

„Nie widzę przeszkód...”

Andrzej Wolski

„Iść za marzeniem i znowu iść za marzeniem, i tak zawsze aż do końca.”

Joseph Conrad

1.

Dłonie Jarka przesuwają się powoli po naprężonej, chropowatej linii prowadzącej od rufy do dziobu. Przeciągnięto ją kiedy siła wiatru przekroczyła cztery stopnie Beauforta. Idzie powoli, sunie właściwie, ostrożnie stawiając stopy. Odległość dzieląca go od dziobu wynosi około 30 m. Na jego twarzy widać uwagę i skupienie. To od niego dowiedziałem się o zasadniczych różnicach dzielących niewidomych na dwie podstawowe grupy. Na tych, którzy od zawsze widzieli tylko noc i tych, którzy stracili wzrok później. Skupiona twarz, pomimo ciemnych okularów, zdradzała kogoś, kto nawykł do wyrażania uczuć za pomocą mimiki oblicza. Twarze ludzi, których oczy nie widziały nigdy ani promyka światła są puste, bez wyrazu. Struny ich policzków nigdy nie drgnęły, ten instrument nigdy nie strojony nie wydał żadnego „dźwięku”, pozostał na zawsze martwy jak skrzypce bez strun. Jarek stracił wzrok na skutek choroby 6 lat temu. Był inżynierem dźwięku, specjalistą, który pracował przy nagraniach radiowych i telewizyjnych. Odpowiedzialny przez szereg lat za radiowe studia nagrań, po utracie wzroku musiał zmienić zajęcie. Od kilku lat pracuje w specjalnym ośrodku gdzie uczy innych, którzy wzrok właśnie stracili, jak poruszać się w świecie kierując się tylko dotykiem, węchem i słuchem. On już się tego nauczył i za chwilę stanie za kołem sterowym trójmasztowego jachtu o długości 47 metrów z 1000 m² żagla i czterdziestu dziewięcioma członkami załogi.

2.

Płyniemy polskim żaglowcem *Pogoria* z Palma de Majorca przez Gibraltarc do Kadyksu. Sporą część ekipy stanowią niewidomi. Pierwszy taki rejs odbył się w ubiegłym roku w czerwcu na żaglowcu „Zawisza Czarny” z Gdyni do Oslo. Kapitana Janusza Zbierajewskiego namówił na ten eksperyment Romek Roczeń, niewidomy muzyk i poeta. Pływał już wcześniej kilkakrotnie z kapitanem i zdołał go w końcu przekonać, że niewidomi będą pełnosprawną załogą. Inni pukali się w czoło ale Zbieraj (taki przydomek ma kapitan w żeglarskim środowisku) poszedł na to bez mrugnięcia okiem. Tym razem skład załogi niewidomych jest skromniejszy i brakuje duszy przedsięwzięcia, Romka Roczenia właśnie, który uległ wypadkowi i leży w szpitalu. Ale planują już następny dłuższy dwutygodniowy rejs, na czerwiec tego roku.

W przeddzień wyjazdu włączymy się w letnich koszulach po mieście z moim francuskim przyjacielem Christianem. Jest 5 stycznia, słoneczne południe, 24 stopnie. Christian jest zawodowym fotografem. Zabrał się ze mną w podróż z ciekawości i żeby zrobić trochę zdjęć. Namówiłem go do tej eskapady, bo przymierzam się do filmu dokumentalnego o tym przedsięwzięciu dla francuskiej TV. Być może uda mi się zdążyć na czerwcowy rejs. Krótco przed północą wracamy nocnym autobusem do

Porto Pi, gdzie stoi zacumowany nasz statek. Z nami w autobusie grupka niewidomych. Roześmiane twarze, podnieceni czekającą ich przygodą dyskutują żywo.

3.

Wyruszamy z Palma de Majorca 6 stycznia o 8 h 15 rano. Słaby wiatr od dziobu. Płyniemy na silniku. Szybkość 5,3 węzła. Drugi oficer prowadzi ćwiczenia z wiązania lin na pokładzie. Powoli wdramy się w rytm życia na "Pogorii", która jest jachtem szkolnym: pobudka o siódmej, potem toaleta, śniadanie. O ósmej podniesienie bandery i apel poranny. W ciągu dnia prace bosmańskie lub zajęcia programowe. Od 23.00 do 7.00 cisza nocna, wachty nawigacyjne, kotwiczne lub portowe.

Drugiego dnia żegluga nagle mocniej dmuchnęła. Prawie pięć stopni. Kapitan wydał polecenie dyżurnej wachcie postawienia żagli. Wiatr co prawda nie całkiem nam sprzyja, ale zyskujemy na szybkości nieco ponad dwa węzły.

Dziób żaglowca unosi się i opada regularnie, pokonując pionowo odległość około dwóch pięter. Odwracam oczy od dziobu i czepiam się wzrokiem linii horyzontu, która zdaje się prawie nieruchoma. To uspokaja błędnik. Stara metoda zalecana mi przez doświadczonych żeglarzy, która chroni przed jazdą do rygi. Większość niewidomej i widzącej załogi zniknęła pod pokładem. Kilku niewidomych pozostało wpiętych na deku. Mają oczy szeroko zamknięte. Myślę teraz, że być może ich wzrok sięga poza mój horyzont.

4.

Janusz Zbierajewski jest kapitanem, który posiadał sztukę dowodzenia w najlepszym wydaniu. Nigdy nie widziałem go naburmuszonego, podenerwowanego czy wrzeszczącego na oficerów lub członków załogi, choć zdarzały się powody do irytacji. Rozkazuje mało, aby podwładni czynili wiele... bardziej pociąga podwładnych zaufaniem aniżeli surowością. Nie wtrąca się do drobiazgów, nawet jeśli go bardzo irytują. Żadnego konfliktu podczas całej podróży. Rzadkość. Na polski statek tak dowodzony każdy chętnie wsiądzie.

Wiatr znowu opadł. Lekcja posługiwania się sekstantem. Magiczny przedmiot. Ania (straciła wzrok 5 lat temu) bada go dokładnie dłońmi, potem zbliża do policzka, próbuje językiem chłód metalu. Potem Zbieraj tłumaczy Jarkowi zasady wyznaczania pozycji statku na mapie przy pomocy GPS. Przysłuchuję się z uwagą. Trzeba mieć mapy nawigacyjne opatrzone znacznikiem WGS-84 (World Geodetic System 1984), bo wszyscy przyjęli ten amerykański sposób wyznaczania pozycji czegokolwiek na ziemskim globie. Jeśli się ich akurat nie ma - trzeba wprowadzać poprawki. Ania wodzi ręką po mapie, która jest dla niej tylko gładką papierową powierzchnią. W mesie leży na stole trójwymiarowa mapa sporządzona specjalnie na ten rejs. Kontury lądów, morza, hipotetyczny szlak okrętu i poszczególne miasta wytlócone w plastycznym arkuszu i zapisane w brajlu. Młodzi nawigatorzy zdają się często wyłącznie na elektronikę i GPS jest dla nich bogiem. Zbieraj przestrzega przed zbyt dużym zaufaniem do urządzeń elektronicznych. Zaleca umiejętność klasycznego wyznaczania pozycji statku na mapie nawigacyjnej. Bo jak zniknie sygnał satelitarny... Przypomina mi się film Kieślowskiego, w którym komputer wyliczył na podstawie szczegółowych danych meteorologicznych, że grubość lodu na jeziorze będzie następnego dnia wynosiła 25 cm. Chłopiec przeprowadził te wyliczenia pod

kontrolą ojca, oboje zawierzili im ślepo. Chłopak poszedł jeździć na łyżwach i utonął, bo lód miał 10 cm grubości i się załamał.

Możliwość obliczenia położenia z dokładnością do 2 m (dla celów wojskowych podobno do 3 mm) jest możliwa dzięki możliwości pomiaru minimalnej różnicy między czasem, mierzonym przez atomowy zegar satelity, a czasem ziemskim, spowolnionym czy „zagiętym” przez ziemską grawitację. Oto jak przekłada się na praktykę teoria względności Einsteina. Fizycy potrafią obliczyć zakrzywienia czasoprzestrzeni w danym punkcie z zadziwiającą precyzją, ale gołym okiem zobaczyć się ich nie da.

5.

Kryształowe światło, lazurowy błękit nieba. Żagle poszły w dół. Słychać tylko motor. Morze jak stół. Pogoda sprzyja ćwiczeniom w łażeniu po masztach. Wszyscy chcą choć przez chwilę zawisnąć na jednej z rei. Najlepiej na tej najwyższej. Nasi niewidomi organizują się w grupy. Każdemu przy wspinaczce towarzyszy jeden widzący. Ku mojemu zdumieniu śmigają po drabinkach ze zręcznością wiewiórek. Zawieszeni na najwyższej rei kołyszają się niczym wielkie ptaki. Zdębiałem. Kiedy sam w końcu wdrapałem się z niemałym trudem na sam szczyt rejowego masztu, zobaczyłem, że ostatni odcinek sznurowej drabinki tuż przed najwyższą reją ma 20 cm szerokości. Trzeba mocno uważać gdzie się stawia nogę i za co chwyta ręką żeby nie runąć w dół. Niech mi ktoś powie, że niewidomi są mniej sprawni od nas. Druga w nocy. Wzmógł się wiatr i znów jest szansa na prawdziwe żeglowanie. Nocna wachta dostaje polecenie od kapitana postawienia trzech żagli. Teraz my, widzący, jesteście półślepi. Mamy postawić grotsztaksel i dwa marsle: górny i dolny. Niewidząca część wachty chwyta dziarsko za fały żagla. Podziwiam ich sprawność. Wykonują te same czynności co my, przywykli do poruszania się w ciemności są często sprawniejsi od widzących. Wreszcie światło silnego reflektora rozbłyska na białej powierzchni żagla. Pokład jaśnieje, poruszający się po nim niewidomi porządkują liny.

Następnego dnia, dwunastego stycznia w południe dobijamy do Kadyksu. Jest piękny słoneczny dzień, ani krzty wiatru. Żagle poszły w dół, znów słychać tylko monotony warkot silnika. Ostatnia lekcja, montowanie trapu. Pod sprawnymi komendami drugiego oficera wszystko idzie sprawnie. Kiedy na trapie zawisa tabliczka „Crew only” wszystko jest gotowe do opuszczenia statku. Znaczna różnica poziomów pokładu „Pogorii” i nabrzeża portu w Kadyksie powoduje że trap jest stromy a do tego bardzo wąski. Z ciężkim plecakiem na grzbiecie sprawa nie jest prosta. Jarek potyka się na stopniu autobusu mającego odwieźć całą grupę na lotnisko. Odwraca głowę jakby jeszcze raz chciał ogarnąć wzrokiem białą sylwetę jachtu. Na jego czarnej koszulce widzę napis : Baleary, Pogoria i my, nie widzę przeszkód... Znika we wnętrzu autobusu.