

ՀՃԺԿ

№ 251 А

ԳԺԻ ՅԵՎ ԿԸՌՈՒՑՎԵԾՔՆԵՐԻ
ԿԵՆՏՐՈՆԵԿԸՆ ՎԱՐՁՈՒԹՅՈՒՆ

Հ Ր Ա Հ Ա Ն Գ
Գ Ծ Ի Հ Ս Կ Ո Ղ Ի Ն
(ՇՐՋԱԳԱՅՈՂԻՆ)

ВНЕШНИЙ
ИНСТИТУТ
ИСТОРИИ
Академии Наук
СССР

ԱՆԴՐԱՊՈՎԿԱՍՅԱՆ ՅԵՐԿԱԹԳԾԻ ՎԱՐՁՈՒԹՅՈՒՆ

1 9 3 5

656.2

z. 99

14.06.2017

24 SEP 2010

36-Ա
C21007

ՀԺԹԿ
ԳԾԻ ԿՈՌՈՒԹՎԱԾՔՆԵՐԻ
ԿՆՆՏՐՈՆԱԿԸՆ ՎԱՐՁՈՒԹՅՈՒՆ

656.2
2-99

ՀՐԱՀԱՆԳ

ԳԾԻ ՋՍԿՈՂԻՆ (ՇՐՋԱԳԱՅՈՂԻՆ)

7	Ներկա հրահանգը պետք է մացվի մերկաթուղային դորժակալների ձեռնարկներով մատակարարման կանոններում (բր. 0/198) ըստ կարգի № 107-ա համարի տակ:
577	

ԼՇԿ-3

ФИЛИАЛ
ИНСТИТУТА
ЭКОНОМИЧЕСКИХ
АКАДЕМИИ НАУК
СССР



ԱՆԴՐԿՈՎԿԱՆՈՑՆ ՆԵՐԿՈՒԹՎԱԾ ՎԱՐՁՈՒԹՅՈՒՆ

1 9 3 5

24.456

56262 - 66

ՀՐԱՀԱՆԳԸ ՏՐԿԱԾ Ե

[illegible]

Թարգմանիչ՝ ՅԵԴԻԳՈՐՅԱՆ
Խմբագիր՝ ՄԻՇԻԿՅԱՆ
Թողարկելի, ՄԻՐԿՈՎԻՉ
Պատվեր — 1578
Գլավիտա — Ա — 1340
Քանակ — 800

Հաստատում եմ,
Գծի և կառուցվածքների
կենտրոնական կառավար-
չության պետի ժամանա-
կավոր պաշտոնակատար՝
ԿՅՈՒՆԵՐ

26-ն դեկտեմբերի 1934 թ.

Հ Ր Ա Հ Ա Ն Ք

ԳԾԻ ՀՍԿՈՂԻՆ (ՇՐՋԱԳԱՅՈՂԻՆ)

1932 թ. բր. պ/364 գծի պահպանի հրահանգի
վերացմամբ, հաստատված գծի կենտրոնական կառա-
վարչություն (ՅՈՒՊ-ի) կողմից 1932 թ. հունիսի 10-ին
յեվ հաստատված ՀՃԺԿ-ի (գծի յեվ կառուցվածքների
կենտրոնական կառավարչության կողմից) 1932 թ.
հունիսի 14-ին № 28 (ՅՊ),

Լ. ՊԱՇՏՈՆԸ, ՆՇԱՆԱԿՄԱՆ ԿԱՐԳԸ ՅԵՎ ՍՏՈՐԱԴՐՎԵԼԸ

§ 1. Գծի հսկողը նշանակվում է գիծը և գծային
կառուցվածքները գնահելու, նաև գծի պատկանելիքնե-
րի և յերկաթուղային գույքի ամբողջությունը և պահ-
պանմանը հսկելու համար, իրեն հանձնարարված գծի
պտույտի սահմաններում:

§ 2. Գծի հսկողի պաշտոնի նշանակվող անձը
պետք է բավարարի հետևյալ պահանջներին՝

ա) Հասակ ունենալ 18 տարեկանից վոչ պակաս և լինեն գրագետ.

բ) Աշխատել, իբրև նորոգման բանվոր մեկ տարուց վոչ պակաս.

գ) Անցնել նախնական բժշկական զինուժն և յերկաթուղային տրանսպորտի բանվորների և ծառայողների այս դիսցիպլինար կանոնադրության հրահանգի (նրա տեխնիկական բաժանումով) և աղբաշնանով կանոնների դիտենալու մասին քննություն բռնել:

§ 3. Գծի հսկողն անկախ ծառայության նշանակելիս, հիմնական քննության յենթարկվում և պարբերական քննությունների յերկաթուղում սահմանված կարգով:

§ 4. Գծի հսկողը ծառայության նշանակվում և տեղափոխվում և ծառայությունից արձակվում և գծի դիստանցիայի պետի կողմից ճանապարհի վարպետի ներկայացմամբ:

§ 5. Գծի հսկողն անմիջապես ստորադրվում և գծի բրիգադիրին և կատարում և նրա կարգադրությունները:

§ 6. Գծի հսկողը պարտավոր և նույնպես կատարել այն կարգադրությունները, վորոնք նա ստանում և անմիջապես ճանապարհի վարպետից և ճանապարհի ավագ վարպետից, գծի դիստանցիայի պետից, գծի սպասարկման պետից, յերկաթուղու պետից և սրանց փոխարինողներից: Ստացված կարգադրությունների մասին գծի հսկողը ղեկուցում և գծի բրիգադիրին, հաղորդելով թե, ինչպես են նրանք կատարված:

Յնթե կարգադրություններ տվող անձինք գծի

հսկողին հայտնի չեն, այդ դեպքում նա պարտական և պահանջել ներկայացնելու անձնական վկայական:

§ 7. Ծառայության մտնելիս գծի հսկողին ճանապարհի վարպետը տալիս և ներկա հրահանգը: Ըզդանշանների կանոնները, յերկաթուղային տրանսպորտի բանվորների և ծառայողների դիսցիպլինար կանոնադրությունը, ձեռքի գույնավոր ազդանշանային դրոշակների կոմպլեկտ և ազդանշանային լապտեր, սպիտակ և գույնավոր ապակիներով, տուփ վեց ճալթոկներով (պետարդներով) աղանշանային փշիկու յեղջյուր դամի, (կուտիլի) մուրճ, պտուտակի բանալի, համարային նշան, յերկաթե և փայտե թիյեր, փոցեքեր, թորթի (խոտը քաղհան անելու համար, ցախավիլ և բալաների ու գամերի (կոստիլների) պաշար: Այս բոլորն ընդունվում և փոխատրման տեղեկագրով, վորի յերկրորդ որինակը ստորագրած գծի հսկողի կողմից, պահվում և ճանապարհի վարպետի մոտ:

II. ԳԾԻ ՀՍԿՈՂԻ ՊԱՐՏԱԿԱՆՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

§ 8. Գծի հսկողը պարտավոր և.

ա) Կատարել գծի և գծային կառուցվածքները ղննությունը դիստանցիայի պետի կողմից հաւատված գծագրով (գրաֆիկով) և չվացուցակով, շթույր տալով ուրիշի փոխարեն հերթապահությամբ փոխարինելն առանց ճանապարհի վարպետի թույլտվության:

բ) Պնդացնել թուլայած ռելսային կցման տեղերը, նույնպես և կամրջային գլղոնների բոլորն այնտեղ, վորտեղ չկան հատուկ կամրջային պահապաններ:

գ) Քաղհանել գծի վրայի խոտը և ուղղել նրան հանձնարարված շրջուղու սահմաններում խճավազի շերտը:

դ) Աղբանշաններով պատասպարել գծի անսարք տեղերը, յեթե այդ խոշնդոտը հնարավոր չէ. ինքնուրույն վերացնել:

յե) գծից հեռացնել սահմանված կանոնները խախտող բոլոր անձանց (տես § 28):

§ 9. Գծի հսկողն իր պաշտոնեյական պարտականությունները կատարելիս պետք է առաջնորդի նրան տված իր ստորադրություն տակ ներկա հրահանգով, աղբանշանների կանոններով, յերկաթուղային տրանսպորտի բանվորների և ծառայողների զիսցիսկինար կանոնադրությունով, նույնպես և ճանապարհում գործող հրամաններով, կանոններով և կարգադրություններով, վորոնք վերաբերվում են գծի հսկողի պաշտոնին:

§ 10. Գծի հսկողը գտնվելով յերկաթուղային գրծերում, պետք է լինի սահմանված զգեստում և իր հաշուստում, այնպիսի գույն չպետք է լինի, վորը կտող և ընդունվել, իրրև աղբանշանային գույն:

§ 11. Աշխատանքի մեջ գտնվող գծի հսկողն իր մոտ պետք է ունենա ա) ցերեկը, ցերեկվա, իսկ գիշերը՝ գիշերվա ձեռքի աղբանշաններ, բ) աղբանշանային յեղջուր, գ) ճայթոիկներով (պետարպներով) տուփ, դ) պտուտմերի բանալի, յե) հոմարային նշան, ն) գամի (կոստիլի) մուրճ, ե) յերկաթի թի և ը) յերկու բոլոտ ու յերկու գամ (կոստիլն):

Գիշեր և մառախուղոտ ժամանակ գծի հսկողը պարտավոր և գիծը շրջադայելիս ունենալ վառած աղբանշանային լապահր:

Գերանդին, փոցիները, փայտե թին, խոտը քաղհանելու և պատառն ուղղելու և ուրիշ պատկանելիքները վերցնում են հարկ յեղած դեպքում:

§ 12. Գործիքը, կամ աղբանշանային պատկանելիքները փչացնելիս, կամ կորցնելիս գծի հսկողը պարտավոր և անմիջապես այդ մասին հաղորդել գծի բրիգադիրին: Անպետք գործիքները և աղբանշանային պատկանելիքներն այնպես գծից հանված կցման պարտաները հանձնվում և գծի բրիգադիրին:

§ 13. Գծի հսկողը չպետք է հաղորդե կողմնակի անձանց յերկաթուղուն և նրա հորինվածքներին վերաբերվող վորեն տեղեկություններ:

§ 14. Գիծը և կառուցվածքները զննելիս գծի հսկողը պարտավոր և.

1) Հատուկ ուղադրություն դարձնել ուսային անցքերի դրություն վրա, չկա արդյոք ուսերում ճեղքվածքներ կամ բեկվածք, չկան արդյոք ճեղքվածք մակադիրներ, տակդիրներ, թուլացած գայկաներ և խաղաղացքաընդդեմ ճանկեր, նույնպես բարձրացած, ծռված և կոտրտված գամեր (կոստիլներ), ջարդված, ուռուցքի փայտե տակդիրներ:

2) Գծի հսկողի կողմից գծի վորեն մնատվածք հայտնաբերելիս — անմիջապես վերացնել այդ մնատվածքը, իսկ յեթե ինքը չի կարող վերացնել, իսկ մնատվածքն այնպիսին յե, վորը սպառնում և դնացքների յերթեկեություն անվտանգությունը (պայթած ուս, պնդացուսների բացակայություն, միացման տեղում յերկու պայթած մակադիրները, գծի ծռվածք շոգից, աչքով նշմարելի գծի լայնացում և նեղացում, խճավազի շերտի ջրատարումն, հողի պատառի փըլ-

վածք և այլն) — դժի հսկողը պարտավոր և վտանգավոր տեղը պատասխարել կանգառի ազգանշաններով հետևյալ կերպով.

ա) Անմիջապես դժի վրա ամրացնել ուղիների արանքում յերկաթե թի կարմիր բացված գրողակով, իսկ գիշերը և մառախուղի ժամանակ թիուն կապել վառած ազդանշանային լապտեր, վորից հետո արագ կերպով գնալ այն կողմը, վորտեղից գնացքը սպասվում և, և ընդհանուր ահակոչի ազգանշանով, յեղջյուրով ողնության կանչել բրիգադիւրներին, կամ բանվորներին:

բ) Յեթե ահակոչի ազգանշանով գա նորոգության բանվոր, կամ հարևան դժի հսկողը, այդ դեպքում նրան տալ յերեք ճայթռիկներ և հանձնարարել պատասխարել տեղը մյուս կողմից, իսկ իրեն շարունակել գնալ սպասվող գնացքի կողմը:

գ) Վտանգավոր տեղից 1200 մետր անցնելով, ուղիների վրա դարսել ճայթռիկներ — յերկուսը սպասվող գնացքի ընթացքի աջ ուղիների վրա, իսկ մեկը ճախ ուղիների վրա, վորից հետո վերադառնալ գետնի վտանգավոր տեղը և այնտեղ մնալ մինչև դժի բրիգադիւրի, կամ նույնանման ավագ բանվորի ժամանումը:

դ) Յեթե ահակոչի ազգանշանով վոչ վոչ չգա, այդ դեպքում, դժի հսկողը վտանգավոր տեղը սպասվող գնացքի կողմից ճայթռիկներով պատասխարելուց հետո (1200 մետր տարածության վրա), պարտավոր և հետ գնալ և վտանգավոր տեղից 1200 մ. անցնելով, նույնպես պատասխարել նրան յերեք ճայթռիկներով: Դրանից հետո դժի հսկողը պետք և վերադառնալ վտան-

գավոր տեղը և սպասի դժի բրիգադիւրի, կամ նորոգման ավագ բանվորի ժամանմանը.

յե) Դժի հսկողը վտանգավոր տեղը հայտնաբերելու մոմենտից, մինչև բրիգադիւրի, կամ նորոգման ավագ բանվորի ժամանումը պարտավոր և ամբողջ այդ ժամանակամիջոցում յեղջյուրով տալ ընդհանուր ահակոչի ազգանշան:

Նկատելով յերեքուրդ գնացքն անմիջապես գնացքի դեմ վազել, տալով կանգառի ազգանշան:

3. Գնացքն անցնելուց հետո, հետևել, արդյոք կայծերը, կամ վառվող ածուխը չեն ընկել կամուրջների փայտե մասերի մեջ, դժի յերկարությամբ դասավորված շենքերը և նյութեղեններին պահեստները. անպայման հանդգնել կայծերը և ածուխը, իսկ սկզբոգ հրդեհի դեպքում — ցույց տալ կանխառի ազգանշան և յեղջյուրավոր ողնություն պահանջել, տալով հրդեհային ահակոչի ազգանշան:

4. Հատուկ պահապաններով չպահպանվող կամուրջներն անցնելիս ստուգել պինդ են արդյոք պտտած լայնքսի զլոտններն ամրացնող բոլտերի գայլաները, և անմիջապես պտուտակել նրանց արդյոք ջրով լցրած են կամուրջների մոտ տեղավորված տակառները, սարքին են սրբիչները, (швабры) ու տակառներում ջրի պակասության դեպքում, անմիջապես հայտնել դրա մասին դժի բրիգադիւրին:

5. Կամուրջային պահապաններով չպահպանվող կամուրջներում — մաքրել աղբից, ցեխից, ձնից և սառցից՝ վրաքարը, կամուրջային զլոտնները, դերանները, կապերը, գոտիների տուփերը, հենման մասերը և մատաղյա հեծանների (ֆերմա) յենթահեծանային տախ-

լուսնները. նույնպես և փայտի կամուրջների վրա— վրաքաշը, կամրջային գլուխները և հեծանները: Ձթույլ տալ ջրի լճանալը մեռադյա հեծանների (ֆերմանների) գոտիների տուփերում և յենթահեծանային տափարակներում:

6. Պահապաններով չպահպանվող կամուրջներում, հետեւել վրաքաշի և պահպանման հարմարանքների սարքին վիճակին, և անսարքութուններ յերևան բերելիս—անմիջապես հայտնել գծի բրիգադիրին:

7. Պահապաններով չպահպանվող կամուրջներում, գարնանային ջրերի անցման սկզբին ձնից և սառուցից մաքրել սանդուխտները և աստիճանները, վորոնք չեն պահպանվում կամուրջային պահապաններով:

8. Ուշագրություն դարձնել հողե պաստառում, չկան արդյոք ձեղքվածքներ, կամ իջվածքներ ու ջուրը կանգ չլի տռնում կյուվիտներում և լեռնային արխերում, մանավանդ ուժեղ անձրևներից հետո և գարնանը գետնի հայման ժամանակ: Բոլոր այդպիսի վընասվածքների մասին անմիջապես հաղորդել բրիգադիրին, իսկ յեթե գնացքների յերթեկան համար վտանգ և սպասվում, այդ դեպքում պատասպարել իրրև վտանգավոր տեղ (տես ներկա հատվածի 2-րդ կետը):

§ 15. Գարնանային ջրերի անցման և հեղեղների լժամանակ գծի հսկողը պարտավոր և թիով մաքրել կյուվիտներում, արխերում: Կիտվածքները մաքրել, իջնել բոլոր խողովակները և կամուրջները:

Ածվածքի, կոների և հոսանքին ուղղություն ավող ավարտակների ջրփորում, նույնպես և ձեղքվածքներ, կամ շեպերում իջվածքներ հայտնաբերելիս, կամ ջրի ուժեղ հոսանքի դեպքում—անմիջապես տե-

ղելացնել գծի բրիգադիրին. գնացքների յերթեկան անվտանգությունը սպառնալու դեպքում—վտանգավոր տեղը պատասպարել կանգառի աղդանշաններով:

§ 16. Գծի վրա կողմնակի առարկաներ հայտնաբերելիս գծի հսկողը պարտավոր և՝

ա) Հեռացնել դրանց գծի պաստառից արտաքին ուղից վոչ մոտիկ, քան յերկու մետր տարածության վրա.

բ) Գնացքներից ընկած առարկաները, այնպես և ճանապարհին գտած շարժական կազմի մասերը հանձնել գծի բրիգադիրին, իսկ յեթե գծի վրա գտնվող առարկաները հսկողն իր ուժերով չի կարող հեռացնել այդ դեպքում նա պետք և հաղորդել գծի բրիգադիրին, իսկ այն ժամանակ, յերբ այդ առարկաները կարող են սպառնալ գնացքների յերթեկանության անվտանգությունը,—վտանգավոր տեղը պատասպարել կանգառի աղդանշաններով:

§ 17. Ձմեռ ժամանակ գծի հսկողը պարտավոր և ավելի ուղիների կցվածքները ձյունից, փոքր դեն շըպլըտելիքները մաքրել անձամբ, կամ կանչված մոտակա հսկողի և գծանցի պահապանի ոգնությամբ. մեծ դեն շալտելիքների մասին անմիջապես հաղորդել գծի բրիգադիրին, կամ ճանապարհի վարպետին:

Ձնամաքիչի անցնելու ժամանակ—գծից մի կողմը քաշվել այնքան տարածության, վորպեսզի անվտանգության մեջ լինել ձնամաքիչի կողմից թափվելիվող ձնից և ձնակույտներից:

§ 18. Գծային աղդանշանների նկատմամբ գծի հսկողը պարտավոր և.

ա) Հսկել գծի վրա բոլոր ցուցադրվող աղդանշ-

շանհերի սարքին դրութեանը և հաղորդել գծի բրի-
գադիրին ազդանշանների պահանջները չկատարող բո-
լոր զնայցքների մասին:

բ) Գիշեր և մառախուղոտ ժամանակն անցնելով
սեմաֆորների և սկավառակների մոտով՝ ուշադրու-
թյուն դարձնել, վորպեսզի ազդանշանի դրութեանը
համաձայն լինի ցույց տվող իր կրակի գույնի հետ:
Նրանց տարածայնութեան, կամ անվորոշութեան դեպ-
քում — ուսերի վրա սեմաֆորներից և սկավառակնե-
րից 1200 մետր տարածութեան վրա կայարանքի (пе-
регон) կողմը դարսել ճայթոհներ: Ազդանշանների
սխալ ցույց տալու մասին հաղորդել կայարանի հեր-
թապահին անձամբ, կամ հարևան հսկողի, կամ սլա-
քավարի միջոցով:

գ) Ժամանակին լուսավորել սկավառակները, յեթե
այդպիսիները կան շրջադման մեջ և նրանց լուսավո-
րելն մտցրած է գծի հսկողի պարտականութեաններին
մեջ:

դ) Գնացքներին հանդիպելիս — կանգնել պոստառի
կողքին, գնացքի ընթացքի աջ կողմից:

Ծանոթութիւն: Խտիվ արգելվում է նստել, կամ
պառկել գծի պոստառի վրա իճավաղային շերտի
լայնութեան սահմաններում, նույնպես և անցնել գիծը
ընթացող զնայցքի հենց առջևից:

յ) Գնացքի, առանձին շոգեքարշի, կամ մոտո-
գրեզինայի մոտենալու դեպքում յեղջուրով ազդանշան
տալ հետևյալ հսկողին, կամ գծանցի պահապանին և
պոստառից կողքի վրա իջնելով, պահել ազդանշան-
ների կանոններով պահանջվող ազդանշանը:

զ) Գնացքի, առանձին շոգեքարշի, կամ մոտո-

գրեզինայի անցնելուց անմիջապէս հետո անցնել գծի
մեջտեղը և պահել ազդանշանների կանոններով պա-
հանջվող ազդանշանը, վորը դարձված պիտի լինի հե-
ռացող զնայցքի կողմը: Այդ դեպքում առաջ պետք է
անցնել գծի մի կողմը, իսկ հետո մյուսը՝ զննելու հա-
մար, արդոք հեռացող զնայցքում ամեն ինչ սարքին
է և տեղումն են պոչի տղանշանները: Պոչի ազդա-
նշանների բացակայութեան դեպքում — խզման ազդա-
նշան տալ:

և) Ձեռքի սայլակի (գրեզինայի), կամ վագոնիկի
անցնելու ժամանակ վարվել այնպես, ինչպես և գր-
նացքի անցնելու դեպքում, բայց նրանց անցնելուց
հետո պետք է միշտ ցուցադրվի կարմիր ազդանշան,
դարձրած գրեզինայի, կամ վագոնիկի ընթացքի հա-
կառակ կողմը:

Վագոնիկի անցնելուց հետո պահել կարմիր ազ-
դանշանը մինչև վագոնիկը հետևի կողմից պասապա-
րող ազդանշան տվողի անցնելը: Յեթե վագոնիկը
գծից հանվի հետևի ազդանշան տվողի անցնելուց ա-
ռաջ, այդ դեպքում կարմիր ազդանշանը պահել միայն
մինչև վագոնիկը գծից հանելը: Ձեռքի սայլակի (գրե-
զինայի) անցնելուց հետո կարմիր ազդանշանը պահել
յերեք րոպե տևողութեամբ:

ը) Յեղջուրավոր արվող ահալոչի ազդանշաննե-
րը լսելով, անմիջապէս ոգնութեան գնալ, յեղջուրով
կրկնելով նույնպէս ահալոչի ազդանշանը:

§ 19. Գծի հսկողը պարտավոր է առաջ կանգառի
ազդանշան հետևյալ դեպքերում.

ա) Յեթե անցնող զնայցքում նկատվի շարժական
էլադի մնասվածք, բեռնման սխալ դրութիւն, հրդեհ,

մ ը նդհանրապես վերեն անսարքինություն, վորը կարող ե առաջ բերել գնացքի խորտակում, կամ ավարիս:

բ) Յեթե յերկգիծ ուղիի սխալ գծով ընթացող գնացքը չունենա սահմանված ազդանշանները:

գ) Յեթե նկատվի, վոր միայն գծով մի գնացքը գնում ե մյուսի հանդեպ: Յեթե մի գնացքը վրահաս ե լինում մյուսին, դրեզինային, կամ գծի վազոնիկին: Կանգառի ազդանշանները վերջին դեպքում տրվում են միայն վրահասող գնացքին:

դ) Յեթե նկատվի գնացքից մարդու ընկնելը:

յն) Յեթե գնացքը կանգ չառնե կանգառի ազդանշանի առաջ:

զ) Յեթե գնացքից, կամ գծից մեքենավարին տրվեն կանգառի ազդանշաններ, իսկ նա գնացքը չը կանգնեցնե:

ե) Յեթե հայտնաբերվի գծի փչացումն, կամ վազոնիկում, գնացքների յերթեկության համար կառուցվածքների վտանգավոր փչացում:

ը) Սրտուղման շերտում յերկաթուղու յերթեկմանը, կամ գույքին սպառնող հրդեհի դեպքում:

ժ) Իր հայացողությամբ, իր պատասխանատվության տակ—ուրիշ դեպքերում, վորոնք սպառնում են յերթեկության անվտանգությանը և մարդկանց:

§ 20. Գնացքը անցնելիս գծի հսկողը պարտավոր ե հետևելու գնացքային բրիգադի կողմից տրվող ազդանշաններին և միջոցներ ձեռք առնել նրանք հաղորդելու մեքենավարին:

§ 21. Նկատելով առանց շոգեքարշի գնացող վագոններ գծի հսկողը պարտավոր ե միջոցներ ձեռք առ-

նել անձամբ, կամ ընդհանուր ահալուչի ազդանշանով կանչված ուրիշ հսկողների և բանվորների ոգնությամբ, վագոնները կանգնեցնել, արգելակել նրանց և պատասպարել նրանց կանգառման ազդանշաններով: Այդ բանն անելը հնարավոր չլինելու դեպքում յեղջուրով առ ընդհանուր ահալուչի ազդանշան հեռացող վագոնների կողմը:

§ 22. Գնացքը, շոգեքարշը, կամ մոտողրեզինան կայարանքում (перегон) կանգառման դեպքում, գծի հսկողը պարտավոր ե անմիջապես ներկայանալ գլխավոր կոնդուկտորի, կամ նրան փոխարինող անձի տրամադրության տակ:

Յեթե գնացքի խորտակման ժամանակ և նրանում վոչ-վոք չլինի, գնացքի կամ շոգեքարշի բրիգադից, վորոնք կարողանան ցուցմունքներ տալ գծի հսկողին, այդ դեպքում գնացքը պետք ե պատասպարել համաձայն ազդանշանների կանոնների և անմիջապես պատահածի մասին հաղորդել մոտակա կայարանին և գծի բրիգադիին:

§ 23. Գծի հսկողը պարտավոր ե հսկել հեռագրային գծի զրուծյանը և լարերի կտրման, նրանց միացման, առանձնիչներից անջատման և կախվելու, սյուների կտրելու, կամ թեքվելու դեպքերում—այդ մասին հաղորդել անմիջապես գծի բրիգադիին և ազդանշանների ու կապի սպասարկման աշխատողներին անձամբ, կամ ուրիշ անձանց միջոցով:

§ 24. Գծի ելքքտրականացրած ուղեմասում, աշխատող հսկողը պարտավոր ե հետևել կցվածքային,



ուղեմիջային ու ռեյսամիջային միացումների և դեռ-
նաժների սարքին դրուծյունը և կատարել ելեքորա-
կանացման հորինվածքների արտաքին զննում:

Շոշափման (կոնսակտի) ցանցում անսարքու-
թյուն հայտնաբերելիս, (լարերում և կայմերում) վորը
վտանգավոր և գնացքների յերթեկուծյան համար,
անմիջապես այդ տեղը պատասպարել կանգառի ազդա-
նշաններով, իսկ լարի կտրման դեպքում, բացի դրա-
նից, միջոցներ ձեռք առնել, վորպեսզի վոչ-վոք չմո-
տենա ընկած լարին և ինքը վոչ մի դեպքում չքսվի
նրան (վտանգավոր և կյանքի համար): Շոշափման
ցանցի և կցվածքների միացումների հայտնաբերված
փչացումների բոլոր դեպքերի մասին հաղորդել դժի
բրիգադիրին, շոշափման ցանցի հերթապահ մոնտյո-
րին և մոտակա կայարանի հերթապահին:

§ 25. Ուղեմասն ինքնաուղեկապումով (ավտորի-
վորովկա) սարքավորելու դեպքում գծի հսկողը պար-
տավոր և կատարել ինքնաուղեկապման հորինվածք-
ների արտաքին զննությունը և հաղորդել բրիգադի-
րին, կամ ճանապարհի վարպետին նկատած վնաս-
վածքների մասին:

§ 26. Հակահրդեհային միջոցառումների նկատ-
մամբ գծի հսկողը պարտավոր և.

ա) Հետևել, վորպեսզի հեշտ վառվող առարկա-
ները, վորոնք պատկանում են կողմնակի անձանց և
հիմնարկներին, գծից հեռացրած լինեն արտուղման
սահմանից վոչ մոտիկ, քան 20 մետր հեռավորության
վրա: Բոլոր խախտումների մասին հաղորդել գծի բրի-
գադիրին:

բ) Յերկաթուղում, կամ գծին հակվող անտառա-
յին մասերում հրդեհ առաջանալու դեպքում ձեռք առնել
բոլոր նրանից կախված միջոցները նրա լիկվիդացիա-
յի համար: Առանց կողմնակի ոգնության հրդեհը լիկ-
վիդացիայի յենթարկելն անկարող լինելու դեպքում—
անմիջապես պահանջել ոգնության գալ մոտակա և
հերթապահությունից ազատ հսկողներին, տալ հրեհա-
յին ահալուչի ադհանշան, նույնպես և տեղեկացնել
գծի բրիգադիրին: Յեթե հրդեհն սպառնում և գնացք-
ների յերթեկուծյան անվտանգությանը, այդ տեղ
պատասպարել կանգառի ազդանշաններով:

գ) Թույլ չտալ արտուղման շերտում կրակ անե-
լը, բայց յեթե այդ պահանջվում են աշխատանքի
աշխատանքները, այդ դեպքում կրակը պետք և լինի աշ-
խատանքին մասնակից վորեւ անձի հսկողության տակ:
Չթույլատրել կրակ անել կամուրջների շեփերի մոտ,
կապի լարերի տակ, անտառային նյութերի պահեստ-
ների մոտ և այլն:

§ 27. Գծի հսկողը պարտավոր և.

ա) Հսկել գծի պատկանելիքների պահպանմանը և
թույլ չտալ վնասելու և գողանալու կիրամետրային,
սահմանազլխային և ուրիշ նշանները, ձնարգիները,
արտուղման շերտում դարակած նյութեղենները և ընդ-
հանրապես ամեն տեսակ յերկաթուղային գույքը:

բ) Հատուկ ուշադրություն դարձնել, արդյոք
պատրաստություններ չեն կատարվում գծի պատկա-
նելիքները գողանալու, կամ փչանալու համար, նույն-
պես և զիծը փակելու համար: Այդպիսի պատրաստու-
թյուններ հայտնաբերելիս միջոցներ ձեռք առնել նա-
խազգուշացնելու վոճրագործությունը և քոնելու չա-

բազործներին, կամ նրանց հետեւելով և նրանց անձնավորութիւնը ճանաչելով, այդ մասին հաղորդել գծի բրիգադիրին և ներքին գործ. կոմիսարիատի պետական անվտանգութեան գլխավոր կառավարչութեան լիազորին (Պ. Ա. Գ. Կ.):

գ) Թույլ չտալ լուսանկարելիս և պլաններ քաշելու արտուղման շերտի սահմաններում առանց դրա համար համապատասխան թույլտվութեան:

դ) Թույլ չտալ կեղտոտացնելու արտուղման շերտը, ջրհորները և ջրամատակարարման աղբյուրները: § 28. Գծի հսկողը պարտավոր է՝

ա) Թույլ չտալ յերկաթուղային գծով և կամուրջներով սահմանված անցաթիթեր չունեցող անձանց անցնել:

բ) Թույլ չտալ գծերով անցնել սայլերին, անասուններ քշել, նույնպես և վորէն առարկաներ քարշելով տեղափոխել այն տեղերում, վորտեղ դրա համար գծանցներ չեն շինված:

գ) Թույլ չտալ արտուղման շերտում պաշտպանող ծառատունկերը փչացնել կամ վոնչացնել, կոսկեռներ աղբոտել, հեռագրային սյուների առանձնիչները ջարդել վրայի քարեր, փայտեր և ուրիշ առարկաներ գցել անցնող գնացքների վրա:

դ) Գծի բրիգադիրին հայտնել այն անձանց մասին, վորոնք առանց յերկաթուղային վարչութեան թույլտվութեան արածացնում են անասուններին արտուղման շերտի սահմաններում:

§ 29. Յեթե գծի վրա, կամ արտուղման շերտի սահմաններում հայտնաբերվի մարդու դիակ, գծի հրակողը պետք է այդ մասին հաղորդէ գծի բրիգադիրին,

կամ մոտակա կայարանին և մինչև իշխանութիւնների ժամանելը պարտավոր է՝

ա) Յեթե դիակը կարող է ֆնսսվել անցնող գնացքների կողմից—տեղափոխել նրան գծի կողքի վրա ըստ հնարավորութեան չափ չփոխել նրա դրութիւնը:

բ) Վոչ վոքի Թույլ չտալ մոտենալու դիակին:

գ) Բոլորը միջոցներ ձեռք առնել արյան հետքերը պահելու համար:

§ 30. Գծին կողմնակի անձանց նկատմամ, գծի հսկողը պարտավոր է համառութեամբ և հաստատակամութեամբ, բայց քաղաքավարի պահանջել գծում սահմանված կարգ պահպանելու կանոնների կատարումը Թույլ տալով գծի աշխատանքի մեջ խառնվելու: Դիմագրութեան դեպքում—դիմել ներքին գործերի կոմիսարիատի պետական անվտանգութեան գլխավոր կառավարչութեան լիազորի (Պ. Ա. Գ. Կ.) և յերկաթուղային պահակի աջակցութեանը: Նման դեպքերի մասին ղեկուցել դծի բրիգադիրին:

§ 31. Առանց բրիգադիրի թույլտվութեան գծի հսկողն իրավունք չունի գծի շրջագայումը ընդհատել իր անձնական կարիքների համար:

§ 32. Հիվանդութեան կամ իր պարտականութիւնները վորէն պատճառով կատարելու անկարողութեան դեպքում, գծի հսկողը պետք է անմիջապէս դրա մասին տեղեկացնէ գծի բրիգադիրին:

§ 33. Գծի հսկողի հանգստի օրերը սահմանվում են հաստատված դիտանցիայի պետի կողմից հատուկ գրաֆիկով:

§ 34. Արձակուրդի, հանգստի օրերի և հիվանդութ-
թյան ժամանակ գծի հսկողը պետք է իր պարտակա-
նությունների կատարումը հանձնե գծի բրիգադիրի
կողմից նշանակած ուրիշ անձի:

III. ՊԱՏԱՍԽԱՆԱՏՎՈՒԹՅՈՒՆԸ

§ 35. Անդործունեյության պարտականություն-
ների սխալ և վոչ լրիվ կատարման համար, գծի հսկողը
պատասխանատու յե յերկաթուղային տրանսպորտի
բանվորների և ծառայողների դիսցիպլինար կանոնա-
դրության համաձայն և դատական կարգով:

Գծի և կառուցվածքների կենտրոնական
կառավարչության գծի սեկտորի պետ՝
Ն. ՄՈՒՐԱՇԿԻՆ

ԳԾԻ ՀՍԿՈՂԻ ՀՐԱՋԱՆԳԻՆ ՎԵՐԱԲԵՐՈՂ
ՑԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԲԱԺԱՆՈՒՄ

Հաստատում եմ.
Գծի և կառուցվածքների
կենտրոնական կառավար-
չության պետի ժամանա-
կավոր պաշտոնակատար՝
ԿՅՈՒՆԵՐ

26-ն գեկեմբերի 1934 թ.

ԳԾԻ ՀՍԿՈՂԻ ՀՐԱՋԱՆԳԻՆ ՎԵՐԱԲԵՐՈՂ ՏԵԽՆԻԿԱԿԱՆ ԲԱԺԱՆՈՒՄ

Յերկաթուղային գիծը բաղկացած է յերկու հիմ-
նական մասերից. 1) ներքևի և 2) վերևի կազմը:

Ներքևի կազմին վերաբերվում են. ա) հողե պաս-
տառը, բ) հողե պաստառի ամրացումները, գ) արհես-
տական կառուցվածքները:

Շենքի վերևի կազմին վերաբերվում են. ա) խճա-
վազային շերտը, բ) շալաները, գ) ռելսերը, դ) պնդա-
ցումները, յե) հակախաղացքները, զ) սլաքային ուղե-
փոխները, ե) կամրջային գլխոնները:

Ներքին կազմը

Յերկաթուղային գիծ անցկացնելիս հողի մակե-
րեսը հարթվում է: Մի քանի տեղերում հողն ածվում
է (насыпь) ածվածք կազմելու համար, ուրիշ տեղե-
րում հողը հանվում է փորոք (выемка) կազմելու հա-
մար:

Հողի պաստառի կողքերին փորոքներում ջուրը հեռացնելու համար անց են կացվում արխեր, վորոնք կոչվում են կյուվերներ (նկար 1):

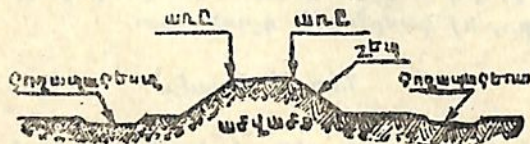
Փորոքներ շինելիս նրանցից հանված հողը դործ են ածում լիրեր բարձրացնելու համար (նկար 2):

Յեթե հանվող հողն անվաճքի համար անպետք է, կամ հեռավորության պատճառով անվաճքի համար տանելը ձեռնտու չէ, այդ դեպքում փորոքից հանված հողը կատարվում է նրա կողքերին, վորպես, յերկար հողապատնեշ, վորը կոչվում է ամբարտակ (կավալներ) (նկար 3):



Նկար 1.

Հողի խորացումները, վորոնք դասավորված են անվաճքների յերկարությամբ, վորտեղից վերցրած է



Նկար 2.

հողը նրան կազմելու համար, կոչվում է հողապատնեշներ (մեղերմներ) (նկար 2):

Հողապատնեշների հատակը միշտ շինվում է թեք, վորպեսզի նրանց մեջ ջուրը չկանգնի և անվաճքների տակից չթրջի:

Յեթե հողի պաստառը շինվում է սարալանջի յերկարությամբ, այդ դեպքում սարալանջով պաստառի յերկարության ուղղությամբ արխ է փորվում, վորը կոչվում է լեռնային (նկար 1): Այս արխը կաշնում է սարալանջով հոսող ջուրը և թույլ չի տալիս նրան հասնելու հողի պաստառին: Այն գիծը, վորը բաժանում է հողի պաստառի վերին մասը լիրի, կամ կյուվետի շեղից (откос), կոչվում է հողի պաստառի առը, իսկ առի և խճավազի խավի ներքին ծայրի մեջ կազմված շավիղը կամ շերտը կոչվում է կողքենի (обочина) (նկար 4):



Նկար 3.

Վորովհետև հողի պաստառի անսարքությունների մեծամասնության հիմնական պատճառը հանդիսանում է նրա ջրով հագեցումը, ուստի ընդլր արխերը, կյուվետները, հողապատնեշները պետք է միշտ մաքրված լինեն և ունենան անհրաժեշտ թեքվածք, վորպեսզի ջուրը լավ հեռացվեն:

Կյուվետների մաքրումը պետք է սկսել ավելի ցածր տեղից, հետզհետե առաջ շարժվելով դեպի վեր-

յեւր, վորպեսզի արագացնել ջրի բացթողնելը: Կյու-
վեաները, կամ արխերը մաքրելիս հանվող հողը չը-
թողնել շեպի վրա, այլ իսկույնյեան տանել:



Նկար 4.

Վորպեսզի հողն պատտառը և շեպերը չթրջվեն
և շուտ չորանան, կողքիները և առերը պահանջված
տեղերում ճեղքվում են վոչ խորը և վոչ նեղ արխե-
րով, վորոնք լցվում են մաքուր ավազով:

Թույլ կամ խոնավ հողով փորոքների շեպերում
այդպիսի ճեղքեր արվում են յուրաքանչյուր 20 մետ-
րից հետո:

Նրանցով ջուրը հոսում և շեպի վերևից, չորաց-
նելով նրան և լցվում և կյուսկերի, կամ ջրահեռաց
արխի մեջ:



Նկար 5.

Յեթն փորոքի, կամ լիւրի շեպն իջավ, բայց գիծը
չի կաշկառից, այլ միայն լցրեց կյուսկերը, վերջինը
հարկավոր և անմիջապէս մաքրել:

Իսկ յեթն իջվածքը կաշկառեց գիծը, այդ գեպ-
քում գծի հսկողը պարտավոր և իջվածքի տեղը պա-
տապարվել կանգառի աղբանշաններով, դրա մասին
շտապ տեղեկացնել գծի բերեադիրին և ճանապարհի
վարպետին ու իջվածքի տեղի մոտ սպասել գծի բեր-
եադիրի, կամ ճանապարհի վարպետի հետ բանվորնե-
րի բերեադայի գալուն:

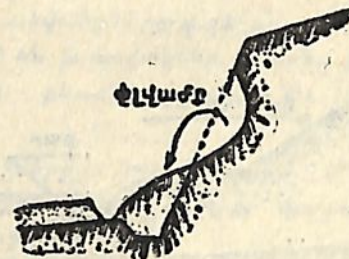
Շեպերից անհրաժեշտ և խոտը քաղել, վորովհե-
տե նա խանգարում և ջրի ազատ հոսանքին: Թույլ և
թափվող հող ունեցող շեպերը ծածկվում են ճիւղով
վորն ամրացվում և շեպին փայտե բրիկներով:



Նկար 6.

Պատտառի մեջ հավաքված ջուրը կարող և առաջ
բերել նրա հետեյալ ֆնասվածքները՝

ա) Ածվածքի շեպի փլվածք, կամ իջվածք (նկ. 5).



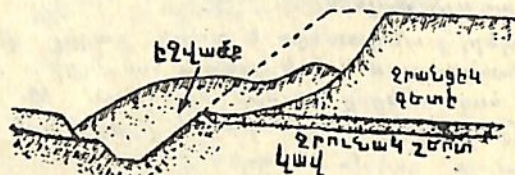
Նկար 7.

բ) Ածվածքի ցածր մասի իջնակը (նկ. 6).

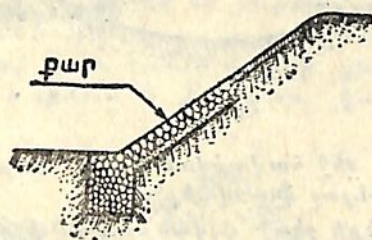
գ) Փորոքի շեպի իջվածք (նկ. 7 և

դ) Փորոքի շեպի իջվածք (նկ. 8):

Իջվածքից կամ ջրատարումից շեպի պաշտպանումն ուժեղացնելու համար—յերբեմն նրան ամրացնում են քարով (նկ. 9 և 10):



Նկար 8.



Նկար 9.



Նկար 10.

Արհեստակցական կառուցվածքներ

Նրա համար, վորպեսզի յերկաթուղային պաստառի ածվածքը չփակե գետի, գետակի հոսանքը, կամ ջրի ուրիշ անցքը, կառուցվում են կամուրջներ, կամ խողովակներ, վորոնք կոչվում են արհեստական կառուցվածքներ:

Բացի կամուրջներից և խողովակներից, յերբեմն շինում են նաև որրիշ արհեստական կառուցվածքներ, որինակ. տունեղներ, ուղանցքներ, ետակաղներ, դիմհար պատեր, նովեր (ЛОТКИ) և այլն:

Տունեղ կոչվում է գետնի տակի անցքը, վորը կառուցվում է գնացքներ անցկացնելու համար:

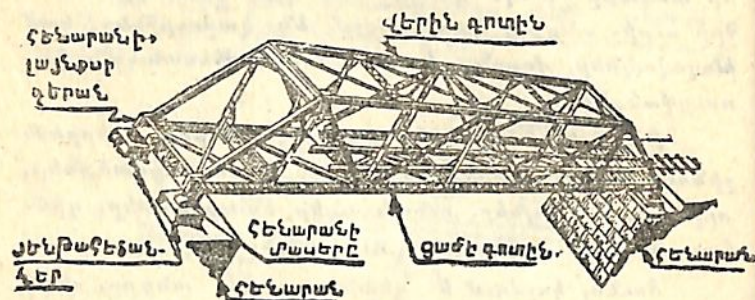
Ուղանցք կոչվում է կամրջի ձևով կառուցվածքը, վորը ծառայում է իր վրայով յերկաթուղային, կամ սովորական գիծ անցկացնելու համար շինված է ուրիշ գծերի կամ փողոցի վրայով:

Ետակաղա կոչվում է կամրջի ձևով կառուցվածքը, վորը սարքվում է հողի ածվածքի փոխարեն լեռնային կամ անհարթ տեղերում, վորտեղ շատ բարձր հողի ածվածք բարձրացնելը ձեռնառու չի լինի, ու յերբեմն ել և անհնարին կլինի:

Բարձր ածվածքներում ջուրն անցկացնելու համար շինվում են խողովակներ, վորոնք լինում են յերկաթ-բետոնե, բետոնե, քարե, թուջի, յերկաթե և փայտե:

Կամուրջները, ետակաղները և ուղանցքները շինվում են մետաղից, փայտից, փայտից և յերկաթ-բետոնից:

Կամուրջներն ունեն հետևյալ գլխավոր բաղա-
դրյալ մասեր՝ ա) հենարաններ, բ) արանքային շին-
վածք (ֆերմեր), գ) բանուկ մաս (նկ. 11):



Նկար 11.

Վ Ե Ր Ի Ն Կ Ա Ջ Մ Ը

Խնավազ (баласт)

Յեթե շալաները և ռելսները դարսել ուղաղի հո-
ղի պատաստի վրա, այդ դեպքում անցնող գնացքներն
այսպիսի գիծը կճխտելին հողի մեջ, մանավանդ, յե-
թե նա խոնավ և: Վորպեսզի նման բան չլինի, հողի
պատաստի վերևից լցնում են լավ ավաղի, խճի, կամ
քարե քոնհի խավ: Այդ խավը կոչվում է բալաստային
խավ:

Բալաստը պետք է լինի այնպիսին, վորպեսզի
ջուրը լավ կարողանա իր միջով անցկացնել և քամուց
ցիր ու ցան չլինի: Լավագույն բալաստ համարվում է
պինդ ցեղի քարից ստացված քոնհը, հետո գալիս են
խիճը և խոշոր ավաղը:

Բալաստը չպետք է կեղտոտված լինի խոտով,
աղբով և տակով, վորովհետև կեղտոտված բալաստն իր
միջից չի անցկացնում ջուրը, վորը կանգ և առնում
շալաների տակ, նոսրացնում է հողի պատաստը և գը-
նացքների անցնելիս դուրս է ցայտում ցեխի հետ
(ցայթուկներ):

Դրանից դենը փչանում և, դառնում է անկայուն
և նույն իսկ կարող է վտանգավոր լինել գնացքների
յիրթեկեկության համար:

Ուստի գծի հակողի մշտական հոգսը պետք է լի-
նի. խոտի ժամանակին քաղհանը ճանապարհի վար-
պետի կողմից ցատկած տարածության վրա, վորի ար-
մատները կեղտոտացնում են բալաստը, բալաստային
խավի մակերեսի շտկոցը, բալաստի վրա հավաքված
ջրի հեռացնելը, վորողված տեղերի պնդացնելը բա-
լաստի ավելի ռելսների թաթից և տակգրիներին պնդ-
պնդումները գննման համար:

Ավտոբուկացրած ուղեմասերում ռելսի թաթի հա-
տակի և բալաստի վերևի մակերեսի մեջ պետք է լի-
նի տղատ բացար 30 միլլիմետրից փոչ պակաս, և լիկ-
տրական հոսանքը պետնի մեջ վաթածքից խոստափե-
լու համար:

Թույլ գետիններում հողի պատաստը և բալաս-
տային խավի պակաս հաստության դեպքում — գնացք-
ների ծանրության տակ շալաները բալաստին ճխտում
են հողի մեջ և պատաստի մեջտեղն իջնում է, վորից
հողի պատաստն ներսում գոյանում են այսպես կոչված
բալաստային տաշտակներ (նկար 12): Այդպիսի տաշ-
տակներում ջուրը կանգ է առնում, վորն ամառը թըր-

Ջուժ ու փչացնում է հողի պաստառը, իսկ ձմեռը, սառ-
չելով կազմում է ուռուցքներ:



Նկար 12:

Ուռուցքներ

Ուռուցքներ կոչվում են յերկաթուղային գծի մի
քանի տեղերում բարձրացած թումբերը, վորոնք առա-
ջացել են ջրի սառչելուց, և գտնվում և բալաստային
խավի և հողի պաստառի մեջ: Ուռուցքները բաժան-
վում են վերին և արմատական:

Վերին ուռուցքները կազմվում են բալաստային
տաշտակներում ամառային և աշնանային անձրևներից
հավաքված ջրերի սառչելուց:

Հիմնական ուռուցքները կազմվում են ջրի սառ-
չելու հետևանքով, գետնի տակի ջրունակ շերտերից
հոսող ջրերի սառչելուց:

Բալաստային խավի և հողի պաստառի հետզհետե
դեպի խորությունը սառչելուց, ուռուցքները դեպի
բարձրությանը մեծանում են կամ ինչպես ասում են.
«ամում են»: Ուռուցքները սովորաբար գոյանում են
առաջին ուժեղ սառնամանիքներից հետո, իսկ սկսում
«նստել» զարնանային ձնահալքների ժամանակ: Ու-
ռուցքները ռելսային ուղի ուռուցքներից դառնում են
ալիքաձև, գոյանում են հրոցներ և թեքվածքներ, վո-

րոնք զնացքներին տալիս են անհանգիստ յերթ և
սպառնում են յերթեկեկության անվտանգությանը: Ու-
ժեղ հրոցների դեպքում հնարավոր են ռելսերի, կամ
շարժական կազմի առանցքների բեկվածքներ և վեր-
ջինի գուրս ընկնելը ռելսերից:

Գիծն ուռած տեղերում սարքի բերելու համար
ուռուցքի սապատը սահուն կերպով տարվում է յերկու
կողմը, այդ աշխատանքը կատարվում է փայտյա ու-
ռուցքային տակդիրների ոգնությամբ: Ուռուցքային
տակդիրները մինչև 10 միլիմետր հաստությամբ, 150
միլիմետր լայնությամբ և նույնչափ յերկարությամբ,
ինչպես և դժային տակդիրները, կոչվում են քարտեր:
Մինչև 50 միլիմետր հաստությամբ, 300 միլիմետր
յերկարությամբ և 150 միլիմետր լայնությամբ տակ-
դիրները, նույնպես և մինչև 90 միլիմետր հաստու-
թյամբ, 400 միլիմետր յերկարությամբ և 150 միլի-
մետր լայնությամբ տակդիրները—կոչվում են կարճ
շպալավրադիրներ և, վերջապես, մինչև 130 միլիմետր
հաստությամբ, 2400 միլիմետր յերկարությամբ, 150
միլիմետր լայնությամբ տակդիրները—կոչվում են մի-
ջանցիկ շպալավրադիրներ:

Գիծը ուռուցքներից նորոգելիս ռելսների դամ-
կապման համար դորժ են անվում թե նորմալ զամեր
(կոստիլներ), և թե յերկարացրած մինչև 205 միլիմետր,
մեկ և կեսանոց—մինչև 230 միլիմետր, կրկնակի—
մինչև 255 ու 280 միլիմետր և հատուկ զամեր առանձ-
նապես բարձր ուռուցքների համար:

Բոլոր ուռուցքային տակդիրները քիչ հարմարեց-
վում են շպալներին կոստիլները պինդ վարսվում են:
Տակդիրները չպետք է ունենան ճեղքվածքներ և կո-
տրվածքներ:

Ուսուցիչների հետզհետե նստելուց բոլոր ուսուցիչային տակդիրները հանվում և պահվում են:

Ձմեռվա աշխատանքների ժամանակ գծի հսկողը պետք է հետևի բոլոր այն տեղերին, վորտեղ ուսուցիչներ կազմվում, ուշադրությամբ զննե այդ տեղերը և ուսուցիչներ յերևալու մասին անմիջապես տեղեկացնե գծի բրիգադիրին: Այն դեպքում, յերբ հնարավոր չըլինի գնացքը անցթողնել ուսած տեղով, գծի հսկողը մինչև գիծը սարքի բերելը պետք է ճանապարհը պատահաբար կանգառի ազդանշաններով:

Շ ա լ ն ե ր

Շալաների նշանակումը. ա) ռեւերի համար, ծառայել, վորպես հենարան, բ) շարժական կազմի քաշը բաժանել վորքան հնարավոր է բալաստի մեծ րակերեսի վրա և գ) կապել ռեւային ծիրի յերկու թելերը գծի մշտական լայնությունը պահպանելու համար:

ԽՍՀՄ-ի գծերում դարսում են փայտե շալաներ առավելապես շամից և յնդենից. գործադրվում են նաև կաշնայ, հաճարից և խիժուտ փելհուց շալաներ:

Գծերի կարեւորությունից և յերթեկան չափերից կախված—զանազան տիպի շալաներ են դրվում, մեղ մոտ պատրաստվող շալաների չափը (ստանդարտը) ցույց է տված նկար 13-ի վրա:

Ռեւային կցվածքի տակ դնելով շալաները կոչվում են կցվածքային: Այդ շալաները կախված կըցվածքի դեպքում արվում են նրանց մեջտեղների (առանցքների) մեջ 50 սանտիմետրի տարածության վը-

րա: Շալաները, վորոնք դնվում են ողակի մնացած ամբողջ տարածության վրա, կոչվում են միջանկյալ:

Գծում դարսված չտոգորված շամի շալալի ծառայության միջին ժամկետը—հասնում է մինչև 6 տարու, իսկ յեղիններինը՝ մինչև 4 և կես տարու: Յեթե շալաները հատուկ բաղադրություններով տոգորել (կրեոզիտի խառնուրդը մազութի հետ, կինոդիտ, քլոր-ցինկ), վորոնք նախապահպանում են նրանց վաղաժամ փթելուց, այդ դեպքում նրանց ծառայության ժամկետը յերկարացվում է մինչև 15 և նույնիսկ ավելի տարեներ:

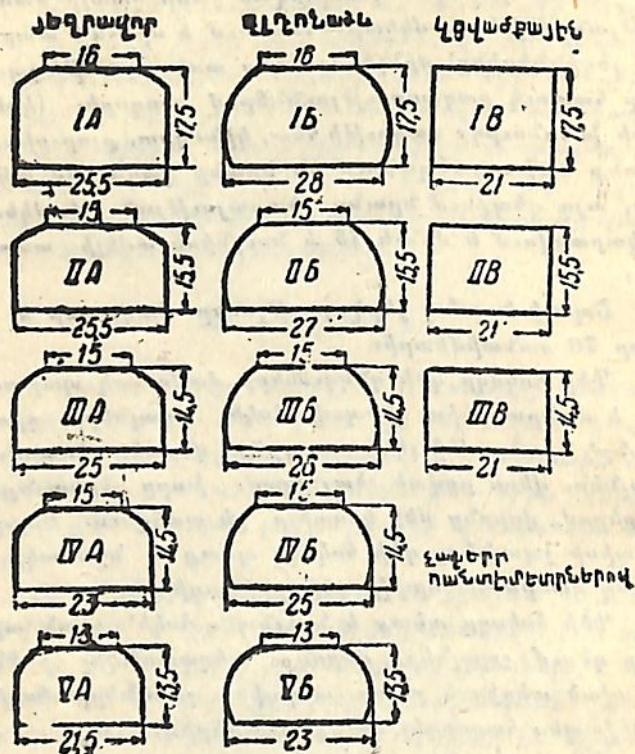
Շալալի նորմալ յերկարությունը հավասար է 2 մետր 70 սանտիմետրի:

Գծի հսկողը գծի զննումների ժամանակ պարտավոր է մանրակրկիտ կերպով հսկել շալաների դրությանը՝ նրանց մեջ չկան արդյոք փոսած, կոտրված շալաներ, վերև ցցված ծայրերով, խորը յերկայնքսի ճեղքերով, վորոնց մեջ կոստիլը չի պահվում: Բոլորն այդպիսի շալաները գծի հսկողը պետք է նշանակի և նրանց մասին հաղորդվի գծի բրիգադիրին:

Գծի հսկողը պետք է նույնպես հսկե՝ չկան արդյոք գծում շալաներ, վորոնք տեղափոխվել իրենց դարսված տեղից և բոլոր այդպիսի շալաների մասին անմիջապես հաղորդել գծի բրիգադիրին:

Փթած շալաները հեշտ են վորոշվում լիզի բութ ծայրի հարվածով, կամ կտցնի կոթառով: Առողջ շալը հարվածն իս տալիս է մաքուր, պարզ, հնչուն, իսկ փթածը—թուլ և խուլ: Գծի հսկողը հատուկ ուշադրություն պետք է դարձնի շալալի այն մասի վրա, վորը դնվում է ռեւի տակ, վորովհետև ամենից հա-

ճախ շալաները կոտրվում են հենց այդ մասում: Ուղեմիջում շալաներ դարսելն արգելվում է: Նրանք պետք



Նկար 13.

և պահվեն առանձին կուտակներում (штабеля) յուրաքանչյուրում 50 և 100 հատ:

Չողորմած շալաները լավ չորացման և հողմահարման համար կատակներում չպետք է դարսվեն ի-

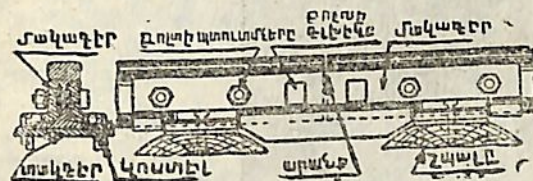
րար մոտ: Տողորմած շալաները դարսվում են իրար մոտիկ:

Շալաները խոնավությունից պահպանելու համար կուտակի շուրջն արիներ են փորվում, փորոնք ջուրը հեռացնում են կուտակներից: Շալաները բոցավառվելուց պահպանելու համար կուտակների շուրջի խոտը պետք է քաղել և թույլ չտալ աղբոտելու:

Կցվածքներ

Ռեկային գծի այն տեղերը, վորտեղ ուղանքի ծայրերն իրար հետ միանում են, կոչվում են կցվածքներ: Ռեկային կցվածքները գծում սովորաբար տեղափորվում են յերկու շալաների արանքում, այսինքն «կախված դրությամբ» (նկ. 14) բայց 1935 թվից ցանցի յերկաթուղիններում մտցրվում է նոր կցվածք կրկնակի շալաների վրա, վորը ցույց է արված 15-րդ նկարում:

Շողից ուղանքը յերկարանում են, իսկ ցրտից կարճանում: Վորպեսզի շողի ժամանակ յերկարացած

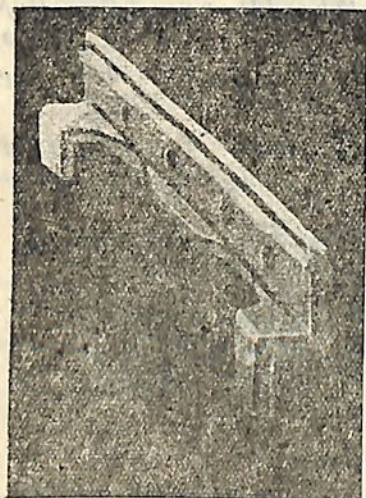


Նկար 14.

ուղանքի ծայրերն իրար չմոտենան ու գիծը մի կողմ չծռեն, ուղանքի ծայրերի արանքում անցք, կամ «արանք» և թողնվում: Նորմալ արանքների մեծու-



Կծվածքային տափղիկ



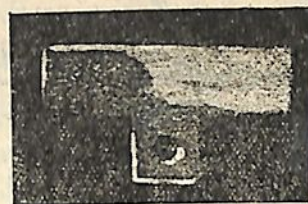
Յերկտնափող տափղիկ



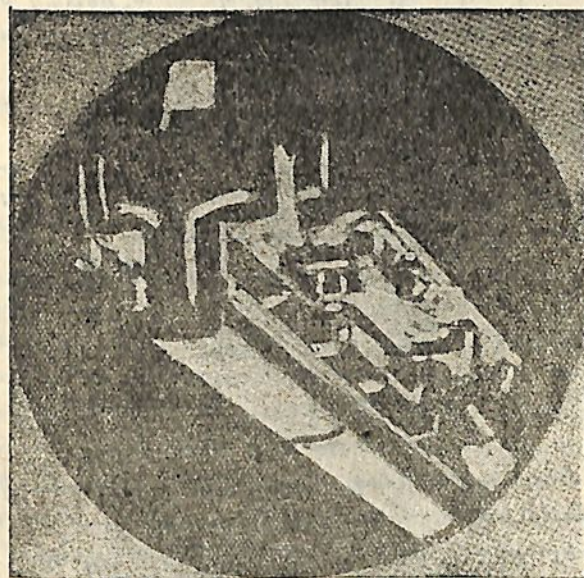
Կերպիկ
բոլոր



Կ և Ե



Դիմադրի մեջքիք



Նկար 15

թյունը յուրաքանչյուր յերկաթուղում սահմանվում է գծի սպասարկման պետի կարգադրությամբ:

Յեթն կցվածքներում արանքները փոքրացրել, կամ նրանք բոլորովին վերացրել են, այսինքն ուսերի ծայրերում իրար մոտեցել են—պետք է կատարել արանքների բացատրումն: Անկանոն արանքների մասին գծի հսկողը պետք է հաղորդե գծի բերգադիրին:

Ռ ե լ ս ե ր

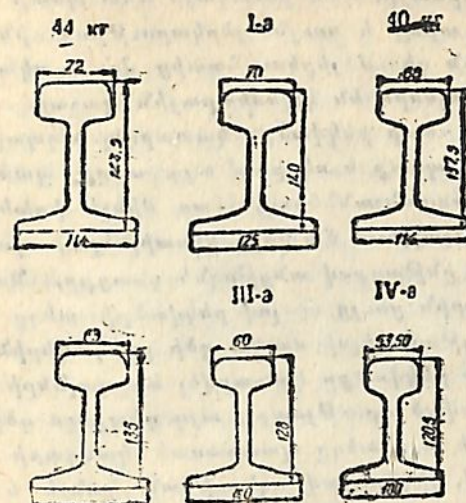
Ռեւերը պատրաստվում են պողպատից: ԽՄՀՄ սահմանված են ուսերի վեց հիմնական տիպեր՝ մետաղ մետրում 44 կիլոգրամ, տիպը I-ա, մետաղ մետրում 40 կիլոգրամ, տիպ II-ա, III-ա և IV-ա, վորնք կոչվում են նորմալ (նկ. 16):

Նորմալ տիպի ուսերի հիմնական չափերը ցույց են տված ստորև բերված աղյուսակում:

Ռեւի տիպը	Մեկ մետաղ մետր ուսի քաշը կիլոգրամներով	Ստորոտի լայնությունը	Ռեւի բարձրությունը
		Միլիմետրներով	
44	44,00	114	144,5
I-ա	43,57	125	140,0
40	40,00	114	137,5
II-ա	38,40	114	135,0
III-ա	33,40	110	128,0
IV-ա	30,89	110	120,5

Ռեւների նորմալ յերկարությունը տասներկու է կես մետր է: Գծի վորոշումներում դարսվում են նորմալ ուսերից 4 կամ սանտիմետր կարճ ուսեր:

I-ա, II-ա, 44 և 40 կիլոգրամ մեկ մետաղ մետրում տիպի ուսերը, իբրև ալիլի ուժեղ, դարսվում



Նկար 16

են մեծ յերթեկության ծանր շոգեշարժներ և մեծ արագություններ ունեցող յերկաթուղիներում: III-ա տիպի ուսերը դարսված են մեծամասնությամբ ցանցի մնացած յերկաթուղիներում և IV-ա տիպի ուսերը դարսվում են յերկրորդական նշանակություն ունեցող յերկաթուղիներում և ճյուղերում: Ցանցի յերկաթուղիներում մինչև հիմա կան դեռևս հին պատրաստած ուսեր և ալիլի թույլ տիպի, քան IV-ա:

Ռեւի մակերեսը պետք է լինի հարթ և չպետք է ունենա պատռվածքներ և ճեղքվածքներ:

Գծում պայթած ուսերը փոխելու համար—յուրաքանչյուր կիլոմետրի վրա, հատուկ խաչկապների

վրա, կազարմայի, կամ բուսկայի մոտ պետք է պահ-
վեն նույն տիպի և նույն յերկարութեան ինչպիսին
դարսված են գծում յերկու հատից վոչ պակաս ուել-
սեր: Այդ ուելսերն են կիլոմետրային պաշար:

Յեթն ուելսի բեկվածքը կատարվել է շալալի վրա,
գծի հսկողը պետք է սկզբում այդ տեղը պատասպարե-
կանգառի ազդանշաններով, հետո մինչև փոխելը ուել-
սի յերկու թայթած ծայրերը կոստիլներով գամկապե-
ն և դանդաղ ընթացքով անցթողնեն գնացքը, նախորոք
մեքենավարին ցույց տալով բեկվածքի տեղը և հա-
ղորդե պայթած ուելսի մասին գծի բրիգադիրին:

Յեթն բեկվածքը կատարվել է շալաների արան-
քում (կախված դրութեամբ), այդ դեպքում գծի հսկո-
ղը պետք է այդ տեղը պատրաստե կանգառի ազդա-
նշաններով, յեղջուրով ոգնութեան կանչն և տեղե-
կացնեն գծի բրիգադիրին: Գծի բրիգադիրի ժամանե-
լուց հետո բեկվածքի տեղի տակ անց է կացվում շալա-
յի կտոր, կամ ամբողջ շալա և շաբլոնի չափով ուելսի
յերկու պայթած ծայրերը կոստիլներով գամկապում
են շալաներին: Պայթած ուելսը պետք է փոխվի նույն
որն յնվետ, իսկ մինչև փոխելն այդ տեղը պետք է
պատասպարված լինի կանգառի ազդանշաններով:

Տակդիրներ

Ռելսի և շալալի արանքում դարսում են տակդիր-

Տակդիրները դործադրվում են շալաները ուելսից
կտրվելուց պահպանելու և անցնող գնացքների ազդե-
ցութեան տակ դոյածող ուելսերի կողքից տեղաշարժու-
թյունից խուսափելու համար: Տակդիրները լինում են

տափակ և սեպավոր: Ամենից շատ տարածված տիպի-
տակդիր հանդիսանում է յեռձականի սեպավորը:

Տակդիրները չպետք է շատ կերված լինեն ժան-
պից, ճեղքվածքներ և ուրիշ առատներ պիտի չունենան:
Շատ մաշված, կամ պայթած տակդիրներ հայտնաբե-
րելիս գծի հսկողը պարտավոր է անմիջապես հաղոր-
դել այդ մասին գծի բրիգադիրին:

Ցանցի յերկաթուղիներում ներկայումս մտցրվում
է նոր տիպի տակդիր, վորն ամրացվում է շալալին
վինտով (շուռուպով) վոչ թե ուելսի հետ միասին, այլ
առանձին՝ ուելսն ամրացվում է տակդիրին նույնպես
առանձին կեռավոր բոլտերով (նկ. 15): Պնդացման
այդպիսի տիպը կոչվում է անջատվող:

Կ ո ս տ ի լ ն ե ր

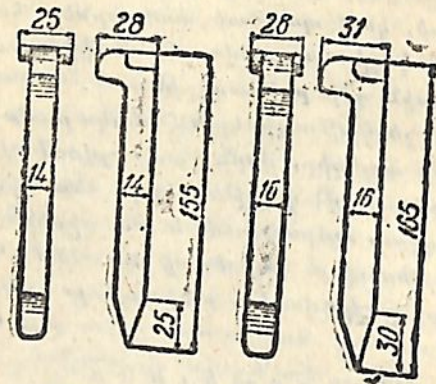
Ռելսիլը շալաներին կպցնելու համար դործած-
վում են կոստիլներ: Նրանք լինում են սովորական-
(նկ. 17) և ուռուցքային, վորոնք ավելի սովորական-
ներից յերկար են:

Կոստիլները չպետք է ունենան կեռքաններ և
ճեղքվածքներ: Մեկ տակդիրում զանազան տիպի կոս-
տիլներ արգելվում է:

Կոստիլները պետք է ցցել ուղղահայ և իրենց մի-
կողքով և գլխիկով պետք է քիփ կպչեն ուելսի ստո-
րոտը:

Այդ դեպքում, յերբ ուելսը շալալին ամրացվում է
յերկու կոստիլներով առանց տակդիրի, կոստիլները
պետք է ցցված լինեն վոչ թե իրար դիմաց, մի քիչ
շեղակի, վոր շալաները ճեղքվելուց խուսափել:

Կոստիլը հին ծակի միջ ջրելուց առաջ, պետք է նրա մեջ նախապես ջրել փայտե խեժած թիթեղ — պնդակ:



Նկ. 17. Չափերը միլիմետրերով:

Յեթե տակդիրները, կամ ուսերը շաղկերին ամրացվում են վինտով (շառապով), վերջինները ջրել արգելվում են. (նրանց հարկավոր է պտտել բանալիններով): Կոստիլները և բոլոր պնդացուցիչները: Ինչպես բոլորները, մակադիրները, տակդիրները, — պետք է պահել արկղներում, կամ տակառներում կաղմարմաներին, կամ կիսակաղմարմաններին կից նկուղներում, կամ ծայրահեղ դեպքում, բակում չարդախի տակ:

Մակադիրներ

Ռեւերի յերկու ծայրերը բոլորերով միացնելու համար գործադրվում են մակադիրներ: Նրանք լինում են տափակ, անկյունավոր, գոգնոցավոր և փոխացման:

Կանոնավոր աշխատելու համար մակադիրը պետք է քիփ կայցրած լինի ուղիղ, վորի համար բոլորները պետք է պինդ ձգված լինեն:

Մեր յերկաթուղիներում նորմալ տիպի ուսերի համար զծային մակադիրների ամենից շատ տարածված տիպը հանդիսանում է վեց ծականի գոգնացավոր մակադիրները (նկ. 14):

1935 թվից մտցվում է մակադիրների նոր ստանդարտային տիպ, վորը ցույց է տված 15-րդ նկարում:

Փոխանցման մակադիրներ

Ջանազան տիպի ուսերը կցվածքներում միացնելու համար գործ են ածվում հատուկ, այսպես կոչվող փոխանցման մակադիրներ: Նրանք ծառայում են նրա համար, վորպես զանազան բարձրություն ունեցող ուսերը կծվածքում միացնելու, այդ յերկու ուղի սերի գլխիկների կատարը և կողքի աշխատող կողը գտնվեն միևնույն հարթություններում: Դրա համար փոխացման մակադիրը շինվում է աստիճանավոր և կորցրած միացվող ուսերի տիպերին համապատասխան: Այդ դեպքերում նույնպես գործադրվում է աստիճանավոր մակադիր:

Բ ո լ տ ն ր

Բոլորերը ծառայում են մակադիրները կցվածքներում ձգվելու համար:

Իրենց ձևով բոլորները բաժանվում են՝ քառակուսի, ուղղանկյուն, կիսաշրջանաձև, վեց կողանի և կիսատանձաձև գլխիկներով: Նրանց հաստությունը լինում է 19 և 22 միլիմետր:

կցվածքում յերկու մեջ տեղի գալիսները պետք է դասավորված լինեն գծի ներսը. քննադատները — դուրսը: Այդպիսի դասավորութեան դեպքում կաղմը ունի Բից դուրս ընկնելու դեպքում բոլոր բոլտերը չեն կըտրուի:

Բոլտերը մուրճով մացնելն արգելվում է:

Բոլտային գալիսները պտտեցնելու համար դորձադրվում են բոլտի բանալիներ: Այդ բանալիները յերկայնացնելը բոլտերի շատ ուժեղ վնասման համար արգելվում է: Բոլտերի այդպիսի վնասման դեպքում չողի ժամանակ ունենալը չեն կարող յերկարանալ և գիծը կարող է մի կողմ ուղղել:

Բոլտի բանալիները լինում են յերկու տեսակ՝ 22 միլիմետր շառավիղ ունեցող բոլտերի համար (ոսկի I-ա, II-ա և III-ա) բանալու յերկարութունը 550 միլիմետր է, 19 միլիմետր շառավիղ ունեցող բոլտերի համար (ոսկի IV-ա տիպի) բանալու յերկարութունը 370 միլիմետր է: Այդ յերկարութունը ընտրված է այն հաշվով, վարդեպի միջակ մարդու ուժով արտաբերելիս գալիսները կարելի լինի բավական պինդ ձգել առանց բոլտի պոկոսիկը փչացնելու:

Գծում չպտտվող գալիսներ գտնելու դեպքում, հարկավոր է նրանց 2 կամ 3 անգամ նավթի մեջ թաթախել, վորից հետո նրանք մեծ մասամբ պտուտակահանվում են:

Մ Ե Ղ Ե Ր Ն Ե Ր

Գնացքի շարժման դեպքում բոլտերի վրայի գալիսները ցնցումից թուլանում և սկսում են պտուտակահան լինել, մակադերները դադարում են քիփ կըսք

չել ունենալ և չեն աշխատում, ուստի հետ վորպես մի ամբողջ մարմին: Վորպեսզի գալիսն պտուտակահան չլինի, նրա և մակադերի արանքում բոլտի վրա հագցրվում է զսպանակավոր մեջղի: Մեր յերկաթուղիներում դորձադրվում են զսպանակավոր մեջղիներ պինդ պողպատից: (Նկար 18):

Հակախաղացքներ

Հակախաղացքները (ПРОТИВОУГАНЫ) ծառայում են ունենալի և շալաների խաղացքին հակադորձողութեան համար:

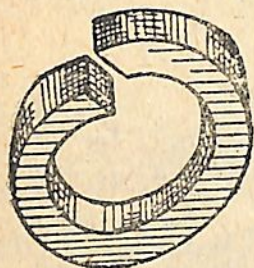
Խաղացք կոչվում է անցնող գնացքների աղբեցութեան տակ գծի յերկարութեամբ, ունենալի և շալաների տեղաշարժութունը: Գծով վորքան շատ գնացքներ անցնեն, վորքան նրանք ծանոթ լինեն և նրանց արագութունը մեծ լինի, այնքան ունենալի և շալաները շատ են խաղացվում: Գնացքները արգելակելիս, մանավանդ թեքվածքներում, գծի խաղացքը, ավելանում է:

Խաղացքի դեմ իբրև պայքարի միջոց ծառայում են բոլտային (Նկար 19) կամ սեղավոր սեղմակները (Նկար 20), վորոնք քիփ ընդգրկում են ունենալի ստորոտը և իրենց ցածի մասով հենվում են շալանի:

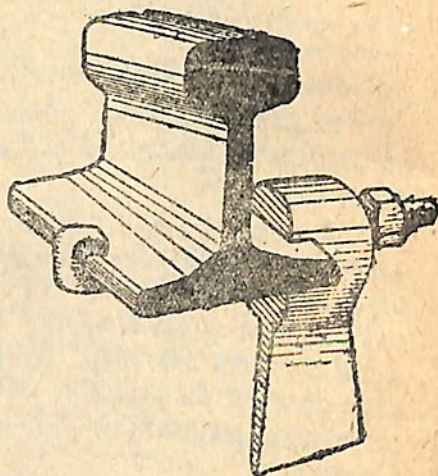
Վորովհետև մի շալան չի կարող դիմադրել խաղացքին, ուստի դրան դիմադրութեանը ուժեղացնելու համար մի քանի շալաների, գծի մեջտեղը, դարձվում են պահանգներ և շալաների ծայրին ցցվում են ցցիկներ:

Այդ ձևով ստեղծված հակախաղացքային սարքվածքը (սեղմակներ, պահանգներ, ցցիկներ) իրենց

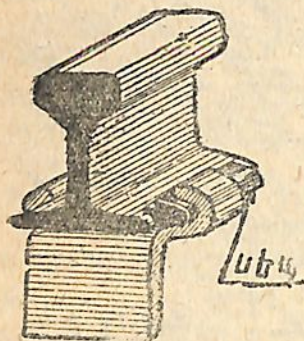
ներկայացնում եւ «դիմհար», վորն իր վրա ընդունում
ե գծի խաղացքը եւ չի թույլ տալիս ռեւսին եւ շաւախն
առաջ շարժվելու: Սիղմակի կանոնավոր աշխատանքի
համար անհրաժեշտ եւ, նա քրիվ կպչե ռեւսին եւ շաւ-



Ulysses 18



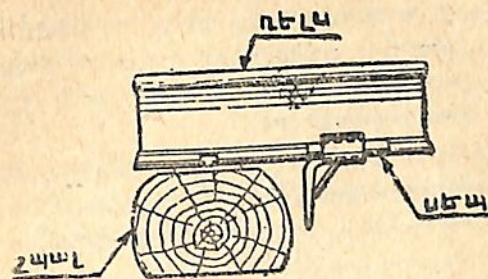
Urup 19



U4wP 20

յին: Յեթն հալախադաքային սեղմակը շալալին քիփ
կպցրած չլինի (նկար 21), — գծի հսկողը պետք ե թու-
լացնե բոլորը, կամ հանե սեղմակի սկզբը, սեղմակը քիփ
սեղմել շալալին և դրանից հետո պնդացնել բոլորը կամ

ցցել սեպը: Յեթե պահանգները շարունակից հառացել,
կամ շեղվել հն,—գծի հսկողը պետք է այդ մասին հա-
ղորդե գծի բրիգադիրին:



Ulysses 21

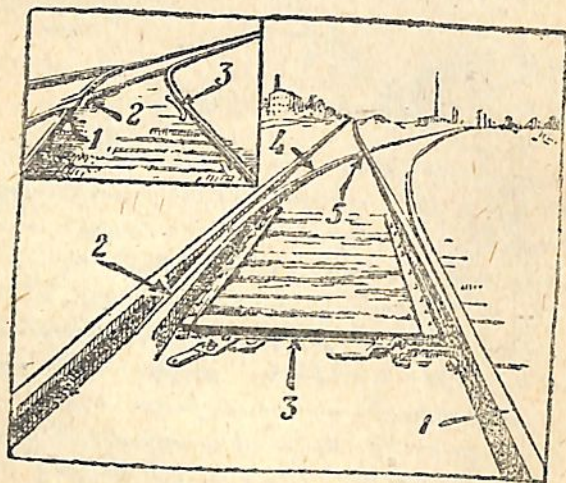
Մլաքային ուղեփոխներ

Գնացքը մեկ գծից մյուսին անցնելու համար շինվում են սլաքային ուղեփոխներ։ Յուրաքանչյուր ուղեփոխի կազմի մեջ մտնում են․ ա) գնացքին այս կամ այն գիծը ուղղող սլաքն ուղեփոխման մեխանիզմով վորը գնացք ուղղում է այս, կամ այն գիծը, բ) խաչմերուկը, վորը զբոլում է յերկու ուղիների հատման տեղում եւ ծառայում է անխփների բանդաժների պոռնկներին (ուերուգաների) ազատ անցնելու համար, գ) սլաքի եւ խաչմերուկի միջի փոխադրական կորույթը արանքում, (նկար 22)։ Նկար 22-ում ներքև թվանշաններով ցույց են տրված․ 1 - մայր ուղի (рамный рельс), 2—լիզակը (перо остряк), 3—փոխադրական թիճակը (переводная тяга), 4—փոխադրական կորույթը (переводная кривая), 5—խաչմերուկի տեղը։

Նկարի վերևում ցույց է տրված առանձին խաչմերուկը՝
1—սրտիկը (сердечник), 2—խաչմերուկի թևը (усовик),
3—հակառեւսը (контррельс)։

Սլաքը բաղկացած է յերկու արտաքին անշարժ
ռեւերից, վորոնք կոչվում են մայր ռեւեր և յերկու
ներքին շարժական ռեւերից, վորոնք կոչվում են
ծայրեր, կամ լեզվակներ։

Խաչմերուկը բաղկացած է սրտիկից և նրան հակ-
վող խաչմերուկային թևի ռեւերից, կամ, ինչպես
նրանց անվանում են «խաչմերուկային» թևերից
(УСОВИЩОВ)։



Նկար 22:

Խաչմերուկի դեմացը, յերկու հակադիր ռեւերի
ներքին կողերի մոտ դարսվում են հակառեւսեր նրա
համար, վորպեսզի անիվների բանդաժի կատարները

ընկնեն խաչմերուկի այն շրջանի մեջ, վորի մեջ նը-
րանք գնացքի ընթացքով պետք է ընկնեն։

Արհեստական կառուցվածքներ

Կամուրջների վրայի յերկաթուղային պաստառը
բաղկացած է իր պնդացումներով, կամրջային գլխո-
ներից, ապահովության հարմարանքներից և վրաքա-
շից։

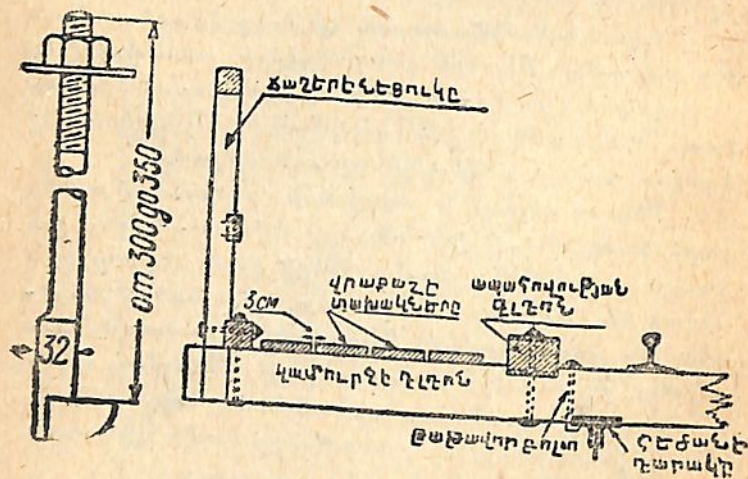
Կամուրջային գլխոնները պատրաստվում են շա-
մից և ամրացվում են կամրջի ֆերմաներին թաթավոր
բուրեղով դա թաթը կանոնավոր դիրք ընդունեն, իր
գլխիկներով ընդգրկելով ֆերմայի թարեքը (նկ. 24)։
Գլխոնների միջի տարածութունը 15 սանտիմե-
րից վոչ ավել։ Ռեւերի կտրվածքները տեղափոխվում
են կախված դրությամբ մինչև յերեք սանտիմետր
իրար մոտեցած յերկու կամրջային գլխոնների մեջ
ծածկող տափակ մակագիրների ոգնությամբ։

Յերկու ռեւսային ողակների յերկարությունից
կարճ կամուրջների վրա ռեւերի միջև արանքներ չեն
թույլատրվում։ Այն կամուրջները վրա, վորոնց վրա
դրված են հավասարման սարքեր, արանքներ նույն-
պես չեն թույլատրվում։ Բոլոր մնացած կամուրջներում
ռեւերի արանքները տվյալ տաքության համար պետք
է լինեն նորմալ։ Արանքների մեծութունը սահման-
վում է յուրաքանչյուր յերկաթուղում դժի սպասարկ-
ման պետի կարգադրությամբ։

Այն կամուրջներում, ուր կամուրջային պահա-
պաններ չկան, գժի հսկողը պարտավոր է կամրջի բո-
լոր մասերը պահել մաքուր թույլ չտալով աղբը, ա-
վազը, ցեխը, ձյունը և սառույցը անցման շենքերի

արանքային մասերում, հենարաններում և յենթաֆերմային սրահակներում: Բացի դրանից գծի հսկողը թույլ չպիտի տա ծրին լճանալու թե կամրջի մոտի պաստառի վրա, և թե ֆերմային սրահակների, մետաղյա տուփերի մեջ, նույնպես հետևել հակահրդեհային հարմարանքների սարքին դրուծյանը:

Հակահրդեհային նպատակներով 10 մետրից ավել յերկարութուն ունեցող մետաղյա և 3 մետրից ավել յերկարութուն ունեցող փայտյա բոլոր կամուրջների վրա դրվում են կոտիկներ (КОДКИ) ջրով և սըրբիչներով (швабры):



Նկ. 23

Նկար 24:

Ձրի հորիզոնի բարձրանալուն հսկելու համար բոլոր կամուրջների մոտ ամրացվում են ջրաչափական ձողեր:

Խողովակներին հսկելիս անհրաժեշտ է հետևել նրանց միջով ջրի կանոնավոր անցմանը և թույլ չտալ նրանց անցքերի աղբյուրը:

Այն տեղերը, վորտեղ յերկաթուղային գիծը հատվում է, իր պաստառի հետ միևնույն մակերեսի վրա գտնվող խճուղի կամ սայլի ճանապարհի հետ, — կոչվում են գծանցներ: Գծանցները լինում են դժանցային պահպանների կողմից պահպանվող և չպահպանվող:

Գիծը պատելիս գծի հսկիչը պետք է հետևի, վոր գծանցները պահվեն մաքուր, ուղիղ և հակառակի միջի ջորդանը միշտ մաքրված լինի ցիսից, սառուցից և ձյունից, կամուրջիկներն ու գծանցների յելքերի տակով անցնող ջրահեռաց խողովակները աղբոսված չլինեն: Չարահապանվող գծանցների մաքրումը և հսկողությունը կատարում է գծի հսկողը: Այն անոթաբությունների մասին, վորոնք գծի հսկողը չի կարող սեփական ույժերով վերացնել, նա զեկուցում է գծի բրեգադիրին:

Գծային նշաններ և դիմհարներ

Գծի հսկողը պարտավոր է հսկել բոլոր գծային նշանների կանոնավոր և սարքին պահմանը:

- 1) վոր բոլոր սյուները կանխած լինեն ուղհայաց — թեքված չունենան:
- 2) վոր սյուներին վրա ջարդված ցուցակներ չլինեն:
- 3) վոր բոլոր նշանների և ցուցակների վրա պարզորոշ մակագրեր լինեն:

Նկատած անսարքությունների մասին—հաղորդել
գծի բրիգադիւրին:

Հողի պատարուի կողքին, ամրացվում են հետև-
յալ գծային նշանները.

ա) կիլոմետրային նշան—սյունը ցուցակի հետ,
կիլոմետրների ընթացքով աջ կողմից.

բ) Թեքման նշան, վորը բաղկացած է սյունին
ամրացրած գծի թեքվածքը և այդ թեքվածքի տարա-
ծությունը ցույց տրող թվանշաններով 2 տոխտակ-
ցուցակներից.

գ) «Սուլիչ» ցուցիչ—սյունը «ս» տառով.

դ) Պիկետի փայտե, կամ քարե նշանն իր թվա-
նշանով, վորը ցույց է տալիս պիկետի համարը.

յե) կորույթի ցուցիչը—սյունիկ, վորն ամրացվում
և յուրաքանչյուր կորույթի սկսբում, մեջտեղը և վեր-
ջում գծի պտույտի անկյունը, կորույթի շառավիղը և
նրա յերկարությունը ցույց տվող մակագրություն-
ներով.

զ) Սահմանապահային սյունիկները—արտողման
շերտի սահմանի վրա:

ե) Նշաններ—«արգելակման սկիզբը և վերջը».

ը) Նշաններ—«փակիր սնվածքը».

թ) Դիստանցիաների, ուղեշրջանների, բանվորա-
կան ուղեմասերի և գծային պտույտների սահմանների
ցուցիչները:

Կայարանային գծերի միացումներում ցցվում են
սահմանային սյունիկներ ցույց տալու համար այն

տեղը, վորից հեռու չի կարելի տեղավորել շարժական
կազմը:

Սահմանային սյունիկները դրվում են գծերի մեջ
այն տեղում, վորտեղ ռելսների գլխիկների արտաքին
կողերի միջի տարածությունը 2 մետր 13 սանտիմետ-
րից պակաս չէ: Սահմանային սյունիկի բարձրու-
թյունը—կես մետր է բալաստի մակերեսից:

Կայարաններում փակուղային գծերը վերջանում
են դիմհարներով, վորոնք շինվում են դանադան տի-
պի—ռելսային, փայտե, հողե և այլն:

Ռելսային ծիրի լայնությունը

Գծի ուղիղ մասերում յերկու ռելսերի բարձրու-
թյունները պետք է գտնվեն մակերեսային վրա: Գծի
ուղիղ մասերի լայնությունը շարունակ հավասար է
1524 միլիմետրի, իսկ կորույթներում արվում է ընդ-
լայնում, վորը ցուցված է ստորին բերված աղյու-
սյակում.

Կորույթների շառավիղը
մետրերով

Գծի նորմալ լայնու-
թյունը

350 և պակաս

1540 միլիմետր

351-ից մինչև 450

1535 »

451-ից մինչև 600

1530 »

601-ից ավելի

1524 »

Գծի ուղիղ և կոր մասերում թույլատրվում է
ընդլայնու սահմանված նորմայի դեմ 5 միլիմետրից
վոչ ավել և նեղացումն 2 միլիմետրից վոչ ավել:

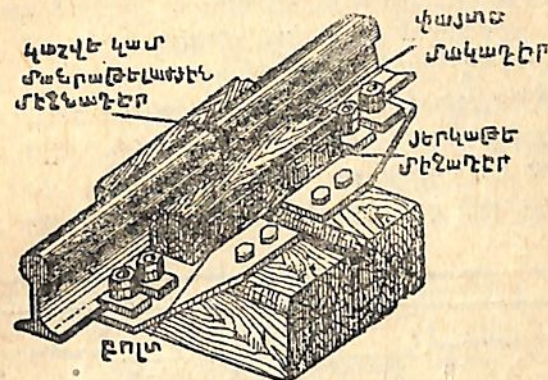
Ելեկտրոֆիկայացրած ու ավտոբլոկիրովկայացրած
ուղեմասերի գիծը

Ավտոբլոկիրովկայացրած ուղեմասերում յուրա-
քանչյուր բլոկ—ուղեմասի ուղիները բաժանվում են
հարևան բլոկ—ուղեմասերի ուղիներից հատուկ առանձ-
նացնող հորինվածքներով, վորպեսզի ելեկտրական հո-
սանքը չկարողանա անցնել մեկ ուղեմասի ուղիներից
մյուս ուղեմասի ուղիները: Այդպիսի հորինվածքներից
մեկը հանդիսանում է «մեկուսացած կցվածքը»: Կըց-
վածքը մեկուսացումը կայանում է նրանում, վոր սո-
վորական յերևույթ է մակադիրների փոխարեն գոր-
ծադրվում են բոլորով ձգվող փայտե, (հաճախ, կամ
կաղնե) կամ յերկաթե մեկուսացումով մակադիրներ:
Կցվածքում ուղիների ճակատների մեջ դրվում են կաշ-
վից, կամ ֆիբրոից միջնադիրներ (նկար 25), վորոնց
խնամքը ընկնում է գծային հսկողի պարտականու-
թյունների մեջ: Ռեկսային մեկուսացած կցվածքը պա-
հանջում է դեպի իրան հատակ, զգուշ վերաբերվում ուղ-
իխառանքների ժամանակ՝ չի թուլատրվում ուղ-
սային առանքը 4 միլիմետրից պակասեցնել:

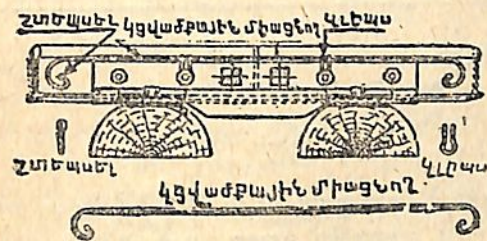
Ավտոբլոկիրովկայացրած ուղեմասերում գծային
աշխատանքներ կատարելու համար գործ են ածվում
սովորական գործիքներ և ինվինտար բացի այնպիսի-
ներից, վորոնք աշխատանքի ժամանակ կարող են ա-
ռաջացնել ելեկտրական հոսանքի անցումն մի ուղիից
մյուսին և լույսաֆորների ամբողջ ազդանշանների
խախտումն: Ուստի գծային շաբլոնները և գծային
վազոնիկները ու գրնդինաների սալները գործադր-
վում են վոչ ամբողջ, ինչպես սովորաբար, այլ յերկու

մասերից բաղկացած, վորոնց մեջ միջնորդվում է կա-
շի, կամ ֆիբրո:

Ելեկտրական հոսանքը ուղիների միջով անցնելու
համար ծառայում են կցվածքների մոտ ուղիների հետ



Նկար 25



Նկար 26

շտեպսեկներով միացվող հատուկ ուղիային կապերը:
վորոնց շտեպսեկները պետք է քիփ մտնեն ուղիի վը-
ղերում շաշափած անցքերը: Մետաղալարային միաց-
նողները կամ կապերն ամրացվում են մակադիրներին

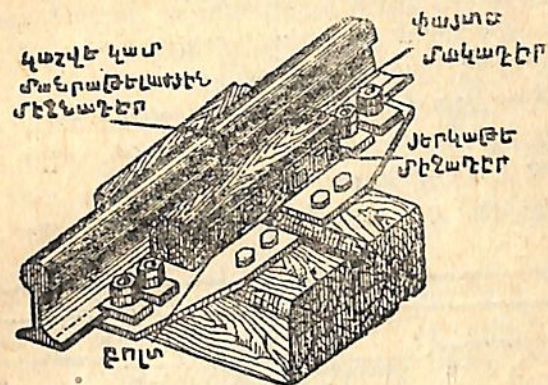
Ելեկտրոֆրկայացրած ու ավտոբլոկիրովկայացրած
ուղեմասերի գիծը

Ավտոբլոկիրովկայացրած ուղեմասերում յուրա-
քանչյուր բլոկ—ուղեմասի ուղեմասերը բաժանվում են
հարևան բլոկ—ուղեմասերի ուղեմասից հատուկ առանձ-
նացնող հորինվածքներով, վորպեսզի ելեկտրական հո-
սանքը չկարողանա անցնել մեկ ուղեմասի ուղեմասից
մյուս ուղեմասի ուղեմասերը: Այդպիսի հորինվածքներից
մեկը հանդիսանում է «մեկուսացած կցվածքը»: Կց-
վածքը մեկուսացումը կայանում է նրանում, վոր սո-
վորական յերևույթ է մակադիրների փոխարեն գոր-
ծադրվում են բոլորով ձգվող փայտե, (հաճախ, կամ
կաղնե) կամ յերկաթե մեկուսացումով մակադիրներ:
Կցվածքում ուղեմասի ճակատների մեջ դրվում են կաշ-
վից, կամ ֆիբրից միջնադիրներ (նկար 25), վորոնց
խնամքը ընկնում է գծային հսկողի պարտականու-
թյունների մեջ: Ռելսային մեկուսացած կցվածքը պա-
հանջում է դեպի իրան հատակ, զգուշ վերաբերվում
տղիաառանքների ժամանակ՝ չի թուլատրվում ուղ-
սային առանքը 4 միլիմետրից պակասեցնել:

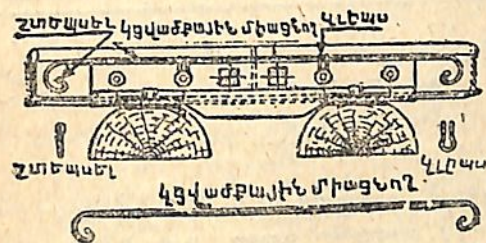
Ավտոբլոկիրովկայացրած ուղեմասերում գծային
աշխատանքներ կատարելու համար գործ են ածվում
սովորական գործիքներ և ինվենտար բացի այնպիսի-
ներից, վորոնք աշխատանքի ժամանակ կարող են ա-
ռաջացնել ելեկտրական հոսանքի անցումն մի ուղեմ-
ասին և լույսաֆորների ամբողջ ազդանշանների
խախտումն: Ուստի գծային շարունակները և գծային
վազոնիկների ու գրնդինանների սանիները դործադր-
վում են վոչ ամբողջ, ինչպես սովորաբար, այլ յերկու

մասերից բաղկացած, վորոնց մեջ միջնորդվում է կա-
շի, կամ ֆիբր:

Ելեկտրական հոսանքը ուղեմասի միջով անցնելու
համար ծառայում են կցվածքների մոտ ուղեմասի հոս-



Նկար 25

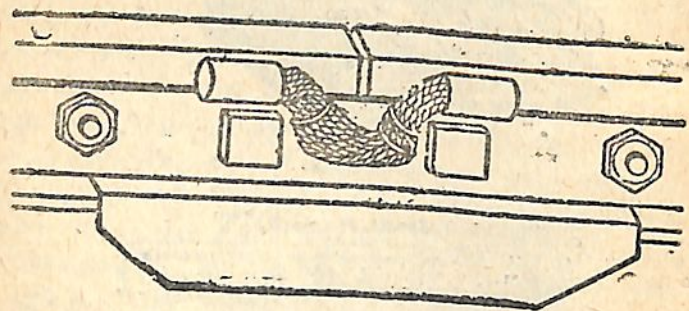


Նկար 26

շտեպսեղներով միացվող հատուկ ուղեմասին կապերը:
վորոնց շտեպսեղները պետք է քիփ մտնեն ուղեմ-
ասերում շահաված անցքերը: Մետաղալարային միաց-
նողները կամ կապերն ամրացվում են մակադիրների

վրա կլիպսեր կոչվող հատաճանկիկներով (նկ. 26): Բացի այդ կապերից, նաև գործադրվում են նկար 27-ում ցույց տված միացումներ: Շպալների ու կոստիկների տակհարման և բոլտերի լրացուցիչ պնդացման դեպքում պետք է պահպանել հատուկ զգուշութուն, վորպեսզի չփայցնել միացումը և չընդհատել ելեկտրական հոսանքի անցնելը:

Պտույտի ժամանակ յեթե նկատվի դուրս ընկած միացման շտեպսել կտրված միացում, սրա ծայրը կտրված կցվածքից դուրս ընկած ֆիբրա, կամ կաշի կից ունենալի գլխիկների շփումն և բալաստի վերին



Նկար 27

մասի ու ունի ստորոտի միջև 30 միլիմետրից պակաս բացատ,—այդ դեպքում բոլոր այդ անսարքությունների մասին գծի հսկողը պետք է հաղորդե գծի բրիգադիրին:

Ձ ն ա պ ա յ ք ա ր ր

Ձնի դեմ պայքարը բաժանվում է յերկու հիմնական աշխատանքի խմբերի՝

ա) աշտպանման բնույթի աշխատանքներ և միջոցառումներ, վորոնք ուղղված են ձյունը յերկաթուղային գծի վրա չթողնելու համար:

բ) ձյունը դժից հեռացնելու աշխատանքներ:

Գիծը, յեթե նա անտառով պաշտպանված չէ, պատասպանվում է ձնի կիտվածքներից հետևյալ կերպ՝ ա) մշտական ցանկապատներով, բ) փոխադրական ասպարներով և գ) կենդանի տունկերով: Մշտական ցանկապատները շինվում են անընդհատ, կամ ցանցավոր: Այդ ցանկապատները ձյունը չեն թողնում գծի վրա մինչև այն ժամանակ, քանի վոր ինքը ցանկապատն ամբողջովին ձյունով չծածկվի:

Փոխադրական ցանցավոր ասպատները ձյունը պահում են ավելի շատ, քան մշտական ցանկապատը: և նրանից ավելի արժան են նստում: Յերը ձնի պատնեշը ասպարի մոտ բարձրանում է նրա բարձրության յերկու յերրորդական մասով, այդ դեպքում ասպարի աշխատանքը ընդհատվում է և ձյունն սկսում է ծածկել նրան: Այդպիսի դեպքերում ասպարները հանվում են և գրվում են ձնի պատնեշի վերևում:

Ասպատները դրվում են մինչև ձմեռվա սկիզբը և պինդ կապվում են բրիգերին: Պաշտպանման ավելի հուսալի միջոց հանդիսանում են ծառա-թփայլին տանկերը յերկաթուղային պաստառի յերկարությամբ:

Գծի ձնից ձեռքով մաքրումը գործադրվում է այն տեղերում, վորտեղ ձնամաքրիչն իջեցրած դանակով չի կարելի անցթողնել, որինակ, վարքաշը չհանված գծանցներով, սլաքների ու կամրջների վրայով սեմաֆորային վատնակներով (педаль):

Կայարանների (перегон) և կայարանային մեծաքանակ ուղիների մաքրումը կատարվում է ձնա-

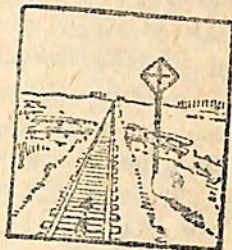
մաքրիչներով: Գծի վրայի լուրջ խոչնդոտները ձևա-
մաքրիչի ազատ անցնելու համար իջեցրած դանակնե-
րով աշխատելիս, ինչպես որինակ՝ կամուրջները գո-
ծանցները, վորոնց վրա վրաքաշը հանված է, սլաք-
ները, սեմաֆորների վոտնակները (педаль), մեկուսա-
սացած կցվածքները և այլն, վորոնք պահանջում են
դանակի բարձրանալը, պատասպարվում են հատուկ
նշաններով (նկ. 28 և 29): Կամուրջների վրա վրաքա-
շը և զլղոնները ձևից մաքրվում են ձեռքով և ամրոգ-
ջությամբ. գծանցների վրա վրաքաշը մաքրվում և
ռելսի գլխիկի մակերևույթին հավասար, կայարանա-
յին գծերում սլաքները լրիվ կերպով են մաքրվում
նայն բոլոր այն տեղերը, վորոնց անցած ձևամաքրի-
չը էի կարողացել մաքրումը լրիվ կատարել: Բոլոր
կցվածքները պետք է մաքրվեն ձևից նրանց դրու-
թյունը ստուգելու համար:

«Բարձրացնել դանակը»



Նկար 28:

«Իջեցնել դանակը»



Նկար 29:

Գծի հսկողը պարտավոր է հետևյալ ձևամաքրիչ-
իների անցնելու պատասպառող խոչնդոտի ազդանշան-
ների և նշանների անբողջությանը, իսկ ձևամաքրիչի

ազդանշաններով չպատասպարված խոչնդոտին մոտենա-
լիս, ցույց տալ կանգառի ազդանշան: Ցուցիչների ամ-
րացման տեղը և մինչև այդ տեղի տարածության մե-
ծությանը սահմանվում են յերկաթուղու պետի կողմից:

Գծի զննությունը բարձր ջրերի անցնելու ժամանակ
յեվ հեղեղների դեպքում:

Բարձր ջրերի, անձրևների և հեղեղների անցնե-
լու ժամանակ գծի հսկողը գիծը զննելիս պետք է ու-
շադրություն դարձնե, արդյոք ջուրը կանգ էի առնում
լիրերի (носиль) մոտ, արդյոք չեն լցվել կյուվետները
և լեռնային արևները ջրով, արդյոք կյուվետներից
ջուրը գո-րս չեն լցվում պատտառի վրա և չի ջրփռում
բալաստային խավը:

Լիրի իջվածքի, փլվածքի և նստվածքի և պատ-
տառի վրա ջուրը կյուվետներից լցվելու դեպքում բա-
լաստային խավի ջրատարման, կամ հողի պատտառի
կողքին ձեղքվածքներ յերևալու դեպքում, ցծի հսկողը
պարտավոր է վտանգավոր տեղը պատասպառել կանգա-
ռի ազդանշաններով և անմիջապես այդ մասին հա-
ղորդել գծի բրիգադիրին, հանդիստ ընթացքի, կամ
զնացքի կանգառման սահմանված ազդանշանները կա-
րող են հանվել միայն այդ տեղերը գծի բրիգադիրի
կամ ճանապարհի վարպետի կողմից զննելու հետո:

Գծի և կառուցվածքների կառավարչության գծի
սեկտորի պետ՝ ՄՈՒՐԱՇԿԻՆ



ՆԿԱՏՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ՀԱՄԱՐ



ՀՀ Ազգային գրադարան



NL0296067

24.456

Б.С.Р.

б.с.р. 963

Инструкция
путевому надсмотрщику
(обходчику)

Управлене Зак. Желдор