

41 w 2019 (178)

# Złota Kaczka - projekt. Część trzecia.

Data publikacji: 09.05.2019 / Autor: Grzegorz Majcher

## 2006-2009

v.2 ocenowana

### **Rok 2006: „Najdalszą podróż zaczyna się od pierwszego kroku” [\[1\]](#) - my już go wykonaliśmy!**

Dla „Kaczki” ten pierwszy krok miał miejsce w 2005 roku. Było to przyznanie dotacji, podpisanie i wykonanie umowy. W zasadzie można powiedzieć, że było to wiele kroków w tył, ale ostatecznie o jeden więcej do przodu.

Bogatszy o doświadczenie, wyposażony w pełnomocnictwo o Zarządu Okręgu (nowej kadencji 2006-08) rozpocząłem intensywne zabiegi w poszukiwaniu przyjaciół, którzy swoim autorytetem mogliby pomóc zbudować większe zaufanie wśród władz miasta Wrocławia. To miałyby się z kolei przełożyć na wysokość przydzielonej dotacji.

### **„Proście, a będzie Wam dane, szukajcie, a znajdziecie, kołaczcie, a otworzą Wam”.[\[2\]](#)**

Znacie to? Nie powinniście odczuwać żadnego wstydu, czy zażenowania, gdy prosicie o pomoc w dobrej sprawie. Musicie być przekonani, że to jest ważne. Tylko od Waszego „płomienia” zależy, czy cokolwiek osiągniecie. Ćwiczcie się w proszeniu o wsparcie. Zdrowa reakcja na zdrową prośbę to pomoc.

Głównymi beneficjentami dotacji na zabytki byli proboszczowie parafii wrocławskich. Pierwsze kroki skierowałem do naszego ówczesnego Kapelana Okręgu ks. hm Jerzego Żytowieckiego [dziękuję niniejszym]. Poprosiłem o poradę i pomoc w zaaranżowaniu spotkań z osobami decyzyjnymi w mieście. Pomógł. Po kilku spotkaniach miałem zapewnienie „byśmy byli dobrej myśli”.

Miasto rozpisało kolejny konkurs i kolejny raz otrzymaliśmy tylko 20 tys zł... Rozczarowanie. W głowie kłębią się myśli: Co jest nie tak? Gdzie jest problem?

Okazało się, że nie ma problemu. Środki są ograniczone i trzeba zarządzać ryzykiem ich niewydania, co się innym beneficjentom poprzednio zdarzało.

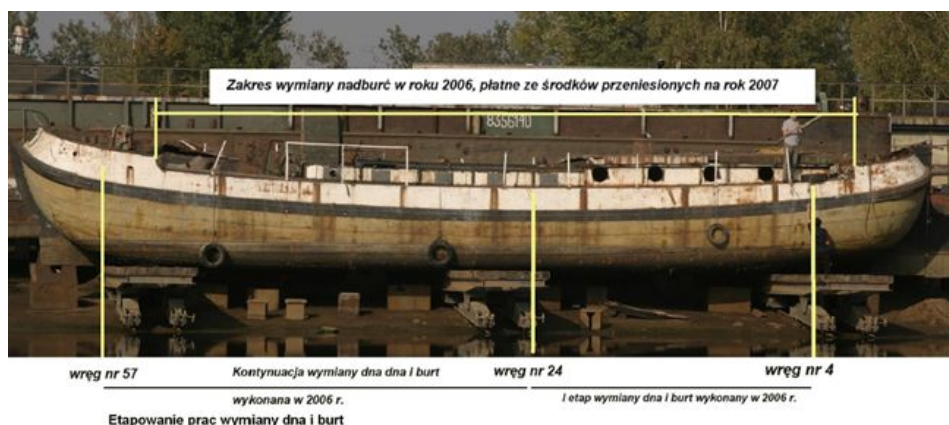
Podczas uroczystości wręczenia umowy otrzymałem zapewnienie, że harcerska „Złota Kaczka” jest oczkiem w głowie władz miasta. Gdy tylko uporamy się z wydaniem przyznanych 20 tysięcy złotych (na kontynuację wymiany dna) to możemy ubiegać się o kolejne środki w konkursie, który będzie rozpisany w drugiej połowie roku.

Ponieważ wszelkie przeszkody formalne (projekty, pozwolenia, zatwierdzenia) zostały przełamane, a wiosną i latem stocznia ma dużo więcej wolnych mocy przerobowych, złotówki do końca maja zmieniły się w metry kwadratowe poszycia dna. W czerwcu 2006 wystartowaliśmy w kolejnym konkursie i otrzymaliśmy kolejne 19 tysięcy złotych.

Te środki pozwoliły dokończyć wymianę poszycia i denników w całej ładowni, od grodzi rufowej (wręg 4) do grodzi dziobowej (wręg 57).

Z drugiego konkursu w 2006 roku wykonano też nadburcia LB (lewej burty) i PB (prawej burty) oraz przeprowadzono malowanie kadłuba z zewnątrz (zabezpieczenie antykorozyjne części podwodnej)

Zdałem sobie sprawę, że w takim tempie remont „Kaczki” potrwa kolejne „naście” lat i trzeba wymyślić sposób, by to przyspieszyć.



*Przedstawienie wykonanego zakresu prac w roku 2006.*

W moim życiu zaszły również poważne zmiany. Wkrótce miały mi się zmienić priorytety. Zrezygnowałem z funkcji Komendanta „Zatoki” oraz hufcowego. W sierpniu 2006 podjąłem nową pracę i zamieszkałem w stolicy. Siłą rzeczy koordynowałem projekt na stoczni wyłącznie z doskoku.

We wrześniu przyszedł na świat mój syn Tymoteusz, a moja córka Maria została przedszkolakiem. Właściwie wszystkie okoliczności przemawiały za tym, żeby

przerwać lub zawiesić projekt.

Pod koniec roku miasto Wrocław ogłosiło kolejny konkurs „na zabytki”. Analogiczny konkurs został ogłoszony przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

## **Lata 2007-2009 - trzy z siedmiu tłustych lat [3]**

Mimo tych wszystkich komplikacji powiedzieliśmy sobie w szczepie i w Okręgu, że projekt będzie kontynuowany i ja pozostanę jego liderem.

Od miasta Wrocław uzyskaliśmy w 2007 r. środki na dokończenie wymiany poszycia w części podwodnej oraz odbudowę nadburcia w kwocie 40 tysięcy złotych.

Cała ładownia miała już wymienione dno, więc pozostały do wykonania najtrudniejsze fragmenty w skrajnikach (dziobowym i rufowym).

Dziób i rufa „Złotej Kaczki” charakteryzuje się dużą pełnotliwością. Bardzo trudno jest wykonać takie poszycie. Wykrępowanie płaskich blach, w kształt zbliżony do menisku wypukłego[4] albo fragmentu kuli, wymaga wiedzy i skomplikowanych zabiegów. Ostateczna cena 1 m<sup>2</sup> wykonania tej usługi przez stocznnię była blisko dwukrotnie wyższa niż dotychczasowe koszty.

Praca w stolicy pomimo kilku wad, ma niewątpliwie wiele zalet. Łatwiej jest „wychodzić” pieniądze. Wykorzystałem tę okazję i wspólnie z Naczelnictwem (a właściwie człowiekiem wydziału finansowego Naczelnictwa - „oazą spokoju” Maćkiem Czarkowskim) przygotowałem aplikację na konkurs do Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

W ten sposób Naczelnictwo ZHR, po raz pierwszy w sposób świadomy i czynny, wsparło „Złotą Kaczkę”. Wniosek do MKiDN zakładał sfinansowanie wymiany poszycia pokładówki, remonty półpokładów, prace malarskie (oczyszczenie całego kadłuba i pomalowanie). Udało się. Podpisano umowę na dofinansowanie tych prac w kwocie 87 000 zł (osiemdziesiąt siedem tysięcy złotych)!!!

Oczywiście nie było to proste... Splot kompetencji Miejskiego Konserwatora Zabytków (dotacja z Wrocławia), z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków (dotacja z MKiDN) było wówczas źródłem utrapienia każdego beneficjenta oraz polem do popisu dla urzędników... Ponieważ statek nie jest budowlą, więc bardzo trudno jest uzgodnić z Konserwatorem Wojewódzkim kosztorys, bo nie ma np. „katalogu nakładów rzeczowych”[5] dla przemysłu stoczniowego zatwierdzonych do stosowania i ogłaszanych przez ministra (ja przynajmniej takich nie odnalazłem).

Umowę podpisano dopiero w sierpniu. Całość prac finansowanych przez MKiDN, była

opóźniona o 3 miesiące w stosunku do planu... No i w listopadzie widać było, że stocznia nie wyrobi się z zakresem. W grudniu okazało się, że konieczny będzie zwrot niewykorzystanych środków (około 15 tysięcy złotych) z dotacji. Coś, czego nikt nie lubi.[\[6\]](#)

Niezależnie od opisanych problemów rok 2007 roku zakończył się wykonaniem:

1. wymiany poszycia w skrajniku dziobowym (od wręgu 57 do stewy dziobowej),
2. wymiany poszycia w skrajniku rufowym (od wręgu 4 do stewy rufowej),
3. remontu poszycia pokładu dziobowego, remontu poszycia pokładu rufowego,
4. wymianą poszycia pokładówki,
5. remontu półpokładów.

Obrazowo rzecz ujmując wykonano WSZYSTKO co było konieczne żeby otrzymać „stan surowy” statku, z wyłączeniem nadbudówki (czyli to co wystaje ponad pokład ;).

Niestety problemy związane z wykonaniem prac (terminem i jakością), trudnym (czasem wręcz niemożliwym) egzekwowaniem korekty zauważonych usterek już po wykonaniu płatności, spowodowały konieczność poważnej refleksji nad modelem współpracy ze stoczną.

Trzeba równocześnie przyznać i wyrazić głęboką wdzięczność kierownikom produkcji, w szczególności p. Franciszkowi Wesołowskiemu z ówczesnej (dziś nieistniejącej stoczni „Odratrans-Stocznia”), za wielkie serce dla Kaczki oraz nieskończoną tolerancję na zmiany i niepewności wynikające ze splotu finansowania przez dwa podmioty.

W związku z powyższymi trudnościami nie zdecydowałem się również na dalsze ubieganie się o dotację w MKiDN. Inny powód był taki, że wróciłem do Wrocławia i nie byłem w stanie ponownie zaangażować się w przygotowanie wniosku.

Na marginesie wspomnę tylko, że ku mojemu zdumieniu, od października 2006 do listopada 2007 we Wrocławiu przeszło „tornado kadrowe”[\[7\]](#), w wyniku, którego po raz pierwszy w życiu zostałem członkiem władzy wykonawczej ZHR – i to od razu jednoosobowym zarządem okręgu, którego podstawowym zadaniem (zgodnie ze Statutem ZHR) było zorganizowanie wyborów w okręgu. Odrębną sprawą było „posprzątanie” różnych zaległości.

## 2008

W takich okolicznościach podejmowałem decyzje o rezygnacji z ubiegania się o środki centralne i przygotowywałem aplikację o środki wrocławskie. Ponownie

uzyskaliśmy dofinansowanie z miasta Wrocław na poziomie 40 tysięcy złotych, z przeznaczeniem na nadbudówkę, nowy luk ładowni i nowe pachoty cumownicze.

W marcu 2008 zostałem wybrany przez zjazd do Zarządu Okręgu. Z kronikarskiej skrupulatności wspomnę, że Przewodniczącym Zarządu został Daniel Rudnicki, Skarbnikiem Malwina Grudzień, Sekretarzem Bartek Tylkowski, Komendantką Chorągwi Monika Figurska-Gmyrek, Komendantem Chorągwi Bartek Surowski. Z trudem przyjąłem dodatkowe obowiązki, ale „służba nie drużba”.

Przyznam również zupełnie wprost, że po raz pierwszy doświadczyłem osobiście złośliwości i obstrukcji ze strony ówczesnego Komendanta Chorągwi. Zupełnie bezinteresownej (?). Przez 9 lat mojej służby instruktorskiej nigdy się z czymś takim nie spotkałem. Czas pokaże, że to były zupełnie niewinne igraszki, w porównaniu z późniejszym doświadczeniem moim i innych osób. Szerzej to rozwinę, w kolejnej części o „latach chudych” lub w odrębnym tekście.

Wracając do Kaczki, ograniczenie środków możliwych do pozyskania lokalnie w 2008 roku zmusiło Zarząd Okręgu (i mnie jako jego pełnomocnika) do znalezienia innego finansowania. Część prac, które nie były pracami rekonstrukcyjnymi przy zabytku (stricte), np. wykończenia wnętrza czy wykonanie izolacji musiały zostać sfinansowane inaczej.

Projekt nadbudówki przekazałem w kwietniu. Stocznia wykonała ją do końca maja. W czerwcu Kaczka wróciła na „Zatokę” (przystań ZHR we Wrocławiu).

## **Wystawa „Rzeka-Miasto-Ludzie”**

Instytucja, z którą wówczas byłem i do dziś jestem zawodowo związany – Ośrodek „Pamięć i Przyszłość”, zaplanowała kolejną podróżującą wystawę. [8]

Miała to być wystawa na dużym statku, której osią była rzeka Odra i jej wpływ na to, jak wygląda Śląsk, Dolny Śląsk, Ziemia Lubuska i Pomorze Zachodnie.

Zadanie ambitne. Od końca 2007 roku nad programem wystawy pracował zespół, którym kierował Grzegorz Bakuliński. Projekt zakładał współpracę z firmą żeglugową i przystosowanie dużej jednostki pływającej do prezentacji wystawy.

Zawirowania polityczne pod koniec roku 2007 sprawiły, że istnienie instytucji zawisło „na włosku”. Toczyła się dyskusja pomiędzy ówczesnym ministrem kultury, a prezydentem Wrocławia Rafałem Dutkiewiczem [9], o celu, kształcie i zakresie finansowania instytucji. Ostatecznie minister wypowiedział miastu Wrocław umowę, przerywając finansowanie oraz wstrzymując zaawansowany już znacznie projekt koncepcji stałej ekspozycji oraz projekt budowy siedziby. Przygotowania do wystawy

o Odrze zostały zamrożone z braku środków [10].

Miasto Wrocław wzięło na siebie finansowanie instytucji, wraz z tą decyzją „znalazła się” część środków niezbędnych na wystawę. Niestety wielki i ambitny projekt, ostał się tylko w formie „szkieletowej”. Konieczne było obcinanie kosztów. Szczęście w nieszczęściu, bo wraz z okrojeniem budżetu i zakresu, realnym stało się wykorzystanie do tej wystawy „Złotej Kaczki”. Ostateczny zakres prezentowany na wystawie to 30% pierwotnie założonego i zgromadzonego materiału.

ZHR zaś zyskał środki finansowe oraz ulepszenia, które wykonane w ramach wystawy (izolacja i szalunki burt).

„Poskładanie” organizacji prac na stoczni, na której realizowano „ciężkie prace” i prac wykończeniowych było zadaniem trudnym. Ograniczał nas czas. Musiałem projektować i poprawiać dokumentację. To było wyczerpujące. Niemniej zaczynająca już wyglądać jak prawdziwy statek „Kaczka” sprawiała olbrzymią satysfakcję.

Na stoczni wykonano: pachoły cumownicze, relingi, rekonstrukcję luku ładowni, rekonstrukcję nadbudówki, rekonstrukcję grodzi rufowej, zabezpieczenie antykorozyjne kadłuba kolejną warstwą antykorozyjną.

Resztę prac, czyli izolację termiczną, wykończenie i instalację elektryczną wykonano w czerwcu, po powrocie statku na „Zatokę” .

W trakcie prac wykończeniowych został nagrany film, z moim drużynowym Benedyktem Bysiem (ten który Kaczkę wymyślił – vide I część).

Niestety, praktycznie od ukonstytuowania się w zarządzie trwał kryzys. Naczelnictwo uchwałą z dnia 22 listopada 2008 zawiesiło Zarząd Okręgu, uznając, że konflikt eskaluje i nie ma szans na rozwiązanie.

Komisarzem został mianowany Tomasz Maracewicz, znany szerzej jako „Marabut” (obecnie oficer na STS „Dar Młodości”). W mailu do „grona” napisał: „Naczelnictwo zamierza poprzez mój udział w kierowaniu Okręgiem bezpośrednio rozpoznać wszelkie wątpliwości dotyczące dotychczasowej współpracy w ramach Zarządu, a także wypracować dobrą praktykę tej współpracy w przyszłości. Istotne jest skrócenie do niezbędnego minimum czasu funkcjonowania Zarządu w warunkach zawieszenia”

Z kaczkiej perspektywy wcale nie było to złe rozwiązanie. Nowy komisarz, jako żeglarz, w pełni rozumiał i wspierał projekt. Miał również ten komfort, że jako

jednoosobowy komisarz, na ogół sam z sobą się zgadzał i nie prowadził jałowych dyskusji.

## 2009

Plan na kolejny rok obejmował „tylko” wiosenną prezentację wystawy „Rzeka-Miasto-Ludzie” oraz montaż silnika i elementów napędu.

Formalnie, za realizację umów i wnioski dotacyjne, odpowiedzialny pełnomocnik Naczelnictwa „Marabut”. Faktycznie jednak na mojej głowie spoczywało przygotowanie wniosku i realizacja umów.

Brak silnika powodował konieczność wynajmowania firm, które dysponują pchaczem (statek, który pcha przed sobą inny statek).

Prowadzone były również rozmowy w sprawie prezentacji wystawy w innych miastach. Niestety koszty pchacza, przy podróży do np. Opoła, sięgające kilkunastu tysięcy złotych, szybko ograniczyły ilość punktów prezentacji wystawy tylko do Wrocławia.

Inauguracyjny pokaz odbył się podczas uroczystego rozpoczęcia sezonu wodniackiego na przystani „Las Pegaz” (KSiRW Pegaz). Warto wspomnieć, że podczas tego wydarzenia „Złota Kaczka” po raz pierwszy zaistniała w ogólnopolskich mediach, w tygodniku „Polityka”. Mało znany (wówczas) freelancer Filip Springer przeprowadził ze mną wywiad o statku i Odrze.

Z przystani „Pegaza” popłynęliśmy i zacumowaliśmy przy Bulwarze Xawerego Dunikowskiego. Do dziś to miejsce nosi nazwę „Złota Kaczka”.

Bardzo ważnym wydarzeniem było przekazanie umów dotacyjnych. Prezydent Wrocławia Rafał Dutkiewicz wraz z Panią Miejską Konserwator Zabytków Katarzyną Hawrylak-Brzezowską, vice prezydentem Adamem Grehlem i wieloma znakomitymi postaciami wręczyli dokumenty beneficjentom pod pokładem statku. Myślę, że to było jedno z kluczowych wydarzeń w historii „Złotej Kaczki”.

Wystawa była udostępniona do połowy czerwca 2009. Potem Kaczka została przeholowana i czekała przy śluzie Szczytniki na transport na stocznię. Niestety zapomniałem ująć koszt transportu w projekcie i trzeba było sobie jakoś poradzić... Wszystkie wyceny na pchacza oscylowały w okolicy 1500 złotych, których nie mieliśmy.

[Postanowiłem zaryzykować i sprawdzić jak zachowuje się statek napędzany dwoma silnikami zaburtowymi \(30 KM + 20 KM\).](#)

Przepełniliśmy w ten sposób samodzielnie spod śluzy Szczytniki do stoczni „Zacisze”. Zestaw sprzężonym składający się z dwóch motorówek (po obu burtach) oraz Kaczki pomiędzy nimi.

Prędkość była przyzwoita, natomiast napęd to nie tylko moc. Niestety moment obrotowy silników, przy „mikrośrubach” wysokoobrotowych silników przyczepnych nie dawał satysfakcjonujących efektów.

Dobór napędu okazał się trudniejszym zadaniem niż prace kadłubowe w 2005 i 2006 roku. Tam wszystko było proste. Stare poszycie należało zastąpić nowym.

Po sprawdzeniu okazało się, że statki podobne do Kaczki mają jednostki diesla o mocy od symbolicznych 40 KM (na przykład stary przedwojenny „Zawisza Czarny” miał silnik o mocy „aż” 40 KM ), aż do 200 KM. Trudno było stwierdzić jaki napęd (moc silnika, moment, śrubę) dobrać.

Dysponowaliśmy dotacją w wysokości 60 tysięcy złotych. Wydawałoby się, że to dużo. Niemniej, zakup silnika (najlepiej nowego), wykonanie adaptacji przestrzeni, zbiorników, montaż fundamentu i prace kadłubowe to wyzwanie przekraczające preliminowany budżet.

Po podpisaniu umowy okazało się, że za posiadane środki możemy w Polsce kupić aktualnie tylko „pół silnika”... (efekt różnic kursowych)

Poza tym akurat nastąpiła zmiana przepisów klasyfikacyjnych i wyszło, że najprościej zamontować motor o mocy nie przekraczającej 75 kW. W ten sposób unikniemy drogich przeglądów.

Rozważaliśmy różne warianty, włącznie z montażem dwóch silników przyczepnych w „studniach” o mocy po 50 kW każdy.

Jednostka diesla (nowa), z przeznaczeniem na statek, kosztują dużo więcej. Ten sam silnik zamontowany w np. maszynie budowlanej (chłodzony powietrzem)<sup>[11]</sup> kosztuje o średnio 30%-40% procent mniej, niż dokładnie taki sam silnik na statek (chłodzony wodą). Montaż maszyny chłodzonej powietrzem również rozważaliśmy. Na szczęście człowiek, który się zawodowo zajmował serwisowaniem i sprzedażą urządzeń przemysłowych Jerzy Kasprzak (ten sam, który jako student robił zdjęcia do dokumentacji konserwatorskiej) odradził nam to rozwiązanie.

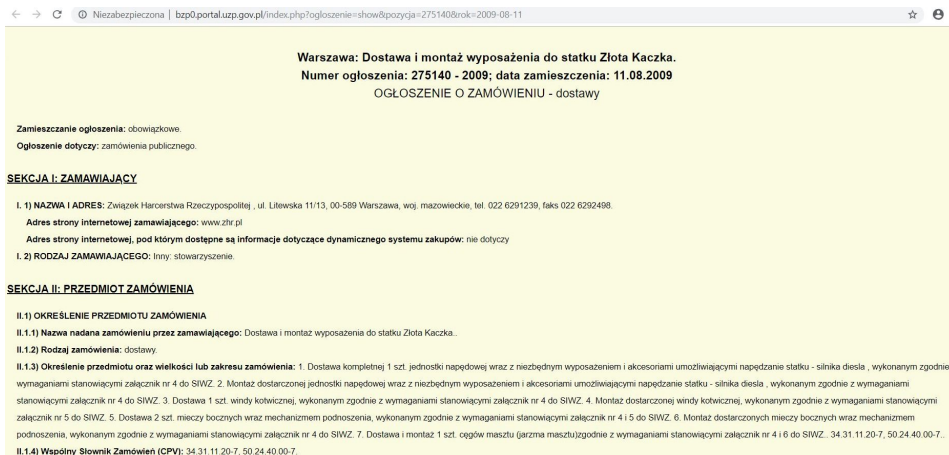
Od lata 2008 nawiązałem bliską współpracę z Jankiem Środkiem (obecnie bosman na STS „Chopin”) , który przygotował model i prognozę zapotrzebowania na moc. Z tych wyliczeń wyszło, że nie ma sensu montować silnika większego niż 75-85 kW.<sup>[12]</sup> Wyliczenia oczekiwanych prędkości wykonane przez handlowców z innych firm pokrywały się z prognozami Janka.

Problem był zasadniczy. Najtańsza oferta w Polsce opiewała na około 80 tysięcy złotych. Żadna z nich nie uwzględniała pozostałych elementów – wału, pochwy, fundamentu i akcesoriów niezbędnych do uruchomienia silnika.

Drugim „aniołem” zesłanym wówczas przez Boga był Jakub Jósewicz[13]. Był instruktorem ZHR, absolwentem WSM w Szczecinie, oficerem mechanikiem pływającym wówczas na promach w Irlandii (obecnie pływa na promach Gdynia-Karlskrona). Powierzyłem mu wszystkie nasze problemy, a on wynalazł firmę Beta-Marine (światowego potentata w dystrybucji silników na bazie Kuboty).

O dziwo, CEO Beta-Marine Ltd. Andrew Growcott zainteresował się projektem odbudowy Kaczki (szukajcie przyjaciół!) i... skompletował nam wszystko co potrzebne do montażu i uruchomienia silnika, w cenie, którą byliśmy w stanie zapłacić (czyli o około 30 tysięcy złotych mniej niż wynosiła najtańsza oferta krajowa[14]).

Mieliśmy pewność, że będzie to komplet: silnik, stacyjka, zegary, przewody, wał, pochwa, śruba. Otrzymaliśmy też gwarancję na to, że ten zestaw popłynie z oczekiwaną prędkością, czego nie deklarował żaden z krajowych dostawców. Niestety oczekiwał przedpłaty, a jak pamiętacie Konserwator płaci po odbiorze prac...



Warszawa: Dostawa i montaż wyposażenia do statku Złota Kaczka.  
Numer ogłoszenia: 275140 - 2009; data zamieszczenia: 11.08.2009  
OGŁOSZENIE O ZAMÓWIENIU - dostawy

Zamieszczanie ogłoszenia: obowiązkowe.  
Ogłoszenie dotyczy: zamówienia publicznego.

**SEKCJA I: ZAMAWIAJĄCY**

I.1) NAZWA I ADRES: Związek Harcerstwa Rzeczypospolitej, ul. Litewska 11/13, 00-589 Warszawa, woj. mazowieckie, tel. 022 6291239, faks 022 6292498.  
Adres strony internetowej zamawiającego: www.zhr.pl  
Adres strony internetowej, pod którym dostępne są informacje dotyczące dynamicznego systemu zakupów: nie dotyczy  
I.2) RODZAJ ZAMAWIAJĄCEGO: Inny: stowarzyszenie.

**SEKCJA II: PRZEDMIOT ZAMÓWIENIA**

II.1) OKREŚLENIE PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

II.1.1) Nazwa nadana zamówieniu przez zamawiającego: Dostawa i montaż wyposażenia do statku Złota Kaczka.  
II.1.2) Rodzaj zamówienia: dostawy.

II.1.3) Określenie przedmiotu oraz wielkości lub zakresu zamówienia: 1. Dostawa kompletnej 1 szt. jednostki napędowej wraz z niezbędnym wyposażeniem i akcesoriami umożliwiającymi napędzanie statku - silnika diesla, wykonanym zgodnie z wymaganiami stanowiącymi załącznik nr 4 do SIWZ. 2. Montaż dostarczonej jednostki napędowej wraz z niezbędnym wyposażeniem i akcesoriami umożliwiającymi napędzanie statku - silnika diesla, wykonanym zgodnie z wymaganiami stanowiącymi załącznik nr 4 do SIWZ. 3. Dostawa 1 szt. windy kotwicznej, wykonanym zgodnie z wymaganiami stanowiącymi załącznik nr 4 do SIWZ. 4. Montaż dostarczonej windy kotwicznej, wykonanym zgodnie z wymaganiami stanowiącymi załącznik nr 5 do SIWZ. 5. Dostawa 2 szt. mieczy bocznych wraz z mechanizmem podnoszenia, wykonanym zgodnie z wymaganiami stanowiącymi załącznik nr 4 i 5 do SIWZ. 6. Montaż dostarczonych mieczy bocznych wraz z mechanizmem podnoszenia, wykonanym zgodnie z wymaganiami stanowiącymi załącznik nr 4 do SIWZ. 7. Dostawa i montaż 1 szt. ogów masztu (jarzma masztu) zgodnie z wymaganiami stanowiącymi załącznik nr 4 i 6 do SIWZ. 34.31.11.20-7, 50.24.40.00-7.  
II.1.4) Wspólny Słownik Zamówień (CPV): 34.31.11.20-7, 50.24.40.00-7.

### Ogłoszenie o przetargu

Konieczne było więc znalezienie podmiotu, który podejmie się prac. Złoży ofertę, weźmie na siebie ciężar finansowania oraz koordynacji dostawy i prac na stoczni.

„Wymyślenie” silnika okazało się prostsze, niż procedury w ramach których należało to zrobić. Konieczne było rozpisanie przetargu w oparciu o Prawo Zamówień Publicznych, a okazało się, że nasza organizacja nie prowadziła dotąd żadnych przetargów... ZHR zarejestrował się w Urzędzie Zamówień Publicznych, a następnie przygotowaliśmy i rozstrzygnęliśmy postępowanie.

Udało się sprawnie załatwić wszystkie formalności dzięki bardzo, bardzo dobrej współpracy z ówczesną szefową Biura Naczelnictwa Anną Kuflikowską oraz wielkim wsparciu ówczesnej skarbnik ZHR hm Anny Zagrajek. Dziękuję!

To wszystko było możliwe również dzięki temu, że w trakcie Złotu XX-lecia ZHR, praktycznie całe Naczelnictwo i większość władz Związku była obecna, przez dłuższy okres w jednym miejscu, a ja zaś byłem szefem jednej ze służb złotych. Do minimum został skrócony dystans od pomysłu do decyzji.

Wspomnę też, że to był początek kryzysu w Europie. Wahania kursu Euro nie ułatwiały nam sprawy. Gdy przygotowywałem kosztorys (pod koniec 2008), jedno euro kosztowało około 3,50 zł. Gdy szukaliśmy rozwiązania, jedno euro było już warte około 4,50 zł, a gdy zawieraliśmy umowę, cena spadła do 4,30 zł...

Ostatecznie w listopadzie silnik dotarł do Polski, a na początku grudnia Kuba Jósewicz uruchomił silnik (!), kuśtykając o kulach z nogą w gipsie.

Nie było łatwo. Udało się i w grudniu 2009, na własnym napędzie wróciliśmy na naszą przystań ze stoczni.

C.D.N.

[Złota Kaczka – część I](#)

[Złota Kaczka – część II](#)

### **[1] Lao-tzu**

[2] Słowa Jezusa z Nazaretu, Ewangelia wg św. Mateusza – Mt, 7, 7

[3] <http://biblia.deon.pl/rozdzial.php?id=41> ;

[4] Menisk wypukły <https://pl.wikipedia.org/wiki/Menisk>

[5] „KNR” to zestaw parametrów obrazujących koszty (ile czasu (robocizna), ile materiałów i jaki sprzęt), które są konieczne do wykonania danego zadania. Jest to kapitalne narzędzie do wyceny i planowania prac. Można (w teorii) wyliczyć, że np. bramę obozową buduje trzech harcerzy w ciągu około doby (niezależnie od ilości godzin na dzień), ale np. tą samą bramę dwóch harcerzy będzie budować nie dobę tylko czterdzieści godzin (bo ich wydajność maleje), nie zmieni się natomiast ilość drewna koniecznego do budowy, ani narzędzia (co najwyżej ich ilość) – te wszystkie parametry są wyceniane w jednostce czasu i na końcu wychodzi cena wykonania

bramy. Polecam do przećwiczenia na kursie instruktorskim – takie szczegółowe rozłożenie zasobów osób, materiałów i sprzętu jest bardzo pożyteczną wiedzą. Po co kupować piłę spalinową (kolejną) skoro można użyć tej, która była używana przy innej konstrukcji – ale jednocześnie trzeba pamiętać, że trudno jest budować jedną piłą dwie konstrukcje oddalone od siebie. Można jeszcze zobrazować projekt budowania bramy obozowej, na tablicy zadań obozowych, wykresem Ganta... To w innym artykule o planowaniu – kiedyś.

[6] Zarzut „nierozliczenia dotacji” albo „nieprawidłowego rozliczenia dotacji” będzie się w przyszłości przewijał jak mantra. Będzie formułowany przez ludzi, którzy żadnej dotacji samodzielnie nie pozyskali, a tym bardziej sami nie rozliczyli, sami zaś mieli dość „nowatorskie” pomysły rozliczając swoje „wydarzenia” (rozwiniecie w części „siedem lat chudych”).

[7] „Tornado” rozpoczęło się od odwołania w październiku 2006 roku Komendanta Chorągwi przez Naczelnika ZHR hm Michała Sternickiego. Nikt nigdy wprost nie poinformował instruktorów (co uważam za błąd) o charakterze zarzutów stawianych komendantowi chorągwi. Następnie na dwa miesiące komisarzem chorągwi został śp. ks. hm Krzysztof Bojko. Ostatecznie Komendantem Chorągwi został hm Bartłomiej Surowski. Niestety zarząd właściwie od samego początku, toczył wewnętrzny konflikt. W jego efekcie w marcu/kwietniu 2007 roku do dymisji podał się Przewodniczący Zarządu hm Paweł Schindler. Wybór hm Piotra Gluza na Przewodniczącego Okręgu i pwd Malwiny Grudzień na skarbnika Okręgu nie został zatwierdzony przez Naczelnictwo ZHR. I znów nie zakomunikowana instruktorom wprost powodów, co uważam za błąd, choć zakładam, że mogły być poważne. W przypadku Piotra miało to miejsce kolejny raz (wcześniej w kadencji 2004-2006)... Był zatem zarząd, ale bez przewodniczącego i bez skarbnika. W Okręgu zapanowała kompletna anarchia, zakończona mianowaniem mnie na Komisarza Okręgu.

[8] Pierwszą podróżującą wystawą był „Pociąg do historii” – mobilna wystawa zrealizowana we współpracy z PKP, która zjeżdżała od 2007 roku około 30 miejscowości <https://www.youtube.com/watch?v=a8XhdvFLi48>

[9] Rafał Dutkiewicz, Prezydent Wrocławia 2002-2018, m.in. był instruktorem harcerskim środowiska z Ostrzeszowa, człowiekiem wielu pasji. Wdrożył i rozwinął m.in. program renowacji zabytków, który stał się modelowym w skali kraju. ZHR, poprzez „Złotą Kaczkę” stał się jednym z beneficjentów tego programu. Zainteresowanych jak wyglądały kulisy kierowania Wrocławiem, decyzji i negocjacji odsyłam do kapitalnej książki – wywiadu rzeki Jacka Antczaka „Prezydent Rafał Dutkiewicz (nie tylko) o Wrocławiu”

[10] Niestety, ówczesny facebook miał mniej użytkowników w Polsce niż nasza klasa, czy gadu-gadu i nie oferował możliwości zrobienia np. zbiórki publicznej,

która zasypałaby powstałą „dziurę finansową”, analogicznie do zbiórki na ECS.

[11] Tzn. obieg płynu chłodniczego chłodzony jest poprzez chłodnicę powietrzem

[12] Wg stoczniovców wystarczający byłby motor o mocy ok 30KM, przy założonym wyporze ok 60 ton – taki mniej więcej współczynnik mocy do wyporu posiadają statki żeglugi śródlądowej.

[13] Kubę poznałem jako młody drużynowy, na pierwszym obozie, którego byłem komendantem. Jak? Otóż Kuba, drużynowy ze Szczecina, dostał mój adres z GK i napisał do mnie list. Zwykły, na papierze, że chce z drużyną pojechać na obóz drużyny żeglarskiej (bo sam trochę pływał). No i pojechał. Utrzymujemy kontakt do dziś. Taki ZHR lubię.

[14] Wymagania dla jachtów brytyjskie istotnie odbiegają od wymagań PRS. Przykład: węże doprowadzające paliwo wykonane są z gumy, czego polskie towarzystwo nie dopuszcza.

### 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...