





Инна Тютюнникова ■ Одинцовский историко-краеведческий музей

Как только началась работа над проектом выставки, родилась идея связать две темы — собственно историю железнодорожного фонаря и историю Одинцовского вокзала — одного из весьма немногих сохранившихся революционных зданий в городе. Железная дорога ассоциируется прежде всего с романтикой путешествий, новыми впечатлениями, сменой места и обстановки. Дачники и раньше никогда не обходили вниманием эти места Подмосковья, увеличивая население села Одинцово летом в два-три раза. Со строительством же Московско-Брестской железной дороги подмосковные земли по этому направлению охватила настоящая дачная лихорадка. Дорога была сооружена частной компанией в 1869–1871 годах. Первоначально она называлась Московско-Смоленской, после открытия в 1871 году участка до Бреста стала Московско-Брестской, в 1912 году — Александровской, в честь императора Александра I и в связи со 100-летием Отечественной войны 1812 года.

Хорошим примером развития «дачного» бизнеса близ железной дороги стали посёлки Немчиновка и Голицыно. Так, владелец Голицына князь Дмитрий Борисович Голицын выделил отрезанные от своих владений дорогой почти семь тысяч десятин леса под строительство дачного поселка Голицынский городок, для рекламы которого была выпущена серия открыток.

Предприниматель, действительный статский советник Михаил Ардалионович Немчинов и его брат,



В Одинцовском историко-краеведческом музее не так давно прошла выставка «История железнодорожного фонаря. Романтическое путешествие по Московско-Брестской железной дороге». Большая часть из представленных на ней 130 экспонатов происходит из частной коллекции жителя города Одинцово Александра Дёмина.

Немчиновка, Одинцово, Голицыно

ротмистр Степан Ардалионович, заключили с Департаментом уделов контракт на аренду 1100 десятин земли для строительства дач неподалёку от деревни Немчиново и также вблизи железной дороги. Кроме этого, братья Немчиновы обратились с ходатайством к управляющему дорогой с просьбой разрешить построить на 16-й версте платформу с жилым домиком и учредить остановку при этой платформе всех пассажирских поездов, следующих из Москвы и в Москву, для принятия и высадки пассажиров. Такое разрешение от Министерства путей сообщения было получено 30 октября 1875 года. За право устройства платформы Михаил Немчинов заплатил в дорогу около 10 тысяч рублей. Платформа получила название Немчинов Пост, позже упростившееся до Немчиновки. Братья Немчиновы были владельцами кирпичного завода, располагавшегося рядом с железной дорогой. Интересно отметить, что кирпичом немчиновских заводов выложены не только здания Белорусского вокзала, паровозного и вагонного депо, но и большинство строений и станционных зданий отделения дороги.

Отдельного рассказа требует здание вокзала в Одинцово. Оно построено в 1898–1899 годах архитектором Львом Николаевичем Кекушевым, одним из самых ярких и самобытных мастеров московского модерна. Газета «Ново-



Архитектор Л. Н. Кекушев — автор здания вокзала в г. Одинцово. Из книги М. В. Нащокина «Московский архитектор Лев Кекушев». — СПб, 2012. ■ Платформа 20 верста (ныне — Баковка). Открытка нач. XX в. ■ На с. 40: Латунная наклад-ка на фонаре завода Э. Тильманса. Санкт-Петербург. 1900-е гг. ■ Паровозный керосиновый фонарь. Новосергиевский завод, 1952 г. Из коллекции А. Дёмина.

сти дня» от 6 мая 1899 года сообщала, что «с будущей недели на станции Одинцово будет приступлено к работам по отделке Царского павильона, сгоревшего... и выстроенного вчерне в прошлом году. Одновременно с этим приступят к сооружению каменного здания самой станции, вместо существующего деревянного».

«Таким образом, стройка началась после гибели Царского павильона, возведённого к коронации 1896 года по проекту архитектора Фёдора Шехтеля. Проект вокзала — фасад, разрез

и план — был опубликован в первом выпуске журнала «Архитектурные мотивы» за 1899 год и, видимо, воплотил тот образ, который, по представлениям общества того времени, должны были иметь вокзальные постройки.

Первоначальный проект станции Одинцово предусматривал строительство небольшого асимметричного компактного здания, немного похожего с композицией особняка. Сходство усиливала башенка, характерная для облика подмосковных загородных дач конца XIX века. Только наличие глубокого козырька на металлических кронштейнах над платформой обнаруживало назначение постройки. Однако впоследствии композиция была дополнена протяжённым двухэтажным объёмом, располагавшимся вдоль железнодорожных путей.

В проекте станции наглядно проявились сложившиеся черты «кекушевского модерна»: подчёркнутое внимание к графичности и ритмике оконных обрамлений, глубокие карнизы на изящных металлических кронштейнах, своеобразный ордер — утрированно «пузатые» колонки на высоких постаментах, несущие мощный антаблемент. Особенности почерка архитектора 1890-х годов — причудливое соединение новой стилистики с мотивами европейского Средневековья — проявлены и здесь. Несмотря на камерность, здание отдалённо напоминало формы романских построек¹.

На первом этаже вокзала располагались парадные комнаты для пассажиров 1-го и 2-го класса и выход на платформу. Второй этаж был отведён под служебные помещения и

¹ Нащокина М. В. Московский архитектор Лев Кекушев. СПб., 2012. С. 123–124.



Зал выставки в Одинцовском музее.



1. Фонарь вагонный свечной. 1960-е гг. СССР. ■ 2. Касса железнодорожная Северной железной дороги. Нач. XX в. ■ 3. Горн железнодорожный. СССР, 1950-е гг. ■ 4. Боковой вагонный фонарь. Московский завод, 1951 г. ■ 5. Семафорный керосиновый фонарь. СССР, 1960 г. ■ 6. ФЭСО — сигнально-осветительный электрический фонарь. СССР, 1961 г. Из коллекции А. Демина.

хранение багажа. В специальной пристройке находился зал для особ императорской фамилии — на случай их приезда в Одинцово.

Кстати, Л. Н. Кекушев активно участвовал в оформлении Москвы к коронации императора Николая II. Им был выстроен специальный павильон при Белорусском вокзале Московско-Брестской дороги, служивший на протяжении всего праздника для приёма царского поезда.

Об истории строительства зданий вокзалов свидетельствуют художественные работы, старые фотографии и иллюстрации на стенах выставочного зала с изображением Одинцовского, Голицынского и Кубинского вокзалов, платформ Немчиновский Пост и 20 верста (ныне — Баковка). Нужно отметить, что долгое время здание вокзала на станции Кубинка также

приписывали Льву Кекушеву. Автором же его является гражданский инженер И. И. Стуков, архитектор Московско-Брестской железной дороги. Внешнее сходство этих построек породило легенду о том, что в Кубинке находится постройка Кекушева.

Коллекция фонарей и железнодорожной атрибутики, послужившая поводом для первой части нашей статьи, собиралась в течение 10 лет. В неё вошли экспонаты, произведённые в Российской империи, СССР, РФ, Германии, Франции.

«В XIX веке сигнальные фонари и флаги являлись основными средствами обеспечения безопасности движения на железных дорогах России и применялись в качестве поездных и ручных сигналов. Кроме того, фонари использовались в стрелочных указателях, для сигнализации оптического те-

леграфа, входных дисков и семафоров. В железнодорожных сигнальных фонарях источником света служили керосиновые лампы, свечи, газовые лампы — ацетиленовые или пропановые (с 1949 года — электрические лампы)»²

Самые ранние образцы представленного на выставке собрания владельца датируются концом XIX — началом XX века. Это сигнальный железнодорожный фонарь, касса кондуктора в виде сундучка с надписью на боковой части «Съв. ж. д.»³ свечной вагонный фонарь с клеймом Екатеринбургской железной дороги⁴ и свечной

² Страницы истории железнодорожного транспорта России: сборник трудов. М., 2013. ³ Северная железная дорога — одна из старейших магистралей России, первый участок которой был построен в 1868 году. ⁴ В настоящее время дорога является частью Донецкой, Одесской, Приднепровской, Южной железных дорог Украины и Юго-Восточной железной дороги РЖД.

Эвальд Тильманс

КОММЕРЦИИ СОВЕТНИК Эвальд Иванович Тильманс (1850—?) — «...подданный Пруссии... в 1877 году в звании купца 1-й гильдии... основал совместно с братом Львом Ивановичем торговый дом „Тильманс Э. и Ко“ (контора размещалась на ул. Гоголя, 14). Фирма специализировалась на ввозе металла и машин из-за границы, а также на продаже в России и за рубежом продукции машиностроения. В 1882 году Тильманс вступил в купцы 1-й гильдии, затем

открыл крупнейший в России завод по производству винтов в Ковно, учредил товарищество „Молот“ в Баку, цинкопрокатный завод „Тильманс и Оппенгейм“ и товарищество Днепровского гвоздильного завода. В 1880-х годах он вёл деловые операции совместно с купцом 1-й гильдии, прусским подданным Рейнгардом Стефенсоном (1845—?), позже — с родственником, инженером Иваном Густавовичем Тильмансом. С 1898 года Э. И. Тильманс состоял членом правле-

ния акционерного общества асбестовых заводов „Изолятор“ (предприятие размещалось в Петербурге на Цветочной ул., 8) с уставным капиталом 500 тысяч рублей. 1 мая 1900 года он учредил „Петербургский механический и котельный завод Э. И. Тильманса“ в Школьном переулке. Предприятие производило изделия и комплектующие для железных дорог, а также котлы, цистерны, трубы, телефонно-телеграфные принадлежности. 30 июня 1906 года на базе

завода было создано акционерное общество Северного механического и котельного завода в Петербурге с капиталом два миллиона рублей, контрольный пакет акций которого оказался в руках семьи Тильмансов. Э. И. Тильманс был награждён российским орденом Святого Станислава и германским орденом Красного орла».

Барышников М. Н., Вишняков-Вишневецкий К. К. Иностранцы-предприниматели в Петербурге во второй половине XIX — начале XX века. СПб., 2006.

вагонный фонарь, изготовленный в Санкт-Петербурге, на что указывает латунная накладка с тиснёной надписью акционерного общества «Северный механический и котельный завод», бывшего механического завода Эвальда Тильманса.

Среди разделов коллекции представлены железнодорожные свечные, керосиновые, карбидные, аккумуляторные фонари, разные по назначению, датируемые 1940–60-ми годами. Это наружные боковые и буферные вагонные фонари, сигнально-осветительные (ФЭСО)⁵ внутривагонные

⁵ Фонарь электрический сигнально-осветительный предназначен для работников железнодорожного транспорта,

свечные прямоугольной и треугольной формы. Классифицировать их помогают в том числе специализированные издания, такие как «Прейскурант конторы В. А. Кютнер», изданный в Москве в 1911 году и представленный на выставке.

По месту производства наиболее полно представлены фонари Новосергиевского завода. Располагается он в посёлке Новосергиевка Оренбург-

которые в тёмное время суток подают железнодорожные световые сигналы и производят осмотр подвижного состава. Фонарь может быть применён для ограждения мест, препятствующих движению поездов, для чего необходимо извлечь через отверстие в крышке красный светофильтр и наложить на защитное стекло осветительной части.



ской области. Его история началась с Сигнального завода, эвакуированного из Гомеля в период Великой Отечественной войны. С 1941 по 1963 год он относился к железнодорожному ведомству, затем был передан в Министерство сельского хозяйства, а с 1993 года это ОАО «Новосергиевский механический завод». Самый ранний фонарь, на котором стоит клеймо этого производителя, датируется 1954 годом.

Фонари Московского завода, выпущенные в 1948, 1951 и 1960 годах, по назначению считаются вагонными боковыми и буферными. В конце XIX — XX веке каждый поезд, отправлявшийся на перегон, обязательно оборудовали фонарями, которые устанавливались на паровозе и последнем (концевом) вагоне. На концевом вагоне как пассажирских, так и товарных поездов имелось два боковых вагонных фонаря, которые светили как в сторону паровоза, так и в направлении, противоположном ходу движения поезда. Боковые фонари насаживались на особые крюки, помещавшиеся в верхней части продольной стенки вагона под крышей. Боковые фонари светили в ночное время в сторону паровоза белым огнём, в противоположную — красным и давали возможность убедиться, что поезд следует в полном составе. Кроме боковых фонарей, концевой вагон

Вид вокзала с реки. Одинцово. Открытка 1911 г.

