

Политические, экономические и социальные изменения 90-х затронули и Госавтоинспекцию. В мае 1992 принято Положение о Гос. авт. инспекции Мин-ва внутренних дел РФ. Важным введением было образование института главных гос. автомобильных инспекторов, наделенных всей полнотой прав и ответственности за состояние гос. надзора в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в регионах. В дек. 1995 впервые в России был принят Закон о безопасности дорожного движения. 15.06.1998 вышел Указ Президента РФ «О дополнительных мерах по безопасности дорожного движения». Указом было утверждено Положение о Гос. инспекции безопасности дорожного движения – ГИБДД, суть которого – создание принципиально новой службы, чьи сотрудники осуществляют на дороге не карательные функции, а решают задачи защиты прав и законных интересов россиян, всех участников дорожного движения. Начальником ГИБДД УВД Арханг. обл. назначен П.И. Бугаев.

31.07.1998 № 880 принято Постановление Правительства РФ «О порядке проведения государственного технического осмотра транспортных средств, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации». Были определены дополнительные меры по проведению проверки технического состояния и осмотра транспортных средств с использованием средств технического диагностирования. Администрация Арх. обл. совместно с Госавтоинспекцией и Фондом безопасности дорожного движения «ФБДД-Двина» организовала работу по созданию сети пунктов технического диагностирования для проведения гос. технического осмотра транспортных средств. В 2002 вступили в строй 5 пунктов в Архангельске, 2 – в Северодвинске. К 2005 планируется завершить оснащение средствами технической диагностики по проверке состояния и осмотра транспортных средств всех р-нов и городов Арханг. обл.

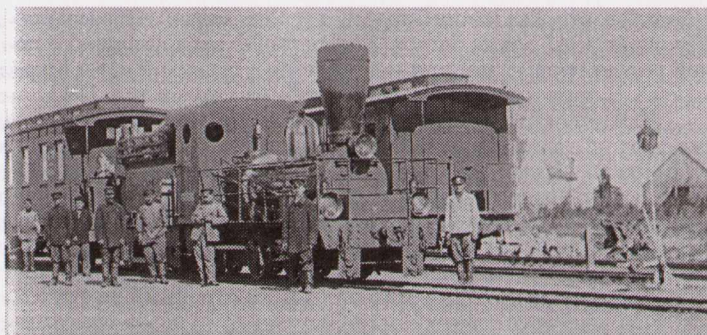
Начальники ГАИ-ГИБДД: Г.К. Власов (1936–37); А.И. Моисеева (1937–44); О.И. Тараканов (1944–52); М.П. Попов (1952–70); Н.П. Паньков (1970–73); В.Б. Барковский (1973–76); А.П. Столяров (1976–98); П.И. Бугаев (с 1998).

Лит.: ГАИ 60 лет. М.: Объединенная редакция МВД России, 1996. 464 с.; История ГИБДД (ГАИ) России 1990–2001 гг. / под ред. В.А. Федорова. М., 2001. 120 с.; Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. М.: Транспорт, 1983. 262 с.

А.П.Столяров

### ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ.

Начало официального существования ж.-д. путей, получивших наименование «Северные железные дороги», следует связывать с появлением такого документа: «Мая 29 дня 1859 года, Высочайшее повеление, объявленное правительствующему Сенату господином Главнуправляющим Путями Сообщения и Публичными Зданиями. Государь Император в 19 день мая с/г высочайше соизволил утвердить препровождаемый при рапорте господина Главнуправляющего Путями Сообщения и Публичными Зданиями Устав Общества Московско-Ярославской железной дороги». Само общество, учредителями которого, внося по три тысячи рублей серебром, стали действ. статский советник Николай Рюмин, действ. статский советник Николай Шипов, инж. генерал-майор барон Андрей Дельвиг и почетный гражданин Иван Мамонтов, сформировалось 27.06.1858. Сев. ж.-д. пути были далеко не первыми на карте России. Уже работала Царскосельская дорога, прокладывавшаяся ж.-д. колея в южные р-ны страны, в сторону Польши. Развивавшаяся пром-сть и кустарные промыслы Московской, Ярославской, Костромской, Иваново-Вознесенской и др. губерний требовали кратчайших выходов к рынкам сбыта. Появилась реальная возможность связать новым надежным видом транспорта порты Беломорья с центром России и перевозить таким образом тысячи пудов российского хлеба.



Пассажирский поезд на ст. Исакогорка. 1902

В 1859 Общество приступило к стр-ву линии от Москвы до Сергиева Посада, и в 1862 участок протяженностью 65,7 версты пущен в эксплуатацию. 18.02.1870 состоялось официальное открытие сквозного ж.-д. движения от Москвы до Ярославля. В июне 1872 была пущена дорога Ярославль–Вологда. В 90-х интенсивное стр-во новых линий и участков продолжалось. В 1894 началось стр-во узкоколейной ж. д. длиной 595 верст от Вологды до левого берега Сев. Двины. 17.11.1897 по ней было открыто временное движение поездов. Общество, возглавляемое С.И. Мамонтовым, стало именоваться «Московско-Ярославская–Архангельская железная дорога». Существующая техническая оснащенность ж.-д. линии Вологда – Архангельск позволяла пропускать в сутки одну пару пассажирских и три пары грузовых поездов при скорости 12–15 верст/ч и весе поезда 250–300 т. Регулярное движение по ж.-д. открылось 14.11.1898. В 1915 в связи с малой пропускной способностью начались работы по перешивке узкоколейной Вологодско-Арханг. линии на широкую колею. Участок от ст. Вологда до ст. Архангельск–Левый берег был перешит к янв. 1916. Это позволило увеличить нагрузку до 390 ширококолейных вагонов в сутки против 200 узкоколейных, обеспечить вожжение товарных поездов более мощными паровозами серии «Щ», увеличить скорость движения до 22–25 км/ч, а вес поезда – до 1200 т. В 30-х ведущим локомотивом стал паровоз серии «Э» (вождение поездов весом 1600 т со скоростью 30 км/ч), в 50-х – серии «Л», позволивший водить составы весом 2500 т со скоростью 40 км/ч.

14.05.1936 Наркомат путей сообщения СССР издал приказ № 62/Ц «О разделении Северных железных дорог на две дороги – Северную с местонахождением управления в г. Вологда и Ярославскую с местонахождением в г. Ярославль». Для нормальной работы Сев. ж.-д. было создано 5 отд-ний. Няндовское отд-ние включало участок от Архангельска до Вожеги. К Арханг. линии примыкала еще недостроенная лесовозная ветвь Коноша – Вельск. Эта линия была доведена только до Верхней Синегги на 99 км и, вследствие ее незаконности, находилась во временной эксплуатации. В 1936 были начаты разработки проектов реконструкции путей. Строились вторые пути на всем протяжении дороги. В 1939 был сдан в эксплуатацию участок Данилов–Коноша. Проведена реконструкция станций Коноша, Няндомы, Емца, Архангельск-пристань. Строились лесовозные ветки Пукса–Наволоки, Пукса–Мехреньга, Ердево–оз. Воже. Шло освоение лесных богатств края лагерями ГУЛАГа.

В 1941 была сдана во временную эксплуатацию линия от ст. Обозерская до ст. Сорокская, соединившая Северную с Кировской (Октябрьской). Эта линия прорезала мощные лесные массивы в р-не р. Онеги и ее притоков. В 1941, когда северные участки Кировской (Октябрьской) ж. д. и незамерзающий порт Мурманск оказались отрезанными от центра страны, были приняты меры к



Пассажирский поезд Котлас–Архангельск на северодвинском мосту. 2004

срочной достройке линии Сорюкская (г. Беломорск)—Обозерская. Уже в авг. 1941 линия вошла во временную эксплуатацию и по ней пошли первые эшелоны с войсками и техникой в р-н Мурманска. В постоянную эксплуатацию была сдана в янв. 1942.

Для освоения новых экономических р-нов было начато стр-во ж.-д. линии Коноша—Вельск навстречу строящейся дороге Воркута—Котлас, которая давала прямой выход каменному углю Воркутинского месторождения и Ухтинской нефти на Ленинград. В 1942 для усиления пропускной способности выполнялись работы по развитию станций, постройке погрузочно-разгрузочных мест, были удлинены пути и построены новые раздельные пункты на ряде участков. Для быстрой разгрузки прибывающего транспорта были уложены пути вдоль причалов Арханг. морского порта.

В пятой пятилетке (1951—55) началось развитие Коношского узла и стр-во автоблокировки на участке Вологда—Коноша. В связи с постройкой второго пути на участке Вельск—Котлас—Сосногорск в 1956—68 закончилось развитие ст. Коноша, была построена ж.-д. линия Коноша—Вельск по новой трассе протяженностью 104 км. В 1959 было образовано Сольвычегодское отд-ние Сев. ж.д. В 1956—57 завершены работы по переустройству 38 временных деревянных мостов на постоянные железобетонные искусственные сооружения на направлении Коноша—Архангельск. В 1958 началось стр-во крупнейшего в Европе современного железнодорожного—автомобильного моста через Сев. Двину в Архангельске, конструкция которого позволяла осуществлять пропуск судов по реке. За годы семилетки (1959—65) была усилена ж.-д. линия Обозерская—Маленга. Важнейшим событием был перевод движения на тепловозную тягу: сначала на участке Вологда—Коноша (1962), затем Коноша—Архангельск (1963), Обозерская—Маленга—Сумпосад (1964), Коноша—Микунь (1965). Обновление тяги преобразило локомотивное депо станций Няндомы, Кулой, Котлас, Сольвычегодск, Исакогорка, Малошуйка, которые подверглись коренной реконструкции. С годами изменился парк локомотивов: на смену тепловозам ТЭ-3 пришли мощные локомотивы 2ТЭ10М, пассажирские тепловозы ТЭ-7 заменены более скоростными ТЭП-60. Шел непрерывный процесс смены технологической оснастки, обновления ремонтных позиций, увеличивалась длина грузовых поездов и их вес с 3000 т до 5200 т.

С вводом в эксплуатацию в дек. 1964 ж.-д. моста через Сев. Двину значительно улучшились транспортные связи правой и левой частей Архангельска, выросло значение ж.-д. ст. Архангельск-город. После стр-ва новой ст. Архангельск-город в 1972 в правобережной части Архангельска был построен современный ж.-д. вокзал на 350 пассажиров. Одновременно с 1968 шло стр-во ж.д. Архангельск-город—Карпогоры длиной 212 км (заключено в 1979) и ж.-д. путей до морского порта Экономика длиной 20 км. В 1975 для обеспечения более оперативного взаимодействия с крупными промышленными предприятиями, организациями, расположенными в г. Архангельск, Северодвинск, отд-ние дороги было переведено из г. Няндомы в г. Архангельск, а Няндомское отд-ние дороги было переименовано в Архангельское. Интенсивно проводились работы по дальнейшему развитию хозяйства отд-ний, увеличению пропускной и перерабатывающей способности ж.-д. направлений и станций: система полуавтоматической блокировки движения поездов заменена на автоблокировку, что позволило увеличить пропускную способность участков в 1,8 раза; ручное управление стрелочными переводами и сигналами на станциях заменено на устройства электрической сигнализации и блокировки, позволяющие обеспечить приготовление маршрутов на прием и отправку поездов любой сложности за 15—20 с вместо 10—12 мин при ручном управлении при полном соблюдении правил безопасности движения поездов. На участках Коноша—Обозерская, Коноша—Микунь движение поездов стало осуществляться по автоматической блокировке, а на участке Исакогорка—Обозерская—Маленга действовать диспетчерская централизация с автоматической блокировкой. Шла реконструкция путевого хозяйства. Рельсы Р43 заменялись на более мощные Р65, путь укладывали на щебень и ж.-д. шпалы, шла замена металлических пролетных строений на мостах, а деревянные мосты заменялись на всем протяжении ж. д.

Несмотря на проводимые работы, отдельные участки, станции, локомотивные депо не обеспечивали нормального пропус-

ка вагонопотока. Особенно сложная обстановка с пропуском поездов складывалась на участке Маленга—Обозерская, т. к. количество грузовых поездов на этом направлении увеличилось с 14 до 28 пар поездов в сутки, а также на ст. Няндомы, Обозерская, Исакогорка, Коноша, Кулой, Архангельск-город, Пукса, Сольвычегодск и др. В связи с этим в 1990 была разработана «Программа технического перевооружения, модернизации и социально-экономического развития Северной ордена Трудового Красного Знамени железной дороги на 1991—2000 годы». В ней предусматривалась электрификация от Коноши до Архангельска в 1991—96, от Обозерской до Маленги — в 1996—2000; стр-во 29 км вторых путей на участке Маленга—Обозерская в 1991—95 и 195 км в 1996—2000, удлинение и стр-во дополнительных путей на ст. Няндомы, Обозерская, Исакогорка, Пукса, Сольвычегодск, Котлас-южный, Ядриха, Ерга, Жаровиха, Коноша, Няндомы, Плесецкая, Онега, Северодвинск, Обозерская, Малошуйка; стр-во новой сортировочной системы на ст. Исакогорка, 6 км дополнительных путей на ст. Архангельск-город; стр-во комплекса сооружений локомотивного хозяйства на ст. Обозерская и Сольвычегодск; реконструкция тракционных путей с наложением электрической централизации ст. Няндомы, Исакогорка, Малошуйка; а также обширные программы развития пассажирского, вагонного, грузового, путевого хозяйств, связи, энергетики и т. д. В 1990 все основные станции были переведены на электрическую централизацию, построены новые вокзалы в Коноше, Няндоме, Шелексе, Исакогорке. На линейных станциях возведены новые, современные здания дежурного по станции с залом ожидания для пассажиров. Закончена реконструкция локомотивного хозяйства: депо Няндомы стало предприятием высокой культуры произ-ва, получило хорошую базу для обслуживания тепловозов — цех технического осмотра ТО-3 и малого ремонта, а также цех ТО-2. Преобразились вспомогательные цеха. Обновилось хозяйство вагонного депо Исакогорка за счет пуска цехов по ремонту контейнеров и роликового. Сданы бытовые корпуса на ст. Няндомы, Исакогорка, на ПТО вагонов Исакогорка. В связи с внедрением диспетчерской и электрической централизации стрелок и сигналов с 1988 получила распространение новая технология по передаче маленьких станций в оперативное подчинение станциям с грузовой работой. Интенсивные технологии раскрыли новые возможности коллектива отделения в эксплуатационной работе. Максимальный объем зафиксирован в 1988: погрузка достигла 15 млн т, выгрузка — 1050 вагонов в сутки (1966 — погрузка 4,35 млн т, выгрузка 407 вагонов в сутки).

Одновременно с развитием производственных мощностей вводились в строй объекты социального назначения. Среди них ПТУ на ст. Няндомы, здесь же новая столовая локомотивного депо на 110 посадочных мест; на ст. Малошуйка был сдан хлебозавод на 10 т хлеба в сутки; на станциях Няндомы, Малошуйка, Исакогорка построены 3 типовых общежития на 360 мест каждое. К 1981 действовали 4 ж.-д. больницы, 13 школ, 25 дошкольных учреждений, 2 отдела рабочего снабжения. В 1989 введена в эксплуатацию больница на 200 коек и Дом культуры железнодорожников на 400 посадочных мест на ст. Няндомы. В 1988—94 на Арханг. отд-нии Сев. ж.д. введено 34110 м<sup>2</sup> жилья.

В 1994 в связи с уменьшением вагонопотоков внедряется новая технология организации сортировочной работы на участке Няндомы—Обозерская—Архангельск-город—Жаровиха, которая предусматривала концентрацию сортировки подвижного состава на ст. Обозерская. Ставилась задача максимально использовать сортировочное оборудование, законсервировать сортировочную горку ст. Исакогорка, убрать маневровый локомотив и сократить горочных составителей. Экономический эффект от данной технологии получен в размере 100 млн руб. в ценах 1994. В рамках общей программы технического перевооружения, модернизации и соц.-экон. развития началась электрификация Сев. ж.д. Всего с 1996 по 2001 на отделениях дороги электрифицировано 470 км пути, в т. ч.: 1997 — Коноша—Няндомы; 1998 — Няндомы—Плесецкая; 1999 — Плесецкая—Обозерская; 2000 — Обозерская—Вонгуда; 2001 — Вонгуда—Малошуйка; 2002 — Малошуйка—Маленга.

Указом министра путей сообщения № 123У от 04.06.2001 и приказом начальника Сев. ж.д. № 225 от 21.09.2001 Арханг. отд-ние Сев. ж.д. укрупнено за счет присоединения к нему Ко-

ношского ж.-д. узла и ж.-д. участка Ерцево–Коноша протяженностью 27 км. Архангельское и Сольвычегодское отделения расположены в административных границах Арханг. обл. и призваны удовлетворить потребность области в перевозках грузов и пассажиров. В зоне их обслуживания расположены все крупные города области: Архангельск, Северодвинск, Новодвинск, Котлас, Плесецкий гос. космодром и 12 МО (р-нов), в которых проживает более 1,2 млн чел., или 80 % населения Арханг. обл. Отделения по объему работы относятся к I группе с транзитно-местным характером работы и обеспечивают массовые перевозки угля и руды на Череповецкий металлургический комбинат, леса на ЦБК и лесозаводы, нефтепродуктов. Перевозочный процесс обеспечивают 117 ж.-д. станций, в т.ч. 66 станций с грузовой работой, 9 пассажирских вокзалов, 12 контейнерных площадок, входящих в структуру отд-ния, и 34 структурных подразделения. Структурные подразделения: локомотивное депо – Няндомы, Исакогорка, Сольвычегодск; вагонные депо – Исакогорка, Сольвычегодск, Коноша; дирекции пассажирских перевозок – Архангельская, Котласская; дистанции пути – Няндомская, Плесецкая, Малошуйская, Исакогорская, Архангельская, Вельская, Кулойская, Котласская, Сольвычегодская; дистанции сигнализации и связи – Архангельская, Няндомская, Кулойская, Сольвычегодская; дистанции электроснабжения – Архангельская, Сольвычегодская; дистанции гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения – Исакогорская, Сольвычегодская; Арханг. путевая машинная станция № 194, Сольвычегодская путевая машинная станция № 114, Коношская путевая машинная станция № 65; механизир. дистанции погруз.-разгруз. работ и коммерческих операций – Архангельская, Котласская; автобазы – Архангельская, Сольвычегодская; оздоровительный комплекс «Дружба»; санаторий-профилакторий «Вычегодский». 92 % объемов работы выполняется на 319 подъездных путях предприятий, 45 % погрузки составляют лесные грузы. Грузовые документы оформляют 14 объединенных товарных контор, расположенных на крупных станциях: Архангельск, Исакогорка, Няндомы, Северодвинск, Котлас-южный, Вельск, Кизема, Котлыево и др. Арханг. и Сольвычегодское отделения ж.д. по состоянию на 01.10.01 имеют договорные отношения и предоставляют транспортные услуги 899 предприятиям Арханг. обл. Для осуществления грузовых и пассажирских перевозок отделение дороги оснащено парком грузовых, маневровых и пассажирских локомотивов – 369 ед. На участке Коноша–Обозерская–Малошуйка грузовое и пассажирское движение обеспечивают 42 электровазона серии ВЛ-80С Вологодского локомотивного депо. При общем износе основных производственных фондов 68,3 % износ локомотивного парка составил 73,1 %. Ремонтная база локомотивного и вагонного хозяйства требует модернизации (износ станочного оборудования 70–75 %). Экипировка, технический осмотр и ремонт производятся в локомотивных депо Исакогорка, Сольвычегодск, Няндомы. Развернутая длина главных путей составляет 2465 км, из них 516 км (участок Коноша–Обозерская–Вонгуда–Маленга) электрифицировано; 1830 км оборудовано автоблокировкой; имеется 2324 стрелочных перевода. В путевом хозяйстве 1286 искусственных сооружений, в т.ч.: мостов – 250, из них больших – 26; водопропускных труб – 1034; переездов – 173. Стоимость основных фондов отделений дороги на 01.01.2002 составила 14,54 млрд руб.

Табл. 1. – ДИНАМИКА ПОКАЗАТЕЛЕЙ СЕВ. ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 1999–2003

	1999	2000	2001	2002	2003
Перевезено грузов, тыс. т	8524	9441	9759	10262	11448
Грузооборот, млн ткм	25371	27560	30873	31952	33366
Перевезено пассажиров, млн чел.	8,2	9,6	7,0	6,3	6,3
Пассажиروоборот, млн пас. км	1565	1937	1889	1912	1896

Материалы предоставлены Арханг. отд-нием Сев. ж. д.

**АРХАНГЕЛЬСКОЕ ОТДЕЛЕНИЕ СЕВЕРНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ** расположено в административных границах Арханг. обл., по объему работы относится к первой категории с местно-транзитным характером работы и призвано удовлетворять потребность области в перевозках грузов и пассажиров. Эксплуатационная длина 1044,9 км, из них 2-путных 329,1 км. Развернутая длина главных путей 1372,4 км. Грузооборот за 10 ме-

сяцев 2005 составил 21841,0 млн т·км., что составляет 109,6 % к соответствующему периоду 2004. В зоне обслуживания Арханг. отделения расположены такие крупные города области, как Архангельск, Северодвинск, Новодвинск, Плесецкий гос. космодром, а также 9 МО. Стыковые пункты отделения дороги расположены: с Октябрьской дорогой по ст. Маленга (искл.); с Вологодским отд-нием ж. д. (НОД-4) по ст. Ерцево (вкл.); с Сольвычегодским отд-нием (НОД-6) по ст. Коноша-2 (вкл.).

Всего в составе отделения находятся 16 структурных подразделений: локомотивное депо – Няндомы, Исакогорка, Малошуйка; эксплуатационное вагонное депо Исакогорка; дистанции пути – Няндомская, Плесецкая, Исакогорская, Малошуйская, Арханг.; дистанции сигнализации и связи – Арханг., Няндомская; Исакогорская дистанция гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения; Арханг. дистанция электроснабжения; Арханг. дистанция погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций; Няндомский оздоровительный комплекс «Дружба»; Дом культуры железнодорожников.

Руководство движением поездов на отделении дороги осуществляется на 4 диспетчерских участках: *южный*: ст. Ширихановский (искл.)–ст. Емца (искл.). Протяженность участка 246 км, электрифицированный, двухпутный, количество станций 16, десять из которых открыты для грузовых операций; *узловой*: Обозерская (искл.)–Архангельск-город (вкл.)–Карпогоры-пасс. (вкл.); Архангельск-город (искл.)–Соломбалка (вкл.); Исакогорка (вкл.)–Северодвинск (вкл.)–Нёнокса (вкл.). Протяженность главного хода 133 км, протяженность примыканий 271 км, общая протяженность 404 км, количество станций 22; *1-й западный*: Мудьюга (вкл.)–Емца (вкл.), включая станцию Обозерская. Протяженность участка 69 км, однопутный, электрифицированный, оборудованный диспетчерской централизацией, количество станций 9; *2-й западный*: Мудьюга (искл.)–Маленга (искл.), включая ст. Малошуйка. Протяженность участка 152 км, однопутный, оборудован диспетчерской централизацией, электрифицированный, количество станций 15.

Количество станций на отделении – 65 (+ 1 блокпост Ширихановский), из них 36 – открыты для произ-ва грузовых операций (табл. 1).

Эксплуатационная длина электрифицированных участков составляет 564,64 км, из них по числу путей: Ерцево (вкл.) – Обозерская (вкл.) – 340,44 км двухпутных; Обозерская (искл.) – Маленга (вкл.) – 224,2 км однопутных. Развернутая длина электрифицированных путей – 1083,194 км.

Табл. 1. – ХАРАКТЕРИСТИКА СТАНЦИЙ АРХАНГ. ОТДЕЛЕНИЯ

п/п	Код ЕСП	Название	Характер работы станции	Километраж
<b>Станции I класса</b>				
1	2900	Исакогорка	Грузовая	1117км
2	2950	Обозерская	Участковая	999 (358) км
3	2905	Архангельск-город	Грузовая	1132км
<b>Станции II класса</b>				
4	2930	Коноша 1	Участковая	705км
5	2936	Няндомы	»	791км
<b>Станции III класса</b>				
6		Коноша 2	Участковая	711км
7	2944	Пукса	Грузовая	904км
8	2946	Плесецкая	Промежуточная	918км
9	2902	Северодвинск	Грузовая	1166км
10	2909	Жаровиха	Промежуточная	10км
11	2961	Онега	Грузовая	27км
12	2958	Малошуйка	Участковая	1168 (184)км
13	2947	Шелекса	Промежуточная	937км
<b>Станции IV класса</b>				
14	2940	Шалакуша	Промежуточная	858км
15	2948	Емца	»	957км
16	2903	Бакарица	»	1100км
17	2904	Архангельск	»	
18	2911	Луковецкий	»	76км
19	2913	Глубокое-Новое	»	125км
20	2914	Сия	»	150км
21	2915	Карпогоры-тов.	»	193км
22	2916	Карпогоры-пасс.	»	212км
23	2964	Мудьюга	»	1068км