

**SPECYFIKACJA ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA**

**„Wymiana stępki oraz wykonanie wręgów pomocniczych w jachcie Dal”**

**CZĘŚĆ III SIWZ - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA**

**Projekt Centrum Konserwacji Wraków Statków wraz z Magazynem Studyjnym w Tczewie - budowa infrastruktury kultury  
Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku**

Wsparcie udzielone z funduszy norweskich i funduszy EOG pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

Opis przedmiotu zamówienia.....	3
<b>1. Informacje podstawowe:.....</b>	<b>3</b>
<b>2. Stan obecny.....</b>	<b>3</b>
<b>3. Opis przedmiotu zamówienia w części dotyczącej konserwacji muzealiów – zakres prac.....</b>	<b>3</b>
<b>4. Opis przedmiotu zamówienia w części dotyczącej konserwacji muzealiów – materiały i technologia .....</b>	<b>4</b>
<b>5. Opis przedmiotu zamówienia – wymagania dodatkowe .....</b>	<b>5</b>

Projekt Centrum Konserwacji Wraków Statków wraz z Magazynem Studyjnym w Tczewie - budowa infrastruktury kultury  
Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

Wsparcie udzielone z funduszy norweskich i funduszy EOG pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

## Opis przedmiotu zamówienia.

### 1. Informacje podstawowe:

Jacht Dal stanowi zabytek wpisany do ksiąg inwentarzowych muzealiów Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

Realizacja zamówienia odbywać się będzie w porozumieniu z uprawnionymi pracownikami Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku.

### 2. Stan obecny

#### Opis

Jacht „Dal” został zbudowany w 1926 roku (lub w 1927 roku) jako jacht zatokowy klasy „Hexe”. Andrzej Bohomolec kupił go w 1933 roku. Po przebudowie oraz remoncie nadał jednostce nazwę „Dal”. 5.06.1933 roku załoga w składzie: Andrzej Bohomolec – kapitan, Jerzy Świechowski i Jan Witkowski wypłynęła w rejs z Gdyni. W pobliżu Bermudów jacht znalazł się w pobliżu oka cyklonu. Dramatyczna walka załogi o utrzymanie jachtu i ratowanie życia trwała 4 dni. W wyniku potężnego sztormu został złamany maszt. Po naprawie uszkodzeń na Bermudach załoga kontynuowała rejs, w trakcie którego już na wodach Stanów Zjednoczonych żeglarze odwiedzali ośrodki polonijne, gdzie byli entuzjastycznie witani. Do Chicago dołynęli 24.08.1934 roku na dwa dni przed „Dniem Polskim” Wystawy Światowej, co stanowiło głównym cel wyprawy. Rejs ten był drugim przepłynięciem Atlantyku przez polski jacht. Po wystawie jacht pozostał w Chicago, był wystawiony w Jackson Park, a później w Muzeum Nauki i Przemysłu. Do Polski został sprowadzony w 1980 roku, kiedy przekazano go Centralnemu Muzeum Morskiemu. W latach 1981-1985 jacht był eksponowany w Gdańsku przed Żurawiem. Później przechowywano go w hangarze AKM w Górkach Zachodnich, a od 1995 roku w Muzeum Wisły.

Podstawowe wymiary (zgodnie z dokumentacją muzeum) kadłuba oraz innych (większych) przedmiotów objętych zamówieniem

- kadłub: długość: 8,75 m, szerokość: 2,85 m, wysokość: 2,6 m. Przybliżona długość stępki wynosi 5 m.

Szkielet i poszycie jachtu-wykonane są z drewna dębowego-

Malowanie jachtu: poszycie zewnętrzne: część nadwodna – kolor biały, część podwodna obita blachą miedzianą, dach pokładówki – kolor biały, wnętrze (szkielet, poszycie) – kolor żółty, grodzie – kolor biały, pozostałe elementy drewniane – naturalny kolor drewna.

### 3. Opis przedmiotu zamówienia w części dotyczącej konserwacji muzealiów – zakres prac

W zakres przedmiotu zamówienia wchodzi:

- demontaż starej stępki,

Projekt Centrum Konserwacji Wraków Statków wraz z Magazynem Studyjnym w Tczewie - budowa infrastruktury kultury  
Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

Wsparcie udzielone z funduszy norweskich i funduszy EOG pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

- wykonanie nowej stępki (wraz z nadstępką) z drewna dębowego,
- montaż nowej stępki na jachcie i połączenie jej z wszystkimi elementami jednostki, które tego wymagają,
- wykonanie 42 wręgów pomocniczych,
- montaż wręgów pomocniczych ich w celu wzmocnienia uszkodzonych (popękanych) oryginalnych wręgów i połączenie ich z wszystkimi elementami jednostki, które tego wymagają,
- przygotowanie wręgów pomocniczych do malowania. Konserwacja impregnatem gruntującym do drewna zabezpieczającym przed mikro- i makroorganizmami o przeznaczeniu dla jachtów o poszyciu drewnianym (proponowana technika impregnacji: malowanie). Malowanie jednoskładnikową farbą podkładową, wysokiej jakości, na bazie żywic epoksyestrowych lub bitumicznych do poszycia drewnianego. Malowanie emalią na bazie żywic alkidowych do poszycia drewnianego - zgodnie ze specyfikacją techniczną w zakresie zgodności z charakterystyką farby podkładowej (ten sam producent) i w uzgodnieniu z Zamawiającym.

#### **4. Opis przedmiotu zamówienia w części dotyczącej konserwacji muzealiów – materiały i technologia**

Prace konserwatorskie, o których mowa wyżej Wykonawca wykona uwzględniając poniższe wymagania w zakresie technologii oraz użytych materiałów.

W przypadku drewna malowanego farbą:

- a) konserwacja impregnatem gruntującym o przeznaczeniu dla jachtów o poszyciu drewnianym. Impregnat spełniający wymagania:
  - metoda impregnacji: malowanie;
  - rozpuszczalnikowy preparat do ochrony i konserwacji zewnętrznych powierzchni drewnianych przed aplikacją powłok wykończeniowych;
  - impregnat przeznaczony do zabezpieczenia zniszczonego drewna przed szkodliwym działaniem mikro- i makroorganizmów;
  - głęboko penetruje drewno, optymalnie chroni i konserwuje, zabezpiecza przed wilgocią;
  - nie barwi drewna oraz nie tworzy powłok na jego powierzchni;
  - do zastosowań profesjonalnych i przemysłowych.
- b) malowanie wysokiej jakości, jednoskładnikową farbą podkładową na bazie żywic epoksyestrowych lub bitumicznych. Farba spełniająca wymagania:
  - tiksotropowa;
  - utwardzanie następuje w wyniku kontaktu z powietrzem;
  - aplikacja: nakładanie pędzlem, natrysk bezpowietrzny;
  - powierzchnię należy oczyścić, pozbyć pyłów i zanieczyszczeń, odtłuścić i oszlifować;
  - grubość powłoki, ilość warstw i warunki aplikacji zgodnie ze specyfikacją techniczną producenta;

Projekt Centrum Konserwacji Wraków Statków wraz z Magazynem Studyjnym w Tczewie - budowa infrastruktury kultury  
Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

Wsparcie udzielone z funduszy norweskich i funduszy EOG pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

UL. OŁOWIANKA 9-13, 80-751 GDAŃSK | CENTRALA 58 301 86 11 | SEKRETARIAT 58 320 33 58 | sekretariat@nmm.pl | www.nmm.pl

- proces nie może być wykonywany na słońcu lub silnym wietrze; zapewnić dobrą wentylację;
- c) następnie zastosowanie jako warstwy nawierzchniowej emalii na bazie żywic alkidowych w części nawodnej. Żywica spełniająca wymaganie:
- aplikacja: natryskiem lub pędzlem;
  - grubość powłoki, ilość warstw i warunki aplikacji zgodnie ze specyfikacją techniczną producenta;
  - do użytku na zewnątrz i we wnętrzach na drewno;
  - proces nie może być wykonywany na słońcu lub silnym wietrze; zapewnić dobrą wentylację.

W przypadku konieczności wykonania prac polegających na łączeniu elementów drewnianych oraz uzupełnieniu braków zastosować:

- a) kleje oparte na żywicy epoksydowej, przeznaczone do napraw łodzi z drewna;
- b) do uszczelniania - zastosować jednoskładnikowy, poliuretanowy materiał uszczelniający do łączenia ze sobą i uszczelniania stali, metali kolorowych, drewna i tworzyw sztucznych.

## 5. Opis przedmiotu zamówienia – wymagania dodatkowe

- 1) Wykonawca, w ramach ceny zaoferowanej za wykonanie niniejszego zamówienia, wykona wszelkie prace rozładunkowe, załadunkowe oraz transportowe niezbędne do realizacji zamówienia.
- 2) W ramach tych prac Wykonawca dokonana – o ile będzie to niezbędne do załadunku - również przesunąć innych elementów znajdujących się w obecnym miejscu przechowywania muzealium: 84-100 Puck, ul. Morska 17.
- 3) Wykonawca zobowiązany jest do uzyskania wszelkich niezbędnych zezwoleń niezbędnych do przeprowadzenia transportu muzealium. Dotyczy to również pozwolenia na zajęcia pasa drogowego podczas załadunku i rozładunku jachtu w przypadku wystąpienia takiej konieczności.
- 4) Wykonawca jest zobowiązany do ścisłej współpracy z wykonawcą realizującym aktualnie prace związane z konserwacją Jachtu „Dal”. W szczególności Wykonawca jest zobowiązany w tym zakresie do:
  - realizacji przedmiotu zamówienia w sposób nie kolidujący z pracami związanymi z przebiegającą konserwacją Jachtu „Dal”. Wykonawca Konserwacji to wyłoniony w drodze przetargu nieograniczonego przez Zamawiającego Wykonawca odpowiedzialny za wykonanie konserwacji jachtu DAL,
  - ewentualnego załadunku i transportu jachtu „Dal” z wnętrza budynku zlokalizowanego w: 84-100 Puck, ul. Morska 17, do miejsca realizacji Przedmiotu Umowy,
  - ewentualnego transportu i umieszczenia jachtu „Dal” po realizacji zamówienia w budynku zlokalizowanym w: 84-100 Puck, ul. Morska 17.
- 5) Wykonawca jest zobowiązany do ścisłej współpracy z wykonawcą realizującym aktualnie prace związane ze Skanowaniem 3D Jachtu „Dal”. W szczególności Wykonawca jest zobowiązany do zapewnienia stosownego terminu dostępu do muzealium, w zakresie i w czasie niezbędnym do wykonania dokumentacji cyfrowej oraz zapewnienie warunków

Projekt Centrum Konserwacji Wraków Statków wraz z Magazynem Studyjnym w Tczewie - budowa infrastruktury kultury  
Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku

Wsparcie udzielone z funduszy norweskich i funduszy EOG pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.

UL. OŁOWIANKA 9-13, 80-751 GDAŃSK | CENTRALA 58 301 86 11 | SEKRETARIAT 58 320 33 58 | sekretariat@nmm.pl | www.nmm.pl  
na przeprowadzenie skanowania i współpraca w tym zakresie z Wykonawcą Skanowania.  
Wykonawca Skanowania to wyłoniony w drodze przetargu nieograniczonego przez  
Zamawiającego Wykonawca odpowiedzialny za wykonanie dokumentacji cyfrowej metodą  
skanowania 3D jachtu DAL.

**Projekt Centrum Konserwacji Wraków Statków wraz z Magazynem Studyjnym w Tczewie - budowa infrastruktury kultury  
Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku**

Wsparcie udzielone z funduszy norweskich i funduszy EOG pochodzących z Islandii, Liechtensteinu i Norwegii oraz środków krajowych.