

DƏMİR YOLU STANSİYASI NÖVBƏTÇİSİNİN İŞİ



Zulfüqar Əsgərov,

“Azərbaycan Dəmir Yolları” QSC-nin

yük və kommersiya xidməti gömrük işləri üzrə aparıcı mühəndisi

E-mail: z.askarov@ady.az

Müstəqil Azərbaycanın iqtisadiyyatının hərtərəfli və sürətli inkişafı, bütün sahələrdə böyük nailiyyətlərə imza atması ölkəmizi dünyada lider dövlətlər sırasında durmasına kömək edir. Bütövlükdə ölkə iqtisadiyyatının, o cümlədən, nəqliyyat sisteminin inkişaf konsepsiyası Respublika Prezidenti İlham Əliyevin rəhbərliyi altında daha uğurla davam etdirilir. Bu sahədə aparılan ardıcıl islahatlar ölkənin nəqliyyat sektorunu da perspektivli sahələrdən birinə çevirmişdir. Nəqliyyat sisteminin inkişaf konsepsiyası dəmir yolu nəqliyyatının inkişafında da açıq-aydın büruzə verməkdədir. Son illərdə bu proses daha sürətlə gedir. İstifadəyə verilmiş Bakı-Tbilisi-Qars və tikilməkdə olan Şimal-Cənub dəmir yolu xətti Azərbaycanı Türkiyə, Avropa ölkələri, İran, Hindistan və digər Asiya ölkələri ilə bağlayacaqdır. Ələt limanından yola salınmış ilk yük qatarları artıq Qars dəmir yolu stansiyasında qəbul olunmuşdur. Dəmir yolu nəqliyyatının belə perspektivli inkişafı yük daşımalarını artırır ki, bu da qatarları qəbul edən və göndərən stansiya növbətçilərinin məsuliyyətli olmağını və onların daha operativ işləmələrini tələb edir. Bu işlərin həyata keçirilməsində bilavasitə iştirak edən və cavabdehlik daşıyan stansiya növbətçisinin işini xüsusi qeyd etmək lazımdır. Bu məqsədlə də aşağıda dəmir yolu stansiyası növbətçisinin işi, səlahiyyətləri, qatarların qəbulu və göndərilməsi proseslərini

oxucuların diqqətinə çatdırmağa çalışacağıq.

Dəmir yolu nəqliyyatında yük və sərnişin daşımaları prosesini kənardan izləməklə işin gedişi və planından bilavasitə xəbərdar olmaq mümkün deyildir. Maraqlıdır ki, kifayət qədər iri qabaritli elektrovoz, teplovoz və vaqonlarla yerinə yetirilən daşımalar ölkə əhalisinin sosial həyat tərzini pozmadan ustalıqla həyata keçirilir. Bu proseslərdə mühəndis, texnik və fəhlələr olmaqla böyük işçi heyəti iştirak edir. İşlərin



çoxu təsərrüfatlarda yerinə yetirilir ki, onların da öndə gedəni **dəmir yolu stansiyalarıdır**. Bu stansiyalarda işlər əsasən, müddəti 12 saat olmaqla dördnövbəli təşkil olunur. Növbədə çalışan qatar tərtibatçıları, texnoloji mərkəzin operatorları, vaqon-sürət tənzimləyiciləri (başmaçqılar), işarəvermə postunun və vaqon çeşidləmə parkının növbətçiləri, növbədə qatarların hərəkəti ilə əlaqəli işləri yerinə yetirən lokomotiv briqadaları, vaqon, yol, işarəvermə, elektrik

təsərrüfatı işçiləri də stansiya növbətçisinə tabedirlər. Növbədə çalışan işçilərin qarşılıqlı fəaliyyətini təkbaşına idarə edən stansiya növbətçisini həm də **“komandır”** adlandırırlar. Çünki onun işçiyə verdiyi tapşırıqlar əmr xarakterli olmaqla qeydiyyatla alınır və işçi tərəfindən sözsüz yerinə yetirilməlidir. Həm də stansiya növbətçisi stansiya rəisinin növbətçi köməkçisidir.

Əvvəlcə stansiya növbətçisinin növbə ərzindəki normal iş fəaliyyətini nəzərdən keçirək.

Stansiya növbətçisi işini Stansiyanın Texniki Sərəncam Aktının (TSA) tələblərinə, Azərbaycan Dəmir Yollarının Nizamnaməsinə və mövcud təlimatlara əsasən planlaşdırır. İşə başlamazdan əvvəl işçilər əməyin mühafizəsi və texniki-təhlükəsizlik qaydaları, həmçinin qarşıda duran işlərin planlaşdırılması barədə təlimatlandırılır. Hər bir işçi təlimatı mənimsəməsini **TNU-19** formalı jurnalda öz imzası ilə təsdiq edir və iş otağındakı tormoz başmaqlarının, idarəetmə tablosundakı plombların, növbətçiyə aid jurnalların, TSA-nın, alət və avadanlıqların işlək vəziyyətdə olmasını yoxlayaraq, stolüstü **DU-2** formalı jurnalda növbəni qəbul etməsini imzası ilə təsdiqləyir. Təbii ki, yerdə çalışan işçilərin yerində olmaları və onların iş yerinin vəziyyəti barədə hər birindən şəxsən məlumat alaraq işə başlamağa hazırlıq barədə qatar dispetçerinə məlumat verir. Normal halda stansiyada bir qatar dövryyəsinin yerinə yetirilməsi prosesinə nəzər salmaq.

Qonşu stansiyadan yük qatarının gəlməsi barədə telefon vasitəsi ilə məlumat alan stansiya növbətçisi qatarı qəbul etmək üçün stansiyanın müvafiq boş yoluna marşrut hazırlayır. Yəni qatarı həmin yola istiqamətləndirərək yoldəyişənləri lazım olan vəziyyətə dəyişir. Qatar yaxınlaşdıqda giriş işıqforunda icazəverici işarəni açır. Bu proses stansiya növbətçisinin otağında quraşdırılmış idarəetmə tablosu vasitəsi ilə yerinə yetirilir. Stansiya növbətçisi qatarın stansiyaya yaxınlaşması barədə texnoloji mərkəzin operatorlarını, vaqon təsərrüfatı işçilərini, başmaqcıları və stansiyada manevr işləri aparan lokomotiv briqadalarını xəbərdar edir. Bu məlumatı işçilərə telefonla, səsucaldanla və ya şəxsən çatdırır. Vaqon təsərrüfatı işçiləri hərəkətdə olan qatarı iki tərəfdən şahmat formalı

yoxlayırlar. Bu zaman vaqonların hərəkət edən hissələrinə diqqət yetirilir. Stansiyanın Texniki Sərəncam Aktının tələblərinə əsasən, stansiya növbətçisi qatarı idarəetmə tablosundan müşayiət edir və ya otağının önündə maşinistin onu görə biləcəyi yerdə qarşılayır. Stansiyaya qəbul olunmuş qatarın vaqonları başmaqcı tərəfindən tormoz başmaqları ilə bərkidilir və stansiya



növbətçisi qatarın tam tərkibdə stansiyaya çatması barədə qatar dispetçerinə telefonla məlumat verir. Bunu axırıncı vaqonun nömrəsini uyğunlaşdırmaqla həmin vaqonun son hissəsindəki qırmızı işarənin olması yolu ilə müəyyən edir. Uyğunluq olmadığı halda, dərhal bu barədə qatar dispetçerini və qatargöndərən qonşu stansiyanın növbətçisini məlumatlandırır. Stansiya növbətçisi stolüstü **DU-2 formalı** jurnalda qatarın çatma vaxtını, tərkibindəki yüklü və boş vaqonların sayını, qatarın netto və brutto çəkisini, maşinistin soyadını, lokomotivin qəbul yolunun, baş və quyruq vaqonun nömrəsini dəqiqliklə qeyd edir. Sonra qatardan açılmış lokomotivi qatar dispetçerinin əmrinə əsasən göndərir. Lokomotiv qatardan açıldıqdan sonra vaqon təsərrüfatının növbə ustası stansiya növbətçisinin nəzarətində olan **VU-14 formalı** jurnalda qəbul olunmuş qatarı texniki baxışa qəbul etməsi barədə imza edir. Bundan sonra qatar səyyar işarələrlə çəpərlənir. Texniki baxış müddətində qatara lokomotiv və ya vaqon qoşmaq, həmçinin onu açmaq qadağandır. Texniki baxışın başa çatmasını növbə ustası VU-14 formalı jurnalda qeyd edərək imzası ilə təsdiq edir. Bundan əlavə, səyyar işarələr yığışdırılır. Paralel olaraq texnoloji mərkəzin operatorları

vaqonların sənədlərini araşdırır, stansiya növbətçisinə və müvafiq yük rayonlarının işçilərinə məlumat verirlər. Yük rayonlarının işçiləri də öz növbəsində yükün gəlməsi barədə yükalan təşkilata yazılı və ya şifahi məlumat verir, stansiya növbətçisinə verilən arayışda isə hər bir vaqonun təyinatı da qeyd edilir.



Növbəti mərhələdə stansiya növbətçisi radiorabitə vasitəsi ilə manevr heyətinə sərəncam verərək vaqonların yük rayonları üzrə yerləşdirilməsini təşkil edir. Bu zaman lokomotiv olaraq manevr teplovozlarından istifadə edilir. Bu teplovozlar vasitəsi ilə manevr işləri vaqonlar qabaqda və ya arxada olmaqla aparıla bilər. Vaqonlarla manevr zamanı bütün heyət manevr rəhbərinə tabedir. Bu rəhbər qatar tərtibatçısıdır. O, vaqonların açılıb qoşulmasına, bərkidilməsinə, manevr sürətinə, işçilərin əməyinin mühafizəsi və texniki-təhlükəsizlik qaydalarına əməl etmələrinə cavabdehdir. Manevr vaxtı manevr rəhbərinin komandalarını başa düşdüyünü maşinist radiorabitə və ya lokomotivin fiti ilə təsdiqləyə bilər. Məsələn, irəliyə hərəkət bir uzun fitlə, geriye hərəkət iki qısa fitlə, hərəkəti dayandırmaq isə üç qısa fitlə cavablandırılır. Vaqonların birinin digərinə qoşulması avtoqoşqu vasitəsi ilə avtomatik olur və birinin digərindən açılmasını, tormoz qollarının qoşulub açılmasını isə qatar tərtibatçısı həyata keçirir.

Yük həyətində vaqonların yüklənməsi və boşaldılması yük sahibi tərəfindən təşkil olunur. Yükləmə və boşaltma işlərinə nəzarət isə stansiyanın yük qəbuledicisi tərəfindən yerinə yetirilir. Yüklənmiş və boşalmış vaqonlar yükgöndərən tərəfindən sənədləşdirilərək stansi-

yanın yük kassasına təhvil verilir, məhz bu andan etibarən yük daşınmaya hazır hesab olunur. Bu barədə yük kassasından məlumat alan stansiya növbətçisi manevr briqadasına vaqonun stansiya yoluna gətirmək əmrini verir. Bu üsul ilə eyni təyinatlı bütün vaqonlar stansiya yolunda bir-birinə qoşularaq qatar tərtib olunur. Stansiyaya qəbul olunmuş qatarda aparılan əməliyyatlar göndərilməyə hazırlanmış bu qatar üçün də tətbiq edilir. Texnoloji mərkəzdə baş operator qatarın tərkibindəki vaqonların sənədlərini son dəfə dəqiq yoxlayaraq qatarın natura vərəqini tərtib edir. Bu vərəqdə qatarın tərkibindəki vaqonların nömrələri, tarası, yükün çəkisi (netto), təyinat stansiyası, mənsubiyyət kodu ayrı-ayrılıqda qeyd edilir. Vərəqin ikinci səhifəsinin sonunda ümumi tara, netto, brutto, oxların ümumi sayı, qatarın şərti uzunluğu, qatarın təyinatı, baş və quyruq vaqonun nömrəsi qeyd edilir. Vərəqin birinci səhifəsinin əvvəlində isə qatarın nömrəsi yazılır. Bütün vaqonların daşıma sənədləri bir yerdə bükülərək qaytanlanır. Bu proseslərin başa çatması barədə məlumatı alan stansiya növbətçisi qatarın göndərilməyə hazır olmasını qatar dispetçerinə çatdırır. Qatar dispetçeri lokomotiv deposunda səfərə hazır olan lokomotivə briqada çağırılması barədə depo növbətçisinə göstəriş verir. Depo növbətçisi maşinisti və onun köməkçisini telefon vasitəsi ilə işə çağırır. Lokomotiv deposuna gəlmiş lokomotiv briqadası təlimatçı-maşinist tərəfindən təlimat alaraq **TNU-19 formalı** jurnalda imza edirlər. Sonra həkim müayinəsindən keçərək lokomotivi qəbul edirlər. Səfərə hazır olan qatar lokomotiv qatar dispetçerinin əmri ilə stansiyaya yola salınır. Yol vaqonlarla tutulu olduğuna görə yaxınlaşan lokomotivə stansiyanın giriş işıqforunda icazəverici işarə açmaq mümkün olmadığından yerli təlimata uyğun olaraq lokomotiv 3 km/saatdan artıq olmayan sürətlə vaqona qoşulur. Maşinist köməkçisi avtoqoşquların normal qoşulmasına əmin olaraq tormoz qollarını bir-birinə qoşur və sonluq kranlarını açır. Bundan sonra maşinist qatarın tormoz sisteminə sıxılmış hava axını buraxan kranı açır. Lokomotivin kompressoru bütün vaqonları eyni təzyiqdə sıxılmış hava ilə təmin edir. Hər bir vaqona quraşdırılmış havapaylayıcı isə tormozlama zamanı tormoz yastıqlarının təkərlərə eyni vaxtda

sıxılmasını təmin edir. Vaqon təsərrüfatı işçisi vaqonların tormoz sisteminin işlək vəziyyətdə olduğunu yoxladıqdan sonra maşinistə **VU-45 formalı** arayış təqdim edir. Paralel olaraq texnoloji mərkəzin operatoru da əvvəlcədən hazırlanmış daşıma sənədlərini maşinistə təqdim edir. Bundan sonra maşinist rədiobitə vasitəsi ilə səfərə hazır olması barədə stansiya növbətçisinə məlumat verir. Stansiya növbətçisi qatar dispetçerinin icazəsi ilə qatarı göndərmək üçün yoldəyişənləri müvafiq vəziyyətə gətirir və çıxış işıqforunda icazəverici işarəni açır. Vaqonların altından tormoz başmaqları götürüldükdən sonra qatarın yola düşməsinə icazə verir və **DU-2 formalı** jurnalda qatarın məlumatlarını qeyd edir. Sonda isə qatar dispetçerinə və qonşu stansiyanın növbətçisinə qatarın getmə vaxtını deyir və DU-2 formalı jurnalda həmin məlumatları qeyd edir. Bununla da bir yük qatarının stansiyaya qəbulu, vaqonların təyinatı üzrə yükləmə-boşaltma yerlərinə verilməsi, həmin vaqonların stansiya yoluna gətirilməsi və qatar qəbul edilərək təyinatı üzrə göndərilməsi prosesi bitmiş hesab edilir. Yuxarıda qeyd olunan proseslər qüvvədə olan təlimatlara, qəbul olunmuş normativlərə uyğun yerinə yetirilərsə, əməyin mühafizəsinə, texniki təhlükəsizliyə, həmçinin yük daşımalarının artmasına zəmanət verilmiş olar.

Biz burada stansiya növbətçisinin vəzifə borcundan, ümumiyyətlə, stansiyada ona aid olan işlərin təşkilindən hərtərəfli söz açdıq. Bir məsələni də qeyd etmək istəyirəm ki, istər stansiya növbətçisi, istərsə də digər peşə növlərini öyrənən şagirdlərin nəzəri biliklərlə yanaşı, praktiki iş vərdişlərinə də yiyələnmələri çox vacibdir. Çünki alət, avadanlıq və texnikalarla bilavasitə təmasda olan şagird istehsalat üçün ən önəmli olan əməyin mühafizəsi və texniki-təhlükəsizlik qaydalarına əməl etməyi mükəmməl öyrənə bilər.

Peşə təhsili alan hər bir şagird nəzəri biliklərlə paralel olaraq istehsalat müəssisəsinin bazasında, ya da təlim-tədris laboratoriyasında təcrübə keçməlidir. Hazırkı dövrdə Dəmir Yolu və Metropoliten üzrə Bakı Dövlət Peşə Təhsil Mərkəzinin mövcud ixtisaslar üzrə laboratoriyası

olmadığına görə istehsalat təcrübələri baza müəssisələri olaraq Azərbaycan Dəmir Yollarının və Bakı Metropoliteninin stansiyalarında, lokomotiv depolarında və dartı elektrik yarımstansiyalarında təşkil olunur ki, iş yerlərində şagirdlər təcrübə saatlarından tam yararlanma bilmirlər. Çünki qatarların hərəkətini və manevr işlərini idarə edən stansiya növbətçisi, elektrovozu və ya teplovozu idarə edən maşinist, dartı elektrik yarımstansiyalarının, kontakt şəbəkələrinin və işarəvermə qurğularının təmiri üzrə montyoru Nizamnaməyə və mövcud təlimatlara əsasən, öz iş yerinə başqa şəxslərin müdaxilə etməsinə yol verməməlidir. Aydın ki, belə spesifik peşələri öyrənmək üçün şagird alət, avadanlıq və texnikalarla birbaşa təmasda olmalıdır. Yalnız bu halda şagird nəzəri biliyini tətbiq edərək ona verilən iş normasını yerinə yetirər. Bunun üçün ya bu təhsil mərkəzində müasir tələblərə cavab verən trenoqorlarla təchiz edilmiş laboratoriyalar təşkil olunmalı, ya da baza müəssisələri ilə iş birliyi qurularaq, əmək normalarına əsasən, şagirdlər istehsalata cəlb olunmalıdırlar. Bundan əlavə, istehsalçı ölkələrin ali və peşə təhsili müəssisələri ilə əməkdaşlıq edərək yeni texnika və texnologiyalar sistemini peşə təhsili proqramımızda tətbiq edilməsinə nail olmalıyıq.

Hazırda Azərbaycanın dəmir yollarında yeni işarəvermə və rabitə qurğuları, həmçinin dəyişən cərəyanlı dartı elektrik yarımstansiyaları tikilməkdədir. Yeni istismara verilmiş lokomotivlərin və idarəetmə sistemlərinin işinin də bu qurğulara istinad edəcəyini nəzərə alaraq, tədris proqramlarında da köklü dəyişikliklərə və müasir texnologiyaları mənimsəmiş peşəkar kadrlara ehtiyac vardır. Ona görə də təlim-tədris proseslərində baza müəssisələrinin təcrübəli və həvəsli kadrlarından maksimum istifadə etmək məqsəduyğundur.

Bu praktik işlər ardıcıl, mütəmadi və təlimata uyğun aparılırsa, şagirdlərin təcrübəsi artar, peşə vərdişlərinə yiyələnər və gələcəkdə bundan yararlanarlar. Son nəticədə bunlar işin düzgün qurulmasını, istehsalatda bədbəxt hadisələrin azalmasını, əməyin mühafizəsi və texniki-təhlükəsizliyi təmin etmiş olar.