

5. **Тыл** Красной Армии в Советско-Финляндской войне (1939–1940 гг.) / Д. В. Булгаков, А. Г. Турков. – М. : Военно-научный комитет Тыла ВС РФ, 2008. – 269 с.

6. **История** железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2. 1917–1945 гг. – СПб. : Петербургский гос. ун-т путей сообщения, 1997. – 416 с.

УДК 6(091)

**Н. А. Тахтамышева**

историк-исследователь

**О. А. Ящуржинская**

Санкт-Петербургский государственный политехнический университет

## **ИНЖЕНЕР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ ЮЛИУС АДОЛЬФОВИЧ ПЕШЕЛЬ**

*Кто увидит родину, кто – нет,  
кто уснет в земле нерусской.*

В. Набоков

Статья посвящена жизни и деятельности Ю. А. Пешеля (1881–1944), выпускника ИИПС 1904 года, талантливого инженера путей сообщения, руководителя и организатора железнодорожного транспорта, эмигранта первой волны. Впервые опубликованы новые сведения, фотографии и документы из государственных и семейного архивов.

инженер путей сообщения, выпускник, Пешель, Институт инженеров путей сообщения, станция Основа, русское зарубежье, Федерация союзов русских инженеров за границей, Льеж.

### **Введение**

Вниманию читателей предлагается третья статья из своеобразной «трилогии» под условным названием «Жизненные дороги инженеров-путейцев». В переломные моменты истории России, в частности в октябре 1917 года, перед интеллигенцией вставали трудные вопросы выбора дальнейшего жизненного пути: остаться работать в России или эмигрировать.

Согласно доктрине большевиков, интеллигенция не представляла собой общественного класса, а была отнесена к прослойке, примыкающей либо к буржуазии, либо к рабочему классу. Оставшиеся в России специалисты в большинстве своем честно работали, но И. В. Сталин заподозрил в этой про-

слойке претензию на преимущество перед пролетариатом.

Показательна в этом отношении последняя пьеса М. Горького «Сомов и другие» (1931), где автор вкладывает в уста главного героя намерение технической интеллигенции захватить власть в стране: «Власть – не по силам слесарям, малярам, ткачам, ее должны взять ученые, инженеры». В конце пьесы Сомова арестовывают агенты ГПУ. Так «великий пролетарский писатель» внушал простому народу обоснованность репрессий, обрушившихся на специалистов, получивших образование до революции. Двоим таким выпускникам ИИПС – П. Г. Таллако и Г. С. Тахтамышеву – мы посвятили статьи в предыдущих выпусках журнала [1], [2]. Эти люди были расстреляны,

а их имена, как и многих других несчастных, были запрещены к упоминанию в печати. Здесь же следует отметить, что имена еще одной многочисленной группы россиян, а именно эмигрантов из России, не принявших революцию 1917 года, если и появлялись в средствах массовой информации, то только в негативном контексте (не говоря уже о тех, кто сотрудничал с белыми во время Гражданской войны).

В последнее время появилось много публикаций, относящихся к русскому зарубежью, но внимание уделяется прежде всего представителям литературы и искусства. Остается нераскрытым целый пласт информации, относящейся к технической интеллигенции, – российским эмигрантам. А между тем многие выдающиеся инженеры, в том числе выпускники и преподаватели Петербургского института путей сообщения, образовывали целые эмигрантские сообщества за рубежом. Судьбе одного из таких выпускников Института – Юлиуса Адольфовича Пешеля – посвящена настоящая статья.

Сведений о Ю. А. Пешеле в семейном архиве сохранилось крайне мало; почти нет о нем данных и в литературе. Лишь в трудах историка железнодорожного транспорта А. С. Сенина упоминается его имя [3], [4]. Между тем деятельность этого незаурядного человека на российских железных дорогах и за границей, судьба выпускника ИИПС, эмигранта, по мнению авторов настоящей статьи, тщательно изучивших архивные материалы, заслуживает освещения.

## 1 Детство

Юлиус-Иммануил (или просто Юлиус) Пешель родился в посаде Клинцы Черниговской губернии 24 марта 1881 г. в немецкой семье, считавшей своей родиной Россию, хотя супруги были прусскими подданными. Отец Юлиуса Адольф Августович работал красильным мастером на суконной фабрике и имел небольшую красильную мастерскую (в анкетах Юлиус неизменно указывал, что он сын ремесленника).



Юлиус Адольфович Пешель.  
Санкт-Петербург, около 1905 г.

В семье говорили по-русски и по-немецки, и русский язык наряду с немецким стал родным для молодого поколения Пешелей. Родители стремились дать хорошее образование своим детям, чтобы им не пришлось всю жизнь провести на суконной фабрике, в дымном и мрачном посаде Клинцы. Но глава семьи рано умер, когда мальчику исполнилось всего шесть лет. Мать Юлиуса, Амалия Юлиусовна, вскоре после смерти мужа переехала с детьми в Новозыбков, уездный город Черниговской губернии. Оставшись вдовой в 27 лет, она больше не вышла замуж и всецело посвятила себя детям. Самостоятельно давала им начальное домашнее образование, уделяя этому много времени. Детей она не баловала, постоянно приучала к труду и дисциплине. Жизнь семьи была нелегкой, а воспитание строгим. Амалия Юлиусовна (по неподтвержденным воспоминаниям) сама снимала дом и сдавала комнаты с полным пансионом иногородним ученикам реального училища, чтобы как-то прокормить семью. Детям приходилось помогать матери: они убирали комнаты, ходили за продуктами и к прачке.

Стойко справляясь со всеми невзгодами, Амалия Юлиусовна сумела без мужа вырастить детей и дать им хорошее образование. Девочек отдала в Новозыбковскую гимназию, мальчиков – в реальное училище. Все

дети, кроме того, учились играть на разных музыкальных инструментах. Позднее Юлиуса определили во 2-ю Киевскую гимназию, при которой существовал интернат для иногородних гимназистов, или, как его тогда называли, общая ученическая квартира. Гимназист Ю. Пешель был вдумчив и обстоятелен, ему нравилось учиться. Обладая аналитическим складом ума и прекрасной памятью, он отлично успевал по всем предметам. Как все члены семьи, Юлиус был музыкально одарен и самозабвенно любил музыку, брал уроки игры на виолончели у прекрасных киевских педагогов. В Киеве у него появилась возможность бывать в театрах и на концертах, слушать игру выдающихся музыкантов.

Во время учебы в гимназии Юлиус подрабатывал репетиторством. Одной из его учениц оказалась Лиза, дочь помощника классного наставника 2-й Киевской гимназии. Он привязался к этой семье и познакомился в ней со своей будущей женой Валентиной Викторовной Ящуржинской.

## 2 Годы студенчества (1899–1904)

В 1899 г. Юлиус окончил гимназию с золотой медалью и подал прошение о приеме в Институт инженеров путей сообщения [5].



Юлиус Пешель – студент ИИПС.  
Петербург, начало 1900-х гг.

В негласном рейтинге высших учебных заведений России того времени ИИПС занимал второе место после Александровского лицея и ценился выше университета, поскольку за время обучения в Институте студенты не только получали отличную научную подготовку, но и полезные, многосторонние практические знания, позволявшие сразу после выпуска самостоятельно работать в области проектирования, строительства и эксплуатации путей сообщения. Конкурс в Институт был высоким. Кроме математики, физики, русского и иностранного языков, с 1896 года обязательным вступительным экзаменом стало рисование. В 1899 году на первый курс ИИПС было принято по конкурсу 130 человек, среди них – Ю. А. Пешель, успешно сдавший все экзамены.

Для Юлиуса началась новая, студенческая, жизнь. Он получил право (и обязанность) носить нарядный мундир с поперечными погонами черного бархата, на которых красовался посеребренный вензель императора Александра I.

Занятия в Институте отнимали много времени, но с любимой виолончелью Юлиус по-прежнему не расставался. А вот в студенческих выступлениях и забастовках, не прекращавшихся в течение всего времени его обучения, Пешель никакого участия не принимал. Воспитанный в строгих правилах и приученный к порядку, он всегда резко отрицательно относился к революционной деятельности. Приняв российское подданство, он очень хотел быть примерным гражданином и приносить истинную пользу стране, ставшей для него родиной. Имея немецкие корни, Юлиус ощущал себя русским и всем сердцем любил Россию. В прошении о принятии в российское подданство (1899 г.) он писал: «Я желаю быть полезным Русскому государству, которое меня в течение моей гимназической жизни поддерживало материально, с которым я сросся и которое сделалось для меня отечеством» [6].

Каждое лето Юлиус уезжал на практику, которая продолжалась по три-четыре, а иногда и по пять месяцев. Именно там будущие инженеры путей сообщения получали бес-





Диплом Юлиуса Адольфовича Пешеля на звание Инженера путей сообщения, полученный им по окончании ИИПС

ценные навыки. На старших курсах практика приобретала характер самостоятельной инженерной работы, а денежное вознаграждение, получаемое учащимися за труды, служило для многих из них пособием для проживания в Петербурге в зимнее время и позволяло учиться в Институте. Несомненно, Юлиус использовал эту возможность заработка, а также занимался репетиторством. Свободного времени у него оставалось совсем мало. Недолгое время «вакаций» студент делил между Новозыбковым и Киевом, куда его по-прежнему неудержимо влекло. Летом 1903 года он был помолвлен, а 2 июля 1904 года женился на В. В. Ящуржинской. 15 июня 1904 года в его жизни произошло важнейшее событие: он получил долгожданный диплом инженера, дающий «право составления проектов и производства всякого рода строительных работ и с правом на чин

коллежского секретаря при вступлении на государственную службу» [8].

### 3 Служба в Санкт-Петербурге (1904–1909)

В ноябре 1904 года Пешель поступает на службу в Управление Санкт-Петербургской сети Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги. Несмотря на серьезную теоретическую и практическую подготовку, начать Юлиусу Адольфовичу пришлось со скромной должности чертежника технического отдела службы движения. 1 апреля 1905 г. он занял место счетовода этого отдела и только после года работы в Управлении получил, наконец, инженерную должность — стал инженером для технических занятий в том же отделе, с жалованием



2250 руб. в год [7], [8]. В 1905 году Юлиусу Адольфовичу пришлось отбыть недолгую воинскую повинность кондуктором II класса [8].

Семейная жизнь молодого инженера в Петербурге была вполне благополучной и счастливой. В 1906 и 1908 гг. он стал отцом двух девочек – Елены и Наталии. В доме Пешелей часто собирались друзья Юлиуса Адольфовича, среди которых был его сослуживец П. Г. Таллако [1]. Устраивались музыкальные вечера, на которых хозяин играл на виолончели, а его жена аккомпанировала ему на фортепиано, пела арии из опер, романсы, народные песни.

Успешно складывается карьера Юлиуса Адольфовича: в сентябре 1907 г. он становится начальником технического отдела службы движения. Эта должность на Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороге совмещалась со званием 2-го помощника начальника данной службы [8]. Начальником службы движения был Борис Дмитриевич Воскресенский – выдающийся специалист по теории и практике эксплуатации железных дорог, имевший к тому времени соответствующие печатные труды. Юлиусу Адольфовичу представились широкие возможности для профессионального роста при работе под его руководством. Воскресенский и Пешель стали единомышленниками, позднее – друзьями. Судьба связала их на долгие годы.

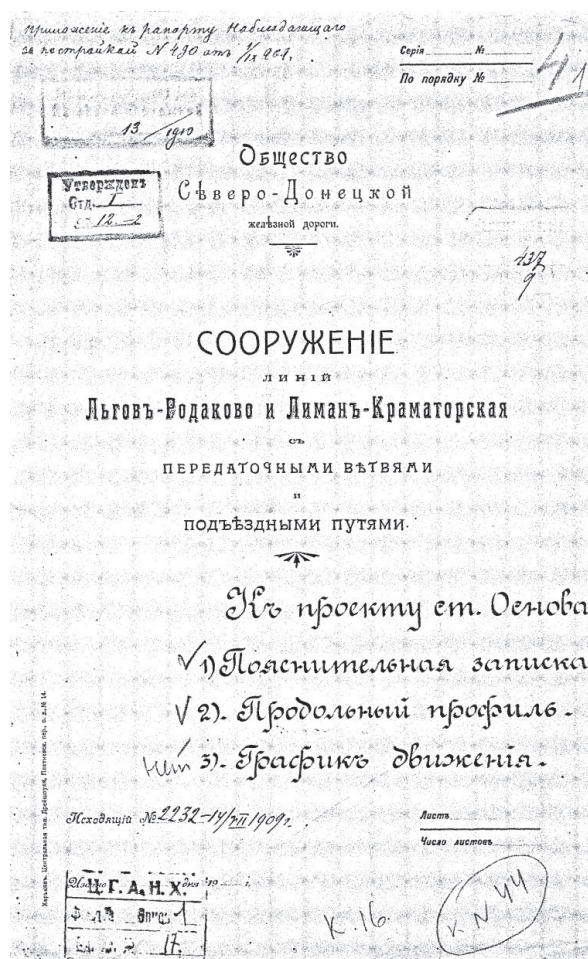
В 1908 году начинается строительство Северо-Донецкой железной дороги. Председателем Правления новой дороги становится управляющий Петербургской сети Общества Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги Л. Ф. Шухтан, который приглашает с собой на новое строительство наиболее способных сослуживцев, в первую очередь Б. Д. Воскресенского, который не только занимается постройкой, но и участвует в последующем вводе дороги в эксплуатацию. Скорее всего именно по его рекомендации Ю. А. Пешель вскоре также был приглашен для работы на новой дороге.

Следует отметить, что данные назначения совершались отнюдь не по знакомству.

Правление Общества Северо-Донецкой железной дороги, существовавшее в условиях жесткой конкуренции, было заинтересовано в привлечении к работе исключительно знающих и способных специалистов. 15 января 1909 года Юлиус Адольфович увольняется по прошению [7] и переезжает вместе с семьей в Харьков.

#### 4 Харьков (1909–1915)

С января 1909 года Юлиус Адольфович работает на Северо-Донецкой дороге старшим инженером. Новая дорога явилась прекрасной школой для молодого инженера. Здесь все надо было начинать «с чистого листа», и это давало широчайшие возможности для



Титульный лист проекта ст. Основа Северо-Донецкой железной дороги (1909).  
Надписи от руки сделаны Ю. А. Пешелем

самостоятельной деятельности. По проекту Пешеля, в частности, построена крупнейшая сортировочная станция Основа. 16 апреля 1909 года был согласован протокол узловой комиссии «о примыкании Северо-Донецкой дороги к Харьковскому», а уже 14 июля 1909 года был готов не только сам проект ст. Основа, но и все чертежи, а также пояснительная записка к проекту и даже график движения [9]. Старшим инженером Пешелем подписаны чертежи проекта, его же рукой сделаны дополнительные надписи на титульном листе. Юлиус Адольфович не только проектировал станцию, но и осуществлял наблюдение за ее постройкой (это следует из надписи от 1 сентября 1909 года).

Станция Основа являлась головной станцией двухпутного участка Лиман–Основа и представляла собой крупный транзитный и сортировочный узел. Здесь собранные на юге грузы, прибывавшие из Лимана, распределялись для передачи на станции Харьков и Новая Бавария Южных железных дорог, на товарную станцию Харьков Северо-Донецкой железной дороги и для дальнейшего следования по этой дороге в направлении к г. Львову.

При проектировании станции Юлиус Адольфович использовал последние достижения науки и практики; все аспекты функционирования станции и движения поездов были им тщательно продуманы. Четная и нечетная стороны станции работали независимо одна от другой; каждая из них состояла из парков приема, отправления и сортировочного парка, снабженного вытяжкой, горкой (в России сортировочные горки начали строить незадолго до 1909 г., т. е. она тоже была новшеством) и перегрузочными устройствами. На станции строго было выдержано разделение движения по направлениям, устранены возможности пересечения маршрутов; соединительный путь, служивший для подачи паровозов и для сообщения четной и нечетной сторон станции, проходил путепроводом над главными путями. Паровозное депо, работавшее в обе стороны от Основы, обеспечивало смену паровозов всех пассажирских и товарных поездов; в Основе также сменялись кондукторские бригады.

Станция Основа, построенная по проекту Пешеля и при его непосредственном участии, стала одной из важнейших на Северо-Донецкой дороге и оставалась в течение



Современная фотография станции Основа Южной железной дороги.  
Автор проекта Ю. А. Пешель



долгого времени единственной сортировочной станцией на этой дороге. Ныне она находится в черте г. Харькова и функционирует как важнейший транспортный узел. Интересно отметить, что недавно праздновалось 100-летие станции, но каких-либо сведений об авторе проекта, кроме его фамилии (иногда в искаженном варианте), не сообщалось.

Но вернемся в начало XX века. В 1910 г. началось двухпутное движение поездов на линии Основа–Лиман по временной схеме. Ю. А. Пешель становится заведующим временным движением, а после окончания строительства, по приказу министра – начальником службы эксплуатации и заместителем управляющего дорогой (с 3 января 1912 года) [9]. На нем лежит ответственность как за службу движения, так и за коммерческую службу. Со 2 декабря 1912 г. Юлиус Адольфович становится первым заместителем управляющего дорогой (с окладом 8000 руб.). Одновременно вторым заместителем назначается начальник службы пути П. Г. Таллако, давний приятель Ю. А. Пешеля.

Б. Д. Воскресенского вскоре переводят с Северо-Донецкой дороги в Управление Южных казенных железных дорог (оно также размещалось в Харькове), а с 1913 г. он становится начальником этих дорог. Но дру-

жеские и деловые отношения между Воскресенским и Пешелем сохраняются.

Северо-Донецкая железная дорога быстро развивается и вскоре становится в высшей степени прибыльным предприятием, в чем, несомненно, большую роль играло ее руководство, в том числе и Ю. А. Пешель. Знающий и энергичный начальник службы эксплуатации обеспечивает бесперебойную работу службы движения. Он не разрабатывает коммерческую стратегию дороги, этим занимается правление, но Пешель весьма успешно проводит эти проекты в жизнь. Его авторитет растет, поэтому он представляет интересы дороги на ответственных собраниях, например на совещании, состоявшемся в Совете Съезда горнопромышленников Юга России по вопросу направления трассы второй очереди Северо-Донецкой железной дороги (22 января 1912 г.) [10].

С 1913 года Управление Северо-Донецкой железной дороги разместилось в новом величественном доме на Вознесенской площади Харькова, где одна из комнат на первом этаже была выделена под кабинет начальника службы эксплуатации Ю. А. Пешеля. Интересно отметить, что в настоящее время в этом доме находится Академия железнодорожного транспорта. На фронтоне здания



Первый заместитель управляющего Северо-Донецкой железной дороги Ю. А. Пешель (справа) со своим сослуживцем (вторым заместителем) и другом П. Г. Таллако. Харьков, 1910-е гг.



Здание Управления Северо-Донецкой железной дороги на Вознесенской площади Харькова. Фото начала XX века

до сих пор сохранилась надпись «Управление Северо-Донецкой железной дороги».

Дружба Юлиуса Адольфовича с Борисом Дмитриевичем Воскресенским не прекращалась: жена Б. Д. Воскресенского Мария Максимилиановна стала крестной матерью третьей дочери Пешелей Екатерины, родившейся в 1909 году; в 1914 году у них родился четвертый ребенок – сын Павел. Но отношения между супругами разладились, и в 1915 г. они расстались. Спустя некоторое время Юлиус Адольфович женился на дочери потомственного дворянина Марии Александровны Фриман, преподававшей в Харьковском институте благородных девиц, а Валентина Викторовна вышла замуж за Павла Григорьевича Таллако.

## 5 Годы Первой мировой войны (1914–1917)

Связи с началом войны объем необходимой работы и количество проблем резко возросли. Так, Северо-Донецкая дорога столкнулась с нехваткой вагонов для угля. Московско-Курская дорога, обязанная снабжать порожняком Донецкий бассейн, в 1915 году

оказалась не в состоянии выполнять эту задачу. В ноябре 1915 года Пешель был назначен членом комиссии (во главе с профессором Ю. В. Ломоносовым), которая изучала положение дорог Московского узла. О своем знакомстве с работой Курской дороги Юлиус Адольфович писал в своем служебном докладе: «Общее впечатление – техническая запущенность. Технические переустройства, на которые потребовалось бы не более недели-двух, но которые разгрузили бы движение и обеспечили бы снабжение Донецкого бассейна порожняком, никем производимы не были» [11].

Остановка движения на Московском узле грозила парализовать всю железнодорожную сеть страны. Для оказания помощи в разгрузке Московского узла МПС командировало двух крупных российских специалистов в области эксплуатации железных дорог – Б. Д. Воскресенского и Ю. А. Пешеля. Первый был назначен исполняющим обязанности начальника Московско-Курской, Нижегородской и Муромской казенных железных дорог, второй – исполняющим обязанности начальника службы движения этих дорог.

В середине декабря 1915 г. Воскресенский и Пешель приступили к работе. В первую



очередь они занялись движением порожняка, чтобы упорядочить его направление на юг, в Донецкий бассейн. Стала очевидной необходимость срочного увеличения пропускной и провозной способности Московско-Курской дороги. Для этого они решили увеличить длину составов до 75 вагонов, но тут же выяснилось, что большинство станций Московско-Курской дороги были рассчитаны максимум на пятьдесят. Перепроектировка станций была исполнена в течение двух суток лично Ю. А. Пешелем, при участии технического отдела службы пути.

Под его же руководством 18 декабря начались работы по переустройству станций; они продолжались непрерывно (в две смены), включая будни и праздники, замёрзший грунт приходилось отогревать кострами. Несмотря на лютый мороз, метели и снегопады, удалось к 12 января удлинить пути на 42 станциях. Это стало возможным благодаря высокому профессионализму и мужеству работников дороги, в первую очередь – руководителя работ Ю. А. Пешеля.

Временно в Управлении Курской дороги были сосредоточены все регулирующие органы как по Курской дороге, так и по районному комитету, т. е. фактически по всему Московскому узлу. Это давало возможность полной осведомленности и быстроты единого командования. Был составлен уплотненный график движения, организовано непрерывное, «посекундное» командование перевозками и движением поездов, постоянно производилось уплотнение работ по разработанному Б. Д. Воскресенским методу уплотнения и параллельности. Этот выдающийся инженер отмечал в своем докладе: «Большинство агентов службы движения, пути и тяги Курской дороги очень быстро прониклось методом уплотнения и работало и охотно, и идейно, с очевидным увлечением, и инертность приходилось встречать лишь в некоторых агентах службы движения, но тут все побеждала настойчивость Ю. А. Пешеля» [11].

Выбор МПС оказался правильным. В тяжелейших погодных условиях, при тридцатиградусных морозах, два инженера, Вос-

кресенский и Пешель, сумели исправить ситуацию: пробки были ликвидированы, движение восстановлено, объем перевозимых грузов значительно увеличился. Московско-Курская железная дорога стала передавать на южные направления до 1500–1700 вагонов в сутки, тогда как ранее отправляла не более 700–800 [11]. Вернувшись в Харьков, Б. Д. Воскресенский и Ю. А. Пешель выступили перед служащими Северо-Донецкой и Южных железных дорог с докладом, в котором обобщили свой успешный опыт. Этот доклад был опубликован отдельной брошюрой [11].

В МПС были довольны работой харьковских инженеров, оценили ее и в Москве. Общество Московско-Казанской железной дороги пригласило Воскресенского и Пешеля на службу. Борису Дмитриевичу предложили руководить дорогой, Юлиусу Адольфовичу – возглавить службу движения. Получив согласие, Правление Общества Московско-Казанской железной дороги 7 марта 1916 г. обращается к Министру путей сообщения с просьбой об утверждении в должности начальника службы движения инженера путей сообщения Ю. А. Пешеля. Но это назначение затягивалось по каким-то причинам, и 28 мая 1916 г. статский советник Б. Д. Воскресенский подает рапорт в Управление железных дорог: «Вследствие крайней необходимости по теперешним условиям перевозок замещения должности начальника движения к исполнению обязанностей этой последней должности мною допущен с 28 сего мая инженер Ю. А. Пешель, начальник эксплуатации Северо-Донецкой дороги, впредь до утверждения его в должности» [9]. Приказ министра об утверждении последовал 25 июня 1916 года.

10 марта 1917 года МПС неожиданно назначило Ю. А. Пешеля начальником Московско-Курской, Нижегородской и Муромской железных дорог. Однако Общество Московско-Казанской железной дороги обратилось к министру Временного правительства Н. В. Некрасову с просьбой отменить это назначение и оставить Пешеля в Управлении Казанской дороги [3]. Этот случай, сам по

себе исключительный (возражать назначениям Министерства, тем более – в военное время, было не принято), говорит о том, как высоко ценили Юлиуса Адольфовича на Московско-Казанской дороге, насколько он был там необходим. МПС пошло навстречу столь решительной просьбе, и приказ был отменен.

## **6 Годы Гражданской войны (1918–1920)**

Октябрьскую революцию Пешель не мог принять и не принял. Он уехал из Москвы на юг страны. Находясь на территории белых, Юлиус Адольфович остается штатским, в боевых действиях не участвует. В это трудное время инженер путей сообщения Пешель старается по-прежнему быть верным профессиональному долгу и отдает все свои силы восстановлению транспорта. Летом 1919 года, по поручению Хозяйственно-технического союза освобожденных областей, он готовит обзор состояния сети железных дорог в пределах, занятых Вооруженными силами Юга России (ВСЮР – армия белых). Эта территория достигала к началу осени немалых размеров: от Бессарабии до Волги, от границы Грузии на юге до Курска и Орла на севере. Протяженность занятых ВСЮР железных дорог составляла почти одну четверть всей Российской железнодорожной сети.

29 сентября 1919 г. в Ростове, на общем собрании членов Хозяйственно-технического союза освобожденных областей, Пешель делает доклад «Современное положение железнодорожного транспорта». 6 октября 1919 г. Юлиус Адольфович вторично читает свой доклад, на этот раз на Совещании торгово-промышленных деятелей местностей, освобожденных от большевиков. Тогда же доклад был напечатан отдельной брошюрой [12].

Яркий, умный, дельный доклад Пешеля не только содержит много интересной фактической информации. Юлиус Адольфович дает всесторонний анализ состояния транспорта и условий, в которых проходит работа дорог,

а также предлагает ряд мер, необходимых, с его точки зрения, для восстановления дорог и транспорта.

По составу слушателей, перед которыми Пешель дважды читал свой доклад (промышленники и предприниматели), уже можно судить о том, какова была его цель. Болея всей душой за разоренные железные дороги, Юлиус Адольфович хотел добиться действенной помощи в деле восстановления транспорта. На основании проведенного анализа Пешель делает вывод, что хотя срочное приобретение большой партии железнодорожных материалов за границей и необходимо, но оно удовлетворит лишь на время самые неотложные нужды дорог. Юлиус Адольфович справедливо полагал, что только российская промышленность, которая начнет производить необходимые материалы и запасные детали и организует на своих предприятиях ремонт паровозов, сможет оказать реальную помощь в восстановлении железнодорожного транспорта. Но тогда его усилия оказались тщетными: в конце октября началось победное контрнаступление красных войск.

В трудные для ВСЮР дни января–февраля 1920 года Пешель работает в Новороссийске в качестве особо уполномоченного Главного начальника военных сообщений (Начвосоглава) [13]. Вместе с помощником Начвосоглава инженером С. Н. Чаевым и военным представителем Начвосоглава генералом И. И. Каликсом инженер Пешель предпринимает решительные действия по разгрузке Новороссийского железнодорожного узла, на котором к концу декабря 1919 г. скопилось 4200 неразгруженных вагонов. Юлиус Адольфович берет на себя руководство всей операцией, включающей не только круглосуточную сброску 2000 вагонов и выставление части вагонов на петлю, но и укладку новых путей общей протяженностью в 2 версты. Для организации надлежащей охраны подвижного состава и складских помещений станции черноморский губернатор предоставляет в распоряжение Ю. А. Пешеля офицеров охраны.

Служебная переписка Пешеля с высокопоставленными лицами – генерал-лейтенан-



том Н. М. Тихменёвым (Начвосоглавом), генерал-майором Каликсом, генерал-майором Савицким (начальником Новороссийской военной базы ВСЮР), полковником Руссианом (начальником отдела перевозок базы), а также с английской военной миссией, протоколы совещаний, которые проводил и в которых принимал активное участие Пешель, показывают, сколь энергичной была его деятельность в этот период, какие непростые вопросы приходилось ему решать [13]. Но все предпринятые меры имели лишь временный успех, белая армия терпела поражения и отступала. В начале марта 1920 года начинается эвакуация, и на одном из пароходов с беженцами Пешель отправляет жену в Константинополь. В самые последние часы эвакуации, когда красные войска уже входили в город, Юлиус Адольфович вместе с остатками армии Деникина покидает Новороссийск, навсегда простившись с родиной.

## 7 Годы эмиграции (1920–1944)

Начинаются годы скитаний. В июне и октябре 1920 г. Ю. А. Пешель значится в константинопольских списках беженцев [14]. Его жена М. А. Пешель, попавшая в апреле 1920 г. вместо Константинополя на Лемнос – каменистый, безжизненный, малопригодный для жизни остров, претерпела много лишений; только в ноябре 1920 г. она сумела добраться до Константинополя и встретиться с мужем.

Инженерной работы для русских в Константинополе не было. Известно (из семейных рассказов), что в более поздние годы эмиграции, в Париже, Пешель отчаянно бедствовал, и ему приходилось зарабатывать на жизнь игрой на виолончели в ресторанах. Скорее всего и в Константинополе Юлиуса Адольфовича выручала любимая виолончель. Этот его талант на долгие годы оказался более востребованным, чем знания и опыт инженера путей сообщения.

В Париж Пешель переехал не позднее 1922 года. В январе 1923 г. он состоит в Союзе русских дипломированных инженеров

во Франции и участвует в заседаниях организационного комитета по созыву делегатского съезда русских инженеров за границей [15]. Этот съезд проходил в Париже с 11 по 18 марта 1923 года. В значительной степени он был посвящен вопросам, связанным с экономическим восстановлением России. Никаких практических результатов это обсуждение, разумеется, принести не могло. Зато оно приносило инженерам, лишенным работы и оторванным от Родины, ощущение собственной значимости, причастности к судьбе России, давало возможность сохранить в эмиграции свою профессиональную идентичность.

После съезда, в период с 24 марта по 27 июля 1923 года, Пешель участвует в заседаниях ЦК Федерации союзов русских инженеров за границей, проходивших в Париже [15]. В этих заседаниях принимали участие видные представители российской научно-технической интеллигенции. Назовем лишь некоторых из них. Это Петр Николаевич Финисов, первый председатель Союза русских инженеров во Франции и первый председатель Федерации союзов русских инженеров за границей, инженер путей сообщения, специалист в области строительной механики, до 1918 года – преподаватель ИИПС, редактор-издатель журнала «Цемент, камень и железо», пользовавшегося в России большим спросом; Вадим Павлович Аршаулов – товарищ председателя Союза русских инженеров, известный инженер-конструктор, профессор, автор ряда изобретений, открывших новую эру в области дизельных двигателей, в прошлом также преподаватель ИИПС; Артур Адольфович Абрагамсон – товарищ председателя президиума Федерации Союзов русских инженеров за границей, инженер путей сообщения, один из основателей и редактор журнала «Инженер», бывший член правления Московско-Казанской железной дороги; Вадим Андреевич Кравцов – инженер-электромеханик, изобретатель, автор множества патентов, общественный деятель, в прошлом – директор правления Владикавказской железной дороги; Николай Вячеславович Брадке – инженер путей сообщения,

во время Первой мировой войны начальник службы железных дорог; Николай Семенович Зурабов – инженер путей сообщения, бывший начальник Забайкальской железной дороги [15].

Важно отметить, что большинство из них были выпускниками и в прошлом преподавателями ИИПС, и вряд ли это можно объяснить случайным совпадением. Именно инженеры путей сообщения составляли элиту инженерного корпуса. Среди тем, обсуждавшихся на заседаниях ЦК, значатся не только внутренние вопросы, такие как учреждение Бюро труда для обеспечения членов Союза работой, соответствующей их специальности, но и проблемы возрождения экономической жизни в России, а также более острые вопросы объединения и согласования действий в деле свержения большевистской власти в России. В 1923 году значительная часть эмигрантов еще питала себя иллюзиями о возвращении на родину, свободную от большевизма. Это по сути единственное (по нашим данным), достаточно косвенное упоминание о причастности Ю. А. Пешеля к политической деятельности в эмиграции.

В 1925 году Юлиусу Адольфовичу удалось наладить переписку по почте со своей первой женой Валентиной Викторовной и детьми, по которым он очень тосковал. Пешель не только писал им ласковые письма, но старался помочь материально: посылал долларовые чеки, затем, когда это стало невозможным, передавал деньги и посылки с вещами через общих знакомых. Всеми правдами и неправдами он изыскивал любые возможности помогать оставшимся в России детям и бывшей жене вплоть до начала Второй мировой войны.

Живя в Париже, Юлиус Адольфович не переставал упорно искать работу по специальности. Наконец, удача ему улыбнулась: приняли инженером в одну из бельгийских промышленных компаний, расположенных в г. Льеже. Этот город стал его последним прибежищем: в нем Юлиус Адольфович прожил оставшиеся 19 лет своей жизни. Из ответа Льежского архива [16] на посланный туда запрос стало известно, что умер Ю. А. Пе-

шель 24 августа 1944 г., на 64-м году, не дожив две недели до освобождения города от фашистов. О последних годах его жизни почти ничего не известно. Обращения к русской общине Льежа, попытки узнать что-то у потомков эмигрантов первой волны успехом не увенчались: никто из них не помнит Юлиуса Адольфовича и Марию Александровну.

Из переписки с русскоязычными жителями г. Льежа выяснилось, что на кладбище Робермон, где покоится Пешель, захоронены многие участники местного сопротивления, расстрелянные гитлеровцами в 1944 г., незадолго до освобождения Льежа. Хотя Юлиусу Адольфовичу было уже за шестьдесят, он обладал таким стойким, твердым, бойцовским характером, что вполне мог участвовать в сопротивлении фашизму. Но никаких данных, подтверждающих или опровергающих эту версию, у авторов нет.

## Заключение

Мы рассказали о судьбе выпускника ИИПС, который, несомненно, смог реализовать свои способности и много сделал для российских железных дорог. При его участии была построена важнейшая магистраль – Северо-Донецкая железная дорога. Во время Первой мировой войны его энергия и профессионализм помогли спасти Московский железнодорожный узел от коллапса. Решение Пешеля покинуть Россию было, как показали дальнейшие события, единственно верным. Хотя и не сразу, но его знания, способности и опыт оказались востребованными за границей. И все-таки не оставляет ощущение, что он реализовал себя не в полной мере. Его жизнь не назовешь счастливой. Ю. А. Пешель мучительно тосковал о детях и об оставленной Родине – именно Россия была отечеством для этнического немца и русского патриота Пешеля. И скольких своих сынов тогда потеряла Россия!

Инженеры путей сообщения составляли цвет и гордость русской научно-технической мысли. Горько сознавать, что после 1917 года столь многие из них оказались в вынужденном изгнании. Остается только

предполагать, на какой научно-технический уровень могла бы выйти Россия при их участии в работе отечественной науки, промышленности и железнодорожного транспорта.

### Библиографический список

1. **Инженер** путей сообщения Павел Григорьевич Таллако / Н. А. Тахтамышева, О. А. Яшуржинская // Известия ПГУПС. – 2012. – № 2. – С. 169–177.
2. **Инженер** путей сообщения Георгий Степанович Тахтамышев / Н. А. Тахтамышева, О. А. Яшуржинская // Известия ПГУПС. – 2013. – № 1. – С. 200–210.
3. **Министерство** путей сообщения в 1917 году / А. С. Сенин. – М. : Книжный дом «Либроком», 2009. – 224 с.
4. **Московский** железнодорожный узел. 1917–1922 / А. С. Сенин. – М. : Едиториал УРСС, 2004. – 576 с.
5. **ЦГИА**, ф. 381, оп. 1, д. 586, 588.
6. **РГИА**, ф. 1284, оп. 96, д. 3813.
7. **ЦГИА**, ф. 1361, оп. 3, д. 10367.
8. **РГИА**, ф. 229, оп. 22, д. 93.
9. **РГИА**, ф. 350, оп. 11, д. 44.
10. **Линия** Родаково–Лихая (Совещание при Совете Съезда горнопромышленников юга России по вопросу о направлении линии Родаково–Лихая Северо-Донецкой ж. д. 22 января 1912 года) // Горно-заводское дело. – 1912. – № 7. – С. 4605–4608.
11. **Доклад** о работах по Московско-Курской железной дороге и Московскому узлу / Б. Д. Воскресенский, Ю. А. Пешель. – Харьков : Печатня С. П. Яковлева, 1916. – 12 с.
12. **Доклад** Общему собранию членов Хозяйственно-технического союза 29 сентября 1919 г. / Ю. А. Пешель. – Ростов-на-Дону : Типолитография П. В. Васильева, 1919. – 7 с.
13. **РГВА**, ф. 39664, оп. 1, д. 53, 55, 68.
14. **ГАРФ**, ф. 5982, оп. 1, д. 110.
15. **ГАРФ**, ф. 5894, оп. 1, д. 11.
16. **Ville de Liège**, Département da l'Etat-civil, de la Populaton, de la Milice, des Sépultures et des Affaires Service de la généalogie et Recherche d'héritiers // Архивная справка от 11 января 2010 г. – 1 с.