



Tak zobaczyli go nurkowie

DOUGLAS A-20 IT DID NOT RETURN TO BASE

The article presents an unusual project which was very important for Polish museum science. Its aim was to lift a well-preserved plane wreckage from the time of World War Two from the bed of the Baltic and secure it. In spite of the great logistic complications involved and the need for many companies to cooperate and take responsibility for the different phases of salvaging the plane, the project was successful. Modern methods of managing cultural projects were used to carry out the task. In the course of their task, both public institutions from different sectors and private companies managed to solidify their ties and improve networking in the sphere of protecting Polish cultural property.

ADAM PIETRUCHA

DOUGLAS A-20 NIE WRÓCIŁ DO BAZY

O wydobyciu z dna Bałtyku i zabezpieczeniu zabytkowego lekkiego bombowca z czasów II wojny światowej

Co z tym zrobić? To pytanie zadało sobie wiele osób, gdy Polskę obiegła wieść o odkryciu podczas standardowych pomiarów dna dobrze zachowanego (o czym było wiadomo na podstawie widoku sonarowego) samolotu z czasów II wojny światowej. Odpowiedź wcale nie była jednoznaczna, mimo że podstawowe dane o obiekcie wyglądały zachęcająco: unikatowy na skalę światową zabytek zalega blisko brzegu, stosunkowo płytko. Wedle zdobytych informacji był to zachowany w stanie dobrym – by nie rzec: w jednym kawałku – jeden z 16 lub 17 samolotów te-

go typu na świecie. Słowem – kuszący kąsek. Media niezwykle szybko podchwyciły temat możliwego wydobywania, tym bardziej że błyskawicznie pojawiły się spekulacje o niemieckim bombowcu, a wiadomo, że co niemieckie i z czasów II wojny światowej, rozpala wyobraźnię. W końcu, po rozpoznaniu przeprowadzonym przez nurków z Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku, decyzja o wydobyciu została podjęta w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

Ale jak to zrobić? Widzieliśmy w 2013 r. pomyślnie zakończoną akcją wydobywania przez Brytyjczyków z kanału La Manche dorniera Do 17. Przedsięwzięcie zrealizowane skutecznie, ale mało oszczędnie – wydano wtedy około pół miliona funtów. Nie należy zaś zapominać, że środki inwestowane w kulturę nie przestają być środkami publicznymi.

Kto ma to zrobić? Oczywiście jedynym muzeum w Polsce, które może zrealizować tak skomplikowaną akcję, jest Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku, automatycznie obdarowane niniejszym projektem. Założenie było takie, że zadanie trzeba zrealizować możliwie małym nakładem środków.

Ten fascynujący projekt z pewnością rozbudził umysły dyrekcji gdańskiego muzeum, ale też przysporzył siwych włosów niejednej głowie. Sprawa została powierzona Działowi Badań Podwodnych, w którym po wstępnych przymiarkach zapadła decyzja: wydobyć jest możliwe i damy radę zrobić to stosunkowo niedużym kosztem. Nikt jednak nie da gwarancji, że się uda. Wrak – spoczywający ok. 70 lat pod specyficzną wodą bałtycką, o dość łagodnym jak na morze składzie chemicznym, ale jednak stoną – może się złamać na 10 różnych sposobów w dowolnej fazie wydobywania. Decyzja „próbujemy” jednak zapadła i wszyscy przystąpiliśmy do działania.

GENEZA

9 kwietnia 1945 r., ok. 2 km od Rozewia, zostaje zestrzelony i wpada do morza sowiecki bombowiec Douglas A-20. Nazwa samolotu nie brzmi po rosyjsku, maszyna jest bowiem jedną z ok. 15 000 sztuk przekazanych do ZSRR przez Stany Zjednoczone w ramach umowy Lend-Lease i jednym z 2900 (według innych źródeł: 2771) płatowców typu Douglas A-20. Lekki bombowiec produkcji Douglas Aircraft Company był w początkowej fazie II wojny światowej podstawowym bombowcem armii USA, zamawianym również przez siły zbrojne Wielkiej Brytanii oraz Francji. Znany także pod takimi nazwami jak Douglas Boston lub nocny myśliwiec Douglas Havoc w 1942 r. został zastąpiony przez nowsze konstrukcje. Łącznie zbudowano do tego czasu ok. 7500 douglasów A-20. „Nasz” egzemplarz służył najprawdopodobniej w 1. Gwardyjskim Kłajpedzkim Lotniczym Pułku Minowo-Torpedowym, a jego pilotem był niejaki Boldiusow. Samolot został zestrzelony ogniem pokładowej artylerii przeciwlotniczej, o czym świadczą uszkodzenia na dolnej części skrzydeł, następnie wodował, a załogę udało się uratować. Powyższe informacje zostaną potwierdzone, gdy badanie wraku zakończą specjaliści z Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

Co zostało z pięknego stalowego ptaka, który 70 lat wcześniej opuścił swoją macierzystą fabrykę? Otóż w tym przypadku zachowało się nadzwyczaj dużo i na dodatek – w jednym kawałku. Mimo długiego czasu, jaki samolot spędził pod wodą, jest on – jak na zabytek tego typu – w bardzo dobrym stanie. Brakuje przedniego stanowiska strzelca i części ogonowej, ocalały natomiast praktycznie całe śródpłatce, skrzydła wraz z silnikami i śmigłami, podwozie oraz bardzo dużo elementów wyposażenia – karabiny maszynowe, różnego rodzaju urządzenia pokładowe, zbiorniki paliwa, zegary z napisami (cyrylicą), radio, słuchawki pilota, pasek od zegarka. Częściowo zachowało się również malowanie bojowe. Niestety, badania dna w pobliżu znaleziska nie wykazały innych większych elementów wraku. W porównaniu do wspomnianego, wydobytego u wybrzeży Anglii dorniera Do 17 wrak znaleziony w Polsce zachował się również w nieporównywalnie lepszym stopniu. To właśnie stosunkowo dobry stan obiektu, który został potwierdzony przez nurków w czasie wstępnych oględzin, pomógł podjąć ostateczną decyzję o rozpoczęciu próby podniesienia. Wybiegając naprzód – warto podkreślić, że mimo obaw o stan konstrukcji nie tylko zdołała ona wytrzymać podczas wydoby-



Dobrze zachowane śródpłatce oraz skrzydła



Nurkowie Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku pracują przy wraku



Silniki i śmigła zachowane w całości



Wrak wydobyty w jednym kawałku

cia nie tylko własny ciężar, ale także uniosła nagromadzone w niej przez 70 lat piasek, muł i omułki.

SŁÓW KILKA O ZARZĄDZANIU PROJEKTEM

Poznaliśmy zatem nieco bliżej obiekt. Jednak prócz pasji i poruszanej wyobraźni, która wizualizowała przed oczyma wynurzający się z głębin samolot, projekt należało zupełnie zwyczajnie i systematycznie, a w miarę możliwości skutecznie zrealizować. Warto w tym miejscu wskazać, jakie były przesłanki skłaniające do rozpoczęcia przedsięwzięcia – emocje i chwilowe poruszenia nie mogą być bowiem podstawą do podejmowania decyzji z obszaru gospodarowania środkami publicznymi.

Niezaprzeczalnie podstawowym argumentem przemawiającym za podjęciem działań przy wraku była konieczność jego ochrony przed zniszczeniem, uszkodzeniem lub rozkradzeniem. Słusznie, ponieważ mimo wprowadzonych obostrzeń żeglugowych w rejonie odkrycia podczas drugiej próby podniesienia stwierdzono uszkodzenia ostony jednej z goleni podwozia, których rok wcześniej nie było. Pochodziły one najprawdopodobniej od uderzenia kotwicą. Co zaś tyczy się kradzieży – nie da się ukryć, że rynek handlu militariami pochodzącymi z okresu II wojny światowej jest w Europie rozbudowany i działa prężnie. W przypadku braku zabezpieczenia lub jedynie sporządzenia inwentaryzacji wraku należałoby się liczyć z tym, że w niedługiej perspektywie czasu byłby on systematycznie okradany, a poszczególne elementy trafiłyby prawdopodobnie dość szybko do zachodnich kolekcjonerów. Jest to tym bardziej możliwe, że odnalezienie samolotu zostało przez polskie media bardzo szeroko nagłośnione.

Pozostawiając jednak perspektywę europejską, należy podkreślić wartość tego projektu dla polskiego muzealnictwa – zarówno pod względem unikalności historycznej zabytku, jak i wypracowania nowatorskiej metodyki wydobywania, konserwacji, ale także prezentacji. Można też stwierdzić, że przygotowanie, koordynacja i realizacja tego przedsięwzięcia były nie tylko niezwykłym doświadczeniem, ale przede wszystkim wymagającym wyzwaniem. Do jego realizacji ze strony Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego zostali wyznaczeni Adam Pietrucha, starszy specjalista w Departamencie Dziedzictwa Kulturowego, oraz Iwona Pomian, kierownik Działu Badań Podwodnych Narodowego Muzeum Morskiego. Wytypowane osoby stworzyły zespół, który ściśle określone zadanie miał wykonać w ograniczonym czasie i przy zaangażowaniu wielu podmiotów funkcjonujących z różną wewnętrzną

dynamiką. Wszystko to należało dodatkowo pogodzić z zewnętrznym, niezależnym czynnikiem – zmiennością pogody. O jednoczesnym uzgodnieniu niezbędnej dokumentacji i dopełnianiu procedur, a także odpowiednim przygotowaniu promocji nie wspominając.

We wstępnej fazie projektu zakres kompetencji został podzielony między Wydział ds. Muzeów w Departamencie Dziedzictwa Kulturowego MKiDN a Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku. Z racji wielkości obiektu oraz tego, że NMM nie dysponuje własnym statkiem badawczym konieczne było podjęcie współpracy z podmiotami zewnętrznymi. W pierwszej fazie projektu był to Instytut Morski w Gdańsku, następnie Marynarka Wojenna RP oraz LOTOS Petrobaltic. Z racji zaangażowania w projekt Marynarki Wojennej konieczne było uzyskanie zgody dowództwa, poczynając od Ministerstwa Obrony Narodowej, Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych oraz Dowództwa 3. Flotylli Okrętów. Należy podkreślić, że na wszystkich etapach współpracy z resortem obrony narodowej, a także poszczególnymi jednostkami spotykaliśmy się z życzliwością dla przedsięwzięcia pozostającego, *summa summarum*, poza bezpośrednim zakresem działalności MON, a raczej dotyczącego ochrony dziedzictwa kulturowego. Również ze strony Instytutu Morskiego w Gdańsku, który znalazł ten wrak, doświadczyliśmy wiele życzliwości. W końcu wsparcie dla przedsięwzięcia wyraził, w dużej mierze *sua sponte*, zarząd spółki LOTOS Petrobaltic, dzięki któremu udało się akcją połączyć.

Mając ustalonych partnerów, przystąpiliśmy do realizacji projektu. Przygotowania do każdej z prób podniesienia trwały w obydwu przypadkach około trzech miesięcy, z racji zmian i niestabilności pogody natomiast faktyczne przygotowanie do wyruszenia w morze możliwe było nie wcześniej niż na tydzień przed prognozowanymi dobrymi warunkami na akwenu. Nie da się w tym miejscu nie wspomnieć, że niewielka liczba menedżerów projektu miała kluczowe znaczenie dla pomyślnej jego realizacji. Duża liczba zaangażowanych instytucji, zarówno z sektora publicznego, jak i prywatnego, wymagała bowiem sprawnej i dość częstej komunikacji. Z racji różnej dynamiki uzyskiwania odpowiednich pozwoleń, akceptacji czy rozkazów była to bardzo obciążająca sfera przedsięwzięcia. Wypracowany model współpracy z pewnością posłuży przy wykonywaniu następnych prac o podobnym charakterze. Koordynacja pracy okrętów ratownictwa Marynarki Wojennej – jednostek dużych i osadzonych w większym planie działań, z realizującymi cele spółki prywatnej statkami LOTOS Petrobaltic i spółek zależnych – nie była zadaniem ła-



Prawa ostona silnika i podwozia została uszkodzona między pierwszą a drugą próbą wydobycia

twym. Odrębne procedury dotyczące np. umieszczenia na okręcie Marynarki Wojennej znacznej ilości paliwa czy niezbędnego sprzętu, uzgodnienie jego kompatybilności oraz zakresu prac wymagały niejednokrotnie akceptacji wszystkich szczebli dowództwa.

Jednym z celów projektu była także jego skuteczna komunikacja w mediach. Aby zwiększyć bezpieczeństwo zaangażowanych środków – niezależnie od wyniku próby podniesienia zabytku – nawet w przypadku niepowodzenia jedno z głównych założeń zostałoby w ten sposób pomyślnie zrealizowane. Pozostawmy jednak to suche przedstawienie zaplecza organizacyjnego. Nadszedł czas, gdy należało wypłynąć z za biurka na głębokie wody. W tym przypadku – dostownie.

PIERWSZE PRÓBY

Pomysłów na metodykę wydobycia było kilka. Z praktyki podnoszenia z wody tego typu obiektów na świecie wykłarowały się dwa. Pierwszy, czyli obudowanie wraku na dnie, także od spodu, specjalną przestrzenną kratownicą, drugi – podwieszenie samolotu w różnych miejscach na poprzecznej belce stalowej, czyli trawersie. W pierwszym przypadku powstawało pytanie: Kto zaprojektuje kratownicę oraz złoży ją – zespawa lub skręci – pod wodą? Dodatkowymi czynnikami osłabiającymi argumenty „za” były czas potrzebny na wyliczenie i przygotowanie tej konstrukcji oraz – oczywiście – dodatkowe koszty. Początkowo chęć podnoszenia wraku zadeklarował Benedykt Hac z Instytutu Morskiego w Gdańsku. Miał do tego posłużyć statek należący do IMOR. Ze względu na jego dźwig mogący podnieść ciężar nie większy niż 10 t trzeba było przygotować jak najłżejszy system do podnoszenia. Z tego powodu wybrano rozwiązanie drugie – zdecydowanie prostsze, lecz nieporównywalnie bardziej ryzykowne.

Zabytek zatonął stosunkowo blisko brzegu i płytko, ale na pełnym morzu. Tworzyło to pewne problemy związane z transportem wraku do najbliższego portu. Nie wszystkie bowiem odpowiednio duże pontony mają certyfikat do holowania na pełnym morzu. Odrębną kwestią, ostatecznie rozwiązaną poprzez użycie w czasie finalizacji projektu statków z zamontowanym dźwigiem, była rozważana możliwość transportu dźwigu umieszczonego na pontonie. Jednak to potencjalne rozwiązanie zostało szybko odrzucone. Kolejną kłopotliwą sprawą był transport wraku na lądzie, a wcześniej – przeniesienie go z pontonu na brzeg. Po wstępnym rezeźnaniu okazało się, że nie do każdego portu odpowiednia ciężarówka wraz z przyczepą będzie w stanie wjechać. Jedno-

ześnie nie zakładaliśmy (przy tej wartości obiektu) poważnych interwencji, jak cięcia latarni, drzew lub ogrodzeń. Z drugiej strony – porty, w których samolot można by złożyć, a do których transport byłby w stanie dojechać, wydłużają transport obiektu po mniej lub bardziej falującym morzu, a także często są zbyt małe, by holować odpowiednio wielki ponton z obiektem. Ostatecznie wytypowano rozwiązanie najbardziej kompromisowe.

Przystąpiliśmy do fizycznej realizacji przedsięwzięcia. Odpowiedni trawers – prosta stalowa szyna – został wraz z adekwatnym systemem zawiesi przygotowany i dostarczony przez Instytut Morski w Gdańsku. W październiku 2014 r., podczas pierwszej próby wydobycia samolotu (jak się później okazało – niestety, nie ostatniej), wrak został przez nurków z Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku wstępnie odkopany i podczepiony pod wodą do belki. Tak przygotowany oczekiwał na podniesienie przez statek Instytutu Morskiego w Gdańsku. Niestety, pogoda uniemożliwiła nawet podjęcie próby oderwania samolotu od dna. Martwa fala oraz wiążące się z tym rozkołysanie samolotu podczas ewentualnego wydobycia, a w konsekwencji zmienne obciążenia konstrukcji mogłyby kompletne zniszczyć wrak, degradując całą wcześniejszą pracę.

Odrębną kwestią przemawiającą za odłożeniem wydobycia, która okazała się bardzo pomocna przy planowaniu drugiego podejścia, a którą dało się oszacować dopiero w warunkach realnych, była odpowiednia wielkość jednostki podnoszącej wrak. Pamiętajmy, że akcja dotyczyła obiektu o rozpiętości skrzydeł 15 m.

Mógłby ktoś w tym miejscu zadać pytanie: Dlaczego tak trudną logistycznie akcją na morzu specjaliści zaplanowali na początek jesieni? Wbrew pozorom, przy znajomości pewnych danych, odpowiedź jest prosta – była to wypadkowa dostępności w sezonie jednostki pływającej oraz pogody. Rozewie jest bowiem dość specyficznym miejscem, w którym łączą się wiatry z trzech stron. Termin próby był z tego powodu wielokrotnie przesuwany. Wróćmy jednak na morze – nie udało się. „Nie wycofujemy się” – brzmiała decyzja podjęta w Departamencie Dziedzictwa Kulturowego w porozumieniu z Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku. Próbowaliśmy ponownie w następnym sezonie. Dyrekcja oraz kierownik Działu Badań Podwodnych NMM ocenili, że zdobyte doświadczenia zdecydowanie pomogą w przygotowaniu jeszcze skuteczniejszej metody prac. Wydobycie w tej fazie projektu obiekty zostały wstępnie zabezpieczone i przekazane do Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.



Wrak w pełnej okazałości już na brzegu

PODEJŚCIE DRUGIE

Plan wydobywania został udoskonalony. Projektowane pierwotnie podczepienie wraku uzupełniono dodatkowymi pasami, do współpracy zaproszono Marynarkę Wojenną RP i w miarę możliwości zakładano rezygnację z holowanego pontonu na rzecz transportu wraku na pokładzie statku. Od projektu odstąpił też Instytut Morski, który w nowym terminie miał zakontraktowane inne prace na morzu. Ostatecznie okazało się to bardzo szczęśliwą decyzją, ponieważ zarówno zaprojektowany system zawiesi, jak i statek instytutu nie byłyby w stanie wydobyć obiektu z dna. Samolot wypełniony osadem dennym ważył zdecydowanie za dużo.

W trakcie przygotowań do projektu oraz poszukiwań adekwatnych rozwiązań o naszych poczynaniach i problemach dowiedział się zarząd spółki LOTOS Petrobaltic. Zaoferował on pomoc w realizacji projektu poprzez udostępnienie dwóch statków – jednego z zamontowanym dźwigiem oraz holownika, który na swym pokładzie mógłby bezpiecznie przewieźć zażytek do portu. Wszystkie elementy układanki zaczęły do siebie pasować.

Ostatecznie, kiedy monitorowana stale przez Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku tygodniowa prognoza pogody okazała się łaskawa, wytypowano trzy, cztery dni na przełomie września i października 2014 r. jako odpowiedni czas do działania. Niezbędny sprzęt oraz nadzór archeologiczny, a także część ekipy nurków zapewniło Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku. Prace przygotowawcze pod wodą miały zostać wykonane w ramach ćwiczeń przez okręt ratownictwa Marynarki Wojennej RP z 3. Flotylli Okrętów MW – ORP „Lech”. Zadaniem jego załogi było przestawienie odkopanego wraku z powstałej niecki na równe dno, parę metrów dalej. Ostatnią fazę wydobywania powierzono firmie LOTOS Petrobaltic, konkretnie zaś załogom statku „St. Barbara” oraz holownika „Kambr”.

W czwartek rano, 3 października 2014 r., okręt wsparcia Marynarki Wojennej ORP „Lech” wyszedł w morze i rozpoczął się pierwszy etap prac. Nurkowie MW wspólnie z ekipą NMM odkopali zażytek – wykonali nieckę o średnicy ok. 17 m i przy użyciu odpowiednich ejetorów przetrzucili ok. 160 t piasku. Wrak został następnie pod wodą podczepiony do trawersu, załoga ORP „Lecha” uruchomiła wyciągarkę i... zaczęły się pierwsze problemy. Morze, mimo że nie utrudniało prac pod wodą, okazało się na tyle niespokojne, że nawet duży okręt marynarki nie mógł utrzymać pozycji i nieco się kotłosał. Podczepiony i już nieco uniesiony wrak, jak można było zaobserwować za pomocą podwodnej kamery, gdy

nie był jeszcze całkowicie wynurzony z wykopu, zaczął delikatnie obijać się o brzegi niecki. I w tym momencie wyciągarka stanęła.

Jak się później okazało, przyczyną problemu było to, że do wnętrza konstrukcji samolotu przez 70 lat morze naniosiło dużo piasku, a metalową powierzchnię maszyny pokrywały liczne omułki. Na pierwszy rzut oka – nic nadzwyczajnego, lecz ten dodatkowy balast znacząco zmienił rozkład sił. Wrak w swoim stanie zachowania nie ważył – jak szacowano na podstawie masy kompletnego, nowego bombowca – ok. 7, lecz ok. 20 t.

Wróćmy jednak do wyciągarki. Stanęła. Nie wytrzymała zbyt dużego obciążenia, a wrak, lekko poruszając się wraz ze statkiem, uderzał o skraj wykopu. W tym dramatycznym momencie błyskawicznie podjęto decyzję – podnosimy ramię dźwigu hydrauliczną. Udało się, a samolot unióś się na tyle, że można było przemieścić go nad dnem ok. 17 m dalej i spokojnie złożyć, aby oczekiwał na ostateczne wydobywanie.

OSTATNI WYSIŁEK

5 października 2014 r., w sobotę, na miejsce wraku przyłynął statek „St. Barbara”, a nieco później dołączył do niego holownik „Kambr”. Samolot został ponownie podczepiony do przygotowanego trawersu i włączono wyciągarkę. Ruszyła. Wrak unióś się z dna i pomyślnie zbliżał się ku powierzchni. Powoli, to znaczy godnie, wynurzył się z morza, delikatnie utrzymywany tuż nad powierzchnią, tak aby woda stopniowo się z niego wylała. Był gotowy do podniesienia i ułożenia na holowniku. W tym momencie ekipa odpowiedzialna za wydobywanie z pokładu „St. Barbary” zobaczyła, że trawers niebezpiecznie zmienia swój kształt – wygięcie dało się zaobserwować gołym okiem. Diagnoza była prosta: obciążenie jest zbyt duże, belka może się złamać, a wtedy wrak opadnie na dno. Tu właśnie, dostownie, zaważył piasek we wnętrzu konstrukcji skrzydeł oraz różnego typu organizmy morskie, przeważnie omułki, które porosły wrak od czasów wojny. I znów błyskawicznie (co nie znaczy, że nie była to decyzja trudna) postanowiono ponownie opuścić wrak na dno. Prawie się udało...

Samolot pomyślnie wrócił na swoje miejsce, ale problem pozostał. Jeśli przygotowana i oszacowana według wagi obiektu belka nie zdaje egzaminu, to znaczy, że sytuacja jest trudna, na pograniczu beznadziejnej.

Jest sobotnie popołudnie, od poniedziałku pogoda ma się dramatycznie popsuć. Kierownik Działu Badań Podwodnych NMM obdzwania wszystkie znajome porty, czy nie znalazłaby się dostępna podobna, lecz mocniejsza konstrukcja. Nie ma.



Nic zaskakującego – był to przecież nietypowy obiekt. Cóż zatem robimy? Z perspektywy realizacji projektu sensowność wszystkich dotychczasowych działań, wcześniejszych przygotowań oraz pierwszej próby wydobywania stanęła pod znakiem zapytania.

Na pokładzie „St. Barbary” odbyto naradę. Trzeba podkreślić, że mimo niezwykle trudnej sytuacji kapitan i załoga statku nie tracili zapału. Szukano rozwiązania alternatywnego i znalazł je główny mechanik. Na pokładzie znajdowała się bowiem specjalna rura ostonowa do nawierceń w dnie morza. W nocy załoga statku przygotowała odpowiedni jej fragment: dospawano oczka do mocowania zawiesi i haków dźwigu. Była już niedziela. W tym miejscu zawięśmy na chwilę akcję, by odpowiedzieć na pytanie, które wielokrotnie kierowano do koordynatorów wydobywania: Dlaczego o realizacji przedsięwzięcia nie zostały wcześniej poinformowane media? Powodów było kilka. Przede wszystkim – zachowanie mediów podczas pierwszej próby wydobywania. Wynajęte wtedy przez poszczególne ekipy łódki podpływały tak blisko, że stwarzały bezpośrednie zagrożenie dla pracujących w wodzie nurków. W fazie planowania komunikacji medialnej trudna do przewidzenia pomyślność wydobywania nie była tak istotnym argumentem dla partnerów akcji jak zwiększone obciążenie pracy zespołu w świetle kamer. Ponadto w przypadku nieprzewidzianych problemów – jak to miało miejsce – presja byłaby jeszcze większa.

Tymczasem przygotowana w nocy nowa konstrukcja do podniesienia samolotu została opuszczona pod wodę i wrak



Stuchawki pilotów po oczyszczeniu



Minister kultury i dziedzictwa narodowego prof. Małgorzata Omilanowska i Iwona Pomian z NMM w Gdańsku przy wydobywym wraku samolotu

powtórnie podwieszono. Wyciągarka znów ruszyła. Douglas ponownie wynurzył się z głębiny, rura nie odkształcała się, po wypłynięciu wody z wraku został on podniesiony wyżej, tak aby holownik mógł podpłynąć do „St. Barbary” po swój ładunek. Samolot pomyślnie spoczął na pokładzie „Kambra” i popłynął do portu. Był późny niedzielny wieczór, gdy maszyna dotknęła nadbrzeża w porcie wojennym w Gdyni-Oksywiu.

POWIEDZMY TO ŚWIATU – CZYLI O PROMOCJI

W poniedziałek o godz. 10 świat dowiedział się o sukcesie: „6 października 2014 r. z dna Bałtyku został podniesiony unikatowy wrak samolotu – lekkiego bombowca z II wojny światowej”. Większość mediów umieściła tę informację jako jedną z głównych tego dnia. I trzeba przyznać, że wbrew obawom spotkaliśmy się jedynie z pozytywnymi komentarzami, a – jak wiemy – zwłaszcza internauci bywają bezlitośni. W kontekście planu promocyjnego i systematycznego przygotowania strategii komunikacji również wszystko przebiegło pomyślnie: media założone w planie komunikacji wiadomość umieściły, a ponadto dziennikarze dość precyzyjnie przekazali informacje otrzymane w przygotowanych uprzednio kluczowych komunikatach oraz materiałach prasowych.

Po wiadomości o wydobywaniu, która w poniedziałek obiegła media, na wtorek przygotowana została pierwsza konferencja prasowa. Dlaczego dopiero następnego dnia? W sobotę po południu nie było jeszcze wiadomo, kiedy uczestnicy akcji będą na brzegu. Ponieważ przedsięwzięcie zostało bardzo dobrze przyjęte, około dwóch tygodni później przygotowano drugą konferencję prasową, w trakcie której minister kultury i dziedzictwa narodowego prof. Małgorzata Omilanowska przekazała uroczyste samolot w depozyt do Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. W konferencji poza panią minister udział wzięli: Maciej Jankowski (podsekretarz stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej), Krzysztof Radwan (dyrektor Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie), dr inż. Jerzy Litwin (dyrektor Muzeum Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku), kmdr ppor. Wojciech Prys (kapitan ORP „Lecha”) oraz przedstawiciel spółki LOTOS Petrobaltic.

W tym miejscu chciałbym też przybliżyć kilka suchych danych, ale obrazujących oddźwięk projektu w mediach. Z zestawienia przygotowanego przez Instytut Monitorowania Mediów wynika, że łącznie pojawiło się ok. 230 relacji, artykułów, notek czy wzmianek o wydobywaniu. Przedsięwzięcie zaistniało w różnorodnych mediach: TV, radiu, prasie, jak i internecie. Szacunkowo udało się dotrzeć z wiadomością do



Wbrew pozorom śródmieście zachowało się w bardzo dobrym stanie



Prawy silnik po wstępnym oczyszczeniu

ponad 5 245 000 odbiorców. Dodatkowym wskaźnikiem charakteryzującym przekaz informacji w określonym czasie jest ekwiwalent reklamowy obliczany na podstawie cenników reklamowych wydawców – w tym przypadku został on oszacowany na ok. 570 000 zł. To ważna zmienna dla realizacji projektów we współpracy publiczno-prywatnej. Dobre przygotowanie tego projektu świadczy o tym, że instytucje publiczne w sektorze kultury są w stanie realizować skuteczne i niosące potencjalny zysk dla sponsorów kampanie.

Wiadomość została także podana przez światowe stacje informacyjne – Reutersa oraz Daily Mail, a także Yahoo. Na podstawie telefonów oraz e-maili spływających do NMM w kolejnych dniach po wydobyciu wnioskujemy, że wiadomość dotarła zarówno do Niemiec, jak i Stanów Zjednoczonych, skąd dzwonił nawet przedstawiciel Sił Powietrznych USA. Przyszła również wiadomość od syna marynarza służącego na niemieckim kuterze wojennym, który zestrzelił na Zatoce Gdańskiej tego typu samolot. Na podstawie udzielonych informacji ustalono jednak, że chodziło o inny, zestrzelony miesiąc wcześniej bombowiec.

BILANS ZYSKÓW

Złożony na wybrzeżu wrak pracownicy Działu Konserwacji Muzealiów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku wstępnie zakonserwowali i przygotowali do transportu. Z powierzchni obiektu usunięto omyłki i częściowo muł zalegający wewnątrz skrzydeł. Prace miały na celu zminimalizowanie obciążenia skrzydeł w związku z planowanym transportem samolotu. Jak się okazało, przewoźnik również napotkał na swej drodze pewne trudności, ponieważ niektóre odcinki trasy przejazdu były w remoncie.

W końcu jednak zabytek dotarł do Krakowa, gdzie w Muzeum Lotnictwa Polskiego będzie on systematycznie konserwowany oraz w perspektywie kolejnych lat – eksponowany. Dyrektor krakowskiego muzeum Krzysztof Radwan szacuje, że proces przygotowania obiektu do ekspozycji potrwa około trzech lat. W obecnej chwili rozważane są różne sposoby prezentacji samolotu: w formie destruktu uzupełnionego fantomowo o brakujące elementy lub przez zanurzenie w basenie z wodą, z imitacją dna morskiego.

Wydobycie – obydwie próby – kosztowało podatników łącznie 186 000 zł. Całość sfinansowało Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Do tego należy doliczyć wsparcie spółki LOTOS Petrobaltic oraz Marynarki Wojennej. To znacząca kwota, jednak dla porównania Brytyjczycy na wydobyć

w 2013 r. dorniera, wraku o podobnej wadze i zalegającego na podobnej głębokości, lecz znajdującego się w nieco gorszym stanie technicznym, w świetle podanej do mediów informacji zużytkowali około pół miliona funtów.

Na koniec warto odnieść się do nazbyt często wymienianego i przez to czasem już niedocenianego tzw. poczucia społecznej odpowiedzialności firm. Pragnę wskazać w tym przypadku, że bez zaangażowania LOTOS Petrobaltic i Marynarki Wojennej (która mimo że działa w sektorze publicznym, to jednak nie wykonuje statutowo zadań z zakresu ochrony dziedzictwa kulturowego) pomyślna realizacja projektu – a w pewnym momencie realizacja w ogóle – stanęłaby pod znakiem zapytania. Udało się, co trzeba z radością przyznać, dzięki zaangażowaniu firm i poszczególnych osób. Można spojrzeć przy tej okazji na drugą stronę medalu, czyli własne wykorzystanie projektu przez partnerów wydobywania. W niekwestionowany sposób spółka LOTOS oraz Wojsko Polskie w ramach komunikacji wewnętrznej uczyniły to najskuteczniej. Wydarzenie zostało m.in. przedstawione na podsumowaniu roku 2014 jako jedno z dwóch najważniejszych zrealizowanych przez spółkę LOTOS Petrobaltic.

TO, CO POZOSTANIE

Podsumowując, chciałbym wskazać czynnik, od którego ten projekt zależał w głównej mierze, tzw. czynnik ludzki. Niedoceniany i ginący w procedurach, schowany w cieniu rozpiętych skrzydeł douglasa – a jednak istniejący. Dzięki przychyłności osób decyzyjnych, zaangażowaniu załóg, archeologów i nurków, dzięki ich zimnej krwi, opanowaniu, wysiłkowi włożonemu w koordynację całej logistycznej strony przedsięwzięcia udało się całą operację zrealizować. Największą nagrodą były słowa wypowiedziane na wybrzeżu, tuż przy leżącym wraku, z którego spadały jeszcze ostatnie krople słonej wody: „Prawdziwa robota – nigdy nie pracowałem z tak zaangażowanymi ludźmi. To był najlepszy projekt, w jakim brałem w życiu udział”.

Zdjęcia pochodzą ze zbiorów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

ADAM PIETRUCHA

Starszy specjalista w Wydziale ds. Muzeów, Departamencie Dziedzictwa Kulturowego Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego. Z wykształcenia filolog klasyczny i menedżer kultury, prywatnie miłośnik motoryzacji i szermierz. Koordynator projektu wydobywania samolotu Douglas A-20.