

https://t.me/tracts_artefacts/2030

[Барков Р.Р.] [Владимир Викторович Тимофеев: краткая биография]. – 15.12.25 // @tracts_artefacts (Тракты и артефакты): Инженерная история путей сообщения: [Telegram канал] / ed. Roman Barkov. – URL: https://t.me/tracts_artefacts/2030 (дата обращения 20.12.25).



Тракты и артефакты

158 subscribers

Инженерная история путей сообщения

Ещё можно читать и смотреть здесь:

<https://youtube.com/@barkovrr>

https://www.instagram.com/barkovrr

<https://www.facebook.com/profile.php?...>

[VIEW IN TELEGRAM](#)

Preview channel

14.11.25

[Владимир Викторович Тимофеев]

[*Барков Р.Р.*]

Изучая проекты новых линий Рязанско-Уральской железной дороги, обращал внимание на подпись главного инженера Тимофеева. Но почему-то до сих пор не придавал ему значения. Ну, инженер и инженер – понятно, что он всё это утверждал. А мне интересны были разработчики.

Даже когда в прошлом году исследователь биографии советского биолога и генетика Николая Владимировича Тимофеева-Ресовского обратил моё внимание на то, что его отец строил железные дороги, я тоже как-то не придал этому особое значение. Видимо, тогда не настало ещё время. Теперь пришло...

Владимир Викторович Тимофеев родился 23 июля 1856 года в Киеве. Образование получил в Петербургском университете на физико-математическом факультете. Выйдя из университета со званием кандидата, поступил в Институт инженеров путей сообщения, по окончании которого получил право на чин коллежского секретаря и звание гражданского инженера с правом производства работ.

А дальше... построил пятнадцать тысяч вёрст железнодорожных путей!

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.

«С нашими ворами и прохвостами я воевать выучился, изучил все повадки поставщиков и такой шушеры, а с вашими – иностранными – заново учиться не намерен».

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 новых линий Владимир Викторович построил следующие линии Рязанско-Уральской железной дороги:

Саратов – Переправа, Актарско-Вольская, Актарско-Баландинская, Богоявленск-Сосновская, Пенза-Сердобская, Ртищево-Таволжанская, Урбах – Александров-Гай, Раненбург-Павелецкая, Данков-Смоленская, Павелец-Московская.

После этого инженер принял фамилию Тимофеев-Рясовский. У его деда сыновей не было, и он, пожелав сохранить свою фамилию, поставил такое условие при замужестве дочери. С тех пор старший в роде Тимофеевых получал право на двойную фамилию. И на всех исполнительных чертежах Полоцко-Седлецкой железной дороги, строившейся с 1902 по 1906 гг. стоит подпись главного инженера Тимофеева-Рясовского.

За свои заслуги Владимир Викторович был награжден орденами Св. Станислава и Св. Владимира, Серебряной медалью на Александровской ленте. Его жена, Надежда Николаевна Всеволожская, была двоюродной племянницей Петра Кропоткина – единственного из картографов, чьим именем названа станция метро.

Скончался инженер в первый день Рождества 1913 года в Киеве, где жил с семьёй на улице Николаевской, в доме 12. Захоронен в Москве на кладбище Донского монастыря. Надежда Николаевна после смерти мужа вместе с детьми уехала из Киева в Москву, где определила их в разные учебные заведения.

И сын инженера, выучившись, стал известным советским биологом и генетиком. В своих мемуарах Николай Владимирович Тимофеев-Ресовский упомянул и деятельность отца. Эти обрывочные воспоминания, зная годы строительства различных дорог, я уже и сложил в хронологию.

Roman Barkov
Nov 14 at 18:38