

Виниченко Д.А. История депо ТЧЭ-2 // Академия педагогических идей «Новация». – 2018. – №7 (июль). – АРТ 262-эл. – 0,2 п. л. – URL: <http://akademnova.ru/page/875548>

РУБРИКА: ТЕХНИЧЕСКИЕ НАУКИ

УДК 625

Виниченко Дарья Андреевна
студентка 4 курса электромеханического факультета
Омский государственный университет путей сообщения,
г. Омск, Российская Федерация
e-mail: darya-13-13@mail.ru

ИСТОРИЯ ДЕПО ТЧЭ-2

Аннотация: В статье рассмотрена история эксплуатационного локомотивного депо Омск.

Ключевые слова: Депо, Омск, история

Vinichenko Darya Andreevna
4-year student of Omsk State University of Communications,
Electromechanical Faculty
Omsk, Russian Federation

HISTORY OF DEPO TCH-2

Abstract: The article examines the history of the operational locomotive depo Omsk.

Keywords: Depo, Omsk, history

Локомотивное депо Омск основано в 1896 году. В момент своего основания штат депо состоял около 300 работников, которые обслуживали 14 паровозов серии «О».

В 1936-37 годах предприятие перешло на обслуживание поездов мощными паровозами СО, которые были сильнее предшественников в шесть раз. Эти машины фактически совершили революцию в локомотивном хозяйстве. Омичи одними из первых организовали движение паровозов по кольцевому графику. Примером в этом деле стал 24-летний депутат Областного совета Н.Ф.Поляков. Осенью 1938 года им был сделан первый рейс в 980 километров по новому графику. В марте 1939 года Н.Ф.Поляков с напарником Берниковым установили всесоюзный рекорд, совершив пробег более 2000 километров без набора воды (норма к этому времени составляла тысячу километров). За такие достижения Николай Федорович Поляков в числе первых железнодорожников страны был удостоен звания Героя Социалистического труда.

В предвоенные годы была проведена реконструкция депо:

- был построен новый цех промывочного ремонта локомотивов,
- выполнена реконструкция цехов для среднего ремонта,
- внедрена теплая промывка тепловозов.



Рисунок 1 - Эксплуатационное локомотивное депо ТЧЭ-2 Омск

Увеличение размера движения и веса поездов потребовало усиления экипировочного хозяйства. Инженеры депо Омск (Коптелов, Попов, Головачев, Красильников и др.) предложили и внедрили в практику целый ряд технических новшеств, позволивших улучшить результаты работы.

В годы Великой Отечественной войны многие работники предприятия добровольно ушли на фронт. К осени 1941 года пришлось средний ремонт локомотивов проводить в депо. Для этого потребовалось пристроить новый цех и реконструировать старый, установить дополнительное оборудование. Одновременно строились дополнительные колесные мастерские, которые уже в 1942 году полностью обеспечивали ремонт паровозных и тендерных колесных пар и рессор. Создан цех по ремонту точных приборов. Фронт предъявлял повышенные требования к труду локомотивщиков. И вновь в коллективе появилось много новаторских предложений. Стали внедряться скоростные графики ремонта своими силами, организовано изготовление запчастей. Дёповчане широко применяли восстановления и повторное использование многих деталей. Среди локомотивных бригад широко развернулось соревнование по вождению тяжеловесных составов, по сокращению оборота паровозов и увеличению их среднесуточного пробега. Десятки омских бригад водили поезда в прифронтовой зоне, с оружием в руках защищали Родину. Многим не суждено было вернуться домой. В память о них на территории предприятия установлена памятная стела.

Во все времена локомотивщики решали самые сложные задачи по вождению поездов, показывая, при этом, высокий профессионализм, ответственное отношение к делу. Много делалось и делается по созданию еще лучших надлежащих условий для труда и отдыха членов коллектива.

В соответствии с Указанием МПС № Е-1434У первого заместителя Министра Целько А.В. от 05.08.2001 г «О совершенствовании системы ремонта и организации сервисного обслуживания тягового подвижного состава» и разработанного на его основе приказа № 148-Н от 29.11.2001 г «О реорганизации локомотивных депо Омск и Московка» с 1 января 2002 года было осуществлено разделение на базовое ремонтное депо Московка и эксплуатационное депо Омск, кроме этого, на первом этапе мотор-вагонный подвижной состав и обслуживающие локомотивные бригады также были переданы в Дирекцию по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении, которые в последующем влились в эксплуатационное депо, просуществовав отдельно лишь только один год.

После образования эксплуатационного депо была начата реконструкция цеха эксплуатации на станции Омск. Работы были завершены в 2003 году. Реконструкция цеха дала возможность разместить в одном здании учебные классы локомотивных бригад всех видов движения, включая и класс охраны труда, оснащенные современными тренажерами, участок расшифровки лент скоростемеров, кабинеты предрейсового медосмотра и инструктажа, дежурного по депо, нарядчиков и аппарата управления.

В сентябре того же года была начата эксплуатация вновь построенного здания центра реабилитации и профессионального отбора локомотивных бригад.

На площадях центра реабилитации расположены три подразделения:
– подразделение профессионального психологического отбора работников локомотивных бригад;

- подразделение психофизиологической разгрузки локомотивных бригад;
- подразделение психофизиологической реабилитации работников депо.

Основной задачей данных подразделений является обеспечение полноценного отдыха и функциональной реабилитации работников локомотивных бригад по возвращению их из рейсов и производственного персонала депо, а также для осуществления профессионального психологического отбора работников локомотивных бригад.

Список использованной литературы:

1. Вестник Омского университета, №4, 2003. - М.: Омский государственный университет, 2003. - 182 с.
2. Сидоренко, А.В. Геология СССР. Том XIV. Западная Сибирь (Алтайский край, Кемерово, Новосибирская, Омская, Томская области). Часть 1. Геологическое описание / А.В. Сидоренко. - Москва: Высшая школа, 2012. - 674 с.

Дата поступления в редакцию: 01.07.2018 г.
Опубликовано: 05.07.2018 г.

© Академия педагогических идей «Новация», электронный журнал, 2018
© Виниченко Д.А., 2018