



Виктор Андреевич Мясоедов- Иванов

**Выдающийся русский строитель,
инженер-путеец, сенатор, член
Государственного совета, товарищ
министра путей сообщения.**



23 января 1841 — 23 октября 1911

В интернете о жизни В. А. Мясоедова-Иванова можно найти не много.

Родился 23 января (4 февраля) 1841 года в имении Надеждино (ныне деревня Надеждовка), в дворянской семье Курской губернии.

Обратившись к фонду Научно-технической библиотеки ПГУПС императора Александра I, следующие сведения берем из статьи «Известий Собрания инженеров путей сообщения» за 1910 год — «В. А. Мясоедов-Иванов (по случаю 50-летнего юбилея государственной деятельности)».





«Окончив в 1860 году одним из первых по успехам институт Корпуса Инженеров Путей Сообщения, В. А. Мясоедов-Иванов был выпущен 19-ти лет в службу на Кавказе в качестве производителя работ по постройке Военно-Грузинской дороги. Здесь молодой инженер сразу обратил на себя внимание своими выдающимися способностями: им был спроектирован и построен первый в России железный арочный мост через реку Терек в г. Владикавказе, названный в честь супруги Е. И. Высочества Великого князя Михаила Николаевича — Ольгинским».

Военно-Грузинская дорога — знаменитая автодорога из Европы в Азию, а также из России в Грузию и далее в Закавказье, через Большой Кавказский хребет.

Фото: Wiki Voyage/



Первый в России железный арочный мост

- Построенный по проекту Мясоедова-Иванова мост через реку Терек был торжественно открыт 22 ноября 1863 года.
- К сожалению, сейчас этот мост можно увидеть только на открытках. В 1958 году рядом с ним был построен новый железобетонный мост. Старый мост был разобран.



Владикавказ. Ольгинский мост на р. Терек: [открытка] / бывш. влад. В. И. Чемена. - Москва : Изд. Т-ва "Контрагент печати", 1909.

открытка 643/R75-ФРК



Извѣстія Собранія Инженеровъ Путьей Сообщенія.

Полная цена журнала «Извѣстія С. И. П. С.» съ пересылкой и доставкой вутра ивнери 5 р. въ годъ, за границу 7 р.

Такса объявленій: 20 коп. за строку пятаго позади текста.

В. А. Мясоѣдовъ—Ивановъ.

(По случаю 50-лѣтняго юбилея государственной деятельности).

Этотъ юбилей наша корпорация праздновала рѣдкій юбилей одного изъ самыхъ выдающихся инженеровъ путей сообщенія; исполнилось 50 лѣтъ со дня окончанія курса въ институтѣ Члена Государственнаго Совета, сенатора, тайн. сов. профессора **В. А. Мясоѣдова-Иванова**.

Окончивъ въ 1860 году однихъ лѣтъ, первымъ по успѣхамъ институту Членомъ Императорскаго Путьей Сообщенія, **В. А. Мясоѣдовъ-Ивановъ** былъ выдвинутъ 19-ти лѣтъ въ службу на Кавказѣ въ качествѣ проинжендера работъ по постройкѣ Военно-Грузинской дороги. Здѣсь молодой инженеръ сразу обратилъ на себя вниманіе своими выдающимися способностями: имъ были спроектированы и построены первый въ Россіи желѣзнодорожный арочный мостъ черезъ р. Терекъ въ г. Владикавказѣ, названный въ честь султана **Е. И. Височева** Великого Имшиа Николаевича—Одигинскимъ.—Съ 1863 года **Викторъ Андреевичъ** принималъ участіе въ экспедиціяхъ генерала Геймана противъ горцевъ.

Въ концѣ 60-ыхъ годовъ начинается желѣзнодорожная дѣятельность **Виктора Андреевича**, одного изъ первыхъ инженеровъ путей сообщенія, оказавшаго доминирующее значеніе службѣ движенія на желѣзныхъ дорогахъ и вступившаго въ эту службу, бывшую въ то время почти исключительно поприщемъ для лицъ «домашняго образованія». Онъ занялъ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ должностъ начальнаго служебнаго движенія на Курско-Кіевской жел. дор. Съ 1872 г. ми видимъ **В. А. Мясоѣдова-Иванова** уже на отвѣтственномъ посту управляющаго дорогамъ: около 15-ти лѣтъ онъ управлялъ Курско-Харьково-Азовской жел. дор. и около 2-хъ лѣтъ Козлово-Воронежско-Ростовской.

Сравнительно скромная дѣятельность въ провинціи не могла удовлетворить познанаго энтузіаста и инициативнаго человѣка, какимъ былъ всегда **В. А. Мясоѣдовъ-Ивановъ**; стремясь къ болѣе широкой дѣятельности, онъ переводится въ С.-Петербургъ на должностъ члена Комитета Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. По этой должности **Викторъ Андреевичъ** принималъ участіе въ качествѣ представителя въ коміссіяхъ, по пріемкѣ въ канунъ ряда частныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ совѣтахъ по тарифнымъ и желѣзнодорожнымъ дѣламъ и заведывалъ коммерческимъ отдѣломъ Управленія. Подъ его непосредственнымъ руководствомъ работала коміссія по устройденію органовъ для учета и распредѣленія подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ; результатомъ ея трудовъ было основаніе въ Министерствѣ отдѣла движенія.

Какъ на человѣка большаго ума и такта, на **Виктора Андреевича** возлагались большія и отвѣтственныя по-

рученія. Между прочимъ, онъ былъ командированъ въ 1892 г. для урегулированія послѣдствій дѣятельности полковника (поздѣ генерала) фонъ-Вендриха.

Въ бытность съ 1895—1897 г. главнымъ инспекторомъ желѣзныхъ дорогъ и заведующимъ главной инспекціей водныхъ и шосейныхъ сообщеній, а затѣмъ съ 1897—1900 г. начальникомъ управленія желѣзныхъ дорогъ, **В. А. Мясоѣдовъ-Ивановъ** обратилъ вниманіе на широкое развитіе техническихъ и желѣзнодорожныхъ участіяхъ, судно-оборудовательныхъ късьтъ и на устройство желѣзнодорожныхъ библиотекъ.

Въ 1900 г. объявленъ званіемъ члена Товарища Министра и съ этого времени онъ являлся однимъ изъ главнѣйшихъ руководителей Вѣдомства Путьей Сообщенія. По его инициативѣ, въ цѣляхъ регулированія массовыхъ перевозокъ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ, были образованы порайонныя комитеты, съ участіемъ въ нихъ представителей заинтересованныхъ вѣдомствъ, земствъ, торговыхъ и промышленныкъ предприятий.

Въ январѣ 1909 г. **В. А. Мясоѣдовъ-Ивановъ** назначенъ сенаторомъ, съ оставленіемъ въ должности Товарища Министра, а съ 1 января 1910 г. Членомъ Государственнаго Совета и присутствующимъ во 2-мъ Департаментѣ и въ Департаментѣ Общихъ Дѣлъ.

Но не одной только техническо-административной дѣятельности **Викторъ Андреевичъ** отдавалъ свои силы. Немногія минуты досуга онъ посвящалъ наукѣ, и его выдающиеся дарованія при рѣдкомъ трудолюбіи выдвинули его и на этомъ поприщѣ. Въ лицѣ юбиляра Институтъ Инженеровъ Путьей Сообщенія чествуетъ одного изъ талантливейшихъ своихъ профессоровъ, едва ли не первого и лучшаго знатока желѣзнодорожнаго движенія. Ученая дѣятельность **В. А. Мясоѣдова-Иванова** началась съ 1892 г. Черезъ два года онъ блестяще защитилъ диссертацию на тему: «къ вопросу объ учрежденіи органовъ для учета и распредѣленія подвижнаго состава желѣзныхъ дорогъ» и получилъ званіе адъюнкта, а затѣмъ профессора. Специально для **Виктора Андреевича**, сумѣвшаго поднять вопросъ о способахъ передвиженія по желѣзнымъ дорогамъ на подобающую ему научную высоту, была учреждена кафедре эксплоатации желѣзныхъ дорогъ, занимаемая имъ и по настоящее время.

За все время своей полуживковой кипучей и разносторонней дѣятельности **Викторъ Андреевичъ** выгодно отличался отъ многихъ современныхъ дѣятелей простымъ, разумнымъ и цѣлесообразнымъ отношеніемъ къ дѣлу.

Въ послѣднее время Министерствѣ Путьей Сообщенія имѣло цѣль рядъ видныхъ дѣятелей, занимавшихъ крупныя посты, которые однако-же оставались въ значительной мѣрѣ малопродуктивными, читали внимательнѣе въходящаго и исходящаго, исправляли редакцію и разставляли запятые. Конечно,



В. А. Мясоѣдовъ-Ивановъ.

- В 1863 году вѣл изыскательские работы по приспособленію реки Кубань для пароходства. Эта территория находилась в районѣ боевых действий, и ему пришлось участвовать в военной экспедиции противъ горцевъ на Западном Кавказѣ под командованиемъ генерал-майора В. А. Геймана.
- В 1866 году был назначен в распоряженіе Оренбургскаго генерал-губернатора Н. А. Крыжановскаго для устройства путей сообщенія во вновь присоединённомъ Туркестанскомъ краѣ, а затемъ проводил изыскательские работы по улучшенію реки Белой для судоходства.

Шифр: П142, П143

В. А. Мясоѣдов-Ивановъ (по случаю 50-лѣтняго юбилея государственной дѣятельности)//Известия Собранія инженеровъ путей сообщенія. — 1910г. — Прил. №29 к №6 (12 июня).



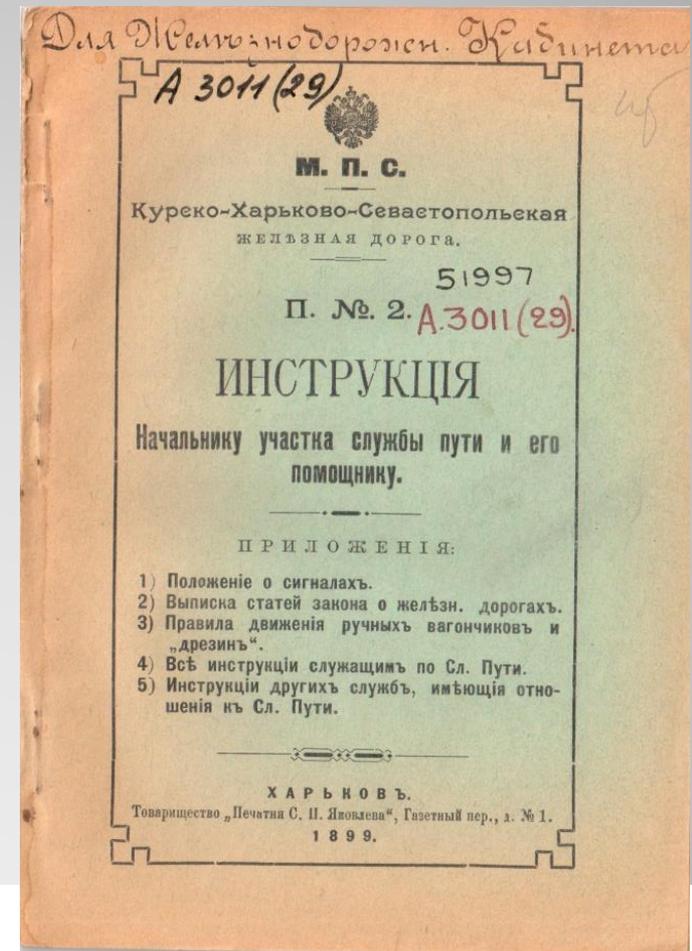
Вновь цитируем вышеупомянутую статью:

«В конце 60-х годов начинается железнодорожная деятельность Виктора Андреевича, одного из первых инженеров путей сообщения оценившего доминирующее значение службы движения на железных дорогах и вступившего в эту службу, бывшую в то время почти исключительно поприщем для лиц «домашнего образования»».

- В 1869 году был назначен начальником участка по ремонту пути на Курско-Азовской железной дороге и вскоре стал начальником службы движения на этой дороге.
- С 1872 по 1889 год последовательно состоял управляющим четырьмя железными дорогами: Курско-Киевской, Курско-Харьково-Азовской, Козлово-Ростовской и Орловско-Грязской.

A3011(29)

Инструкция Начальнику участка службы пути и его помощнику [П. № 2] / МПС, Курско-Харьково-Севастопол. ж. д. - Харьков, 1899. - 45 с.

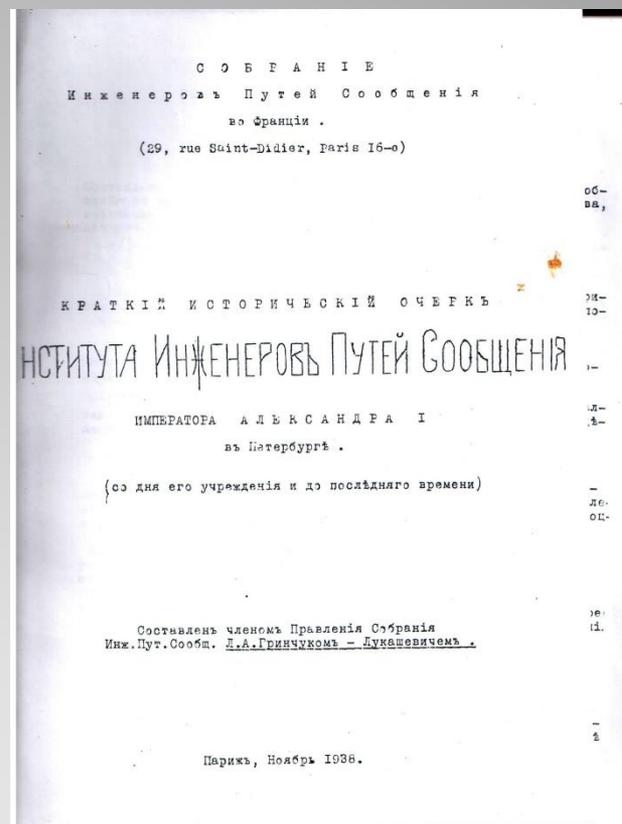


Л. А. Гринчук-Лукашевич в своем «Кратком историческом очерке ИИПС...» пишет:

«Всё же, в 1890-91 г. в Институте было студентов — 295, а в 1896-97 г. — 890. Ввиду всё возрастающего количества студентов, в 1897 г. пришлось увеличить число профессоров, доведя их до 16..., а число адъюнктов до 12. Совет состоял из Председателя—Директора, 16 профессоров, законоучителя и назначенных по Высочайшему повелению: г. г. Зброжека, Мясодова-Иванова и Киттнера».

Таким образом, в 1892 году Виктор Андреевич был избран преподавателем кафедры эксплуатации железных дорог Института инженеров путей сообщения. В 1894 году защитил диссертацию «К вопросу об учреждении органов для учёта и распределения подвижного состава железных дорог» и получил должность адъюнкт-профессора.

В 1890-м становится экстраординарным профессором по курсу эксплуатации железных дорог.



Кр.VI.199
С27972

Краткий исторический очерк института инженеров путей сообщения императора Александра I в Петербурге (со дня его учреждения и до последнего времени) / сост. Л. А. Гринчук-Лукашевич. – Париж : [б. и.], 1938. — 30 с.



ЭКСПЛУАТАЦІЯ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

ОБЩІЯ СВЕДѢНІЯ.

СЛУЖБА ДВИЖЕНІЯ.

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНІЕ ЛЕКЦІИ

ПРОФЕССОРА

Мясоѣдова-Иванова.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія Ю. Н. Эрлихъ (здан. А. Э. Колпинскъ), Мал. Дворницкая, 19.
1910.

38869
С.1212



Краткое изложение моихъ лекцій предназначено для моихъ слушателей—студентовъ, взаимѣтъхъ неполныхъ литографированныхъ записокъ, которыми они пользовались до настоящаго времени.

Издавая эту книгу, я былъ далеко отъ мысли при ей значеніе *печатнаго труда* объемлющаго читаемый предметъ во всей его полнотѣ. Въ виду того, что согла распределенію занятій въ Институтѣ для моихъ лекцій могло быть предоставлено сравнительно весьма ограниченное число часовъ, я, по необходимости долженъ былъ лечь въ очень сжатую форму изложеніе тѣхъ главнѣйшихъ оснований, принциповъ и пріемовъ желѣзнодорожнаго движенія, которые при другихъ условіяхъ и при обиліи материала могли бы занять собою большой томъ. Кроме того, я считалъ полезнымъ не обременять предлаемое *краткое изложеніе* иллюстрирующими его примѣрами указаніями изъ практики движенія, которые при изустномъ сообщеніи на лекціи способствуютъ лучшему удержанію въ памяти предмета чтенія, но которые по существу лишь бы балластомъ скоро утрачивающимъ интересъ самостоятельности.

Стремясь къ тому, чтобы по возможности быть къ нимъ, я тѣмъ не менѣе поставилъ себя задачей дать определенныя указанія по всѣмъ вопросамъ включеннымъ въ установленную Совѣтомъ Института программу курса эксплуатации желѣзныхъ дорогъ по части *Движенія* и настоятельно высказать, чтобы внимательный слушатель при помощи *краткаго изложенія* моихъ лекцій могъ бы себя ихъ усвоить такимъ образомъ сдѣлаться грамотнымъ въ дѣлѣ желѣзнодорожнаго движенія.

Профессоръ В. Мясоѣдовъ-Ивановъ.

стыхъ отдѣлкахъ вагоновъ на станціяхъ изъ состава поѣздовъ для нагрузки и выгрузки—производительная работа вагона уменьшается,—а потому для исполненія одинаковаго количества поѣздо-верстъ при меньшемъ среднемъ пробѣгѣ груза потребуются болѣе вагоновъ нежели при большемъ пробѣгѣ.

Составленіе плана движенія.

Задача по составленію плана движенія съ цѣлью исполненія заданной перевозки въ большинствѣ случаевъ представляющихся въ практикѣ ставится такъ:

Требуется въ указанномъ направленіи между двумя опредѣленными станціями, на разстояніи L верстъ, перевезти въ заданный срокъ t дней данное количество грузовъ P .

Прежде всего необходимо сообразить исполнима ли эта задача, т. е. достаточна ли для ея исполненія пропускная способность линіи L .

Обращаясь къ опредѣленнымъ приведеннымъ въ расчетѣ *перевозочныхъ средствъ* нужно исчислить количество поѣздовъ, которое для исполненія этой перевозки нужно отправлять ежедневно въ теченіи t дней,— оно будетъ $= \frac{P}{mq}$ паръ поѣздовъ. Пропускная же способность линіи L будетъ: теоретическая или предѣльная $R = \frac{24.60}{2m}$ паръ поѣздовъ, гдѣ

m время въ минутахъ необходимое для прохожденія поѣздомъ самаго большого перегона между сосѣдними станціями. Фактическая же пропускная способность линіи L будетъ:

$$R_1 = R - 0,15 R \text{ паръ поѣздовъ.}$$

Если величина $\frac{P}{mq}$ менѣе или равна R_1 , то задача исполнима, если же она окажется болѣе R_1 , то перевозка *въ заданный срокъ исполнена быть не можетъ*. Расчетъ числа нужныхъ для исполненія этой перевозки паровозовъ и вагоновъ приведенъ выше, и будетъ пригоденъ лишь тогда, когда окажется достаточною пропускная способность линіи L .

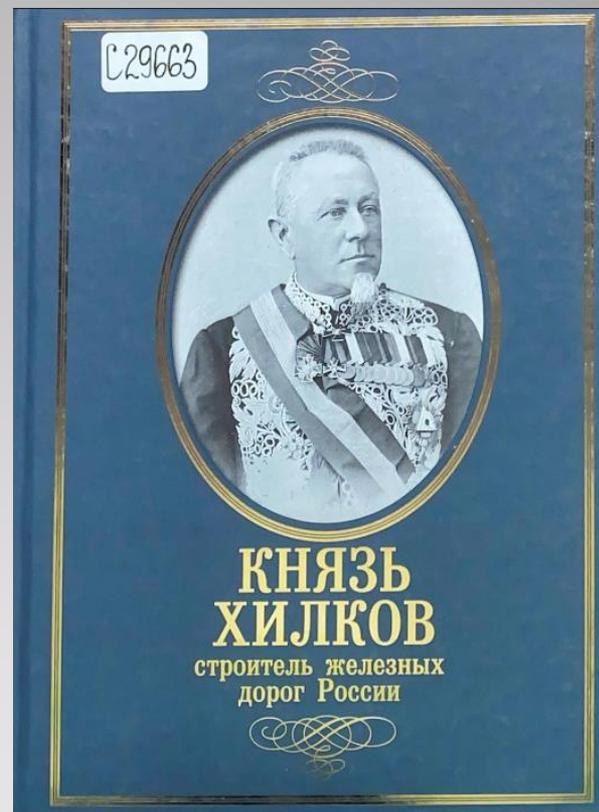
При расчетѣ количества подвижнаго состава для данной линіи нужно имѣть въ виду, что примѣрно положенная продолжительность времени для нагрузки и выгрузки по 12 часовъ на каждую операцію, можетъ оказаться на дѣлѣ недостаточною,—тогда ее нужно увеличить согласно съ дѣйствительною потребностью.—Кромѣ того, если дѣло касается опредѣленія инвентарнаго количества *паровозовъ и вагоновъ* для безостановочнаго исполненія движенія данной интенсивности въ теченіи продолжительнаго времени,—то къ числу *паровозовъ N*¹⁾ нужно при-

¹⁾ Средній годовою пробѣгъ товарнаго паровоза нѣсколько менѣе 100 верстъ въ сутки; онъ составляетъ примѣрно 26—35 тысячъ верстъ.

C1212
Мясоѣдов-Иванов, В. А.
Эксплуатация железных дорог. Общие сведения. Служба движения: крат. изложение лекций. - Санкт-Петербург : Тип. Ю. Н. Эрлих, 1910. - 158 с.



- В 1895-97 Мясоедов-Иванов годы работал главным инспектором железных дорог, затем – начальником управления железных дорог.
- А в 1900 стал товарищем Министра путей сообщения, что значит – заместителем. Будучи на этом руководящем посту, он инициировал создание порайонных комитетов, регулирующих массовые перевозки грузов по железным дорогам.
- Вот как об этом этапе пишется в нашей комплиментарной статье:
«Сравнительно скромная деятельность в провинции не могла удовлетворить полного энергии и инициативы человека, каким был всегда В. А. Мясоедов-Иванов; стремясь к более широкой деятельности, он переводится в С.-Петербург на должность члена Комитета Временного Управления казенных железных дорог. ... Как на человека большого ума и такта, на Виктора Андреевича возлагались часто сложные и ответственные поручения».



С29663

Князь Хилков: строитель железных дорог России / Л. Н. Васильева, Н. В. Киселев. - Москва : Алонта АГ, 2017. - 298 с.

С 4 января 1895 года по 25 октября 1905 года министром путей сообщения Российской империи был Михаил Иванович Хилков.



В фонде отдела научной литературы находим интересный эпизод деятельности Виктора Андреевича на посту товарища (заместителя) министра путей сообщения:

« 12 ноября 1909 г. Совет Института инженеров путей сообщения заслушал доклад Рынина о постановке преподавания общего курса воздухоплавания и одобрил программу и содержание лекций, а в 15 декабря Особый журнал Совета министров в разделе «О мерах к развитию воздухоплавания в России» уже сообщал: Совет министров выслушал словесное объяснение товарища министра путей сообщения, **сенатора Мясоедова-Иванова**, заявившего, что в текущем учебном году курс воздухоплавания введен уже в Институте инженеров путей сообщения, причем необходимые на оплату лекций расходы покрываются из специальных средств названного учебного заведения... Не говоря уже о всестороннем инженерном образовании, которое дает своим слушателям высшее учебное заведение ведомства путей сообщения, при нем особенно хорошо поставлено преподавание весьма обширного курса легких машин, применяемых, как известно, в качестве двигателей к воздухоплавательным аппаратам. Таким образом, студенты старших курсов являются уже основательно подготовленными для восприятия основ воздухоплавания».

Т33779⁵



Б.Ф.Тарасов
**Николай Алексеевич
РЫНИН**



Т33779 Тарасов, Б. Ф.
Николай Алексеевич Рынин,
1877-1942. - Ленинград :
Наука, 1990. - 165 с.

и 5 лет преподаю прикладную механику в С.-Петербургском политехническом институте.

Адъюнкт прикладной механики
Н. Рынин. 9 сентября 1909 г.²⁷

Учитывая этот рапорт и рекомендацию Митинского, Совет института 15 октября 1909 г. поручает Рынину чтение общего курса воздухоплавания.²⁸ Для чтения лекций в неделю выделялось по 2 ч в течение учебного семестра или по 1 ч в течение года. Сразу же после этого решения Совета, в октябре 1909 г., Рынин приступает к чтению лекций по общему курсу воздухоплавания по следующей программе:

1) применение метеорологии к воздухоплаванию (аэрология);
2) общее описание устройства и эксплуатации воздухоплавательных аппаратов легче воздуха (воздушных шаров и дирижаблей);

3) общее описание устройства и эксплуатации воздушных аппаратов тяжелее воздуха (аэропланов).

Таким образом, с октября 1909 г. в Институте инженеров путей сообщения началось систематическое чтение лекций по общему курсу воздухоплавания и по устройству авиационных двигателей, которые были включены в учебные планы и программы. В 1909/1910 учебном году лекции по воздухоплаванию начали читать и в некоторых других высших учебных заведениях России: Московском университете (Н. Е. Жуковский), Петербургском политехническом институте (К. П. Боклевский) и Киевском политехническом институте (Н. Б. Делоне — один из пионеров русского планирования воздухоплавания).

12 ноября 1909 г. Совет Института инженеров путей сообщения заслушал доклад Рынина о постановке преподавания общего курса воздухоплавания и одобрил программу и содержание лекций,²⁹ а 15 декабря Особый журнал Совета министров в разделе «О мерах к развитию воздухоплавания в России» уже сообщал:

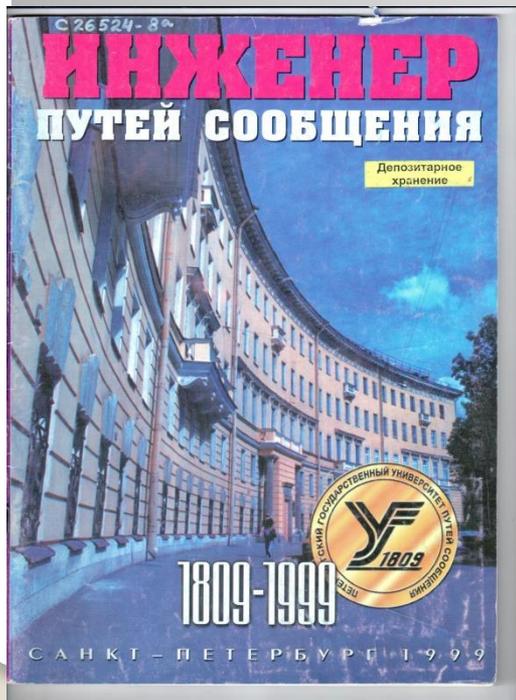
Совет министров выслушал словесные объяснения товарища министра путей сообщения, сенатора Мясоедова-Иванова, заявив-

²⁷ Там же, оп. 13, д. 3786, л. 4.

²⁸ Преподавание воздухоплавания в Институте инженеров путей сообщения. СПб., 1911. С. 14. (Музей ЛИИЖТа, инв. 6776/5).

²⁹ ЛГИА, ф. 381, л. 568, л. 210—214.

- В августе 1905 года по апрель 1906 Виктор Андреевич входил в состав Особого совещания для рассмотрения дополнительных к узаконениям о Государственной думе правил.
- Об этом периоде жизни находим эпизод торжественного события в статье в выпуске журнала «Инженер путей сообщения» №1 за 1999 год.
- Из статьи А. Ковалевского «От Царскосельской — к Московско- Виндаво- Рыбинской»:
- «1 августа 1904 происходило освящение нового здания вокзала и торжественное открытие правильного пассажирского движения по этим путям до Витебска. ... После молебствия и освящения зданий подали шампанское и первый царский тост за государя, государыню и за новорожденного наследника провозгласил Мясоедов-Иванов. ... Затем Мясоедов-Иванов сказал несколько слов по поводу сооружения дороги и нового вокзала, указав на то, что все это требовало не только денег, но и **много труда, много рабочих, много энергии** и пожелал этому делу благополучного окончания».



С26524-8
Инженер путей сообщения. — 1999. — № 1 (8).
— 80 с.

И вновь из слов Виктора Андреевича мы видим его не стереотипное понимание происходящих процессов: какую высокую цену общество платит за развитие железных дорог.

ИСТОРИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ

А. КОВАЛЕВСКИЙ,
член КИПС

От Царскосельской -
к Московско - Виндаво -
Рыбинской



28 ноября 1899 года было высочайше утверждено 5-е дополнение к Уставу Общества Московско-Виндаво-Рыбинской ж. д., согласно которому Обществу разрешалось приобрести Царскосельскую железную дорогу. 2 января 1900 г. Царскосельская перешла по выкупу в собственность МВР. 22 мая 1900 года по высочайшему указу для надобностей МВР, в частности для устройства в С.-Петербурге и его пригородах новых станций и для сооружения за счет казны отдельного Императорского рельсового пути от С.-Петербурга до Царского Села, было разрешено отвести в пределах С.-Петербурга 106 десятин 1352 кв. сажени земли в соответствии с новыми, более широкими потребностями железнодорожного движения и с удалением от Введенского канала для освобождения места под станцию Императорских поездов.

Все путевое хозяйство станции Императорских поездов и станции Санта-Петербург - Витебской железной дороги располагалось на уровне в 4,41 саж. (отметка головки рельса) над нулем Адмиралтейского футштока, между тем как отметка Загородного проспекта над тем же уровнем - 2,16 саж, а набережной Обводного канала - 2,02 саж. Необходимость расположения путей на столь высоком уровне и вытекающие отсюда осложнения в устройстве станции обуславливались стремлением пересечь на разных уровнях набережные Обводного канала. Самой грандиозной постройкой линии является пассажирское здание в Санкт-Петербурге и связанные с ним устройства. После составления плана станции в 1901 году при по-

средстве Императорского С.-Петербургского Общества архитекторов был объявлен конкурс проектов фасадов. Всего поступило 24 проекта, из коих шесть было премировано. Добытый материал лег в основу работы строительного управления, окончательный проект коего и получил осуществление. Проект исполнился академиком архитектуры С. Ершовским при участии архитектора С. Минаша и инженера А. Голубкова. Главный фасад, выходящий на Загородный проспект, распадается на три части: к двухэтажному корпусу примыкают с левой стороны - башня с часа-

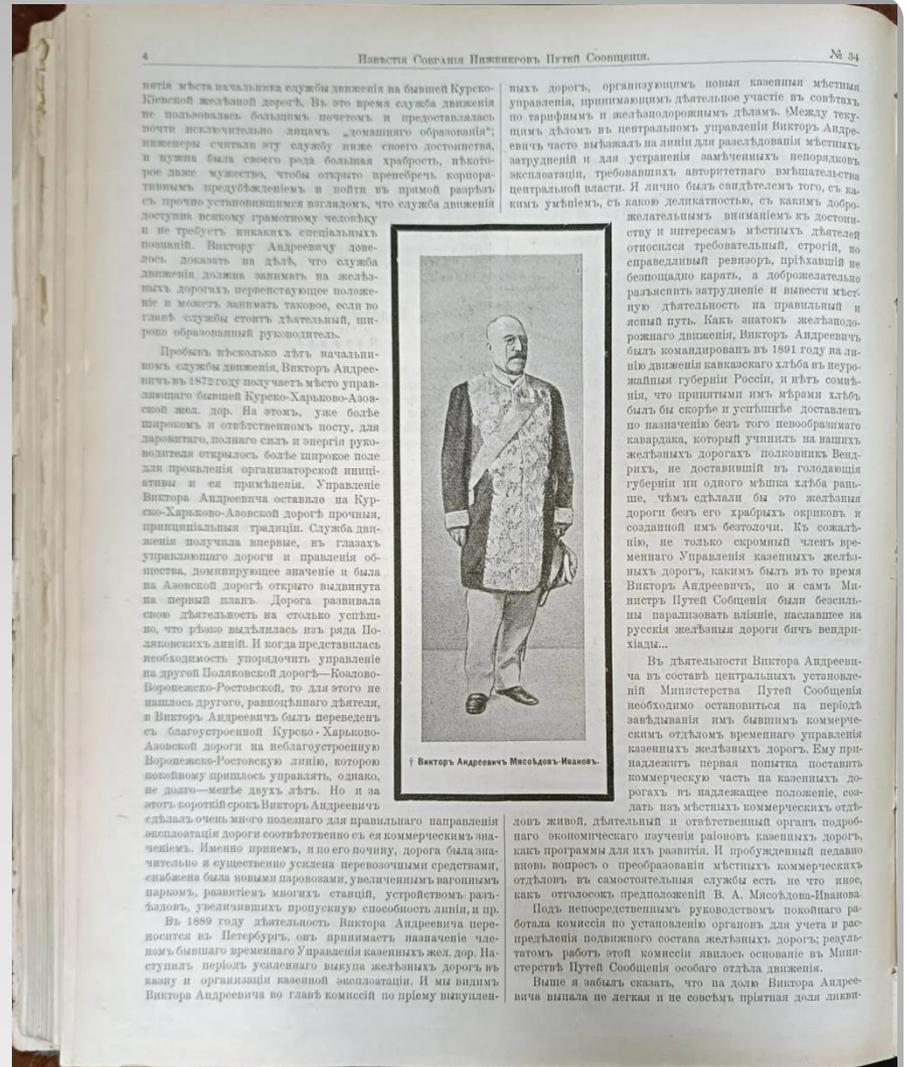


В январе 1909 года был назначен сенатором, в январе 1910 — членом Государственного совета и вошёл в состав его присутствующих членов. **За службу удостоен ряда высших российских орденов до ордена Белого Орла включительно.**

Скончался Виктор Андреевич после тяжелой продолжительной болезни на 71 году жизни, 23 сентября 1911 года.

В некрологе, размещенном в «Известиях Собрания Инженеров Путей Сообщения» за подписью «старого железнодорожника», многое сказано о его доброте :

«В настоящую скорбную минуту нам достаточно знать, что сошел с жизненной сцены не рядовой инженер, не выслужившийся в канцеляриях чиновник, а живой талантливый работник, искренно любивший выбранное им дело, понимавший его, болевший его невзгодам и радовавшийся его успехам. ... Высокое административное положение никогда не образовывало между покойным и его младшими по своему служебному положению сотрудниками столь обычной и вредной для дела стены, какая наблюдается между грозным и властным начальником и скромным подчиненным. К Виктору Андреевичу смело шел каждый, уверенный в том, что он будет терпеливо выслушан. Мир праху талантливого администратора, видного ученого и прекрасного, истинно-доброго человека!»



Шифр: П142, П143
 Виктор Андреевич Мясоедов-Иванов // Известия Собрания инженеров путей сообщения. — 1911. — N 34. — С. 3-5.