

Wraki

Jakie jest pierwsze odczucie człowieka, który widzi wrak? Żelastwo, złom, szmelc, próchno... Wrak to zniszczony lub uszkodzony i nie nadający się do użytku pojazd, maszyna, samolot lub statek. Porzucony, zatopiony bądź zakopany. Mało kto, widząc stertę pordzewiałych i często poskręcanych blach czy też spróchniałych belek, zdaje sobie sprawę z tego, że może mieć do czynienia z zabytkiem.

Nie wszystkie, ale niektóre z nich są jednak zabytkami. I to nieraz bezcennymi. Pisząc o wartości należy jednak stanowczo podkreślić, co się przez nią rozumie. Ze znaczną wartością materialną oraz artystyczną, historyczną lub naukową będziemy mieć do czynienia wtedy, gdy znaleziona rzecz będzie nie tylko dawała się wyrazić równoważnikiem pieniężnym lub innym środkiem płatniczym, ale również, gdy będzie posiadać cechę lub zespół cech właściwych tylko dla niej, stanowiących o jej wyjątkowych walorach (artystycznych, historycznych lub naukowych), cennych dla ludzi. A więc, gdy taka znaleziona rzecz będzie unikalna, wyjątkowa.

Określenie wartości materialnej niektórych przedmiotów może być niemożliwe, gdyż są bezcenne, a ich ewentualna strata jest nie do wyrównania, niemniej wycena jest niezbędna i należy podejmować próby jej dokonania. Jest to tym bardziej skomplikowane, im wyższa jest wartość niematerialna składników dziedzictwa kulturowego im towarzyszących. Co zaś tyczy się możliwości określenia wartości historycznej, artystycznej lub naukowej, to ma ono charakter znacznie bardziej specjalistyczny, gdyż niemal każdy obiekt jest niepowtarzalny. Zabytki, o czym warto pamiętać, w miarę upływu czasu nie tracą, a zyskują na wartości. Każdy zabytkowy przedmiot ma swą indywidualną, niepowtarzalną historię, która decyduje o jego znaczeniu. Odnosi się to także do wraków. Wraki to przede wszystkim militaria.

Ile może kosztować taka militarna

„zabawka”? Oto ceny sprzętu kolekcjonerskiego w Wielkiej Brytanii (ceny podaje w funtach szterlingach), m.in. za *Military Machines* z grudnia 2005 r.):

- działo Flak kal. 88 mm (do remontu) – 5 500£,
- działo Flak 28 kal. 40 mm (wyremontowane) – 4 250£,
- działo przeciwpancerne PaK 40 (do remontu) – 5 500£,
- 8-tonowy transporter kołowo-gąsienicowy Krauss-Maffei – 35 000£,
- samochód Dodge WC51 (z 1943 r.) – 4 850£,
- czołg M4 Sherman (z 1942 r.; na chodzie) – 38 809£,
- czołg M3/M5 Stuart (1941 r.; na chodzie) – 25 000£,
- motocykl Harley Davidson WLA (wyremontowany) – 7 750£,
- gąsienicowy transporter opancerzony Universal Carrier MK I – 5 000£,
- transporter kołowo-gąsienicowy Sd. Kfz. 251 – ok. 50 000£.

Skoro tyle kosztują takie przedmioty na legalnym rynku kolekcjonerskim, to zrozumiałe jest, że na czarnym rynku ceny będą wyższe. Legalizacja takiego przedmiotu rzadko będzie możliwa, a nawet jeśli, to działania, które by do tego prowadziły, muszą kosztować. Czołgów takich jak Pantera czy Tygrys na rynku kolekcjonerskim nie ma, więc nic dziwnego,

że cena oferowana na czarnym rynku za takie „cacka” ponoć waha się od 300 tys. do 800 tys., a nawet 1 miliona euro (Eu) za cały, kompletny wrak pojazdu.

Po zmianach ustrojowych służba konserwatorska i muzealnictwo nie mogą się odnaleźć w nowej rzeczywistości. Brakuje ludzi, pomieszczeń i pieniędzy. Prawo traktujące o zabytkach także nie jest doskonałe. Tymczasem przestępczość wymierzona w dobra kultury, w zabytki, w tym także we wraki, nieustannie wzrasta. Brak reakcji ze strony stosownych instytucji państwowych oraz wymiaru sprawiedliwości sprawił, że przestępcy są rozzuchwaleni. Mamy do czynienia ze zorganizowanymi nielegalnymi poszukiwaniami, wydobywaniem i przemytem wraków bądź ich części, względnie artefaktów z nich wydobytych. Jest to działalność na wielką skalę. W środowisku zajmującym się poszukiwaniami wraków tajemnicą poliszynela jest, że są one później wywożone z kraju jako złom.

Trwa wyścig muzealników z przestępcami, który jak na razie wygrywają ci drudzy. Dlaczego tak się dzieje? Chyba najważniejszą przyczyną jest brak przepływu informacji. Brakuje sieci informacyjnej między urzędami konserwatorskimi, Policją i Strażą Graniczną. Informacja o kradzieży, czy innym przestępstwie przeciw zabytkom, jeszcze tego samego dnia powinna docierać do wojewódzkich urzędów konserwatorskich, ich delegatur, Policji i Straży Granicznej. Nie ma współpracy służb konserwatorskich z poszukiwaczami-amatorami. Do jednego „worka” wrzucono pasjonatów i przestępców. Legalizacja poszukiwań i przemytu metali bez określenia standardów dokumentacyjnych i procedury samych poszukiwań sprawiła, że mamy do czynienia z martwymi przepisami. Z jednej strony amatorzy boją się wystąpić z wnioskiem



Niszczyciel czołgów HETZER



Czołg średni Pz. Kpfw. III

o pozwolenie na poszukiwania, z drugiej zaś służba konserwatorska jest uprzedzona i stosuje zasadę odpowiedzialności zbiorowej. Tymczasem przestępcy nie respektują prawa, robią swoje, a zabytki znikają w zastraszającym tempie. Często od pracowników muzeów można usłyszeć: *Pojechaliśmy, ale ktoś nas uprzedził, coś było i zniknęło. Szukaj wiatru w polu.*

Akcja poszukiwawcza i później, w razie znalezienia takiego zabytku, wydobyć go, to prawdziwe wyzwanie. Uszkodzić bądź zniszczyć zabytek jest łatwo. Odnosi się to również do wraków pojazdów pancernych. Tu też można coś urwać. Siła przysiania takich obiektów do podłoża jest naprawdę ogromna. Dochodzi do tego kwestia należytego zabezpieczenia sapersko-minerskiego. Z materiałami wybuchowymi i amunicją nie ma bowiem zabawy. Jeśli idzie zaś o wydobyć wraku, to odpowiedni dźwig i koparka oraz wóz zabezpieczenia technicznego (WZT) i naczepa do transportu są niezbędne.

W Polsce brakuje placówek muzealnych, dysponujących odpowiednim zapleczem technicznym i finansami, które mogłyby się podjąć poszukiwań, wydobycia i renowacji wraków czołgów, transporterów czy samolotów. Te ostatnie są zresztą najuciążliwsze z racji materiałów, z jakich zostały wykonane (duraluminium, drewno, płótno i pleksiglas). W wielu przypadkach niezbędna jest pomoc wojska dysponującego odpowiednim sprzętem do ratowania zatopionego lub zasypanego obiektu. Dotychczas nikt nie pomyślał o zwróceniu się do ministra Obrony Narodowej z prośbą o udostę-

pnianie takich pojazdów, jak np. wspomniany WZT.

W latach 1988-2005 było kilka ciekawszych akcji wydobywczych.

1988-1989: z Pilicy wydobyto wraki 2 niemieckich transporterów opancerzonych kołowo-gąsienicowych Sd. Kfz. 251/1 Ausf. D. Jeden sprzedano do Niemiec, do Szkoły Kadetów w Hamburgu, a drugi trafił do Muzeum Wojska Polskiego.

1989 r.: z Utraty wydobyto wrak niszczyciela czołgów „Hetzer”, który trafił do MWP.

1990 r.: z Pilicy pozyskano wrak transportera Sd. Kfz. 9 „FAMO”, który także trafił do MWP.

1991 r.: najbardziej kontrowersyjna akcja wydobywcza, podczas której z Czarnej Nidy wydobyto wrak czołgu Pz. Kpfw. V „Panther” Ausf. A. Była to nieznaną wersja lub modyfikacja Pantery, a dokładnie jej kadłub w dobrym stanie oraz resztki wieży z jarzmem. Niestety, wrak trafił w prywatne ręce, został sprzedany i wywieziony do USA.

1996 r.: wydobyto z Pilicy kolejny transporter – Sd. Kfz. 251/3 Ausf. D „Rosi”.

1996 r.: w Wyśmierzycach (nad Pilicą), pomiędzy Nowym Miastem nad Pilicą a Białobrzegami, miała miejsce nielegalna akcja, w wyniku której wydobyto wrak transportera saperskiego, przypuszczalnie Sd. Kfz. 251/5 lub Sd. Kfz. 251/7 (z nadbiegami saperskimi), wrak zniknął.

1999 r.: ciągnik artyleryjski Luftwaffe na podwoziu 12-tonowego ciągnika Sd. Kfz. 8, zwany „Lufcikiem”. Oba zostały wyremontowane.

1999 r.: z jeziora Trzebuń koło Drawskiej Pomorskiej wydobyto wrak samolotu myśliwskiego Messerschmitt Me-109 G. Został on wyremontowany przez Fundację „Polskie Orły” Piotra Niemczyckiego.

1999 r.: w okolicach Sępólna Krajeńskiego wydobyto wrak dział samobieżnego Sturmgeschütz (StuG) IV, który trafił do Muzeum im. Orła Białego w Skarżysku Kamiennej.

2003 r.: z Pilicy wyciągnięto podwozie od Sd. Kfz. 7/2, które trafiło do MWP.

2004 r.: w Żarnowcu (woj. Pomorskie) udaremniono nielegalną próbę wydobycia niemieckiego ciężkiego dział przeciwlotniczego (i zarazem przeciwpancernego) 88 mm Flak 36-37/2.

Do tej pory problem wraków nie istniał w świadomości konserwatorów zabytków, czas to zmienić, bo one także stanowią świadectwo minionych czasów.

Dotkliwie daje się odczuć brak współpracy muzealników, służby konserwatorskiej, amatorów, wojska, Policji i Straży Granicznej. Brakuje wypracowanych procedur, jednolitych w skali kraju. Brakuje wszystkiego. Obraz jest przygnębiający. Muzealnicy, służba konserwatorska i pasjonaci mają dużo do zrobienia. Trzeba działać! To wyścig z czasem i przestępcami. Wyścig, który można i należy wygrać. ■

Fot. autor



Transporter kołowo-gąsienicowy