

**65 w 2019 (202)**

# **Złota Kaczka - projekt. Część czwarta.**

**Data publikacji: 27.09.2019 / Autor: Grzegorz Majcher****2010**

Podczas jednej z prezentacji wystawę „Rzeka-Miasto-Ludzie” odwiedził Pan Filip Gruszczyński, pracownik Urzędu Miasta Szczecin odpowiedzialny za mi.n Tall Ships i Dni Odry w Szczecinie. Złożył nam propozycję żebyśmy przyплыли do Szczecina w 2010 roku!

Jesienią 2009 omówiliśmy sprawę na radzie szczepu. Postanowiliśmy upiec dwie pieczenie na jednym ogniu. Kaczka miała popłynąć do Szczecina z wystawą, przy okazji holując sprzęt żeglarski i obozowy do Podgrodzia. Zweryfikowaliśmy, że miejsce jest wolne i zostało „zaklepane” u ks. hm. Tomasza Kościelnego.

Rytuał złożenia wniosku o dofinansowanie, dostosowanie wniosku do uzyskanego dofinansowania i podpisanie umowy powtórzył się. Nie było już żadnych problemów – 4 lata współpracy spowodowały, że ZHR był postrzegany jako stabilny i wiarygodny partner dla miasta Wrocław. To wszystko zaowocowało dofinansowaniem w wysokości około 60 000 zł przeznaczonych w znacznej mierze na zakup agregatu prądotwórczego oraz wykonanie instalacji i zabudowy wnętrza statku.

Pierwszą nową rzeczą uruchomioną było urządzenie sterowe. Prace rozpoczęły się już marcu. Pierwotnie i wcześniej sterowanie odbywało się przy pomocy rumpla. Rumpla około 2,5 metra długości. Ciężka robota. Niebezpieczna, zwłaszcza przy płynięciu wstecz<sup>[1]</sup>.

W marcu Odra wezbrała. Kaczka, już z urządzeniem sterowym, odbyła pomyślne próby na silniku na niespokojnej rzece.

10 kwietnia 2010 (sobota) byłem na Zatoce. Naprawiałem z harcerzami uszkodzony płot, wodowaliśmy nowozakupione pomosty. Zadzwonił Daniel Rudnicki informując mnie o katastrofie Smoleńskiej, dzieląc się faktem, że nie wiadomo co z delegacją ZHR, która w części miała również lecieć z śp. Prezydentem Lechem Kaczyńskim.

## Rzeka-Miasto-Ludzie edycja 2010

To była dziwna wiosna. Bardzo chłodna. Lód zszedł dopiero pod koniec kwietnia. Przygotowywaliśmy się do prezentacji wystawy Rzeka Miasto Ludzie we Wrocławiu. Całkowicie samodzielnie, jako szczerp. Miała to być wspólna akcja promocyjna Ośrodka „Pamięć i Przyszłość” i ZHR, zorganizowana w ramach Nocy Muzeów 2010.

W wyniku wezbrań została zamknięta droga wodna. Śluzy były nieczynne. Czekaliśmy. Najpierw jeden tydzień, potem kolejny. Według planu mieliśmy być od połowy kwietnia w centrum miasta. Wyruszyliśmy dopiero 12 maja. No i okazało się, że ze względu na wysoką wodę przedłużył się remont śluzy Bartoszowice.

Przy płynięciu pod śluzę około godz. 15:00. Powiadomiono nas, że „jutro/pojutrze” będą śluzowane inne statki oczekujące i płynące w dół i zostaniemy obsłużeni „przy okazji”.

Informację mieliśmy otrzymać od kierownika budowy. Nie zawiadomił nas. No i... statki prześluzowali, a my tkwieliśmy pod śluzą.

Kolejne „jutro/pojutrze”. Woda przybiera. za chwilę znowu szlak zostanie zamknięty... W piątek, na dzień przed prezentacją przy Bulwarze Xawerego Dunikowskiego (XD) informuję organizatora Nocy Muzeów, że ze względu na perturbacje na śluzie Bartoszowice ZHR nie jest w stanie zrealizować umowy.

Okolo 30 minut później dzwoni do mnie kierownik firmy wykonującej remont i mówi: *„Panie Grzegorzu, dlaczego Pan nie powiedział, że jeśli Pan nie przepłynie, to nie odbędzie się bardzo ważna wystawa? Już otwieramy śluzę.”*  
Kurtyna.

Przejście śluzy wymagało tylko dobrej woli obsługi budowy. Trudniejsze okazało się zawrócenie statku na wezbranej rzece. Pierwsza próba okazała się nieudana. Pusty statek idący pod prąd dość trudno zawrócić na rzece o szerokości ok. 150 metrów. Na szczęście przypomniałem sobie bareczne opowieści starych szyprów odrzańskich, o tym jak cztery razy dłuższe statki obracali na wąskim odcinku Odry.

Trzeba wpłynąć w cofkę (woda w cofce płynie pod prąd rzeki), odpowiednio późno, przed ostrogą wypuścić dziób statku na nurt główny. Rzeka sama obraca dziób, rufa „stoi” w cofce i w ten sposób obróciłem pierwszy raz w życiu Kaczkę. Trochę się spociłem.

Dopłynęliśmy do śluzy „Opatowice” okazało się, że stan wody był tak duży, że woda przelewa się przez wrota. Obsługujący obiekt pracownicy RZGW, musieli wstrzymać przepływ na Odrze, podnosząc jaz, w przeciwnym razie śluzowanie byłoby

niemożliwe.

Przeszliśmy. Zaczumowaliśmy ponownie na Bulwarze XD (jak mawia dziś młodzież).

Noc muzeów na „Kaczce” to było kompletne szaleństwo. Przez pokład przewinęło się około 2500 osób. Harcerki i harcerze dwoili się i troili żeby przyspieszać zwiedzanie, bo na zewnątrz stała stumetrowa kolejka. [Zorganizowaliśmy też m.in. bieg terenowy i konkurs z nagrodami.](#)

Niestety okazało się, że wezbranie powoli zamieniło się w powódź. Utknęliśmy, bo woda podniosła się na tyle, że statek był zbyt wysoki, aby zmieścić się pod mostem Pokoju. [Cała szczegółowa relacja z tego okresu została spisana i opublikowana na portalu żeglutowym.](#)

[Zatoka została zalana.](#) Kaczka była centrum dowodzenia, dzieliliśmy się zadaniami i koordynowaliśmy ewakuację majątku na Zatoce. Zbudowała się ekipa drużynowych i funkcyjnych, którzy czuli odpowiedzialność za przystań. Wygraliśmy jako zespół, pomimo pewnych trudności wewnętrznych. Wodniacko to był stracony rok.

Na Bulwar XD powróciliśmy jeszcze w połowie czerwca na Karnawał Odrzański.

## **W drodze do Szczecina...**

Po przejściu powodzi[2] śluzy pozostawały nieczynne. Znowu musieliśmy czekać. Tymczasem termin prezentacji wystawy w lipcu, w Szczecinie, zbliżał się wielkimi krokami.

Naprawa śluz przedłużała się. Opuściliśmy gościnne HOW Stanica (ZHP). W świeżo wyremontowanej śluzy Bartoszowice wkręciliśmy w śrubę deskę szalunkową... kolejne 3 godziny postoj i wydłubywania jej z pomiędzy steru i śruby. Dopłynęliśmy wreszcie do zdewastowanej powodzią śluzy Różanka. Staliśmy tam kolejne 5 dni...

Ostatecznie z Wrocławia wypłynęliśmy, w środę 7 lipca 2010 o godz. 1900. Do Szczecina dotarliśmy w sobotę około godziny 12:00 (50 godzin pracy silnika).

[Kompletna relacja z podróży Wrocław-Szczecin-Wrocław została na portalu żeglutowym.](#)

Niestety splot wydarzeń doprowadził do tego, że Kaczka popłynęła do Szczecina tylko z jednym namiotem i bez żadnej łodzi na holu (tak jak pierwotnie zakładaliśmy).

## Tymczasem na przystani i w szczepie.

Na początku lipca żadna łódź nie była przygotowana do obozu... dla mnie osobiście był to sygnał ostrzegawczy, że jednak coś w naszym środowisku nie gra. Nie można rozwijać „sekcji morskiej” mieszkając we Wrocławiu, pomijając podstawę „piramidy” czyli pracę w drużynach i przygotowanie sprzętu do biwaków i obozu.

Z jednej strony można usprawiedliwić tę sytuację powodzią, z drugiej strony – w mojej subiektywnej ocenie – był to efekt tzw. „frywolnego harcerstwa”<sup>[3]</sup>.

W tym szczególnym przypadku okazało się, że „załatwienie” obozu sprowadziło się do tylko i wyłącznie załatwienia miejsca w Podgrodziu. Nikt nie pofatygował się by tam pojechać i nie zweryfikował jak wygląda sytuacja na miejscu. Efekt był tego taki, że gdy ostatecznie pojawiłem się tam w czerwcu, stwierdziłem, że nie ma gdzie bezpiecznie postawić tam statku w trakcie obozu. Pozostawał tylko postój na kotwicy. Niestety, nie zdołałem również od Druha Komendanta Obozu uzyskać deklaracji dot. wachty kotwicznej czy w ogóle jakiegokolwiek deklaracji.

Ta sytuacja spowodowała również u mnie refleksję, że niestety wyobrażenie o harcerstwie moje i Druha Komendanta Obozu istotnie się różni. Stanowiliśmy tandem przez wiele lat. Mówiliśmy sobie rzeczy przykre, ale szczerze. Niestety gdzieś szczerłość została wyparta przez ambicje. Oczywiście również moje.

Z jednej strony fajnie, że zawsze jest Druh Komendant Obozu, że „ogarnia wszystko”, ale to powoduje, że młodzież nie rozwija się, bo wie, że w razie czego „jakoś to będzie”.

Takie podejście sprawiło, że m.in. spora część sprzętu po obozie pozostała bez dozoru w Podgrodzi i zwożona była do Wrocławia dopiero w październiku „metodami gospodarskimi”.

Nie była to może wojna pomiędzy mną, a Druhem, ale było to wyraźne pęknięcie w naszych relacjach.

Dlatego 12 lipca oddaliśmy cumy w Szczecinie i we... dwóch (Ja i Janek Środek) rozpoczęliśmy podróż powrotną do Wrocławia.

17 lipca Kaczka powróciła z pierwszego, od co najmniej 60 lat, samodzielnego rejsu. Licznik godzin pracy silnika wskazywał około 140 motogodzin. Powrót pod prąd ze Szczecina zajął około 80 godzin.

## Wyposażania żaglowca ciąg dalszy.

W sierpniu rozpoczęła się rozbiórka wystawy i prace przy zbiornikach fekaliów (2 szt.) oraz wody (2 szt.), został zamówiony generator prądu (agregat prądotwórczy morski) – ponownie wybraliśmy firmę BetaMarine ze wspaniałym rabatem od Andrew Growcoot’a.

Jan Środek projektował cały „fitting” – instalacje, zbiorniki, kabiny natrysków i toalet. Wszystkie prace zostały powierzone i wykonane przez firmie, która dostarczyła w 2009 roku silnik.

Niemniej największym wyzwaniem był maszt, a właściwie drzewca, a właściwie drzewa.

Weryfikując temat masztów okazało się, że zamówienie klejonego „badyla” przekracza nasz budżet, a właściwie to należałoby zakupić drzewca – grot maszt, bezan maszt, bom grota, bukszpryt, na Dolnym Śląsku nikt takich rzeczy nie robił. Najbliższa firma miała siedzibę w Danii, do kosztów należałoby doliczyć transport. Cała kwota oscylowała w granicach około 50 tys. złotych. Odpuściliśmy. Szukaliśmy innego rozwiązania. Znaleźliśmy. Bardzo przyjemne.

## Las masztowy.

Trzeba znaleźć las, z około stopięćdziesięcioletnią sosną (bardzo trudne), blisko Odry, tak żeby można było ścięte drzewo przewieźć Kaczką do Wrocławia, na miejscu wysezonować i wykonać drzewca. Proste?

Rozpytałem znajomych leśników, gdzie rosną takie drzewa no i okazało się, że całkiem niedaleko. W okolicy Lubiąża jest taki las.

Najpierw pojechałem tam sam (1), potem z Janem „Dżonym” znaleźliśmy 3 drzewa (2) i załatwiliśmy sprawy z Lasami Państwowymi (3). Dwa pierwsze działania odbyły się na przestrzeni sierpnia i września. Trzecie zajęło najwięcej czasu i zakończyło się na początku listopada – leśniczy mi powiedział, że możemy przyjechać po drzewo. No i popłynęliśmy. Za Lubiąż, w okolicy ujścia Kaczawy (na północnym brzegu Odry). [Dokładnie TU](#) □

To był pierwszy w pełni harcerski rejs. Uczestniczyli w nim harcerze z 25 WrŻDH i 26 WrŻDH, podzieleni na wachty. Operatorem i autorem filmu „Wyprawa po maszty” jest Maciej Skurski – ówczesny drużynowy 26tej.

Trzeba przyznać, że Opatrzność nad nami czuwała. Najpierw, rok wcześniej,

poznaliśmy leśników, którzy nam pomogli. Potem deszczowa jesień umożliwiła bezproblemowe dopłynięcie na miejsce. Średni poziom wody na tym odcinku zwykle jest o ok. 150 cm niższy niż w czasie gdy przy płynęliśmy po maszty.

Przed wypłynięciem pod pokładem znalazł się zamówiony wcześniej agregat, zbiorniki. Zaraz po powrocie z wyprawy rozpoczął się montaż kabin natrysków i toalety.

Niestety Druh, który miał zorganizować zabudowę kambuza „jak Pan Bóg przykazał”, zrobił to tak, że zostaliśmy w grudniu z pieniędzmi, które musielibyśmy zwrócić, jeśli wyposażenie nie pojawiłoby się na statku. Cóż było robić...

Pojechaliśmy do IKEI i w ten sposób, zamiast mieć nic, mieliśmy COŚ[4]. To prawdopodobnie pierwsza kuchnia IKEI zamontowana na statku.

Podsumowując rok 2010 zakończył się wyposażeniem Kaczki w: kompletne mechaniczne urządzenie sterowe, agregat prądotwórczy, kambuz, moduł toalet i natrysków, zbiorniki fekaliiów 2 szt. i wody pitne 2 szt., maszt (nieobrobiony surowiec).

[1] Wracając w grudniu 2009 ze stoczni, podczas cofania, rumpel przygwoździł trzech dzielnych marynarzy do relingu, tak że cudem uniknęli męczeńskiej śmierci.

[2] Formalnie w dorzeczu Odry nie została ogłoszona powódź w 2010, ze względów m.in. finansowych. Zniszczenia w infrastrukturze rzeki (śluzy i budowle) oszacowano na kilkaset mln zł. Wiele obiektów uruchomiono dopiero w 2011r.

[3] Frywolne harcerstwo – kadra, która dobrze się bawią w swoim towarzystwie i to jest główny efekt ich „harcowania”. Najczęstsze objawy frywolności: brak biwaków, brak zwiadów przedoobozowych („tyle razy to robiłem, uda się, nic nas nie zaskoczy”). Osobliwa komunikacja z przełożonymi, rodzicami i odpowiedzialność za uczestników i powierzony sprzęt. No risk, no fun.

[4] Oczywiście potem na tą IKEĘ najbardziej wybrzydzał ów Druh, który nie dotrzymał zobowiązania – znalezienia rzemieślnika, który wykonałby kambuz z drewna z prawdziwego zdarzenia.

### 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...