

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԴԱՆԱՊԱՐԱԿԱՆ ԿՈՄԻՏԵ

Հ Ր Ա Մ Ա Ն

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԴԱՆԱՊԱՐԱԿԱՆ ԿՈՄԻՏԵ

ՏՈՒՆԱԿԱՆ ԴԱՆԱՊԱՐԱԿԱՆ ԿՈՄԻՏԵ
ԲԱՐԵԼԻՆԱԿԱՆ ԿՈՄԻՏԵ
ՆԱԽԱՐԱՐԱԿԱՆ ԿՈՄԻՏԵ

1937 թվի ոգոստոսի 7-ի

№ 183/4

621

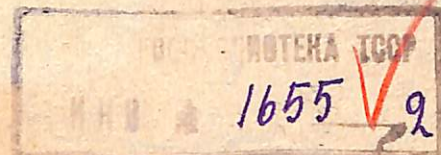
14-11

ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԴԱՆԱՊԱՐԱԿԱՆ ԿՈՄԻՏԵ
ԹԻՖԼԻՍԻ 1937

621
Խ-11

630 JUL 2010

ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՃԱՆՊԱՐԱՆՆԵՐԻ ԺՈՂՈՎՐԴԱԿԱՆ ԿՈՄԻՏԵՐԻՆՑ



Հ Ր Ա Մ Ա Ն

ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՈՒԹՅԱՆ ՃԱՆՊԱՐԱՆՆԵՐԻ ԺՈՂՈՎՐԴԱԿԱՆ
ԿՈՄԻՏԵՐԻՆՑ

ՇՈՒԿԵՇԱՐԺԵՐԻ ՈՒՏԱԳՈՐԾՈՒՄԸ
ԲԱՐԵԼԱՎԵԼՈՒ ՅԵՎ ԳՆԱՅՔՆԵՐԻ
ՇԱՐԺՈՒՄԸ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊԵԼՈՒ ՄԱՍԻՆ

1937 թվի ոգոստոսի 7-ի

№ 183/4

ՀՐԱՏԱՐԱԿՈՒԹՅՈՒՆ ԱՆԴՐԿՈՎԿԱՍՅԱՆ ՅԵՐԿԱԹԳՅՈՒ

ԹԲԵԼԻՍԻ

1937

12 SEP 2013

9653

Տեխն. խմբ. և թողարկել է՝ Մ. ՇԱՏՎՈՐՅԱՆ
Սրբադրել է՝ Ռ. ՊԱՊՈՎՅԱՆ



43309-63

Պատվեր № 3316

Դիմում № 2-19010

Տիրաժ 500

Վրաստանի Կ(Բ) Կ Կենտրոնի «Զարյա Վոստոկա»-ի հրատար.
Ա. Ֆ. Մյասնիկյանի անվան Կարմրադրոշ ազգային

ՇՈԳԵՇՄՐԺԵՐԻ ՈԳՏԱԳՈՐԾՈՒՄԸ ԲԱՐԵԼԱՎԵԼՈՒ ՅԵՎ ԳՆԱՑՔՆԵՐԻ ՇԱՐԺՈՒՄԸ ԿՍԶՄԱԿԵՐՊԵԼՈՒ ՍԱՍԻՆ

Վերջին յերեք տարվա ընթացքում յերկաթգծի տրանսպորտը ստացել է ավելի քան 2,5 հազար «Ճ» և «ՓԺ» շարակարգի (серия) նոր հզոր շոգեկառքեր։ Սակայն շոգեշարժային սրահի ողտազործումը մինչև այսօր ել մնում է անթույլատրելի ցածր մակարդակի վրա։ Գնացքների շարժման տեխնիկական արագու-թյունը, շնորհիվ կաթսաների նվազեցրած ֆորսիրով-կայի, մնացել է նախկին մակարդակի վրա (23 կլմ/ժամ 1932 թվին, 22,5 կլմ/ժամ 1934 թվին և 22,7 կլմ/ժամ 1935 թվի առաջին կեսամյակում)։

Զնայելով շոգեշարժային սրահի թուլությունները՝ շոգեշարժային տնտեսության աշխատավորները «Վագոնների շրջանառումն արագացնելու մասին» հրամանից չեն դուրս բերել անհրաժեշտ հետևումներ՝ շոգեշարժը լավագույն չափով ողտազործելու և նրա միջոցով վազքն արագացնելու համար։

Բացի այն, վոշ շոգեշարժը համեմատելով իր հզորության հետ, ընթանում է ծայրատիճան դանդաղորով ընթացքում (չհաշվելով վողոգման որերը) նա շարժման մեջ է գտնվում ընդամենը 7,9 ժամ — 33,1

տոկոս, իսկ մնացած 16,1 ժամը կանգնած է մնում կամ միջանկյալ կայարաններում (3,7 ժամ), կամ հիմնական (6,1 ժամ) և շրջանառման ղեկուներում (6,3 ժամ):

Թեև վազուերդային (поперегонный) արագության ամբողջ հաշվարկումը կառուցված է վառելիքի տնտեսման և շարժման արագության բոլորովին սխալ հակադրության վրա, բայց և այնպես շոգեշարժի ալյանդակ պարապուրդները (простои) վերահսկման պոստերում, վառելիքի, ջրի և ավազի վերուցքներում, շոգեշարժի պարապուրդը գնացքներում, սեմաֆորի առաջ, նորոգմանը սպասելիս, ինչպես և նորոգման մեջ փաստորեն շոայլում են թե՛ վառելիքը, թե՛ շոգեշարժային մեքենավարների և թե՛ նույնիսկ շոգեշարժային սրահի աշխատանքը:

Ճանապարհների, շոգեշարժային տնտեսության և շահագործման սպասների մի շարք ղեկավարներ, մասնավորապես ղեկավարների և շահագործման բաժինների ամենաշատ հետամնաց մասը, փոխանակ պայքարելու շոգեշարժերի ապարդյուն պարապուրդների դեմ, փոխանակ պայքարելու շոգեշարժի տեխնիկական և գծամասային արագության ու միջորյա վազքի համար, իրենց եներգիտան սպասում են հակապետական ապացույցներ զրկելու, իբր թե անհնար և պարապուրդները նվազեցնել և վազքն ավելացնել ու ՀձԺԿ-ից պահանջում են լրացուցիչ շոգեշարժեր:

Դեպքների մեծագույն մասում զուգորդ յերթը (спаренная езда) փաստորեն տապալվում է այն հանգամանքի շնորհիվ, վոր մեքենավարներին անկանոն վերադրվ նետում են մի շոգեշարժից մյուսը և մասամբ ել ղեմագուրկ հերթափոխություններով յերկարատե

քարշային թևերում (обезличенными подсменами на длинных тяговых плечах): Զուգորդ յերթի տապալումը 1934 թ. միջին թվով ցանցում (по сети) կազմում էր հանձնած շոգեշարժերի թվի 50 տոկ., իսկ առանձին ղեկուներում՝ հասնում էր 70—80 տոկոսի:

Դեպքների պետերը մինչև այսօր ել իրենց շոգեշարժերի իսկական տերերը չեն, ամենևին չեն զբաղվում նրանց շահագործումով, իրենց պարտքն են համարում շոգեշարժին հետևել միմիայն ղեկույի և վերահսկման պոստի մեջ գտնվող սահմաններում, նույնիսկ այս պարտականությունն ևս, մասնավորապես շոգեշարժի նորոգումը ղեկավարելու տեսակետից, վատ են կատարում:

Շոգեշարժերի նորոգման վատորակ հատկությունը, վատ կազմակերպելու տեսակետից, առաջ է բերում ճանապարհին շոգեշարժերի փչացման հաճախակի դեպքեր: Միմիայն հուլիսին՝ ցանցում յեղել է շոգեշարժերի ճանապարհին փչացման 1349 դեպք, վորոնցից 548 դեպքում պահանջվել է ոժանդակ շոգեշարժ, այսինքն, այնպիսի փչացումներ, վորոնք առաջ են բերել վազուերդների (перегон) յերկարատե փակում: Վթարների (аварии) և խորտակումների քանակը շոգեշարժայինների պատճառով դեռևս շատ մեծ է: Միմիայն հուլիսին ցանցում յեղել է գնացքների խզման ավելի քան 2.000 դեպք և փակ սեմաֆորով անցնելու 300-ից ավելի դեպք:

Շոգեշարժերի նորոգումը, սառը և տաք վողողումը վատ են կազմակերպված և կատարվում են ղեմագուրկ կերպով, տարբեր ֆունկցիաներ ունեցող ջոկատներով: Նորոգման բանվորները, իրենց կատարած նորոգ-

ման և նորոգումից դուրս յեկած շոգեշարժերի վազքը համար չեն զգում խորը պատասխանատվութիւն:

Շոգեշարժերը նորոգման վողոգման մեջ մնում են ավելի յերկար ժամանակ, քան թե այդ հարկավոր ե գործը կանոնավոր, քիչ թե շատ տեխնիկական գրազետ կերպով կազմակերպելիս:

Դեպոները պետերը, հենց իրենց սեփական խոստովանութեամբ, թույլ կերպով են զբաղվում շոգեշարժերի ոգտագործման կազմակերպումով, ունենալով մեծ մասամբ միակողմանի—կամ նորոգման, կամ, վորն աւելի հազվագյուտ ե լինում՝ շահագործական պատրաստականութիւն: Այս պատճառով ել աշխատանքի մի կողմը—կամ նորոգումը կամ շահագործումը—շարունակ գտնվում ե հալածական վիճակի մեջ: Աշխատավարձի սեւտեմը և աշխատանքի կազմակերպումը այնպես են կռուցված, վոր նրանք չեն խթանում շոգեշարժի արագ շրջանառումը, այլ նվազեցնում են շոգեշարժային ջոկատների մեջ իրենց շոգեշարժի առավելագույն վազքի շահագրգռումը: Շոգեշարժային ջոկատների աշխատանքը վատ ե կազմակերպված: Մեքենավարները, նրանց ոգնականները և հնոցապանները չունեն աշխատանքի գալու հիմնավորապես վորոշ ժամանակ, իսկ կանչվելուց հետո, գնացքի սպասելիս, ժամերով դեպոյում պարապ են մնում: Այս բոլորի հետեանքով մի աշխատավորի արտաժամյա աշխատանքը ամսվա մեջ հասնում ե մինչև 100 ժամի, մի հանգամանք, վորն առաջ ե բերում վատորակ աշխատանք:

Շահագործման սպասի բաժինները և կայարանի պետերը անձնապես հեռացել են շոգեշարժի շրջանա-

ռումը արագացնելու խնդիրներից և ըստ եյության, այս բանի համար վոչ մի պատասխանատվութիւն չեն կրում: Գնացքների շրջանառման գծագիրը և այս գրծագրի լավագույն կերպով ոգտագործման խնդիրը ամենևին կապակցված չեն գնացքների շարժման գծագրի և կայարանի աշխատանքի հետ:

Այս բոլորից հետևում ե այն, վոր ապրանքատար շոգեշարժը, վորը լավ աշխատանքի միջոցին կարող և տալ որական 300—350 կմ վազք, հունիսին, այսինքն, շոգեշարժի աշխատանքի լավագույն ամսում, 220 կմ նորմի դեպքում, միջին թվով ցանցում տլել ե 187 կմ, թեև ռեզերվի վազքը յեղել ե չափաւանց բարձր տոկոսով:

Յերկաթգծի տրանսպորտի շատ աշխատավորներ մինչև այժմ չեն հասկանում, վոր շոգեշարժերի ճիշտ ոգտագործումը, նրանց բարձրորակ նշրդումը, շոգեշարժային ջոկատների պարզորոշ աշխատանքն այն հիմնական պայմանն ե, վորը յերկաթգծի տրանսպորտի աշխատանքի կազմակերպման ամբողջ սխտեմը կհասցնի չափազանց բարձր մակարդակի:

Հրամայում եմ.

1. ՇՈՂԵՇԱՐՃԵՐԻ ՇԱՀԱԳՈՐԾՈՒՄԸ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊԵԼՈՒ ԳԾՈՎ

1. Ճանապարհների պետերը, շոգեշարժային սպասների պետերը և շոգեշարժային դեպոների պետերը պետք ե վճռականապես արագացնեն շոգեշարժերի շրջանառումը, հասցնելով 1935 թվի հոկտեմբերի մեկից շոգեշարժի ոգտակար աշխատանքը (առանց հաշվի առնելու վողոգումն ու նորոգումը) որական 13,5

Վերջով:
Կարճ թևերում աշխատելիս՝ գործադրել շոգեշար-
ժերի՝ պտուտային աշխատանք (պտուտաններով — вер-
тушками), առանց մտնելու շրջանառման դեպոնները:
Հիմնական դեպոններում շոգեշարժային ջոկատների հեր-

6. Աշնան ապրանքային շարժում ունեցող քարշային թևերում պահպանել զուգորդ յերթ (спаренная)

վիճակի տող	2	3	4	5	6	Ի նկատի ունենալով քաղաքային քիմիկի քանակը 1936 թ. վերջին				Ներդրումը, սպասարկմանը չսկսած, կողմից			
						միտոյ -տմ մասնակցություն	Գրքի մասին	Գրքի մասին	Գրքի մասին	Գրքի մասին	Գրքի մասին	Գրքի մասին	Գրքի մասին
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Մասկովա-Կազանի	37	46	1935 թ.	39	3	3	19	14	—	—	—	—
2	Մասկովա-Կոստանի	19	22	1935 թ.	22	—	—	8	14	—	—	—	—
3	Հյուսիսային-Կոստանի	36	46	1935 թ.	39	1	1	14	17	7	3	5	4
4	Ռյազան-Ուրալյան	26	28	1935 թ.	27	6	6	3	13	3	5	4	4
5	Հոկտեմբերյանները	37	44	1935 թ.	38	5	5	—	18	3	3	3	3
6	Կիբովի	20	25	1935 թ.	22	3	3	12	8	—	—	—	—
7	Մ. Բ. Բալտիկյան	30	38	1935 թ.	35	—	—	16	19	—	—	—	—
8	Արևմտյանները	45	53	1935 թ.	48	2	2	24	25	—	—	—	—

ՀԱՆՐԱՊԵՏԱՆԻ

վիճակի տող	2	3	4	5	6	Ի նկատի ունենալով քաղաքային քիմիկի քանակը 1936 թ. վերջին				Ներդրումը, սպասարկմանը չսկսած, կողմից			
						միտոյ -տմ մասնակցություն	Գրքի մասին	Գրքի մասին	Գրքի մասին	Գրքի մասին	Գրքի մասին	Գրքի մասին	Գրքի մասին
9	Մոսկովա-Գոմելյան	14	18	1935 թ.	18	—	—	18	28	2	—	—	—
10	Հարավ-Արևելյանները	28	32	1935 թ.	28	4	4	28	4	1	—	—	—
11	Հյուսիսային-Կոստանի	15	18	1935 թ.	16	2	2	16	2	1	—	—	—
12	Ցեկտեմբերյան	40	41	1935 թ.	41	0	0	41	0	—	—	—	—
13	Հարավայինները	26	31	1935 թ.	29	2	2	29	2	—	—	—	—
14	Գոմելյան	26	29	1935 թ.	29	0	0	29	0	—	—	—	—
15	Հարավ-Արևմտյանը	56	63	1935 թ.	62	11	11	62	11	5	46	48	48
16	Անդրկովկասյան	26	27	1935 թ.	26	1	1	26	1	10	4	5	5
17	Ազով-Սևծովյան	12	16	1935 թ.	13	4	4	13	4	6	3	9	9
18	Որենբուրգիները	20	36	1935 թ.	38	3	3	38	3	1	20	7	7
19	Սամարյան-Զլատուստի	15	21	1935 թ.	17	8	8	17	8	—	—	—	—
20	Պերմի	30	35	1935 թ.	34	4	4	34	4	11	20	1	1
21	Հարավ-Ուրալյան	16	24	1935 թ.	21	3	3	21	3	10	23	3	3
22	Ուսկու	20	27	1935 թ.	20	7	7	20	7	6	15	2	2
23	Տոմսկու	29	33	1935 թ.	32	—	—	32	—	5	6	9	9
24	23 հանապազմաններում	623	753	1935 թ.	684	1	1	684	1	2	17	13	15
										9	195	349	21
										6	152	487	38

1935 թվին, քարշային թևերը բաժանելու աշխատանքի համար բաց թողնել հետևյալ գումարները.

Մոսկվա-Կազանի գծին	75	հազ. ոտւր.
Մոսկվա-Կուրսկ »	200	» »
Հյուսիսային գծերին	200	» »
Կիրովի գծին	150	» »
Ռյազան-Ուրալյան գծին	75	» »
Մ. Բ. Բալտիկ »	250	» »
Արևմտյան գծերին	75	» »
Մոսկվա-Դոնբասյան գծին	150	» »
Հյուսիսային Կովկասյան գծին	75	» »
Հարավային գծերին	125	» »
Որենբուրգի գծին	250	» »
Դոնեցկու գծերին	75	» »
Հարավ-Արևմտյան գծին	200	» »
Ազով-Սևծովյան գծին	75	» »
Պերմի գծին	50	» »
Հարավ-Ուրալյան գծին	150	» »
Տոմսկու գծին	75	» »

Ը ն գ ա մ ե ն ը . . . 2.250 հազ. ոտւր.

«езда»), ուր նա հնարավորութուն է տալիս վերացնել արտաժամյա աշխատանքը և ապահովում է շոգեշարժերի միջոցա վազքի աճումը:

Յերկար քարշային թևերում, ուր անհնարին է շոգեշարժի շրջանառումը 2 վերջով 10—12 ժամում (գլխավորապես Արևելքի և Միջին-Ասիայի ճանապարհներում), թույլատրել, մինչև նրանց մանրացումը, տուրնային յերթ (турная езда) յերրակի շոկատներով:

Այս դեպքերում ճանապարհների պետերն ու վագոնային տնտեսութայն սպասի պետերը, շոկատների տուրնային յերթի վագոններին տալիս են կուլտուրական կահավորում:

7 Հինգ ջոկատով յերկու շոգեշարժ սպասարկելը թույլատրել այն դժամասերում, ուր, յերրակի յերթի դեպքում, ջոկատի աշխատաժամի պակասորդը հասնում է 30—40 ժամի, այն պայմանով, վոր 5-րդ ջոկատը կցված լինի յերկու շոգեշարժին ևս:

8. Շոգեշարժային տնտեսութայն բաժինների պետերն ու դեպոնների պետերը մուծում են շոգեշարժերի շրջանառման տասնորյակային գրաֆիկ (յուրաքանչյուր շոգեշարժի համար աշխատանքի չվացուցակ), Վորը պետք է համապատասխանի գնացքների չվացուցակին: Պարզորոշ կազմակերպում են շոգեշարժային ջոկատների աշխատանքը, վորոշում են յուրաքանչյուր ջոկատի աշխատանքի գալու և աշխատանքն ավարտելու ճիշտ ժամանակը, հիմք ընդունելով բոլոր ճանապարհներում, առանց արտաժամյա աշխատանքի, ապիսը 192 ժամ, չթույլատրելով, վոր մեքենավարները

գնացքներին և շոգեշարժերին սպասելիս մնան առանց աշխատանքի:

9. Միջորյա վազքն մեծացնելու հետևանքով ազատվող շոգեշարժերը պաղեցնել և ուղարկել ճանապարհի պահեստը:

Այս շոգեշարժերից ազատվող շոգեշարժային ջրկատները փոխադրել աշխատանքի մեջ մնացող շոգեշարժերը՝ իբրև յերրորդ ջրկատ:

II. ՇՈԳԵՇԱՐՇԵՐԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ԶԱՓԱՆԻՇՆԵՐԻ ԳԾՈՎ

10. Շոգեշարժի մի շահագործական շրջանառման համար սահմանել տեխնիկական ու պերագրիաների հետևյալ առավելագույն նորմերը.

ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԱՆՈՒՆԸ	Հիմնական դեպոյի համար	Շրջանառ- ման դեպոյի համար
1. Մ. Մ. Կազանի	2 ժ. 15 ր.	1 ժ. 15 ր.
2. Մ.-Կուրսկի	2 ժ.	1 ժ.
3. Հյուսիսայինները	2 ժ. 10 ր.	1 ժ. 10 ր.
4. Հոկտեմբերյանները	2 ժ.	1 ժ.
5. Կիրովի	2 ժ. 10 ր.	1 ժ. 10 ր.
6. Մ. Բ. Բ.	2 ժ. 10 ր.	1 ժ. 10 ր.
7. Արևմտյանները	2 ժ. 15 ր.	1 ժ. 15 ր.
8. Մ.-Դոնբասի	2 ժ.	1 ժ.
9. Հարավ-Արևել.	2 ժ.	1 ժ.
10. Հյուսիս.-Կովկ.	1 ժ. 40 ր.	50 ր.
11. Յեկատերինյան	1 ժ. 50 ր.	50 ր.

ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԱՆՈՒՆԸ	Հիմնական դեպոյի համար	Շրջանառ- ման դեպոյի համար
12. Հարավայինները	1 ժ. 50 ր.	50 ր.
13. Դոնեցկու	1 ժ. 50 ր.	50 ր.
14. Հարավ-Արևմտ.	1 ժ. 50 ր.	1 ժ.
15. Անդրկովկասյան	1 ժ. 40 ր.	50 ր.
16. Ազով-Սևծովյան	1 ժ. 40 ր.	50 ր.
17. Միջին-Ասիայի	2 ժ.	1 ժ.
18. Որենբուրգի	2 ժ. 30 ր.	1 ժ. 30 ր.
19. Թուրքեստ.-Սիբիրի	3 ժ.	1 ժ. 30 ր.
20. Սամ.-Ջլատոուսաի	2 ժ. 10 ր.	1 ժ. 10 ր.
21. Ռյազան-Ուրալյան	2 ժ. 10 ր.	1 ժ. 10 ր.
22. Պերմի	2 ժ. 30 ր.	1 ժ. 30 ր.
23. Հարավ-Ուրալյան	2 ժ. 30 ր.	1 ժ. 30 ր.
24. Ուսկու	2 ժ. 45 ր.	1 ժ. 30 ր.
25. Տոմսկու	2 ժ. 30 ր.	1 ժ. 30 ր.
26. Արևել.-Սիբիրի	2 ժ. 30 ր.	1 ժ. 30 ր.
27. Զաբայկալի	2 ժ. 30 ր.	2 ժ. 30 ր.
28. Ուսուրի	2 ժ. 30 ր.	1 ժ. 30 ր.

Ճանապարհների և շոգեշարժային տնտեսության ապասի պետերը, շոգեշարժային դեպոյների պետերի հետ, հիմնվելով յուրաքանչյուր ճանապարհին տրված ժիջին նորմերի վրա, մինչև ոգոստոսի 20-ը վորոշում են յուրաքանչյուր դեպոյի առանձին տեխնիկական ապերագրիաների, ինչպես, դիցուք, պատրաստավորման (экипировка), մինչև վերահսկման պոստն անցնելու

և հետ դառնալու, շոգեշարժերի ընդունման և հանձնման համար նորմեր և այլն:

11. Ճանապարհներում սահմանել հետևյալ նվազագույն տեխնիկական և ուղեմասային (առևտրական) արագությունները.

ՀԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԱՆՈՒՆԸ	Արագությունը	
	Տեխնիկական	Առևտրական
	կմ/ժամ	
1. Մ.-կազանի	27	20
2. Մ.-կուրոկի	29	22
3. Հյուսիսայինները	28	20
4. Հոկտեմբերյան	28	23
5. Կիրովի	28	19
6. Մ. Բ. Բ.	29	22
7. Արևմտյանները	29	21
8. Մ.-Դոնբաս	25	18
9. Հարավ-Արևել.	23	17
10. Հյուսիս.-կովկ.	30	23
11. Յեկատերինյան	25	18
12. Հարավայինները	27	20
13. Դոնեցկու	25	18
14. Հարավ-Արևմտ.	27	20
15. Անգրեյովկայան	29	21
16. Ազով-Սևծովյան	27	20
17. Միջին-Ասիական	28	18
18. Ուրալ-Ուրալի	29	19

43309.63

ՀԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԱՆՈՒՆԸ	Արագությունը	
	Տեխնիկական	Առևտրական
	կմ/ժամ	
19. Թուրքսիբ.	30	20
20. Սամարա-Չլաստուստ.	29	19
21. Ռյազան-Ուրալյան	24	18
22. Պերմի	26	17
23. Հարավ-Ուրալյան	26	17
24. Ոմսկու	27	19
25. Տոմսկու	25	19
26. Արևելյան-Սիբիրի	28	22
27. Չաբայկայան	26	18
28. Ուսսուրի	24	16

Միջին թվով ցանցում 27,0 19,4

12. Բարձրացնել շոգեկաթոսների հաշվարկային ֆորսիրովկան (расчетные форсировки) ջեռուցման մակերեսի մեկ քառակուսի մետրից շոգու կիրառմաների հետևյալ քանակով.

Քարածուխով զեռուցվող Ձ շարակարգի շոգեշարժից վոչ պակաս 38—40 կլզմ-ից:

Նավթով ջեռուցվող Ձ շարակարգի շոգեշարժից վոչ պակաս 43 կլզմ-ից:

Քարածուխով ջեռուցվող III և O շարակարգի շոգեշարժից 32 կլզմ-ից վոչ պակաս:

Քարածուխով ջեռուցվող ՓԸ շարակարգի շոգեշարժից 55 կլզմ-ից վոչ պակաս:



13. Նոր տեխնիկական և ուղեմատային արագու-
թյուններին համապատասխան՝ սահմանել շոգեշարժի
միջորյա վազքի հետևյալ նվազագույն նորմերն (ա-
ռանց հաշվի առնելու վոդոդումը) ու ապրանքային
շարժման մենյերթ (ռեզերվային) վազքի հետևյալ սո-
կոսը.

Նմ կա կարգի	ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԱՆՈՒՆԸ	Միջորյա վազքը	Մենյերթ վազքի սոկոսը
1	Մ. Կողան	270	10,0
2	Մ. Կուրակ	275	10,5
3	Հյուսիսայիններ	270	11,5
4	Հովաները	250	10,0
5	Կիրովյան	275	8,5
6	Մ. Բ. Բալայան	275	14,0
7	Արևմտյանները	275	9,5
8	Մոսկվա-Դոնբաս	240	14,0
9	Հարավ-Արևելյան	220	10,5
10	Հյուս.-Կովկաս	290	9,0
11	Յեկատերինյան	230	10,0
12	Հարավայինները	250	8,0
13	Դոնեցկու	200	11,0
14	Հարավ-Արևմտ.	240	10,0
15	Անդրկովկասյան	275	12,5
16	Ազով-Սևծովյան	270	10,0
17	Միջին-Ասիական	250	10,0
18	Որենբուրգյան	255	6,0
19	Թուրքսի	275	7,0

Նմ կա կարգի	ՃԱՆԱՊԱՐՀՆԵՐԻ ԱՆՈՒՆԸ	Միջորյա վազքը	Մենյերթ վազքի սոկոսը
20	Սամարա-Չլատուս	270	7,5
21	Ռյազան-Ուրալյան	240	8,0
22	Պերմի	230	8,0
23	Հարավ-Ուրալյան	250	6,5
24	Ոմսկու	230	6,0
25	Տոմսկու	230*	7,0
26	Արևվ.-Սիբիրյան	290	8,0
27	Ջարախայան	230	8,5
28	Ուստուրյան	210	7,0
	Ցանցում	252 կմ	9,0

III. ԱՊՐԱՆՔԱՅԻՆ ԳՆԱՅՔՆԵՐԻ ՇԱՐԺՄԱՆ ԳԾԱԳՐԻ ՅԵՎ ԶՎԱՅՈՒՑԱԿԻ ԳԾՈՎ

14. Ճանապարհներին դործող ապրանքային գը-
նացքների գծագրերի (графика) և շարժացուցակների
մեջ տեխնիկական արագություններն իշկեցված են:
Առանց վորեկ անհրաժեշտության միջանկյալ կայա-
րաններում թույլատրված են կանգնություններ (оста-
новки): Զրի վերուցքի, հնոցի մաքրման, բուքսերի
հսկողության և տեխնիկական զննումների դործողու-
թյունները համատեղված չեն, միջանցիկ (сквозные)
գնացքների պարապուրդը (простои) ուղեմատային
կայարաններում մեծացրած են և գծագրերը կապակ-
ցված չեն շոգեշարժերի շրջանառման և շոգեշարժային
շոկատների աշխատանքի հետ:

Գնացքների շարժման գծագրերն ու չվացուցակները չեն ծառայում շարժման համար իբրև որևէ, վորը վորոշում է գծի աշխատանքի ամբողջ սխտեմը:

Գնացքների շարժումը շատ դեպքերում կատարվում է ամեն օր փոխվող, այսպես կոչված, դիսպետչերական շարժացուցակով, վորը, ըստ եյուլյան, նշանակում է գնացքների շարժումն առանց վորևե շարժացուցակի (расписание), մի յերևույթ, վորը կազմալուծում է դեպոյի, կայարանների աշխատանքն ու շոգեշարժային և կոնդուկտորական ջոկատների ոգտագործումը:

Լայնորեն գործադրվում է ուղիղ մարշրուտների համարակալման փոփոխությունը (изменение нумерации), վորով, ըստ եյուլյան, ծածկում են շարժացուցակի խախտման փաստերը:

Ապրանքային գնացքների շարժումը շարժացուցակով պետք է լինի տրանսպորտի ամբողջ աշխատանքի համար յերկաթե որևէ:

Ճանապարհների պետերը և շահագործման կենտրոնական վարչության պետը պետք է մշակեն և 1935 թվի հոկտեմբերի 1-ից կենսագործեն գնացքների շարժման նոր գրաֆիկը:

15. Գնացքների շարժումը խիստ շարժացուցակով ապահովելու համար, գծագիրը կազմելիս, նրա մեջ պետք է մուծվեն՝

ա) գնացքների այն թիվը, վորով անհրաժեշտ է ապահովել 80 հազար վագոնի միջոցա բեռնավորումը:

բ) պետք է մուծվի նաև գնացքների գերլրացուցիչ (сверхдополнительный) թիվը, ինկատի ունենալով փոխադրումների հնարավոր առավելագույն չափը:

գ) «ա» կետում ցույց տրված գնացքների նորմալ թվից զատվում են մշտական շրջանառման գնացքները և առաջին հերթին այն մարշրուտները, վորոնք ապահովված են յուրաքանչյուր օր կայուն բեռնատուով (грузопотоком) (գծագրերի հիմնական կորիզը):

դ) գծագրերի հիմնական կորիզի գնացքները պարունակում են թե ճանապարհի սահմաններում գործող գնացքները, վորոնք շարունակ յերթեկում են յերկու վորոշ կետերի մեջ և թե ճանապարհի սահմաններից դուրս գործող գնացքները, ըստ վորում այս գնացքների ամենօրյա շրջանառումը շարժացուցակով պետք է ապահովված լինի թե ճանապարհի և թե բոլր ուղարկողի կողմից: Բեռների մատուցումը պետք է կազմակերպել խմբերով, գնացքների ձևավորման կայարանում:

16. Գծագրի մեջ մուծվում են գնացքների նորմալ և լրացուցիչ թիվը, ըստ վորում առանձին ուղադրություն պետք է դարձնել հիմնական կորիզի գնացքների միջադրմանը (прокладка): Այս գնացքները պետք է ապահովված լինեն վոչ միայն ուղեմասերով, այլև ուղեմասային, տեսակավորման և փոխանակման կայարաններից արագորեն ընթանալու պայմաններով:

17. Շոգեշարժերի շրջանառման կետերում գնացքների շարժացուցակի համաձայնեցումը պետք է կատարված լինի այնպես, վորպեսզի գնացքի հետ ժամանած շոգեշարժը կարողանա վերադառնալ հանդիպական ուղղության ճամբորդական գնացքի հետ, առանց պարապուրդ ունենալու՝ գնացքին սպասելիս:

18. Գծագիրը կազմելիս, անպայման պետք է նվազեցնել գնացքների կանգնությունների թիվը կայարան-

ներում, համատեղելով վագոնները զննելու, հնոցը մաքրելու և ջրավերուցքի գործողությունները: Պետք է համատեղել նաև այն ժամանակը, վորը ծախսում է ապրանքային գնացքի կացույթի համար, առաջկրու-րուկի (обгон) միջոցին, կամ յերբ նա խաչավորվում է ճամբորդական գնացքների հետ՝ նույն տեխնիկա-կան պետքերի համար:

19. Կրճատել գործող բլոկ-պոստերի և ուղերաժան-քի (раз'езд) թիվը, ինկատի ունենալով նրանց հաճա-խակի տեղադրությունը (размещение), առանց բավա-կանաչափ տեխնիկական կարիքի: Առաջին հերթին կրճատել այն բլոկ-պոստերն ու ուղերաժանքները, վո-րոնք զետեղված են, գծի պրոֆիլի պայմանների տե-սակետից, աննպաստ տեղերում, այն գլխավոր պատ-ճառներից մինը, վորը դանդաղեցնում է գնացքների տեխնիկական արագությունը և գնացքները խզում:

20. Իբրև կանոն, գնացքները միջանկյալ կայա-րաններով և ուղերաժանքով պետք է ընթանան ա-ռանց կանգնույթի, բացի տեխնիկական կարիքների կանգնույթներից: Որվա այն ժամանակաշրջանները, վորոնք ազատ են մարդատար և քաղաքամերձ գնացք-ներից, պետք է ոգտագործվեն ապրանքային գնացք-ների շարժումն արագացնելու համար:

21. Առանձին գծամասերի կրիտիկական վազուրդ-ներում, յերբ նրանք խստորեն ազդում են տեխնիկա-կան արագությունը, պետք է կազմակերպել (հրիչնե-րի կամ կրկնակի քարշի միջոցով) վազուրդային ժա-մանակի (поперегонная время) կրճատում:

22. Ճանապարհները գծագիր կազմելուց հետո, շա-հագործման կենտրոնական վարչությունը հաստատում

է գծագրի հիմնական կորիզի մշտական գնացքներ և հրատարակում է այս գնացքների շարժման ընդհա-նուր ցանցային շարժացուցակը (расписание):

Մշտական գնացքների շարժացուցակը պետք է ու-ղարկվի ճանապարհներին և գնացքները կազմակերպող բոլոր կլիենտներին:

Ճանապարհների պետերը, բացի այն գծագրերից, վորոնցով մատակարարվում են բոլոր բաժանմունք-ներն ու կայարանները, հրատարակում են նաև ուղե-մասային գնացքների շարժացուցակ, վորոնցով ոժտը-վում են շոգեշարժային և գնացքային ջոկատները, կայարանի պետերը, կայարանի և դեպոների հերթա-պահները, ապրանքային գրասենյակները, գնացք կազ-մողները, սլաքավարները, նշանատուները, ճանապար-հի վարպետները, ուղու ջոկատավարները, գծի շրջա-գայողները, վագոն դիտողներն ու գնացքի շարժման հետ կապված այլ սպասների աշխատավորները:

23. Հեռավոր յերթի մշտական գնացքների հապաղ-ման դեպքում, թույլ է տրվում ուղարկել այդ գնացք-ները դիսպետչերական հրամանով, մուծելով նրանց դիսպետչերի շարժացուցակի մեջ, յեթե գնացքների այդպիսի շարժումը շարժացուցակից դուրս չի նետում այլ գնացքներ:

24. Գծագիրը կազմելիս ինկատի ունենալ հետևյալ խնդիրը.

ա) լիովին ապահովել ներկա հրամանով առաջարկ-վելիք տեխնիկական և առևտրական արագություննե-րը, շոգեշարժի միջին-որական վազքը.

բ) լիովին ապահովել գնացքների առաքումն ու յերթը ըստ շարժացուցակի: Փաստեր, վորոնք կազ-

մում են ճանապարհի, բաժինների և կայարանների կարգապահ ու կազմակերպված աշխատանքի հիմնական ցուցանիշները:

Գնացքների շարժումը շարժացուցակով կատարելու հիման վրա, պետք է դատեն ճանապարհների, բաժինների և կայարանների աշխատանքի վորակի մասին:

IV. ՇՈՒԿԵՇԱՐԺԵՐԻ ՆՈՐՈԳՄԱՆ ՅԵՎ ԴԵՊՈՆԵՐԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԻ ԳԾՈՎ

25. Ընթացիկ նորոգման մեջ վերացնել դիմազրկությունն ու վերջ տալ մի շոգեշարժի նորոգման պրակտիկան տարբեր ֆունկցիաներ ունեցող ջոկատներով:

Մինչև 1935 թվի սեպտեմբերի 1-ը բոլոր շոգեշարժային դեպոներում կազմակերպել ընթացիկ վողոդիչ նորոգման կոմպլեքսային ջոկատներ, կցելով, ըստ համարների (понумерно), ջոկատներից յուրաքանչյուրին շոգեշարժերի վորոշ խումբ:

Ջոկատների վրա դնել նորոգման վորակի պատասխանատվություն, վորը պետք է ապահովի շոգեշարժի վազքը մի վողոդումից մինչև մյուսը՝ առանց վթարի:

Կոմպլեքսային ջոկատը կազմել ընթացիկ նորոգումով աշխատող բոլոր տեսակի արհեստի բանվորներից (բացի կաթսայականներից) (котельщики), յուրաքանչյուր ջոկատում 15-ից մինչև 30 մարդ:

Կոմպլեքսային ջոկատի ղեկավարությունը հանձնել աշխատանքից ազատված ավագ ջոկատավարին:

Դեպոները պետք է կոմպլեքսային ջոկատի բանվորների թիվն ու աշխատանքի հերթափոխությունը վորոշում են ըստ տեղական պայմանների:

Շոգեշարժային սպասի և դեպոների պետք է վողոգման մեջ գտնվող շոգեշարժերի նորոգման գծագիրը կազմում են այնպես, վոր նորոգումը կատարվի զուգահեռ կերպով և նորոգման պարապուրդները չգերազանցեն շոգեշարժի վողոգմանը հատկացրած նորմերից,

Ջոկատավարները, ըստ շոգեշարժերի վողոգման գծագրի, կազմում են նաև իրենց ջոկատի աշխատանքի գծագիրը, ըստ վորում այդ գծագիրն ամեն օր քննվում է պլանային խորհրդակցություններում:

Կաթսայականներին, կաթսային վարպետի գլխավորումով, առանձնացնել առանձին ջոկատով: Այս ջոկատը չի մտնում այն կոմպլեքսային ջոկատի մեջ, վորը սպասարկում է դեպոյի բոլոր շոգեշարժերը: Կաթսային ջոկատի վրա դրվում են նորոգման վորակի, շոգեշարժային կաթսաների վիճակի և կաթսայի անվթար աշխատանքի պատասխանատվությունը:

26. Դեպոյի պետք է վերջ են տալու պլանից դուրս, շոգեշարժը դիտելու նպատակով նրա մասերի անկախորդ քանդումը, սահմանելով ՀՃԺԿ-ի կողմից հաստատված ընթացիկ նորոգման կանոններին ճշտորեն համապատասխանող պատասխանատու մասերի պարբերական գննում:

Շոգեշարժերի պարապուրդը նորոգման ընթացքում նվազեցնելու նպատակով, ՀՃԺԿ շոգեշարժային տնտեսության Կենտրոնական վարչությունը, ճանապարհների և շոգեշարժային տնտեսության սպասի պետք է դեպոներում կենտրոնացնում են շոգեշարժերի ամենից շատ գործածական մասերի չնվազեցրած պաշարի միջնիմում, ինչպես, դիցուք, ավտո-արգելակների մասեր,

սոնաբարձեր (ПОДШИПНИКИ), ագուլցներ (ВТУЛКИ)² և եստերների կոմպլեկտներ, անվազույզի կոմպլեկտներ³ բուքներով և այլն, վորպեսզի հնարավոր լինի մաշված մասերը փոխարինել նորով:

27. Ամեն մի դեպքում կազմակերպել կաթսաների և խողովակների կանոնավոր հողմախաղացի (ПРОДУВКА) և հակատկուցքի ճիշտ գործադրման համար տեխնիկական հսկողություն, պարտավորելով դեպոնների պետերին և նրանց ոգնականներին, կաթսագործ վարպետի հետ միասին, յուրաքանչյուր սառը վողողման միջոցին՝ անձամբ դիտել կաթսաները և հնոցագրքի մեջ (КНИГА ТОПКИ) նշանակել զննման հետևանքները:

Դեպոնների պետերն ապահովում են շոգեշարժերի պարտադիր ընդունումը վողողման և ամբարձիկ նորոգումից՝ շոգեշարժին կցված մեքենավարներից մեկի միջոցով:

28. Ճանապարհների և շոգեշարժային տնտեսությունից սպասների պետերը յերկամսյա ժամկետի ընթացքում ստուգում են պաշարի մասերի պահումն ու գործադրումը թե բազաներում և թե դեպոններում, վերացնում են վոչ գործածական մասերի կուտակումը իսկ շոգեշարժային տնտեսությունից կենտրոնական վարչությունը սահմանում է գործարաններում, դեպոններում համար, պաշարի մասերի նախապատրաստման և նորոգման պլանավորում:

Շոգեշարժային տնտեսությունից սպասի և ճանապարհի պետերը մինչև 1936 թվի հունվարի 1-ը ցանցափակում են ճանապարհների բոլոր դեպոնները, ՀՃԺԿ անտառային տնտեսությունից կենտրոնական բաժնի

պետը այս աշխատանքն ապահովում է սղոյանյութի (ИЛОМАТЕРИАЛ) մե սյորդներով:

29. Վողողման միջոցին շոգեշարժերի պարապուրդ է կրճատելու և տաք ու սառը վողողման փոխարեն, վողողման մի տիպ և մի տեսակ սահմանելու նպատակով՝ մուծել շոգեշարժերի կաթսաների զու (ТЕПЛЫЙ) վողողում, արհեստական ցիրկուլացիոն սառեցումով և առաջին հերթին՝ հետևյալ դեպոններում:

Դոնեցկու յերկաթգծերի Սվատովո, Դեբալցովո դեպոններում:

Յեկատերինյան յերկաթգծի Ուզել, Պոստիշևո և Չուկոտկա դեպոններում:

Հարավ-Արևելյան յերկաթգծի Ռոսոշ, Լիսկի, Ուտրոժկա դեպոններում:

Որենբուրգի յերկաթգծի Չելկար, Որենբուրգ դեպոններում:

Մ.Վուրսկ յերկաթգծի Ուրյոլ, Տուլա, Մոսկվա, Կուրսկ դեպոններում:

Հարավային յերկաթգծերում—Բելգորոդ և Լոգովայա դեպոններում:

Մ.Վազանի յերկաթգծում—Ռիբնոյե, Մոսկվա—Սորոխինովոչնայա, Կոչետովկա դեպոններում:

Արևմտյան յերկաթգծերում—Բրյանսկ II, Կոնտոպ դեպոններում:

Մ. Բ. Բալթյան յերկաթգծում—Վիտեբսկ, Ուշա դեպոններում:

Կիրովի յերկաթգծում—Ջվանկա, Կանդալակշա դեպոններում:

Հոկտեմբերյան յերկաթգծերում—Կալինինյան, Բոլոգոյե դեպոններում:

Հյուսիսային յերկաթգծերում—Իվանովո, Ալեքսանդրովո ղեպոններում:

Զարայկայան յերկաթգծում—Զիսա ղեպոյում:

Արևելյան-Սիբիրի յերկաթգծում—Ինոկենտևսկայա ղեպոյում:

Ոմսկու յերկաթգծում—Ոմսկ ղեպոյում:

Տոմսկու յերկաթգծում—Նովոսիբիրսկ ղեպոյում:

Հարավ-Ուրալյան յերկաթգծում — Չելյարինսկ և Կարտալի ղեպոններում:

Պերմի յերկաթգծում—Պերմ ղեպոյում:

Ուսսուրիի յերկաթգծում—Յերոֆեյ Պավլովիչ ղեպոյում:

Սամ.-Զլատոուստ յերկաթգծում—Կույբիշև, Աբդուլլինո ղեպոններում:

Ռյազան-Ուրալյան յերկաթգծում—Ռոտիշչևո, Բալաշով ղեպոններում:

Միջին-Ասիական յերկաթգծում — Ուրսատևսկայա ղեպոյում:

Թուրքսիբ յերկաթգծում—Աուլիե-Աթա ղեպոյում:

Անդրկովկասյան յերկաթգծում — Թբիլիսի ղեպոյում:

Մոսկվա-Դոնբաս յերկաթգծում—Ուզլովայա ղեպոյում:

Ազով-Սևծովյան յերկաթգծում—Կավկազսկայա ղեպոյում:

Հյուսիսային-Կովկասյան յերկաթգծում — Կերովի անվան Հանքային ջրեր ղեպոյում:

Հարավ-Արևմտյան յերկաթգծում — Դարնիցա ղեպոյում:

Այս ճանապարհների պետերը մինչև 1936 թ. հուն-

վարի 1-ը ավարտելու յեն վերը նշանակված կետերում գոլ վողողում հիմնելու ամբողջ աշխատանքը:

Շոգեշարժային տնտեսության Կենտրոնական վարչության պետը մի տասնորյակում ճանապարհների նույն յերկաթգծում յեն տաք վողողումները գոլ վողողումների փոխելու տեխնիկական առաջադրություններ, ջերմա-յին սխեմա և վողողումը կատարելու հրահանգներ: Այս նպատակին հատկացնել, ի հաշիվ միջոցների վերադասավորման, 3 միլիոն ուրբլի:

30. Շոգեշարժային տնտեսության պետերը կազմակերպում են շոգեշարժերին ճիշտ կերպով, ՀձԺԿ-ի կողմից վորոշած վառելիքային ուժի մին համապատասխան, ամուխի խառնուրդների մատակարարում: Այս խառնուրդները պատրաստվում են հատուկ ստեղծաներով պահեստներում, մինչև շոգեշարժերին վառելիք մատակարարելը:

Ճանապարհների պետերը մի ամսվա ընթացքում կազմակերպում են մեքենավարների ոգնականներին համար շոգեշարժը ռացիոնալ կերպով տաքացնելու հատուկ կարճատև դասընթացներ:

V. ԴԵՊՈՅԻ ՅԵՎ ՇՈԳԵՇԱՐՃԱՅԻՆ ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԲԱԺՆԻ ԱՇԽԱՏԱՆՔԸ ԿԱԶՄԱԿԵՐՊԵԼՈՒ ԳԾՈՎ

31. Ինկատի ունենալով, վոր ղեպոյի գլխավոր խնդիրը շոգեշարժերի նորոգումն է ու շահագործումը և թե ներկայիս ղեպոյի պետը ծանրաբեռնված է բազմաթիվ տարրեր տեսակի ֆունկցիաներով, վորոնք հնարավորություն չեն տալիս նրան զբաղվել շոգեշարժերի նորոգման և շահագործման իր հիմնական պարտականություններով, անջատել ղեպոն ղեկավարելու

Ֆունկցիան, իբրև ինքնուրույն տնտեսաշարժակային ձեռնարկություն՝ քարշային գծամասը ղեկավարելու ֆունկցիաներից:

Դեպոյի պետի վրա դնել՝

ա) շոգեշարժերի նորոգման տված ծրագրի կատարումը թե քանակով և թե վորակով:

բ) սարքին շոգեշարժների ժամանակին հանձնելը գնացքներին:

գ) շոգեշարժային ջոկատների աշխատանքի կազմակերպումը և ջոկատների նախապատրաստումը:

32. Շոգեշարժային տնտեսության ներկա քարշային գծամասի (тяговой участок) սահմաններում ամբողջ աշխատանքը կազմակերպելու համար, կազմակերպել բաժնի պետի գլխավորումով շոգեշարժային տնտեսության բաժին:

Շոգեշարժային տնտեսության բաժնի վրա դնել՝

ա) շոգեշարժերի աշխատանքի ապահովումը գծագրով և շոգեշարժերի ոգտագործման համաձայնեցումը գնացքների շարժման ամենօրյա առաջադրությունների հետ:

բ) դեպոյի աշխատանքի ընդհանուր ղեկավարության հետ միասին, շոգեշարժային տնտեսության հետևյալ ճյուղերի անմիջական ղեկավարումը, ինչպես, գեցուք, ջրամատուցման սխեմայի, ելեկտրոկայանների, ելեկտրոտնտեսության, վառելիքային պահեստների, պատրաստավորման սարքավորումների (экипировочные устройства), ջրմուղների և ամբողջ նյութական ու բանվորական մատակարարման ղեկավարումը:

գ) շինարարության, նորոգման և շոգեշարժային

տնտեսության քաղաքացիական և տեխնիկական շենքերի պահպանման կազմակերպումը:

33. Շոգեշարժային տնտեսության բաժինների կազմակերպումը վերջացնել մինչև 1935 թվի սեպտեմբերին:

Ճանապարհների պետերը, ժողկոմին կից կադրերի Կենտրոնական խմբի պետը և շոգեշարժային տնտեսության Կենտրոնական վարչության պետը մինչև 1935 թվի ոգոստոսի 20-ը ներկայացնում են ՀՃԺԿ-ի շոգեշարժային տնտեսության բաժինների պետերին ի հաստատություն:

Միամյա ժամկետի ընթացքում Կենտրոնական ֆինանսական բաժնի պետն ու շոգեշարժային տնտեսության Կենտրոնական վարչության պետը մշակում են շոգեշարժային տնտեսության բաժինների և դեպոյների ֆինանսավորման ստրուկտուրան, վերափոխելով հիմնական դեպոյները լիակատար տնտեսական հաշվարկային հիմնարկի (хозрасчет):

Ճանապարհների պետերը, 1936 թվից, շոգեշարժային տնտեսության քաղաքացիական և տեխնիկական շենքերը հանձնում են շոգեշարժային տնտեսության բաժնի պետի իրավասությանը: Շոգեշարժային տնտեսության բաժինների շենքերի հիմնական և ընթացիկ նորոգման դրամական հատկացումները 1936 թվից հանձնել շոգեշարժային տնտեսության բաժինների պետերի իրավասությանը:

Շոգեշարժային տնտեսության բաժինների կազմակերպչական ստրուկտուրայի մեջ նախատեսել 1936 թ. տնտեսավարական ձևերով (хозяйственным способом) նորոգում և մանր-կառուցողական աշխատանք կատար-

րելու համար վոչ մեծ նորոգիչ-շինարարական կազմակերպությունների ստեղծում: Ավելի խոշոր շինարարական գործերը պայմանագրական սկզբունքներով հանձնել գծի դիստանցիաների պետերին:

Շոգեշարժային տնտեսություն բաժինների կազմակերպելու հետևանքով փոխել ս. թ. հունիսի 9-ի № 143/Ա հրամանի 2 կետը, թողնելով վառելիքների պահեստը շոգեշարժային տնտեսություն բաժինների պետերի անմիջական հպատակությունը, վորոնց թվում նաև բանվորներին և ծառայողներին վառելիքի մատակարարումը:

ՀՃԺԿ նյութական մատակարարման կենտրոնական բաժնի վառելիքի նախապատրաստման սեկտորն ու ճանապարհներում գտնվող վառելիքի մատակարարման մասերը հանձնել շոգեշարժային տնտեսություն կենտրոնական վարչությունը և ճանապարհների շոգեշարժային տնտեսություն սպասներին:

35. Ընդունելով հիմնովին աննորմալ մեքենավար-դաստիարակների ներկա դրսևթյունը, յերը նրանք մեխանիկոբն կցվում են առանց բացառություն բոլոր շոգեշարժերին, հաշվի չառնելով այդ շոգեշարժերը սպասարկող մեքենավարների վորակավորումն ու դասականությունը (классность), հաճախ մեքենավարները փոխարկվում են դեպոյին կից հանձնարարվածների (порученцы), ուստի մեքենավար դաստիարակներին կցել այն շոգեշարժերին, վորոնք սպասարկվում են թույլ վորակավորում ունեցող մեքենավարներով: Մեքենավար-դաստիարակներին փոխադրել շոգեշարժային տնտեսություն բաժինների պետերի իրավասությունը:

Մեքենավար-դաստիարակները պետք է գործնա-

կանորեն ուղղեն մեքենավարների թերությունները, մեկնելով վերջիններիս հետ գիծը: Նրանք նույնպես պետք է ստուգեն բաժինների պետերի ցուցմունքով մյուս, իրենց կցված շոգեշարժերի աշխատանքն այն դեպքերում, յերը նկատվում է սահմանված նորմերի և շոգեշարժերի շահագործման կարգի վորեն խախտում:

36. Ճանապարհների պետերը և շոգեշարժային տնտեսություն սպասի պետերը պետք է վերջ տան, մեքենավարների դասականությունը վորոշելիս, բյորոկրատիկ ձևի քննություններին, վորոնք, առանց վերթարի աշխատող, իրենց ֆունկցիաները լավ կատարող հին, փորձված մեքենավարներին չեն փոխադրում բարձր դասի լոկ այն պատճառով, վոր նրանք ձևականորեն չգիտեն իրենց դասագրքի կամ հրահանգի այս կամ այն մանրամասնությունները:

Ճանապարհների և շոգեշարժային տնտեսություն սպասների պետերը 2 ամսվա ընթացքում անց են կացնում լավագույն փորձված մեքենավարների կրկնողական ստուգումներ, բստ վորում մեքենավարին բարձր դասակարգման փոխելիս՝ վճռական դեր են խաղում անվթար աշխատանքն ու մեքենավարի այն կարողությունը, վորով նա մարտական կերպով կազմակերպում է ջոկատի կողմից շոգեշարժի շրջանառումն արագացնելու աշխատանքը:

37. Ճանապարհների պետերը, մինչև 1936 թ. դեկտեմբերի 1-ը, սպահովում են շոգեշարժային մեքենավարների պատրաստումը այն չափով, վորը լիովին ծածկի մեքենավարների պակասորդը: Մեքենավարների ամբողջ պատրաստումը կենտրոնացնել 6-ամսյա դասընթացներում, արտադրությունից անջատելով:

Դասընթացների կոմպլեքսավորումը կատարել փակա-
նագործական ստաժով փորձված մեքենավարների ոգ-
նականներից:

* * *

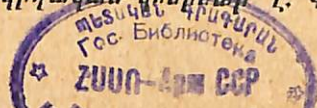
Վերջին չորս ամսում տրանսպորտի տարած հաղ-
թանակները վկայում են այն հսկայական ռեզերվների
գոյությունը, վորոնք գտնվում են տրանսպորտում:
Սակայն այդ նվաճումների հիմնովին ամրապնդումը և
հետագա առաջխաղացումը հնարավոր է միմիայն յեր-
կաթգծի տրանսպորտի բոլոր ստորադաս ողերի աշխա-
տանքը արժատական կերպով բարվոքելու դեպքում:

Շոգեշարժային տնտեսությունից և շոգեշարժային-
ներից շատ բան է կախված, վորովհետև յերկաթգծի
տրանսպորտի հիմնական քաշող ուժը լոկոմոտիվն է,
իսկ դեպոն, վորպես տրանսպորտի հիմնական գործա-
բանային արդյունաբերական բազա, խտացնում է իր
մեջ տրանսպորտի կադրերը թե տեխնիկորեն և թե
կազմակերպչորեն:

Մոտենում ենք ձմռանը: Ձմեռային ամբողջ կամ-
պանիայի հաջողությունն առաջին հերթին կախված է
շոգեշարժային և նորոգման ջոկատների սիրալիր, հո-
գասար վերաբերմունքից դեպի շոգեշարժը:

Կուսակցությունը, կառավարությունն ու ՀԾԺԿ ի-
րավունք ունեն հուսալու, վոր շոգեշարժայինները վնչ
միայն հարվածայնորեն կձեռնարկեն ներկա հրամանի
կատարմանը, այլև յերկաթգծի տրանսպորտի մյուս
բոլոր ճյուղերի աշխատանքի բարվոքման պայքարի
մեջ, նույնպես և սոցիալիստական տրանսպորտի հաղ-
թանակի պայքարի մեջ կգրավեն արժանի տեղը:

Ճանապարհների հաղորդակցության
ժողովրդական կոմիտե՝ Լ. ԿԱԳԱՆՈՎԻՉ



ՀՀ Ազգային գրադարան



NL0277431

9653

37-980.

м 81

м 2

П Р И К А З

Народного Комиссара Путей Сообщения

Об улучшении использования
паровозов и организа-
ции движения поездов