

qp. P-3208

on. 6-HM.

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 Ъ № 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

В мае 1944 года Одеско-Кишиневская железная

дорога в соответствии с приказом Народного

комиссара путей сообщения СССР № 100/1000

была разделена на две самостоятельные

железные дороги Одесса и Кишинев.

В мае 1944 года Одеско-Кишиневская железная

дорога в соответствии с приказом Народного

комиссара путей сообщения СССР № 100/1000

была разделена на две самостоятельные

железные дороги Одесса и Кишинев.

В мае 1944 года Одеско-Кишиневская железная

дорога в соответствии с приказом Народного

комиссара путей сообщения СССР № 100/1000

была разделена на две самостоятельные

железные дороги Одесса и Кишинев.

ПРЕДИСЛОВИЕ
к описям № 1-нр и № 6-нр

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: Одессскую 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 реконструкции 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 № I 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, путепроводов 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.

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

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

Описание 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.

1944 год	Краткое описание
1. Технологический процесс работы станции Бельин-Северин, составленный в 1944 году	30
2. То же, станция Бессарбская	34
3. То же, станция Окини	31
4. То же, станция Литейная	35
5. То же, станция Чарковская	29
6. Заключение о бурении разведочно-исследовательской скважины на станции Борзя, 1944 год	3
 1945 год	
7. Технологический процесс работы станции Альбога, составленный в 1945 году	25
8. То же, станция Бендеры	40

Министерство путей сообщения СССР
 УПРАВЛЕНИЕ КИШИНЕВСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ
 ФОНД № 3208
 ОПИСЬ № 2-нр

УТВЕРЖДЕНО

Протокол заседания
 Центральной экспертизно-
 правовой комиссии
 Государственного архивного
 управления при Совете
 Министров Молдавской ССР
 от 23.03.86 № 960

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

№	Заголовки дел	Крайние даты	Кол-во листов	Примечание
пп				
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 Адынаката, составленный в 1945 году 25
8. То же, станции Бендера 40

I : 2 : 3 : 4 : 5

9.	Технологический процесс работы станции Кишинев, составленный в 1945 году	36
10.	То же, станции Ларга	18
II.	То же, станции Рени	39
I2.	То же, станции Снятин	15
<u>24. То же, остановочных пунктов</u>		39
I3.	Пояснительная записка и проектные разрезы о возможности получения подземных вод в районе станции Окница и Ларга, 1945 год	5
<u>25. То же, остановочных пунктов</u>		46
<u>26. 1946 год</u>		52
I4.	Технологический процесс работы станции Абаклия, составленный в 1946 году	26
I5.	То же, станции Адынаката	II
I6.	То же, станции Арцыз	30
I7.	То же, станции Белгород-Днестровский	29
<u>27. Станции</u>		59
I8.	Единый технологический процесс работы станции Измаил и Измаил-порт Кишиневской железной дороги и Измаильского торгового порта Дунайского пароходства, составленный в 1946 году	28
<u>28. Станции</u>		26
I9.	Технологический процесс работы станции Ларга, составленный в 1946 году	10
20.	То же, станции Снятин	II
21.	То же, станции Черновицы	26
<u>29. Масштабные планы существующих остановочных пунктов Первого</u>		23

I : 2 : 3 : 4 : 5

23.	отделения движения Кишиневской железной дороги на 15.06.46	48
23.	To же, раздельных пунктов третьего отделения движения Кишиневской железной дороги по состоянию на 01.06.46	50
24.	To же, остановочных пунктов	49
25.	To же, существующих раздельных пунктов четвертого отделения движения Кишиневской железной дороги по состоянию на 01.06.46	27
26.	To 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.	To же, станции Кишинев	26
30.	To же, станции Окница	20
31.	Единый технологический процесс работы станции Рени-Наличная и нефтебазы Главнефтесбыта СССР, составленный в 1947 году	23
32.	Технологический процесс работы станции Унгены, составленный в 1947 году	55
33.	To 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 Бендера, 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-Наличная, 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 Бендера-Злотин на 470-563 км I

I : 2 : 3 : 4 : 5

54. План границ полосы отвода линии
Бессарабская-Бендера, 1950 год I
55. То же, линии Кишинев-Бендера
/км 544-596/ I
56. То же, линии Рени-Бессарабская I
57. Паспорта деформирующегося земля-
ного полотна пятой дистанции пу-
ти Кишиневской железной дороги,
составленные в 1950-1951 годах 33

1951 год

58. Схема Кишиневской железной
дороги, 1951 год 79
59. План границ полосы отвода ли-
нии Абаклия, Прут на 0-59 км,
1951 год 2
60. То же, линия Абаклия-Прут на
60-136 км 2
61. Паспорта деформирующегося зем-
ляного полотна седьмой дистан-
ции пути, составленные в 1951
году 260

1952 год

62. Приложение к техническому пас-
порту Кишиневской железной до-
роги /шпальные, балластные и
рельсовые карты/ по состоянию
на 01.01.52 17

1953 год

63. Паспорта деформирующегося зем-
ляного полотна 27-ой дистанции
пути, составленные в 1953 году 223

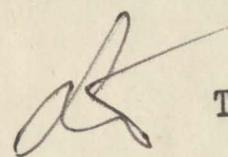
I : 2 : 3 : 4 : 5

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



T.M. Рогачевская



Принято 64 дел № 1-64 за 1944-1953 гг.
Всего по спискам № 2-Нт принят 64 (шестидесят четыре)
дел

Сдал

Принял хранитель фондов ЦГА МССР
02.10.86.
(Дата)

