

15 w 2020 (241)

# „Złota Kaczka” – projekt. Część piąta (2011-2013).

**Data publikacji: 24.03.2020 / Autor: Grzegorz Majcher**

*Tekst jest „osobistą kroniką” zdarzeń, w których uczestniczyłem, a które miały związek lub wpływ na proces przebiegu projektu. To próba przedstawienia szerokiego spektrum działań służących realizacji głównego celu rewitalizacji statku – odbudowy i udostępnienia go dla wychowania młodzieży.*

*Należy mieć nadzieję, że wszystkie osoby i podmioty zaangażowane w projekt (miasto Wrocław, Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego) będą w przyszłości dumne z wykorzystania statku przez ZHR.*

*Liczę na to, że głos osób, które (w najlepszym przypadku) nie przeszkadzały, będzie brany pod uwagę, równie mocno, jak tych, które poświęciły się temu przedsięwzięciu.*

## 2011

W 2010 roku odbyła się [wyprawa po maszty w okolicy Lubiąza](#). Przywieźliśmy 3 świeżo ścięte sosny. Najstarsza z nich miała co najmniej 120 lat. Wyciągnęliśmy je na brzeg. Okorowaliśmy i czekaliśmy, aż się wysezonują.

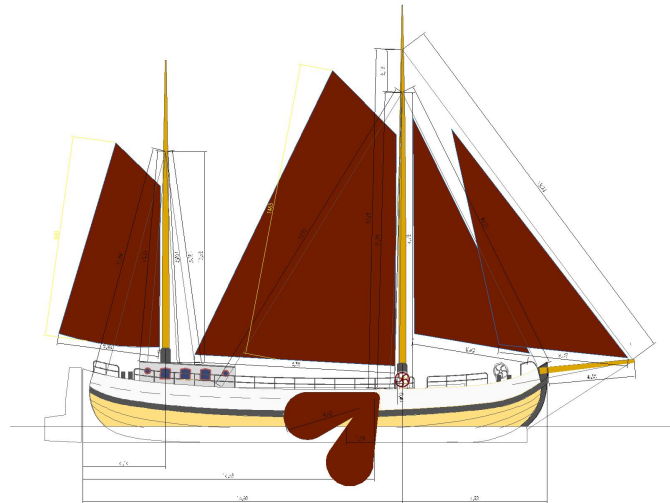
Otrzymaliśmy też kolejny grant od miasta Wrocław, w wysokości około 60 tyś zł, z przeznaczeniem na wyposażenie statku w takielunek[1] grotmasztu, żagle (kliwer, fok, grot i bezan) oraz zabudowę mesy[2].

### **Wiosna. Żagle.**

Generalny szkic ożaglowania i wyliczenia wykonał niezastąpiony Jan „Johny” Środek. Moim zadaniem, było „tylko” zweryfikowanie założeń i przeniesienie „do komputera”.

Trudność polegała na tym, żeby zaprojektować ożaglowanie, które da się w miarę zrównoważyć. Ci którzy trochę pływali, a szczególnie Ci, którzy pływali przy silnym wietrze na dużym przechyle wiedzą ile siły kosztuje utrzymanie kursu w bajdewindzie. To co wówczas czujemy na rumplu to efekt działania sił generowanych przez wiatr (żagle) i wodę (część zmoczona kadłuba) [3].

Okazało się, że w Polsce jest jedna firma, który ma doświadczenie w projektowaniu i wykonywaniu żagli dla tjalków – firma Sail Service. Po kilku rozmowach oraz mailach zleciliśmy wykonanie żagli.



Fot. Plan ożaglowania

### **Wiosna. Szczep. Ludzie. Załoga**

Splot wielu „trudnych” okoliczności[4] sprawił, że zostałem komendantem obozu letniego naszego szczepu.

Postawiłem sobie za cel zorganizowanie porządnego obozu, nawet kosztem opóźnienia prac na Kaczce.

Sprawa była prosta. Najpierw ludzie, potem statek.

Dobre miejsce, skompletowanie sprzętu pływającego, a co najważniejsze szeroka kadra, spowodowały, że był to dobry obóz.

Obóz szczepu drużyn wodnych 2011

Drużyny zrealizowały założone cele. Było szkolenie na stopień żeglarza jachtowego oraz wędrówki wodne. Pogoda nas nie rozpieszczała. Było zimno i bardzo mokro.

### **Jesień. Mesa. Grotmaszt**

Po demontażu wystawy, zabudowie kambuza i sanitariatów, w kolejnym kroku musiała zostać wykonana mesa[5].

Prace rozpoczęły się w październiku. W tej części statku znajdują się instalacje wody pitnej (zbiorniki), które trzeba było ukryć za montowanym wyposażeniem. Została wykonana również ściana (gródź) oddzielająca mesę od planowanego na 2012 rok

kubryku[6].

Wkrótce po zakończeniu obozu, w sierpniu rozpoczęła się obróbka największego drzewa przeznaczonego na grotmaszt. W listopadzie maszt był gotowy w 95 % i można było go włożyć na pokład.

Znacie to ćwiczenie Navy Seals , Marines i innych wojsk ? Drużyna (ekipa) idzie lub biegnie z drewnianą kłodą. To ćwiczenie na koordynację, budowę ducha zespołu („co nas nie zabije to nas wzmocni”), to idealny moment na dostrzeżenie osób i ich charakterów czy cech.

Uznałem, że taka akcja będzie bardzo ważna dla harcerzy oraz wzbudzi zainteresowanie mediów. Nie myliłem się.

11 listopada 2011, po zakończonych obchodach Święta Niepodległości (defilada i gra miejska), członkowie drużyn z hufców: „Włost” (macierzysty hufiec drużyn wodnych) oraz „Leśni” przenieśli gołymi rękami maszt na „Złotą Kaczkę” .

Po wspólnej pracy zawiązaliśmy krąg, odśpiewaliśmy „Bratnie Słowo” i przeszliśmy do części konsumpcyjnej □ [7]. Wydarzenie relacjonował lokalny wrocławski oddział TVP.

Wrocławskie Fakty TVP nadały pierwszą w 100 % relację z harcerskiego przedsięwzięcia związanego ze „Złotą Kaczką”.

Byliśmy bardzo dumni.

Złota Kaczka 2011

## 2012

Otrzymaliśmy kolejny grant z miasta Wrocław, który przeznaczony był na sfinansowanie na wykonania: 2 szt. mieczy bocznych , takielunku stałego (want) i ruchomego (fałów) bezana, cęgów bezana, bukszprytu 5m. wraz takielunkiem, bomu grota, gafla grota i najważniejsze adaptację wnętrza statku z przeznaczeniem na pomieszczenia załogi (z 12 kojami).

Miał to być ostatni „rok stoczniowy”. Prace przewidziane do wykonania miały umożliwić użytkowanie statku do rejsów śródlądowych.

„W międzyczasie” zostałem drużynowym wędrowników. Znacie to powiedzenie? Jak masz mało czasu to weź sobie więcej zadań. Trochę chciałem, trochę powstała potrzeba wyodrębnienia z drużyny największych harpaganów i zorganizowania dla nich odrębnego programu.

Każdy z wędrowników miał swój „przydział” zadań na przystani. Trzech było bosmanami łodzi, inni realizowali zadania porządkowe oraz wspierali drużyny szczepu podczas zbiórek jako tzw. instruktorzy dyżurni. Zakończyliśmy kilkuletni proces „składania” dezety – „Fidelis”, która miała być osią letniego wyczynu[8] – spływu Odrą i rejsu po Zalewie Szczecińskim.



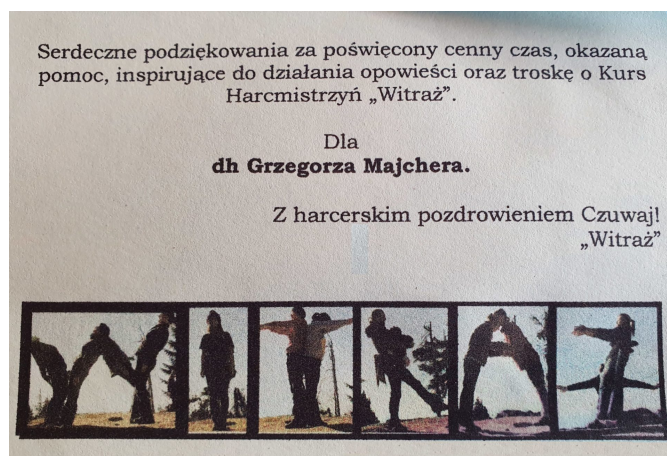
foto. zbiórka KI Słężanie

„Kaczka” była już miejscem zbiórek harcerskich czy instruktorskich. Tu swoje pierwsze spotkanie odbył Krąg Instruktorski „Słężanie”, jeszcze wcześniej (przed remontem) goszczony był kilkunastoosobowy kurs wodzów zuchowych „100 naboii” oraz wielokrotnie drużyny korzystały z „gleby” statku lub żeby być precyzyjnym gretingu[9].

W 2012 roku, przewinęło się przez pokład sporo harcerskich wydarzeń. Wśród najważniejszych należy wymienić organizowany we Wrocławiu Złot Złoty Koniczynek. W trakcie, którego zaplanowany został rejs na „Złotej Kaczce”.

Niestety, wysoki poziom Odry uniemożliwił wypłynięcie. Mimo to na statku odbyły się warsztaty harcmistrzyń oraz kolacja z ówczesną Naczelniczką Harcererek hm. Marią Brzeską-Delii. Opowiedziałem skróconą wersję historii statku i samego projektu odbudowy. To było bardzo miłe popołudnie ☐





Fot. Podziękowanie od Kursu Harcmistrzyń

### **Wiosna. Bezanmaszt.**

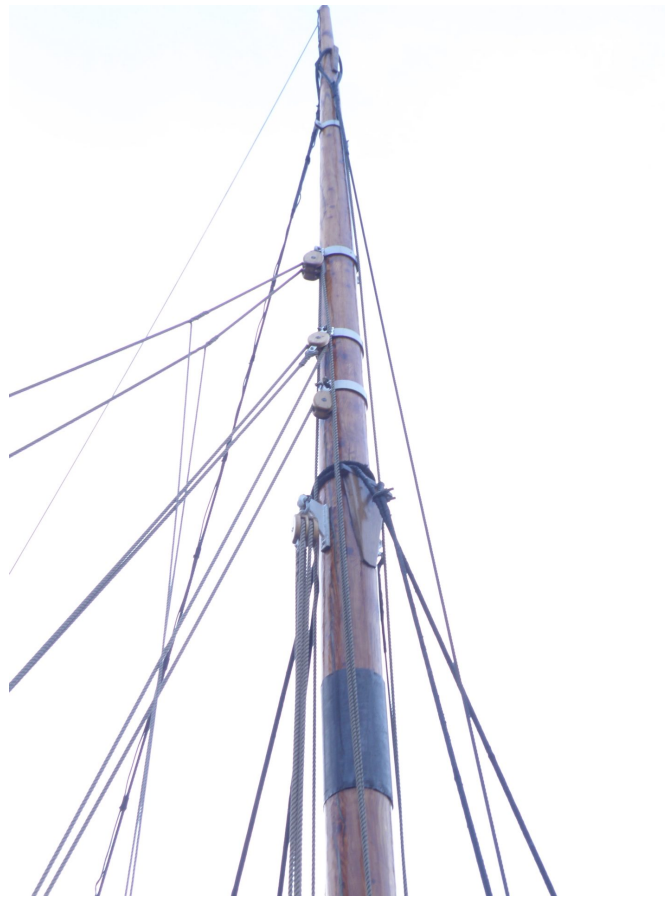
Bogatsi o doświadczenie z obróbki grotmasztu przystąpiliśmy do prac przy mniejszym bezanie i dość szybko w czerwcu zakończyliśmy prace. W czerwcu siłami 25 WrZDH y i 125 WrWDW, samodzielnie załadowaliśmy maszt na pokład.

### **Inspiracje. Rejs Norwegia -Szkocja.**

W czerwcu kadra szczepu odbyła rejs „Zawiszą Czarnym” na trasie Oslo- Aberdeen. Rejs był dla mnie wieloraką inspiracją. Szczegółowo pomierzyłem zakamarki kubryku i kabin oficerów wachtowych. Przyjrzałem się dokładnie takielunkowi.

Ku mojemu zaskoczeniu okazało się, że „Zawias” ma niższą wolną burtę od „Kaczki”. Las masztów w Oslo, w zestawieniu z białymi nocami, zaowocował kolekcją zdjęć wszystkich masztów i takielunku żaglowców znajdujących się w głównym porcie.

Atmosfera na tej jednostce prowadzonej przez kpt Andrzeja Kałamaję i jego oficerów była doskonała. Kubryk nie spełniał wyłącznie roli mieszkalnej. Był miejscem spotkań załogi, wspólnego śpiewu i snucia morskich opowieści. Czułem się znów jakbym słuchał opowieści starych szyprów odrzańskich i obserwował ich zarażenie barecznością. To magiczne momenty, które zostają na całe życie.



Fot. Top masztu żaglowca w Oslo

**Idea. Statek matka.**

Jeden ze scenariuszy, który braliśmy od początku pod uwagę zakładał, że „Złota Kaczka” będzie statkiem bazą – „matką” dla załogi, która będzie odbywać rejsy po akwenach możliwych dla tej jednostki<sup>[10]</sup>.

Co kilka dni statek przemieszczałby się pomiędzy portami lub kotwicznymi. Na postoju mniejsze łodzie realizowałyby program wodniacki (żeglarski) np. kilkudniowe wędrówki po okolicy.

**Zalew Szczeciński i "Fidelis".**

Zalew Szczeciński dla płytko zanurzonych jednostek jest wyśmienitym akwenem, wyjątkiem wprost żeglarskich ksiązek przygodowych.

Taki cel przyświecał budowie „Fidelisa”, który miał m.in. przygotowywać przyszłą kadrę „Złotej Kaczki” oraz miał zweryfikować akweny na północ od Szczecina. <sup>[11]</sup> Zbudowaliśmy go i wyposażyliśmy w latach 2008-2012, żagle zakupił i udostępnił nasz „dobry” duch, na którego zawsze mogliśmy liczyć. Wszystkie „duchy” wymienię w epilogu.

Dezeta dotarła z Wrocławia (Odrą) do Szczecina. Co ciekawe, odcinek Wrocław-Krosno Odrzańskie przepełnęli na wioślach wędrownicy z FSE „Zawisza”.

W Krośnie wyposażyliśmy łódź w maszty . „Szkieletowa” (dwuosobowa) załoga przeprowadziła jacht do Słubic. Tam dopiero dosiedli się pozostali wędrownicy, którzy dojechali na rowerach (via kwaterka obozu Zatoki).

W trakcie rejsu poznaliśmy większość portów i miejsc, w których można stanąć w przyszłości „Kaczką”. Wędrownicy zdobyli umiejętność manewrowania dwumasztową szalupą.

Konieczne było nawiązanie relacji z Urzędem Morskim w Szczecinie, aby ustalić jakie wymagania należy spełnić, by żeglować po tych wodach.

Dla „Fidelisa” sprawa była prosta. Wystarczyło wyposażyc go w komplet środków ratunkowych. „Złota Kaczka” musiałaby zostać wyposażona w dodatkowe wyjście awaryjne (dziobowe), dodatkowe wyposażenie p-poż (kombinezony), [nawigacyjne – odbiornik AIS \(umożliwiający śledzenie pozycji statku\)](#) oraz powinna zostać przerejestrowana (uzyskać rejestrację POL). Te wszystkie wnioski były następstwem przygotowań do rejsu wędrowników po Zalewie Szczecińskim.

Po prawie dwóch tygodniach włóczęgi po Zalewie Szczecińskim, przy bardzo niesprzyjających warunkach pogodowych zakończyliśmy rejs w Szczecinie

Rejs wędrowników 125 WrWDW po Zalewie Szczecińskim – 2012 r.

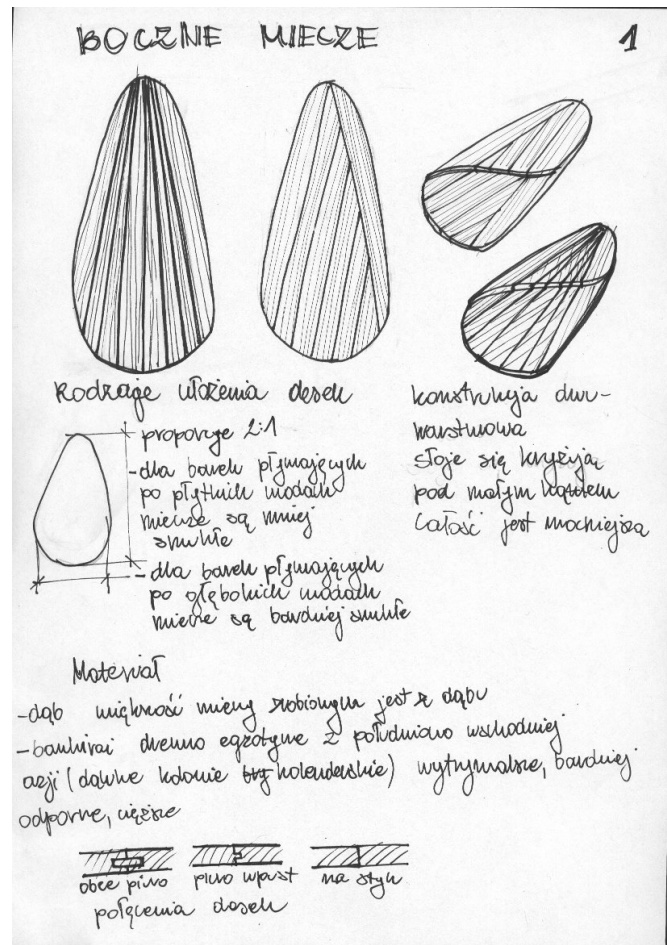
### **Jesień. Miecze dwa - drewniane**

Wykonanie mieczy bocznych okazało się trudne do zrealizowania. Od maja poszukiwaliśmy odpowiedniego drewna. Zjeździłem cały Dolny Śląsk. Oryginalne miecze na tjalkach wykonane są z drzewa bangkirai, które jest bardzo ciężkie oraz twarde.

Trudno jednak znaleźć deski, bo z Azji sprowadzane są głównie gotowe produkty na tarasy. W akcie desperacji miałem nawet ofertę na wykonanie mieczy ze grubej sklejki (grubość ~10cm.) , zamawianej bezpośrednio u producenta.

Jan „Johny” Środek przekonał mnie żeby zrobić je po prostu z dębiny. Okazało się, że bardzo trudno kupić wysezonowaną dębinę – deski o grubości 10 cm. Ostatecznie zdecydowaliśmy, że zlecimy sklejenie mieczy z kantówek o przekroju 8cmx10cm.

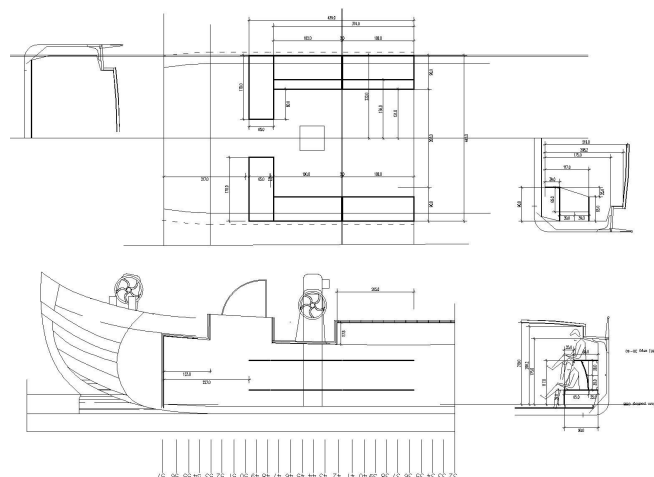
We wrześniu surowe miecze zostały przywiezione na Stację (przystań ZHP) i tam zostały ostatecznie obrobione i zakonserwowane.



Fot. Rysunek miecza i/lub szkic miecza

Pozostałe rzeczy zostały zamówione lub zlecone do wykonania we wrześniu.

Najwięcej czasu zajęło przemyślenie geometrii i koncepcji zabudowy kubryku. Należało to zrobić w taki sposób, żeby na przypadku prac stoczniowych, na 100-letnim statku, możliwe było dojście do burt – niezabudowywanie ich szalunkami.



Fot. Rysunek wymiarowania kubryku

Wymyśliłem, że trzeba wykonać dwie lustrzane konstrukcje stalowe. Będą one stanowić szkielet koi przyśrubowany do denników. Kolejnym ograniczeniem była konieczność pozostawienia rezerwy na umożliwienie zabudowy dziobowego wyjścia ewakuacyjnego, które narzucały nam przepisy p-poż.

Zakończenie prac w kubryku oznaczało, że wykonaliśmy zakres poprzedniego pozwolenia konserwatorskiego. Należało zacząć myśleć „co dalej?” oraz gromadzić dokumenty do nowej decyzji – pozwolenia na prace przy zabytku.

Złota Kaczka 2012

## 2013

Pierwszy raz od 7 lat nie ubiegaliśmy się o dotację na dalszy remont statku. Byłem wykończony obowiązkami harcerskimi, które na mnie spoczywały[12]. W pracy zawodowej, pod koniec 2012, rozpoczął się inny „maraton” związany z przygotowaniem i realizacją projektu pn. Centrum Historii „Zajezdnia”.

Bieżące, rozmaite obowiązki oraz realizacja umowy dotacyjnej z 2012 roku, kosztowały mnie tak wiele energii, że konieczny okazał się urlop. Należało spokojnie zastanowić się „co dalej?”. Nadszedł czas zacząć „konsumować” to co zostało zrobione na statku.

Poza tym, dużo rzeczy zostało wykonanych. Konieczne jednak było ich poskładanie w całość tak żeby możliwe było ich wspólne wykorzystanie.

### **Trymowanie.**

Mieliśmy żagle, mieliśmy bom i gafel grota, trzeba było „tylko” to złożyć. Były miecze boczne i windy, ale nie było fałów, ani bloków. Był bezanmaszt, cęgi bezana i takielunek stały, ale nie był postawiony.

Była świadomość, że być może konieczne będzie wykonanie pilersu pod bezan, ale zanim zostałby on zamontowany chciałem zweryfikować czy wyznaczona geometria żagli i części podwodnej pracuje tak jak założyliśmy.

Jak tylko zeszyły lody powoli zaczęliśmy to składać. Zamontowane zostały okucia, mechanizmy podnoszenia oraz same miecze boczne zostały umieszczone na właściwym miejscu. Został postawiony bezanmaszt, wtransportowaliśmy bom grota.

Pierwsze podniesienie samego gafla zakończyło się zablokowaniem go na wysokości ok 15m. Nie pomógł kontrafał. Okazało się, że nowe fały mają „kosmiczną”

tendencję do skręcania. Konieczne było podciągnięcie bosmana Marka Wcisło na górę i ręczne rozwiązanie problemu.

W czerwcu zostały wykonane pierwsze rysunki oraz skonsultowane dokumenty z konserwatorem, na nowy zakres prac.

### **Lato. Załoga. Wisła.**

Wakacje przerwały bezpośrednie działania przy statku. Trzeba było zająć się wyjazdem wędrowników.

Zaplanowaliśmy spływ, królową naszych rzek, Wisłą. Zwodowaliśmy się w Nowym Korczynie o dopłynęliśmy w dwa tygodnie do Zalewu Włocławskiego.

Była to pierwszorzędna szkoła żeglarska. Przez pierwsze dni, do Sandomierza, była „patelnia”. straszny upał.

Potem nastąpiła zmiana pogody. Wiało i grzmiało. Pokonywaliśmy do 120 km dziennie. W Zawichoście przebiliśmy kadłub i musieliśmy go prowizorycznie naprawić. Po dwóch dniach każdy nauczył się czytać rzekę i nie wpadać na mielizny. Wisła okazała się zdatna do żeglowania małą łodzią (Raja) o zanurzeniu ok 80cm z opuszczonym mieczem<sup>[13]</sup>.

Jeśli na żeglarskie trudy nałożyć: codzienną konieczność przygotowania trzech posiłków w warunkach polowych (bez żadnych butli gazowych i kuchenek), niesamowite wiślane krajobrazy, przyrodę, konieczność „planowania” trasy (mosty, linie wysokiego napięcia), ciekawe miejsca po drodze, to mamy idealny obóz wędrowny.

Tak jak ubiegłoroczny rejs po Zalewie , tak spływ Wisłą był również zwiadem, pod kątem możliwości pływania po tej „drodze wodnej”<sup>[14]</sup> statkiem takim jak „Kaczka”.

Królowa polskich rzek jest pięknym akwenem do wykorzystania harcersko-wodniackiego. Trudno jednak o jakąkolwiek gwarancję przepłynięcia z punktu A do punktu B.

Doskonały jest Zalew Włocławski, po którym możliwe byłoby pływanie na żaglach. Jeszcze piękniejszy jest odcinek od Łomianek do Płocka. Pełen wysp, gąszczu rozwidleń i ślepych odnóg.

Idealnie nadaje się na znalezienie bazy na jednej z wysp przeżycie na niej małego „Brownsea camp”, ale nie nadaje się do pływania takim statkiem jak „Kaczka”. Bardzo trudne, a może i niewykonalne byłoby dopłynięcie z Płocka do Warszawy<sup>[15]</sup>.



pierwszy raz od od 1998 roku, czyli przeprowadzki 25tej z HOW „Stanica”, na „Zatokę”[19].

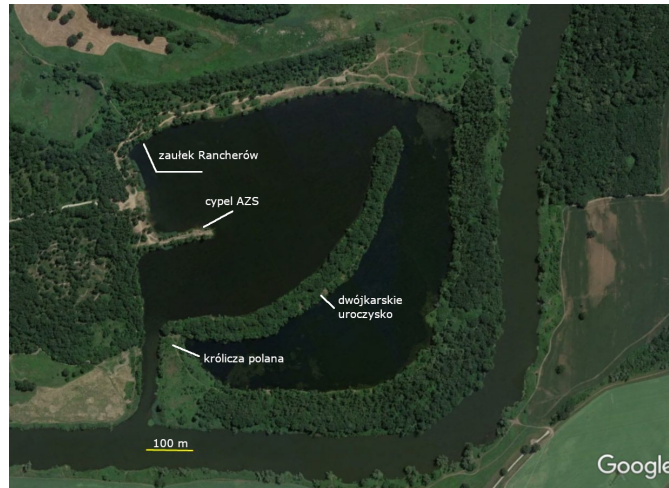


foto Bajkał

Podczas biwaku harcerze i wędrownicy przygotowawali się intensywnie do egzaminu na stopień żeglarza jachtowego. Plan przewidywał pozostawienie sprzętu na HOW „Stanica” i powrót po obchodach Święta Niepodległości.

### **11 listopada 2013 roku.**

Idea była prosta. Kaczka miała stać się w przyszłości ambasadorem ZHR i Wrocławia. Wpadłem na pomysł, że trzeba pokazać ją w jakiś spektakularny, w nowy sposób.

Ponieważ mieliśmy już kompletne maszty, to mogliśmy na nich postawić „coś”. Pierwotnie planowaliśmy zrobić to w maju, na święto flagi, ale nie zdążyliśmy z przygotowaniem wydarzenia[20].

Od początku listopada trwały intensywne przygotowania do spektakularnej akcji wrocławskich harcerzy wodniaków. Ćwiczyliśmy sprawne podnoszenie obu masztów i wciągnięcie flagi. Nie bandery![21]

Nasza akcja była demonstracją przywiązania do barw narodowych. Dużo wcześniej nasz multiinstrumentalista, były drużynowy 25 WrŻDH Piotr Wacewicz zaczął ćwiczyć na trąbce hymn Polski[22].

### **Dlaczego flaga, a nie bandera?**

Nie miałem żadnej gwarancji jaki będzie kierunek wiatru. Nie było wiadomo czy olbrzymia płachta (10mx5m), przy niesprzyjającym wietrze, nie zapłącze się w takielunek grota lub bezana.

Co gorsze, przy silnym wietrze mogła spowodować utratę kontroli nad statkiem. Stąd nazwałem wydarzenie „podniesieniem flagi”.

### **„Harcerze z ZHR podniosą największą flagę w Polsce”**

Hasło miało przyciągnąć uwagę mieszkańców Wrocławia oraz mediów. Flaga miała zostać podniesiona punktualnie o godzinie 12.00, w malowniczej scenerii mostu Grunwaldzkiego, z wrocławską Katedrą w tle.

W piątek, po sprawdzeniu ostatnich prognoz, przesłałem komunikat prasowy do wszystkich możliwych mediów, wraz z zaproszeniem na wydarzenie.

#### [Komunikat prasowy o akcji podniesienia największej Flagi w Polsce](#)

Oprócz harcerek i harcerzy, w akcji uczestniczyli zaprzyjaźnieni byli członkowie drużyn. Co ciekawe jeden z nich przyprowadził znajomego z Ameryki Południowej Jose Luisa Soda [23] (z Wenezueli).

Obchody Narodowego Święta Niepodległości w 2013 roku

Dodatkową atrakcją było udostępnienie statku dla mieszkańców Wrocławia [24].

*W kolejnym VI odcinku: m.in. Rejs śródlądowy Odrą z okazji 25 lecia ZHR, Złota Kaczka w rejsie z GK OHy w trakcie TDP 2014.*

[Złota Kaczka - część I](#) | [Złota Kaczka - część II](#)

[Złota Kaczka - część III](#) | [Złota Kaczka - część IV](#)

[Cykl „Ojcostwo” www.2ryby.pl](#)

---

[1] Olinowanie (liny stalowe) – wanty, sztagi umożliwiające utrzymanie masztu w pionie, podniesienie i opuszczenie masztu

[2] Pomieszczenie wspólne załogi służące do odpoczynku i spożywania posiłków.

[3] [Mądre zaprojektowane ożaglowanie minimalizuje pracę, którą musiałby wykonywać sternik \(siły się wzajemnie prawie znoszą\).](#)

[4] Była to sytuacja nadzwyczajna. Równocześnie pełniłem już funkcję skarbnika okręgu, koordynatora odbudowy statku. Planowany Komendant obozu, został przymusowo przeniesiony do rezerwy decyzją Naczelnika. Powodem były zarzuty sformułowane jeszcze przez poprzedniego Komendanta Chorągwi na początku 2010

roku. Sprawa ciągnęła się kolejny rok i znalazła się w Sądzie Harcerskim. Została rozstrzygnięta ugodą polegającą m.in. na zdegradowaniu do stopnia podharcymistrza. Niestety czas pokazał, że to co twierdził Komendant Chorągwi wcale nie było jedynym nagannym zachowaniem mojego wieloletniego kolegi. To było bardzo przykre doświadczenie.

[5] pomieszczenie załogi przeznaczone do spożywania posiłków oraz spędzania wolnego czasu.

[6] Wspólne wieloosobowe pomieszczenie mieszkalne z kojami.

[7] Wspólne działanie musi mieć ZAWSZE bardzo konkretny wymiar. Harcerze bardzo lubią widzieć efekt, cała trudność wielu działań polega na tym, że efektu albo nie widać, albo widać go bardzo późno. Przychodzi zniechęcenie. Druhu drużynowy pamiętaj o tym! Nic tak nie przypieczętowie przyjaźni jak dobre działanie, i dobry posiłek po!

[8] Odbiliśmy na „Fidelisie” – dwumasztowej szalupie sptyw Odrą oraz rejs po Zalewie Szczecińskim. Być może napiszę o tym epizodzie odrębny tekst.

[9] Ruchoma (rozbieralna) osłona zęzy lub element, po którym się chodzi osłaniający przestrzeń poniżej. Dawniej i czasem dziś greting przyjmuje postać przeziernej, zbudowanej z drewna solidnej kratownicy. Gdy statki były z drewna, zaś ludzie ze stali, do gretingu przywiązywano krnąbrnych marynarzy i wymierzano im kary. Stąd w pieśni pt. „Branka” autor pisze: „Jak o prawa upominać się na gretingu nauczyli mnie | niejedną krwią wtedy spłynął grzbiet marynarzy floty wojennej [...] „

[10] W zależności od ostatecznego akwenu, dla którego możliwe będzie uzyskanie niezbędnych dokumentów oraz wyposażenia ratunkowego. Minimalnie to Zalew Szczeciński i przyległe akweny.

[11] Oczywiście już je znałem, ale zależało mi żeby poznali je przyszli oficerowie „Złotej Kaczki”.

[12] W 2013 roku pełniłem funkcję skarbnika okręgu, drużynowego wędrowników, pełnomocnika ZHR ds. remontu statku „Złota Kaczka”, członka KI oraz bosmana przystani. Dziś oceniam, że to było co najmniej o 3 funkcje za dużo...

[13] Przeptywając przez odcinek warszawski zweryfikowaliśmy, że możliwa jest żegluga przy wietrze ~2B z kierunków zachodnich. Spokojnie płynęliśmy pod prąd.

[14] Formalnie Wisła jest drogą wodną. W praktyce nie ma jednak żadnego znaczenia żeglugowego ze względu na zaniechania w utrzymaniu tego korytarza komunikacyjnego.

[15] Ze względu na głębokości, a szczególnie na rafy. Jedna z trudniejszych znajduje się poniżej Kanału Żerańskiego.

[16] Żagle przednie rozpinane na sztagach.

[17] We Wrocławiu do dziś istnieją dwie przystanie harcerskie ZHP (HOW Stanica i HOW Rancho) i jedna ZHR „Zatoka”. W latach 80 tych istniały i prężnie działały inne przystanie m.in. hufca Psie Pole (przy Szkole żeglugi), AZS Wrocław (przy Politechnice Wrocławskiej), PTTK, które prowadziły szkolenia żeglarskie na Bajkale.

[18] Mój drużynowy miał dużą inwencję w tworzeniu nazw miejsc „nienazwanych”. M.in. w locji wrocławskiej Odry, pojawiła się nazwa „Zatoka niedoszłego przyrzeczenia”, która wzięła nazwę od „zdarzenia niedokonanego” – harcerz podczas próby końcowej nie trafił do miejsca, gdzie przygotowaliśmy mu przyrzeczenie □

[19] Po przeprowadzce na „Zatokę” biwaki odbywały się na zachodzie Wrocławia. Pływaliśmy na Osobowice I i II oraz na Uraz (Prężyce).

[20] Sporym wyzwaniem okazało się wykonanie mechanizmu do kładzenia beznamasztu.

[21] Bandera jest oznaczeniem przynależności państwowej statku i jej podnoszenie (pokazywanie) ściśle regulują przepisy.

[22] Odegranie hymnu Polski tak się spodobało, że rok później, = nasi harcerze, na zaproszenie władz miasta, w duecie zagrali na trąbkach hymn Polski, z wieży wrocławskiego Ratusza.

[23] Pomimo sprzyjających warunków termicznych (ok. +8 C), Jose Luis przemarzył do kości. Trzeba go było dodatkowo ubrać.

[24] Udostępnienie wyremontowanego zabytku „Złota Kaczka” dla mieszkańców miasta i turystów było warunkiem uzyskiwanych przez lata dotacji od samorządu miasta Wrocławia.

### 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 Instrukтором 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...