



HORN NA TRAWERSIE

OPOWIEŚCI NIE TYLKO ŻEGLARSKIE

Honika Witkowska



Bezdroża

Prawie jak na Alasce

8 stycznia, wieczorem,
na promie z Punta Arenas do Puerto Williams

Sporą część dnia spędziłam na pokładzie. To nic, że wiało, było zimno, a czasem padało. Stałam i napawałam się widokami. Co jakiś czas kapitan informował przez głośniki, że oto za którąś burtą mamy wieloryby albo spektakularny lodowiec – widoki rzeczywiście były niesamowite, zwłaszcza że lodowców na wejściu do kanału Beagle jest zatrzęsienie. Krajobrazy przypominają mi trochę południową Alaskę, konkretnie okolice Seward, gdzie organizowane są wycieczkowe rejsy z możliwością oglądania wielorybów i lodowców. Te tutaj wcale nie gorsze, a rejs jednak tańszy.

Pamiętam, jak płynąc na „Starym”, gdzieś na tych szerokościach (ryczące pięćdziesiątki), choć nie w kanałach, tylko na otwartym oceanie,



Schodzące do morza lodowce to główny powód,
aby przepłynąć się patagońskimi kanałami.

mieliśmy niezwykle spotkanie z waleniami. Odsypiałam akurat psiaka (na polskich jachtach wachta od północy do czwartej rano), kiedy z pokładu dobiegł głośny krzyk:

– Wieloryb z prawej burty!

Pomyślałam, że któryś z kolegów próbuje mnie wkręcić, więc zamiast wybiec na pokład, odwróciłam się tylko na drugi bok.

– Wieloryb z lewej burty! – rozległo się chwilę później, a zbiegający po aparat kumpel upewnił mnie, że to jednak nie ściema.

Skoro tak, to i ja wyskoczyłam na pokład, podczas gdy rozentuzjazmowany Grześ, nasz załogowy spec od wielorybów, podniecony tym, co widzi, relacjonował:

– Humbaki! Ja pier... Najprawdziwsze humbaki!

Na gatunkach waleni się nie znam, więc wierzyłam Grzesiowi na słowo. Tymczasem z jednej i z drugiej strony sunęły wielkie cielska. Byliśmy okrążeni przez wieloryby, dlatego w pewnym momencie już na poważnie zaczęliśmy się obawiać, czy przypadkiem nie śpią i czy nie grozi nam zderzenie.

Chyba jednak nie spały. Zaraz potem, uznając zapewne sesję zdjęciową za zakończoną, widowiskowo wypuściły fontannę pary wodnej i zniknęły w oceanicznej toni. Jak wyszły zdjęcia? Nigdy się nie dowiem. Były to czasy, kiedy fotografowało się na filmach z rolek i akurat ten film mi się przeświecił.

Wspomniane przeze mnie humbaki to tylko jeden z kilku gatunków tu występujących (są też kaszaloty, płetwale błękitne, płetwale zwyczajne i inne). Prawidłowa ich nazwa to długopłetwce oceaniczne, natomiast humbak pochodzi od angielskiego *humpback*, co w dosłownym tłumaczeniu oznacza „garbaty grzbiet” (zanim zwierzę zanurkuje, widać jego garbaty, wystający nad powierzchnię grzbiet). Są potężne – ich długość dochodzi do 17 metrów, choć jedna ze złowionych samic (bo u humbaków panie są większe od panów) miała 27 metrów i ważyła 82 tony! Dość powiedzieć, że przeciętny noworodek, zaraz po przyjściu na świat, ma około 6 metrów i waży 2 tony. Co ciekawe – wielorybi „maluch” rodzi się ogonem do przodu,

co ponoć zmniejsza ryzyko dostania się wody do jego płuc. Potem, jak to u ssaków, noworodki karmione są mlekiem matki. Ale jakim mlekiem! Różowym! I niesamowicie tłustym – z zawartością 40–50% tłuszczu, dzięki

STRZEŻ SIĘ WALENIA!

Zderzenia z wielorybami (podobnie jak z kontenerami) to może nie najczęstsza przyczyna wypadków morskich, ale czasem jednak się przytrafiają. Ich skutki mogą być nieprzyjemne, a nawet tragiczne (dla obu stron). Przykłady? Proszę! W maju 2017 roku trzech brytyjskich żeglarzy będących około 350 mil od Azorów, po zderzeniu z waleniem zmuszonych było nadać sygnał wezwania pomocy i opuścić tonący jacht. W lutym 2016 roku u wybrzeży Japonii zderzył się z wielorybem prom wiozący 69 pasażerów. Na szczęście nic nikomu się nie stało (mowa o ludziach). Mniej szczęścia mieli brytyjscy turyści, którzy w październiku 2015 roku wypłynęli oglądać wieloryby w okolicach Vancouver w Kanadzie. Za sprawą zwierzęcia łódź wyrzuciła się, w wyniku czego pięć osób utonęło. Osobliwe zdarzenie miało miejsce w marcu 2015 roku na wodach meksykańskiego Pacyfiku, gdzie 15-metrowy wieloryb szary (około 36 ton żywej wagi) po prostu wskoczył na łódź z ekipą wracającą z nurkowania. Zginęła wtedy 35-letnia kobieta, a dwie inne osoby zostały ranne. Podobna niespodziewana wizyta przytrafiła się załodze z Kapsztadu – wielki ssak wylądował na pokładzie jachtu, złamał maszt, po czym zsunął się do wody, zostawiając na łodzi ślady tłuszczu i kawałki swojej skóry. Załódze nic się nie stało, choć można przypuszczać, że się solidnie wystraszyła.

Na wieloryby muszą uważać nie tylko ludzie morza, ale także... lotnicy. Przede wszystkim piloci hydroplanów, często spotykanych na przykład na Alasce. Nie tak dawno media donosiły o pechowcu, który omal nie rozbił swojej latającej maszyny, chcąc wylądować w alaskajskim fiordzie, w którym właśnie wynurzył się wieloryb. Groźnej sytuacji zapobiegli turyści, ostrzegawczo machający z brzegu.

Zresztą po co szukać aż tak daleko... Kiedy to piszę (sierpień 2017 roku), telewizja informuje o wielorybie, który pojawił się w Zatoce Gdańskiej, stanowiąc zagrożenie dla pływających na tych wodach motorówek...



Wieloryb na kursie!

czemu wielorybiątko szybko przybiera na wadze, rosnąc niemal pół metra na miesiąc. Mimo swojego potężnego cielska wieloryby, co nieraz udowadniają, potrafią wyskoczyć nad powierzchnię morza nawet i na 6 metrów, a kiedy nurkują, z gracją pokazują swoją płetwę ogonową. Każda taka płetwa jest niepowtarzalna – naukowcy traktują je jak linie papilarne, co znacznie ułatwia identyfikację osobników. Charakterystyczne dla humbaków są też porównywane do ptasich skrzydeł długie płetwy piersiowe (zwykle mają około 4 metrów, ale zdarzają się i większe).

Aż trudno uwierzyć, że taki kolos, który chcąc nie chcąc, musi trochę zjeść, żywi się głównie krylem, czyli ławicami drobnych skorupiaków. Humbaki zaliczane są do fiszbinowców (w przeciwieństwie do innych gatunków, które są zębowcami), co oznacza, że w paszczy mają płyty fiszbinu – rogowe płytki (540–800 sztuk), działające podobnie jak sito czy grzebień. Po zacerpnięciu ogromnego haustu morskiej wody humbak przecedza ją: wodę z powrotem wylewa, a pokarm zostaje na fiszbinowym sicie.

Jak obecnie przedstawia się sytuacja humbaków? Podobnie jak i innych wielorybów, czyli nie najlepiej, choć dzięki ochronie zwiększa się szansa na utrzymanie tych fascynujących zwierząt przy życiu. Ocenia się, że zanim nastał okres masowych polowań na wieloryby (kulminacja przypadała na przełom XIX i XX wieku), na świecie żyło około 150 tysięcy humbaków, obecnie liczba ta oscyluje wokół 25 tysięcy. Dawniej statki wielorybnicze chętnie odwiedzały kanały Patagonii. W jednej z mijanych dziś zatoczek niegdyś znajdowała się baza, w której wytapiano wielorybi tłuszcz (tran). Tylko w ciągu jednego sezonu – od listopada 1906 do marca 1907 – flota złożona raptem z pięciu statków dostarczyła 449 zabitych walen!

W międzyczasie dotarliśmy do kanału Beagle, a trzeba wiedzieć, że kanał to nie byle jaki. Ciągnie się przez dobre 240 kilometrów (według niektórych pomiarów to nawet 280), średnio osiągając 5 kilometrów szerokości.



Widoki wzdłuż brzegów kanału Beagle.

HMS – CZYLI WŁAŚCIWIE CO?

Pewnie nieraz zastanawialiście się, co znaczy tajemnicze „HMS” przy nazwach okrętów Brytyjskiej Marynarki Wojennej. Tłumaczenie jest bardzo proste:

H = *His/Her* M = *Majesty's* S = *Ship*

czyli statek Jej/Jego Królewskiej Mości. Warto przy okazji pamiętać, że statek to dla osób anglojęzycznych zawsze „ona” (rodzaj żeński).

Tak się składa, że jednostki pływające lubią skróty. Oto parę przykładów:

ORP = Okręt Rzeczypospolitej Polskiej (odpowiednik HMS)

MS (M/S) = *motor ship* – motorowiec

MV (M/V) = zarówno *motor vessel* (motorowiec), jak i *merchant vessel* (statek do odpłatnego transportu ładunku lub ludzi)

MT = *motor tanker* (tankowiec) albo *motor tug boat* (holownik)

SS = *single-screw steamship* – dotyczy raczej dawnych czasów, chodzi bowiem o parowiec

STS = *sail training ship* – żaglowiec szkolny (na przykład STS „Fryderyk Chopin”)

S/Y = *sailing yacht* (lub SV, czyli *sailing vessel*) – jacht żaglowy

Jego pierwotna, indiańska nazwa brzmiała Onashaga, ale zastąpiono ją imieniem angielskiego statku HMS „Beagle”, na którym w czasie pionierskiej wyprawy w te rejony, w 1830 roku, wpłynęli do kanału pierwsi biali żeglarze. Swoją drogą nadanie okrętowi Królewskiej Marynarki Wojennej nazwy pochodzącej od rasy psa może wydawać się nam dość dziwne. Nam, bo w angielskiej marynarce „odzwierzęcych” statków nigdy nie brakowało – pływały w tamtejszej flocie między innymi: „Mastiff” (kolejny pies), „Grzechotnik”, „Skorpion”, „Kruk”, „Szpak”, a nawet... „Wiewiórka”. Jego Królewskiej Mości „Wiewiórka” – urocze, prawda?

Co się tyczy słynnego HMS „Beagle”, to sam w sobie jako statek nie był wcale wyjątkowy. Zwodowany w roku 1820 trzymasztowiec liczył 27,5 m długości (do tego dochodził sześciometrowy bukszpryt), 7,5 m szerokości, jego zanurzenie wynosiło 3,8 m i – co w tamtych czasach miało

znaczenie – wyposażono go w sześć dział. Do historii przeszedł dzięki trzem wyprawom, z których najsłynniejszą była ta w latach 1831–1836, kiedy to podczas wokółziemskiego rejsu dowodzonego przez Roberta FitzRoya jednym z pasażerów był nikomu wtedy jeszcze nieznany Karol Darwin (zabrano go w roli prowadzącego badania przyrodnika). To właśnie dzięki tej podróży Darwin otrzymał „swoją” górę (Monte Darwin, 2488 m – najwyższy szczyt Ziemi Ognistej), pasmo górskie, wzdłuż którego właśnie płyniemy (Cordillera Darwin), wyspę (Isla Darwin), a także cieśninę (Paso Darwin).

Obecnie nie sposób ustalić, kto nadał te wszystkie nazwy, ale w przypadku góry wiadomo, że była to inicjatywa samego FitzRoya, który w ten sposób załatwił kwestię prezentu urodzinowego dla kończącego 25 lat naukowca. Zanim jednak do tego doszło, panowie specjalnie za sobą nie przepadali. Mimo że byli w podobnym wieku (FitzRoy był tylko cztery lata starszy od Darwina), różnili się podejściem do wielu spraw, na przykład



Jedna z gór pasma Cordillera Darwin.



„Phoenix” w Ushuaia, najbardziej na południe
wysuniętym porcie Argentyny.

do kwestii polowań na zbiegłych niewolników – Darwin był świadkiem jednej z takich akcji w brazylijskiej dżungli i zgorszony opowiedział o tym kapitanowi. FitzRoy nie widział w tym niczego zdrożnego, a ponieważ był znany z porywczego charakteru (podwładni nadali mu przydomek „Gorąca Kawa”), skończyło się ostrym konfliktem. Chwały w oczach kapitana nie przyniosły Darwinowi również jego zmagania z chorobą morską – chłopak w drodze z Anglii był nią tak wymęczony, że rozważał nawet zejście z żaglowca po dopłynięciu do brzegów Ameryki Południowej i przemieszczanie się transportem lądowym.

To już 18. godzina podróży. Z ciekawych miejsc mijaliśmy dziś Diabelską Wyspę (Isla del Diablo). To kolejna nazwa nadana przez FitzRoya, przypominająca w sumie dość śmieszną przygodę, którą przeżył w 1830 roku. Otóż w ramach eksploracji okolicznych terenów kapitan postanowił wraz ze swoimi ludźmi przebiwakować na wyspie. W środku nocy marynarz na warcie, który miał chronić dobytek przed rabunkiem ze strony Indian,

SUKCESY Z TRAGICZNYM FINAŁEM

Przez długie lata hasło „FitzRoy” nie kojarzyło mi się wcale z żeglarsstwem, lecz z... górami. Konkretnie z jedną (Fitz Roy), przepiękną skalną piramidą znajdującą się w Patagonii na granicy Chile i Argentyny, może nawet niespecjalnie wysoką (w zależności od źródła: 3375 lub 3405 m), ale jednak wymagającą trudnego, technicznego wspinania.

Ze swoich podróży po Chile wiedziałam też, że w lasach ciągnących się na północ od Punta Arenas można spotkać drzewa gatunku ficroja cyprysowata (*Fitzroya cupressoides*), popularnie zwane patagońskimi cyprysami. Poza tym, że są wielkie (40–60 m wysokości to standard), to jeszcze słyną z długowieczności – wiek jednego z nich naukowcy ocenili na 3622 lata!

Minęło sporo czasu i dopiero kiedy zaczęłam bardziej interesować się krańcem Ameryki Południowej, dotarło do mnie, że ów FitzRoy to konkretna osoba: Brytyjczyk, jeden z zasłużonych eksploratorów tych terenów, świetny żeglarz z ciętymi naukowymi (a także politycznymi).

Zainteresowanie morzem przejawiał od najmłodszych lat. Już jako 13-latek (urodził się w 1805 roku) trafił do Royal Naval College, a w wieku 19 lat został dyplomowanym porucznikiem marynarki. Był prymusem – na egzaminie zasłynął tym, że nie udzielił ani jednej błędnej odpowiedzi, co w brytyjskiej marynarce nigdy wcześniej się nie zdarzyło.

Mając zaledwie 23 lata, został kapitanem zajmującego się badaniami hydrograficznymi na krańcu Ameryki Południowej statku HMS „Beagle” – oddelegowano go tam na miejsce wcześniejszego dowódcy, który w wyniku depresji popełnił samobójstwo (wspominam o nim na stronie 80). To właśnie z tego pierwszego kapitańskiego rejsu FitzRoy przywiózł do Anglii czwórkę Indian (o których z kolei mowa na stronie 122). Ucywilizowano ich, przedstawiono królowi i po roku pobytu w Europie odwieziono z powrotem na Ziemię Ognistą, licząc, że staną się oni sprzymierzeńcami białych kolonizatorów.

Druga wyprawa FitzRoya do Ziemi Ognistej rozpoczęła się w 1831 roku, przy czym to, że kapitan ponownie dostał na nią statek „Beagle”, było poniekąd zasługą Francisza Beauforta, hydrografa Royal Navy, tego samego, który opracował stosowaną do tej pory skalę określającą siłę wiatru. Ponieważ

w FitzRoyu drzemały ambicje badawcze, przed wypłynięciem poprosił Beauforta, by polecił mu jakiegoś naukowca. Z braku funduszy na opłacenie kogoś z dużym doświadczeniem zgodził się zabrać chętnego na przeżycie przygody 22-letniego Karola Darwina. Dla obydwu była to podróż życia, zwłaszcza że rejs nie zakończył się na krańcu Ameryki Południowej. Statek popłynął dookoła świata, do Anglii powrócił dopiero po pięciu latach.

FitzRoy w uznaniu za ten rejs został stosownie odznaczony, między innymi złotym medalem Królewskiego Towarzystwa Geograficznego. Po powrocie na ląd kapitan uporządkował swoje życie osobiste – mając 31 lat, poślubił słynącą z religijności Mary Henriettę O'Brien, z którą zaręczył się jeszcze przed wyprawą. Niewykluczone, że to właśnie pod wpływem żony, jako gorliwy anglikanin, odrzucił ogłoszoną przez Darwina teorię ewolucji, chociaż podczas rejsu popierał poglądy naukowca. Z małżeństwa z Mary FitzRoy miał jednego syna. Później ożenił się powtórnie (pierwsza żona zmarła) – z nową małżonką doczekał się córki.

W 1841 roku FitzRoy wystartował w wyborach do Izby Gmin – z powodzeniem, ale po dwóch latach kariery parlamentarzysty los rzucił go na drugi koniec świata. Powodem była nominacja na gubernatora Nowej Zelandii. Sytuacja w odległej kolonii, a zwłaszcza tamtejsze stosunki z Maorysami, była nie do pozazdroszczenia. Co gorsza, FitzRoy był pozbawiony funduszy oraz wsparcia wojskowego, a niejednokrotnie opowiadając się po stronie Maorysów, narażał się na krytykę rodaków.

Odwołany ostatecznie z funkcji gubernatora, wrócił do służby w marynarce i dowodzenia na jednym z okrętów. Niestety (a może raczej – na szczęście) po trzech latach problemy zdrowotne zmusiły go do przestawienia się na bardziej lądowy tryb życia, zaczął więc zgłębiać tajniki pogody. Jego pomysły, w tym prace nad prognozami, rozsyłanie informacji za pomocą telegrafu i rozpowszechnienie specjalnego barometru sygnalizującego nadciąganie sztormu sprawiły, że śmiało można go uznać za jednego z pionierów meteorologii. To on wymyślił słowo *forecast*, czyli prognozy, on też w 1854 roku założył placówkę, która z czasem przekształciła się w pierwszy na Wyspach Brytyjskich „Met Office”.

KELP – ZMORA ŻEGLARZY

Pływające na wodzie liście to widok, którego żeglarze bardzo nie lubią. Oczywiście nie chodzi o byle jakie liście, ale o kelp. Poza tą angielską nazwą warto znać również hiszpańską – *cachiyuyo* lub *cochayuyo* (w tłumaczeniu z języka Indian: wodny chwast). Kto wie, kiedy wam się przyda... Jeśli już jesteśmy przy nazewnictwie, to w łacinie kelp funkcjonuje jako *Durvillaea antarctica* i „ukrywa się” w niej żyjący na przełomie XVIII i XIX wieku francuski admirał Jules Dumont d'Urville, eksplorator wód południowego Pacyfiku, a przy okazji pasjonat biologii. Wspominałam o nim już przy okazji pingwinów. To on jeden z gatunków tych ptaków nazwał imieniem swojej żony Adeli.



Jakkolwiek kelp nazwiemy, będziemy mieć na myśli rodzaj wodorostów spotykanych wzdłuż wybrzeży Chile i Argentyny, poniżej 45. równoleżnika. Dzięki swojej nadzwyczajnej długości, dochodzącej do nawet 50 metrów, mogą być przyczepione do dna na głębokości 30 metrów, podczas gdy ich liście pływają na powierzchni wody.

Ciekawy jest ich sposób rozmnażania, dość nietypowy jak na rośliny, bo bardziej kojarzący się ze światem ludzi i zwierząt. Otóż w określonych miejscach liścia produkowana jest sperma z plemnikami oraz jajeczka (duża roślina może

w ciągu 12 godzin naprodukować nawet 100 milionów takich jajeczek!). Krótko mówiąc, ten rodzaj wodorostów rozmnaża się płciowo, ale nie za pomocą kwiatów.

W sumie poza tym, że kelp jest nie lubiany przez żeglarzy, w rzeczywistości jest użyteczny. Wykorzystuje się go w przemyśle kosmetycznym, zwłaszcza przy produkcji kosmetyków zimowych (ekstrakty z tych alg pomagają łagodzić skutki niskich temperatur). Ponadto liście kelpu są jadalne. W warzywniakach w Punta Arenas można je spotkać na każdym kroku. To częsty składnik gulaszu czy sałatek. Są zdrowe, niskokaloryczne, w smaku natomiast, delikatnie mówiąc, „morskie”, co dla cudzoziemców często bywa nie lada wyzwaniem.

Przed przygotowaniem dania należy wysuszone *cochayuyo* włożyć do jakiegoś naczynia i – aby zmiękły – zalać wodą. Tu jednak ostrzeżenie! Nazywając tę czynność, uważajmy na grę słów i skojarzeń! Jeśli powiemy w Chile po hiszpańsku: *remojar el cochayuyo*, nie wszyscy rozumieją to jako niewinne tłumaczenie: „moczyć wodorosty”. To również idiom oznaczający... stosunek płciowy.

Moje sposoby na chorobę morską? Mimo wszystko (wiem, to niełatwe) dobrze jest się czymś zająć. Może niekoniecznie gotowaniem (zapachy kambuzowe na pewno nie pomogą), tylko jakimiś pracami na pokładzie. Środki farmakologiczne? Niektórzy biorą, ale zdania na temat ich skuteczności są podzielone. Do wyboru są tabletki, różne plasterki, opaski na rękę i pewnie wiele innych patentów, o których nawet nie wiem. Zwolennicy naturalnych środków polecają imbir i tymianek, słyszałam też, że warto popijać sok z marchwi i przegryzać słone rzeczy. W jednej z książek wyczytałam radę, że nie będziemy chorować, jeśli umieścimy na swoim pępku... grzyb. Pytanie tylko, jaki grzyb i skąd na morzu go zdobyć? To trochę niczym stara dobra rada, że najlepszym lekiem na, jak to mówią Anglicy: *seasickness* (chorobę morską), jest położyć się w cieniu rozłożystego dębu.

A już na poważnie, to trzeba się pocieszać, że przykre dolegliwości kiedyś miną. Pamiętam, jak w rejsie na „Zawiszy Czarnym”, zaraz po wyjściu na Pacyfik, jednego z kolegów z mojej wachty dosłownie ściąło z nóg. Był to dopiero początek rejsu, do lądu daleko, powrót niemożliwy. Mijały dni, nie widać było żadnej poprawy, a na dodatek, nie mając nawet siły, by się myć, kolega sprawiał, że atmosfera na statku zaczęła się zagęszczać. Wynosiliśmy go więc na pokład w celach wietrzenia, przypinaliśmy do relingu, by nie wyleciał za burtę, no i obiecywaliśmy sobie, że zaraz po dopłynięciu do pierwszego portu wsadzimy go do samolotu i dla wspólnego dobra odeślemy do domu. Po dwóch tygodniach Adamowi kompletnie odpuściło – wrócił do formy, stając się jednym z najbardziej aktywnych członków załogi (przejście Pacyfiku zajęło nam 40 dni). Paradoksalnie później, po dłuższych postojach w portach, większość

CZY FOKA KLASZCZE?

Mylenie podobnych z wyglądu fok i uchatek zdarza się często – wiele osób ma z tym problem. Z poniższą ściągą jednak łatwo je rozpoznać:

FOKA	UCHATKA
Pyszczek długi, przypominający pysk psa	Pyszczek krótszy od pyszczka foki
Młode rodzą się na ogół na lodzie, stąd ich umaszczenie, przynajmniej na początku, jest białe	Młode rodzą się na skałach i dlatego ich umaszczenie jest ciemne
Brak małżowin, jedynie otwory uszne	Wyraźnie widać u nich małe uszka
Na lądzie poruszają się niezgrabnie, jakby pełzając i ciągnąc za sobą tylne płetwy	Bardzo dobrze radzą sobie z poruszaniem się na lądzie, mogą nawet wejść na skały
Przy pływaniu napędem są dla nich tylne płetwy	Przy pływaniu używają płetw przednich (tylna pełni funkcję steru)
Tylne płetwy pokryte włosiem	Płetwy bez owłosienia
Nie potrafią „klaskać”	Mogą „klaskać” przednimi płetwami
Płetwę tylną mają zawsze zwróconą do tyłu	Tylne płetwy pozwalają im na stanie na nich
To nie one występują w cyrkach czy oceanariach	Wykorzystuje się je do pokazów w cyrkach i oceanariach
Żyją w Bałtyku	NIE występują w Bałtyku





Skoro nie można żeglować, to przynajmniej jest czas na wędrówki i ładne widoki.

z nas po wyjściu w morze dzień lub dwa chorowała, a nasz kolega wcale! Mało tego – potem, przez długi czas, Adam pływał na „Zawiszy” jako... kucharz!

Ale wróćmy do naszych dzisiejszych nieudanych zmagania z oceanem. Powrót był szybki, bo z wiatrem. Na rozwiniętym fok (bez silnika) grza-
liśmy 6–7 węzłów. Urozmaiceniem drogi powrotnej było podpłynięcie do kolejnej już wyspy zamieszkałej przez kormorany i sympatyczne uchatki, często mylone z fokami.

Około godziny 11, zacumowani przy znajomym już pomoście w Puerto Toro, jedliśmy normalne, portowo podane śniadanie. No cóż, nie miły jest smak porażki, ale z drugiej strony – tak jak i w górach – uważam, że w niektórych sytuacjach wycofanie się świadczy o odwadze. Rozsądek przede wszystkim, zwłaszcza że można narobić problemów nie tylko sobie, ale i innym (na przykład ekipie ratunkowej).

SPIS TREŚCI

ZAMIAST WSTĘPU 7

- Zew morza, czyli mój żeglarski życiorys 9
- Moi mentorzy 20
- Horn po raz drugi – po co? 24
- Magia skalnego przylądka 27
- Jak trafiłam na rumuński jacht, czyli na początku była... góra 33
- Dzielny „Phoenix” – czyli nasz jacht 39

PROLOG, CZYLI PRZED WYPLYNIECIEM 41

- Trudne wybory, czyli sztuka pakowania 41
- Wyleciałam! 42
- Na lewo wulkan, na prawo ocean 44
- Miasto na krańcu świata 46
- Korona Ziemi zdobyta! 54
- Pingwin do garnka, drink u Shackletona 58
- Pampa, zorro i pingwiny 62
- Ach, ten Arctowski... 69
- I am Catalina! 74
- Dziś prawdziwych Indian już nie ma... 86
- Prawie jak na Alasce 92

JUŻ NA JACHCIE 103

- Horn znaczy cierpliwość 103
- Poznanie okolicy 114

Śnieg w środku lata	121
Cumy rzucone!	127
Nieudany atak	139
Tragiczne historie dawnych marynarzy	148
Ponoć niedziela...	151
Test ciepłowości	155
Ile można???	165
Powiew... optymizmu	168
Puerto Maxwell	172
Stary człowiek, ale jeszcze może!	183
Kotwiczna adrenalina	192
Szkwały i chleb	195
Postój w dobrym towarzystwie	203
Już można gwizdać!	207
Horn po raz drugi (a dla mnie – trzeci)	216
Znowu w porcie!	223
Kilka następnych dni	228

WARTO WIEDZIEĆ... 233

Z chustą na lewym ramieniu	233
Pierwsi polscy kaphornowcy	235
Polskie jachty i żaglowce na przylądku Horn	239
Zembargiem na Stonesów, czyli o tym, jak żeglować wokół Hornu	244
Słowniczek	257
Podziękowania	267

Tekst: Monika Witkowska

Redaktor prowadzący: Paweł Sondej

Redakcja: Redaktornia.com

Korekta: Mariusz Miodek

Projekt graficzny i skład: Katarzyna Leja

Zdjęcia na okładce: archiwum M. Albu (front), archiwum M. Witkowskiej (skrzydełko)

Mapa okładowa: Magdalena Krocak

Zdjęcia: archiwum M. Witkowskiej oraz J. Krzyżanowski (s. 21), M. Kochańczyk (s. 23), archiwum M. Albu (s. 28, 99, 208), W. Maleika (s. 247, 251), M. Mieczkowski (s. 253), archiwum T. Łopaty (s. 254), Wikimapia (s. 189, 237, 238), Schutterstock.com (s. 50, 171, 198)

Wszelkie prawa zastrzeżone. Nieautoryzowane rozpowszechnianie całości lub fragmentu niniejszej publikacji w jakiegokolwiek postaci jest zabronione. Wykonywanie kopii metodą kserograficzną, fotograficzną, a także kopiowanie książki na nośniku filmowym, magnetycznym lub innym powoduje naruszenie praw autorskich niniejszej publikacji.

Wszystkie znaki występujące w tekście są zastrzeżonymi znakami firmowymi bądź towarowymi ich właścicieli.

Autor oraz wydawnictwo Helion dolożyli wszelkich starań, by zawarte w tej książce informacje były kompletne i rzetelne. Nie biorą jednak żadnej odpowiedzialności ani za ich wykorzystanie, ani za związane z tym ewentualne naruszenie praw patentowych lub autorskich. Autor oraz wydawnictwo Helion nie ponoszą również żadnej odpowiedzialności za ewentualne szkody wynikłe z wykorzystania informacji zawartych w książce.

Wydawnictwo Helion

ul. Kościuszki 1c, 44-100 Gliwice

tel.: 32 2309863

e-mail: redakcja@bezdroza.pl

księgarnia internetowa: <http://bezdroza.pl>

Drogi Czytelniku!

Jezeli chcesz ocenić tę książkę, zajrzyj pod adres:

<http://bezdroza.pl/user/opinie/?behorn>

Możesz tam wpisać swoje uwagi, spostrzeżenia, recenzję.

Wydanie I

ISBN: 978-83-283-4470-9

Copyright © Monika Witkowska, 2018

Copyright © Helion, 2018

- **Kup książkę**
- **Poleć książkę**
- **Oceń książkę**

- **Księgarnia internetowa**
- **Lubię to!**
- Nasza społeczność**

PROGRAM PARTNERSKI

GRUPY WYDAWNICZEJ HELION



1. ZAREJESTRUJ SIĘ
2. PREZENTUJ KSIĄŻKI
3. ZBIERAJ PROWIZJĘ

Zmień swoją stronę WWW
w działający bankomat!

Dowiedz się więcej i dołącz już dzisiaj!

<http://program-partnerski.helion.pl>

GRUPA WYDAWNICZA

 **Helion SA**

Poznali się w górach, w dramatycznych okolicznościach, w efekcie których odmrożony Mario stracił palce i część nosa.

Przyjaźń Polki i Rumuna przeniosła się na morze. Na małym, drewnianym jachcie opłynęli razem przylądek Horn, uznawany za żeglarski Everest. Relacją z tego rejsu jest ta książka, chociaż jej treść nie ogranicza się do żeglowania. Ta lektura to także okazja, by się dowiedzieć:

- Jakie przywileje przysługują żeglarzom, którzy opłynęli najgroźniejszy z przylądków?
- Dlaczego marynarze tatuowali sobie syreny i kotwice?
- Kim była kobieta, która jako pierwsza opłynęła świat (w XVII wieku, w przebraniu mężczyzny)?
- Co niezwykłego było w rejsach Magellana, Drake'a i Shackletona?
- Czy pingwin może zakochać się w człowieku?
- Co miał wspólnego Jan Paweł II z wiszącą na włosku wojną chilijsko-argentyńską?
- Skąd się wzięły nazwy Ziemia Ognista i Patagonia?
- Co się stało z Indianami, którzy niegdyś zamieszkiwali kraniec Ameryki Południowej?
- Jak przyrządzać wodorosty wspomagające m.in. potencję seksualną?
- Jakie mogą być skutki zderzenia z wielorybem?
- Dlaczego żeglarze darzą szacunkiem albatrosy?

Zapraszamy do lektury wszystkich żeglarzy, podróżników i ciekawych świata!

Patroni medialni:

Zagle



 **Bezdroża**

Sprawdź najnowsze promocje:
• <http://bezdzoza.pl/promocje>
Przewodniki najchętniej czytane:
• <http://bezdzoza.pl/bestsellery>
Zamów informator podróżniczy:
• <http://bezdzoza.pl/newsletter>

Hellion SA
ul. Kościuszki 1c, 44-100 Gliwice
tel.: 32 230 98 63
e-mail: bezdzoza@bezdzoza.pl
<http://bezdzoza.pl>

ebook dostępny wyłącznie na:
ebookpoint^{PL}



Księgarnia internetowa:
<http://bezdzoza.pl>

Zamówienia telefoniczne:
0 801 339900

0 601 339900

ISBN 978-83-283-4470-9



Cena 39,90 zł