

СССР
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Ознакомить и направить в архив

Следив —

[Handwritten signature]

25.11.55

*Сидя
28/17*

**О порядке ввода во временную
эксплуатацию новостроящихся железно-
дорожных линий**

(№ П-2286 П-12460 от 11 апреля 1955 г. с приложением
приказа МПС № 421 ЦЗ от 15 июля 1952 г.)

г. Москва

51

СССР
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА
МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ
№ П-2286 / П-12460

г. Москва

11 апреля 1955 г.

**ВСЕМ НАЧАЛЬНИКАМ СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫХ ТРЕСТОВ И СТРОЙУПРАВЛЕНИЙ
МИНТРАНССТРОЯ**

НАЧАЛЬНИКАМ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, НАЧАЛЬНИКАМ ОТДЕЛЕНИЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ПРЗ, ПВРЗ, ВРЗ

**НАЧАЛЬНИКАМ ГЛАВНЫХ УПРАВЛЕНИЙ
МИНТРАНССТРОЯ И ГЛАВНЫХ УПРАВЛЕНИЙ МПС**

Министерство транспортного строительства и Министерство путей сообщения предлагают:

Работникам строительных организаций и железных дорог по вопросам ввода и временной эксплуатации новостроящихся железнодорожных линий полностью руководствоваться приказом МПС от 15 июля 1952 г. № 421/цз и приложением к нему.

Заместитель Министра
транспортного
строительства
В. Пронин

Заместитель Министра
путей сообщения
В. Гаврилов

П Р И К А З

М И Н И С Т Е Р С Т В А П У Т Е Й С О О Б Щ Е Н И Я

15 июля 1952 г.

№ 421/ЦЗ

О порядке ввода во временную эксплуатацию новостроящихся железнодорожных линий

В целях упорядочения временной эксплуатации новостроящихся железнодорожных линий и обеспечения на этих линиях безопасности движения поездов, п р и к а з ы в а ю:

1. Установить порядок ввода во временную эксплуатацию новостроящихся железнодорожных линий после определения их готовности специальными комиссиями под председательством начальника строительства с участием представителей служб и ревизорского аппарата по безопасности движения дороги примыкания.

2. Для организации движения поездов при временной эксплуатации на новостроящейся железнодорожной линии разрабатывать графики движения и временные инструкции, утверждаемые начальниками строительства. Временные инструкции по движению поездов должны составляться исходя из основных положений Правил технической эксплуатации, инструкций по движению поездов и сигнализации и должны обеспечивать безопасность движения на новостроящейся линии.

3. Временную эксплуатацию на новостроящихся железнодорожных линиях осуществлять через отделы и отделения временной эксплуатации, организуемые в установленном порядке при строительных управлениях.

Начальнику Главного управления кадров МПС обеспечивать по согласованию с главными строительными управлениями подбор и укомплектование строительных управлений кадрами для временной эксплуатации железнодорожных линий.

4. Начальникам строительных управлений составлять траффин-планы временной эксплуатации линии и через главные строительные управления представлять их на утверждение руководству МПС.

5. Начальникам строительных управлений и начальникам дорог примыкания заключать «узловые соглашения», в которых устанавливать порядок и взаимную ответственность по вопросам: приёма и сдачи вагонов и грузов с дороги на новостройку и обратно как в техническом, так и в коммерческом отношениях; весовых норм, норм оборота подвижного состава, сроков и места формирования передаточных поездов и обеспечения их паровозами и поездными бригадами; взаиморасчётов по обменным операциям.

6. Начальникам строительных управлений производить в установленном порядке проверку знаний Правил технической эксплуатации и инструкций по сигнализации, движению поездов и временной инструкции по движению поездов на новостройке работниками, занятыми на временной эксплуатации.

7. Начальникам — Главного врачебно-санитарного управления и Главного управления рабочего снабжения МПС одновременно с вводом во временную эксплуатацию новостроящихся железнодорожных линий обеспечивать работников этих линий необходимым врачебно-санитарным

обслуживанием, а также бесперебойным снабжением питанием, продовольственными и промышленными товарами.

8. Начальнику Центрального планово-экономического управления и начальникам главных управлений: паровозного хозяйства, вагонного хозяйства, паровозоремонтными и вагоноремонтными заводами включать в годовые планы капитальный, средний ремонт подвижного состава, а также подъёмочный ремонт паровозов и годовой ремонт вагонов новостроек по заявкам главных строительных управлений.

9. Начальнику Главного управления материально-технического снабжения МПС обеспечивать по заявкам строительных управлений снабжение временной эксплуатации новостроек подбивочными, смазочными и обтирочными материалами, сигнальными принадлежностями, путевым инструментом, а также запасными частями и материалами для текущего ремонта паровозов и вагонов через материально-технические службы дорог примыкания.

10. Начальнику Центрального отдела статистического учёта и отчётности, через дорожные склады бланков, снабжать примыкающие отделения временной эксплуатации по их заявкам книгами и бланками нестрогой отчётности, действующими на эксплуатируемой сети железных дорог, за счёт фондов бумаги соответствующих главных строительных управлений.

11. Начальнику Центрального юридического отдела и начальникам дорог примыкания выделять необходимое количество экземпляров приказов МПС и инструкций по движению поездов, коммерческой и грузовой работе для отделов и отделений временной эксплуатации новостроек.

12. Начальнику Главного управления сигнализации и связи представлять отделам временной эксплуатации главных управлений железнодорожного строительства ежедневную графиковую связь с отделами и отделениями временной эксплуатации новостроящихся железнодорожных линий.

13. Утвердить временное положение о техническом состоянии сооружений и устройств для открытия временной эксплуатации на новых железнодорожных линиях, согласно приложению.

Зам. Министра путей сообщения Н. Гундобин

ВРЕМЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

о техническом состоянии сооружений и устройств для открытия временной эксплуатации на новостроящихся железнодорожных линиях

Общее положение

Сооружения и устройства новостроящихся железнодорожных линий при временной эксплуатации должны обеспечивать перевозки народно-хозяйственных грузов и безопасность движения поездов.

А. Путь и путевое хозяйство

1. Земляное полотно сооружается до проектной отметки с устройством в выемках кюветов и предусмотренных техническим проектом нагорных канав вдоль выемок и водоотводов у насыпей.

Выемки должны быть разделаны до размеров, обеспечивающих беспрепятственный пропуск снегоочистителей.

Заносимые участки должны быть обеспечены необходимым количеством переносных снеговых щитов.

2. В местах сосредоточенных земляных работ в порядке исключения с разрешения руководства МПС допускается укладка пути на временных обходах или по временному пониженному профилю главного пути. На обходах и участках с временным профилем пути допускаются уклоны не более 20‰ и кривые на обходах, радиусом не менее 200 м.

3. Верхнее строение пути и искусственные сооружения должны обеспечивать пропуск предназначенного к обращению подвижного состава с установленными скоростями движения поездов.

4. Рельсовый путь на главном пути по постоянному профилю укладывается на балласт с толщиной слоя под шпалой не менее 15 см.

Балластная призма должна иметь по ширине нормальные размеры для установленной толщины балластного слоя, с заполнением шпальных ящиков.

Допускается в выемках в песчаных грунтах и на насыпях, сооружённых из дренирующих грунтов, укладка пути без балласта.

Путь на обходах и участках с временным профилем главного пути содержится чёрным ремонтом.

Шпалы укладываются по эшорам, принятым в техническом проекте.

5. Допускается постановка рельсов на неполное количество костылей и болтов согласно таблице:

План пути и скорости движения	Количество костылей для пришивки рельса через подкладку к шпале	Количество болтов на стык
На прямых участках пути при скорости движения поездов до 40 км/час	2	4
В кривых при радиусе 651 м и более при скорости движения поездов до 30 км/час	2	4
В кривых при радиусе до 351 м при скорости движения поездов до 30 км/час	3	4
В кривых при радиусе от 350 м и менее при скорости движения поездов до 15 км/час	3	4

Примечание. На стыковых шпалах число костылей должно быть полное.

Болты в рельсовых стыках ставятся по первой, третьей, четвертой и шестой дырам накладок для рельсов типа Р-49, Р-38, III-A и IV-A.

На временных мостах, на постоянных металлических мостах средних и больших отверстий и на подходах к ним должно быть поставлено полное количество креплений.

6. Рельсовый путь и стрелочные переводы по шаблону и уровню должны, как правило, отвечать требованиям, изложенным в Технических условиях и нормах содержания железнодорожного пути издания 1950 г. Допускаются следующие отступления от указанных Технических условий:

а) возвышение паружного рельса в кривых на перегонах и на обходах устраивается при необходимости пропуска поездов с значительными скоростями, по нормам, приведенным в таблице указанных Технических условий;

б) отклонение в уровне расположения рельсов в прямых и кривых участках пути допускается до 10 мм (без перекосов) при отводах с уклонами не свыше 0,005;

в) переходные кривые на временных обходах не устраиваются.

При применении отступлений от Технических условий и норм содержания железнодорожного пути, утвержденных приказом № 39/ЦЗ от 21 января 1950 г., скорость движения поездов соответственно ограничивается.*)

7. На линии устанавливаются постоянные или временные километровые знаки, уклоноуказатели, сигнальные знаки «свисток», «закрывать поддувало», начало и конец подталкивания, «плавный ход».

8. Все переезды должны иметь соответствующие устройства и сигналы, а охраняемые переезды оборудуются шлагбаумами.

Порядок охраны переездов устанавливает начальник строительного управления или треста в зависимости от густоты движения через переезды.

Б. Сооружения паровозного хозяйства

9. Для промывочного и текущего ремонта паровозов должны быть построены депо.

Здание депо допускается временного типа и должно иметь размеры по длине, высоте и ширине, соответствующие сериям паровозов. Строительство временного депо в каждом отдельном случае разрешается МПС.

10. Для экипировки паровозов должны быть устроены склады топлива, помещения для хранения песка, смазочных, подбивочных и обтирочных материалов, кочегарные капавы, поворотные устройства.

Склады топлива оборудуются устройствами для подачи топлива на паровозы.

11. Пункты набора воды паровозами как постоянные, так и временные устраиваются такой мощности и располагаются друг от друга на таком расстоянии, чтобы обеспечивать потребность в расходе воды паровозами и другими потребителями строительства.

12. В пунктах оборота паровозов должны быть оборудованы помещения для отдыха локомотивных и поездных бригад.

В. Сооружения вагонного хозяйства

13. Для производства текущего отцепочного ремонта вагонов на каждом отделении временной эксплуатации должно быть построено помещение ремонтной мастерской, с необходимым механическим оборудова-

*) См. приказ МПС от 29 июня 1954 г. № 165/ЦЗ «О введении в действие общей оценки содержания железнодорожного пути».

нием, кузнечный горн, а также пути для постановки ремонтируемых вагонов.

14. На станциях обмена и формирования поездов организуются пункты технического осмотра для производства осмотра и безотцепочного ремонта вагонов.

Г. Станционное хозяйство

15. Для организации грузового движения на отдельных пунктах должно быть необходимое путевое развитие для приёма, отправления и формирования поездов, стрелочные посты в требуемых местах, служебные и жилые помещения для размещения работников, связанных с движением поездов, в необходимых случаях пассажирские и грузовые устройства.

16. Стрелочные переводы должны иметь указатели и закладки. Стрелочные переводы, примыкающие к главному пути, оборудуются контрольными замками системы Мелентьева.

17. Все отдельные пункты ограждаются семафорами.

Д. Связь

18. Для обеспечения безопасности движения поездов в распоряжении временной эксплуатации на линии связи должны быть не менее пяти проводов для диспетчерской, поездной и станционной связи.

19. На отдельных пунктах оборудуется стрелочная связь.

Начальник Главного управления
путевого хозяйства
Подпалый

Зам. начальника Главного
управления движения
Басов

Начальник Главного управления
паровозного хозяйства
Рудой

Начальник Главного управления
сигнализации и связи
Семёнов

Начальник Главного управления
вагонного хозяйства
Егоров

Зам. начальника Главного
управления капитального
строительства
Коптев

СОДЕРЖАНИЕ

акта технической готовности железнодорожной линии для открытия временной эксплуатации

В акте должно быть указано:

1. Состояние земляного полотна, наличие обходов и мест с временным профилем на главном пути, уклоны и радиусы кривых на них, состояние искусственных сооружений и количество временных из них.

2. Состояние верхнего строения пути: тип рельсов, количество шпал на километр пути, количество костылей на шпале и болтов в стыковых накладках, толщина балластного слоя под шпалой, данные последнего прохода по главным путям путеизмерителя или путеизмерительной тележки.

Наличие путевых знаков: километровых, уклоноуказателей и других, обеспеченность участков снегоочистителями и снегозащитными средствами (щиты, колья и др.).

3. Наличие пунктов ремонта и осмотра подвижного состава, угольных складов и способ снабжения паровозов топливом, пунктов водоснабжения и их характеристика.

4. Наличие отдельных пунктов: станций, разъездов с приложением схем станционных путей и устройств на них.

5. Состояние обустройств связи, способ сношения при движении поездов, наличие семафоров, предупредительных дисков и других сигналов.

6. Обеспеченность кадрами и жилой площадью для эксплуатационного штата.

Акт о технической готовности сооружений и устройств новостроящейся железнодорожной линии и укомплектования её эксплуатационным штатом представляется начальником строительного управления начальнику Главного строительного управления.

Начальник Главного управления капитального
строительства Гаев