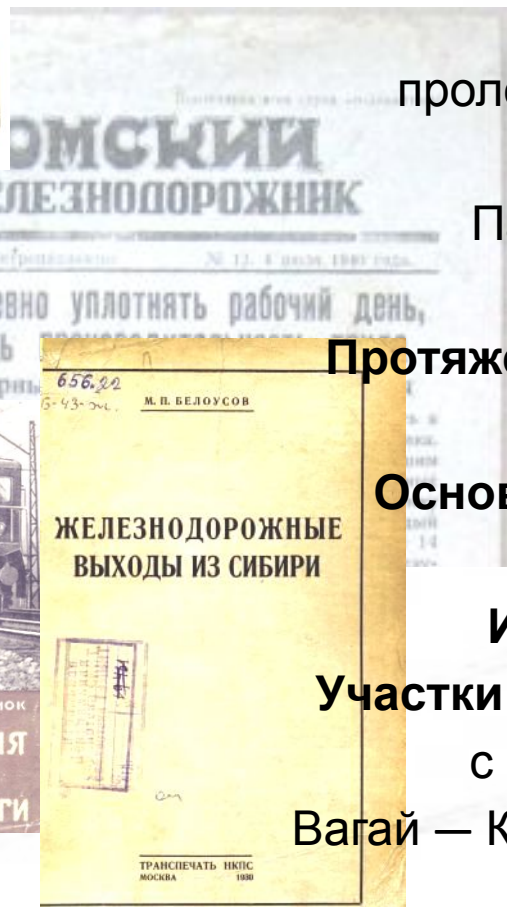


Омская железная дорога это...

Из книг библиотеки
ОмГУПС

Омская железная дорога



Омская железная дорога в СССР, пролежавшая по территории Омской, Новосибирской, Северо-Казахстанской, Павлодарской, Тюменской и Курганской областям и Алтайскому краю, организована в 1933 году.

Протяжённость дороги на 1954 год составляла 2050 км, управление дороги располагалось в Омске.

Основными грузами дороги были металл, лес, соль, зерно, продукция сельского хозяйства, торф.

Издавалась газета «Омский железнодорожник».

Участки входившие в Омскую дорогу были построены с 1896 по 1945 год: Макушино — Чулымская в 1896, Вагай — Куломзино в 1912, Татарская — Славгород в 1917, Славгород — Кулунда — Павлодар в 1924, Кулунда — Малиновое озеро в 1945.

- Из книг библиотеки ОмГУПС

Первые электровозы на Омской железной дороге



В книге:

Квецинский, Е. В. **Электрификация Омской железной дороги** [Текст] : редкая книга / Е. В. Квецинский, Н. Д. Хломенок. - Омск : Омское книжное издательство, 1957. - 42 с. : граф., фото.

Стропоезда на Омской магистрали

Участок Барабинск—Чулымская железной дороги с 20 апреля начался регулярное движение поездов. Первый тяжеловесный поезд лучший машинист Сталинской премии, депутат Совета РСФСР Владимир

Участок Барабинск—Чулымская пройден на два часа раньше плана и с большим превышением скорости.

С вводом электротяги значительно возрастет пропускная способность участка.

Е. В. КВЕЦИНСКИЙ, Н. Д. ХЛОМЕНОК

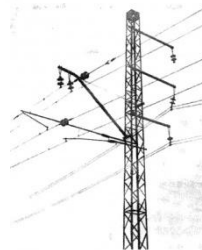
ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ Омской ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

С книгой можно ознакомиться в ЦБО библиотеки (503 ауд.)

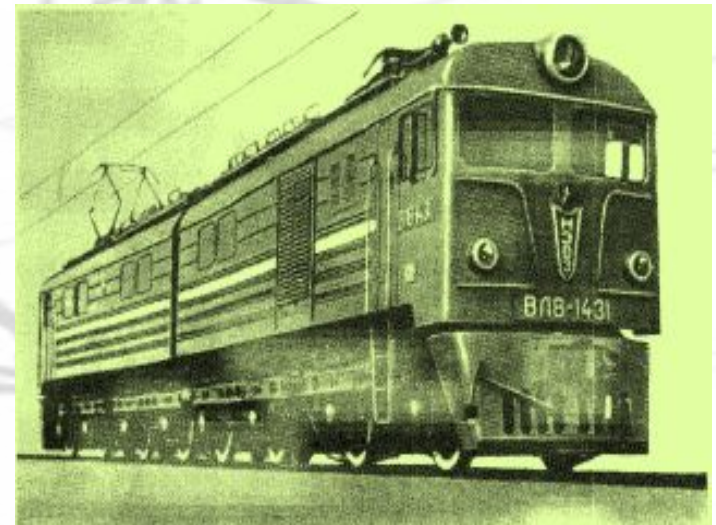
Первые электровозы Омской железной дороги



- В брошюре Е. В. Квецинского и Н. Д. Хломенок рассказывается о том, какой огромный экономический эффект давала в 50-е годы электрификация железной дороги.
- Перевод на электрическую тягу некоторых участков Омской магистрали расценивался авторами как явление прогрессивное, дающее большие эимущества по сравнению с ровой тягой.



Необходимость электрификации Омской магистральной



Омская дорога являлась одним из важнейших участков урало-сибирского направления; Важным обстоятельством требующим модернизации тяги явился недостаток воды для питания паровозов;

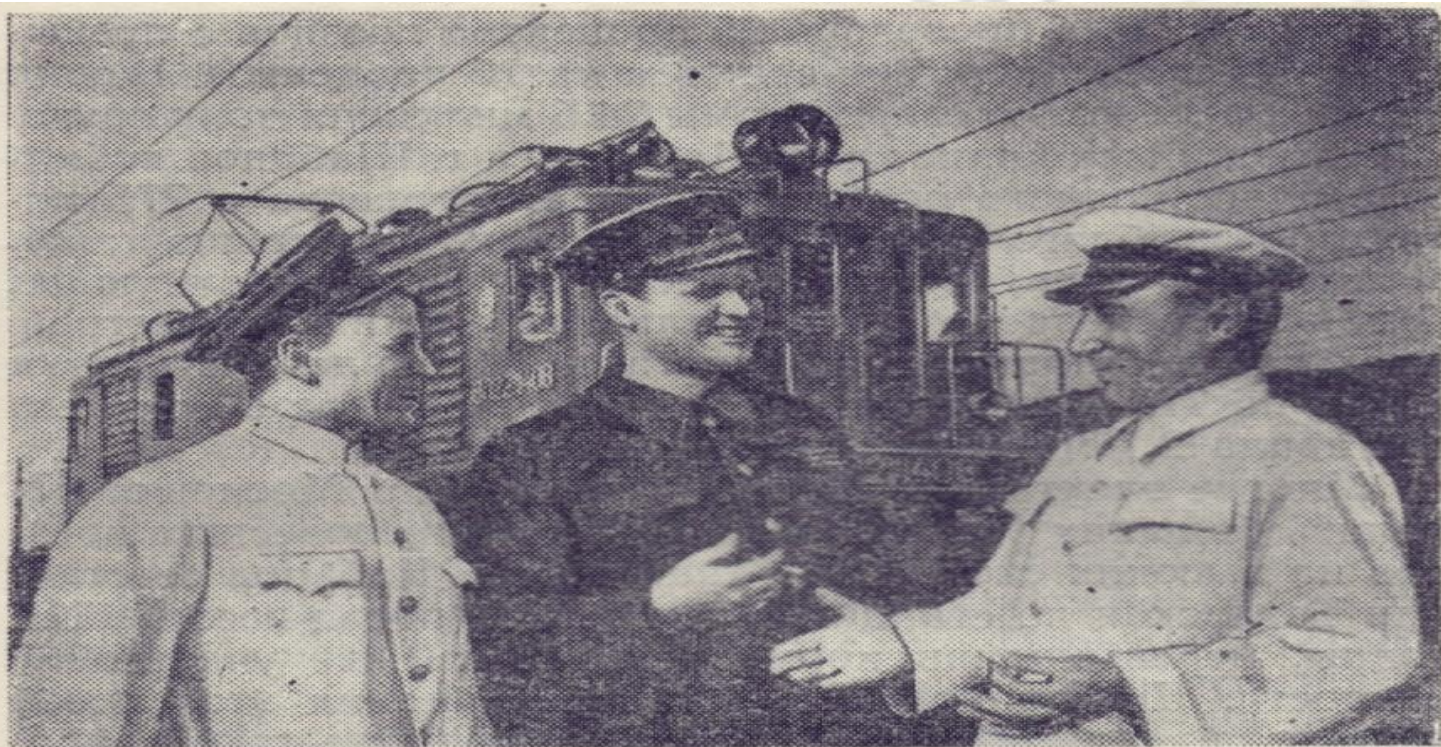
Перевод дороги на электрическую тягу решил важную техническую задачу – увеличить провозную способность магистрали, т. к. паровая тяга уже не обеспечивала возросшего объема перевозок.

Электрификация Омской железной дороги



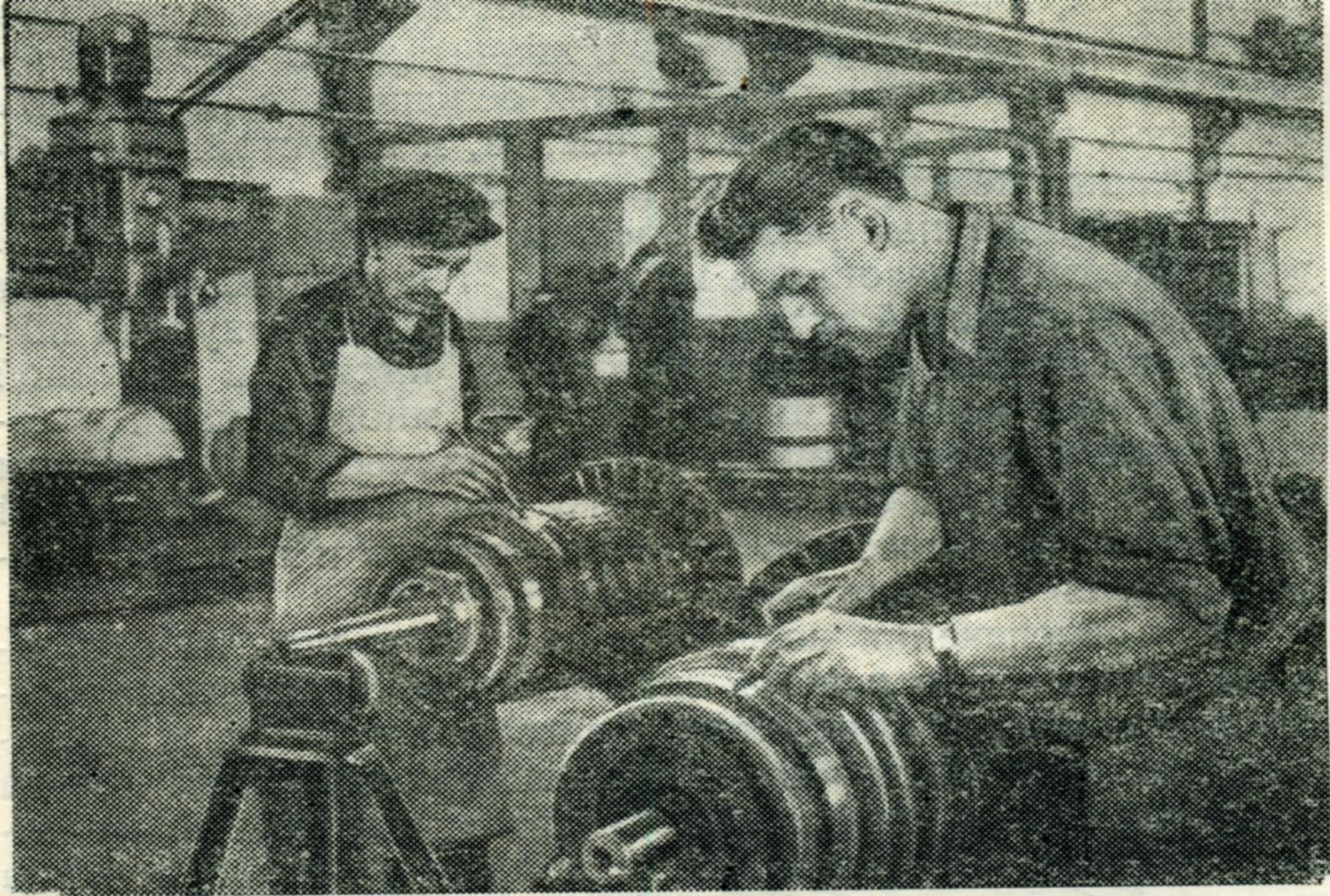
Омская дорога одной из первых в стране была переведена в значительной своей части на прогрессивные виды тяги, увеличивающие пропускную способность магистрали.

Освоение электрической тяги



Машинисты электровозного депо Московка А. А. Прохоров, И. И. Кантраженко и А. А. Пантелеев обсуждают итоги поездки тяжеловесными маршрутами.

Одновременно с ходом строительно-монтажных работ на омской дороге была развернута деятельная подготовка к освоению электрической тяги.



Слесари депо Московка — передовики социалистического соревнования — на ремонте роторов тяговых двигателей электровозов (слева направо) Г. С. Деменин и В. П. Волгин.



Машинист электровозного депо Московка Николай Дмитриевич
Зверев перед отправлением в рейс.

Влияние электрической тяги

на улучшение качественных показателей
использования подвижного состава

В 1953 году пришли на дорогу первые электровозы и после обкатки поступили в эксплуатацию.

Обеспечивая хороший уход за электровозами, не допуская нарушений режима работы тяговых двигателей, многие машинисты значительно удлиняли сроки работы электровозов между подъемочными ремонтами.

Экономический эффект от внедрения электрической тяги



За сравнительно небольшой период времени на дороге было переквалифицировано 166 инженеров и техников, 1250 паровозных машинистов. 1170 помощника машиниста паровоза получили квалификацию машинистов и помощников машинистов электровоза и тепловоза. Было подготовлено 430 электромонтеров тяговых подстанций и контактной сети.

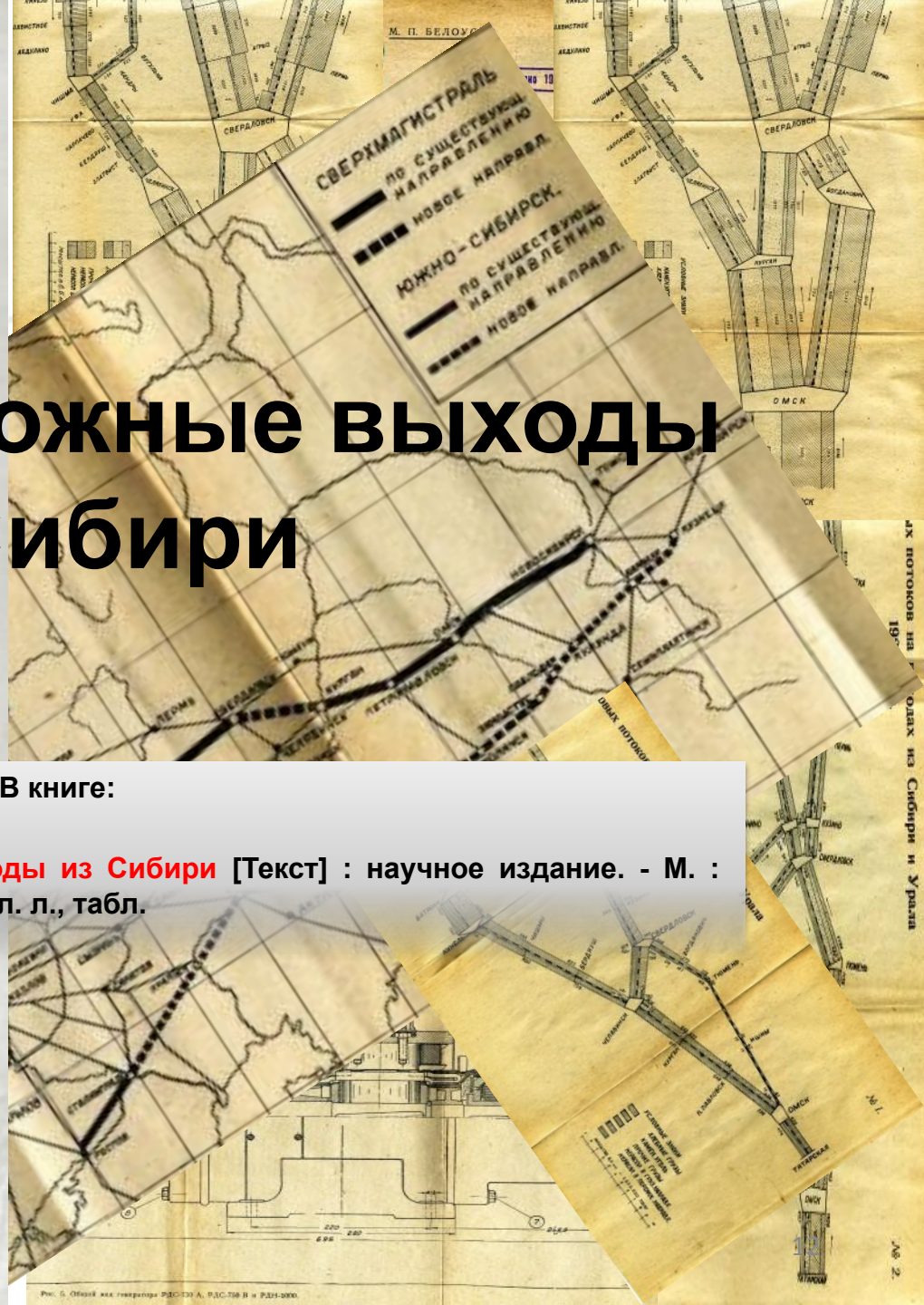
Железнодорожные выходы из Сибири

656.22/Б43

Белоусов, М. П. **Железнодорожные выходы из Сибири** [Текст] : научное издание. - М. : Транспечать НКПС, 1930. - 84 с. : карты, вкл. л., табл.

С книгой можно ознакомиться в ЦБО
библиотеки (503 ауд.)

В книге:



Железнодорожные выходы из Сибири

Из содержания:

1. Состояние перспективы грузооборота на выходах из Сибири;
2. Расчет необходимой пропускной способности на выходах из Сибири на 1932/33 г.;
3. Мероприятия по увеличению пропускной способности выходов из Сибири и Урала;
4. Экономика выходов из Сибири и Урала;
5. Транспортные пути развития Сибири

Состояние перспективы грузооборота на выходах из Сибири

Глава отражает:

Существующие выходы из Сибири; Динамика грузооборота за последние годы; Грузовые потоки на 1932/33 г.; Направленность движения.

1. СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ГРУЗООБОРОТА НА ВЫХОДАХ ИЗ СИБИРИ.

Существующие выходы из Сибири и Урала.

В настоящее время из Сибири и Урала на запад имеются следующие три железнодорожные направления:

1. Омск—Тюмень—Свердловск—Вятка (пермское направление);
2. Омск—Тюмень—Свердловск—Казань (казанское);
3. Омск—Челябинск—Самара (челябинское).

В виду того, что основная масса сибирских грузов направляется на внутренний рынок, основными центрами прибытия можно считать Москву и Ленинград, расстояния до которых приведены в следующей таблице:

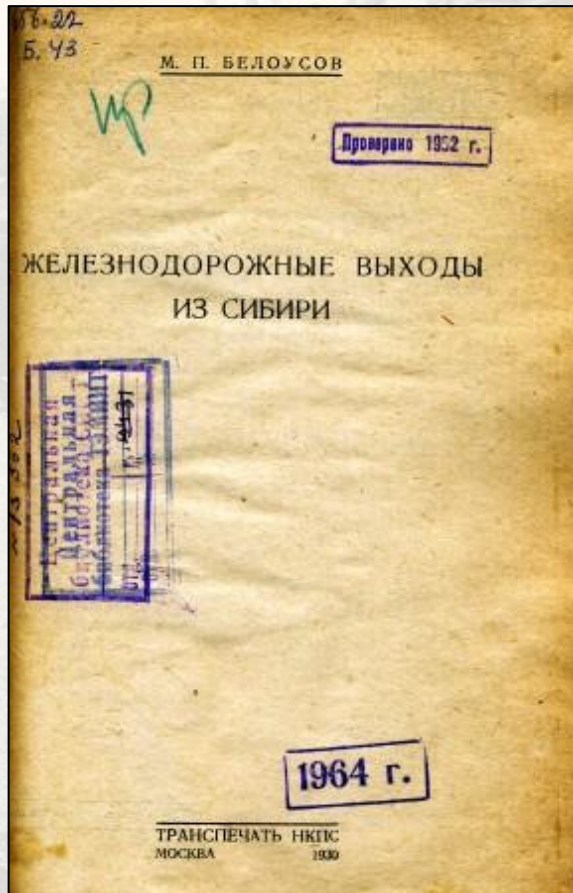
Таблица 1.
Расстояние от Омска до Москвы и Ленинграда.

№ по порядку	Направления	Расстояние от Омска в км	
		до Москвы	до Ленинграда
1	Омск—Свердловск—Вятка—Буй . . .	2 715	3 408
1	Омск—Свердловск—Вятка—Тихвин . .	—	2 993
2	Омск—Свердловск—Казань—Перово .	2 545	3 238
3	Омск—Челябинск—Самара—Перово .	2 845	3 538

Как видим, кратчайшим выходом на Москву является направление через Казань, которое короче северного на 170 км (6,7%) и южного—на 300 км (11,8%). Из всех направлений на Ленинград кратчайшее проходит по северному пути через Тихвин, которое короче того же направления через Москву на 415 км (13,9%), короче казанского—на 245 км (8,2%) и южного—на 545 км (18,2%).

Если к указанным направлениям подойти с точки зрения провозной платы, то, при существующих дифференциальных тарифах, различие между ними сглаживается. Так например, казанское направление, как отмечено выше, короче пермского на 6,7% и челябинского на 11,8%, по провозной же плате на хлеб оно дешевле пермского на 3,4% и челябинского на 5,9%.

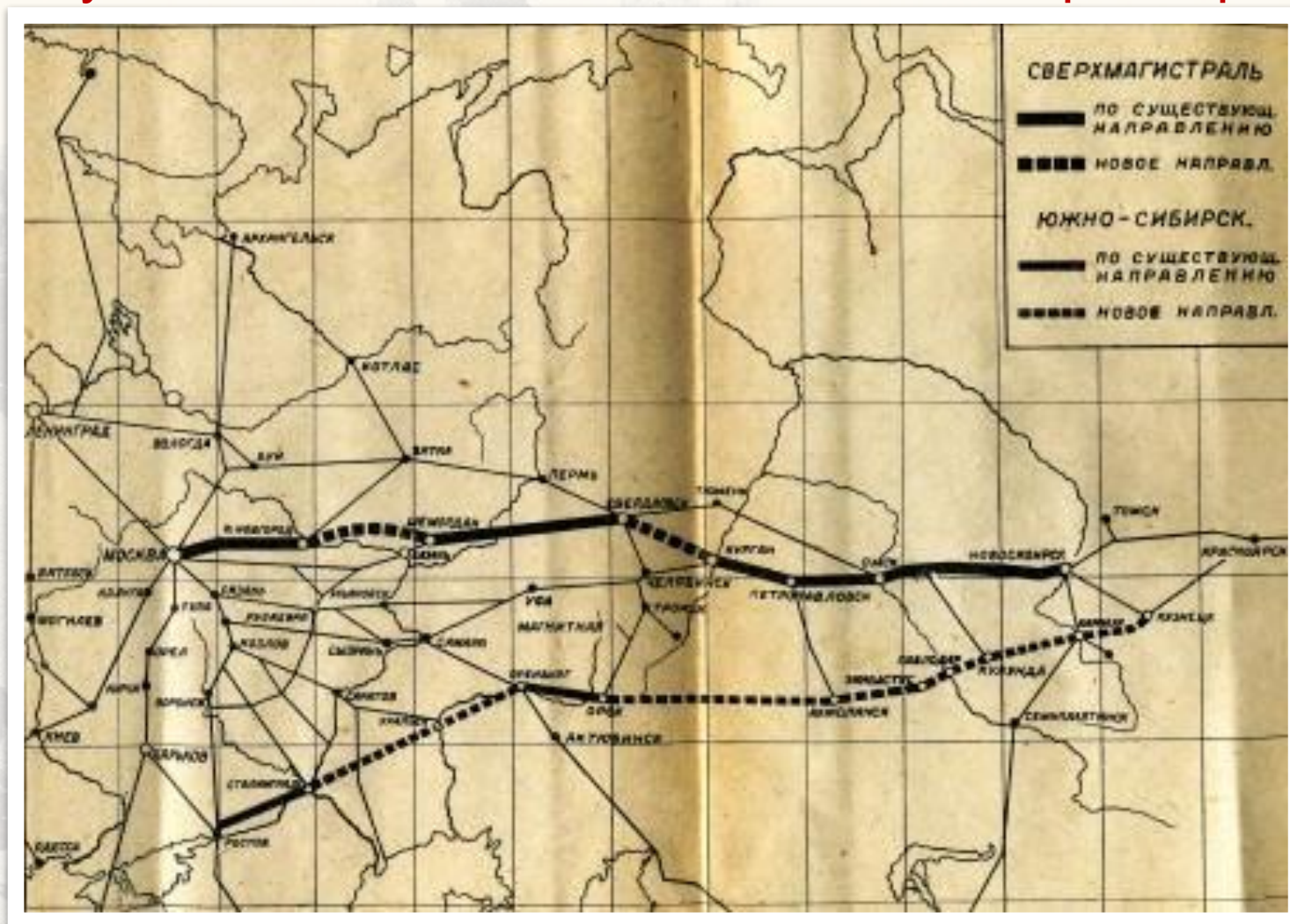
Расчет необходимой пропускной способности на выходах из Сибири на 1932/33 г.



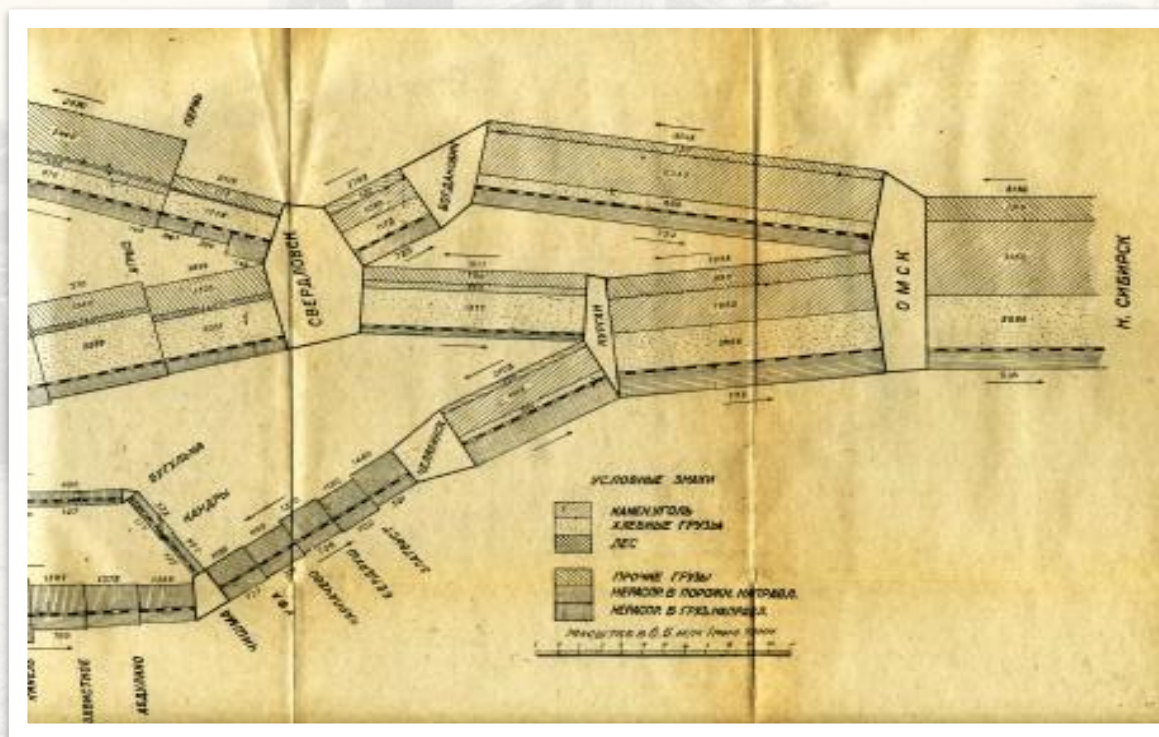
Глава отражает:

Пассажирское движение;
Хозяйственные и сборные
поезда; Товарное
движение;
Потребная пропускная
способность.

Мероприятия по увеличению пропускной способности выходов из Сибири и Урала



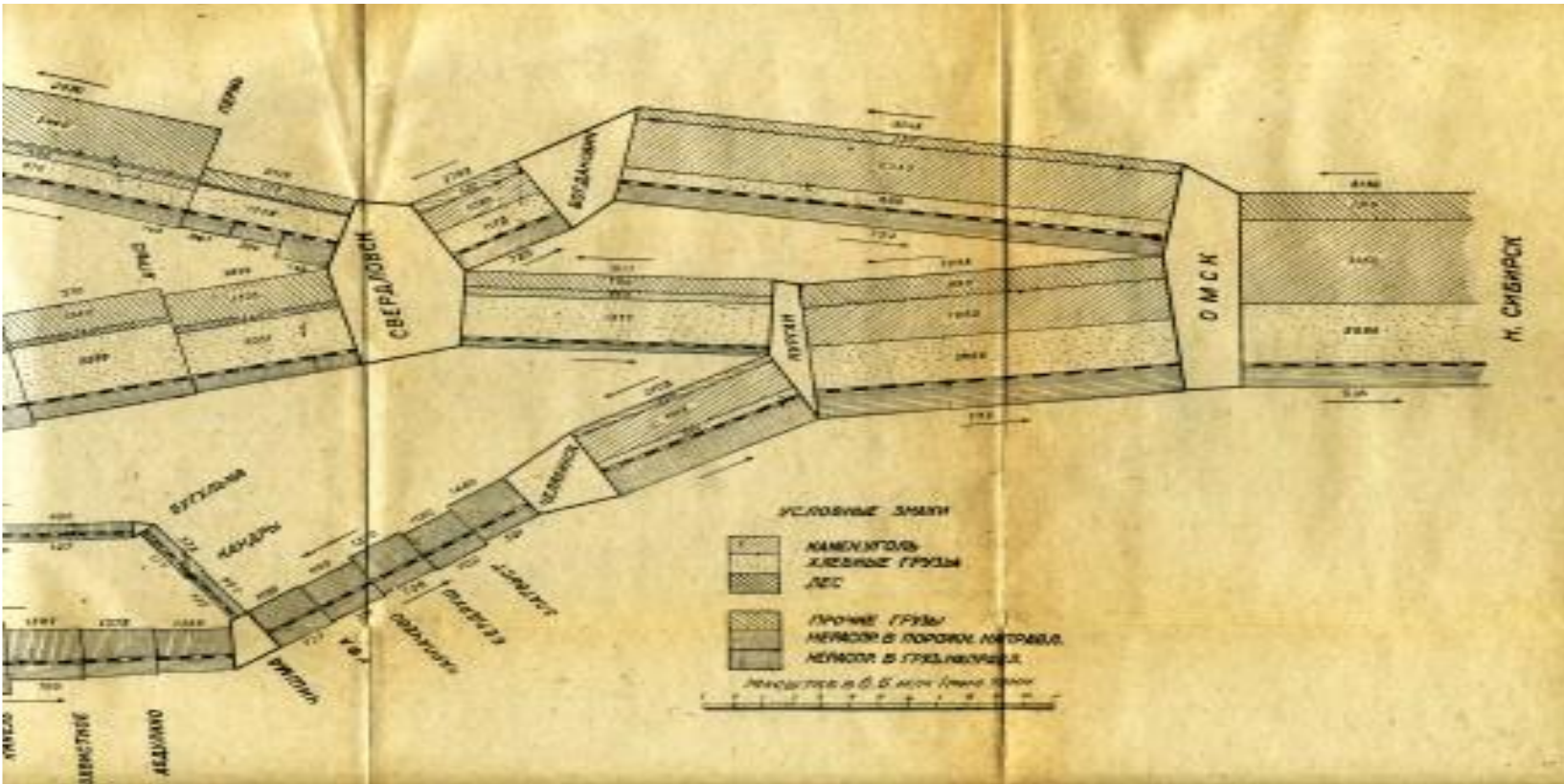
Экономика выходов из Сибири и Урала



Глава отражает:

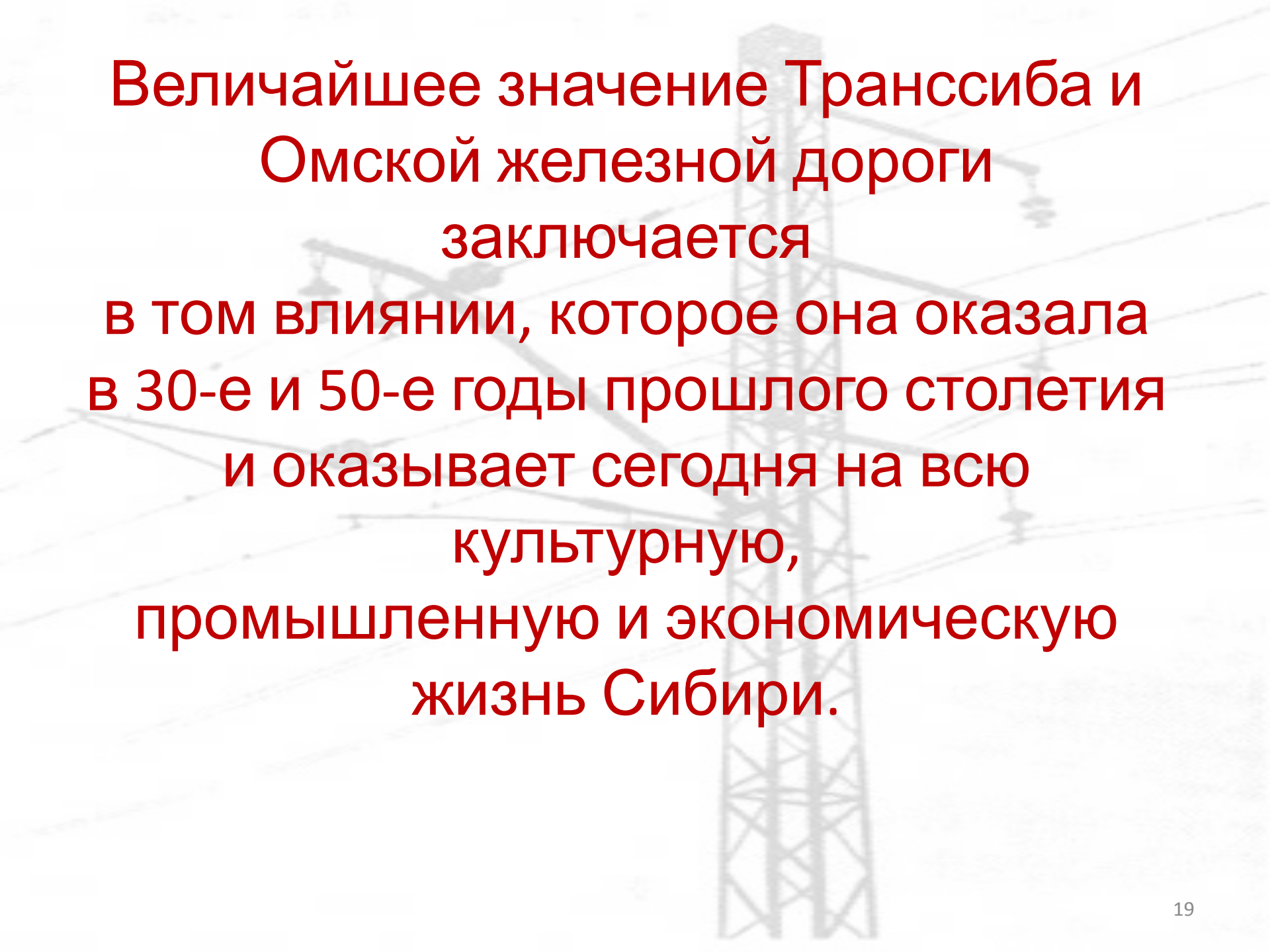
Себестоимость перевозок;
Тарифный вопрос.

Сибиряк



Глава отражает:

Обслуженность Сибири железными дорогами;
Транспортные
пути развития Сибири; Сооружение сети подъездных
путей;



Величайшее значение Транссиба и
Омской железной дороги
заключается
в том влиянии, которое она оказала
в 30-е и 50-е годы прошлого столетия
и оказывает сегодня на всю
культурную,
промышленную и экономическую
жизнь Сибири.