

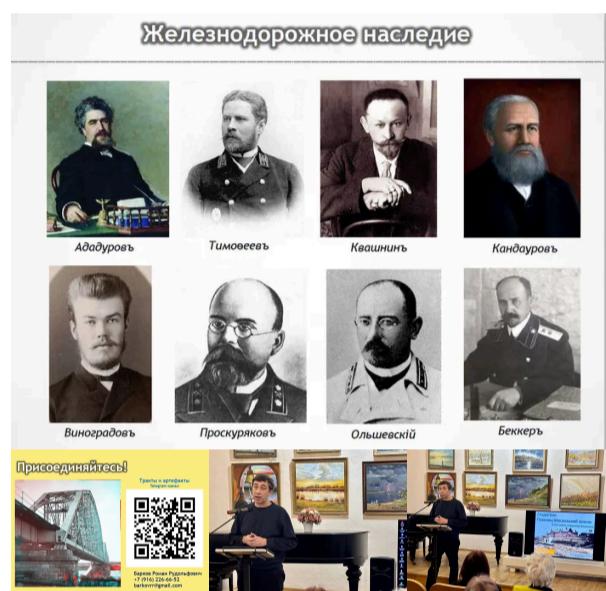
Барков Р.Р. Создатели Павелец-Московской линии – 16.11.25 // МБУК «Каширский краеведческий музей»: [сайт]. – URL: <https://музей-кашира.рф/item/2345839>; <https://xn---8sbarjejn1cza0e.xn--p1ai/item/2345839> (дата обращения 20.12.25). – Режим доступа: «Главная», раздел: «Краеведение», подразделы: «Краеведческие чтения», «V-е Краеведческие чтения», «Создатели Павелец-Московской линии». – О гл. инж. строительства Владимире Викторовиче Тимофееве (1856-1913), отце Н.В. Тимофеева-Ресовского.

МБУК "КАШИРСКИЙ КРАЕВЕДЧЕСКИЙ МУЗЕЙ"

[Главная](#) / [КРАЕВЕДЕНИЕ](#) / [Краеведческие чтения](#) / [V-е Краеведческие чтения](#) / Создатели Павелец-Моск...

16.11.2025 15:55

СОЗДАТЕЛИ ПАВЕЛЕЦ-МОСКОВСКОЙ Ж/Д ЛИНИИ



Создатели Павелец-Московской линии

Роман Рудольфович Барков, исследователь истории геодезии и путей сообщения

V-е Краеведческие чтения, 15.11.2025 г.; Тема "Малый город, большая история"

Рязанско-Уральская железная дорога (РУЖД) не относится к числу наиболее изученных и изучаемых. В отдельных публикациях, в основном – краеведческого характера, упоминаются годы строительства линий, сведения об отдельных станциях и зданиях при них. При этом статей о людях, создавших линии дороги, отыскать практически невозможно. Исключением здесь можно назвать лишь мостостроителя Л.Д. Проскурякова, разработавшего для РУЖД проекты нескольких мостов.

Павелец-Московская линия – одна из последних в числе построенных Обществом РУЖД. Концессия на строительство была получена в 1897 году, движение открыто осенью 1900 года. К началу строительства Обществом уже был накоплен значительный опыт как в административном управлении, так и в инженерной подготовке сооружения путей и железнодорожной инфраструктуры. К середине 1890-х годов в число сотрудников вошли талантливые инженеры и архитекторы. Высшие руководящие должности заняли инженеры путей сообщения, по своему предыдущему опыту в деталях знакомые с особенностями строительства путей в различных условиях.

Всё это в совокупности и послужило быстрому расширению железнодорожной сети РУЖД при качественной постройке линий и эстетически привлекательном оформлении станций. И Павелец-Московскую линию, наверное, можно назвать в этих отношениях наиболее совершенной. Здесь сошлись все благоприятные условия для того, чтобы мы и спустя век с четвертью могли восхищаться тем подходом к строительству, который в последние годы XIX века выработала группа специалистов.

Каждый из них заслуживает обстоятельного рассказа о трудовой деятельности, но начать надо хотя бы с малого: перечисления основных фактов биографий и основных воплощённых решений.

Председатель Правления Общества Иван Евграфович Агадуров (1841-1907)

Инженер путей сообщения.

В 1859 году окончил Петербургское строительное училище Главного управления путей сообщения. По успеваемости был первым в выпуске, что было отмечено на мраморной доске Института гражданских инженеров, в который было преобразовано училище.

В 1859-1869 гг. работал в должности начальника строительной дистанции Московско-Ярославской железной дороги. За это время были построены основные линии: вначале от Московской станции до Троицкой, затем – от неё до Ярославля.

В 1869 году Иван Евграфович был приглашён железнодорожным магнатом П.Г. фон Дервизом на должность Председателя правления Рязанско-Козловской железной дороги. Эту должность он с небольшим перерывом занимал на протяжении 35 лет!

В 1892 году дорога была преобразована в Рязанско-Уральскую, и Ададуров не только продолжил общее руководство Обществом, но и увеличил общую протяжённость линий в несколько раз, стал инициатором создания единственной в России железнодорожной флотилии.

Умер на своём бессменном посту в 1907 году.

Управляющий дорогой Дмитрий Петрович Кандауров (1851-1914)

Инженер путей сообщения. Окончил Институт инженеров путей сообщения в 1873 году. Первоначально служил начальником дистанции на Орловско-Грязской железной дороге. Затем работал начальником отделения шоссейных дорог Варшавского округа путей сообщения. После этого был главным инженером службы пути Воронежско-Ростовской железной дороги.

В 1886-1892 гг. находился в должности главного инженера Московско-Курской железной дороги. После выкупа дороги в казну уволился и был приглашён на должность управляющего Риго-Двинской железной дороги. Но, проработав там всего год, перешёл на Рязанско-Уральскую в аналогичную должность.

Был управляющим РУЖД с 1893 по 1906 гг. В этот период провёл техническую модернизацию дороги, увеличил протяженность её основных линий и станционных путей. Кроме того, организовал сеть железнодорожных школ, ставшую самой крупной в России.

Именно совместными усилиями Кандаурова и Ададурова была создана та техническая и коммерческая мощь Рязанско-Уральской железной дороги, которая сделала её самым крупным частным железнодорожным предприятием.

В 1911 г. Дмитрий Петрович разработал проекты электрических железных дорог Ялта-Бахчисарай и Севастополь-Алушта. Эти проекты реализованы не были.

В 1910-1914 гг. Кандауров избирался гласным Петербургской городской думы. В это время занимался организацией в Петербурге автобусного движения. Кроме того, был одним из разработчиков проекта Ладожского водопровода.

Главный инженер строительства Владимир Викторович Тимофеев (1856-1913)

По окончании Петербургского университета поступил в Институт инженеров путей сообщения, который окончил в 1883 году.

Начал Тимофеев свою железнодорожную деятельность ещё в период обучения в институте. В 1882 году он попал на строительство Баскунчакской железной дороги, которое осуществлялось под руководством инженера Б.А. Риппаса. Дорога строилась ради подвоза соли к Волге, где её перегружали на баржи. Дорога была проложена по чистой голой пустыне без капли пресной воды, этот опыт впоследствии использовался при строительстве Закаспийской.

По окончании института, в 1883-1885 гг. Тимофеев выполняет свою первую самостоятельную работу – руководит строительством Екатеринбург-Тюменской железной дороги. Затем, в 1886-1889 гг. строит Псково-Рижскую.

В 1889 году на Владимира Викторовича обращают внимание французы с бельгийцами. И приглашают его строить Транссибирскую магистраль. После рекогносцировки будущей трассы наш инженер отказался от руководства строительством, согласился лишь быть консультантом на изысканиях. Проведя в Африке три года, Тимофеев вернулся в родной Киев и в течение двух последующих лет строил линии Курско-Киевской железной дороги, которая с 1893 года стала Киево-Воронежской.

А в 1895 году, по всей видимости, по рекомендации Б.А. Риппаса, завершившего работу главным инженером Рязанско-Уральской, Тимофеев начал работу в Обществе РУЖД совместно с главным инженером А.И. Юговичем, и впоследствии заменил его.

В должности главного инженера по строительству Владимир Викторович построил несколько линий и ветвей Рязанско-Уральской железной дороги, в том числе и Павелец-Московскую протяжением 237 вёрст.

После работы в РУЖД, в 1902-1906 гг. Тимофеев строил Полоцко-Седлецкую железную дорогу. В общей сложности за свою жизнь построил около 15 000 вёрст путей.

Архитектор Николай Александрович Квашнин (1870-1924)

Окончил московское Училище живописи, ваяния и зодчества. На одном курсе с Квашниным учились Константин Коровин и Александр Головин, а преподавал им Михаил Врубель. После московского училища поступил в Российскую императорскую академию художеств в Петербурге.

Николай Александрович хорошо играл на балалайке, гитаре, виолончели, рояле и скрипке. Писал пьесы, поэмы и сказки. Сохранились рукописи более 50 его стихотворений. Среди них – посвящения Исааку Левитану и Владимиру Гиляровскому.

В 1896 году заменил А.А. Каминского в должности архитектора строительной конторы РУЖД. Разработал проекты всех гражданских зданий Павелец-Московской линии: пассажирских зданий III, IV и V классов, зданий разъездов, жилых домов, казарм, полуказарм и сторожевых домов, паровозных депо.

Все пассажирские здания выполнены Николаем Александровичем в едином стиле. Квашнин с успехом работал как с камнем, так и с деревом, прекрасно понимая значение и возможности каждого материала.

В 1908 г. выпустил альбом русской деревянной архитектуры «Мотивы разных частей деревянных построек». Тогда же в своей усадьбе в Тверской губернии открыл художественно-ремесленную школу для крестьянских детей. Талантливые мастера обучали детей резьбе по дереву. Изделия выпускников школы Квашнина экспонировали на выставках во многих российских городах, в Париже и Брюсселе. В доме Квашнина был устроен любительский театр.

Инженер-технолог Николай Арсеньевич Виноградов (1862 - после 1916)

В 1887 году окончил Петербургский технологический институт. В 1890-х годах разработал многочисленные проекты железнодорожных сооружений. Среди них мастерские при паровозных депо РУЖД, элеваторы, нефтеперегонные станции, резервуары, паровые котлы, холодильники, сжатые решетчатые стержни.

Исследовал аспекты железнодорожной хлебной торговли, разрабатывал концепции хлебоперевозок. В брошюре «Хлебная торговля и железнодорожные залежи» он рассматривал спрос на хлеб и его предложение

в разрезе общемировой торговли. Проблему образования залежей он видел в недостаточности подъездных путей к станциям и неправильном использовании элеваторов.

В нескольких номерах журнала «Железнодорожное дело» Виноградов анализировал данные об эксплуатации Саратовской переправы и делает инженерный расчёт условий, при которых эксплуатация парома возможна во всякое время, невзирая на частые колебания уровня воды в Волге.

На рубеже веков Виноградов занимал должность начальника технического отдела Московско-Ярославско-Архангельской железной дороги. Известен его проект моста через р. Липицу.

В начале XX века Николай Арсеньевич осел в Саратове в должности начальника отдела вспомогательных предприятий в Управлении РУЖД. Он вошёл в члены правления Общества вспомоществования учащимся в училищах РУЖД: там выдавали пособия на одежду и обувь, учебные книги и руководства, на плату за обучение беднейшим ученикам; устраивали завтраки для учащихся, приезжающих с линии. Виноградов имел золотой жетон РУЖД, позволяющий бесплатно ездить в вагонах I класса, такой жетон выдавался пожизненно. Последнее известное издание авторства Виноградова вышло в 1915 году.

Самым известным детищем Николая Виноградова стал проект новых водоёмных зданий Рязанско-Уральской железной дороги. Инженер первым принял технологическое решение размещать баки один над другим. Водоёмных зданий по проекту Виноградова было построено свыше ста, из них 20 – на Павелец-Московской линии: разъезд Катино, станции Михайлов, Треполье, Серебряные Пруды, Узуново, Ожерелье, Кашира, Жилёво, Михнево, Барыбино, Домодедово, Бирюлёво, Москва-Товарная. За исключением двух, все сохранились.

Мостостроитель Борис Валентинович Беккер (1866 – 1937)

Сначала работал инженером-строителем на Николаевской железной дороге, затем последовательно в техническом отделе Московско-Казанской железной дороги, начальником строительства участков Забайкальской железной дороги, инженером и начальником участка на строительстве Китайско-Восточной железной дороги, на строительстве второго пути на линии Вологда-Архангельск. Уже в советское время участвовал в реконструкции железной дороги на Верный и на Кавказе.

В 1897 году для РУЖД разрабатывал проекты мостов. На Павелец-Московской линии по его проектам построены мосты через реки Смедва и Пахра.

В молодости Борис Валентинович был активным общественником, принимал участие в организации общеобразовательных школ и курсов для рабочих, бесплатных столовых для железнодорожных рабочих и их семей, был членом Московского общества взаимопомощи лицам интеллигентных профессий.

Мостостроитель Станислав Ипполитович Ольшевский (1858 – 1929)

Инженер-мостостроитель и путеец. Окончил сначала мехмат Санкт-Петербургского университета, а затем Институт путей сообщения.

Сразу после окончания института, в 1886 г. был направлен на изыскания Уфа-Златоустовской железной дороги, а затем остался на строительстве. В 1891 г. был назначен младшим инженером в экспедицию по изысканиям Западно-Сибирской железной дороги, а затем и там остался на строительстве. В 1894 году был назначен производителем работ по постройке моста через Иртыш у Омска.

В 1897 г. был откомандирован на один год в строительную контору РУЖД. И здесь он отметил проектированием мостов для Павелец-Московской линии. По его проектам построены мосты через реки Проня, Осётр и Ока. В последнем случае Ольшевский работал в паре с Л.Д. Проскуряковым и рассчитывал отверстия и высоты пролётов, устойчивость опор и параметры подпорной стенки.

В 1898 г. был назначен начальником работ по постройке нового моста через р. Амударью на Закаспийской железной дороге. В 1902 г. заведовал изысканиями переходов Волги у Ярославля и у Костромы. В 1904-1906 гг. был помощником начальника работ по постройке южного участка Оренбург-Ташкентской дороги. В 1908 направлен руководить изысканиями перехода Амура у Хабаровска.

С 1909 по 1913 гг. был начальником строительства соединительной ветви Северных железных дорог у Ярославля. Ключевым звеном этой ветви стал Николаевский мост через Волгу, проект которого составил сам Ольшевский. Последней работой инженера стало руководство строительством линии Петроград – Волхов в 1916 г. Спустя два года Станислав Ипполитович эмигрировал в Харбин.

Мостостроитель Лавр Дмитриевич Проскуряков (1858 – 1926)

Как говорилось в начале, об этом инженере сказано довольно много. Поэтому здесь целесообразно ограничиться самыми основными датами и проектами.

В 1884 г. Проскуряков окончил Институт инженеров путей сообщения и остался там преподавать. Впоследствии им впервые были предложены консольные и арочные фермы для мостов.

В 1895 г. разработан проект моста через р. Енисей на Средне-Сибирской железной дороге. Проскуряков использовал настолько смелые инженерные решения, что коллеги из Комитета по сооружению Восточно-Сибирской дороги назвали замысел опасным проектом. За этот проект он был в 1900 г. награждён Большой золотой медалью на Парижской всемирной выставке. По типу енисейского Проскуряков проектировал мосты через Волхов на Петербурго-Вологодской дороге и через Оку на РУЖД.

Мост через Оку у Каширы был с ездой понизу, отверстием 238 саженей: с четырьмя главными пролётами по 58 саженей и двумя береговыми пролётами по 8 саженей. Пролётные части были изготовлены из листового железа. Нижние части ферм возвышались над максимально возможным горизонтом весеннего судоходства на 2,2 сажени. Фермы с однораскосной решёткой, усиленной шпренгелями, были соединены между собой поверху и понизу двумя системами горизонтальных связей. Вес металлических пролётных частей моста составлял 33 780 пудов

В 1896 г. при проектировании моста через р. Которосль инженер разработал таблицу, с помощью которой можно было быстро и точно рассчитывать нагрузки на тот или иной участок при прохождении поезда.

В 1904 г. составил проект моста через бухту Берёзовую на Забайкальской железной дороге. В 1907 г. разработал проекты арочных мостов через р. Москва на Московской окружной. Наиболее известным, наряду с енисейским, стал мост Проскурякова через р. Амур длиной 1218 саженей. Мост был назван Алексеевским и открыт для движения в 1916 году. Одной из последних работ Проскурякова стал Нижний Сабуровский мост на Московско-Курской железной дороге, построенный в 1924 году.

Литература

Сборник пояснительных записок и расчетов к проектам по сооружению новых линий Общества Рязанско-Уральской ж. д. 1892-1901 г. — Саратов, 1905.

Дмитрий Петрович Кандауров как железнодорожный и общественный деятель: [Некролог и ст. о нем]. - Саратов: тип. Сарат. отд. Имп. Рус. техн. о-ва, 1915.

Кандауров Д.П., Чаев С. Два проекта электрической железной дороги на Южный берег Крыма / Ялта - Бахчисарай, с ветвями на Алушту и Симеиз. Севастополь - Алушта, с ветвью на Балаклаву. - [Санкт-Петербург]: тип. т-ва п/ф "Эл.-тип. Н.Я. Стойковой", [1911].

Н.В. Тимофеев-Ресовский. Воспоминания. - Москва: Вагриус, 2008.

Квашнин Н.А. Мотивы деталей разных частей деревянных построек: 333 рисунка: с пояснительным текстом: руководство для архитекторов, инженеров, домовладельцев, подрядчиков, столяров и плотников. - Москва: издание книгопродавца А. Д. Ступина, 1908.

Квашнин Н.А. Собрание сочинений в трех томах [сост. В. Н. Таможников]. - Тверь: Кн. клуб, 2007.

Барков Р.Р. Технолог водоёмных зданий // Соль земли: краеведческий альманах. Выпуск 13 / Некрасовский районный краеведческий музей. - пос. Некрасовское [Ярославская область], 2023.

Виноградов Н.А. О расчете сжатых решетчатых стержней. - Петроград: тип. "Строитель", 1915.

Виноградов Н.А. Типы холодильников и их огнестойкость: [Чит. в заседании Сарат. отд. И.Р.Т. о-ва, 19 апр. 1913 г.].

Виноградов Н.А. Устройство нефтеразборных станций на новых линиях Общества Рязанско-Уральской железной дороги. - Киев: т-во печ. дела и торг. И.Н. Кушнерев и К°, в Москве, Киев. отд., 1897.

Виноградов Н.А. Типы мастерских при паровозных депо на новых линиях нормальной колеи Общества Рязанско-Уральской железной дороги. - Киев: т-во печ. дела и торг. И.Н. Кушнерев и К°, в Москве, Киев. отд., 1897.

Виноградов Н.А. Хлебная торговля и железнодорожные залежи. - Киев: лито-тип. т-ва Н.И. Кушнерев и К°, 1904.

Виноградов Н.А. Новый тип водоемных зданий на Рязанско-Уральской ж. д. - Киев: тип.-лит. т-ва И.Н. Кушнерев и К°, в Москве : Киев. отд., 1898.

Виноградов Н.А. Пояснительная записка к проекту моста через р. Липицу, верста 23, пик № 217 + 40, 90; О-во Моск.-Яросл. Арханг. ж. д. - Москва: т-во типо-лит. и торг. "Владимир Чичерин в Москве", ценз. 1898.

Ординарный профессор Императорского Московского инженерного училища Л.Д. Проскуряков: Биогр., сост. согласно постановления Совета Уч-ща к 25-лет. юбилею его науч.-пед. деятельности (16 марта 1912 г.). - Москва: типо-лит. т-ва В. Чичерин в Москве, 1912.

Проскуряков Л.Д. Мост через реку Оку у города Каширы отверстием 233.32 саж. на 138 версте Павелец-Московской линии: Пояснительная записка и расчет к проекту верхнего строения моста; Сооружение новых линий Рязанско-Уральской ж. д. — М.: тип. Г. Лисснера и А. Гешеля, преемн. Э. Лисснера и Ю. Романа, 1897.

Крейнис З.Л. Знаменитые железнодорожные мосты Российской империи: к 100-летию открытия сквозного железнодорожного сообщения от Санкт-Петербурга до Владивостока по территории России. — М.: Автограф, 2013.

Самые знаменитые железнодорожники России / [авт.-сост.: Т. Л. Пашкова, В. А. Михайлов]. — М.: Вече, 2005.