

# Ленгипротранс: проектирование новых железных дорог

А.П. МАМЗЕЛЕВ



**АНАТОЛИЙ  
ПЕТРОВИЧ  
МАМЗЕЛЕВ**

Родился в 1942 г. в Ленинграде, окончил Горный институт по специальности «Инженерная геология и гидрогеология». В Ленгипротрансе работает с 1960 г. в должностях от техника до начальника технического отдела. Участник изысканий и проектирования Кавказской перевальной автодороги, БАМа (Чара – Тында), железных дорог Обская–Бованенково, Коротчаево–Ямбург.

*В мае 1935 г. приказом НКПС на базе Ленинградской экспедиции изысканий, Ленпроектпути, Ленизыскпути и Изостроя образовано Ленинградское отделение Союзтранспроекта – «Лентранспроект». Первым начальником Лентранспроекта был назначен Н.М. Казбенко. В довоенный период институт становится одной из ведущих проектно-изыскательских организаций по проектированию железных дорог.*

**П**ервыми наиболее крупными объектами в довоенный период были железнодорожные линии Карталы - Акмолинск, по которой уже в 1940 г. была начата временная эксплуатация; Караганда – Балхаш (487 км); Коноша – Котлас – Воркута (1546 км) – первые поезда по ней пошли в 1941 г. – железнодорожная линия обеспечила снабжение углем Северо-Запада и Центра страны в связи с временной оккупацией угледобывающих районов Украины; железнодорожная линия Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань протяжением 500 км, построена позже, в военные годы; железнодорожная линия Джезказган – Жарык протяжением 418 км. Подготовленные проекты новых железных дорог Новгород – Смоленск и Воркута – Югорский Шар не были осуществлены. В предвоенный период институт разрабатывал также проекты реконструкции и увеличения пропускной способности железных дорог западных областей Белоруссии, Украины и стран Балтии. Суммарно в довоенный период Лентранспроектом велись работы на трасах общим протяжением 7000 км.

С началом Великой Отечественной войны Лентранспроект занимался проектированием исключительно прифронтовых дорог и оборонных объектов. 362 сотрудника ушли добровольцами в армию, народное ополчение и истребительные батальоны на защиту Ленинграда, подали заявления для

зачисления в партизанские отряды. Многие из них погибли. В 1942 г. при Ленинградском, Карельском, Калининском и Волховском фронтах были созданы специализированные управления военно-восстановительных работ с проектными группами, в которых работали специалисты Лентранспроекта. По проекту института построена 35-километровая железная дорога Коса – Кобона – Войбокало, по которой доставлялись грузы к «Дороге жизни». Работы велись в сжатые сроки, и уже 20 февраля 1942 г. открылось движение на участке Войбокало – Кобона, а 6 марта – до станции Коса.

После прорыва блокады в январе 1943 г. за 19 дней при непосредственном участии специалистов института в районе Шлиссельбурга была построена 50-километровая «Дорога победы» с мостом через Неву. 7 февраля 1943 г. в осажденный Ленинград прибыл первый поезд с Большой земли.

Сразу после войны Лентранспроект занимался в основном разработкой документации на восстановление разрушенного хозяйства железных дорог. Его экспедиции вели также на востоке изыскания и проектирование: железнодорожной линии Карталы – Акмолинск (806 км) – рабочее движение на которой открыто в 1940 г., а в постоянную эксплуатацию сдана в 1945 г.; железнодорожной линии Акмолинск – Караганда (209 км) – ее сооружение начато в 1942 г. и продолжалось до конца войны; железнодорожной линии Акмолинск – Павлодар (436 км), где шли строительные работы до 1943 г.; вторых путей на участках Котельнич – Пермь и Пермь – Шаля – Свердловск.

В 1951 г. Лентранспроект преобразуется в Государственный проектно-изыскательский институт «Ленгипротранс» и в августе 1954 г. передается из МПС в систему Главтранспроекта Минтрансстроя СССР. В 1955 г. в состав инсти-



Санкт-Петербург.  
Здание центра  
управления перевозками  
Октябрьской железной  
дороги  
на Московском вокзале.  
2002 г.



**Василий  
Петрович  
Орехов**  
(1912-1965 гг.)

В.П. Орехов родился в 1912 г. в деревне Татырино Торопецкого уезда Псковской области. В 1935 г. окончил ЛИИЖТ. Инженер-строитель по изысканиям, проектированию и постройке железных дорог. С 1935 по 1965 г. работал в Ленгипротрансе, прошел путь от инженера до начальника института (1962-65 гг.). Участвовал в изысканиях и проектировании ряда новых железнодорожных линий и вторых путей: Карталы – Акмолинск – Павлодар, Кизел – Пермь, Кожва – Воркута, возглавлял проектно-изыскательские работы по железнодорожным линиям в Сирии. Почетный железнодорожник. Награжден 2 орденами и 4 медалями СССР.



Схема «Дороги Жизни»  
1942 г.  
и «Дороги Победы»  
1944 г.

туда вошло Ленинградское отделение Желдорпроекта МВД СССР. Численность сотрудников достигла 1988 человек.

В последующие годы были разработаны проекты на 11 тыс. км новых железных дорог, 6,4 тыс. км вторых путей и двухпутных вставок, 2,5 тыс. км автодорог, 6,9 тыс. км электрификации, 57 проектов новых и развития существующих железнодорожных узлов, 26 вокзалов и 42 объекта стройиндустрии и депо. К наиболее значимым следует отнести проекты участков Среднесибирской магистрали общей длиной 1621 км, железнодорожных линий Чум – Лабытнанги (203 км), Суоярви – Юшкозеро (397 км), Ивдель – Обь (573 км), Курган – Пески Целинные (264 км), Балхаш – Саяк (205 км), Сыня – Усинск (109 км) с внеклассным мостом через реку Уса, Ягельная – Ямбург (234 км), Лед-

озеро – Костомукша – Госграница (133 км), Мереть – Среднесибирская (230 км), Обская – Бованенково (509 км); вторых путей Коноша – Котлас (369 км), Целиноград – Караганда – Жарык (510 км), Карталы – Целиноград (806 км), Волховстрой – Петрозаводск (287 км), Целиноград – Павлодар (436 км), Беломорск – Апатиты (502 км), Целиноград – Кокчетав – Пресногорьковская (510 км), Инта – Печора – Рыбница (143 км); проекты электрификации участков Целиноград – Экибастуз (316 км), Шимановская – Скородино (418 км), Кокчетав – Новоишимская (188 км), Лоухи – Беломорск (221 км); автодорог Ленинград – Мурманск на участке Сегежа – Мурманск (324 км) и Кызыл – Можалык – Актывак – Абаза (245 км).

Опыт международного сотрудничества специалисты института начали

приобретать с 1960 г. в Сирийской Арабской Республике, где запроектировали новые железные дороги общим протяжением 850 км.

В 70-е годы Ленгипротранс разработал ТЭО соединения Норильска с сетью железных дорог страны, в котором рассмотрены варианты восстановления «мертвой дороги» Салехард – Игарка, а также Сургутское и Енисейское направления. В ре-



Павел  
Илларионович  
Яковлев  
(1911-1978 гг.)

П.И. Яковлев родился в 1911 г. в деревне Крони Лужского района Ленинградской области. По окончании ЛИИЖТа в 1935 г. работал в Ленгипротрансе. Осуществлял руководство изысканиями и проектированием целого ряда железнодорожных линий. С 1940 по 1947 г. руководил проектированием железной дороги Кант – Рыбачье, прокладывавшейся в сложных горных и геологических условиях. С 1947 по 1963 г. возглавлял изыскания и проектирование вторых путей на линии Коноша – Воркута, новых ж.д. линий Микунь – Сыктывкар, Рыбачье – Томак, Вельск – Котлас, достройки линии Чум – Лабытнанги. С 1963 по 1966 г. работал главным инженером института. С 1966 по 1971 г. — директор института. Почетный железнодорожник. Награжден 2 орденами СССР.

зультате проделанной работы как рациональный вариант транспортного освоения нефтегазоносных районов севера Тюменской области определено Сургутское направление.

Особое место в истории Ленгипротранса занимают изыскания и проектирование БАМа. Первые изыскательские партии Ленинградского филиала института «Гипротранс», созданного в 1930 г., вышли в дальневосточную тайгу летом 1932 г. Во главе их стояли А.В. Федоров, С.А. Иванов-Дронов, Н.В. Коларов и А.И. Касаткин. Начальниками районов были А.А. Фарфонтъев и И.И. Куранов. Руководил экспедицией главный инженер А.П. Смирнов. В 1934 г. изыскания проводились на участке Усть-Нима — Комсомольск-на-Амуре, а в 1934-35 гг. на линии Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, где они были возобновлены в 1943 г., а железная дорога построена до начала войны с Японией.

В 1937 г. была организована специальная проектно-изыскательская контора «Бамтранспроект», а в 1938 г. началось строительство на отдельных участках трассы, которое было прервано войной. Однако проектно-изыскательские работы продолжались до 1954 г.

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 24 марта 1967 г. № 268-104 Ленгипротранс возобновил проектирование на участке Чара — Тында и в 1973 г. выпустил проект тупиковой линии с грузооборотом 5 млн т. в год. В 1974 г. в сжатые сроки он был переработан: сначала на грузооборот в 30 млн т в год, а затем — на 35 млн т. в год. В процессе проектирования БАМа разработаны принципиально новые конструкции земляного полотна, в массовом плане нашли применение столбчатые опоры мостов. Особенностью проектирования являлось сохранение вечной мерзлоты при высокой сейсмичности.

В 1974 г. для улучшения координации работ по обеспечению стройки рабочей документацией в структуре института создается титул БАМ.

В 1976 г. Совет Министров СССР утвердил проект с показателями: строительная длина — 631 км;



Вентспилс, Латвия.

Юрас-парк.

Сооружение

земляного полотна.

2003 г.



**Лев  
Николаевич  
Данильчик**

Л.Н. Данильчик родился в 1928 г. в деревне Малюшите Корелигского района Гродненской области. Окончил ЛИИЖТ в 1953 г. С 1953 по 1997 г. в Ленгипротрансе, прошел путь от инженера до ген. директора (1972-1994 гг.). Инициатор образования в Ленинграде Координационного совета по БАМу, объединившего 22 научных и проектных института и позволившего в условиях вечной мерзлоты обеспечить устойчивость сооружений и сокращение стоимости строительства. Внес значительный вклад в разработку технологии и прогрессивных конструкций на заводах Минтрансстроя. С 1997 г. работает в Санкт-Петербургском филиале Корпорации «Трансстрой». Награжден 2 орденами и 2 медалями СССР. Заслуженный строитель РФ. Почетный транспортный строитель.



грузооборот на второй год эксплуатации — 35 млн т в год; категория линии — I; руководящий уклон — 9%, отдельных пунктов — 26; земляное полотно под два пути шириной поверху — 10,6 м; полезная длина прямо-отправочных путей — 1050 м.

В 1992 г. Ленгипротранс разработал ТЭО высокоскоростной железнодорожной магистрали Санкт-Петербург — Москва длиной 654 км, проходящей западнее существующей в районе города Валдай, с элементами трассы и профиля, обеспечивающими движение пассажирских поездов со скоростью до 350 км в час. Строительство этой магистрали, к сожалению, не состоялось.

К 300-летию основания Санкт-Петербурга. Стрельна. Пресс-центр на территории Константиновского дворца. 2003 г.

В 1993 г. государственный институт «Ленгипротранс» был преобразован в АООТ по изысканиям и проектированию объектов транспортного строительства. За последующий период Ленгипротрансом выполнены проектные работы по транспортному обеспечению портов Финского залива, схеме развития железных дорог в полигоне Пермской области, Коми-Пермяцкого национального округа, Кировской области и Республики Коми, по ТЭО новой железнодорожной линии Карпогоры — Вендинга, подъездной железной дороге к Средне-Тиманскому бокситовому руднику, новой железной дороги Паюта — Новый Порт на полуострове Ямал, строящейся железной дороге Обская — Бованенково (509 км), реконструкции участка Санкт-Петербург — Выборг — Госграница для организации скоростного пассажирского сообщения с Финляндией, электрификации участков Выборг — Каменогорск — Светогорск и Кузнечное — Хиитола — Каменогорск, Волховстрой — Свирь и Волхов-

строй — Тихвин — Кошта, Черкезкей — Капыкуле в Турции с разработкой контактной подвески на основе европейских стандартов, реконструируемым станциям Ивангород, Себеж, Пыталово и Печоры-Псковские для организации погранично-таможенных операций на границах со странами Балтии, строящемуся электродепо на станции Металлострой для обслуживания



**Аркадий Яковлевич Хралов**  
(1936-1999 гг.)

А.Я. Хралов родился в 1936 г. в Ленинграде. В 1960 г. окончил ЛИИЖТ. В Ленгипротрансе — с 1960 по 1999 г. В 1970 - 78 гг. — главный инженер проекта новых железнодорожных линий на севере Западной Сибири, с 1978 г. — главный специалист отдела изысканий и проектирования железных дорог, с 1994 г. — главный инженер института. Принимал участие в изысканиях и проектировании транспортных объектов в сложных климатических и инженерно-геологических условиях: автодороги Абаза — Актотрак и Кавказской перевальной, БАМ, железных дорог Северо-Запада Сибири, Сахалина и др. Являлся одним из инициаторов внедрения в условиях вечной мерзлоты новых эффективных конструкций земляного полотна. Заслуженный строитель России. Награжден орденом и медалями СССР.

электропоездов серий ЭР и ЭТ и скоростных поездов «Сокол», Единому диспетчерскому центру управления движением на Октябрьской железной дороге, строящимся мостам на автодорогах в Республике Саха, городским путепроводным развязкам во Владивостоке, Уссурийске и Хабаровске. Одновременно институт участвует в проектировании строящегося головного участка кольцевой автодороги в Санкт-Петербурге.

Большой вклад внес коллектив института в подготовку северной столицы к 300-летию. Это и реконструкция Санкт-Петербургского железнодорожного узла, строительство Ладожского вокзала с пассажирской и технической станциями, сооружение регионального и дорожного центра управления перевозками на станции Санкт-Петербург-Главный, реконструкция и капитальный ремонт вокзалов: Московского, Витебского, Балтийского, Финляндского и пригородных — Ораниенбаум, Детское Село и Новый Петергоф.

Вклад сотрудников Ленгипротранса в развитие транспортного строительства отмечен орденами, медалями, почетными званиями и премиями Совета Министров СССР. В настоящее время в коллективе работают 2 Заслуженных строителя России, 2 Заслуженных связиста России, 16 Почетных транспортных строителей.

За годы существования института его руководителями были Николай Михайлович Казбенко (1935 г.); Николай Павлович Иванов (1936 — 1937 гг.); Михаил Петрович Когинов (1937 — 1953 гг.); Яков Михайлович Кукушкин (1953 — 1955 гг.); Николай Николаевич Пучков (1955 — 1962 гг.); Василий Петрович Орехов (1962 — 1965 гг.); Павел Илларионович Яковлев (1966 — 1971 гг.); Лев Николаевич Данильчик (1972 — 1994 гг.); Константин Николаевич Минин (1994 — 2002 гг.); Владимир Михайлович Чернаков (с 2002 г.).



Санкт-Петербург.  
Депо электропоездов  
на станции  
«Металлострой».  
2002 г.



**Константин  
Николаевич  
Минин**

К.Н. Минин родился 31 мая 1952 г. в г. Ленинграде. После окончания ЛИИЖТа с 1974 г. работает в Ленгипротрансе. В 1977 г. — ГИП по проектированию сложных объектов стройиндустрии Минтрансстроя. Это проекты расширения Оверятского завода ЖБК, завода ЖБК «Ленметрострой», расширение завода «Стройдеталь» в г. Тосно, объекты метрополитена в Ленинграде и Киеве. В 1983 г. стал начальником ППО, а в 1989 г. — заместителем директора по производству. С 1994 по 2002 г. был генеральным директором ОАО «Ленгипротранс». Награжден медалью, орденом «За заслуги перед Отечеством» II степени. Заслуженный строитель Российской Федерации. Почетный транспортный строитель.