nejezdíme pořád, ale máme tam takovou partu, aj nějaké baby tam jsou, máme tam klubovnu... posedíme, popijeme, poklábosíme,...“ (Arči, vypráví o svém volném čase)

. Pokud poskládáme jednotlivé střípky z rozhovorů s aktéry, můžeme tvrdit, že pro většinu aktérů z našeho sociálního pole není jachting životním stylem. O jachtingu jako o životním stylu můžeme mluvit v souvislosti pouze se třemi aktéry, Romanem, Arčim a Mírou. U Romana není o čem diskutovat. Jachting ho zaměstnává, živí ho a veškerý svůj volný čas tráví opět jachtingem, ať už sám nebo s rodinou. Svou první loď si koupil ještě jako teenager, a láska k lodím a moři se ho drží dodnes. U Míry a Arčiho to sice s tím jachtingem není tak „okaté“, ale i oni jsou jachtaři do morku kostí. K jachtingu mají dlouhodobý vztah už z dětství. Míru tento vztah dokonce přesahuje na jeho rodiče. Oba dva se jachtingu věnují celý svůj život. Okruh přátel mají převážně mezi jachtaři a veškerý svůj volný čas věnují věcem souvisejícím s jachtingem - i pro ně je tedy jachting životní styl. Pro ostatní má význam spíše sportovní, dobrodružný a relaxační.

Rozdíly v přístupu k jachtingu se podílely na tvorbě sociální pozice jednotlivých aktérů v naší sociální skupině. Kuba, Jaques, Já a Stouny jsme byli vyloženě zaměřeni na technickou stránku jachtingu. Pokud byl čas si něco vyzkoušet nebo se něco naučit, ochotně jsme do toho šli. Tato aktivita nás někdy trochu separovala od zbytku posádky, který si raději volné chvíle užíval po svém. O své nabyté zkušenosti jsme se potom dělili se zbytkem posádky během plavby, kdy jsme teorii převáděli na praxi. Díky drillům jsme se tak dostali ve skupině „výše“ než zbytek posádky, který se nás ptal - „*Jak to mám dělat?, Dělam to správně? Ukážeš mi to prosím? Udělej to raději ty.*“

Ve chvílích klidu v marínách byli za hvězdy zase Arči, Míra a Roman, o kterých se dá říci, že je jachting jejich životním stylem. Vyprávění jejich příběhů, zkušeností a poznatků překonal jen málokdo. Podobně na tom byli Stouny a Lád'a, kteří měli zase spousty příběhů ze svého pracovního života. Vraťme se ale k tomu, s čím mají aktéři spojený jachting. Zajímavým zjištěním bylo, že se většina aktérů dosti opakovala a ve všech jejich výpovědích se shodli na třech věcech. První z těchto věcí, kterou si aktéři spojují jachtingem, bych nazval svoboda, každý ji sice vnímá po svém, ale myslím si, že právě toto slovo to nejvíce vystihuje: „*Vidíš to Marťas, to je to co na tom miluju, podívej se, nikdo nikde, pluješ si kam chceš, děláš si tady co chceš a nikdo tě neotravuje. Musíš si teda vypnout telefon.*“ (Arči, uprostřed plavby mezi Sardinii a Baleáry)

„*Tady si děláš, co chceš, kdybych doma jedl takhle z hrnce rukama, to bych si vyslechl, jééé to by bylo... a tady? Všem je to jedno! A to já si tady užívám!*“ (Honza, dojídá zbytek oběda)

Další věcí je přátelství a dobrý kolektiv. Z výpovědí vyplývá, že aktéři se na plavby vydávají, aby poznali nebo trávili čas s lidmi, kteří mají stejnou zálibu, jachting.

„S těma lidma od lodí si máš vždycky co povídat. Kdyby se sem ted' nalodil nějakej jinej jachtař, tak ti říkám, že do půl hodiny nám tady vypráví svoje zážitky z jinejch plaveb a my ho posloucháme. Ty jachtaři jsou tímhle úplně posedlý, ale co, dělám to taky.” (Láďa, teorie seznamování jachtařů)

„Nikdy se mi nestalo, že by si lidi na lodi nesedli. Každěj sice nemusí vycházet s každým, ale vždycky to tak nějak výjde.” (Roman, vypráví o kolektivech na lodi)

„S dobrou partou, kterou my tady máme! Se nebojím ani do tý bouřky!” (Honza, při vplouvání do bouře)

Poslední věc, se kterou si aktéři spojují jachting je i odpovědí na moji osobní otázku „Co je to „TO“, co mě uchvátilo na mořeplavectví?“. Pokud bychom to měli pojmenovat, nejvíce by se mi k tomu hodila definice – *Lod' je svět ve světě*. Pro vysvětlení této definice bude nejlepší uvést rovnou příklady.

„Když jsem na moři, jdou všechny starosti mého normálního života do pozadí, prostě úplně vypnu, neřeším práci, nic... užívám si ty chvílky, a jediné co řeším je počasí a mapy.” (Honza)

„Na lodi mi čas plyne úplně jinak, nic tě tady neomezuje, ty nikoho neomezuješ máš klid.” (Kuba)

„Z dovolený na lodi se sice nevrátíš odpočatej fyzicky, ... haha... to seš spíš ještě víc dolámanej, ale víš jak, po tý psychický stránce. To je úplná paráda, na hotelu myslíš pořád na to co se děje doma, v práci, kamiony, kde ti lítaj, tady na to ale prostě není čas.” (Láďa)

Vzhledem k tomu, že se na lodi řeší jiné situace než na souši, mění se i pořadí priorit a hodnot, které lidé mají v běžném suchozemském životě dnešní doby. Díky tomu opouštějí své každodenní myšlení a mají tak pocit větší svobody a volnosti, proto se z plaveb vracují více odpočínutí než z wellness pobytů.

9 Závěr

Cílem této práce bylo vysvětlit fungování sociální skupiny na palubě lodi z antropologické perspektivy. Podklady pro tuto práci jsem získával prostřednictvím terénního výzkumu, který byl realizován během třítydenní plavby po Středozezemním moři v nepříznivém počasí na přelomu zimy a jara roku 2017. K antropologickému výzkumu jsem použil teorii sociálního pole a kapitálů uznávaného sociologa a antropologa Pierra Bourdieu. Za pomoci Bourdieho teorie identifikuji loď a její posádku právě jako na sociální pole a jeho aktéry. Zasazením zkoumaného terénu do této teorie se snažím vysvětlit dynamiku sociálních rolí uvnitř skupiny a zjistit, jaké druhy kapitálů vstupují do procesu sociální dynamiky uvnitř skupiny. Celá práce je zaměřena na jednu konkrétní plavbu, s jednou konkrétní posádkou.

První část práce přibližuje mořeplavectví jako takové, vývoj plavby pod plachtami od nezbytnosti po zábavu. Popisuje vývoj plavidel a námořní techniky, dále se věnuje jachtingu jako takovému a vývoji jachtingu na našem území. V neposlední řadě obeznamuje čtenáře s nároky, potřebami a požadavky jak na plavidlo, tak na námořníky a vysvětluje, jak konkrétní věci řešila naše posádka.

Druhá část je zaměřena přímo na vlastní výzkum. Interpretuje Bourdieho teorii sociálních polí a kapitálů přímo na reálné posádce při reálných situacích. Pomocí čehož se snaží odpovědět na vytyčené výzkumné otázky. První výzkumná otázka se ptá, jak ovlivňuje nebezpečné počasí na lodi dynamiku sociálních rolí uvnitř skupiny? Výzkum posádky lodi Malena ukázal, že při nebezpečném počasí mají členové posádky tendenci se vyčlenit z celkového kolektivu a držet jen se svou pracovní skupinou. Interakce mezi jednotlivými členy posádky téměř zmizí, v pracovní skupině spolu sem tam aktéři prohodí slovo, ale se členy ostatních pracovních skupin se spíše jen mlčky míjejí. Na lodi se tak vytvoří několik úzce semknutých skupin, jejichž členové se zastávají navzájem a mají pocit, že právě jejich skupina dělá vše nejlépe, následkem čehož je kritická k ostatním skupinám, které si to nenechají líbit, a vzniká napjatá atmosféra mezi jednotlivými pracovními skupinami. Během plavby v nebezpečném počasí se na vrchol pomyslného hierarchického žebříčku dostanou ti členové posádky, kteří dokáží nejlépe zvládat ovládání lodi a danou situaci. Stejně tomu tak je i v případech, kdy se objeví jiné komplikace než je nebezpečné počasí. Z praxe výzkumu můžeme jmenovat najetí lodi na mělčinu, zatékání do lodi, technické závady na vybavení lodi, vyhrocená hádka mezi členy posádky, potřeba komunikace ve francouzštině atd. V tuto chvíli

se nám první výzkumná otázka začíná prolínat s otázkou druhou. Jaké druhy kapitálů vstupují do procesu sociální dynamiky uvnitř skupiny?

Výše vyjmenované příklady komplikací vždy pomohli zlepšit, případně upevnit pozici v sociálním poli tomu členovi posádky, který je uměl nejlépe vyřešit. Byl to ten, který disponoval správným inkorporovaným (vtěleným) kulturním kapitálem. Tento druh kapitálu byl ostatně nejvíce ceněn po celou dobu plavby. Podle mého názoru za to může povaha celé této akce. Jde o “nebezpečný podnik“, ze kterého všichni chtějí vyváznout bez újmy. Proto když porovnáme inkorporovaný kulturní kapitál s ostatními druhy kulturních kapitálů (objektivní a insitucionalizovaný), je vcelku logické, že posádka přikládala větší váhu praktickým dovednostem námořníka před vlastnictvím konkrétní licence, nebo ocenění (insitucionalizovaný). Neboť i na lodi se říká, že “lod’ na papíry nejezdí“. Stejně tak je to s vlastnictvím nejrůznějších knih, učebnic, pomůcek a technologií (objektivní). Je příjemné je mít, mohou být nápomocny, ale pokud nemáte sám znalosti a dovednosti, tak ani objektivní kulturní kapitál vám úspěšnou plavbu nezajistí. V dosahu na naše sociální pole mohl inkorporovanému kapitálu konkurovat pouze kapitál sociální. Ten pomáhal svým disponentům především ve chvílích, kdy lod’ nesužovala žádná komplikace nebo krizová situace. Tehdy byl čas a největší zájem o vzájemnou interakci mezi členy posádky. Aktéři s nejzajímavějšími kontakty a vztahy se za pomoci vyprávění, nebo jejich popisu dostávali do středu zájmu posádky. Trochu stranou v našem poli stál kapitál ekonomický. Na palubě naší lodi se mu nepřikládala téměř žádná váha, neboť co se týkalo vybavení potřebného k plachtění, byli na tom všichni dosti podobně. Jediným vyčnívajícím členem byl Roman, kapitán, od kterého se to tak nějak očekávalo. Ekonomický kapitál stál spíše v pozici mezi posádkou a širokým okolím. Samotný vstup do posádky byl podmíněn určitým ekonomickým kapitálem, ať už ve formě peněz (cena kurzu, poplatky, atd.), nebo ve formě vybavení (jachtařské oblečení). Obě tyto normy ekonomického kapitálu každý člen naší posádky splnil. Mohli bychom tvrdit, že dopad ekonomického kapitálu na postavení v našem sociálním poli byl pro všechny členy posádky stejný.

Do procesu sociální dynamiky naší skupiny vstupují všechny typy kapitálů podle toho, jak je definoval Pierre Bourdieu. Sociální dynamiku v našem poli nejvíce ovlivňoval inkorporovaný kulturní kapitál a kapitál sociální. Ostatní typy kapitálů měli malý, některé téměř žádný citelný dopad na fungování sociální dynamiky na palubě naší lodi.

Díky realizaci tohoto výzkumu jsem se nejen zlepšil v ovládnání lodi, ale i získal jistotu při plavbě v nepříznivém počasí. Také jsem zjistil cenné informace o fungování takto specifické sociální skupiny. Zjištěné poznatky se v budoucnu budu snažit aplikovat i na

ostatní posádky, se kterými se vypravím na plavbu, ať už jako člen posádky nebo jako kapitán. V neposlední řadě mi tento výzkum pomohl odpovědět na moji osobní otázku - Co vlastně vidím na jachtingu? Je to pro mě vystoupení z běžné reality do jiného světa, kde platí jiná pravidla a do popředí se dostávají jiné hodnoty. Což mě přivádí k další otázce, jak by se lišila sociální dynamika jedné a té samé skupiny na moři a na souši?

Každopádně doufám, že Vám tato práce přinese základní náhled námořní problematiky do fungování kolektivu námořníků během plavby a případně Vás namotivuje zažít takové chvíle na vlastní kůži.

10 Zdroje

BUTTIN, Anne-Marie. *Řecko: 776 až 338 př. n. l.* Praha: Nakladatelství Lidové noviny, 2002. ISBN 80-710-6566-8.

BOURDIEU, Pierre, 1984. *Distinction: A Social Critique of the Judgement of Taste.* Massachusetts, Cambridge: Harvard University Press. ISBN 0-674-21277-0

BOURDIEU, Pierre, 1990. *Social Space and Symbolic Power, in In Other Words: Essays Towards a Reflexive Sociology,* Stanford: Stanford University Press

BOURDIEU, Pierre, 1998. *Teorie jednání.* Praha: Karolinum, ISBN 80-7184-518-3

BOURDIEU, P. (1993) 1986. „The Forms of Capital,” in *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education.* Ed. J. E. Richardson. New York: Greenwood.

CARTER, Robert "Boat remains and maritime trade in the Persian Gulf during the sixth and fifth millennia BC" *Antiquity* Volume 80 No.307 March 2006

CUTLER, Thomas J. (December 2003). *Dutton's Nautical Navigation* (15th ed.). Annapolis, MD: Naval Institute Press. ISBN 978-1-55750-248-3.

DURKHEIM, É. (1912) 2001. *The Elementary Forms of Religious Life.* Oxford: Oxford University Press.

FOUCAULT, Michel, SENELLART, Michel, ed. *Zrození biopolitiky: kurz na Collège de France (1978-1979).* Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury (CDK), 2009. ISBN 978-80-7325-181-9.

HAKIM, Catherine. *Honey money: the power of erotic capital.* London: Allen Lane, 2011. ISBN 978-1-84614-453-0.

HENDERSON, Richard. *Chesapeake sails: a history of yachting on the bay.* Centreville, Md.: Tidewater Publishers, c1999. ISBN 08-703-3514-6.

CHOMSKY, Noam, Michel FOUCAULT a Fons ELDERS. *Člověk, moc a spravedlnost.* Praha: Intu, 2005. Tři tečky. ISBN 80-903-3553-5.

MCGRAIL, Sean. *Rafts, boats and ships from prehistoric times to the medieval era: the power of erotic capital.* London: H.M.S.O., 1981. ISBN 01-129-0312-6.

PAVLICA, Karel. *Sociální výzkum, podnik a management: průvodce manažera v oblasti výzkumu hospodářských organizací.* Praha: Ekopress, 2000. ISBN 80-861-1925-4.

SLEIGHT, S. *Jachting pre každého*. Martin: Ikar 2002. ISBN 80-551-0274-0

ŠUBRT, Jiří. *Postavy a problémy soudobé teoretické sociologie: sociologické teorie druhé poloviny 20. století*. Praha: ISV, 2001. Sociologie (ISV). ISBN 80-858-6677-3.

WACQUANT, Loïc J. D. : *notebooks of an apprentice boxer*. New York: Oxford University Press, 2004. ISBN 01-951-6835-6.

WOODWARD D. and G. Malcolm Lewis. *The History of Cartography: Cartography in the Traditional African, American, Arctic, Australian, and Pacific Societies*. Volume Two, Book Three. The University of Chicago Press, Chicago and London, 1998.

Internetové zdroje

Web jachting Český svaz jachtingu - Slovenský jachtársky zväz. *Sto let jachtingu*. Praha, 1993. Dostupné z:

<http://web.jachting.info/paper/show/namorni-jachting-historie>

Kapitánské kurzy. *Historie jachtingu*, [online]. 22. 4. 2008. [cit. 2017-09- 21]. Dostupné z: <http://www.kapitanskekurzy.cz>

Historie-Jachtingu *Sailing FD*. FD History, [online]. 2010. [cit. 2017-09-18]. Dostupné z: <http://www.sailing.org/about/isaf/history.php>

Medlicker. *Mořská nemoc*, [online]. 29. 9. 2013. [cit. 2017-10-10]. Dostupné z: <https://cs.medlicker.com/246-morska-nemoc-priciny-priznaky-diagnostika-a-lecb>

VAŠÁT, Petr, RŮŽIČKA, Michal 2/2011. *Základní koncepty Pierra Bourdieu: pole – kapitál – habitus*. Západočeská univerzita, Filozofická fakulta, in AntropoWebzin 2/2011. [cit. 2017-11-01]. Dostupné online z:

<http://antropologie.zcu.cz/zakladni-koncepty-pierra-bourdieu-pole-kapital-habitus>

Yachtnet. *Zdokonalovací kurzy*, [online]. 2017. [cit. 2017-09-18]. Dostupné z: <https://www.yachtnet.cz/kapitanske-kurzy/zdokonalovaci-a-kondicni-plavby>