

ф. Р-3208

м. 6-НМ.



Центральный государственный архив Молдавской ССР

Народный комиссариат путей сообщения СССР

УПРАВЛЕНИЕ КИШИНЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

1940-1941, 1944-1946 годы

Юго-Западный округ железных дорог Министерства путей  
сообщения СССР

УПРАВЛЕНИЕ КИШИНЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

1946-1951 годы

Министерство путей сообщения СССР

УПРАВЛЕНИЕ КИШИНЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

1951-1953 годы

ФОНД № 3208

О П И С Ь № 6-нт

Научно-техническая документация постоянного хранения  
/технологические процессы работы станций, масштабные  
планы пунктов, паспорта формирующегося земляного  
полотна, планы границы полосы отводов и участков/  
за 1944-1953 годы



## ПРЕДИСЛОВИЕ

к описям № I-нт и № Б-нт

В результате мирного разрешения Советско-румынского конфликта Бессарабия была возвращена Советскому Союзу. По закону, принятому 7-й сессией Верховного Совета СССР, 2 августа 1940 года была образована Молдавская ССР. В июле 1940 года была организована Кишиневская железная дорога, руководство которой осуществляло Управление, с центром в г.Кишиневе.

Управление Кишиневской железной дороги подчинялось Народному Комиссариату путей сообщения СССР.

Летом 1941 года, в связи с временной оккупацией Молдавии немецко-румынскими захватчиками, деятельность дороги была прекращена.

В августе 1944 г. Управление Кишиневской железной дороги возобновило свою работу. В 1946 году Кишиневская железная дорога была передана в состав Юго-Западного округа железных дорог, образованного в 1946 году.

В целях устранения двойственности в руководстве железными дорогами в 1951 году были ликвидированы округа железных дорог, в том числе Юго-Западный округ и Управление Кишиневской железной дороги было подчинено непосредственно Министерству путей сообщения СССР.

В мае 1953 года, в целях улучшения руководства эксплуатационной и хозяйственной деятельностью железных дорог и укрепления линейных подразделений железных дорог Одесская и Кишиневская железные дороги были объединены в Одесско-Кишиневскую железную дорогу с местонахождением Управления в г.Одессе.

В мае 1956 года Одесско-Кишиневская железная дорога была разделена на две самостоятельные дороги: Одесскую железную дорогу с местонахождением Управления в г.Одессе и Молдавскую железную дорогу с местонахождением Управления в г.Кишиневе с непосредственным подчинением Министерству путей сообщения СССР. В 1963 году, в целях дальнейшего совершенствования железнодорожного транспорта, упрощения и удешевления управленческого аппарата железных дорог, Молдавская и Одесская железные дороги были объединены в Одесско-Кишиневскую железную дорогу с местонахождением Управления в г.Одессе.



Управление Молдавской железной дороги было ликвидировано и организовано Молдавское отделение Одесско-Кишиневской железной дороги в г. Кишиневе с непосредственным подчинением Управлению Одесско-Кишиневской железной дороги.

В описи № № 1-нт, 2-нт включена научно-техническая документация по строительству, ремонту и восстановлению железных дорог, мостов, трубопроводов, административных и производственных зданий и жилых домов, а также технологические режимы работы станций и паспорта деформирующего земляного полотна за 1940-1963 годы.

Указанные документы отражают историю технического развития Молдавской железной дороги и восстановления и реконструкцию железнодорожного хозяйства в послевоенный период. Документы разработаны проектными организациями Молдавской железной дороги, а также ведущими проектными институтами МПС СССР: Киевская проектная группа Союзтранспроекта, Днепропетровское отделение Союзтранспроекта.

В опись № 1-нт включена проектная документация за 1940-1941, 1944-1963 годы с № 1 по № 507. Она составлена по объектному признаку.

Разделы расположены в следующем порядке:

1. Сооружение, удлинение, восстановление и капитальный ремонт железнодорожных путей; оздоровление земляного полотна.

2. Сооружение, переустройство и восстановление мостов, тепловодов и труб.

3. Техническое перевооружение и реконструкция станций и участков.

4. Строительство и восстановление административных и производственных зданий и сооружений.

5. Строительство и реконструкция жилых домов.

Внутри разделов проекты расположены по алфавиту местонахождения объектов; причем сначала следуют проекты по строительству /сооружению/, а затем - по восстановлению /реконструкции/ объектов.

Однотипные проекты одного и того же населенного пункта располагаются по хронологии.



Текстовый материал проекта /пояснительные записки, сметы, сводные расчеты/ включаются в опись перед графическим материалом /чертежами-синьками и кальками/. В небольших по объему проектах текстовой и графический материал объединялся в одно дело.

В опись № 2-нт включена технологическая документация за 1944-1953 годы с № I по № 64.

Опись составлена по хронологическому принципу. Внутри года документы расположены по степени важности, технологические процессы работы станций, масштабные планы пунктов, паспорта деформирующегося земляного полотна, планы границы полосы отводов, участков.

Физическое состояние дел удовлетворительно. Дела помещены в папки с завязками.

К описи № I-нт составлен объектный указатель.

№ :	Всего дел	Крайние	Кол-во	Всего
№ :	даты	исполн	чел	чел
1 :	2	3	4	5

#### 1944 год

1. Технологический процесс работы станции Бельин-Сотерне, составленный в 1944 году 30
2. То же, станция Бессарабский 34
3. То же, станция Охница 31
4. То же, станция Ягони 35
5. То же, станция Черновани 29

6. Заключение о бурении разведочно-испытательной скважины на станции Барага, 1944 год 3

#### 1945 год

7. Технологический процесс работы станции Алмаз, составленный в 1945 году 25
8. То же, станция Бендер 40



Министерство путей сообщения СССР  
УПРАВЛЕНИЕ КИШИНЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ФОНД № 3208

О П И С Ь № 2-нт

УТВЕРЖДЕНО  
Протокол заседания  
Центральной межведомственной  
проверочной комиссии  
Госплана архивного  
управления при Совете  
Министров Молдавской ССР  
от 23.03.86 № 1960

научно-технической документации постоянного хранения  
/технологические процессы работы станций, масштабные  
планы пунктов, паспорта деформирующегося земляного  
полотна, планы границы полосы отводов и участков/  
за 1944-1953 годы

№№ : пп :	Заголовки дел	:Крайние : даты	:Кол-во : : листов :	Приме- : чание
I :	2	: 3	: 4	: 5

1944 год

1. Технологический процесс работы станции Бельцы-Северные, составленный в 1944 году 30
2. То же, станции Бессарабская 34
3. То же, станции Окница 31
4. То же, станции Унгены 35
5. То же, станции Черновицы 29
6. Заключение о бурении разведочно-эксплуатационной скважины на станции Сарата, 1944 год 3

1945 год

7. Технологический процесс работы станции Адынката, составленный в 1945 году 25
8. То же, станции Бендеры 40



I :	2	:	3	:	4	:	5
9.	Технологический процесс работы станции Кишинев, составленный в 1945 году				36		
10.	То же, станции Ларга				18		
11.	То же, станции Рени				39		
12.	То же, станции Снятин				15		
13.	Пояснительная записка и проектные разрезы о возможности получения подземных вод в районе станции Окница и Ларга, 1945 год				5		
	<u>1946 год</u>						
14.	Технологический процесс работы станции Абаклия, составленный в 1946 году				26		
15.	То же, станции Адынката				11		
16.	То же, станции Арцыз				30		
17.	То же, станции Белгород-Днестровский				29		
18.	Единый технологический процесс работы станции Измаил и Измаил-порт Кишиневской железной дороги и Измаильского торгового порта Дунайского пароходства, составленный в 1946 году				28		
19.	Технологический процесс работы станции Ларга, составленный в 1946 году				10		
20.	То же, станции Снятин				11		
21.	То же, станции Черновицы				26		
22.	Масштабные планы существующих остановочных пунктов Первого						



I :	2	: 3	: 4	: 5
23.	отделения движения Кишиневской железной дороги на 15.06.46		48	
23	То же, раздельных пунктов третьего отделения движения Кишиневской железной дороги по состоянию на 01.06.46		50	
24.	То же, остановочных пунктов		49	
25.	То же, существующих раздельных пунктов четвертого отделения движения Кишиневской железной дороги по состоянию на 01.06.46		27	
26.	То же, остановочных пунктов		32	
27.	Масштабные планы станций на 01.06.46		78	
<u>1947 год</u>				
28.	Технологический процесс работы станции Бельцы Северные, составленный в 1947 году		59	
29.	То же, станции Кишинев		26	
30.	То же, станции Окница		20	
31.	Единый технологический процесс работы станции Рени-Наливная и нефтебазы Главнефлесбыта СССР, составленный в 1947 году		23	
32.	Технологический процесс работы станции Унгены, составленный в 1947 году		55	
33.	То же, станции Черновицы		34	
34.	Паспорта устройств телеграфно-телефонной связи на цветных			



I	:	2	:	3	:	4	:	5
---	---	---	---	---	---	---	---	---

цепях и магистральных телефонных  
стальных цепях, составленные в  
1947 году

109

35. Паспорта деформирующегося зем-  
ляного полотна 6-ой дистанции  
пути Кишиневской железной доро-  
ги, составленные в 1947-  
1951 годах

284

1948 год

36. Технологический процесс работы  
станции Бендеры, составленный  
в 1948 году

50

37. Единый технологический процесс  
работы станции Измаил и Измаил-  
порт Кишиневской железной доро-  
ги и Измаильского торгового  
порта Дунайского пароходства,  
составленный в 1948 году

47

38. Технологический процесс работы  
станции Кишинев, составленный  
в 1948 году

52

39. То же, станции Черновицы Киши-  
невской железной дороги

72

40. План границы полосы отвода  
участка Бельцы-Рыбница 101-120  
км по состоянию на 01.01.48

2

41. То же, участка Рени-Бессараб-  
ская от 307 до 380 км

2

42. То же, участка Унгены-Бельцы  
на 62-85 км

2

43. То же, участка Унгены Кишинев  
на 430-530 км

3



I :	2	:	3	:	4	:	5
-----	---	---	---	---	---	---	---

1949 год

- |     |  |    |
|-----|--|----|
| 44. | Технологический процесс работы станции Рени-Наливная, составленный в 1949 году               | 25 |
| 45. | План границ полосы отвода линии Бельцы-Окница км 78-136 по состоянию 01.01.49                | 3  |
| 46. | То же, линии Болград-Бессарабская км 349-443 /Чадыр-Лунгский район/ по состоянию на 01.08.49 | 2  |
| 47. | То же, участка Рени-Бессарабская км 380-443 по состоянию на 01.01.49                         | 3  |
| 48. | То же, линии Унгены-Бельцы 0-78 км   | 3  |
| 49. | То же, линии Унгены-Бельцы /районы Унгенский, Скулянский, Фалештский и Бельцкий/ 1949 год    | 2  |
| 50. | То же, участка Унгены-Кишинев км 430-530 по состоянию на 01.01.49                            | 3  |

1950 год

- |     |  |   |
|-----|--|---|
| 51. | План границ полосы отвода линии Абаклия-Бессарабская, 1950 год /вторые пути/ | I |
| 52. | То же, линии Бельцы-Рыбница  | I |
| 53. | То же, линии Бендеры-Злотин на 470-563 км                                    | I |



I :	2	:	3	:	4	:	5
54.	План границ полосы отвода линии Бессарабская-Бендеры, 1950 год				I		
55.	То же, линии Кишинев-Бендеры /км 544-596/				I		
56.	То же, линии Рени-Бессарабская				I		
57.	Паспорта деформирующегося земляного полотна пятой дистанции пути Кишиневской железной дороги, составленные в 1950-1951 годах				33		
	<u>1951 год</u>						
58.	Схема Кишиневской железной дороги, 1951 год				79		
59.	План границ полосы отвода линии Абаклия, Прут на 0-59 км, 1951 год				2		
60.	То же, линия Абаклия-Прут на 60-136 км				2		
61.	Паспорта деформирующегося земляного полотна седьмой дистанции пути, составленные в 1951 году				260		
	<u>1952 год</u>						
62.	Приложение к техническому паспорту Кишиневской железной дороги /шпальные, балластные и рельсовые карты/ по состоянию на 01.01.52				17		
	<u>1953 год</u>						
63.	Паспорта деформирующегося земляного полотна 27-ой дистанции пути, составленные в 1953 году				223		



I	:	2	:	3	:	4	:	5
---	---	---	---	---	---	---	---	---

64. График технического состояния  
пути Кишиневской железной доро-  
ги по состоянию на 01.01.53

31

В данный раздел описи включено 64 дела с № I по № 64.

Ст.архивист ЦГА МССР

Т.М.Рогачевская

ОДОБРЕНО:

Протокол ЭК  
от 18 июля 1986 г. №  
Председатель ЭК

Принято 64 дел № 1-64 за 1944-1953 гг.  
Всего по описи № 2-нм принято 64 (шестьдесят четыре) дел  
Сдал \_\_\_\_\_  
Принял хранитель фонда ЦГА МССР Росси  
02.10.86.  
(Дата)