

12 w 2019 (149)

# Złota Kaczka - projekt

**Data publikacji: 11.01.2019 / Autor: Grzegorz Majcher**

„Złota Kaczka” największy, najdłuższy i najbardziej kontrowersyjny (dla niektórych) projekt ZHR, który mam nadzieję stanie się kuźnią kadr drużyn wodnych ZHR.

## Wstęp

Wielu Was ze zdumieniem i pewnie niedowierzaniem przyjęło do wiadomości fakt, że ZHR, jest właścicielem statku morskiego. Jeszcze większym zdumieniem było to, że jednostka nie znajduje się „nad morzem”, tylko we Wrocławiu, nad Odrą.



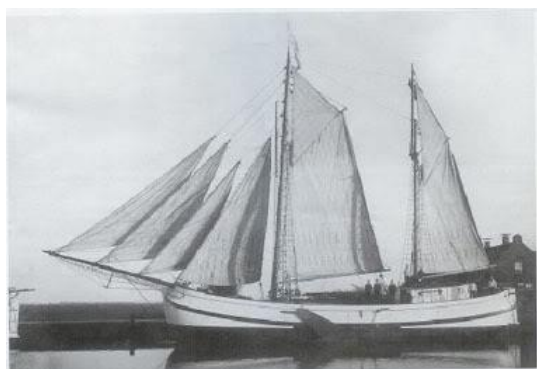
Od kilku lat słyszę od osób zupełnie mi nie znanych, że mają ugruntowane zdanie „w sprawie Złotej Kaczki”, wielu „zna sprawę”, „słyszało o kulisach”. Zadziwia mnie to. Krąg osób, które mają wiedzę na ten temat jest dość wąski. To kilka osób, które pełniły kluczową rolę (Skarbnicy ZHR i część członków Naczelnictw ZHR) w latach gdy odbywał się główny remont statku (2005-2012). Pozostali „coś” wiedzą, ale na

ogół nie mają wiedzy źródłowej, za to przyjmują czyjeś relacje i plotki za prawdę na ten temat, gdy tymczasem z prawdą ma to niewiele wspólnego.

Chcę przybliżyć Wam tę historię. Przedstawić fakty i być może tym samym uświadomić, jak wielkie zadanie i odpowiedzialność spoczęła (trochę przypadkiem) na ZHRze. Piszę ten tekst również dlatego, że owa odpowiedzialność jest dla naszego stowarzyszenia równocześnie wielką szansą, którą możemy wykorzystać do realizacji naszych celów statutowych.

## Die Drie Gebroeders

Statek handlowy „Die Drie Gebroeders” (tł. „Trzej bracia”) powstał w głowach pewnej fryzyjskiej rodziny. Nie wiadomo jak został sfinansowany, nie wiadomo, czy był całym majątkiem braci. Wiadomo, że został zwodowany w 1903 roku i w tym samym roku został zapisany do rejestru statków miasta Amsterdam.



Tjalk (grininger tjalk) ożaglowany jako kecz

Wiadomo, że tak jak podobne jednostki woził różne produkty głównie masowe (sól, rudy, glinki itp.), po morzu, po rzekach – od Danii, aż po Wielką Brytanię i Francję.

W obrębie Morza Północnego, takich i podobnych statków do dziś pływa setki. Łatwo je rozpoznać po charakterystycznych elementach – dziób, rufa, miecze boczne (holenderskie) to znaki rozpoznawcze tjalków, bo tak nazywa się ten typ statków.

„Złota Kaczka” ma kadłub o długości 22,5 m. i 4,80 m. szerokości. W stanie „na pusto” posiada ok. 1,50 m. wolnej burty (z nadburciem ok 1,90 m.). Pierwotna ładowność to ok 110 ton (sic! – ile to ciężarówek!) towaru.



Tjalk zimą

Po około 20 latach służby statek przeszedł przebudowę, która umożliwiła zwiększenie ładowności do około 130 ton (rejestrowych) **(1)**.

Tyle wiadomo o historii statku przed II Wojną Światową. Nie wiadomo w jakich okolicznościach statek znalazł się w rękach niemieckich. Wiadomo, że statek wszedł na Wisłę 1943 roku, o czym zaświadcniają rejestry Portu Gdańsk **(2)**, wiadomo, że w dokumentach polskich pojawia się w roku 1945, w Płocku. Właściwie są to dokumenty zdawczo-odbiorcze portu i stoczni w Płocku Radziwiu, które zostały wytworzone przez komendę Armii Czerwonej przekazującej to, czego nie zdążyła wywieźć na wschód. „Złota Kaczka” nie popłynęła na wschód, dlatego że miała uszkodzenia. Niemcy próbowali ją zatopić wiązkami granatów, ale to się nie powiodło, do dziś posiada liczne przestrzeliny, które są zaspawane, i które uniemożliwiły zabranie statków przez czerwonoarmistów. Statek (na szczęście) nie miał również napędu, w odróżnieniu od drugiego tjalka, który prawdopodobnie popłynął Wisłą, Narwią i Bugiem załadowany trofejnymi towarami przez sowietów **(3)**.

## **„Złota Kaczka” W-wa-III-621**



Materiały udostępnione przez Ośrodek "Pamięć i Przyszłość", stanowiące element wystawy "Rzeka-Miasto-Ludzie".

„Złota Kaczka” gdzieś w Polsce (zdjęcie otrzymane od Muzeum Etnograficznego w Warszawie)

W latach 40tych i 50tych statek pełnił funkcję magazynu w Płocku. W połowie lat 50tych Muzeum Etnograficzne w Warszawie wpadło na pomysł zorganizowania objazdowej wystawy. Statek pływał po głównie po Wiśle, zatrzymując się w zaimprovizowanych przystaniach i przyjmując na pokład ludzi zwiedzających wystawę. W ten sposób „Kaczka” znalazła się w Gdyni, ale dopłynęła również Pisą na Mazury (fascynującą opowieść o tym rejsie snuł nieodżałowany ś.p. kapitan Adam Reszka) **(4)**.

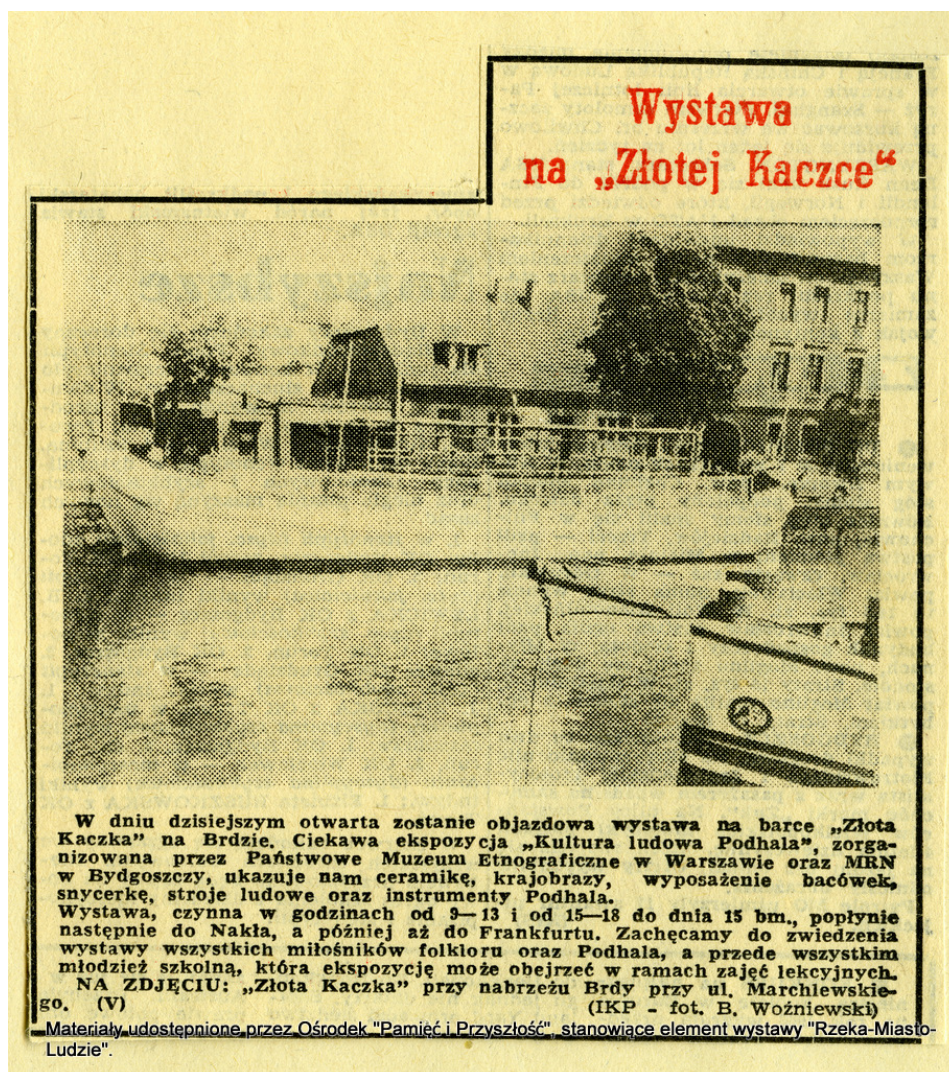
Statek, po przejściu na Odrę i opłynięciu większości miejscowości, w latach 60tych przestał pełnić funkcję pływającego muzeum, został przekazany do Przedsiębiorstwa Państwowego „Żegluga na Odrze” i stał się jednym z wielu statków-baz we Wrocławiu **(5)**. Jako ciekawostkę można wspomnieć fakt, że jednostka została

sfotografowana i uwieczniona w publikacji „Żeglarstwo regatowe prawie bez tajemnic” (Stefan Wysocki, 1973).



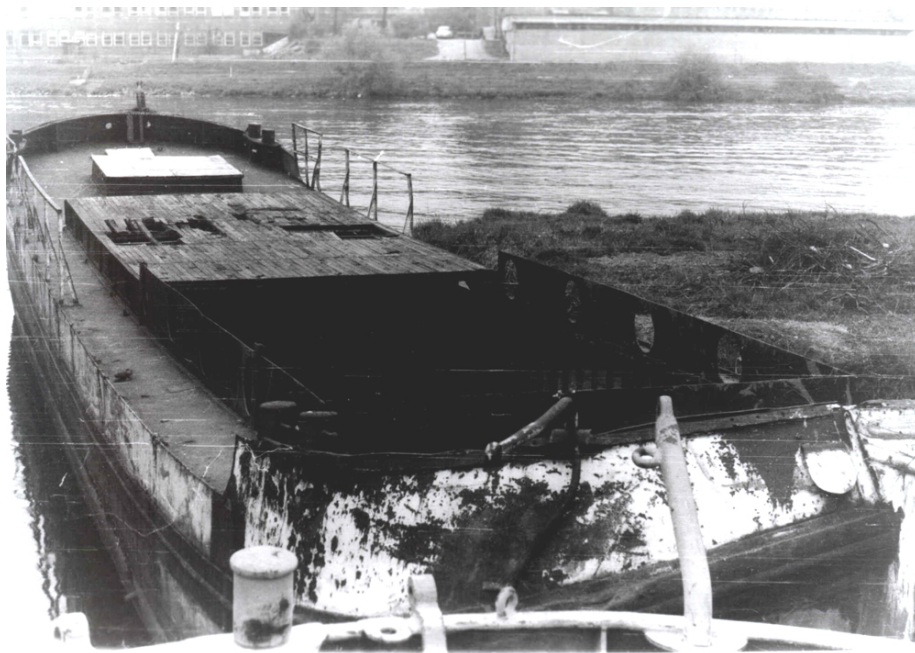
kpt Hinze (z archiwum syna Ireneusza Hinze)

Dalsze koleje statku w latach 60 i 70 tych trudno odtworzyć. Ostatecznie został przekazany jednemu z nieistniejących już dziś klubów sportowych z przeznaczeniem na bazę wodną. Czy faktycznie pełnił taką funkcję trudno stwierdzić. Pewne jest to, że w latach 80tych został ostatecznie zdewastowany (rozebrano pokłady i usunięto zabudowę wnętrza), zniszczona została oryginalnie wyposażona kabina rufowa i ostatecznie statek zatonął zalany wodą z zewnątrz (przez pokład). W stanie takiej ruiny przejęła go, wiosną 1990 roku, 25 Wrocławska Żeglarska Drużyna Harcerska.



## **„Złota Kaczka” vel. „Zjawa V” i 25 Wrocławska Żeglarska Drużyna Harcerska im. Harcerskiego Batalionu Szturmowego „Parasol”**

25-ta odbywała zbiórki drużyny w każdy pierwszy piątek miesiąca o godz. 17.00 na przystani HOW „Stanica” na wrocławskim Biskupinie. Po zbiórce „trzon drużyny” zostawał w harcówce i oglądał zdjęcia (na papierze) z wyjazdów, planował wyjazdy i biwaki (w lecie), planował sobotnie prace bosmańskie (w sezonie zimowym). Drużynowy przyniósł zdjęcia zrobione na „zwiadzie” i powiedział: „To będzie nasz statek, nasza nowa harcówka, musimy tylko spróbować podnieść go z dna.”



„Złota Kaczka” w marcu 1990 roku (zdjęcie: Piotr Bartkowski)

W ten sposób nazajutrz, w bezwietrzny wilgotny i mglisty marcowy poranek zapakowani na dwie łodzie, w 6 osób, z łopatami i pompą „szyperką” popłynęliśmy w dół Odry podnosić statek. Proste? Bardzo!

Miałem wówczas 15 lat, stanąłem na pokładzie zatopionego wraku, nie zastanawiałem się czy to co robimy jest wykonalne, czy ma jakikolwiek sens. Zamontowaliśmy pompę i zaczęliśmy pompować wodę.

Baden – Powell powiedział: „Skauting jest rzeczą prostą.” To prawda!

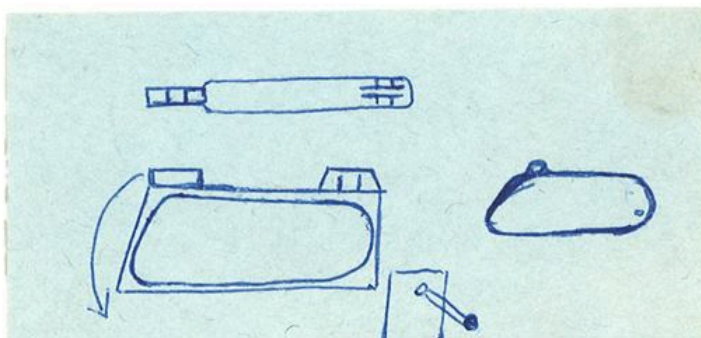
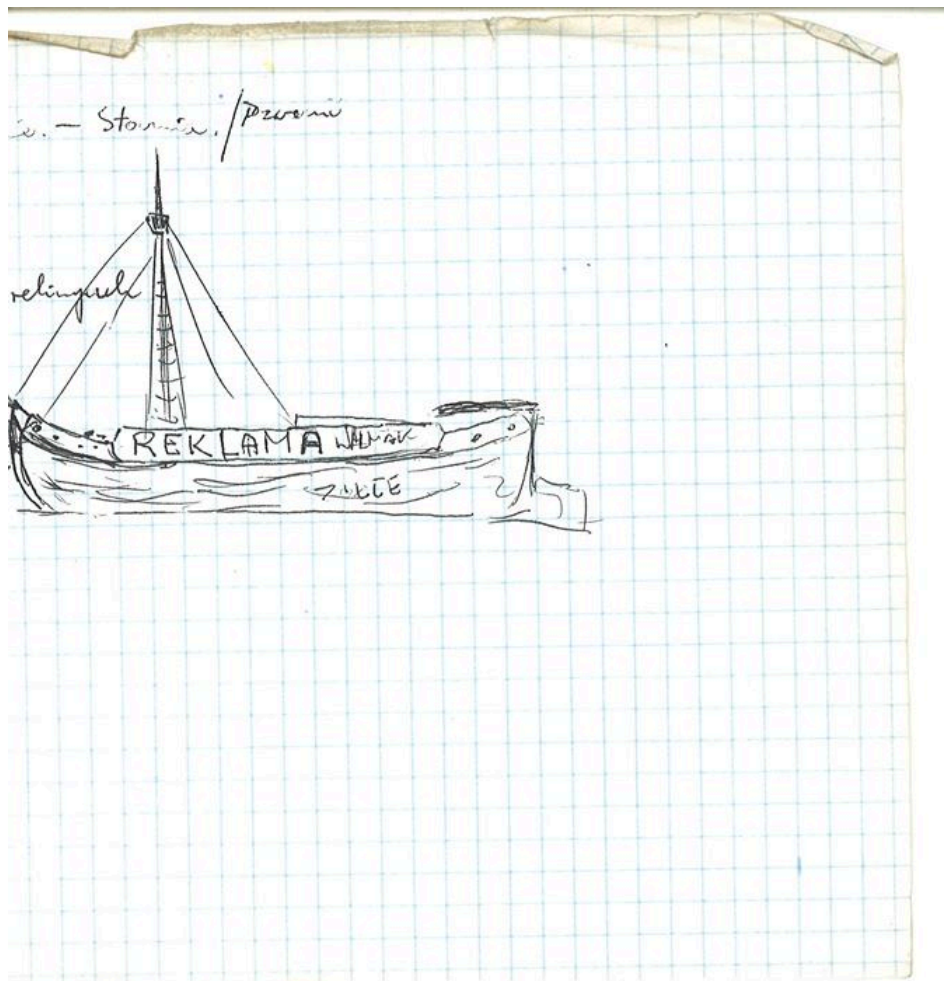


drużynowy: pwd Benedykt Byś i przyboczny: Piotr Gluz

Najtrudniejsza w harcerstwie jest umiejętność, którą każdy dobry instruktor musi w sobie wyrobić, która umożliwi mu usłyszenie i zrozumienie, o czym marzą jego skauci. Jest to najtrudniejsze, ponieważ wymaga od instruktora wyciszenia własnych ambicji i celów. Jest to jednocześnie bardzo proste, ponieważ główną motywacją młodego człowieka jest bycie w grupie i przeżywanie z tą grupą przygód. Dobrych lub niedobrych.

Nasza harcówka była dzielona pomiędzy trzy różne drużyny, więc choć formalnie byliśmy jej gospodarzami, nie była do końca nasza. Poza tym, nasz drużynowy chorował na coś, co nazywał sam „bareczność” (*Redakcja z chęcią przyjmie jakiś ciekawy, poetycki opis tej przypadłości, może stałby się fundamentem dla rzecznego wodniactwa? – przyp. red.*). Stąd pomysł pozyskania statku. **(6)**

Podniesienie wraku okazało się dość proste – wystarczyło przez 3 dni pompować wodę. Dość szybko statek uzyskał pływalność (uniósł się). Przyboczni drużyny, którzy byli absolwentami szkoły żeglugi, zorganizowali przepchanie statku na naszą ówczesną przystań na Biskupinie.



szkic B.Bysia (archiwum autora)

Tam, po oczyszczeniu statku, pobieżnej konserwacji i zabezpieczeniu przed warunkami atmosferycznymi... skończyły się środki. Dopadła nas szara i brutalna rzeczywistość początku lat 90tych. Statek był w katastrofalnym stanie. Przeciekał w zimie. Trzeba było o niego dbać, żeby nie zatonął. Te wszystkie zadania realizowała drużyna.

Po początkowym zachłyśnięciu się sukcesem, przyszła szybko refleksja, że „to nas przerasta”. Niemniej urządziliśmy prowizoryczną harcówkę w kabinie rufowej, w której był piec węglowy (więc było w zimie ciepło, nawet bardzo). Zaś statek czekał

„na lepsze czasy”. „Jeść nie woła” mawiał znajomy szkutnik oraz nasz drużynowy. Mieliśmy też wielokrotnie oferty zezłomowania statku.

Oferowano nam kwoty oscylujące w okolicy 10.000 zł, co na ówczesne realia było kwotą oszałamiającą, a mimo wszystko nie sprzedaliśmy naszego statku.



„Złota Kaczka” na przystani HOW Stanica fot. Piotr Bartkowski

Cała drużyna ostatecznie przeszła do ZHR po obozie w 1993 roku. Dalej korzystaliśmy z przystani ZHP, z harcówki, hangarów. Gdy przejąłem drużynę w 1995 roku, nasza pozycja jako jednej z sześciu drużyn na przystani nie była najlepsza. W 1996 roku odebrano nam prawo korzystania z harcówki oraz „zapropozowano” nam partycypację w kosztach przystani na poziomie 1.500 zł/rok. Wspólnie z Radą Drużyny uznaliśmy, że nawet gdybyśmy mieli takie pieniądze to i tak ich nie wydalibyśmy na „nie wiadomo na co” i zdecydowaliśmy, że przenosimy 100% naszej działalności na „Złotą Kaczkę”, w którą wkładamy wszystkie środki, którymi drużyna będzie dysponować.



W ten sposób, trochę z przymusu, ponownie zaczęliśmy intensywnie użytkować i naprawiać statek. Wachtowi zostali rozesłani, by „szukać przyjaciół”. Jeden znalazł dobrodzieja, który ofiarował styropian, za pieniądze drużyny kupiliśmy drewno ze złomowanych statków oraz piec. Drewno było doskonałej jakości, zbudowaliśmy z niego szalunki, podłogi, ściany i pokład, ale miało jedną wadę. Każda z desek była czerwona od rudy żelaza, a w niektóre deski ruda powbijała się tak mocno, że paskudnie cięło się deski, zwłaszcza piłą stołową. Otrzymaliśmy również farbę na pomalowanie burt. W upadającej Żegludze na Odrze kupowaliśmy złomowane części statków – kłapy przesuwane tzw. ferdeki, które umożliwiały załadunek i zamknięcie dachu nad ładownią. W ten sposób powstała harcówka oraz skutnia na statku. Dziś to wydaje się kompletnie szalone, ale na Kaczce remontowaliśmy nasze łodzie zaś jedną z nich zbudowaliśmy tam od podstaw.

Niestety co roku powtarzał się problem nabierania wody przez statek w zimie. Konieczne było ręczne wybieranie wody oraz okuwanie go z lodu.



Znów, na radzie drużyny

ustaliliśmy kto ma kiedy dyżur, ustaliliśmy procedurę pomiaru, żeby można było ocenić przyrost wody w zęzie i każda z 4 wacht, które miały zbiórki na statku od poniedziałku do piątku oraz przyboczni, codziennie (!) od grudnia do lutego pompowali statek. W sobotę zaś spotykała się cała drużyna i każda wachta robiła swoją łódź lub przydzielone zadanie na statku. Tak to wyglądało w okresie zimowym w latach 1996-98.

Niemniej zdawaliśmy sobie sprawę, że należy szukać rozwiązania przecieków, w przeciwnym razie któregoś dnia zastaniemy statek zatopiony kompletnie. Znów, trochę przypadkiem, a trochę z przymusu, prof. Januszewski z Politechniki Wrocławskiej, który organizuje od lat warsztaty „archeologii przemysłowej” i dokumentuje dziedzictwo techniczne Dolnego Śląska, wysłał do nas studenta (niezupełnie przypadkowego – drużynowego 7WrWDH Jerzego Kasprzaka, student 4 roku fizyki na PWr, PPT), który wykonał dokumentację zdjęciową zachowania statku. Na jej podstawie sporządzona została karta ewidencji zabytku i statek decyzją konserwatora zabytków został wpisany do rejestru zabytków.

WOJEWÓDZKI ODDZIAŁ  
SŁUŻBY OCHRONY ZABYTEKÓW  
we Wrocławiu  
50-156 Wrocław, ul. Ślaniańska 5  
tel. 343-65-01, 44-38-92, fax 4 4 1 4 49

Wrocław, 23 kwietnia 1999 r.

L. dz SOZ-Wr/WKZ/DKRZ-5340/561/99  
nr rejestru zabytków **710**

za zwrotnym potwierdzeniem odbioru

## DECYZJA

### W SPRAWIE WPISANIA DOBRA KULTURY DO REJESTRU ZABYTEKÓW

Na podstawie art. 5 pkt 3, art. 8 ust. 1, pkt. i art. 14, ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 15 lutego 1962 r. o ochronie dóbr kultury ( Dz. U. Nr 10, poz. 48, zm. 1983 r. nr. 38; poz. 173, z 1989 r. Dz. U. Nr. 35, poz. 192; z 1990 r. Dz. U. Nr. 34, poz. 198 i nr. 56; poz. 322; z 1996 r. Dz. U. Nr. 106, poz. 496, Dz. U. nr 5, poz. 24; z 1997 r. art. 35), oraz art. 104 KPA, w wyniku postępowania administracyjnego przeprowadzonego z urzędu ~~na wniosek~~:

### Orzekam:

wpisać do rejestru zabytków miasta Wrocławia, pod numer rejestru **710**  
następujące dobro kultury: *barka towarowo-żeglowa (typu TJALK) zwana obecnie „Złotą Kaczką”, dawniej „Die Drei Gebroeders”, wybudowana w Holandii w 1903 r., kadłub stalowy, ciężar ok. 124 t; wym.: 22,70 x 4,86 x 1,50 m; nośność 123,523 t; znajdująca się w Harcerskim Ośrodku „Stanica” (Wrocław-Biskupin).*

### UZASADNIENIE

*Barka towarowo-żeglowa (typu TJALK) zwana „Złotą Kaczką” ze względu na unikatowość typu statku, jego stan techniczny i stan zachowania stanowi cenne dobro kultury w rozumieniu art. 2 ustawy o ochronie dóbr kultury (Dz. U. nr 10, poz. 48 z późn. zmianami) i spełnia wymogi art. 5, pkt. 6 w/w ustawy i zgodnie z tym podlega ochronie prawnej.*

Z tych względów orzeczono jak w sentencji.

Zaczęły się poważne

problemy...

C.D.N.

- (1) Informacja otrzymana od [Muzeum Statków w Amsterdamie](#)
- (2) Informacja od Pana Danielewicza, inspektora PRS.
- (3) Relacja śp kpt Adama Reszki, inspektora UŻŚ Warszawa
- (4) [Rzeka-Miasto-Ludzie ; Ośrodek „Pamięć i Przyszłość”](#) autor: Grzegorz Bakuliński
- (5) Relacja kpt Reszki oraz syna kpt Hinze
- (6) [Opowieść phm Benedykta Bysia o statku](#)

Grzegorz Majcher

W harcerstwie od 1989 roku, w ZHR od 1993 do dziś.

Byłem drużynowym w 25 Wrocławskiej Żeglarskiej Drużyny Harcerzy w latach 1995-99, następnie komendantem Harcerskiego Ośrodka Wodnego „Zatoka” 1998-2006, hufcowym, drużynowym 125 WrWDW (2011-13).

Jestem Instruktorem żeglarstwa PZŻ, jachtowym sternikiem morskim (nieplastikowym).

Bywałem pełnomocnikiem Naczelnictwa (komisarz – jednoosobowy ZO) ds. Okręgu Dolnośląskiego (2007-08), członkiem RN (2008-10), członkiem ZO (2008-15), skarbnikiem Okręgu (2009-14), pełnomocnikiem ds. statku „Złota Kaczka” w latach 2005-16. Od grudnia 2018 ponownie odpowiadam za stan techniczny statku „Złota Kaczka”.

Z zamiłowania jestem bosmanem, mentalnie i z wykształcenia inżynierem budownictwa, nieodkrytym talentem piłkarskim, a ostatnio z różnych powodów zdobywcą różnych szczytów.

Lubię każdą wodę (wąską i szeroką) oraz jedzenie (prawie każde).

Jeśli byliście na Zlocie 30 lecia ZHR, to z pewnością piliście wodę, której dostawą zarządzałem (na ile to było możliwe) lub osobiście ją dowoziłem (jeśli to było konieczne).

Obecnie dryfujący na obrzeżach ZHRu, chwilowo „zakotwiczony” na przystani ZHP...