



# 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.

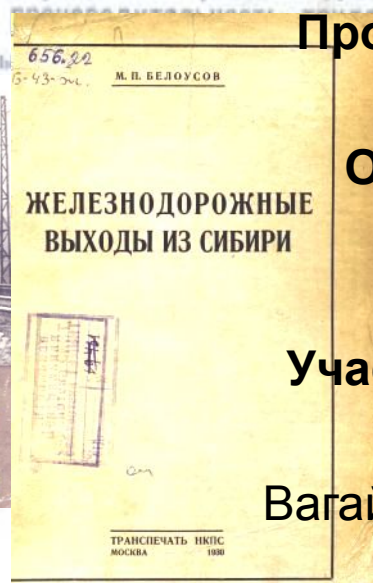
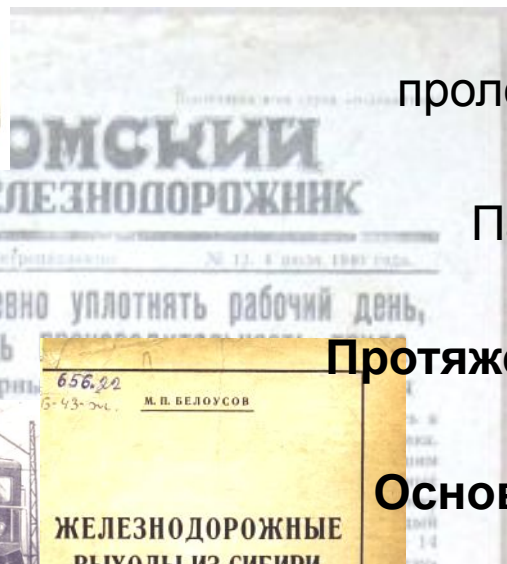
Протяжённость дороги на 1954 год составляла 2050 км, управление дороги располагалось в Омске.

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 стропоездов. Первый тяжеловесный стропоезд провел лучший машинист Калининской премии, депутат Верховного 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.

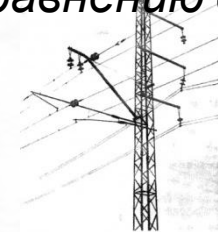
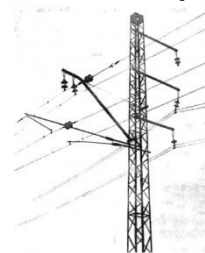
С книгой можно ознакомиться в ЦБО библиотеки (503 ауд.)

Е. В. КВЕЦИНСКИЙ, Н. Д. ХЛОМЕНОК  
**ЭЛЕКТРИФИКАЦИЯ  
Омской  
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ**

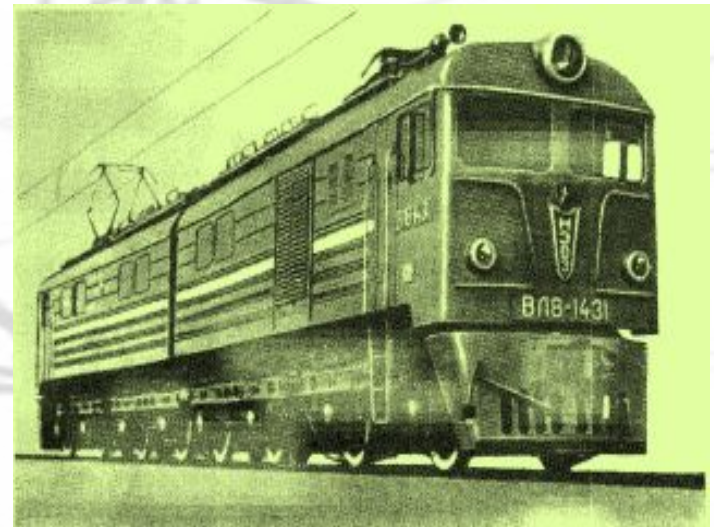
# Первые электровозы Омской железной дороги



- 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 магистрالی



*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



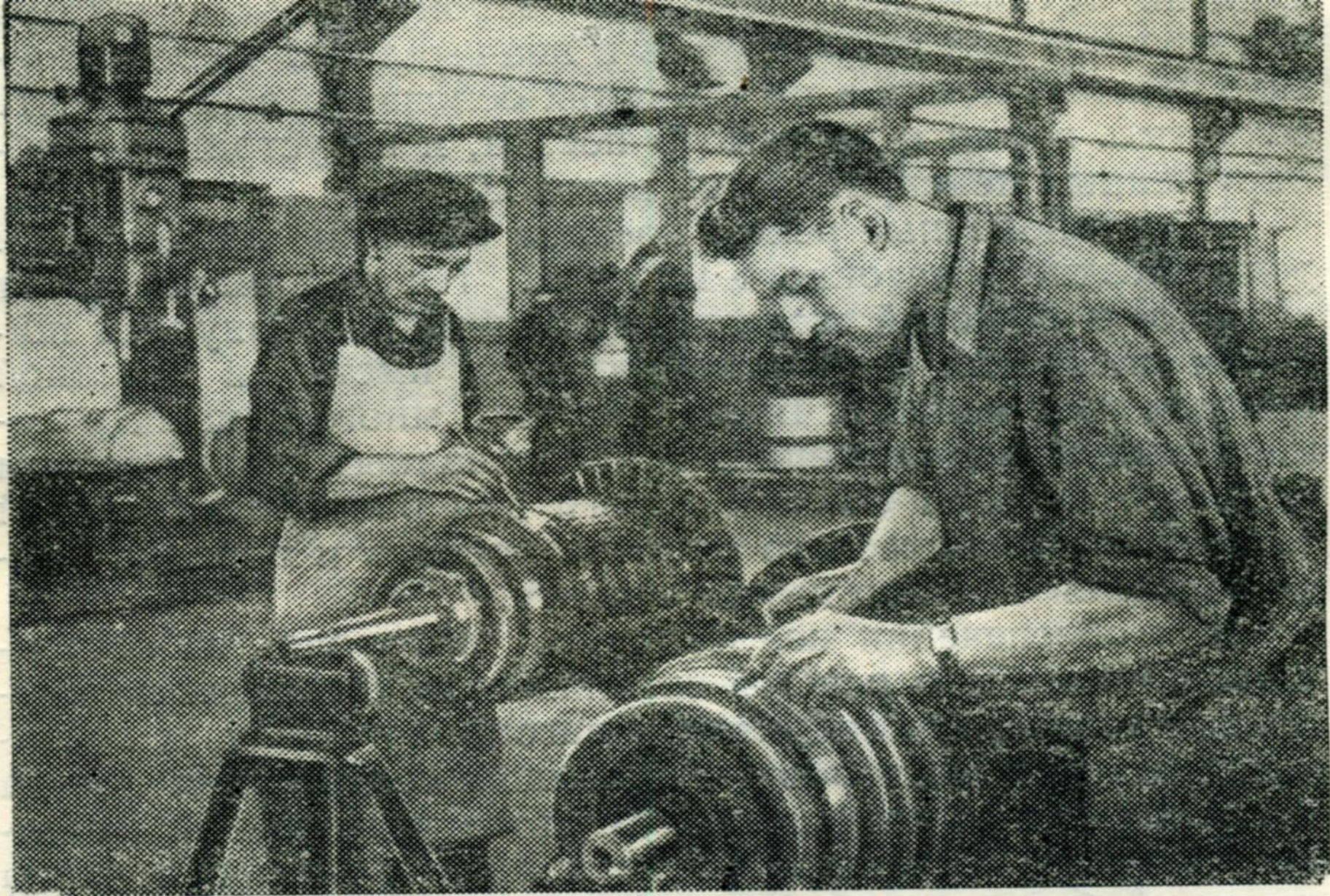
*Омская дорога одной из первых в стране была переведена в значительной своей части на прогрессивные виды тяги, увеличивающие пропускную способность магистрали.*

# 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.

656.22  
5-43-02  
М. П. БЕЛОУСОВ

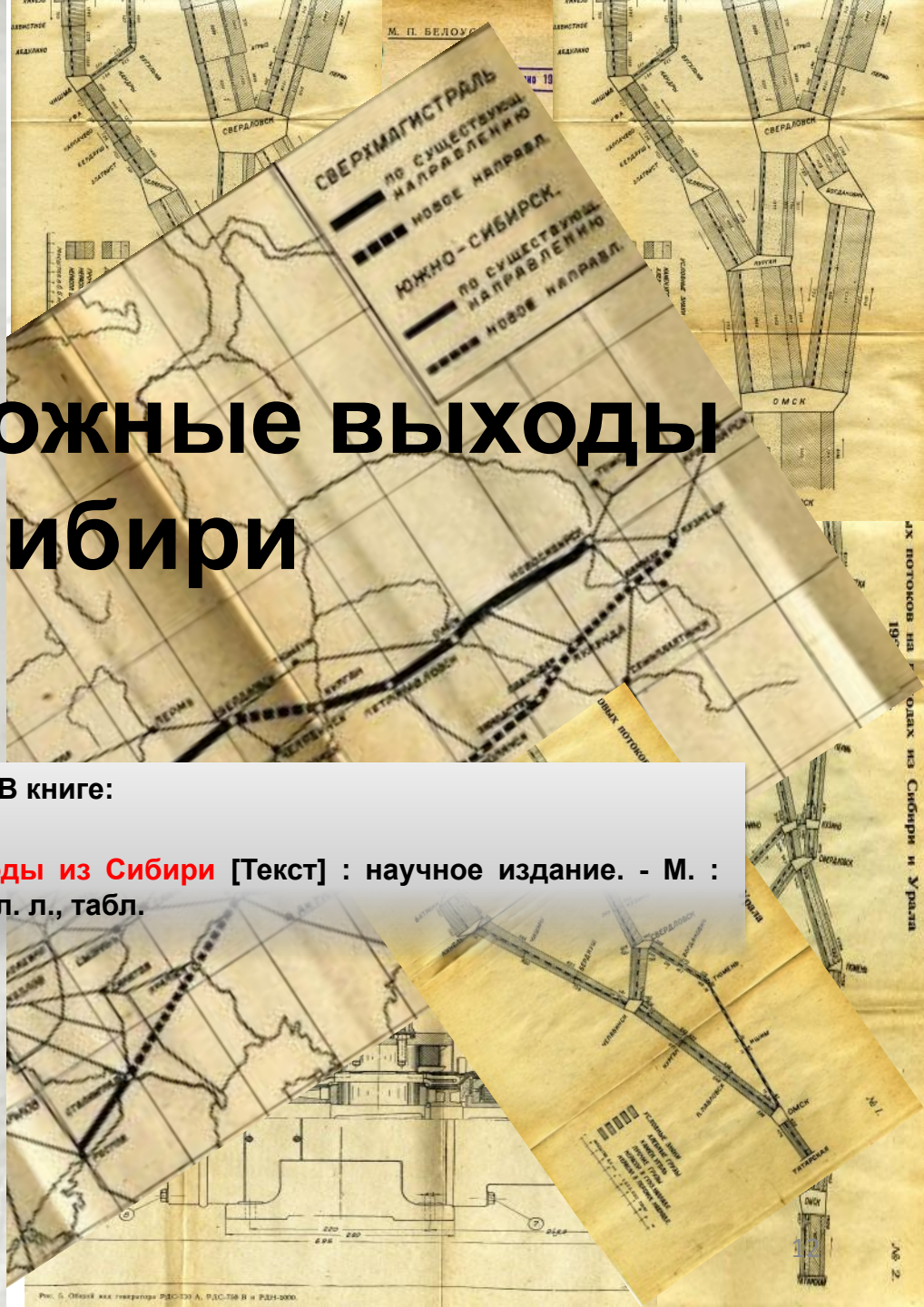
# Железнодорожные выходы из Сибири

В книге:

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.)



# 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

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

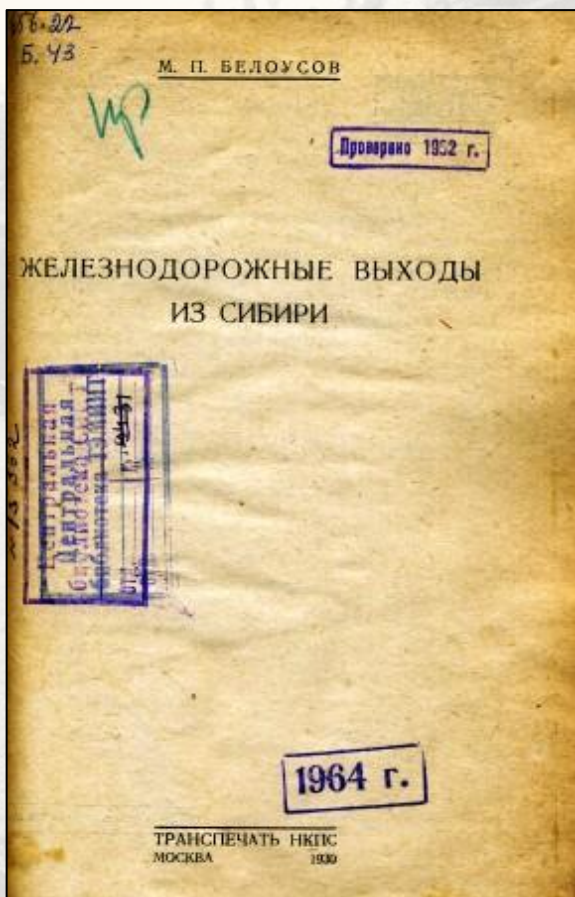
Как видим, кратчайшим выходом на Москву является направление через Казань, которое короче северного на 170 км (6,7%) и южного—на 300 км (11,8%). Из всех направлений на Ленинград кратчайшее проходит по северному пути через Тихвин, которое короче того же направления через Москву на 415 км (13,9%), короче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

Глава отражает:

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

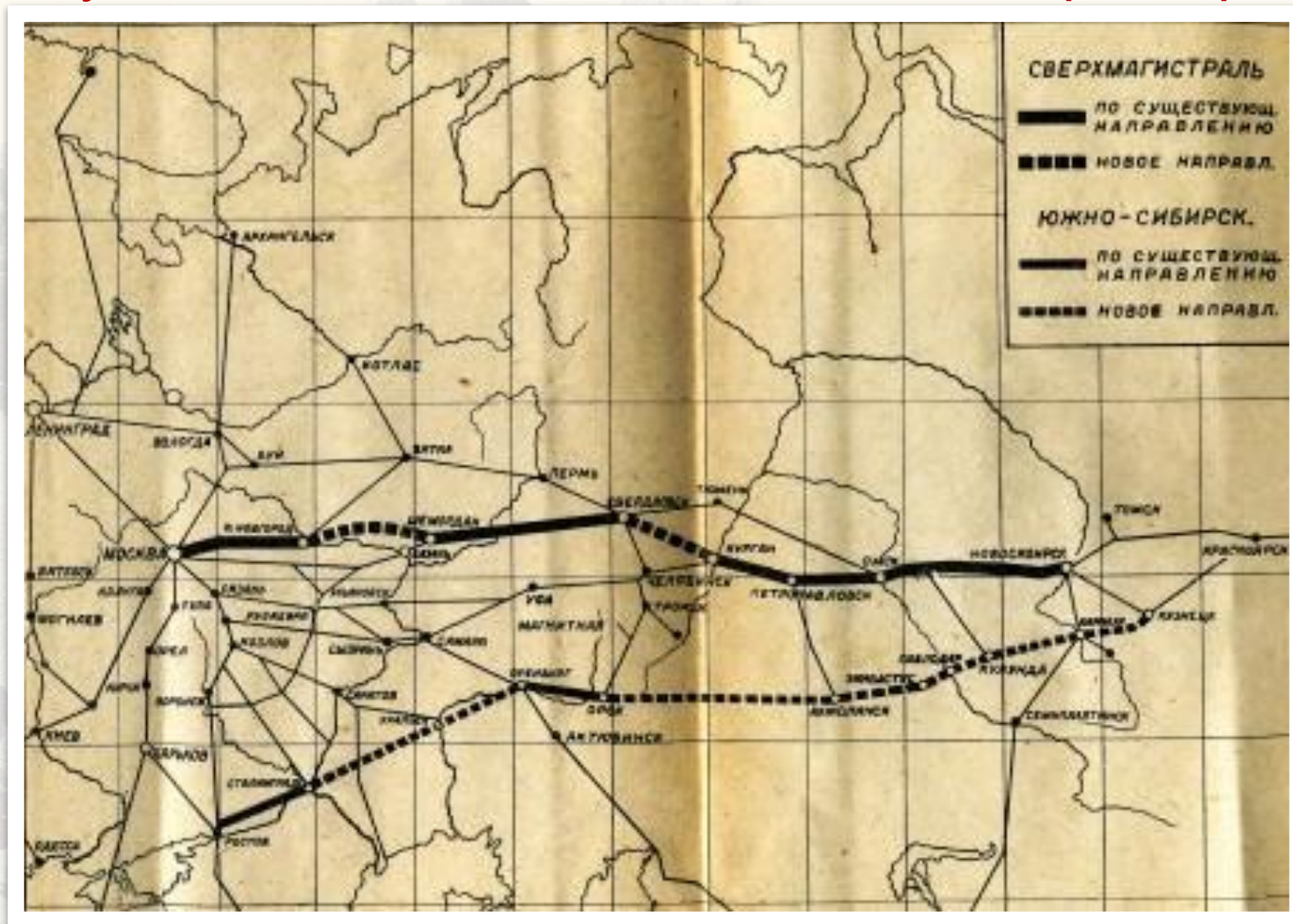
# Расчет необходимой пропускной способности на выходах из Сибири на 1932/33 г.



**Глава отражает:**

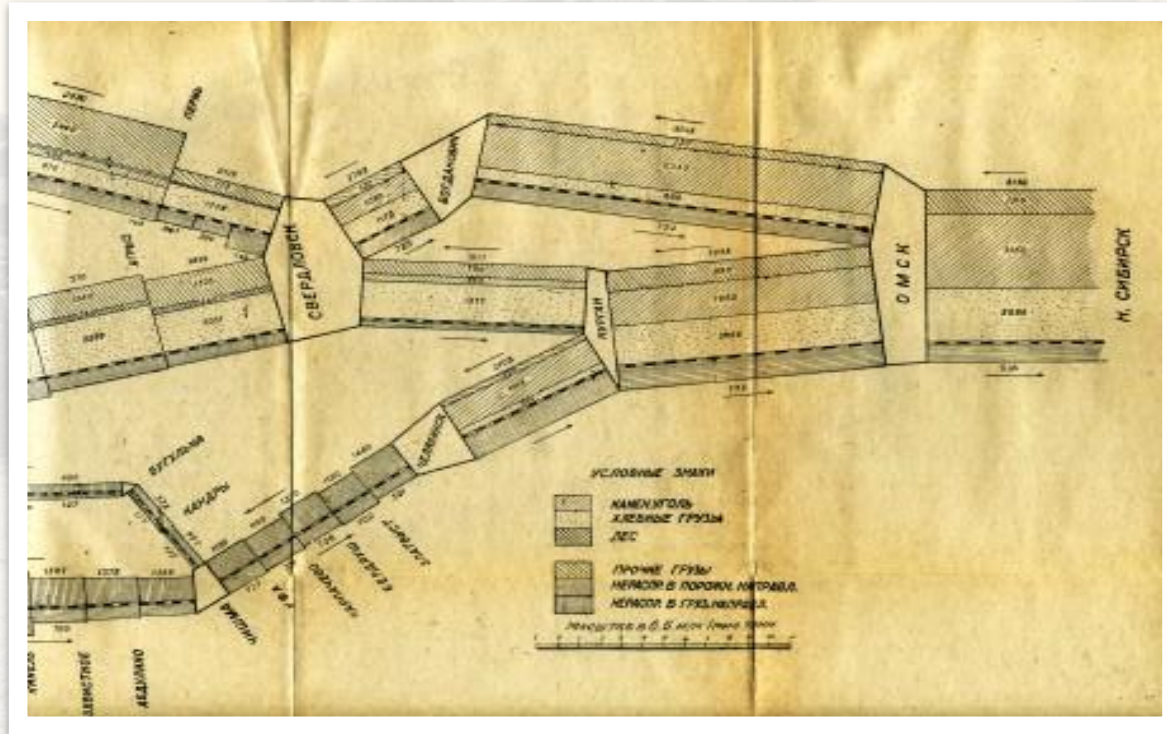
Пассажирское движение;  
Хозяйственные и сборные  
поезда; Товарное  
движение;  
Потребная пропускная  
способность.

# Мероприятия по увеличению пропускной способности выходов из Сибири и Урала





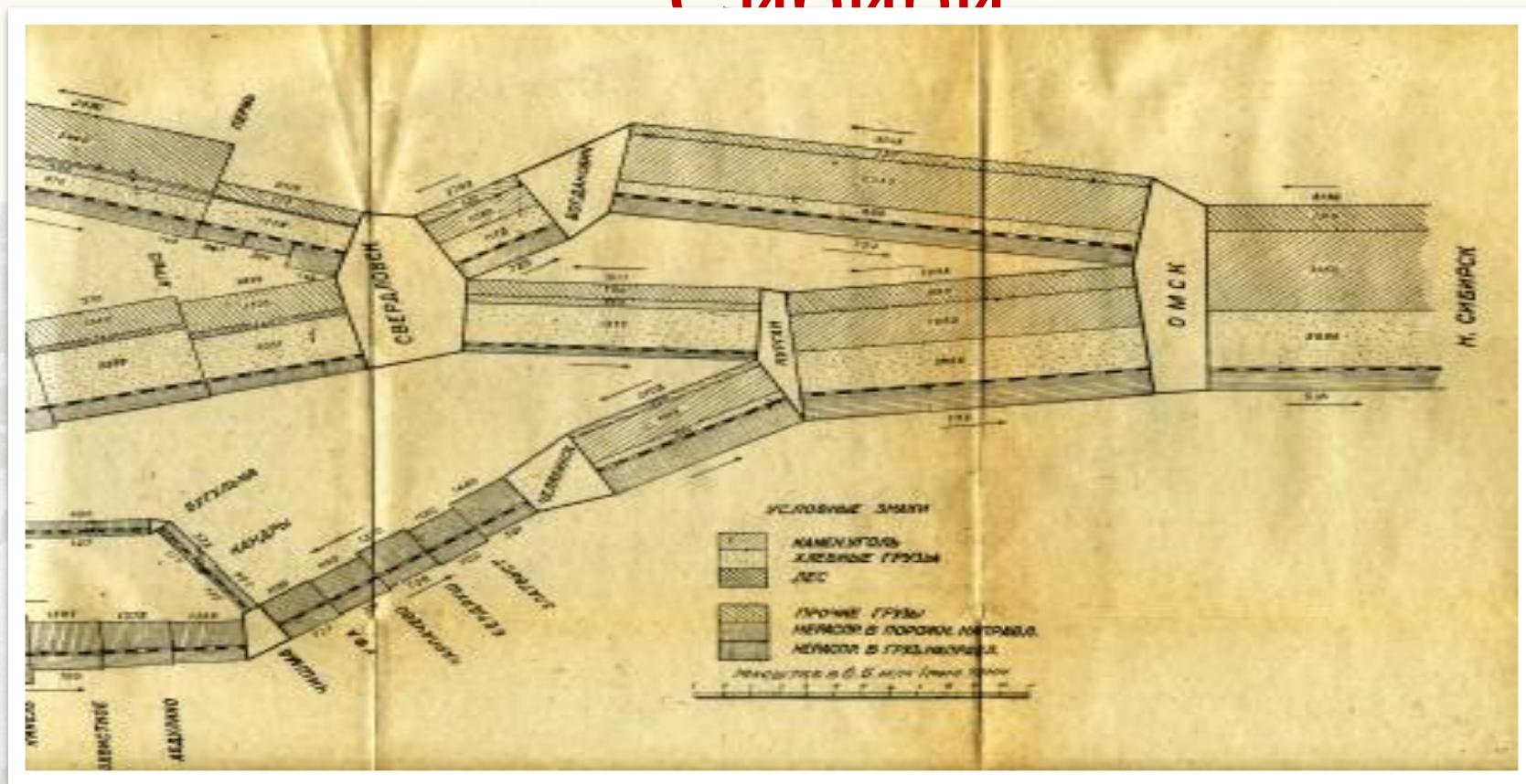
# Экономика выходов из Сибири и Урала



**Глава отражает:**

**Себестоимость перевозок;  
Тарифный вопрос.**

# Транспортные пути развития Сибири



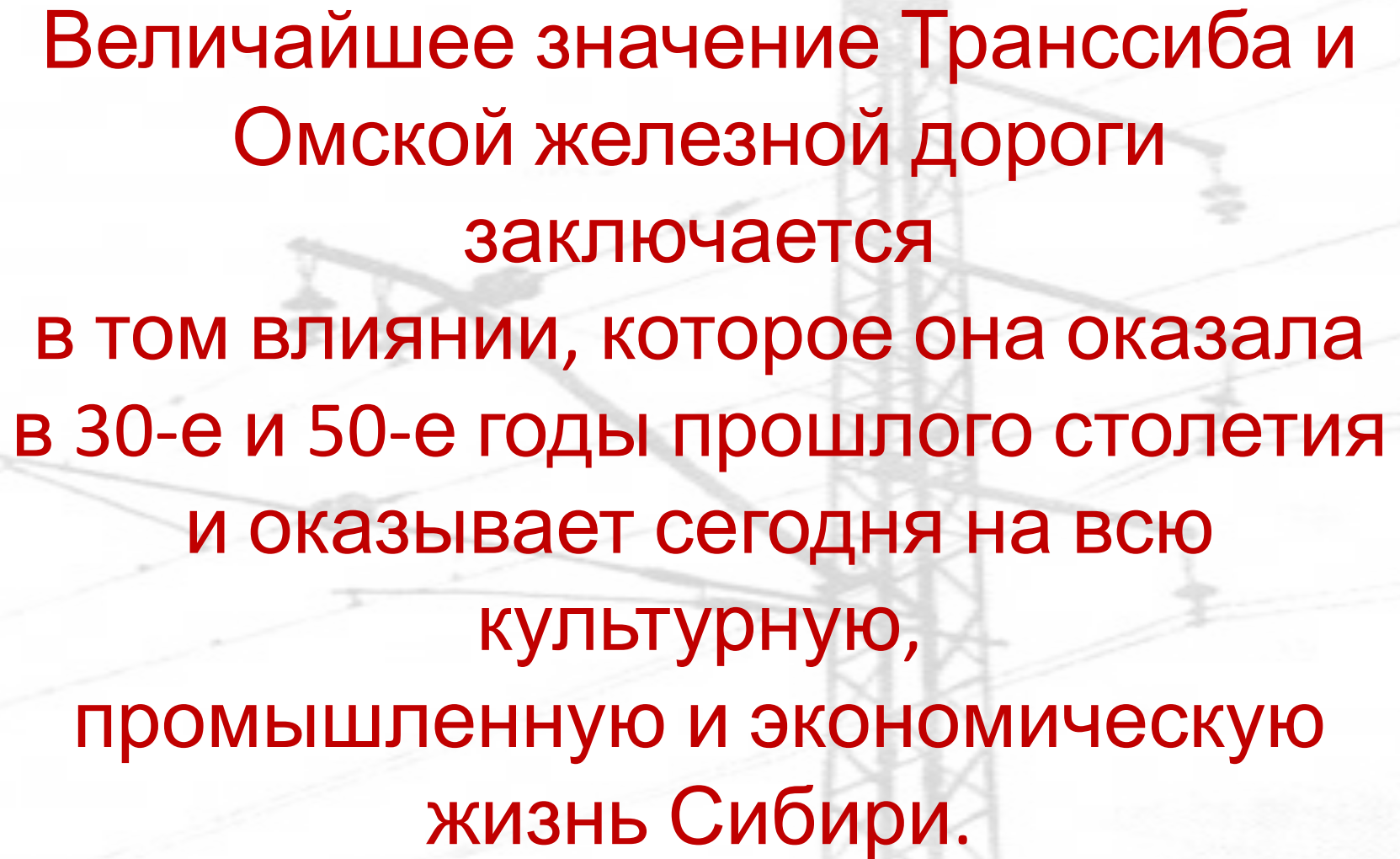
## Глава отражает:

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.**