

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na usługę polegającą na zabezpieczeniu zabytkowego taboru Stacji Muzeum w Warszawie.

I. Ogólne zasady przeprowadzenia prac zabezpieczających tabor znajdujący się na ekspozycji Stacji Muzeum w Warszawie

Tabor znajduje się na skansenie Stacji Muzeum w Warszawie, przy ul. Towarowej 3. Prace zabezpieczające należy wykonać na miejscu, bez konieczności wystawiania lub przestawiania taboru. Z tego powodu Wykonawca zobowiązany jest przede wszystkim:

1. Zabezpieczyć miejsce wykonywania prac w taki sposób, aby zanieczyszczenia, pyły i zabrudzenia – wytwarzane w czasie prowadzenia robót – nie przedostawały się na teren przyległy do miejsca prowadzenia prac. Wykonawca jest zobowiązany do zapewnienia i utrzymania bezpieczeństwa obszaru w okresie trwania realizacji zadania, aż do zakończenia prac.
2. Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia zadaszenia tymczasowego obiektu lub jego części na czas wykonywania prac.
3. Zamawiający zapewni Wykonawcy doraźny dostęp do instalacji elektrycznej o napięciu 230V do zasilenia typowych narzędzi warsztatowych. Do zasilania urządzeń 380V i poborze dużej mocy Wykonawca musi zaopatrzyć się w agregat prądotwórczy.
4. W celu realizacji zamówienia Zamawiający zapewni Wykonawcy dostęp do wody.
5. Zamawiający zapewni Wykonawcom dostęp do zewnętrznej toalety przenośnej. Wszyscy pracownicy Wykonawców są zobowiązani do pozostawiania po sobie czystości i porządku w toalecie.
6. Wykonawca jest zobowiązany zapewnić wywóz odpadów, zgodnie z ich kategorią. Zamawiający nie zapewnia kontenerów ani miejsca na gromadzenie odpadów. Jednocześnie, odpady powinny być usuwane z terenu muzeum sukcesywnie, w miarę ich gromadzenia.
7. Zamawiający nie dysponuje pomieszczeniami magazynowymi, tym samym nie udostępni Wykonawcy przestrzeni do przechowywania materiałów i narzędzi podczas realizowanych prac zabezpieczających.
8. Wykonawca jest odpowiedzialny za ochronę prac, zobowiązany jest chronić przed uszkodzeniem lub kradzieżą, wszelkie materiały oraz urządzenia używane do wykonywania prac od daty rozpoczęcia realizacji zamówienia do daty zakończenia (za datę wykonania Przedmiotu Umowy, przyjmuje się datę podpisania przez komisję, Protokołu Odbioru).
9. W przypadku wystąpienia tzw. prac zanikających, Wykonawca zobowiązany jest do poinformowania o tym fakcie wskazanego w umowie przedstawiciela Stacji Muzeum najpóźniej na 3 dni przed planowanym zakończeniem etapu robót, który przy odbiorze końcowym nie będzie mógł zostać należycie skontrolowany (np. poprzez zakrycie położonej warstwy farby podkładowej warstwą wierzchnią). Przedstawiciel Stacji Muzeum dokona bieżącej kontroli i zatwierdzenia ww. prac.
10. Wykonawca zobowiązany jest do każdorazowego umożliwienia dostępu do taboru, na którym prowadzi prace, w dowolnym momencie wskazanym przez przedstawiciela Stacji Muzeum lub konserwatora zabytków, w celu wykonania dokumentacji konserwatorskiej, jak również bieżącej kontroli postępu i jakości prac.
11. Wykonawca zobowiązany jest – po zakończeniu prac, a przed ich odbiorem przez Zamawiającego – doprowadzić otoczenie obiektu, na którym prowadził prace, do stanu pierwotnego. Obejmuje to w szczególności takie czynności, jak: uprzątnięcie wszelkich odpadów, usunięcie plam i innych zabrudzeń wynikłych z prowadzenia prac, posprzątanie na terenie prowadzonych prac.
12. Ustalenie kolejności wykonania prac leży po stronie Wykonawcy. Wykonawca ponosi pełną odpowiedzialność za ustalenie a następnie wykonanie harmonogramu ich wykonania. Harmonogram prac – przed ich rozpoczęciem – podlega akceptacji Zamawiającego.
13. Przed rozpoczęciem prac Wykonawca zobowiązany jest zgłosić Zamawiającemu listę pracowników, którzy będą podejmowali pracę na skansenie Stacji Muzeum.
14. Ponadto Wykonawca musi zapewnić:
 - a) wszelkie niezbędne do wykonania przedmiotu zamówienia narzędzia, akcesoria (np. okablowanie, przedłużacze do agregatu) i materiały, a także rusztowania i środki zabezpieczające przed upadkiem z wysokości,

- b) odpowiedni ubiór roboczy z oznakowaniem firmy i wszelkie artykuły BHP,
 - c) podręczny sprzęt gaśniczy dla zabezpieczenia terenu prac i obiektów, na których prowadzone będą prace.
15. Zamawiający zapewnia możliwość wykonywania prac w godzinach 7-18, 7 dni w tygodniu.
16. W celu zapoznania się z warunkami pracy Zamawiający zaleca przeprowadzenie wizji lokalnej.

II. CZĘŚĆ NR 1 - Opis techniczny i zakres prac zabezpieczających parowóz normalnotorowy TKz 211, nr inw. MUZ I 12

1. Dane techniczne

Dane techniczne parowozu TKz 211	
Układ osi	1-5-1 / 1'E1'
Ilość osi napędnych	5
Ilość osi toczonych	2
Długość	15 425 mm
Masa w stanie służbowym	135 300 kg
Średnica kół napędnych	1 300 mm
Średnica kół toczonych	850 mm

2. Opis stanu zachowania

Obiekt wymaga przeprowadzenia prac zabezpieczających ze względu na postępującą degradację. Występują ogniska korozji (głównie powierzchniowej i warstwowej), szczególnie w dolnym pasie budki maszynisty, skrzyń wodnych i skrzyni węglowej, jak również od spodu kotła. Prowizoryczna naprawa w postaci nalutowywania lub przynitowywania łąt z blachy wpływa obecnie dodatkowo niekorzystnie na powierzchnię parowozu, potęgując zbieranie się wilgoci pod blachą i przyspieszenie procesu korozji. Farba w wielu miejscach jest złuszczone, odchodzi od powierzchni – także wewnątrz budki maszynisty, gdzie wymiany wymagają dodatkowo deski podłogowe.

3. Opis zakresu prac zabezpieczających

- 1) Czyszczenie powierzchni: oczyszczenie powierzchni obiektu (z kurzu, brudu) przy jednoczesnym demontażu elementów utrudniających ten proces. W późniejszym etapie oczyszczenie mechaniczne powierzchni z warstw malarskich i podkładowych, oraz produktów korozji. Preferowana metoda do zastosowania to czyszczenie strumieniowo-ścierne.

Zdemontowane elementy należy również oczyścić z warstw malarskich i podkładowych oraz produktów korozji. Podczas całego procesu należy zwrócić szczególną uwagę na to, aby nie uszkodzić delikatnych elementów (np. tabliczek znamionowych, tak aby nie zatrzeć znajdujących się na nich napisów).

Obowiązkowo należy zdemontować żeliwne tabliczki z numerem i serią parowozu oraz godłem. Analogicznie do reszty elementów podlegają one oczyszczeniu, zabezpieczeniu i odmalowaniu w kolorystyce wskazanej przez Zamawiającego.

- 2) Oczyszczenie wnętrza obiektu: Oczyszczenie powierzchni z kurzu, brudu oraz z luźnych warstw malarskich i podkładowych. Podczas całego procesu czyszczenia należy szczególnie uważać, aby nie uszkodzić delikatnych powierzchni i elementów. Oczyścić z brudu i kurzu należy również wnętrze skrzyni węglowej.

- 3) Prace spawalniczo-naprawcze poszycia parowozu: wykonanie uzupełnień fragmentów uszkodzonych lub zniszczonych, oraz połączenie z oryginalną powłoką. W przypadku znacznego zniszczenia elementów poszycia (np. w wyniku perforacji) dopuszcza się wycięcie skorodowanego fragmentu i zastąpienie go nowym, o możliwie zbliżonych parametrach. Powyższe dotyczy również wtórnych nitowanych łąt z blachy, które należy usunąć.

Należy zaznaczyć, że prace konserwatorskie mają na celu przede wszystkim zabezpieczenie powierzchni przed dalszą degradacją, dlatego będą one obejmowały jedynie zewnętrzną powłokę parowozu i zabezpieczenie wnętrza budki maszynisty. Dlatego też podczas prac spawalniczo-naprawczych należy w możliwie jak najmniejszy sposób ingerować w podzespoły i powłoki znajdujące się pod spodem (np. osprzęt kotła).

Ze względu na znaczne zniszczenie i przekorodowanie otuliny kotła pod spodem parowozu, blachę należy w tym miejscu wymienić. Należy również wykonać otwory pod spodem

parowozu (w nowych płatach blachy) w celu zapewnienia odprowadzenia wody zbierającej się i kondensującej od wewnętrznej strony otuliny kotła oraz dostającej się do wnętrza parowozu.

Wszelkie łączenia blach za pomocą spawów należy dodatkowo zabezpieczyć silikonem w celu zapobiegnięcia wnikaniu wody w szpary. Każda nowa blacha musi być również zabezpieczona antykorozyjnie od wewnątrz.

- 4) Prace naprawcze wnętrza budki maszynisty: ograniczają się one do wymiany desek podłogowych oraz desek po wewnętrznej stronie dachu na nowe oraz zastąpienia szyb (wykonanych głównie z tworzywa sztucznego) nowymi – wykonanymi ze szkła hartowanego. W celu zamontowania nowych szyb należy wymienić lub dorobić odpowiednie uszczelki, jak również wykonać reparację ram okiennych. W przypadku znacznego zniszczenia ram (od wewnątrz) dopuszcza się ich wymianę na nowe. Należy również zregenerować zawiasy i zamki okien (jeśli takowe występują).

Naprawy wymaga zamek drzwi budki maszynisty. Należy naprawić zamek klamki drzwi z prawej strony, jak również uzupełnić klamkę drzwi z lewej strony. Dodatkowo, wstawienia z obu stron wymaga zamek na tzw. „kwadrat” lub klucz tradycyjny.

- 5) Montaż zdemontowanych elementów: Jeżeli w toku prac dla lepszego lub łatwiejszego ich wykonania zdemontowano elementy parowozu, należy je ponownie zamontować w odpowiednich miejscach. Należy dorobić lub uzupełnić przy użyciu elementów jak najbardziej zbliżonych do oryginalnych, elementy reflektorów (odbłyśniki, żarówki), oraz brakujący stopień do budki maszynisty z lewej strony parowozu.

Wszelkie zdemontowane i usunięte elementy, które nie będą nadawały się do ponownego użycia (łaty z blach, fragmenty poszycia, elementy wyposażenia uszkodzone i konieczne do usunięcia itp.) podlegają każdorazowo inspekcji przez przedstawiciela Zamawiającego w celu podjęcia decyzji co do ich utylizacji lub pozostawienia Zamawiającemu.

- 6) Zabezpieczenie zewnętrznej i wewnętrznej powierzchni parowozu: obejmować będzie następujące czynności:

- położenie warstwy farby podkładowej,
- nałożenie nawierzchniowej warstwy farby według kolorystyki wskazanej przez Zamawiającego,
- naniesienie oznaczeń taborowych w miejscach wskazanych przez Zamawiającego.
- zabezpieczenie powierzchni lakierem bezbarwnym anty graffiti.

Do malowania należy użyć odpowiednio dobranych farb, kładąc szczególny nacisk na produkty antykorozyjne i zabezpieczające przed czynnikami atmosferycznymi (w tym także intensywnym nasłonecznieniem, które powoduje blaknięcie koloru).

Należy zaznaczyć, że zakres przedmiotu zamówienia nie wyczerpuje listy koniecznych prac. Mogą one ulec zmianie po dokonaniu rozbiórek i odkryciu niedostępnych elementów. Zmiany i zwiększenia zakresu robót stanowią ryzyko Wykonawcy i nie będą stanowiły podstawy do zmiany ustalonego w przetargu wynagrodzenia.

III. CZĘŚĆ NR 2 - Opis techniczny i zakres prac zabezpieczających parowóz normalnotorowy Tr6-39, nr inw. MUZ I 49

1. Dane techniczne

Dane techniczne parowozu Tr6	
Układ osi	1-4-0 / 1'D
Ilość osi napędnych	4
Ilość osi toczonych	1
Długość z tendrem	16 975 mm
Wysokość	4 280 mm
Masa w stanie służbowym z tendrem	129 100 kg
Masa w stanie służbowym samego parowozu	83 500 kg
Średnica kół napędnych	1 400 mm
Średnica kół tocznych	1 000 mm

2. Opis stanu zachowania

Obiekt wymaga przeprowadzenia prac zabezpieczających ze względu na postępującą degradację. Występują ogniska korozji (głównie powierzchniowej i warstwowej), szczególnie w dolnym pasie budki maszynisty, tendra, jak również od spodu kotła. Prowizoryczna naprawa

w postaci nalutowywania lub przynitowywania łat z blachy wpływa obecnie dodatkowo niekorzystnie na powierzchnię parowozu, potęgując zbieranie się wilgoci pod blachą i przyspieszenie procesu korozji. Farba w wielu miejscach jest złuszczone, odchodzi od powierzchni – także wewnątrz budki maszynisty, gdzie wymiany wymagają dodatkowo deski podłogowe.

3. Opis zakresu prac zabezpieczających

- 1) Czyszczenie powierzchni: oczyszczenie powierzchni obiektu (z kurzu, brudu) przy jednoczesnym demontażu elementów utrudniających ten proces. W późniejszym etapie oczyszczenie mechaniczne powierzchni z warstw malarskich i podkładowych, oraz produktów korozji. Preferowana metoda do zastosowania to czyszczenie strumieniowo-ścierne.

Zdemontowane elementy należy również oczyścić z warstw malarskich i podkładowych oraz produktów korozji. Podczas całego procesu należy zwrócić szczególną uwagę na to, aby nie uszkodzić delikatnych elementów (np. tabliczek znamionowych, tak aby nie zatrzeć znajdujących się na nich napisów).

Obowiązkowo należy zdemontować żeliwne tabliczki z numerem i serią parowozu oraz godłem. Analogicznie do reszty elementów podlegają one oczyszczeniu, zabezpieczeniu i odmalowaniu w kolorystyce wskazanej przez Zamawiającego.

- 2) Oczyszczenie wnętrza obiektu: Oczyszczenie powierzchni z kurzu, brudu oraz z luźnych warstw malarskich i podkładowych. Podczas całego procesu oczyszczania należy szczególnie uważać, aby nie uszkodzić delikatnych powierzchni i elementów. Oczyścić z brudu i kurzu należy również wnętrze skrzyni węglowej.

- 3) Prace spawalniczo-naprawcze poszycia parowozu: wykonanie uzupełnień fragmentów uszkodzonych lub zniszczonych, oraz połączenie z oryginalną powłoką. W przypadku znacznego zniszczenia elementów poszycia (np. w wyniku perforacji) dopuszcza się wycięcie skorodowanego fragmentu i zastąpienie go nowym, o możliwie zbliżonych parametrach. Powyższe dotyczy również wtórnych nitowanych łat z blachy, które należy usunąć.

Należy zaznaczyć, że prace konserwatorskie mają na celu przede wszystkim zabezpieczenie powierzchni przed dalszą degradacją, dlatego będą one obejmowały jedynie zewnętrzną powłokę parowozu i zabezpieczenie wnętrza budki maszynisty. Dlatego też podczas prac spawalniczo-naprawczych należy w możliwie jak najmniejszy sposób ingerować w podzespoły i powłoki znajdujące się pod spodem (np. osprzęt kotła).

Ze względu na znaczne zniszczenie i przekorodowanie otuliny kotła pod spodem parowozu, blachę należy w tym miejscu wymienić. Należy również wykonać otwory pod spodem parowozu (w nowych płatach blachy) w celu zapewnienia odprowadzenia wody zbierającej się i kondensującej od wewnętrznej strony otuliny kotła oraz dostającej się do wnętrza parowozu.

Wszelkie łączenia blach za pomocą spawów należy dodatkowo zabezpieczyć silikonem w celu zapobiegnięcia wnikaniu wody w szpary. Każda nowa blacha musi być również zabezpieczona antykorozyjnie od wewnątrz.

- 4) Prace naprawcze wnętrza budki maszynisty: ograniczają się one do wymiany desek podłogowych, desek po wewnętrznej stronie dachu oraz desek tworzących drewnianą przegrodę (między budką maszynisty a pomostem między budką a tendrem) na nowe oraz zastąpienia szyb (wykonanych głównie z tworzywa sztucznego) nowymi – wykonanymi ze szkła hartowanego. W celu zamontowania nowych szyb należy wymienić lub dorobić odpowiednie uszczelki, jak również wykonać reparację ram okiennych. W przypadku znacznego zniszczenia ram (od wewnątrz) dopuszcza się ich wymianę na nowe. Należy również zregenerować zawiasy i zamki okien (jeśli takowe występują). Dodatkowo, wstawienia z obu stron wymaga zamek na tzw. „kwadrat” lub klucz tradycyjny. Naprawy wymaga krata metalowa do budki maszynisty.

- 5) Montaż zdemontowanych elementów: Jeżeli w toku prac dla lepszego lub łatwiejszego ich wykonania zdemontowano elementy parowozu, należy je ponownie zamontować w odpowiednich miejscach. Należy dorobić lub uzupełnić przy użyciu elementów jak najbardziej zbliżonych do oryginalnych, elementy reflektorów (odbłyśniki, żarówki).

Wszelkie zdemontowane i usunięte elementy, które nie będą nadawały się do ponownego użycia (łaty z blach, fragmenty poszycia, elementy wyposażenia uszkodzone i konieczne do usunięcia itp.) podlegają każdorazowo inspekcji przez przedstawiciela Zamawiającego w celu podjęcia decyzji co do ich utylizacji lub pozostawienia Zamawiającemu.

Należy również zabezpieczyć korbowody znajdujące się na pomostach z lewej i prawej strony (2 szt.) poprzez ich zdjęcie na czas przeprowadzenia prac a następnie położenie z powrotem na odpowiednim miejscu. Korbowody również podlegają konserwacji (oczyszczeniu i malowaniu). Korbowód znajdujący się w skrzyni węglowej tendra należy jedynie zabezpieczyć na czas prowadzenia konserwacji i pozostawić na miejscu.

- 6) Zabezpieczenie zewnętrznej i wewnętrznej powierzchni parowozu: obejmować będzie następujące czynności:
- położenie warstwy farby podkładowej,
 - nałożenie nawierzchniowej warstwy farby według kolorystyki wskazanej przez Zamawiającego,
 - naniesienie oznaczeń taborowych w miejscach wskazanych przez Zamawiającego.
 - zabezpieczenie powierzchni lakierem bezbarwnym anty graffiti.

Do malowania należy użyć odpowiednio dobranych farb, kładąc szczególny nacisk na produkty antykorozyjne i zabezpieczające przed czynnikami atmosferycznymi (w tym także intensywnym nasłonecznieniem, które powoduje blaknięcie koloru).

Należy zaznaczyć, że zakres przedmiotu zamówienia nie wyczerpuje listy koniecznych prac. Mogą one ulec zmianie po dokonaniu rozbiórek i odkryciu niedostępnych elementów. Zmiany i zwiększenia zakresu robót stanowią ryzyko Wykonawcy i nie będą stanowiły podstawy do zmiany ustalonego w przetargu wynagrodzenia.

IV. **CZĘŚĆ NR 3 - Opis techniczny i zakres prac zabezpieczających parowóz normalnotorowy Tr203-451, nr inw. MUZ I 52**

1. Dane techniczne

Dane techniczne parowozu Tr203	
Układ osi	1-4-0 / 1'D
Ilość osi wiązanych	4
Ilość osi toczonych	1
Długość z tendrem	18 100 mm
Wysokość	4 215 mm
Masa w stanie służbowym	133 600 kg
Masa w stanie próżnym	67 650 kg
Masa w stanie próżnym z tendrem	92 550 kg
Średnica kół napędnych	1 450 mm
Średnica kół tocznych	838 mm
Typ tendra	25D201

2. Opis stanu zachowania

Obiekt wymaga przeprowadzenia prac zabezpieczających ze względu na postępującą degradację. Występują ogniska korozji (głównie powierzchniowej i warstwowej), szczególnie w dolnym pasie budki maszynisty, tendra, jak również od spodu kotła. Prowizoryczna naprawa w postaci nalutowywania lub przynitowywania łat z blachy wpływa obecnie dodatkowo niekorzystnie na powierzchnię parowozu, potęgując zbieranie się wilgoci pod blachą i przyspieszenie procesu korozji. Farba w wielu miejscach jest złuszczone, odchodzi od powierzchni – także wewnątrz budki maszynisty, gdzie wymiany wymagają dodatkowo deski podłogowe.

3. Opis zakresu prac zabezpieczających

- 1) Czyszczenie powierzchni: oczyszczenie powierzchni obiektu (z kurzu, brudu) przy jednoczesnym demontażu elementów utrudniających ten proces. W późniejszym etapie oczyszczenie mechaniczne powierzchni z warstw malarskich i podkładowych, oraz produktów korozji. Preferowana metoda do zastosowania to czyszczenie strumieniowo-ścierne.
- Zdemontowane elementy należy również oczyścić z warstw malarskich i podkładowych oraz produktów korozji. Podczas całego procesu należy zwrócić szczególną uwagę na to, aby nie uszkodzić delikatnych elementów (np. tabliczek znamionowych, tak aby nie zatrzeć znajdujących się na nich napisów).

Obowiązkowo należy zdemontować żeliwne tabliczki z numerem i serią parowozu oraz godłem. Analogicznie do reszty elementów podlegają one oczyszczeniu, zabezpieczeniu i odmalowaniu w kolorystyce wskazanej przez Zamawiającego.

- 2) Oczyszczenie wnętrza obiektu: Oczyszczenie powierzchni z kurzu, brudu oraz z luźnych warstw malarskich i podkładowych. Podczas całego procesu oczyszczania należy szczególnie uważać, aby nie uszkodzić delikatnych powierzchni i elementów. Oczyszczyć z brudu i kurzu należy również wnętrze skrzyni węglowej.

- 3) Prace spawalniczo-naprawcze poszycia parowozu: wykonanie uzupełnień fragmentów uszkodzonych lub zniszczonych, oraz połączenie z oryginalną powłoką. W przypadku znacznego zniszczenia elementów poszycia (np. w wyniku perforacji) dopuszcza się wycięcie skorodowanego fragmentu i zastąpienie go nowym, o możliwie zbliżonych parametrach. Powyższe dotyczy również wtórnych nitowanych łat z blachy, które należy usunąć.

Należy zaznaczyć, że prace konserwatorskie mają na celu przede wszystkim zabezpieczenie powierzchni przed dalszą degradacją, dlatego będą one obejmowały jedynie zewnętrzną powłokę parowozu i zabezpieczenie wnętrza budki maszynisty. Dlatego też podczas prac spawalniczo-naprawczych należy w możliwie jak najmniejszy sposób ingerować w podzespoły i powłoki znajdujące się pod spodem (np. osprzęt kotła).

Ze względu na znaczne zniszczenie i przekorodowanie otuliny kotła pod spodem parowozu, blachę należy w tym miejscu wymienić. Należy również wykonać otwory pod spodem parowozu (w nowych płatach blachy) w celu zapewnienia odprowadzenia wody zbierającej się i kondensującej od wewnętrznej strony otuliny kotła oraz dostającej się do wnętrza parowozu.

Wszelkie łączenia blach za pomocą spawów należy dodatkowo zabezpieczyć silikonem w celu zapobiegnięcia wnikaniu wody w szpary. Każda nowa blacha musi być również zabezpieczona antykorozyjnie od wewnątrz.

- 4) Prace naprawcze wnętrza budki maszynisty: ograniczają się one do wymiany desek podłogowych, desek po wewnętrznej stronie dachu oraz desek tworzących drewnianą przegrodę (między budką maszynisty a pomostem między budką a tendrem) na nowe oraz zastąpienia szyb (wykonanych głównie z tworzywa sztucznego) nowymi – wykonanymi ze szkła hartowanego. W celu zamontowania nowych szyb należy wymienić lub dorobić odpowiednie uszczelki, jak również wykonać reparację ram okiennych. W przypadku znacznego zniszczenia ram (od wewnątrz) dopuszcza się ich wymianę na nowe. Należy również zregenerować zawiasy i zamki okien (jeśli takowe występują).

- 5) Montaż zdemontowanych elementów: Jeżeli w toku prac dla lepszego lub łatwiejszego ich wykonania zdemontowano elementy parowozu, należy je ponownie zamontować w odpowiednich miejscach. Należy dorobić lub uzupełnić przy użyciu elementów jak najbardziej zbliżonych do oryginalnych, elementy reflektorów (odbłyśniki, żarówki).

Wszelkie zdemontowane i usunięte elementy, które nie będą nadawały się do ponownego użycia (łaty z blach, fragmenty poszycia, elementy wyposażenia uszkodzone i konieczne do usunięcia itp.) podlegają każdorazowo inspekcji przez przedstawiciela Zamawiającego w celu podjęcia decyzji co do ich utylizacji lub pozostawienia Zamawiającemu.

Na czas prowadzenia prac należy również zabezpieczyć znajdujący się w skrzyni węglowej tendra element paleniska od parowozu typu OI49. Element ten podczas całego procesu należy pozostawić na miejscu.

- 6) Zabezpieczenie zewnętrznej i wewnętrznej powierzchni parowozu: obejmować będzie następujące czynności:

- a) położenie warstwy farby podkładowej,
- b) nałożenie nawierzchniowej warstwy farby według kolorystyki wskazanej przez Zamawiającego,
- c) naniesienie oznaczeń taborowych w miejscach wskazanych przez Zamawiającego,
- d) zabezpieczenie powierzchni lakierem bezbarwnym anty graffiti.

Do malowania należy użyć odpowiednio dobranych farb, kładąc szczególny nacisk na produkty antykorozyjne i zabezpieczające przed czynnikami atmosferycznymi (w tym także intensywnym nasłonecznieniem, które powoduje blaknięcie koloru).

Należy zaznaczyć, że zakres przedmiotu zamówienia nie wyczerpuje listy koniecznych prac. Mogą one ulec zmianie po dokonaniu rozbiórek i odkryciu niedostępnych elementów. Zmiany i zwiększenia zakresu robót stanowią ryzyko Wykonawcy i nie będą stanowiły podstawy do zmiany ustalonego w przetargu wynagrodzenia.