

93

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА
к архивному фонду " Управление
Прибалтийской железной дороги и
подчинённые ему отделения . "

Управление Прибалтийской железной
д о р о г и.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА.

Строительство первых железных дорог в Латвии относится к периоду бурного строительства железных дорог в России, начавшемуся после Крымской войны, печальный исход, которой показал отсталось царской России, особенно в транспортном отношении.

Развитие железных дорог диктовалось так же ростом капитализма в целом по России и в частности, ее западной окраине Латвии.

Так в 1860 г. вступила в строй часть магистрали Петербург-Варшава, проходившая через ст. Двинск.

12 сентября 1861 г. введен в эксплуатацию участок железной дороги, связывающий Двинск с Ригой, а в 1863 году она была достроена до гор. Орла и вошла в историю под названием Рига-Орловская железная дорога.

В состав этой дороги к началу XX века входили следующие участки пути, проходившие на территории Латвии:

Крайние станции	Год от-кры-тия	Длина в км.	Колея	Магистрالی
Ритупе-Даугавпилс	1860	179	1524 мм	Петербург-Варшава
Даугавпилс-Рига	1861	218	-"-	
Даугавпилс-Земгале	1862	24	-"-	Петербург-Варшава
Даугавпилс-Индра	1866	76	-"-	Рига-Витебск
Рига-Елгава	1868	41	-"-	
Лиепая-Вайноде	1871	67	-"-	Либава-Роменская
Рига - Тукумс	1877	58	-"-	Рига-Либава х)
Рига-Валка	1889	164	-"-	Рига-Псков
Валка-Иерики	1897	67	750 мм	Валка-Пернау
Лиепая-Айзпуте	1900	49	1000 мм	
Вентспилс-Зилупе	1904	456	1524 мм	Виндава-Рыбинская хх)
Плявиняс-Валка	1905	210	750 мм	

Железные дороги строились и эксплуатировались частными компаниями, которым казна гарантировала известный доход за вложенный капитал.

В 90-х годах прошлого столетия часть дорог была выкуплена казной и к началу первой мировой войны в частных руках оставалась лишь линия широкой колеи-Вентспилс-Зилупе 477 км.

 х) хх) Название дорог дано так, как они вошли в исторические источники, далее ликвидированы. Виндава-Вентспилс, Либава-Лиепая, Петербург-Ленинград, Двинск-Даугавпилс.

В ведении государства находилось 1061 км. железных дорог, которые распределялись между тремя Управлениями железных дорог: Рига - Орловской, Севера-западной и Либаво-Роменской.

Протяженность железнодорожных путей в Латвии в 1914 г. составляла 1941 км. из которых двухпутках было 544 км.

Первая мировая война является ~~является~~ новым периодом бурного железнодорожного строительства. Рельсовые пути строились для стратегических целей и обслуживания фронта. Так русским военным ведомством немцами ^и для нужд своей обороны, за 4 года построено 586 км. пути.

В августе 1919 года, с приходом к власти буржуазного правительства образовано главное железнодорожное Управление, которое функционировало до августа 1940 года на правах департамента и подчинялось Министерству путей сообщения.

Управление возглавлялось Главным директором, пользовавшимся правами начальника департамента.

При директоре существовал совещательный орган - "Совет Главного железнодорожного Управления" в состав которого, без главного директора, в ходили еще четыре директора и начальник материального снабжения.

Структура Главного железнодорожного Управления в годы буржуазной Латвии была:

1. Техническая дирекция, которая осуществляла руководство строительством и содержанием пути.
2. Эксплуатационная дирекция - руководство движением и связью.

3. Машинная и материальная дирекция - контроль за подвижным составом и железнодорожными материалами.
4. Финансовая дирекция
5. Отдел снабжения материалами
6. Отделение здравоохранения
7. Центральная статистика.

С установлением в Латвии Советской власти было учреждено Управление Латвийской железной дороги НКПС-СССР, которое функционировало с августа 1940 года по конец июня 1941 г. Эксплуатационная длина дороги составляла 3271 км.

В Июне 1941 года немецко-фашистские захватчики вторглись на территорию Латвии временно оккупировали её и эксплуатировали железную дорогу до 13 октября 1944 года, а на участке от Тукумса - до Лиепая до 9 мая 1945 года.

За время оккупации, (бомбардировок, артиллерийского обстрела и планового разрушения железнодорожного хозяйства) немецко-фашистскими захватчиками нанесен ущерб железнодорожному хозяйству в 533 миллиарда рублей.

Было разрушено 1990 км. железнодорожных главных путей и 636 км. станционных путей, 779 искусственных сооружений, 22 паровозных и вагонных депо, 67 пунктов водоснабжения, 141 вокзал, все наиболее ценные жилые дома и культурно-бытовые учреждения.

Главнейшие направления, как то: Себеж-Рига, Индра-Крустпилс-Елгава, Валка-Рига, Абрене-Иерики и все

железнодорожные обустройства связанные с пропуском поездов были полностью разрушены.

Для работы на освобожденной Латвийской железной дороге приказом НКПС-СССР № 175-с от 6 марта 1944 года на станции Ржев Калининской железной дороги была создана оперативная группа в состав которой входили путевые ремонтные колонны (ПРК) № № 2, 9, 12, 14, 18, Военно-эксплуатационные отряды (ВЭО) № № 16, 32, 38, 47 ВРК - 53.

В августе - сентябре созданы и направлены на дорогу паровозные оперативно-ремонтные колонны (ОРК) - № № 14, 40, 43, 54, 66, 79, 70, 60, 112, которые вели восстановительные работы "первой очереди", восстанавливали пути, мосты, станции, связь и другие основные коммуникации Латвийской магистрали, сразу же после отступления врага. ОРК и ВЭО просуществовали несколько месяцев, в марте-сентябре 1945 года они ликвидированы и заменены постоянно-действующими хозяйственными единицами.

Восстановительными работами первой очереди руководили-Управления военно-восстановительных работ: УВВР-6, УВВР-7, УВВР - 10.

Восстановление дороги "второй очереди" предусматривалось планом капитального строительства восстановительных работ на 1946-1947 г.г. силами подрядных организаций - УСВР, УВВР-2, Мостостроем - 5, службами железной дороги. Кроме того, в восстановлении хозяйства дороги принимали участие многотысячный штат железнодорожников (хозяйственным способом) и местное население.

В 1947 г. полностью было восстановлено деповское и вагонное хозяйство дороги, налажена связь, построены станции, велось строительство жилого фонда.

В 1945 г. в системе Латвийской железной дороги работало 30025 человек из которых 1835 было прикомандировано с других железных дорог Советского Союза и 28146 работников принято вновь.

Структура Управления Латвийской железной дороги в 1945 году была следующая:

1. Руководство Управления дороги
2. Служба движения, грузовой и пассажирской работы
3. Служба тяги и подвижного состава
4. Служба пути и сооружений
5. Служба связи и сигнализации
6. Отдел кадров
7. Отдел труда и зарплаты
8. Плановый отдел
9. Финансовый отдел
10. Военный отдел
11. Отдел учета
12. Отдел главной бухгалтерии
13. Отдел автомобильного и моторнорельсового транспорта
14. Управление делами
15. Группа обеспечения погрузки и контроля за перевозками оборонных грузов.
16. Группа оперативных донесений и информации
17. Контрольно-инспекторская группа
18. Секретно-шифровальная группа
19. Группа восстановительных средств
20. Юридическая группа
21. Группа оргштатная
22. Бюро жалоб
23. Дорожный архив хх)

хх) Последующие изменения структуры смотрите схему "Приложение № I."

14 мая 1953 года постановлением Совета Министров СССР № 1263 объединены Латвийская, Литовская и Эстонская железные дороги в одну Балтийскую железную дорогу с местонахождением Управления в гор. Риге.

19 апреля 1956 года постановлением № 526 Совета Министров СССР Балтийская железная дорога разукрупнена и снова образована Латвийская железная дорога.

14 февраля 1963 года постановлением Совета Министров СССР за № 174 вновь объединены Латвийская, Литовская и Эстонская дороги в Прибалтийскую железную дорогу, которая функционирует до настоящего времени.

При объединении или разъединении дорог функции и подчиненность Управления дороги не изменялись, менялись границы дороги и ее протяженность. На базе некоторых отделов организовывались новые службы (смотри схему).

В районе обслуживания Балтийской, а ныне Прибалтийской железной дороги входят: территория Латвийской ССР, Литовской ССР, Эстонской ССР, Калининградская область РСФСР и незначительная часть Псковской области РСФСР.

Функции: Во главе железной дороги находится начальник дороги, назначаемый Министром путей сообщения. Начальник руководит дорогой на основе единоначалия и подчиняется непосредственно Министру путей сообщения СССР.

Учитывая принцип единоначалия, начальник железной дороги в своей работе опирается на актив работников дороги, начальников служб и отделов. При начальнике железной дороги, на правах совещательного органа, создан технико-экономический совет из неосвобожденных от основной работы специалистов.

Состав Совета утверждается начальником дороги.

Основными задачами управления являются: обеспечение выполнения плана перевозок пассажиров и грузов; обеспечение безопасности движения поездов на дороге, разработка мероприятий по предупреждению крушений, аварий и брака в работе; организация и руководство движения поездов на дороге, обслуживание пассажиров в поездах и на станциях; повышение технического уровня всех отраслей хозяйства железной дороги на основе внедрения новейших достижений науки и техники, новых локомотивов, машин и другого оборудования, улучшения технологии и организации ритмичной работы дороги; улучшения культурно-бытовых условий рабочих и служащих, медико-санитарного обслуживания и рабочего снабжения.

Для выполнения задач были созданы соответствующие службы и отделы, основными функциями которых являются: техническое руководство предприятиями своей отрасли хозяйства, осуществление мероприятий по внедрению новейших достижений науки и техники.

Краткая характеристика основных оперативных служб Управления дороги и технический прогресс Латвийской магистрали за послевоенный период.

Служба пути. - создана на основании приказа наркома путей сообщения СССР № 84I/Ц от 5 октября 1944 года. Приказом начальника дороги № 36 от 20 октября 1944 года в нее вошел жилищный отдел.

С 1 декабря 1947 года приказом начальника дороги № 507 от 25 ноября 1944 года, служба пути была разделена на 2 службы: службу пути и службу гражданских сооружений.

С августа 1958 года по 1963 год, в связи с тем, что служба гражданских сооружений влились в службу пути, она называлась служба пути, зданий и сооружений. Приказом начальника дороги № 8 от 2 марта 1963 года служба вновь разделилась на службу пути и службу зданий и сооружений, которая функционирует до настоящего времени.

Восстановление путей по основным направлениям в послевоенный период, как сказано выше, произведено в период восстановления первой очереди, далее на протяжении ряда лет производилось усовершенствование уже существующих путей и новое строительство за счет капитального ремонта.

Общей сложностью заменено рельс и поставлено пути на щебень 1369 км. пути.

Значительных изменений в эксплуатационной длине пути дороги за послевоенный период не произошло. Наблюдается колебания в сторону уменьшения за счет разборки того или иного участка пути, например: в 1961 году разобрано 15,7 км. пути, в 1962 г. разобрано 104 км. пути (Дундага-Вентспилс, Екабпилс-Силини, Весите-Нерета).

В 1963 году уменьшение эксплуатационной длины на 70,5 км. - разобраны пути Лиелая-Барта, Силини-Акнесте-Мазирбе-Дундага и др.

В 1964 г. разобрано 65 км. в 1965 г. 25 км.
в 1966 г. 110 км. в 1967 г. 2 км.

Общая эксплуатационная протяженность железной дороги была:

в 1940 г. - 3271 км.

в IX 1944 г. - 1381 км.

в 1946 г. - 3271 км.

на I/I-1954 г. - 7418 км. (Балтийская ж.д.)
 на I/I-1957 г. - 3135,4 км. (Латвийская ж.д.)
 на I/I-1961 г. - 3135,7 км.
 на I/I-1962 г. - 3031,4 км.
 на I/I-1963 г. - 2962,6 км.
 на I/УІ-1963г. - 7020,3 км (Прибалтийская ж.д.)
 на I/I-1964 г. - 7021,6 км. (Прибалтийская ж.д.)
 на I/I-1967 г. - 6911 км. (Прибалтийская ж.д.)
 на I/I-1968 г. - 6921,4 км. (Прибалтийская ж.д.)

В сравнении с 1947 г. по хозяйству службы пути к 1967 году произошли следующие достижения: поставлено пути на тяжелый балласт в 1947 г. - 358 км, а 1967 г. - 3369 км. Уложено рельс тяжелого типа 50% путей, длинных рельс (более 25 м.) 60,1% всей длины путей.

Уложено тяжелых стрелочных переводов типа Р-50 63,6% общего количества стрелочных переводов. Усилена эпюра шпал на главных путях до 1690 штук на 1 км. Оборудовано автоматикой 815 переездов из общего количества 2870.

Капитально восстановлено и построено мостов 726, труб 488, путепроводов 82, пешеходных мостов и тоннелей-18.

В результате всех перечисленных достижений повышена допускаемая скорость движения поездов всего на 2400 км. дороги (пассажирских до 87 км. в час, а грузовых 73,8 км в час). Снижена балльность в целом по дороге.

Служба локомотивного хозяйства - организована 24 октября 1947 года и по 1953 г. называлась "паровозная служба". 7 марта 1953 года переименована в службу локомотивного хозяйства.

В марте 1956 года в ее состав вошла на правах отдела служба электрификации и энергетического хозяйства, поэтому служба стала называться "служба локомотивного и энергетического хозяйства".

2 марта 1963 года приказом № 8 начальника дороги отдел электрификации выделен в самостоятельную службу и служба вновь названа "служба локомотивного хозяйства".

Техническое усовершенствование локомотивного хозяйства началось только с 1955 года.

В 1955 г. локомотивы переведены на жидкое топливо.

С 1957 года паровая тяга начинает уступать место дизельно-тепловозной тяги на маневровых работах по узкой колеи и с 1960 года по широкой колеи.

Уже с 1 января 1964 года тепловозной тягой обслуживалось 1219 км. узкой колеи, а с января 1968 года переведено 1747 км., в том числе 532,2 км. широкой колеи. Впервые все дальние пассажирские поезда обслуживаются тепловозной тягой.

1968 год является также годом перевода на тепловозную тягу поездов грузового движения (Зилупе-Вентспилс-Бигосово-Даугавпилс).

С введением тепловозной тяги общий вес поезда увеличился в среднем до 2400 тонн, и соответственно, произошло увеличение длины составов, что в свою очередь, привело к необходимости увеличения длины станционных путей.

С 1969 года пригородное пассажирское движение на Рижском узле будет полностью переведено на дизельную и электрическую тягу.

В 1962 г. впервые в Советском Союзе на пригородных участках Рижского узла пущен в эксплуатацию контрольно-аккумуляторный электропоезд.

Служба сигнализации и связи: Организована приказом НКПС-СССР № 851/Ц от 27 сентября 1944 года и без каких-либо изменений структуры функционирует до настоящего времени.

Существовавший до 1950 года электрожезловой способ сношений поездов заменен полуавтоматической блокировкой, а с 1960 г. она заменена автоблокировкой и диспетчерской централизацией. Начиная с 1966 г. идет массовая замена управления ручных стрелок на электрическую.

Начиная с 1949 года началась замена ручных телефонных радиорелейных станций на автоматические телефонные станции.

Автоматизированы все узловые станции и ведется автоматизация малых станций.

С 1960 года производится автоматизация каналов дорожной связи и производится уплотнение цветных цепей 12-ти канальной высокочастотной телефонной аппаратурой.

С 1966 года уплотнена цветная цепь Рига-Вильнюс и Рига-Москва (установлена прямая связь), а в 1969 г. I кв. Рига-Таллин.

В 1957 г. построена радиорелейная линия Рига - Даугавпилс, в 1961 г. Рига-Елгава.

Начиная с 1963 г. вводится поездная радиосвязь Рига-Елгава-Крустпилс и Даугавпилс-Резекне в 1967 г. На крупных железнодорожных узлах введена маневровая радиосвязь для ведения оперативных переговоров между машинистом маневрового поезда тепловоза и оперативным отделом станции.

Введена радиосвязь списчиков вагонов.

Служба движения: неоднократно меняла свое наименование: с октября 1944 года по 31 марта 1945 г. называлась служба движения, затем служба движения, грузовой работы и пассажирских перевозок. С 15 ноября 1947 г. вновь служба движения, так как из нее выделялись три самостоятельные службы (грузовая, коммерческая и пассажирская).

В 1959 г. грузовая и коммерческая службы вновь объединены и опять изменилось название службы, а в 1963 г. приказом № 8 начальника дороги вновь-разделение службы (смотри схему приложение № 1).

В 1967 году в сравнении с 1945 годом по службе движения произошли следующие изменения:

На всех главных направлениях длина прямо-отправочных путей доведена до 850 метров.

Грузооборот возрос по сравнению с 1945 годом в 10 раз. Выгрузка увеличилась в 7 раз, погрузка в 4 раза.оборот вагона ускорен на 2.11 суток. Возросла участковая скорость в 2,1 раза. Вес поезда увеличен в 2,4 раза. Построены новые станции и оборудованы устройствами электрической централизацией Даугавпилс, Шкиротава, Вильнюс, Клайпеда, Таллин-пассажирская, Рига-пассажирская и др.

В 1950 г. было оборудовано электрической централизацией 100 стрелок, а в 1967 году их-1509.

Служба электрификации. Начиная с 1950 года началась электрификация основных пригородных железнодорожных линий Рижского узла.

Так 19 июля 1950 года электрифицирован и введен в эксплуатацию участок Рига-Дубулты протяженностью 24,7 км.

13 июня 1951 года введен в эксплуатацию один путь Рига-Слока 10,2 км. второй путь введен 5 июля 1958 г. 11 октября 1951 г. введен в эксплуатацию участок Слока-Кемери (один путь)-8,7 км. 18 июля 1957 года - два пути 10,8 км. Рига-Мангали, 16 ноября 1957 года - один путь Мангали-Вецаки 7,5 км.

25 мая 1958 года один путь Вецаки -Царниково-11,9 км.

5 ноября 1958 года один путь Царникава-Саулкрасты-18,7 км.

20 июля 1959 года два пути Рига-Огре 34,2 км, а в декабре продлено до Парогре 1,2 км.

В 1959 г. сооружена обводная электрифицированная ветка Ошкание-Январты два пути 4,3 км.

В 1964 г. введен в эксплуатацию участок Кемери-Тукумс - один путь 23 км.

В 1966 г. 5,3 км. Зиемельблазма-Вецаки один путь и в 1968 г. - 6,4 км. Вецаки-Гарциемс второй путь. Итого за 1950-1968 г.г. электрифицировано 176,37 км. железнодорожных путей, что позволило значительно увеличить размеры движения электропоездами и коренным образом улучшить обслуживание пассажиров.

В 1968 г. структура Управления Прибалтийской железной дороги, следующая:

1. Руководство
2. Служба движения,
3. Грузовая служба
4. Пассажирская служба
5. Служба локомотивного хозяйства
6. Служба электрификации и энергетического хозяйства
7. Служба вагонного хозяйства
8. Служба пути
9. Служба зданий и сооружений
10. Служба сигнализации и связи
11. Технический отдел
12. Аппарат дорожного ревизора
13. Первая служба
14. Отдел капитального строительства
15. Планово-экономический отдел
16. Финансовая служба
17. Отдел кадров
18. Отдел учебных заведений
19. Отдел труда, заработной платы и техники безопасности
20. Отдел статистического учета и отчетности.

21. Юридический сектор
22. Организационно-штатный сектор
23. Административно-хозяйственный отдел
24. Инспекция при начальнике дороги
25. Бюро жадоб
26. Секретариат начальника дороги

Службы на самостоятельном балансе.

27. Врачебно-санитарная служба
28. Дорожный ремонтно-строительный трест (Дострой)^р
29. Проектная контора (Дорпроект) см. гр. 1621 ЦГАОР
30. Дорожное управление рабочего снабжения (Дорурс)

Каждая структурная часть управления - служба или самостоятельный отдел имеют свою структуру из 5-7 отделов, так например - служба движения имеет следующие отделы:

Отдел кадров

Старший инженер по планированию и материально-техническому обеспечению.

Отдел оперативно-распорядительный.

Отдел технический

Отдел организации работы узлов и станций

Отдел специальных перевозок.

8-й сектор

Канцелярия

Всего по службе штат - 57 человек.

Структура службы локомотивного хозяйства:

Руководство

Пом. начальника службы по кадрам

Старший ревизор службы

Старший дорожный инспектор по приемке локомотивов

Старший инженер по спецработе

2 инженера экономиста
 2 инженера по труду и зарплате
 Ст. инженер по материально-техническому обеспечению
 Отдел эксплуатации локомотивов
 Отдел ремонта паровозов
 Отдел ремонта электроподвижного состава
 Отдел технический
 Сектор деповского хозяйства и экипировки
 Отдел водоснабжения
 Отдел топливно-теплотехнический
 Бухгалтерия

Всего по службе 1954 года - 55 человек.

Структура планово-экономического отдела.

Руководство
 Старший инженер по планированию труда
 Инженер экономист
 Секретарь-машинистка
 Сектор планирования капиталовложений
 Сектор экономический
 Сектор планирования эксплуатации ж.д.

Всего в 1954 г. - 15 человек.

Отдел статистического учета и отчетности.

Руководство
 Старший ревизор
 Секретарь-машинистка
 Сектор оперативного учета
 сектор сводной отчетности капиталовложения,
 технической вооруженности и промышленных
 предприятий.
 Сектор отчетности труда и заработной платы

Всего за 1954 год - 28 человек.

Кроме того Управлению железной дороги подчиняются: 7 отделений - Рижское, Даугавпилское, Елгавское, Эстонское, Вильнюсское, Шяуляйское, Калининградское; 12 основных локомотивных депо; 16 оборотных локомотивных депо; 12 вагонных депо, 21 дистанция пути, 7 путевых машинных станций; 12 дистанций сигнализации и связи; 7 дистанций зданий и сооружений; 7 энергоучастков; 7 погрузо-разгрузочных контор; 33 склада топлива; 25 кондукторских резервов; 10 строительных участков; 20 хозяйств материально-технического снабжения; 14 восстановительных поездов; 16 самостоятельных организаций (заводы, карьеры, фабрика механизированного счета, школы машинистов, мастерские), 7 отделов рабочего снабжения; 68 хозяйственных и распорядительных станций; 4 конторы обслуживания пассажиров; 3 автобазы, 71 детский сад и ясли; 14 санитарно-эпидемических станции, 3 отряда военизированной охраны, 19 больниц, 6 поликлиник.

17 июня 1949 года приказом начальника дороги № 274 было ликвидировано Гулбенское отделение дороги, функции которого переданы Резекненскому отделению.

17 октября 1951 года приказом начальника дороги № 453 было ликвидировано Даугавпилское отделение, функции переданы Резекненскому отделению.

В 1954 году ликвидировано Резекненское отделение дороги и вновь организовано Даугавпилское отделение.

В 1954 году было ликвидировано Лиепайское отделение дороги, функции переданы Елгавскому отделению.

Численность работающих в системе Латвийской железной дороги была:

на I января 1945 года 30025 человек
 на I января 1951 года 22384 человека (Латвийская ж.ж.)
 на I января 1956 года 61992 человека (Балтийская ж.д.)
 на I января 1961 года 32960 человек (Латвийская ж.д.)
 на I ноября 1968 года 82490 человек (Прибалтийская жд)

IV. Система делопроизводства в Управлении дороги-смешанная, регистрация документов-журнальная.

Приказом Министерства путей сообщения СССР № 15/Ц от 21 марта 1967 года "О мерах по улучшению постановки архивного дела и делопроизводства на железнодорожном транспорте" дорожные архивы реорганизованы в сектора архивов, а в отделениях железных дорог организованы архивы отделений дороги с должностью старшего инженера (инспектора) архива ^{сектора} отделения.

Таким образом в настоящее время на Прибалтийской железной дороге имеется - 7 отделенческих архивов: в Риге, Даугавпилске, Елгаве, Таллине, Вильнюсе, Шяуляе, Калининграде, где концентрируются документальные материалы хозяйственных единиц и организаций расположенных на территории соответствующего отделения.

Руководство и контроль за работой архивов отделений возложен на сектор архивов Административно-хозяйственного отдела Управления дороги (штат 2 человека), а так же концентрация документальных материалов дороги постоянного срока хранения.

История фонда.

Сохранившиеся до 1944 года документальные материалы архива Управления бывш. Латвийской железной дороги в количестве 2368 единиц и 3790 пенсионных дел работников периода до 1940 года переданы в 1947 г. в Центральный Государственный исторический архив Латвийской ССР.

Во исполнение постановления Совета Министров Латвийской ССР № 479 от 1 августа 1962 года "Об упорядочении режима хранения и лучшим использованием архивных материалов" и № 679 от 20 ноября 1963 года "О мерах по улучшению архивного дела в Латвийской ССР," руководствуясь "Основными правилами постановки документальной части делопроизводства и работы архивов учреждений, организаций и предприятий СССР" - 1963 г. документальные материалы архива Прибалтийской железной дороги полностью переработаны.

В соответствии с указанием МПС СССР от 8 мая 1964 года № А-11090 весь комплекс документальных материалов служб и отделов Управления дороги и подчиненных Управлению отделений железной дороги объединены в единый архивный фонд № 1 "Управление Прибалтийской железной дороги и подчиненные ему отделения дороги".

Всего в архиве имеется 10 фондов. Документальные материалы по 1962 год включительно полностью переработаны (кроме фонда № 6).

Фонд № 1 "Управление Прибалтийской железной дороги и подчиненные ему отделения дороги" общим количеством документальных материалов 12023 единицы из них 3154 постоянного срока хранения и 8874 по личному составу.

Фонд № 2 - "Дорожный комитет профсоюза работников железнодорожного транспорта". Всего 270 единиц из которых 254 постоянного хранения и 26 единиц по личному составу.

Фонд № 3 - "Дорожная проектная контора 29 единиц хранения по личному составу. *см. гр. 1621 ЦГАОР*

Фонд № 4 - "Дорожной строительно-монтажный трест" - 52 единицы постоянного хранения и 32 по личному составу.

Фонд № 5 - "Дорожный Совет Всесоюзного добровольного общества "Локомотив" - 57 единиц постоянного хранения и 20 по личному составу.

Фонд № 6 - Дорожное отделение "Трансжелдориздат" (не приведен в порядок).

Фонд № 7 - Рижская фабрика механизированного счета" 345 единиц по личному составу.

Фонд № 8 - "Ветеринарная" служба - 66 единиц постоянного хранения и 18 единиц по личному составу.

Фонд № 9 - Контора карьерного хозяйства (ликвид. 1957 год) - 15 единиц по личному составу.

Фонд № 10 - Дорожная Транспортно-эксплуатационная контора" - 27 единиц постоянного хранения и 16 дел по личному составу.

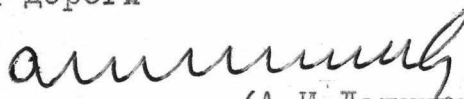
Всего в архиве Прибалтийской железной дороги подготовлено для передачи на государственное хранение 3621 единица хранения за 1944-1962 годы. Отобраны в основном те документы, которые содержат максимум информации при научно-обоснованном минимуме объема документальных материалов, характеризующие работу дороги в целом.

Документальные материалы систематизированы по структурно-хронологическому принципу. Каждой структурной части Управления дороги и отделения дороги присвоен номер описи, согласно списка фондов. В пределах описи дела расположены в хронологической последовательности.

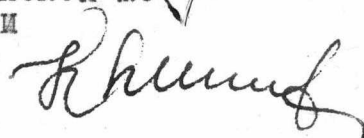
При переработке архива 24343 единицы уничтожено как утратившие практическое значение, а также как дублетные и отраженные материалы.

Документальные материалы отобранные на постоянное хранение используются в настоящее время в практических целях.

Заместитель начальника
Прибалтийской железной дороги


(А.И.Лапшин)

Справку составил: Старший инспектор сектора
архива Прибалтийской железной дороги


(Н.Н.Климчук)

20 февраля 1969 г.

Использована литература:

"Краткий исторический очерк Рига-Орловской железной дороги" изд. 1911 года Библиотека Управления дороги.

Архив Управления дороги: фонд № I-C, опись 338,
д. № I4-с

Ф. I оп. 22-с д. I. л. 33

Ф. I оп. 2 д. I. л. 17

Ф. I оп. 12 д. 50

Ф. I оп. 15 д. 77. л. 187

Ф. I-с. оп. 203-с д. № 10, 11.

СХЕМА

Структуры Управления Прибалтийской железной дороги за 1945-1967 годы

К исторической структуре

Управление Латвийской железной дороги								Управление Балтийской железной дороги			Управление Латвийской железной дороги					Управление Прибалтийской железной дороги							
Структура 1945г	1946г	1947г	1948г	1949г	1950г	1951г	1952г	1953г	1954г	1955г	1956г	1957г	1958г	1959г	1960г	1961г	1962г	1963г	1964г	1965г	1966г	1967г	
Начальник дороги																							
Заместитель начальника			Зам. начальника дороги					Заместитель начальника дороги															
Заместитель начальника			Зам. начальника дороги					Заместитель начальника дороги															
Начальник секретариата								Секретарь нач. дороги															
Ст. инспектор-референт			Ст. референт					Помощник нач. дороги															
Ст. переводчик, переводчик	Переводчик		Референт переводч.														Переводчик						
Секретарь-стенографистка																							
Секретарь-машинистка																							
Бюро жалоб			Нач. бюро жалоб					Бюро жалоб															Нач. бюро жалоб
Контрольно-инспекторская группа			Инспекция при нач. дороги																				
Ст. инспектор по объединению вопросов рационализации изобретательства и техники безопасности			Ст. инспектор по объединению вопросов рационализации изобретательства и техники безопасности					Технический отдел															
Служба движения, грузовой и пассажирской работы	Служба движения, грузовой работы, пассажирской работы		Служба движения					Служба грузовой работы и планирования перевозок	Коммерческая служба				Служба движения и грузовой работы					Служба движения					
Служба тяги и подвижного состава	Служба подвижного состава		Служба паровозов					Служба локомотивов ждз-ва					Служба локомотивов ждз-ва и электротехнической ждз-ва					Служба локомотивов ждз-ва	Служба локомотивов ждз-ва				
Служба пути и сооружений	Служба пути и сооружений		Служба пути	Служба зданий и сооружений														Служба пути	Служба зданий и сооружений				
Служба связи и сигнализации	Служба связи и сигнализации																						
Отдел кадров			Отдел кадров																				
Отдел труда и зарплаты																							
Плановый отдел			Отдел планово-экономич.					Планово-экономический отдел															
Финансовый отдел																							
Отдел главной бухгалтерии			Главная бухгалтерия																				
Отдел учета			Отдел учета																				
Военный отдел			Отдел военной мобилизации					Первый отдел военно-мобилизационной службы															Второй служба
Отдел автомобильного и моторельсового транспорта	Автомобильный отдел		Отдел автомобильного и моторельсового транспорта										Служба автомобильного и моторельсового транспорта										
Управление делами			Отдел административных дел					Админ. отдел															
Дорожный архив			Отдел планирования перевозок																				
Группа обеспечения перевозки и контроля за перевозками автомобильных грузов			Сектор планирования перевозок																				
Группа оперативной доставки и инвентаризации			Сектор оперативной доставки																				
Секретно-шифровальная группа			Сектор секретно-шифровальной работы					Второй сектор секретно-шифровальной работы					Второй сектор секретно-шифровальной работы										Первый сектор
Группа восстановителей из средств																							
Юридическая группа			Сектор юридический					Юридический отдел					Юридическая группа										
Группа организационная	Организационная группа		Сектор организационно-штатный					Отдел организационно-штатный					Организационная группа										
								Служба электротехники и энергетической ждз-ва					Служба электротехники и энергетической ждз-ва										
								Сл. служба пути					Сл. служба пути										
								Отдел международных сообщений					Отдел международных сообщений										

Принятые обозначения

структурное подразделение функционировало

структурное подразделение объединено с другим

не функционировало

структурное подразделение

было стало самостоятельным

составили

Клишеч

93

LATVIJAS VALSTS ARHĪVS

Ar Oktobra revolūcijas ordeni apbalvotā
Baltijas dzelzceļa pārvalde un tai
pamācītās nodalās

Fonds Nr. 93.

Vēsturiskā izziņa

1944. - 1987. g.

7

УПРАВЛЕНИЕ ПРИБАЛТИЙСКОЙ ордена ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Д О П О Л Н Е Н И Е
к исторической справке фонда № 93

За период , прошедший с момента последней обработки документов в 1982 году, в структуре аппарата Управления Прибалтийской железной дороги и подведомственных организаций произошли следующие изменения:

На основании приказа № 80 начальника дороги от 28.08.70г. в г.Риге открыт филиал Даугавпилсского техникума железнодорожного транспорта на базе филиала Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта.

Приказом № 43 начальника дороги от 18.05.72г. организован путевой ремонтный поезд № 632, а приказом № 4 начальника дороги от 08.01.76г. строительное управление № I и путевой ремонтный поезд № 632 (ПРИ-632) объединены с 01.01.76г. в строительно-монтажный поезд № 632 (СМП-632) с непосредственным подчинением Дорстройтресту.

Приказом № 40 начальника дороги от 17.04.72г. организован Вычислительный центр Прибалтийской железной дороги с самостоятельным балансом и расчетным счетом с подчинением начальнику дороги.

Приказом № 12 начальника дороги от 25.01.73г. организована дорожная станция переливания крови (ДСПК) в структуре службы НВС (врачебно-санитарная служба).

Приказом № 101 начальника дороги от 20.11.74г. Рижскому отряду военизированной охраны присвоено наименование "3-его отряда военизированной охраны".

На основании распоряжения Министерства Путей Сообщения № А-12270 от 01.11.79г. дорожная фабрика механизированного счѐта (ДФМС) переименована в Дорожную машиносчетную станцию (ДМСС).

Приказом № 41 начальника дороги от 20.07.81г. дорожные авторемонтные мастерские реорганизованы в эксплуатационно-ремонтную автобазу-Рига на хозяйственном расчете.

Приказом № 59 начальника дороги от 09.11.81г. создан Дорожный вагон-лаборатория охраны труда (ДВЛОТ).

Приказом № 49 начальника дороги от 01.09.81г. отдел погрузочно-разгрузочных работ реорганизован в службу контейнерных и пакетных перевозок и механизации погрузочно-разгрузочных работ.

II

В 1984 году проведена экспертиза ценности и обработка документов Управления Прибалтийской железной дороги за 1976-1981г.г.

Наряду с указанными документами обработаны отдельно документы юридической службы "Приказы начальника дороги" за 1970-1981г.г., не упорядоченные ранее.

Документы, не имеющие практической ценности, выделены к уничтожению и внесены в акты с № 1 по № 38 с октября 1984года по март 1984 года.

Дела постоянного срока хранения, по личному составу и долговременного срока хранения упорядочены и включены в продолжение описей с 1977-1981г.г.:

постоянного срока хранения: фонд 1, оп.2-56,
фонд 2, оп.1,2
фонд 4, оп.1,
фонд 5, оп.1,
фонд 16, оп.1,

по личному составу: фонд 1, оп.16-52, 247,
фонд 2, оп.3-л,
фонд 4, оп.2-л,
фонд 5, оп.3-л,
фонд 16, оп.1-л

д/вр.срока хранения: фонд 1, оп.2-19,
фонд 2, оп.1.

Принцип систематизации сохранен прежним. Дела, включенные в продолжение описей, обработаны по 1981 год включительно.

В связи с производственной необходимостью в описи не включены документы: отчеты по труду и заработной плате за 1978-81г. (фонд 5, оп.1), годовые балансы основной деятельности ОРСов, торгово-закупочной базы, автобазы и сводные балансы ДорУРСа (фонд 1, оп.30). Указанные дела будут сданы в 1986 году.

Из описи № 10, 47 фонда 1 постоянного срока хранения изъяты технические планы по эксплуатационной работе дороги и отделений (фактически технические нормы железной дороги и материалы к ним, ст.107) и анализы работы устройств сигнализации, централизации и блокировки дороги, ст.171, имеющие сроки хранения соот-

ветственно 3 и 5 лет.

В первой половине 1986 года дела постоянного срока хранения будут приняты сектором архивов по 1983 год включительно.

Начальник сектора архивов

Колесникова

И.И. Колесникова

" " _____ 1985г.

4

УПРАВЛЕНИЕ ПРИБАЛТИЙСКОЙ ОРДЕНА ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Д О П О Л Н Е Н И Е

к исторической справке фонда № 93

За период, прошедший с момента последней обработки документов в 1984 году, в структуре аппарата Управления Прибалтийской железной дороги произошли следующие изменения:

приказом от 31.01.83 № 14 начальника дороги эксплуатационно-ремонтная автобаза - Рига реорганизована с 01.02.83 в дорожную автобазу / ДАБ/ на ст. Рига на хозяйственном расчете с самостоятельным балансом и счетом с Госбанке, объединив автотранспорт Рижского, Эстонского, Шауляйского и Калининградского отделений;

приказом от 09.08.83 № 60 начальника дороги и дополнительного указания начальника дороги от 19.11.84 об изменении п.1 приказа начальника дороги от 09.08.83 № 60 здания, оборудования, инвентарь и материалы Рижской, Каунасской и Таллинской дорожных технических школ переданы на баланс основной деятельности Рижскому, Таллинскому и Каунасскому отделениям по принадлежности.

II.

В 1985 году проведена экспертиза ценности и обработка документов Управления Прибалтийской железной дороги за 1979-1983 годы. Наряду с указанными документами обработаны отдельно документы юридической службы " Приказы начальника дороги" за 1982-1983 годы для пополнения исторических справок.

Документы, не имеющие практической ценности, выделены к уничтожению и внесены в акты с № 1 по № 19 с января 1985 года по декабрь 1985 года.

Дела постоянного срока хранения, по личному составу и долговременного срока хранения упорядочены и включены в продолжение описей с 1979 по 1983 годы:

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| постоянного срока хранения | - фонд 1, опись 2-56; |
| | фонд 2, опись 1, 2, |
| | фонд 4, опись 1, |
| | фонд 5, опись 1, |
| | фонд 16, опись 1. |
| по личному составу | - фонд 1, опись 16-52, 247, |
| | фонд 2, опись 3-л, |
| | фонд 4, опись 2-л, |
| | фонд 5, опись 3-л, |
| | фонд 16, опись 1-л, |

Принцип систематизации сохранен прежним, Дела ,включенные в продолжение описей, обработаны по 1983 год включительно.

В описи 1982-1983 годов не включены документы:
приказ начальника дороги № I за 1982 год ,так как он не изда-
вался;
ежегодные отчеты о работе ревизорского состава дороги за 1982-
1983 годы в связи с указанием Главного ревизора Министерства
Путей Сообщения об отмене данных отчетов.

Начальник общего сектора



Н.Н. Колесникова

02.12.86

6

УПРАВЛЕНИЕ ПРИБАЛТИЙСКОЙ ОРДЕНА ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Д О П О Л Н Е Н И Е
к исторической справке фонда № I

За период, прошедший с момента последней обработки документов в 1986 году в структуре аппарата Управления Прибалтийской железной дороги произошли следующие изменения:

- указанием начальника дороги от 13.03.84 № Н-5/150 организована Дирекция строительства железнодорожных объектов паромной переправы СССР-ГДР с подчинением Управлению дороги на хозяйственном расчете, самостоятельным балансом с открытием соответствующих счетов в Госбанке СССР (стройбанке СССР);
- указанием начальника дороги от 10.12.84 № Н-5/930 создана служба контейнерных перевозок и коммерческой работы и аналогичные отделы в отделениях дорог, с возложением на них руководства контейнерными перевозками, механизацией погрузочно-разгрузочных работ, коммерческой работой и развитием грузового хозяйства;
- указанием МПС от 03.06.86 № 332-У и начальника дороги № Н-5/353 от 01.07.86 объединены Рижское и Елгавское отделения
- постановлением ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства от 27.06.86 № 6670 и совместным УШ Пленумом Райпрофсоюза Рижского и Елгавского отделений Прибалтийской железной дороги от 11.08.86 объединены Елгавский райпрофсоюз с Рижским;
- постановлением Президиума ВЦПС от 20 февраля 1987 года № 2-16, секретариата ВЦПС от 6 апреля 1987 г. № 10-3 и постановлением Президиума ДРСПС от 16 апреля 1987 г. № 3-2, постановлением Президиума Дорпрофсоюза от 20.07.87 № 10-3 упразднить Дорржанный совет "Локомотив" Прибалтийской железной дороги и создать в аппарате Дорожного комитета профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства отдел по физическому воспитанию трудящихся со штатом пять единиц;
- протоколом от 18.01.88 № I заседания Президиума ДорНТО считать дальнейшую деятельность общественного научно-исследовательского института нецелесообразной.

II

В 1987 году проведена экспертиза ценности и обработка документов управления Прибалтийской железной дороги за 1984-1985 годы. Наряду с указанными документами отдельно обработаны

документы юридической службы "приказы начальника дороги" и секретариата "указания начальника дороги" за 1984-1985 годы для пополнения исторических справок.

Документы, не имеющие практической ценности, выделены к уничтожению и внесены в акты с № I по № 23 с января по декабрь 1987 года.

Дела постоянного срока хранения, по личному составу и длительного срока хранения упорядочены и включены в продолжение описей за 1984-1985 годы:

постоянного срока хранения: фонд I; оп. 2-4, 8, 10, 12-20, 23-31, 35-36, 39, 47, 53, 57.

✓ фонд 2, оп. I-6.

✓ фонд 4, оп. I

- фонд 5, оп. I

✓ фонд 16, оп. I

по личному составу:

✓ фонд I, оп. 5, 8, 16, 24, 7, 18, 20, 27, 30, 50, 52, 58, ...

✓ фонд 2, оп. 3-л

✓ фонд 4, оп. 2-л

✓ фонд 5, оп. 2-л

✓ фонд 16, оп. I-л

Принцип систематизации сохранен прежним. Дела, включенные в продолжение описей, обработаны по 1985 год включительно. Дела ликвидированных организаций обработаны и включены в описи по год ликвидации: фонд I, оп. 39, 53; фонд 2, оп. 5; фонд 5, оп. I, 2. В описи 1984-1985 годов включены документы в связи с тем, что дела не заводились: фонд I, опись 6, II, 56. Кроме того открыта новая опись по личному составу: фонд I, опись 63-л (редакция газеты "Железнодорожник Прибалтики").

Дела технического отдела фонд I, оп. 12 "Материалы общественного научно-исследовательского института (планы, отчеты, протоколы) переданы в Дорожное научно-техническое общество фонд I, оп. 53. Данное дело в 1986-1988 года не заводилось.

Начальник сектора архивов

Handwritten signature

Н.Н. Колесникова

31.03.88

23 48 98

8

28

УПРАВЛЕНИЕ ПРИБАЛТИЙСКОЙ ОРДЕНА ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Д О П О Л Н Е Н И Е
к исторической справке фонда № I

За период, прошедший с момента последней обработки документов в 1986 году в структуре аппарата Управления Прибалтийской железной дороги произошли следующие изменения:

- указанием начальника дороги от 13.03.84 № Н-5/150 организована Дирекция строительства железнодорожных объектов паромной переправы СССР-ГДР с подчинением Управлению дороги на хозяйственном расчете, самостоятельным балансом с открытием соответствующих счетов в Госбанке СССР (стройбанке СССР);
- указанием начальника дороги от 10.12.84 № Н-5/930 создана служба контейнерных перевозок и коммерческой работы и аналогичные отделы в отделениях дорог, с возложением на них руководства контейнерными перевозками, механизацией погрузочно-разгрузочных работ, коммерческой работой и развитием грузового хозяйства;
- указанием МПС от 03.06.86 № 332-У и начальника дороги № Н-5/353 от 01.07.86 объединены Рижское и Елгавское отделения;
- постановлением ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства от 27.06.86 № 6670 и совместным УШ Пленумом Райпрофсоюза Рижского и Елгавского отделений Прибалтийской железной дороги от 11.08.86 объединены Елгавский райпрофсоюз с Рижским;
- постановлением Президиума ВЦПС от 20 февраля 1987 года № 2-16, секретариата ВЦПС от 6 апреля 1987 г. № 10-3 и постановлением Президиума ЛРСПС от 16 апреля 1987 г. № 3-2, постановлением Президиума Дорпрофсоюза от 20.07.87 № 10-3 упразднить Дорожный совет "Локомотив" Прибалтийской железной дороги и создать в аппарате Дорожного комитета профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства отдел по физическому воспитанию трудящихся со штатом пять единиц;
- протоколом от 18.01.88 № I заседания Президиума ДорНТО считать дальнейшую деятельность общественного научно-исследовательского института нецелесообразной.

II

В 1987 году проведена экспертиза ценности и обработка документов управления Прибалтийской железной дороги за 1984-1985 годы. Наряду с указанными документами отдельно обработаны

документы юридической службы "приказы начальника дороги" и секретариата "указания начальника дороги" за 1984-1985 годы для пополнения исторических справок.

Документы, не имеющие практической ценности, выделены к уничтожению и внесены в акты с № I по № 23 с января по декабрь 1987 года.

Дела постоянного срока хранения, по личному составу и длительного срока хранения упорядочены и включены в продолжение описей за 1984-1985 годы:

постоянного срока хранения: фонд I; оп. 2-4, 8, 10, 12-20, 23-31, 35-36, 39, 47, 53, 57.
 ✓ фонд 2, оп. I-6.
 ✓ фонд 4, оп. I
 - фонд 5, оп. I
 ✓ фонд 16, оп. I
 по личному составу: фонд I, оп. 5, 8, 16, 247, 17, 18, 20, 27, 30, 50, 52, 58.
 фонд 2, оп. 3-л
 ✓ фонд 4, оп. 2-л
 ✓ фонд 5, оп. 2-л
 ✓ фонд 16, оп. I-л

Принцип систематизации сохранен прежним. Дела, включенные в продолжение описей, обработаны по 1985 год включительно. Дела ликвидированных организаций обработаны и включены в описи по год ликвидации: фонд I, оп. 39, 53; фонд 2, оп. 5; фонд 5, оп. I, 2. В описи 1984-1985 годов включены документы в связи с тем, что дела не заводились: фонд I, опись 6, II, 56. Кроме того открыта новая опись по личному составу: фонд I, опись 63-л (редакция газеты "Железнодорожник Прибалтики").

Дела технического отдела фонд I, оп. 12 "Материалы общественного научно-исследовательского института (планы, отчеты, протоколы)" ^(за 1984-1985 г.г.) переданы в Дорожное научно-техническое общество фонд I, оп. 53. Данное дело в 1986-1988 года не заводилось.

Начальник сектора архивов

Колесникова

Н.Н. Колесникова

31.03.88

23 48 98

15/10
25

УПРАВЛЕНИЕ ПРИБАЛТИЙСКОЙ ОРДЕНА ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Д О П О Л Н Е Н И Е
к исторической справке фонда № I

За период, прошедший с момента последней обработки документов в 1987 году в структуре аппарата Управления Прибалтийской железной дороги произошли следующие изменения:

- указанием Министра путей сообщения от 20 ноября 1985 года № I325-у разделен отдел организации труда, заработной платы и техники безопасности и на его базе организованы два самостоятельных отдела - отдел организации труда и заработной платы (фонд I опись I8), и отдел охраны труда и техники безопасности (фонд I опись 2I);

- указанием начальника дороги от 23 июля 1987 года № Н-5/420 с I октября 1987 года упразднена Дорожная машинно-счетная станция (ДМСС), ее функции возложена на информационно-вычислительный центр (ИВЦ) Прибалтийской железной дороги;

- указанием Министра путей сообщения от 26 июня 1987 года № Г-3568-у переименованы:

дорожный вычислительный центр	в информационно-вычислительный центр железной дороги
главный материальный склад дороги	в главный материальный склад железной дороги
служба электрификации и энергетического хозяйства железной дороги	в службу электроснабжения
планово-экономический отдел железной дороги	в планово-экономическую службу
служба материально-технического обеспечения железной дороги	в службу материально-технического снабжения
административно-хозяйственный отдел управления дороги	в хозяйственный отдел
бюро жалоб управления дороги	в сектор писем

- указанием начальника дороги от 4 марта 1988 года № Н-5/8I в состав Прибалтийской железной дороги с сохранением их самостоятельности включены отраслевые учреждения просвещения (кроме филиала ЛИИЖТа), здравоохранения, фармацевтическое подразделение, предприятия рабочего снабжения.

Этим же указанием на базе дорожного управления рабочего снабжения (ДОРУРСа) организована служба рабочего снабжения и совместно с врачебно-санитарной службой включена в состав Управления дороги;

Дортрансфармуправление переименовано в дорожное фармацевтическое отделение, подчиненное врачебно-санитарной службе.

Приказом начальника дороги от 26 июля 1988 года № Н/53 во исполнение указания МПС от 31 декабря 1987 года № 522-у преобразованы:

- служба движения в службу перевозок;
- сектор по международным перевозкам в сектор международных сообщений;
- служба гражданских сооружений в службу гражданских сооружений и социального развития;
- вторая служба в специальную службу;
- аппарат дорожного ревизора по безопасности движения в аппарат по безопасности движения
- планово-экономическая служба в экономическую службу
- служба сигнализации и связи в службу сигнализации, связи и вычислительной техники.

Упразднен отдел ревизий, включен в состав службы бухгалтерского учета и финансов.

Отдел статучета и отчетности преобразован в службу статистики и экономического анализа;

- юридический отдел в юридический отдел с арбитражем;
- организационно-штатный сектор в сектор совершенствования организационных структур.
- финансовая служба в службу бухгалтерского учета и финансов

II

В 1989 году проведена экспертиза ценности и обработка документов управления Прибалтийской железной дороги за 1986-1987 годы. На ряду с указанными документами отдельно обработаны документы юридического отдела "Приказы начальника дороги" и секретариата "Указания начальника дороги" за 1986-1987 годы для пополнения исторических справок.

Документы, не имеющие практической ценности, выделены к уничтожению и внесены в акты с № I по № 21 с января по декабрь 1989 года.

Дела постоянного срока хранения, по личному составу и
долгосрочного хранения упорядочены и включены в продолжение
описей за 1986 - 1987 годы:

постоянного срока хранения: фонд I опись 2-4, 8, 10, 12, 19, 21, 23,
24, 26-31, 35, 39, 47, 52,
53, 57;

фонд 2 опись I, 2, 4, 6

фонд 4 опись I

фонд 5 опись I (сданы по 1987 год
включительно в 1988г.)

фонд I6 опись I

по личному составу:

фонд I описи 5, 8, 16, 17, 20, 21, 27-30,
50, 61-63, 52, 247

фонд 2 опись 3-л

фонд 4 опись 2-л

фонд 5 опись 2-л

фонд I6 опись I-л

Принцип систематизации сохранен прежним. Дела, включенные
в продолжение описей, обработаны по 1987 год включительно. Дела
ликвидированных организаций обработаны и включены в описи по
год ликвидации: строительно-монтажный поезд № 379 (фонд 24 опись
I) по 5 мая 1989 года.

В связи с изменением сроков хранения части архивных докумен-
тов (ранее - постоянно, по новому - 5 лет) в описи № 35 и 39 не
включены отчеты (формы УТО-I, АТО-I, ЖТО-I, АГО-7, АГО-I8, АГО-I4
за 1986-1987 годы.

С 1986 года отменены отчеты и доклады юридического отдела
и отдела кадров, отдела учебных заведений. (описи № 16, 17, 23).

Открыта новая опись дел постоянного срока хранения № 21
(отдел охраны труда и техники безопасности, см. лист I дополнения)
Приняты документы по личному составу (приказы по личному соста-
ву и карточки ф. Т-2 на уволенных работников) от дорожной лабора-
тории автоматизации, телемеханики и связи, включенной в состав
Дорожного центра научно-технической информации и пропаганды
приказом начальника дороги от 16 января 1974 года № Н-5/38.
В связи с этим открыта новая опись № 62/л.

Начальник сектора архивов

Р.Г.Ткаченко

12 марта 1990 года

234938

13
33

УПРАВЛЕНИЕ ПРИБАЛТИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Д О П О Л Н Е Н И Е

к исторической справке фонда № I

За период, прошедший с момента последней обработки документов в 1989 году в структуре аппарата Управления Прибалтийской железной дороги произошли следующие изменения:

- приказом начальника Прибалтийской железной дороги от 15 октября 1990 года № Н/53 с 1 ноября 1990 года ликвидирована служба рабочего снабжения и на его базе, а также на базе Отделов рабочего снабжения Рижского, Даугавпилсского, Калининградского, Эстонского, Вильнюсского, Шауляйского отделений, торгово-закупочной базы, спецавтобазы создано Дорожное торгово-производственное объединение рабочего снабжения (ДОРОРС); (фонд I опись 30)

- приказом начальника Прибалтийской железной дороги от 29 января 1991 года № II-Н/6 с 1 апреля 1991 года в ведение Прибалтийской железной дороги передан цех № 3 п/о "Полиграфист", реорганизованный в Типографию Приб.жел.дор. (Ф. оп.)

- приказом от 24 сентября 1991 года № 107 ликвидирован учебный комбинат ГлавУРСа, фонд I6 опись I.

- на основании Постановления СМ Латвийской Республики от 25 августа 1991 года № 215 "О неотложных мерах по реализации Постановления ВС Латвийской Республики "Об обеспечении экономической основы государственности Латвийской Республики" приказом начальника Прибалтийской железной дороги от 29.10.91 № Н/53 с 01.08.1992 года (ф.4 опись I)

- на основании Постановления Верховного Совета Латвийской Республики от 24 августа 1991 года и решения СМ Латвийской Республики от 25.08.91 № 215 Дорожная больница на ст.Рига с 1 ноября 1991 года передана Министерству благосостояния (ф.23 опись I-5);

- приказом начальника Прибалтийской железной дороги от 14 сентября 1991 года № Н/50 с 16 декабря 1991 года ликвидирована врачебно-санитарная служба (ф. I опись 27)

- указанием министерства путей сообщения СССР от 28.12.91 № 473 пр-у в связи с признанием Независимости Латвийской Республики л и к в и д и р о в а т ь с 1 января 1992 года Прибалтийскую железную дорогу Министерства путей сообщения

- приказом Генерального директора от 28 октября 1991 года № I с 1 января 1992 года вводится в действие двухзвенная структура управления железнодорожным транспортом Латвийской

14
~~2.~~ ~~34~~

Республики: Министерство сообщения Латвийской Республики -
- Государственное предприятие "Латвияс дзелзцельш".

Зав. Дорожным объединенным
архивом



Р.Г.Ткаченко

28.08.92

234938

25/15

Заключительный лист
к списку фонда № I (Управление Прибалтийской
железной дороги)

Указанием Министерства путей сообщения СССР от 28.12.91 № 473 пр-у в связи с Признанием независимости Латвийской Республики с 1 января 1992 года Прибалтийская железная дорога ликвидирована.

Документальные материалы фонда обработаны, за период до 1975 года включительно в 1991 году переданы на хранение в Государственный архив Латвии.

В работе находились 63 описи, в результате ликвидации предприятия описи закрыты в следующем состоянии:

опись № 2 - секретариат начальника дороги	-	дело № 777
опись № 4 - пассажирская служба	-	№ 48
опись № 5 - служба локомотивного хозяйства	-	№ 596
опись № 6 - служба электрификации и энергетического хозяйства (с 1986 года отчетность отменена)	-	№ 13
опись № 8И - служба пути	-	№ 61
опись № 10 - служба сигнализации, связи и вычислительной техники	-	№ 136
опись № 12 - технический отдел дороги (упразднен)	-	№ 377
опись № 13 - отдел капитального строительства	-	№ 206
опись № 14 - экономическая служба	-	№ 528
опись № 15 - служба бухгалтерского учета и финансов	-	№ 772
опись № 16 - отдел кадров	-	№ 226
опись № 16-А - отдел кадров	-	№ 106
опись № 16-И - отдел кадров	-	№ 57
опись № 17И - отдел учебных заведений	-	№ 247
опись № 17 - отдел учебных заведений	-	№ 335
опись № 18 - отдел организации труда и зар. платы (документы за 1988-1991 г.г. утеряны, акт прилагается)	-	№ 224
опись № 19 - служба статистики и экономического анализа	-	№ 1347
опись № 20И - хозяйственный отдел	-	№ 977
опись № 21 - отдел охраны труда и санитарных и техники безопасности	-	№ 4
опись № 21И - отдел охраны труда и техники безоп.-	-	№ 211

опись № 23	- юридический отдел с арбитражем	- дело № 322
опись № 24	- организационно-штатный сектор	- " № 719
опись № 26	- инспекция при начальнике дороги (ликвидирована)	- " № 113
опись № 27	- врачебно-санитарная служба	- " № 791
опись № 27-Д	- врачебно-санитарная служба	- " № 233
опись № 27-А	- врачебно-санитарная служба (врачебно-санитарная служба ликвидирована)	- " № 281
опись № 28	- служба материально-технического обеспечения	- " № 86
опись № 28-Д	- " -	- " № 120
опись № 29	- отдел военизированной охраны	- " № 44
опись № 29-Д	- отдел военизированной охраны	- " № 187
опись № 30	- Дорожное управление рабочего снабжения	- " № 317
опись № 30-Д	- " -	- " № 86
опись № 31	- профсоюзный комитет	- " № 56
опись № 31-Д	- профсоюзный комитет	- " № 5
опись № 35	- Даугавпилсское отделение	- " № 538
опись № 39	- Рижское отделение	- " № 601
опись № 44	- информационно-вычислительный центр	- " №
опись № 47	- служба перевозок	- " № 392
опись № 50-Д	- дорожная химико-техническая лабор.	- " № 32
опись № 52-Д	- дорожный центр научно-технической информации и пропаганды	- " № 190
опись № 53	- дорожное научно-техническое общество	- " № 81
опись № 58-Д	- дорожная научно-техническая библиотека	- " № 87
опись № 61-Д	- дорожная комплексная контрольно- измерительная лаборатория	- " № 8
опись № 62-Д	- дорожная лаборатория автоматки, телемеханики и связи	- " № 8
опись № 63-Д	- редакция газеты "Железнодорожник Прибалтики"	- " № 5
опись № 247	- отдел кадров, личные дела на уволен- ных работников	- " № 3127

Произведена инвентаризация фонда. По результатам инвента-
ризации составлены акты на недостающие документы. Произведены
необходимые ремонтные и реставрационные работы.

Приказом Генерального директора вновь образованного
государственного предприятия "Латвис Дзелзелиш" от 28

3. 34 17

октября 1991 года; с 1 января 1992 года вводится в действие двухзвенная структура управления железнодорожным транспортом Латвийской Республики: Министерство сообщений Латвийской Республики - Государственное предприятие "Латвияс дзелицелли".

С этого же времени введена в действие и новая структура Государственного предприятия "Латвияс дзелицелли".

Зав. Досками объединенным архивом



Р. Тиченко

Šī lietā 7 (septiņass)
.....numurētas lapas
19 98. g. « 15. » 05.
zinātn. līdzetr. M.B.
arhivārs

Šī lietā 17 (septiņpadsmit)
.....numurētas lapas
20 01. g. « 20. » 06.
LVA arhivists M.B.

93

Ar Oktobra revolūcijas ordeni apbalvotā
Baltijas dzelzceļa pārvalde un tai
pauļautās nodalās

Fonds Nr. 93.

Vēsturiskā iekārtā

1944. - 1987. g.

1

УПРАВЛЕНИЕ ПРИБАЛТИЙСКОЙ ордена ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Д О П О Л Н Е Н И Е
к исторической справке фонда № 93

За период , прошедший с момента последней обработки документов в 1982 году, в структуре аппарата Управления Прибалтийской железной дороги и подведомственных организаций произошли следующие изменения:

На основании приказа № 80 начальника дороги от 28.08.70г. в г.Риге открыт филиал Даугавпилсского техникума железнодорожного транспорта на базе филиала Ленинградского института инженеров железнодорожного транспорта.

Приказом № 43 начальника дороги от 18.05.72г. организован путевой ремонтный поезд № 632, а приказом № 4 начальника дороги от 08.01.76г. строительное управление № I и путевой ремонтный поезд № 632 (ПРИ-632) объединены с 01.01.76г. в строительномонтажный поезд № 632 (СМП-632) с непосредственным подчинением Дорстройтресту.

Приказом № 40 начальника дороги от 17.04.72г. организован Вычислительный центр Прибалтийской железной дороги с самостоятельным балансом и расчетным счетом с подчинением начальнику дороги.

Приказом № 12 начальника дороги от 25.01.73г. организована дорожная станция переливания крови (ДСПК) в структуре службы НВС (врачебно-санитарная служба).

Приказом № 101 начальника дороги от 20.11.74г. Рижскому отряду военизированной охраны присвоено наименование "3-его отряда военизированной охраны".

На основании распоряжения Министерства Путей Сообщения № А-12270 от 01.11.79г. дорожная фабрика механизированного счѐта (ДФМС) переименована в Дорожную машиносчетную станцию (ДМСС).

Приказом № 41 начальника дороги от 20.07.81г. дорожные авторемонтные мастерские реорганизованы в эксплуатационно-ремонтную автобазу-Рига на хозяйственном расчете.

Приказом № 59 начальника дороги от 09.11.81г. создан Дорожный вагон-лаборатория охраны труда (ДВЛОТ).

Приказом № 49 начальника дороги от 01.09.81г. отдел погрузочно-разгрузочных работ реорганизован в службу контейнерных и пакетных перевозок и механизации погрузочно-разгрузочных работ.

II

В 1984 году проведена экспертиза ценности и обработка документов Управления Прибалтийской железной дороги за 1976-1981г.г.

Наряду с указанными документами обработаны отдельно документы юридической службы "Приказы начальника дороги" за 1970-1981г.г., не упорядоченные ранее.

Документы, не имеющие практической ценности, выделены к уничтожению и внесены в акты с № 1 по № 38 с октября 1984года по март 1984 года.

Дела постоянного срока хранения, по личному составу и договорного срока хранения упорядочены и включены в продолжение описей с 1977-1981г.г.:

постоянного срока хранения: фонд 1, оп.2-56,
фонд 2, оп.1,2
фонд 4, оп.1,
фонд 5, оп.1,
фонд 16, оп.1,

по личному составу: фонд 1, оп.16-52, 247,
фонд 2, оп.3-л,
фонд 4, оп.2-л,
фонд 5, оп.3-л,
фонд 16, оп.1-л

д/вр.срока хранения: фонд 1, оп.2-19,
фонд 2, оп.1.

Принцип систематизации сохранен прежним. Дела, включенные в продолжение описей, обработаны по 1981 год включительно.

В связи с производственной необходимостью в описи не включены документы: отчеты по труду и заработной плате за 1978-81г. (фонд 5, оп.1), годовые балансы основной деятельности ОРСов, торгово-закупочной базы, автобазы и сводные балансы ДорУРСа (фонд 1, оп.30). Указанные дела будут сданы в 1986 году.

Из описи № 10, 47 фонда 1 постоянного срока хранения изъяты технические планы по эксплуатационной работе дороги и отделений (фактически технические нормы железной дороги и материалы к ним, ст.107) и анализы работы устройств сигнализации, централизации и блокировки дороги, ст.171, имеющие сроки хранения соот-

ветственно 3 и 5 лет.

В первой половине 1986 года дела постоянного срока хранения будут приняты сектором архивов по 1983 год включительно.

Начальник сектора архивов

Жау

Н.Н. Колесникова

" " _____ 1985г.

4

УПРАВЛЕНИЕ ПРИБАЛТИЙСКОЙ ОРДЕНА ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Д О П О Л Н Е Н И Е

к исторической справке фонда № 93

За период, прошедший с момента последней обработки документов в 1984 году, в структуре аппарата Управления Прибалтийской железной дороги произошли следующие изменения:

приказом от 31.01.83 № 14 начальника дороги эксплуатационно-ремонтная автобаза - Рига реорганизована с 01.02.83 в дорожную автобазу / ДАБ/ на ст. Рига на хозяйственном расчете с самостоятельным балансом и счетом с Госбанке, объединив автотранспорт Рижского, Эстонского, Шауляйского и Калининградского отделений;

приказом от 09.08.83 № 60 начальника дороги и дополнительного указания начальника дороги от 19.11.84 об изменении п.1 приказа начальника дороги от 09.08.83 № 60 здания, оборудования, инвентаря и материалы Рижской, Каунасской и Таллинской дорожных технических школ переданы на баланс основной деятельности Рижскому, Таллинскому и Каунасскому отделениям по принадлежности.

II.

В 1985 году проведена экспертиза ценности и обработка документов Управления Прибалтийской железной дороги за 1979-1983 годы. Наряду с указанными документами обработаны отдельно документы юридической службы " Приказы начальника дороги" за 1982-1983 годы для пополнения исторических справок.

Документы, не имеющие практической ценности, выделены к уничтожению и внесены в акты с № 1 по № 19 с января 1985 года по декабрь 1985 года.

Дела постоянного срока хранения, по личному составу и долговременного срока хранения упорядочены и включены в продолжение описей с 1979 по 1983 годы:

- постоянного срока хранения - фонд 1, опись 2-56;
фонд 2, опись 1, 2,
фонд 4, опись 1,
фонд 5, опись 1,
фонд 16, опись 1.
- по личному составу - фонд 1, опись 16-52, 247,
фонд 2, опись 3-л,
фонд 4, опись 2-л,
фонд 5, опись 3-л,
фонд 16, опись 1-л,

Принцип систематизации сохранен прежним, Дела ,включенные в продолжение описей, обработаны по 1983 год включительно.

В описи 1982-1983 годов не включены документы:
приказ начальника дороги № I за 1982 год ,так как он не издавался;
ежегодные отчеты о работе ревизорского состава дороги за 1982-1983 годы в связи с указанием Главного ревизора Министерства Путей Сообщения об отмене данных отчетов.

Начальник общего сектора



Н.Н.Колесникова

02.12.86

6

УПРАВЛЕНИЕ ПРИБАЛТИЙСКОЙ ОРДЕНА ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Д О П О Л Н Е Н И Е
к исторической справке фонда № I

За период, прошедший с момента последней обработки документов в 1986 году в структуре аппарата Управления Прибалтийской железной дороги произошли следующие изменения:

- указанием начальника дороги от 13.03.84 № Н-5/150 организована Дирекция строительства железнодорожных объектов паромной переправы СССР-ГДР с подчинением Управлению дороги на хозяйственном расчете, самостоятельным балансом с открытием соответствующих счетов в Госбанке СССР (стройбанке СССР);
- указанием начальника дороги от 10.12.84 № Н-5/930 создана служба контейнерных перевозок и коммерческой работы и аналогичные отделы в отделениях дорог, с возложением на них руководства контейнерными перевозками, механизацией погрузочно-разгрузочных работ, коммерческой работой и развитием грузового хозяйства;
- указанием МПС от 03.06.86 № 332-У и начальника дороги № Н-5/353 от 01.07.86 объединены Рижское и Елгавское отделения
- постановлением ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства от 27.06.86 № 6670 и совместным УШ Пленумом Райпрофсоюза Рижского и Елгавского отделений Прибалтийской железной дороги от 11.08.86 объединены Елгавский райпрофсоюз с Рижским;
- постановлением Президиума ВЦПС от 20 февраля 1987 года № 2-16, секретариата ВЦПС от 6 апреля 1987 г. № 10-3 и постановлением Президиума ЛРСПС от 16 апреля 1987 г. № 3-2, постановлением Президиума Дорпрофсоюза от 20.07.87 № 10-3 упразднить Дорржний совет "Локомотив" Прибалтийской железной дороги и создать в аппарате Дорожного комитета профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства отдел по физическому воспитанию трудящихся со штатом пять единиц;
- протоколом от 18.01.88 № I заседания Президиума ДорНТО считать дальнейшую деятельность общественного научно-исследовательского института нецелесообразной.

II

В 1987 году проведена экспертиза ценности и обработка документов управления Прибалтийской железной дороги за 1984-1985 годы. Наряду с указанными документами отдельно обработан

документы юридической службы "приказы начальника дороги" и секретариата "указания начальника дороги" за 1984-1985 годы для пополнения исторических справок.

Документы, не имеющие практической ценности, выделены к уничтожению и внесены в акты с № I по № 23 с января по декабрь 1987 года.

Дела постоянного срока хранения, по личному составу и долгосрочного срока хранения упорядочены и включены в продолжение описей за 1984-1985 годы:

постоянного срока хранения: фонд I; оп. 2-4, 8, 10, 12-20, 23-31, 35-36, 39, 47, 53, 57.

✓ фонд 2, оп. I-6.

✓ фонд 4, оп. I

- фонд 5, оп. I

✓ фонд I6, оп. I

по личному составу:

фонд I, оп. 5, 8, 16, 247, 17, 18, 20, 27, 30, 50, 52, 58, 60.

фонд 2, оп. 3-л

✓ фонд 4, оп. 2-л

✓ фонд 5, оп. 2-л

✓ фонд I6, оп. I-л

Принцип систематизации сохранен прежним. Дела, включенные в продолжение описей, обработаны по 1985 год включительно. Дела ликвидированных организаций обработаны и включены в описи по год ликвидации: фонд I, оп. 39, 53; фонд 2, оп. 5; фонд 5, оп. I, 2. В описи 1984-1985 годов включены документы в связи с тем, что дела не заводились: фонд I, оп. 6, II, 56. Кроме того открыта новая опись по личному составу: фонд I, оп. 63-л (редакция газеты "Железнодорожник Прибалтики").

Дела технического отдела фонд I, оп. 12 "Материалы общественного научно-исследовательского института (планы, отчеты, протоколы)" переданы в Дорожное научно-техническое общество фонд I, оп. 53. Данное дело в 1986-1988 года не заводилось.

Начальник сектора архивов

[Подпись]

Н.Н. Колесникова

31.03.88

23 48 98

8

28

УПРАВЛЕНИЕ ПРИБАЛТИЙСКОЙ ОРДЕНА ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Д О П О Л Н Е Н И Е
к исторической справке фонда № I

За период, прошедший с момента последней обработки документов в 1986 году в структуре аппарата Управления Прибалтийской железной дороги произошли следующие изменения:

- указанием начальника дороги от 13.03.84 № Н-5/150 организована Дирекция строительства железнодорожных объектов паромной переправы СССР-ГДР с подчинением Управлению дороги на хозяйственном расчете, самостоятельным балансом с открытием соответствующих счетов в Госбанке СССР (стройбанке СССР);
- указанием начальника дороги от 10.12.84 № Н-5/930 создана служба контейнерных перевозок и коммерческой работы и аналогичные отделы в отделениях дорог, с возложением на них руководства контейнерными перевозками, механизацией погрузочно-разгрузочных работ, коммерческой работой и развитием грузового хозяйства;
- указанием МПС от 03.06.86 № 332-У и начальника дороги № Н-5/353 от 01.07.86 объединены Рижское и Елгавское отделения;
- постановлением ЦК профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства от 27.06.86 № 6670 и совместным УШ Пленумом Райпрофсожа Рижского и Елгавского отделений Прибалтийской железной дороги от 11.08.86 объединены Елгавский райпрофсоюз с Рижским;
- постановлением Президиума ВЦСПС от 20 февраля 1987 года № 2-16, секретариата ВЦСПС от 6 апреля 1987 г. № 10-3 и постановлением Президиума ЛРСПС от 16 апреля 1987 г. № 3-2, постановлением Президиума Дорпрофсожа от 20.07.87 № 10-3 упразднить Дорожный совет "Локомотив" Прибалтийской железной дороги и создать в аппарате Дорожного комитета профсоюза рабочих железнодорожного транспорта и транспортного строительства отдел по физическому воспитанию трудящихся со штатом пять единиц;
- протоколом от 18.01.88 № I заседания Президиума ДорНТО считать дальнейшую деятельность общественного научно-исследовательского института нецелесообразной.

II

В 1987 году проведена экспертиза ценности и обработка документов управления Прибалтийской железной дороги за 1984-1985 годы. Наряду с указанными документами отдельно обработаны

документы юридической службы "приказы начальника дороги" и секретариата "указания начальника дороги" за 1984-1985 годы для пополнения исторических справок.

Документы, не имеющие практической ценности, выделены к уничтожению и внесены в акты с № I по № 23 с января по декабрь 1987 года.

Дела постоянного срока хранения, по личному составу и долговременного срока хранения упорядочены и включены в продолжение описей за 1984-1985 годы:

постоянного срока хранения: фонд I; оп. 2-4, 8, 10, 12-20, 23-31, 35-36, 39, 47, 53, 57.

✓ фонд 2, оп. I-6.

✓ фонд 4, оп. I

- фонд 5, оп. I

✓ фонд I6, оп. I

по личному составу:

фонд I, оп. 5, 8, 16, 247, 17, 18, 20, 27, 30, 50, 52, 58.

фонд 2, оп. 3-л

✓ фонд 4, оп. 2-л

✓ фонд 5, оп. 2-л

✓ фонд I6, оп. I-л

Принцип систематизации сохранен прежним. Дела, включенные в продолжение описей, обработаны по 1985 год включительно. Дела ликвидированных организаций обработаны и включены в описи по год ликвидации: фонд I, оп. 39, 53; фонд 2, оп. 5; фонд 5, оп. I, 2. В описи 1984-1985 годов включены документы в связи с тем, что дела не заводились: фонд I, опись 6, II, 56. Кроме того открыта новая опись по личному составу: фонд I, опись 63-л (редакция газеты "Железнодорожник Прибалтики").

Дела технического отдела фонд I, оп. 12 "Материалы общественного научно-исследовательского института (планы, отчеты, протоколы)" ^{1984-1985 гг.} переданы в Дорожное научно-техническое общество фонд I, оп. 53. Данное дело в 1986-1988 года не заводилось.

Начальник сектора архивов

Н.Н. Колесникова

Н.Н. Колесникова

31.03.88

23 48 98

15/10
25

УПРАВЛЕНИЕ ПРИБАЛТИЙСКОЙ ОРДЕНА ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ
ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Д О П О Л Н Е Н И Е
к исторической справке фонда № I

За период, прошедший с момента последней обработки документов в 1987 году в структуре аппарата Управления Прибалтийской железной дороги произошли следующие изменения:

- указанием Министра путей сообщения от 20 ноября 1985 года № I325-у разделен отдел организации труда, заработной платы и техники безопасности и на его базе организованы два самостоятельных отдела - отдел организации труда и заработной платы (фонд I опись I8), и отдел охраны труда и техники безопасности (фонд I опись 2I);

- указанием начальника дороги от 23 июля 1987 года № Н-5/420 с I октября 1987 года упразднена Дорожная машино-счетная станция (ДМСС), ее функции возложена на информационно-вычислительный центр (ИВЦ) Прибалтийской железной дороги;

- указанием Министра путей сообщения от 26 июня 1987 года № Г-3568-у переименованы:

дорожный вычислительный центр	в информационно-вычислительный центр железной дороги
главный материальный склад дороги	в главный материальный склад железной дороги
служба электрификации и энергетического хозяйства железной дороги	в службу электроснабжения
планово-экономический отдел железной дороги	в планово-экономическую службу
служба материально-технического обеспечения железной дороги	в службу материально-технического снабжения
административно-хозяйственный отдел управления дороги	в хозяйственный отдел
бюро жалоб управления дороги	в сектор писем

- указанием начальника дороги от 4 марта 1988 года № Н-5/8I в состав Прибалтийской железной дороги с сохранением их самостоятельности включены отраслевые учреждения просвещения (кроме филиала ЛИИЖТа), здравоохранения, фармацевтическое подразделение, предприятия рабочего снабжения.

Этим же указанием на базе дорожного управления рабочего снабжения (ДОГУРСа) организована служба рабочего снабжения и совместно с врачебно-санитарной службой включена в состав Управления дороги;

Дортрансфармуправление переименовано в дорожное фармацевтическое отделение, подчиненное врачебно-санитарной службе.

Приказом начальника дороги от 26 июля 1988 года № Н/53 во исполнение указания МПС от 31 декабря 1987 года № 522-у преобразованы:

- | | |
|---|---|
| - служба движения | в службу перевозок; |
| - сектор по международным перевозкам | в сектор международных сообщений; |
| - служба гражданских сооружений | в службу гражданских сооружений и социального развития; |
| - вторая служба | в специальную службу; |
| - аппарат дорожного ревизора по безопасности движения | в аппарат по безопасности движения |
| - планово-экономическая служба | в экономическую службу |
| - служба сигнализации и связи | в службу сигнализации, связи и вычислительной техники. |

Упразднен отдел ревизий, включен в состав служб бухгалтерского учета и финансов.

Отдел статучета и отчетности преобразован в службу статистики и экономического анализа;

- | | |
|---------------------------------|--|
| - юридический отдел | в юридический отдел с арбитражем; |
| - организационно-штатный сектор | в сектор совершенствования организационных структур. |
| - финансовая служба | в службу бухгалтерского учета и финансов |

II

В 1989 году проведена экспертиза ценности и обработка документов управления Прибалтийской железной дороги за 1986-1987 годы. На ряду с указанными документами отдельно обработаны документы юридического отдела "Приказы начальника дороги" и секретариата "Указания начальника дороги" за 1986-1987 годы для пополнения исторических справок.

Документы, не имеющие практической ценности, выделены к уничтожению и внесены в акты с № I по № 21 с января по декабрь 1989 года.

Дела постоянного срока хранения, по личному составу и
долгосрочного хранения упорядочены и включены в продолжение
описей за 1986 - 1987 годы:

постоянного срока хранения: фонд I опись 2-4, 8, 10, 12, 19, 21, 23,
24, 26-31, 35, 39, 47, 52,
53, 57;
фонд 2 опись I, 2, 4, 6
фонд 4 опись I
фонд 5 опись I (сданы по 1987 год
включительно в 1988г.)
фонд I6 опись I
по личному составу: фонд I описи 5, 8, 16, 17, 20, 21, 27-30,
50, 61-63, 52, 247
фонд 2 опись 3-л
фонд 4 опись 2-л
фонд 5 опись 2-л
фонд I6 опись I-л

Принцип систематизации сохранен прежним. Дела, включенные
в продолжение описей, обработаны по 1987 год включительно. Дела
ликвидированных организаций обработаны и включены в описи по
год ликвидации: строительно-монтажный поезд № 379 (фонд 24 опись
I) по 5 мая 1989 года.

В связи с изменением сроков хранения части архивных докумен-
тов (ранее - постоянно, по новому - 5 лет) в описи № 35 и 39 не
включены отчеты формы УТО-1, АТО-1, ЖТО-1, АГО-7, АГО-18, АГО-14
за 1986-1987 годы.

С 1986 года отменены отчеты и доклады юридического отдела
и отдела кадров, отдела учебных заведений. (описи № I6, I7, 23).

Открыта новая опись дел постоянного срока хранения № 21
(отдел охраны труда и техники безопасности, см. лист I дополнения)
Приняты документы по личному составу (приказы по личному соста-
ву и карточки ф. Т-2 на уволенных работников) от дорожной лабора-
тории автоматизации, телемеханики и связи, включенной в состав
Дорожного центра научно-технической информации и пропаганды
приказом начальника дороги от 16 января 1974 года № Н-5/38.
В связи с этим открыта новая опись № 62/л.

Начальник сектора архивов

Р.Г.Ткаченко

12 марта 1990 года

234938

УПРАВЛЕНИЕ ПРИБАЛТИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Д О П О Л Н Е Н И Е

к исторической справке фонда № I

За период, прошедший с момента последней обработки документов в 1989 году в структуре аппарата Управления Прибалтийской железной дороги произошли следующие изменения:

- приказом начальника Прибалтийской железной дороги от 15 октября 1990 года № Н/53 с 1 ноября 1990 года ликвидирована служба рабочего снабжения и на его базе, а также на базе Отделов рабочего снабжения Рижского, Даугавпилсского, Калининградского, Эстонского, Вильнюсского, Шауляйского отделений, торгово-закупочной базы, спецавтобазы создано Дорожное торгово-производственное объединение рабочего снабжения (ДСРОРС); (фонд I опись 30)

- приказом начальника Прибалтийской железной дороги от 29 января 1991 года № II-Н/6 с 1 апреля 1991 года в ведение Прибалтийской железной дороги передан цех № 3 п/о "Полиграфист", реорганизованный в Типографию Приб. жел. дор. (ф. оп.)

- приказом от 24 сентября 1991 года № IO7 ликвидирован учебный комбинат ГлавУРСа, фонд I6 опись I.

- на основании Постановления СМ Латвийской Республики от 25 августа 1991 года № 215 "О неотложных мерах по реализации Постановления ВС Латвийской Республики "Об обеспечении экономической основы государственности Латвийской Республики" приказом начальника Прибалтийской железной дороги от 29.10.91 № Н/53 с 01.08.1992 года (ф.4 опись I)

- на основании Постановления Верховного Совета Латвийской Республики от 24 августа 1991 года и решения СМ Латвийской Республики от 25.08.91 № 215 Дорожная больница на ст. Рига с 1 ноября 1991 года передана Министерству благосостояния (ф. 23 опись I-5);

- приказом начальника Прибалтийской железной дороги от 14 сентября 1991 года № Н/50 с 16 декабря 1991 года ликвидирована врачебно-санитарная служба (ф. I опись 27)

- указанием министерства путей сообщения СССР от 28.12.91 № 473 пр-у в связи с признанием Независимости Латвийской Республики л и к в и д и р о в а т ь с 1 января 1992 года Прибалтийскую железную дорогу Министерства путей сообщения

- приказом Генерального директора от 28 октября 1991 года № I с 1 января 1992 года вводится в действие двухзвенная структура управления железнодорожным транспортом Латвийской

14
2. 34
Республики: Министерство сообщения Латвийской Республики -
- Государственное предприятие "Латвияс дзелзцелыш".

Зав. Дорожным объединенным
архивом



Р.Г.Ткаченко

28.08.92

234938

35/15

Заключительный лист
к описям фонда № I (Управление Прибалтийской
железной дороги)

Указанием Министерства путей сообщения СССР от 28.12.91 № 473 пр-у в связи с Признанием независимости Латвийской Республики с 1 января 1992 года Прибалтийская железная дорога ликвидирована.

Документальные материалы фонда обработаны, за период до 1975 года включительно в 1991 году переданы на хранение в Государственный архив Латвии.

В работе находились 63 описи, в результате ликвидации предприятия описи закрыты в следующем состоянии:

опись № 2 - секретариат начальника дороги	-	дело №777
опись № 4 - пассажирская служба	-	№148
опись № 5 - служба локомотивного хозяйства	-	№ 595
опись № 6 - служба электрификации и энергетического хозяйства (с 1986 года отчетность отменена)	-	№ 13
опись № 8И- служба пути	-	№ 61
опись № 10- служба сигнализации, связи и вычислительной техники	-	№ 136
опись №12 - технический отдел дороги (упразднен)	-	№ 377
опись №13 - отдел капитального строительства	-	№ 205
опись №14 - экономическая служба	-	№ 528
опись №15 - служба бухгалтерского учета и финансов	-	№ 772
опись №16 - отдел кадров	-	№ 226
опись №16-И-отдел кадров	-	№ 106
опись №16-Н-отдел кадров	-	№ 57
опись №17Л- отдел учебных заведений	-	№ 247
опись №17 - отдел учебных заведений	-	№ 335
опись №18 - отдел организации труда и зар. платы (документы за 1988-1991 г.г. утеряны, акт прилагается)	-	№ 224
опись №19 - служба статистики и экономического анализа	-	№ 1347
опись №20Л- хозяйственный отдел	-	№ 977
опись №21 - отдел охраны труда и техники безопасности и техники безопасности	-	№ 4
опись №21Л- отдел охраны труда и техники безоп.-	-	№ 211

г. 3/8

опись № 23	- юридический отдел с арбитражем	- дело № 322
опись № 24	- организационно-штатный сектор	- " № 719
опись № 26	- инспекция при начальнике дороги (ликвидирована)	- " № 113
опись № 27	- врачебно-санитарная служба	- " № 791
опись № 27-1	- врачебно-санитарная служба	- " № 233
опись № 27-А	- врачебно-санитарная служба (врачебно-санитарная служба ликвидирована)	- " № 281
опись № 28	- служба материально-технического обеспечения	- " № 85
опись № 28-1	- " -	- " № 120
опись № 29	- отдел военизированной охраны	- " № 44
опись № 29-1	- отдел военизированной охраны	- " № 187
опись № 30	- Дорожное управление рабочего снабжения	- " № 317
опись № 30-1	- " -	- " № 86
опись № 31	- профсоюзный комитет	- " № 56
опись № 31-1	- профсоюзный комитет	- " № 5
опись № 35	- Даугавпилсское отделение	- " № 538
опись № 39	- Рижское отделение	- " № 601
опись № 44	- информационно-вычислительный центр	" №
опись № 47	- служба перевозок	- " № 392
опись № 50-1	- дорожная химико-техническая лабор.	" № 32
опись № 52-1	- дорожный центр научно-технической информации и пропаганды	- " № 190
опись № 53	- дорожное научно-техническое общество	- " № 81
опись № 58-1	- дорожная научно-техническая библиотека	- " № 87
опись № 61-1	- дорожная комплексная контрольно- измерительная лаборатория	- " № 8
опись № 62-1	- дорожная лаборатория автоматика, телемеханики и связи	- " № 8
опись № 63-1	- редакция газеты "Железнодорожник Прибалтики"	- " № 5
опись № 247	- отдел кадров, личные дела на уволен- ных работников	- " № 3127

Произведена инвентаризация фонда. По результатам инвента- ризации составлены акты на недостающие документы. Произведены необходимые ремонтные и реставрационные работы.

Приказом Генерального директора вновь образованного государственного предприятия "Латвисис деэлземис" от 28

17
~~3.~~ 34

октября 1991 года и с 1 января 1992 года вводится в действие двухуровневая структура управления железнодорожным транспортом Латвийской Республики: Министерство сообщения Латвийской Республики - Государственное предприятие "Латвияс дзелизцелы".

С этого же времени введена в действие и новая структура Государственного предприятия "Латвияс дзелизцелы".

Зав. Дорсами объединенным архивом



Р. Тиченко

Šini lietā 7 (septiņass)
.....numurētas lapas
10 98. g. 15. " 05.
zinātn. līdzetr.
arhivārs M.B.

Šini lietā 17 (septiņpadsmit)
.....numurētas lapas
20 01. g. « 20. » 06.
LVA arhivists M.B.