

Слободянюк Павел Александрович,

магистрант,

ФГАОУ ВО Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого,

г. Санкт-Петербург, Россия

РЕКОНСТРУКЦИЯ МУЗЕЯ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ (ОЖД) В УСЛОВИЯХ РАЗМЕЩЕНИЯ ЭКСПОНАТОВ

Вопрос ведения масштабной реконструкции в условиях нахождения внутри нетранспортабельных объектов, представляющих культурно-историческую ценность, не может быть регламентирован, как, например, в строительстве новых зданий. И если процесс ведения реставрационных работ в Санкт-Петербурге отлажен и не является чем-то новым, то процесс реконструкции с выполнением кладочных и монолитных работ, в условиях невозможности перемещения экспонатов за пределы объекта строительства, требует гораздо более фундаментального подхода в организации процесса производства работ. Это направление строительства не является популярным, так как подобные проекты строятся крайне редко. Данный конкретный проект строительства Музея Октябрьской железной дороги – уникальный в России и Европе. На данный момент нет никаких нормативных документов для строительства, проходящего внутри музеев, все решения принимались на основе сделанных расчетов и проведенных опытов на месте строительства [1].

Проектируемый музей будет располагаться в квартале, подлежащем реструктуризации бывших промышленных и железнодорожных территорий. Реконструируемое здание депо, предположительно 1855 года постройки, последний раз в значительной степени перестроено в 50х годах девятнадцатого века. На основании осмотра был сделан вывод, что в соответствии с ВСН 53-86(р) «Правила оценки физического износа жилых зданий», физический износ измеряется в стоимости восстановления строительных конструкций здания до работоспособного состояния (при котором возможна безопасная эксплуатация), по отношению к первоначальной стоимости в процентах. Техническое состояние здания оценивается в целом как работоспособное, однако требуется

исправить отдельные повреждения категории В, которые в случае непринятия мер могут развиваться в более опасные, категории Б или А [2].

Особое внимание пришлось уделить составлению плана производства работ. Так как в сжатые сроки необходимо провести реконструкционные работы в здании, а так же реставрировать музейные экспонаты, представляющие историческую ценность.

Рабочая группа рассматривала три варианта проведения строительных работ в сложившихся условиях.

Первый вариант предполагал использование реставраторами дополнительного здания. За пределами строительной площадки находится здание ремонтной мастерской подведомственной РЖД. К этому зданию уже подведены железнодорожные пути, но они находятся в непригодном для использования состоянии. Здание заброшено и не эксплуатировалось более 3-х лет.

Для проведения реставрационных работ с экспонатами, а именно – вагонами, – требовалось выполнить следующие мероприятия по приведению здания мастерской в пригодность:

- мероприятия по ремонту и теплоизоляции фасада;
- ремонт кровли;
- устройство систем временного тепло и энергоснабжения;
- удаление биологических загрязнений (плесень, грибок);
- дополнительная охрана здания и экспонатов;
- ремонт железнодорожных путей;

Выполнение указанных мероприятий привело бы, по сути, к полной реконструкции здания, что значительно увеличило продолжительность производства работ.

Позднее, после анализа денежных и временных затрат, этот вариант перестал рассматриваться.

Второй вариант связан с транспортировкой музейных экспонатов (вагонов и локомотивов) в специализированные мастерские и ремонтные базы. Подрядчик не смог согласовать этот план проведения работ с заказчиком.

Третий вариант – реставрировать исторические экспонаты в реконструируемом здании музея поочередно. Для реализации необходимо составить план производства работ, удобный и выполнимый, как для строителей, так и для реставраторов. А так же необходимо подготовить защитные мероприятия для экспонатов. Экспонаты обшивались деревянным коробом, под которым работали реставраторы. При необходимости короб и экспонат перемещали по железнодорожным путям. Во время работ по реставрации кровли, каменных работ, музейные исторические экспонаты могут быть повреждены или разрушены, поэтому на время проведения таких сложных работ, вагоны и локомотивы выгоняли из здания депо.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Гришин С.Ф. реконструкция зданий исторической застройки Санкт-Петербурга. Проблемы, предложения // Вестник гражданских инженеров. – 2005. – № 4. – С. 5-8.
2. ВСН 53-86. Правила оценки физического износа жилых зданий / ГОСГРАЖДАНСТРОЙ. – М., 2003.