

Ульянкина Т. И.

**ИНЖЕНЕР ЛОРЕНЦ ЮСТУС
И ЕГО СПОДВИЖНИКИ В ПОРТОСТРОЕНИИ**

Николаевский торговый порт в кон. XIX–нач. XX в.

Николаев
2016

УДК 94(477.73)
ББК 63(4Укр-4Мик)-8
У 51

У 51 Ульянкина, Т. И.

Инженер Лоренц Юстус и его сподвижники в портостроении: Николаевский торговый порт в кон. XIX–нач. XX в. – ФЛП Швец В. М.; Ирина Гудым, 2016. – 140 с., ил.

В книге описан жизненный путь одного из первых строителей и руководителей Николаевского торгового порта (НТП) инженера Лоренца Карловича Юстуса. Освещены исторические события, связанные с портостроением на Юге Украины в период кон. XIX – нач. XX в. Рассмотрены изданные научные труды Юстуса Л. К. Приведены ранее неопубликованные биографические справки руководителей НТП до 1920 г. Автором использованы документы того времени из государственных архивов, музеев, библиотек, Интернет-изданий. Книга может быть интересна работникам портовой отрасли и торгового флота, краеведам, всем, кто интересуется историей портостроения Украины.

ISBN 978-617-7421-19-0

УДК 94(477.73)
ББК 63(4Укр-4Мик)-8

© Т. И. Ульянкина, 2016
© Издатель ФЛП Швец В. М., 2016
© Изготовитель Ирина Гудым, 2016

Посвящаю эту книгу моему отцу
Харламову Ивану Михайловичу
(1926–2016) – моряку,
участнику Второй мировой войны,
инженеру-технологу,
более 35 лет строившему корабли
на Судостроительном заводе
имени 61 Коммунара
города Николаева



Николаевский морской порт. 2016 г.



О книге

Николаевский морской торговый порт имеет долгую и славную историю. Город и порт основаны одновременно – в 1789 г. Длительный период Николаев был закрытым городом – центром Черноморского военно-морского флота.

Лишь с 1862 г., когда город открылся для внешней торговли, начал бурно развиваться и строиться коммерческий порт.

Мы хорошо знаем историю строительства причалов, каботажного мола, первого элеватора и других объектов в нашем порту, знаем цифры стремительного

роста объёмов экспорта из Николаевского порта и с гордостью подчеркиваем, что перед революцией 1917 г. Николаевский торговый порт (НТП) был первым в Российской империи по экспорту хлеба.

К сожалению, мы до сих пор практически ничего не знали о личностях руководителей порта того периода. Поэтому огромная исследовательская работа, проведённая работником музея истории порта Ульянкиной Т. И., автором этой книги – очень нужная, своевременная и актуальная.

В первую очередь книга знакомит нас с замечательным человеком – Лоренцем Карловичем Юстусом, который долгие годы был бесшумным руководителем строительства НТП, а также строил порты в Херсоне, Скадовске и Хорлах. Мы с удивлением узнаём, что не только при царском правительстве Юстус Л. К. за свое служение Отечеству имел награды, почет и уважение, но и в первые годы советской власти его ценили как опытного портостроителя здесь, на юге Украины, в низовьях Днепра и Южного Буга.

Эта книга совершенно неожиданно открыла нам имена и других руководителей порта – как оказалось, в своё время достаточно известных личностей, – Д. Д. Гнусина, А. П. Перелешина, А. К. Дриженко, Н. К. Пятницкого, а также других, менее известных.

Но особым сюрпризом оказалось известие о том, что галерею начальников Николаевского торгового порта пополнил образ прославленного капитана, удивительной судьбы человека, нашего земляка – Степана Поликарповича Беляева.

Мы с радостью поддерживаем издание этой книги, рассказывающей о замечательной, неординарной личности – Л. К. Юстусе, который



более 30 лет стоял у истоков строительства и развития важного градообразующего предприятия – Николаевского морского торгового порта. Отметим, что в этой книге заложен серьезный базис для исследования биографий и других, не менее значительных личностей, оставивших след в истории порта, города и всей Украины.

Пожелаем же автору творческого вдохновения и исследовательской удачи на пути дальнейших поисков и открытий незаслуженно забытых имен.

Отдавая всю свою жизненную силу порту, думая о его процветании, надеясь, что твой вклад не будет забыт, мы, современники, должны быть, в первую очередь, благодарными потомками тех, кто создал для нас это рабочее место – Николаевский морской торговый порт.

Надо вспомнить всех. Поименно. Они того заслужили.

***П. П. Прокопенко,
председатель профсоюза работников
морского транспорта Николаевского
морского торгового порта***



Николаевский торговый порт – морские ворота Украины. Сегодня порт на устах у всех и каждого, но его история относится к категории малоисследованных проблем, и до сих пор преданы забвению имена людей, благодаря интеллектуальному вкладу и профессиональному таланту которых НТП достиг мирового уровня.

Татьяна Ульяновкина – новый человек в николаевском краеведении, потому ценно, что она обратила внимание на неизвестные страницы истории нашего края, посвятив свою первую книгу выдающемуся портостроителю конца XIX – нач. XX в. Лоренцу Карловичу Юстусу и его сподвижникам.

двигникам.

Автор использовала широкий круг источников, добытых в результате тщательных разысканий в архивных и библиотечных фондах, впервые вводя их в научный оборот. Они очень органично вpletены в канву содержания и ярко отражают историю создания, реконструкции, развития порта, неоднозначность событий, приведших многих героев этой книги к трагическому итогу.

Советская историография, характерная своей тенденциозностью и фальсификациями, исключала роль личности в истории, разве только эта личность не отвечала требованиям идеологии тоталитарного



режима. Однако, история не совершается сама по себе, история – это результат деятельности пассионариев. Поэтому, удачным решением автора стал выбор для исследования историко-биографического метода, направленного на описание и анализ истории порта с точки зрения уникальности жизненного пути, результатов профессиональной деятельности и даже психологических портретов его топ-менеджеров.

Сотрудники Государственного архива Николаевской области (ГАНО) стали свидетелями того, как Т. И. Ульянкина начинала, углубляла и развивала своё исследование, как радовалась каждому найденному документу, разыскивала и перепроверяла факты и события.

Смеем утверждать, что на небосклоне николаевской исторической науки появился ещё один талантливый исследователь. Надеемся, что автор не остановится на достигнутых результатах, т. к. исследование истории порта требует продолжения – всестороннего исторического и экономического анализа – от зарождения порта до сегодняшнего дня.

*Л. Л. Левченко, д-р ист. наук,
директор Государственного архива Николаевской области,
член Национального союза краеведов Украины*

Работа Татьяны Ивановны Ульянкиной «Инженер Лоренц Юстус и его сподвижники в портостроении» – это первая попытка в николаевском краеведении рассказать о человеке, имя которого было совершенно не известно не то, что простым обывателям, но и специалистам, изучавшим историю НТП. Хотя, справедливости ради, хочется отметить, что кое-какие сведения о нём стали появляться ещё в 1990-е гг. Но это были небольшие энциклопедические заметки, никак не отражавшие весь спектр служебной и семейной истории этого замечательного инженера и администратора.



Автор книги вводит в научный оборот большое количество вновь найденной информации: о происхождении и родственных связях Лоренца Карловича Юстуса, о его профессиональном пути от студента до начальника, строителя многих портов бывшей Российской империи.

Благодаря открывшейся возможности в Интернете общаться с людьми из разных стран и с разных континентов, у которых сохранилась малодоступная до сих пор информация, удалось собрать и систематизировать родословное древо Юстусов, начиная с XVIII в.

Конечно, основную помощь в написании таких работ оказывают



фонды архивов, в данном случае – Государственного архива Николаевской области. Впервые эти материалы публикуются в контексте полной биографической справки о Л. К. Юстусе.

Ценность данной работы ещё и в том, что, помимо материалов о Юстусе, также впервые в научный оборот вводятся сведения и о других руководителях НТП как дореволюционной поры, так и периода революций и гражданской войны. Для потомков открылись имена Д. Д. Гнусина, А. П. Перелешина, А. К. Дриженко, Н. А. Лапина, С. П. Беляева, Г. Л. Добровольского. Узнаём некоторые подробности жизни известных в своё время инженеров Н. К. Пятницкого и М. И. Мартыновского.

Надеюсь, что автор не остановится на достигнутом и продолжит свои поиски как в вопросах общей истории НТП, так и в биографических исследованиях. Думаю, что ещё не одно несправедливо забытое имя наших славных пращуров с честью вернется из небытия веков и навсегда останется в памяти потомков.

***И. В. Гаврилов,
старший научный сотрудник
Николаевского областного краеведческого музея***

От автора
История поиска. Благодарности всем участникам

В 2010 г. я пришла работать в Народный музей истории Николаевского морского торгового порта (НМТП). Сразу же на себя обратил моё внимание такой факт. В тексте экскурсии, рассказе о достижениях порта в 1913 г., очень обстоятельном, с демонстрацией карты, взятой из книги Л. Юстуса, с приведением цифр и цитат из той же книги, – ни слова о тех, кто создавал и руководил портом в эти годы, кто привел его к этим высоким результатам.

История порта, представленная в экспозиции музея, была явно «замешана» на коммунистической идеологии классово-непримиримости трудящихся масс к «эксплуататорам». По мнению советских исследователей, таковыми и были руководители порта до 1917 г. – и Юстус Л. К. в их числе. К сожалению, не дошёл черёд к изучению биографий этих личностей и в годы независимой Украины.

Такое «белое пятно» в нашей истории подтолкнуло к началу поиска. Администрация Николаевского морского порта¹ и профсоюз работников морского транспорта НМТП обратились в ГАНУ.

Картина с нашими начальниками во многом прояснилась благодаря огромной профессиональной работе директора ГАНУ, д-ра ист. наук Левченко Ларисы Леонидовны, и зам. начальника отд. архива, канд. ист. наук Серединского Александра Валентиновича. Они первыми прикоснулись к этому нетронутому кладу.

Богатый опыт историка и специалиста в архивном деле позволил Ларисе Леонидовне сразу оценить значимость и важность информации о руководителях НТП для истории Николаевской области и всей Украины. Как директор архива она не просто сохраняет документы, но и всячески представляет их вниманию общественности в различных СМИ.

Вот и теперь о начальниках Николаевского порта уже можно прочесть на сайте проекта «Чёрное море и его города-порты, 1774–1914. Развитие, конвергенция и связи с мировой экономикой», который выполнялся в 2013–2015 гг. усилиями университетов, научно-исследовательских институтов и архивов черноморских стран – Турции, Болгарии, Румынии, Украины, России и Грузии, – под руководством кафедры истории Ионического ун-та (Корфу, Греция)².

Неоценимый вклад в информационную базу готовящейся книги о начальниках порта внёс ст. науч. сотрудник Николаевского областно-

¹ Полное название – Николаевский филиал государственного предприятия «Администрация морских портов Украины» (администрация Николаевского морского порта). Образовано в 2013 г. – *Прим. авт.*

² Города-порты. Николаев / Л. Левченко // The project “Black Sea Port-cities, 1780s-1910s”. URL : <http://blacksea.gr/ru/cities/nikolayev/1-3-5/>.



го краеведческого музея (НОКМ) Гаврилов Игорь Владимирович. Его постоянно пополняющийся архив биографических данных выдающихся людей Николаева, которые он, как заправский археолог, «добывает из недр» разнообразнейших источников, очень помог в поисках. Также нас радует, что в фондах музея в целости и сохранности лежит уникальное издание со статьей Л. Юстуса «Результаты бурения в Николаеве». Эта работа долгие годы была в ожидании, когда же потомки заинтересуются необычными геологическими выводами инж. Юстуса. Особая благодарность краеведческому музею за великолепный парадный портрет Перелешина А. П. Он стал достойным украшением этой книги.

И вот теперь, помимо Л. К. Юстуса, которому посвящена эта книга, благодаря проведенной работе всех участников исследований, стали известны имена и некоторые страницы биографий руководителей НТП до 1920 г. – Гнусина Д. Д., Перелешина А. П., Дриженко А. К., Лапина Н. А., Беляева С. П., Добровольского Г. Л., Баглая Г. В. и др. Также прояснились судьбы забытых, но в своё время достаточно известных инженеров-портостроителей, работавших под руководством Юстуса Л. К., – Мартьяновского М. И., Пятницкого Н. К. и других.

Большинство из перечисленных личностей вводится в перечень руководителей порта впервые. Данная исследовательская работа шаг за шагом стала выявлять всё новые имена не только основных сподвижников Юстуса, но и их ближайшего окружения. Более ста пятидесяти персоналий той эпохи появилось в этой небольшой по объёму книге. Все они участвовали в формировании личностей основных героев. К сожалению, на сегодняшний день многих мы даже не знаем в лицо, пока скудны данные их биографий. Но они ждут своих исследователей, и каждому из них можно посвятить отдельную книгу.

Важно отметить, что с большинством из этих людей был знаком, рядом жил и работал именно Лоренц Карлович Юстус. Жизнь так распорядилась, что только спустя 90 лет после смерти Юстуса Л. К., пришло время узнать, каким был этот человек, где жил, работал, как выглядел, какое у него было окружение... Для этого пришлось окунуться в прошлое, обратиться в архивы, музеи, библиотеки...

Основное время поиска было потрачено на работу с документами государственного архива. Здесь помогала во всём разобравшаяся заботливая «хозяйка» читального зала, ведущий специалист архива Анна Андреевна Иванова. Но ответ из ГАНУ заканчивался отставкой Юстуса в 1917 г. и переводом в Петроград. Что было с ним дальше – никто не знал.

Значительно дополнили рассказ об инженере Юстусе в период его работы в Херсоне книги серии «Херсон – первый порт на Чёрном море», написанные руководителями Херсонского торгового порта (ХТП) разных периодов – Смоленцевым В. Д., Егоровым А. Ю., Игна-



тенко С. В. и Тернавским В. В. Большое спасибо председателю профсоюза ХТП Валерию Васильевичу Тернавскому за то, что он подарил НТП эти книги. В них мы впервые увидели фотографию Л. К. Юстуса.

Об этих книгах нам предоставил информацию Херсонский областной краеведческий музей (ХОКМ). Мы также благодарны сотрудникам ХОКМ за несколько уникальных фотографий с изображением инж. Пятницкого Н. К.

Много интересной информации мы почерпнули из документов и фотографий ХТП, которые были предоставлены Государственным архивом Херсонской области (ГАХО).

Большинство фотографий из архивов, фондов музеев и библиотек (в т. ч. других стран) публикуются впервые и приводятся идентичными оригиналам – без компьютерной обработки, с артефактами, которые нанесены на них временем. В описании документов рассматриваемого исторического периода соблюдена орфография того времени и соответствующая стилистика.

По крупицам выискивалось всё, что касалось первых руководителей порта, и Юстуса в их числе. В работе использован обширный материал, добытый николаевскими краеведами – каждым по своей тематике. Низкий им поклон – мне не пришлось глубоко погружаться в эти разделы. Доверяя их исследовательскому опыту и скрупулезности, я воспользовалась их информацией для воссоздания всё более подробной и насыщенной картины трудовой и общественной деятельности Л. К. Юстуса в Николаеве, исторической обстановки, биографических зарисовок портретов других личностей...

Надо отметить, что вопрос с информацией из электронных ресурсов, размещённых в Интернете, был изначально поставлен очень серьёзно. Проверялась их историческая достоверность и доступность, учитывая быструю сменяемость информации в глобальной сети.

Неоценимую помощь в этом мне оказала канд. техн. наук, доцент кафедры компьютерной инженерии Черноморского национального университета им. Петра Могилы, Журавская Ирина Николаевна. Её профессионализм при обработке компьютерных источников информации помог представить найденные факты максимально ярко и убедительно, в соответствии с современными требованиями³.

Отдельного внимания заслуживает история открытия имени капитана Беляева Степана Поликарповича в ряду руководителей НТП. Эту легендарную личность, нашего земляка, совершившего незабываемый подвиг в годы Второй мировой войны, с последующей героической судьбой, совсем недавно, в 2013 г., открыл для николаевцев наш

³ ДСТУ 3582-97, ГОСТ 8.417-2002, ГОСТ Р 6.30-2003, ДСТУ ГОСТ 7.1:2006, ГОСТ Р 7.0.5-2008, ГОСТ Р 7.0.12-2011.



известный историк-краевед, автор многочисленных книг, канд. ист. наук, доцент Горбуров Евгений Григорьевич. В газете «Вечерний Николаев» в 2013 г. была напечатана его статья «Наш земляк – Степан Беляев»⁴. В 2015 г. появился очерк о С. Беляеве «Герой–земляк возвращается из забвения» во второй книге Е. Г. Горбунова «Истории для истории» [10, с. 60–76].

Удивляет, что в ГАНУ сохранилась переписка администрации порта в те революционные, с частой сменой власти, 1918–1920 гг. По этим официальным документам и удалось проследить, когда и кто подписывался за начальника порта. Большую трудность вызывало то, что вождями революции были упразднены не только все сословия, титулы, но и общепринятые обращения. Поэтому в документах, возле фамилий, очень часто мы видим «т.», т. е. «товарищ». Понятно, что сами представители Советов – революционеры с богатым опытом конспирации, не до конца уверенные в окончательной победе, – опасаясь за жизни своих близких, меняли себе имена, брали псевдонимы.

Беляев, по-видимому, тоже изменил имя, т. к. в документах записан с инициалами «И. П.». Поэтому, чтобы удостовериться, что И. П. Беляев и Степан Поликарпович Беляев – одно лицо, нам с Е. Г. Горбуровым пришлось заняться тщательным исследованием имеющихся документов. Сличая почерк и личную подпись Беляева на документах порта и документах из личного архива Е. Г. Горбунова, переданных ему дочерью С. П. Беляева Лозенко Н. С., мы удостоверились, что они совпадают. Добавили нам уверенности и некоторые биографические данные капитана С. П. Беляева из Государственного архива Камчатского края, где он работал в Камчатском пароходстве до самой смерти в 1952 г.⁵ Память о капитане Беляеве в тех краях бережно хранится. Хочется надеяться, что теперь имя С. П. Беляева будет достойно представлено в истории НТП, Николаева и всей Украины.

Возвращаясь к теме исследований биографии главного героя данной книги, хочется отметить, что две огромные удачи сопутствовали этой работе. Первая – это знакомство через Интернет с дальним родственником Л. К. Юстуса – Андреем Андреевичем Юстусом, – который провел большую исследовательскую работу по сбору информации в различных архивах, в Интернете, в переписке с родственниками. Приятно, что у Лоренца Карловича нашёлся хоть и дальний, но неравнодушный потомок, А. А. Юстус, благодаря которому мы теперь знаем, где, когда и в какой семье родился Л. К. Юстус, о братьях, сёстрах,

⁴ Наш земляк – Степан Беляев // Вечерний Николаев : Николаевская гор. газета. – 2013, 25 апреля. – № 48 (3365). URL : <http://www.vn.mk.ua/stories.php?id=18871>.

⁵ КГКУ ГАКК. Архивная справка от 24.08.2016 № ТМ-575/20161095.



племяннике Рудольфе.

В краеведческом отделе Николаевской областной универсальной научной библиотеке им. А. М. Гмырёва (НОУНБ) мне предоставили всю имеющуюся информацию по Юстусу. Здесь я перелистывала пожелтевшие страницы брошюры Л. Юстуса «Ледокол...» (1896) и ещё не знала, что совсем близко, в соседней комнате, в отделе редких изданий, меня поджидает вторая удача...

Я благодарна сотрудникам этого отдела, где до сих пор бережно хранится журнал «Водный транспорт» за 1925 г. с некрологом известному портстроителю Л. К. Юстусу. Подсказку я получила от Дубенко Екатерины Ивановны. В 2008 г., создавая экспозицию музея ГП «Дельта-лоцман» и прорабатывая имеющуюся по водному транспорту литературу, она наткнулась на эту небольшую заметку.

Так у меня появилась возможность ознакомиться с этой публикацией и увидеть ещё один портрет Лоренца Карловича, а также узнать, что, оказывается, инж. Юстус в 1923 г. написал серьезную научную статью в том же всесоюзном журнале.

В Николаеве этого номера не оказалось. Но он сохранился в Одесской областной универсальной научной библиотеке им. М. С. Грушевского (ООУНБ). Был сделан заказ, профсоюз НМТП оплатил его, и мы смогли ознакомиться и с этой работой Юстуса.

Выражаю особую благодарность профсоюзу работников морского транспорта НМТП и его председателю Прокопенко Павлу Петровичу за моральную и финансовую поддержку на нелегком пути поисков.

Зная теперь, что Л. К. Юстус умер в 1925 г., я продолжила поиск в фондах порта ГАНУ уже советского периода. Главный специалист архива Крикалова Ирина Валентиновна помогла мне, начинающему исследователю, разобраться в огромном объёме архивных документов. Интуиция не подвела – инженер Юстус всё-таки в 1920 г. появился в Николаеве и проработал около 4 месяцев в порту, затем уехал навсегда из города.

Конечно, хотелось бы подробней узнать о разных периодах жизни Л. К. Юстуса, о его ближайших родственниках, о его личностных, человеческих качествах. Просьба ко всем читателям, имеющим какую-либо, связанную с тематикой книги, информацию, – поделитесь ею со мной, автором, по адресу art.u.tatyana@gmail.com.

Август 2016 г.



**ЮСТУС Лоренц Карлович
(1855 – 1925)**

*«Полезьа,
чьсть и слава»*

ОРДЕН
СВЯТОГО
ВЛАДИМИРА
3-й ст.



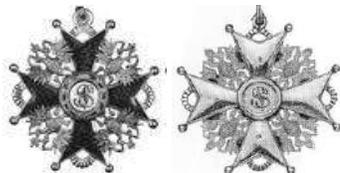
*«Любящим
Правду,
Благочестие
и Верность»*

ОРДЕН
СВЯТОЙ
АННЫ 3-й ст.,
2-й ст.



*«Награждаь,
поощряет»*

ОРДЕН
СВЯТОГО
СТАНИСЛАВА
3-й ст., 1-й ст.



Глава I

РОЖДЕНИЕ И СТАНОВЛЕНИЕ ИНЖЕНЕРА Л. К. ЮСТУСА

Пришло время вспомнить человека, некогда известнейшего на широких просторах Северного Причерноморья. Около ста лет назад этот гражданин был хорошо узнаваем жителями больших и малых портовых городов современного юга Украины, в то время – Херсонской и Таврической губерний Российской империи. Ныне же эта личность находится в незаслуженном забвении... Более всего хочется напомнить об этом незаурядном человеке в Николаеве. Ведь именно в этом городе практически всю свою сознательную, весьма плодотворную жизнь провел выдающийся инженер Лоренц Карлович Юстус.

Но особой его заботы и внимания удостоился Николаевский торговый порт (НТП). В нём он проработал на руководящих должностях с 1885 по 1917 г. и около четырёх месяцев – в 1920 г. А с 1904 по 1917 г. Юстус Л. К. также руководил строительством портов: в Херсоне, Скадовске и Хорлах.

Родился Лоренц Карлович Юстус 19 июня 1855 г. в России, в селе Лесной Карамыш Саратовской губернии. Лоренц был вторым ребенком в семье; у него был старший брат и шесть младших сестёр. Родители Лоренца были евангелическо-лютеранского вероисповедания, занимались сельским хозяйством, а возможно, и коммерческой деятельностью, что давало им достаток и позволяло заботливо растить многочисленных детей, дать им хорошее воспитание и образование.

Надо отметить, что все представители рода Юстусов, несмотря на сложности жизни на чужбине, не имея изначально высокого сословного статуса, получили различное образование: коммерческо-торговое, педагогическое, инженерное, медицинское, юридическое, военное. Некоторые из Юстусов, вполне заслуженно, изменяли своё положение в обществе и становились, как и наш герой, потомственными дворянами.

Лоренц Юстус после окончания Саратовской гимназии в 1875 г. поступил в Институт инженеров путей сообщения Императора Александра I в Санкт-Петербурге (ИИПС) ⁶.

⁶ РГИА. Ф. 190. Оп. 1. Д. 2032. Л. 16–17.



20 мая 1880 г.⁷ он оканчивает институт и получает звание гражданского инженера «Съ правомъ на чинъ: Коллежскаго секретаря»⁸.



— 112 —

5	Зандбергъ Григорій.	39	Вольцъ Григорій.
6	Щепанскій Александръ.	40	Аристовъ Павелъ.
7	Аверинъ Теть.	41	Левинскій Валерій.
8	Гречъ Алексѣй.	42	Ясичъ Стефанъ.
9	Чернышевскій Иванъ.	43	Виденскій Василій.
10	Блаженскій Студартъ.	44	Полосовскій Студартъ.
11	Чернышевъ Мотрофанъ.	45	Рава Иванъ.
12	Дрей Арсѣй.	46	Александровскій Михаилъ.
13	Самонаевъ Владиміръ.	47	Позинъ Эвстахій.
14	Юстусъ Лоренцъ.	48	Шадуевскій Модестъ.
15	Таше Александръ.	49	Тенишъ Стефанъ.
16	Грофъ ф. Пушкамеръ Лаврентій.	50	Буковинскій Эдуардъ.
17	Волухинъ Магометь.	51	Бобенскій Эрнестъ.
18	Рубинскій Адамъ.	52	Биринскій Григорій.
19	Езерскій Іосифъ.	53	Галлеронъ Валентинъ.
20	Ангелиновъ Петръ.	54	Кайенбергъ Владиміръ.
21	Нервнскій Валерій.	55	Краевскій Герихъ.
22	Рудавскій Иванъ.	56	Таровскій Александръ.
23	Жандръ Владиміръ.	57	Левандовскій Францъ.
24	Перновъ Петръ.	58	Замотовъ Николай.
25	Балашскій Фёдоръ.	59	Петровъ Евстахій.
26	Марскій Антонъ.	60	Готхаймеръ Мордехай.
27	Перновъ Николай.	61	Нартова-Боревскій Романъ.
28	Ческовъ Владиміръ.	62	Полетаевъ Евстахій.
29	Дмитриевъ Петръ.	63	Наумовъ Василій.
30	Рупинскій Волославъ.	64	Баженовъ Сергій.
31	Безръ Сергій.	65	Бегулавскій Николаю.
32	Девиль Иванъ.	66	Талиновскій Николаю.
33	Воплякъ Леопольдъ.	67	Белогрскій Владиміръ.
34	Аленинъ Николай.	68	Савельевъ Николай.
35	Урусовъ Петръ.	69	Агудисовъ Иванъ.
36	Петровъ Иванъ.	70	Вонинъ Артуръ.
37	Налоговъ Михаилъ.	71	Собольевскій Николаю.
38	Флоринъ Анатолій.	72	Воеводскій Николаю.

Лоренц Юстус, № 14 в Списке выпускников ИИПС (С.-Петербург) ^{9, 10} 1880 г.

23 июня 1880 г., в возрасте 25 лет, Юстус начинает свою трудовую деятельность на государственной службе в Департаменте шоссейных и водных сообщений Министерства Путей

⁷ Список окончивших курс в ИИПС Императора Александра I за сто лет, 1810–1910 гг. Период III, 1865–1890. Л. 111. URL : <http://photo.qip.ru/users/naja/95307819/104902657/#mainImageLink>.

⁸ Там же. Л. 94. URL : <http://photo.qip.ru/users/naja/95307819/104902585/#mainImageLink>.

⁹ Там же. Л. 1, URL : <http://photo.qip.ru/users/naja/95307819/104901638/#mainImageLink>.

¹⁰ Там же. 112, № 14. URL : <http://photo.qip.ru/users/naja/95307819/104902711/#mainImageLink> eLink.

Сообщения (МПС) в должности младшего помощника начальника Северодвинской описной партии ^{11, 12}.

С самого начала инж. Юстус взял себе за правило: практические знания, получаемые в экспедициях, обязательно фиксировать, систематизировать и обрабатывать, чтобы затем, через время, на свет появилась научная статья. Итогом первой экспедиции Л. Юстуса была работа, напечатанная в 1888 г., объёмом в 50 страниц, с чертежом, – «Определение расхода воды по рр. Северной Двине и Ваге» [38].

Жизнь сразу же окунула Лоренца Юстуса в бурную инженерную и исследовательскую работу, но не в кабинетную, а в полевые условия, где, как известно, мужают и набираются жизненного опыта гораздо быстрее.

Уже 22.02.1882 он назначен младшим помощником начальника партии по исследованию р. Днестр в том же Департаменте ¹³.

Здесь он продолжал постигать стихию воды и возможности человека в её обуздании. Гидрологический пост данной экспедиции 13.07.1882 расположился в г. Сороки – наиболее удалённом месте от устья реки (550 км) ¹⁴.

По результатам исследований, в которых участвовал молодой



Схема расположения гидрологических постов по р. Днестр в 1882 г.

¹¹ РГИА. Ф. 190. Оп. 1. Д. 2032. Л. 6.

¹² РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 3505. Л. 109–110.

¹³ Там же.

¹⁴ Проект Инициативы ENVSEC: «Днестр-III: наводнения и климат» / Респ. Молдова, Гос. гидрометслужба. – Бендеры, Б. и., 2010. – С. 9. URL: https://www2.unece.org/ehlm/platform/download/attachments/22347813/Baselin_e_study_report_Moldova_final_rev.pdf?api=v2.



Юстус, составлен проект регулирования Днестра, который значительно улучшал пассажирское и грузовое движение по реке.

С 1884 г. правительство начало выделять деньги на внедрение проекта. К 1892 г. сумма составила 1 млн 109 тыс. 785 руб., а на содержание реки было израсходовано 133 тыс. 575 руб.¹⁵.

На следующий год, летом 1883 г., инженер Юстус знакомится с нравами другой реки – великой Волги. Здесь он работает техником Волжской описной партии¹⁶. Изучение русла Волги позволило ему в 1901 г. представить свой проект Волго-Донского канала.

В 1884 г. Юстусу Л. К. была дана возможность как инженеру-путейцу получить опыт работы с сухопутными дорогами. С 23.01.1884 он заведовал участком Московско-Варшавского шоссе, находящегося в распоряжении Калужской Губернской Земской Управы¹⁷. Но, как показали дальнейшие события его жизни, истинным призванием Лоренца Карловича Юстуса было строительство, связанное с водой: всевозможные каналы, доки, пирысы и причалы речных и морских портов.

В этот же период складывается и личная жизнь Лоренца Юстуса. 8 января 1884 г. Юстус Л. К., будучи евангелическо-лютеранского вероисповедания, получает разрешение и венчается в Санкт-Петербурге, в церкви иконы Божией Матери «Всех скорбящих Радость» (расположена за Литейным двором – *Прим. авт.*), с православной девицей, дочерью надворного советника, Натальей Иосафовной Кондыревой (1855(?)–17.08.1915)¹⁸. Она будет его верной спутницей жизни до самой своей смерти.

¹⁵ Развитие грузового и пассажирского движения // Сайт еженедельной газеты «Экономические известия». – 2015. – 03 октября. URL: <http://boytumar.kz/syrevaya-politika/razvitie-gruzovogo-i-passazhirskogo-dvizheniya.html>.

¹⁶ РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 3505. Л. 109–110.

¹⁷ Там же.

¹⁸ РГИА. Ф. 190. Оп. 1. Д. 2032. Л. 43.

Глава II БОЛЕЕ 30 ЛЕТ С НИКОЛАЕВСКИМ ТОРГОВЫМ ПОРТОМ

*Торговый порт г. Николаева в конце XIX в.
Гнусин Дмитрий Дмитриевич (25.11.1850 –
31.08.1906). Биографическая справка
Перелешин Аполлон Платонович (1840 –
26.02(11.03).1921). Биографическая справка
Дрищенко Александр Кириллович (30.08.1854 –
15.01.1918). Биографическая справка
Работа Юстуса по переоснащению Николаевского
торгового порта в нач. XX в. Книга «Описание Николаев-
ского торгового порта»*

Торговый порт г. Николаева в конце XIX в.

Уже через год сухопутной жизни Л. К. Юстус снова оказывается у воды, у побережья Чёрного моря, на широких лиманах Днепра и Южного Буга. В 1885 г., 20 мая, он назначается Помощником Инспектора работ по устройству судового канала через Очаковский бар на Днепро-Бугском лимане¹⁹ и попадает в гущу событий вокруг начинающего активно строиться Николаевского коммерческого порта (НКП).

Рассмотрим подробнее, что представлял из себя в 80-е гг. XIX в. совсем ещё неокрепший торговый порт г. Николаева. Это была всего лишь небольшая гавань в районе Поповой балки с двумя деревянными пристанями общей протяженностью 165 саженей²⁰ (ок. 352 м – *Прим. авт.*).

Днепро-Бугский лиман, соединяющий Николаев с Чёрным морем, достаточно широк, и глубина его лишь на протяжении 3–4 вёрст²¹ (ок. 3,2–4,3 км – *Прим. авт.*) была меньше 18 футов²² (ок. 5,5 м – *Прим. авт.*).

¹⁹ РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 3505. Л. 109–110.

²⁰ 1 саж. = 2,1336 м.

²¹ 1 верста = 1066,8 м.

²² 1 фут = 0,3048 м.

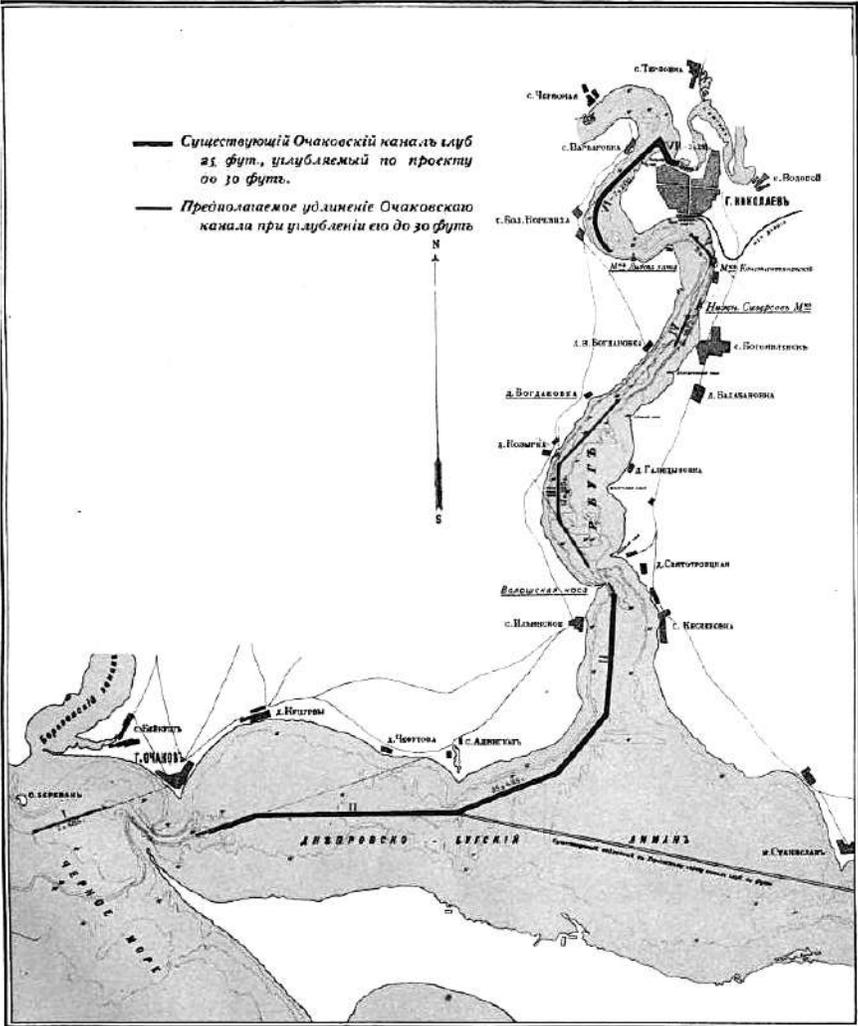


Схема Днепро-Бугского лимана. 1911 г. [27, с. 229]

Наименьшая глубина, в 15 футов (ок. 4,57 м – Прим. авт.), была в районе г. Очакова, на выходе в открытое море. Для проводки военных кораблей, которые строились и ремонтировались на николаевских верфях, по дну через Очаковский бар в 1828–1836 гг. был прорыт канал длиной около 6 вёрст (6,4 км), шириной 25 сажень (53,34 м) и глубиной 21 фут (6,4 м).

Но с выводом в 1857 г., из Николаева после Крымской войны последних кораблей прекратились работы по поддержанию глубины фарватера [37, с. 7].

Николаев для захода иностранных судов был открыт только в 1862 г. Тогда же учреждается таможня 1-го кл. Город не был приспособлен к внешней торговле, но это был вопрос выживания и дальнейшего развития Николаева. Почти два десятилетия упорной работы жителей города показали, что торговый порт в Николаеве имеет право на существование. И правительство царской России всё-таки обратило внимание на развитие хлебного экспорта в Николаеве.

Если вывоз зерна в 1862 г. еле достигал 19 тыс. четвертей²³ (ок. 3,23 тыс. т – *Прим. авт.*), то в каждый из урожайных 1878 и 1879 гг. было отправлено за границу хлеба около 3,5 млн четвертей (ок. 595 тыс. т – *Прим. авт.*) [16, с. 1–2].

Но способы погрузки были примитивны, не было мощёных дорог для гужевого транспорта, зерно высыпали на причалы прямо под открытым небом. Проложенная в 1873 г. ж.-д. ветвь Знаменка – Николаев в то время не только не доходила до порта²⁴, но и не располагала достаточным количеством вагонов и платформ, в результате чего хлебные грузы неделями оставались на промежуточных станциях, подвергаясь неблагоприятным погодным влияниям. Всё это задерживало иностранный флот.

Из-за малой глубины фарватера пароходы вынуждены были догружаться с помощью барж в Очакове, также удлиняя сроки погрузки и увеличивая накладные расходы.

Для устранения всех этих неблагоприятных условий необходимо было, в первую очередь, обустроить набережную таких размеров, чтобы хлеб мог поступать из вагонов, с подвод прямо в трюмы судов. Затем необходимо было углубить канал от Очакова до Николаева до 20 футов (ок. 6,1 м – *Прим. авт.*).

Построить набережную и очистить канал собственными средствами город не мог. Началось строительство гранитных мостовых по направлению движения грузов к порту, для чего использовался введённый 29.03.1880 «полукопеечный сбор» с каждого пуда вывозимых за границу товаров. Сумма на 1884 г. составила 250 тыс. руб. [16, с. 3]. Превращение Николаева в

²³ 1 четверть пшеницы = 170 кг.

²⁴ Прокладка железной дороги к порту началась в 1876 г. – *Прим. авт.*



портовый город описывает в «Историческом очерке» городской секретарь Г. Н. Ге.

«Мощение улиц и площадей в портовом городе есть устройство одной из первых нужд самого порта. Даже позднейшая мысль о необходимости, прежде всего, вымостить те улицы, которые представляют в городе «торговые пути», неверна. Весь портовый город есть торговый путь... Портовый город – громадная гостиница, в которой все суетятся, дорожа каждым часом своего времени. А немощеный портовый город есть гостиница в недостроенном здании, в котором нет даже полов и кругом – ямы, мусор и проч.»

Г. Н. Ге, 1890 [6, с. 66]

Удивительно, но проблема с плохими дорогами до сих пор актуальна и стоит на повестке дня современного города.

Представители бурно растущего торгового сословия Николаева тонко улавливали веяния времени и прилагали все усилия, чтобы в городе развивался порт международного класса. Уже было построено на 1,5 млн четвертей (255 млн т) складов и магазинов для зерна в городе и в предместье, затрачены на это огромные средства [16, с. 5].

В этот период особых волнений доставил горожанам проект Начальника Харьково-Николаевской железной дороги (ХНЖД), инж. п. с. Печковского В. Н. по переводу коммерческого порта в район Широкой Балки, что в 4 верстах (4,3 км) от существующего, который он продвигал ещё с 1881 г.

Страсти вокруг порта накалялись. Городская общественность командировала в 1884 г. Городского Голову В. А. Даценко в Санкт-Петербург с ходатайством о преимуществах развития НКП именно в Поповой балке. Основанием для «Записок о Николаевском коммерческом порте» [16] послужили документы комиссий по устройству НКП: 1874 г. – инж. Бентковского К. Ф., 1875 г. – инж. Петрашина В. М.²⁵

В 1879 г. делопроизводителем Комиссии по вопросу об устройстве порта в г. Николаеве был инженер, коллежский секретарь Д. Д. Гнусин. Это следует из «Протокола заседания Комиссии по вопросу об устройстве порта в г. Николаеве 23 февраля 1879 года»²⁶.

²⁵ Города-порты. Николаев / Л. Левченко // The project “Black Sea Port-cities, 1780s-1910s”. URL : <http://blacksea.gr/ru/cities/nikolayev/1-1/>.

²⁶ РГИА. Ф. 95. Оп. 1. Д. 195. Л.124–140.



Гнусин Дмитрий Дмитриевич
(25.11.1850 – 31.08.1906)
БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Родился в Москве. Происхождение – купеческое.

Отец – знаменитый изобретатель и печных дел мастер Гнусин Дмитрий Емельянович (1826–1886), тесно общался с архитекторами Фёдором Рихтером (ближайшим приятелем живописца А. А. Иванова, создавшего бессмертное полотно «Явление Христа народу»); академиком К. А. Тоном – строителем Большого Кремлевского дворца и Оружейной палаты, который помогал ему делать чертежи. Осенью 1848 г., после смерти отца, стал хозяином артели, обслуживающей печное хозяйство Кремля, театров, гостиниц и постоянных дворов Москвы. Получил патент на переносные печи Гнусина, экономные паропневматические печи, изобрёл печи для пассажирских вагонов ж. д., массовый выпуск которых наладил архитектор М. К. Левестам. О заслугах Д. Е. Гнусина перед отечеством в 1873 г. писала газета «Голос»²⁷.

В семье Д. Д. Гнусин получил первые зачатки культуры и непрерывное стремление к образованию. Окончил: физ.-мат. фак. Имп. Моск. ун-та (1873), С.-Петербургский ИИПС (1876) [34, с. 1345].

Рук. Комиссии по техн. и экономич. изысканиям для устройства НКП и прорытия Очаковского канала в Днепро-Бугском лимане (с 1879 г.); Начальник работ по устройству НКП и судового пути в Днепро-Бугском лимане (по состоянию на 1887–1889 гг.). С 1893 г. – Начальник работ Либавского порта²⁸.

В службе с 28.06.1876. С 19.01.1893 – инж. V-го кл. С 15.10.1893 – с. с. С 18.04.1899 – д. с. с. В 1906 г состоял в штате МТиП инж. V-го кл.

Награждён орденами: Св. Станислава 2-й ст. (1887), Св. Анны 2-й ст. (1890), Св. Владимира 4-й ст. (1904) [2, с. 591].

Жена – Мария Викентьевна. Вышла замуж в 1845 г.

Дети – 4 сына (в г. Либаве). О трёх из них известно:

- Сергей, почетный гражданин, губернский секретарь. Казначей Императорского Русского Общества Птицеводства (1913);
- Владимир, член Комитета С.-Петербургского студенческого яхт-клуба (1913)²⁹;

²⁷ Тепло русской печки / В. С. Пикуль // Тайный советник. Исторические миниатюры. – М.: Астрель, 2009. – 320 с. URL : http://www.e-reading.mobi/chapter.php/44776/3/Pikul'__-_Tainnyii_sovetnik._Istoricheskie_miniatyury.html.

²⁸ Либава. Порт императора Александра III. Лиепая // Блог. – 2016. – 16 июля. URL : <http://port-alexandra3.livejournal.com/26423.html>.

²⁹ Адрес-календарь «Весь Петербург на 1913 г.» : в 4 ч. – СПб.: Изд. Т-ва А. С. Суворина – «Новое время», 1913.



– Дмитрий, служил в Харькове, на Южных железных дорогах, репрессирован в 10.06.1938 г. по 1-й кат. (расстрел)³⁰.

Умер Д. Д. Гнусин 31.08.1906, похоронен на Митрофановском кладбище в Санкт-Петербурге³¹.

Как было уже отмечено, инж. п. с. Гнусин Д. Д. ещё с 1879 г. занимался изучением обустройства НКП и канала к нему.

В 1881 г. под руководством Д. Д. Гнусина снова работала правительственная комиссия.

«Необходимо заметить, что в подробно разработанном проекте инженера Д. Д. Гнусина сделано прямое указание на то, что место ныне существующего порта в Николаеве (Попова балка) есть единственное место, вполне отвечающее всем требованиям удобного, устроенного порта».

В. Даценко, 1881 [16, с. 4]

В 1885 г. Государственный совет принял окончательное решение строить порт на Поповой балке. Гнусин Д. Д. был назначен Начальником работ НКП.

В последующие годы им были спроектированы и построены первые портообразующие сооружения на Поповой балке: каменная набережная и ковш для каботажных судов.

Для НКП 1885 г. был жизнеутверждающим. Наконец-то были выделены из казны значительные средства на его развитие. Именно для реализации этого грандиозного строительства правительство направило сюда подающего большие надежды инженера Юстуса – тогда ещё молодого, неизбалованного богатством, но имеющего здоровые и естественные амбиции служебного роста, подкрепленные, однако, хорошим образованием и разносторонними профессиональными интересами. 16.09.1886 Л. К. Юстус назначается Помощником Начальника работ НКП³².

Рост Юстуса по служебной лестнице красноречиво отражает экономический подъем в стране и ускоренное развитие НКП.

В 80-е гг. XIX в. порт начинает активно строиться благодаря росту объемов вывозимого зерна. С 1884 по 1887 г. было выве-

³⁰ АП РФ. Оп. 24, Д. 417, Л. 26. URL : <http://stalin.memo.ru/spiski/pg09026.htm>.

³¹ 080. Гнусин Д. Д. 1850–1906 ; СПб Некрополь Митрофановское кладбище (Г) // Некрополь России.–2011. – 02 декабря. URL : <http://rokhonka.ru/forum/84/25178-spb-nekropol-mitrofanovskoe-kladbishche?limit=30&start=60>.

³² РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 3505. Л. 109–110.

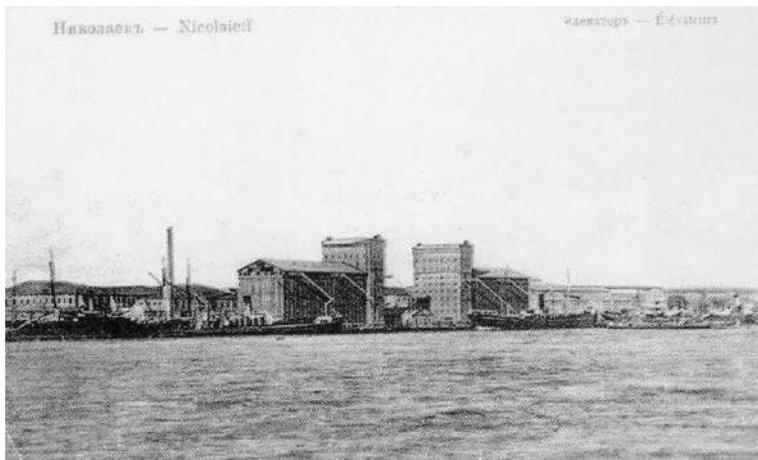
зено 82 млн 283 тыс. пудов³³ (ок. 1 млн 348 тыс. т – Прим. авт.) хлебопродуктов [8, с. 36–37].

В этот период по всему миру идёт переход на крупнотоннажный флот с паровыми двигателями. Мелкие парусные суда остаются только для обслуживания каботажной торговли.

В Николаевском порту в 1883 г. пароходов с осадкой свыше 20 футов было 26 %, а в 1887 г. уже – 52 % [8, с. 42]. Поэтому важнейшим событием стала расчистка в 1887 г. Очаковского канала до 20 футов, на которую правительство всё-таки выделило средства [37, с. 7].

В эти годы бурного строительства порта Начальник ХНЖД, инж. п. с. Печковский В. Н., разрабатывает проект нового зернового элеватора³⁴. В связи с этим по городу опять поползли тревожные слухи, что элеватор будет строиться в Широкой Балке [18]. Многочисленные трения между руководством города и ХНЖД на начальном этапе строительства порта и элеватора подробно изложены в «Историческом очерке...» Г. Н. Ге [6, с. 77].

В нач. 1891 г. всё-таки была отведена земля под элеватор в Поповой балке, и Д. Д. Гнусин производит привязку его размещения в НКП.



Элеватор в Николаевском торговом порту (открытка нач. XX в.)

³³ 1 пуд = 16,38 кг.

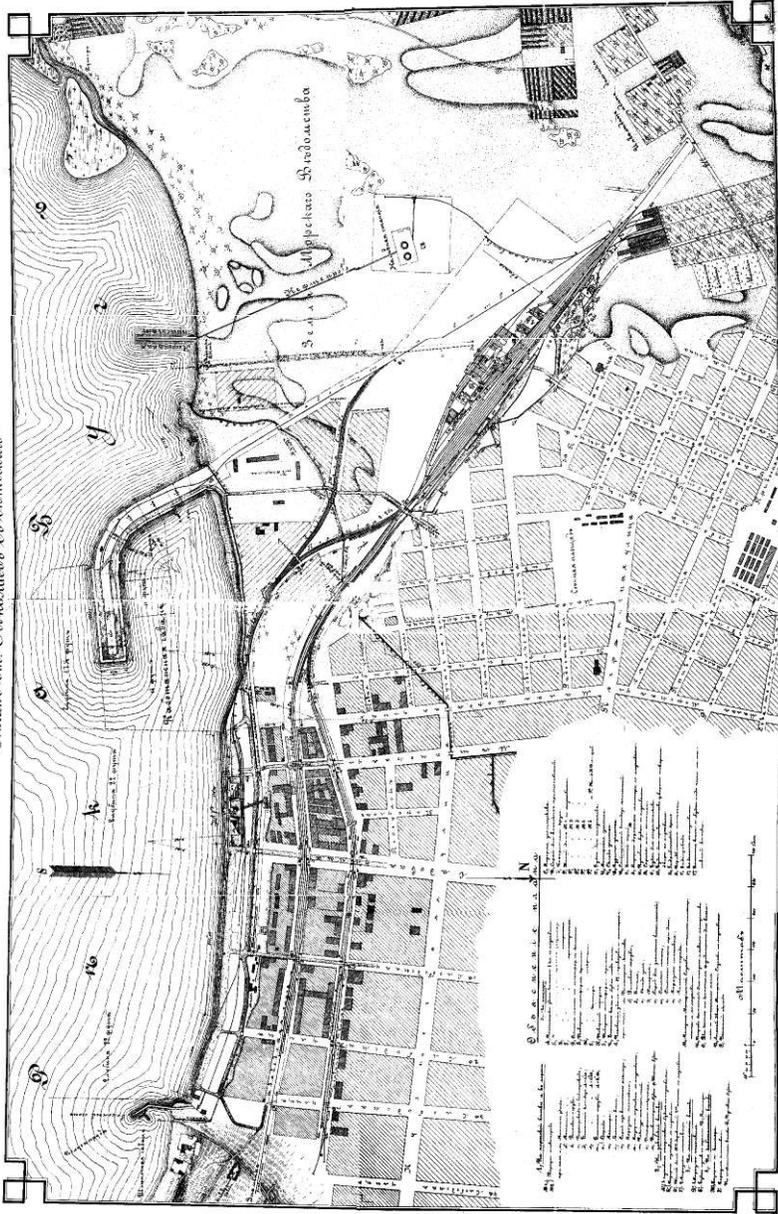
³⁴ Оранский, Д. Первые николаевские элеваторы. Предпосылки создания и нереализованные проекты. URL : <http://bazar.nikolaev.ua/node/503>.



Планъ проекта элеватора на Николаевскомъ порту
Съ планомъ ст. Николаевъ съ примѣчаніями

ХАРАКТЕРЪ НИКОЛАЕВСКАЯ НАЗ. ИД.

Листъ № 1



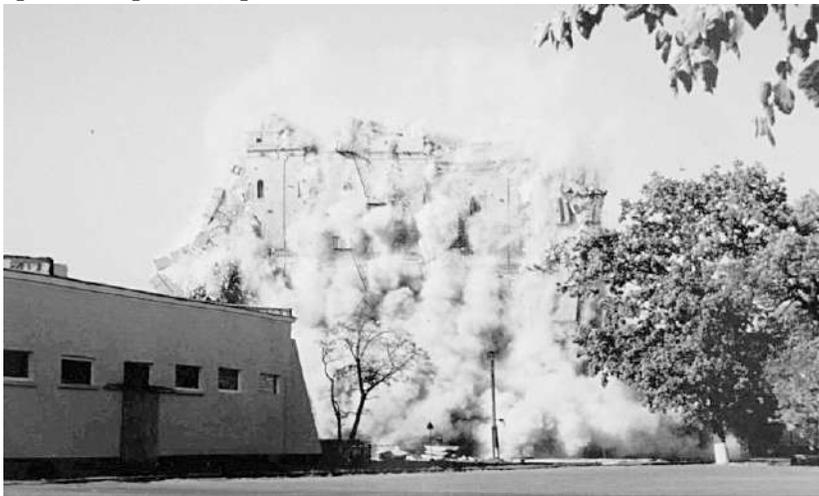
План-карта «Проект элеватора в Николаевском порту», 1891 г.



Сооружение для того времени было грандиозное. Элеватор состоял из двух деревянных корпусов для хранения зерна общей вместимостью 1 млн 76 тыс. пудов (28 829 т – *Прим. авт.*) и двух каменных колонн с механизмами. Твёрдые грунты залегали достаточно глубоко, поэтому под основание элеватора пришлось вбить 4397 свай. Общая стоимость всех сооружений составила 831 тыс. руб.³⁵ В 1893 г. элеватор был введён в эксплуатацию.

Последующая история первого Николаевского элеватора такова: в 1911–1912 гг. производится его электрификация и постройка конвейерной галереи для одновременной погрузки зерна на три судна. Т. к. в эти годы Юстус Л. К. заведовал портом, модернизация происходила под его руководством.

В советский период, в апреле 1923 г., половина элеватора сгорела в результате поджога рабочими, которые таким образом выразили протест против вывоза хлеба в голодный год.



*Разрушение каменной колонны элеватора (постройки 1893 г.).
2000 г.*

До Второй мировой войны вторая половина элеватора эксплуатировалась. После войны его не восстанавливали, и оставшаяся каменная колонна простояла до 2000 г., когда была

³⁵ До 115-річчя збудування першого Миколаївського елеватора / І. В. Крикалова. URL : <http://mk.archives.gov.ua/pubonsite/98-pub115elevator.html>.



убрана методом направленного промышленного взрыва.

Более десяти лет инж. п. с. Гнусин Д. Д. внедрял свой проект строительства НКП и судового пути в Днепро-Бугском лимане. По результатам своих деяний Гнусин напечатал две работы в С.-Петербургском издании «Материалы для описания русских портов и истории их сооружений»: в Вып. 1 – «Очаковский канал» (1886) [9] и в Вып. 9 – «Николаевский порт» (1889) [8]. В 1893 г. Гнусина Д. Д. переводят на должность Начальника работ Либавского порта³⁶. Там он написал книгу «Либавский порт», вышедшую в том же издательстве в 1898 г. [7].

С отъездом Гнусина Д. Д. исполняющим обязанности Начальника работ порта остаётся Юстус Л. К. Основательно вникнув в проблемы порта, он активно работает в направлении улучшения НКП. Как результат, уже в 1895 г. Юстусом был разработан проект дальнейшего расширения порта.

Будучи назначенным с 23.06.1898 Начальником работ НКП³⁷, Юстус мотивировал необходимость продления причальной линии увеличением грузооборота зерновых. В 1888 г. экспорт зерна достиг 85 млн пудов, а в 1893–1894 гг. – уже 138 млн пудов; в порт прибыло 608 пароходов дальнего плавания и 1910 судов каботажного плавания³⁸.

Надо отметить, что до 1894 г. НКП административно находился в заведовании городской полиции. С 1885 по 1894 г. Исполняющим должность Николаевского Полицмейстера был Аполлон Платонович Перелешин. Он и заведовал портом.

Заботы обустройства торгового порта в Николаеве занимали Перелешина А. П. давно, т. к. ещё с 1872 г. он – Заведующий речной частью Полиции Николаева. В 1879 г. мы встречаем его фамилию в Протоколе заседания Комиссии по устройству порта среди лиц, способствовавших работе данной Комиссии.

С 01.05.1894 было учреждено Николаевское Портовое Управление (НПУ), и генерал-майор Перелешин А. П. становится Капитаном над НКП – первым официальным руководителем порта.

³⁶ Ныне Лиепая, Латвийская Республика – *Прим. авт.*

³⁷ РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 3505. Л. 109–110.

³⁸ Города-порты. Николаев. Начальники города и порта / Л. Левченко // The project "Black Sea Port-cities, 1780s-1910s". URL : <http://blacksea.gr/ru/cities/nikolayev/1-3-5/>.



Генерал-лейтенант
А. П. Перелешин

**Перелешин Аполлон Платонович
(1840 – 26.02(11.03).1921)
БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА**

С 04.06.1857 – на государственной службе. В 1859 г. унтер-офицер Перелешин А. П. окончил Морской кадетский корпус³⁹ (ныне Санкт-Петербургский военно-морской институт – *Прим. авт.*) и произведен в мичмана.

С 1872 г. – Зав. речной частью Полиции г. Николаева⁴⁰, с 1874 г. – в чине капитан-лейтенанта.

В 1885–1900 гг. – учредитель, Председатель, затем почётный член О-ва ночлежных домов и дешёвых столовых [24], член Комитета народных чтений г. Николаева [17].

В 1891 г. – в чине капитана 2-го ранга⁴¹. В 1885–1894 гг. – Исполняющий должность Николаевско-

го Полицмейстера^{42, 43}.

С 11.04.1894⁴⁴ по 1900 г. – Капитан над НКП.

С 04.06.1896 уволен в отставку в чине генерал-майора из Морского Ведомства по предельному сроку для службы⁴⁵.

В 1900–1909 гг. – Начальник НТП⁴⁶.

Оъ подлиннымъ вѣрно:
Начальникъ порта, Генераль-Майоръ

³⁹ Перелешины / А. А. Григоров // Из истории костромского дворянства / Сост., вступ. ст. и примечания Н. А. Зонтикова. – Кострома : Алекс [Костром. обл. отд-ние Всерос. фонда культуры], 1993. – Разд. I. Роды. – С. 217–220. – ISBN 5-7184-0005-9. URL : http://costroma.k156.ru/d/10_pereleshiny.html.

⁴⁰ ГАНО. Ф. 230. Оп. 1. Д. 9722.

⁴¹ Список должностных лиц Херсонской губернии на 1891 г... (По адрес-календарю Российской империи на 1891 г.) // Веб-сайт «Родовое гнездо». URL : http://rodovoyegnezdo.narod.ru/Kherson/Adres-kalendar_1891.html.

⁴² Там же.

⁴³ ГАНО. Ф. 484. Оп. 1. Д. 1629.

⁴⁴ ГАНО. Ф-230. Оп. 1, Д. 13820.

⁴⁵ ГАНО. Ф-230. Оп. 1, Д. 13820.

⁴⁶ ГАНО. Архивная справка от 02.09.2015 № П-1201/01.1-20.



С 1909(?) г. в чине генерал-лейтенанта.

Награждён орденами Св. Станислава 1-й ст., Св. Владимира 3-й и 4-й ст., Св. Анны 2-й и 3-й ст.; а также медалями: серебряной «За покорение Западного Кавказа», тёмно-бронзовой «В память русско-турецкой войны 1877–1878», серебряной «В память царствования Имп. Александра III» и крестом «За службу на Кавказе»⁴⁷.

Жена – Александра Ивановна (1841 – ?), урожд. Кашнева, одна из 13 детей дворянина Херсонской губернии, правителя Канцелярии Гл. Командира Черноморского Флота (ЧФ), с. с. И. П. Кашнева^{48, 49}.

Дети:

- Александр (1866 г. рожд.)⁵⁰. В 1909 г. подполковник, ротный командир в Одесском пехотном юнкерском училище⁵¹;
- Мария (1867 г. рожд.). В 1889 г. вышла замуж за мичмана Демченко Петра Васильевича^{52, 53};
- Екатерина (1871 г. рожд.). В 1893 г. вышла замуж за подпоручика Прокофьева Ивана Дмитриевича^{54, 55};
- Вера (1876 г. рожд.). В 1896 г. вышла замуж за штабс-ротмистра Петровского Михаила Ивановича⁵⁶;
- Ольга (1879 г. рожд.)⁵⁷.

Перелешин А. П. родом из старейшего рода дворян Костромской губернии (Буйский уезд), династии потомственных военных моряков.

Отец – Перелешин Платон Александрович (1812 г. рожд.). Произведен в мичмана 20.03.1829 г.⁵⁸. В 1830–1834 гг. – лейтенант ЧФ. С 16.02.1838 г в отставке⁵⁹. Имел 5 сыновей, все – морские офицеры.

Мать – Перелешина Меланья Давыдовна (1816(?) г. рожд.)

Старшие братья:

⁴⁷ ГАНО. Ф. 229. Оп. 1. Д. 96. Л. 6.

⁴⁸ РГИА. Ф. 1343. Оп. 23. Д. 2500.

⁴⁹ Дворянские роды Кашневых в Херсонской губернии // Сайт «Родовое гнездо». URL : <http://rodovoyegnezdo.narod.ru/Kherson/Kashnevy.htm>.

⁵⁰ ГАНО. Ф. 410. Оп. 1. Д. 75.

⁵¹ Офицеры Русской Императорской Армии (РИА): база данных и фотоархив. – Раздел: Одес. воен. училище. Офицер. состав на 01.01.1909 – С. 867. URL : http://ria1914.info/images/2/21/298_obschiy_spisok_1909.pdf.

⁵² ГАНО. Ф. 410. Оп. 1. Д. 90.

⁵³ ГАНО. Ф. 484. Оп. 1. Д. 1349.

⁵⁴ ГАНО. Ф. 410. Оп. 1. Д. 91.

⁵⁵ ГАНО. Ф. 484. Оп. 1. Д. 1353.

⁵⁶ ГАНО. Ф. 484. Оп. 1. Д. 1356.

⁵⁷ ГАНО. Ф. 484. Оп. 1. Д. 1222.

⁵⁸ Общий морской список. Ч. XI. Царствование Николая I. Н – С. – СПб. : Печатано по распоряжению Морского министерства, 1900. – 658 с.

⁵⁹ Там же.

- Николай Платонович (1837 г. рожд.). Произведен в мичмана 28.04.1854 с назначением в ЧФ на корабль «Париж». Под командованием родного дяди, капитана 1-го ранга Павла Александровича Перелешина, принимал участие в защите Севастополя, на Малаховом кургане, где был дважды ранен. За боевые заслуги награждён орденами Св. Анны 4-й и 3-й ст. смб. В 1860 г. производится в лейтенанты. С 1857 по 1860 г. принимал участие в кругосветном плавании на корвете «Японец» в Тихом океане⁶⁰. 01.10.1863 уволен в чине капитан-лейтенанта;
- Александр Платонович. Окончил Морской корпус и произведен в мичмана 13.09.1857 г.⁶¹.

Младшие братья:

- Владимир Платонович (1846 – 26.05.1908). Произведен в гардемарины 17.04.1863. Служил лейтенантом на пароходе РОПиТ «Веста», переоборудованном под военный корабль, герой русско-турецкой войны 1877–1878 гг. Капитан 2-го ранга при Управлении Капитана над Одесским портом (1891)⁶², а затем Начальник Одесского торгового порта с 1905 г.⁶³ по 11.04.1907⁶⁴. В 1905–1909 гг. – Директор Одесского Комитета попечительного в тюрьмах Общества, почетный член Екатерининского и Черноморского яхт-клубов⁶⁵. 11 июля 1902 г., на 25-летие победы парохода «Веста» над турецким броненосцем «Фетхи-Буленд» в Чёрном море, была заложена Одесская спасательная станция на Ланжероне «Генерал-майор В. П. Перелешин»⁶⁶. На торжественном мероприятии присутствовал Начальник НТП Перелешин А. П.
- Михаил Платонович (1847–1877). Окончил Морской корпус и

⁶⁰ Там же.

⁶¹ Морские офицеры Российского Императорского Флота. Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства за 1916 г. // Генеалог. форум «Всерос. генеалог. древо» (ВГД). – 2007. – 20 марта. URL : <http://forum.vgd.ru/post/395/9616/p208643.htm>.

⁶² Список должностных лиц Херсонской губернии на 1891 г... URL : http://godovoyegnezdo.narod.ru/Kherson/Adres-kalendar_1891.html.

⁶³ Порт и Одесса – 200 лет: из истории порта, города и края / Н. Г. Глеб-Кошанский. – Одесса : Висть, 2004. – 281 с. – На рус. яз. – ISBN 5-86268-037-3.

⁶⁴ История одной фотографии / В. В. Шерстобитов // Издательство «Порты Украины». – 2011. – 26 мая, четверг. URL : <http://portsukraine.com/node/1658>.

⁶⁵ История одной фотографии... URL : <http://portsukraine.com/node/1658>.

⁶⁶ Станция спасения «Генерал-майор Владимир Платонович Перелишин» ; Ланжерон // Сайт «Путешествуя историей». URL : <http://sergekot.com/lanzheron/>.



произведен в гардемарины 04.04.1865. В войну с турками (1877–1878) служил на вооруженном п/х «Веста» с братом Владимиром. В бою с турецким броненосцем «Фехти-Буленд» 11 июля 1877 г. смертельно ранен⁶⁷. Погребён в Севастополе.

Умер Аполлон Платонович Перелешин 26 февраля (11 марта) 1921 г. в Николаеве, в возрасте 80 лет. Был уже вдовцом, состоял на службе счетоводом Николаевского военного порта, жил на ул. Спасской, 6/2⁶⁸.

В администрировании портовых дел произошли глобальные изменения, когда в 1900 г. Император Николай II вводит должность Председателя Всероссийского Комитета по портовым делам во главе с Великим Князем Александром Михайловичем. Он рьяно взялся за строительство новых портов и реконструкцию старых. Меняется также вся структура руководства, «Капитана над портом» заменяют «Начальником порта».

С 1900 по 1909 г. генерал-майор Перелешин А. П. уже Начальник НТП. В его задачу входило следить за порядком и соблюдением всех распоряжений правительства, связанных с торговлей, мореходством, речными промыслами, таможней и др. Также в порту действовало Присутствие по портовым делам, которое состояло из представителей основных министерств, Городского Головы, Председателя Биржевого Комитета и двух представителей от купечества. Возглавлял Присутствие всегда Начальник порта⁶⁹.

Строительством и развитием всей технической инфраструктуры предприятия занималось Управление работ НТП. Начальником данного Управления 23 июля 1898 г. и был назначен Л. К. Юстус⁷⁰.

В Николаевском Присутствии с 1905 г. Юстус Л. К. представлял Министерство Торговли и Промышленности (МТиП)⁷¹.

Работая с архивными документами этого периода, несложно заметить, что два Управления и два Начальника, находясь

⁶⁷ Перелешины / А. А. Григоров // Из истории костромского дворянства.. URL :<http://costroma.k156.ru/d/>.

⁶⁸ ГАНО. Ф. 484, Оп. 1, Д. 1629.

⁶⁹ Города-порты. Николаев. Начальники города и порта / Л. Левченко // The project "Black Sea Port-cities, 1780s-1910s". URL : <http://blacksea.gr/ru/cities/nikolayev/1-3-5/>.

⁷⁰ РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 3505. Л. 109–110.

⁷¹ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 99.



в дружественных и деловых отношениях, делали, в общем-то, одно дело – строили и поднимали Николаевский торговый порт до общегосударственного и мирового уровня.

В Гл. Управлении торгового мореплавания и портов (ГУТМиП) 2 февраля 1904 г. было созвано совещание «по вопросу об улучшении портов северо-западного берега Чорного моря». В связи с этим Юстусу в марте направляется письмо № 1614 от Управляющего строительной частью Отдела торговых портов с просьбой «не отказать сообщить, в возможно скором времени, Ваши соображения по улучшению Николаевского порта, к условиям эксплуатации и местным нуждам которого Вы стоите весьма близко по роду Вашей деятельности»⁷².

Юстусом был подготовлен документ «...с кратким описанием Николаевского порта и указанием проектов дальнейшего развития его». В нём он предлагает для дальнейшего развития порта: «Углубление подходов к порту до 30 фут... Удлинение причальной линии набережной предполагается к западу от существующей набережной на 150 саж... Увеличение мола каботажной гавани предполагается в виде удлинения мола на 100 саж...»⁷³.

В этот же период ГУТМиП была разработана программа составления обязательных отчётов всех портов. Техническую часть Отчёта по своему заведованию готовил Л. К. Юстус. Кстати, в ГАНО есть письмо А. П. Перелешина, в котором именно об этом он и пишет Л. К. Юстусу.

«Милостивый Государь
Лоренц Карлович!

В совещании 7-го января прошлого года Вы изволили любезно принять на себя часть труда по составлению описания Николаевского торгового порта, согласно предложенной Августейшим Главноуправляющим торговым мореплаванием программе...».

А. Перелешин, 1905⁷⁴

С 1905 г. Отчеты стали ежегодными, а с 1908 по 1913 г. их готовил и подписывал «Заведующий портом инженер Л. Юстус».

⁷² ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 4. Л. 30.

⁷³ РГИА. Ф. 95. Оп. 11. Д. 934. Л. 5.

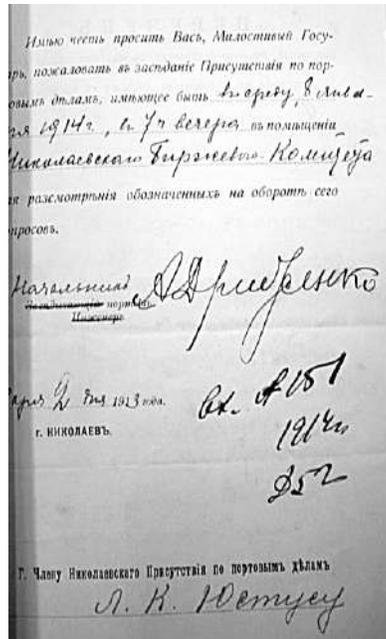
⁷⁴ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 4. Л. 25.



Так как с декабря 1908 г. Перелешин А. П. болеет, временно исполняющим должность (Вр. и. д.) Начальника порта остается его Помощник – с. с. Николай Александрович Лапин.

А с 24.04.1909 «в заведение портом, по предписанию Начальника отдела торговых портов, вступил Начальник работ Николаевского и Херсонского портов инженер Л. К. Юстус». Так написано в Отчёте Начальника НКП за 1909 г.⁷⁵.

Лишь в 1913 г. назначается новый Начальник порта, контр-адмирал в отставке Александр Кириллович Дриженко. Также он возглавил Присутствие по портовым делам.



Приглашение Л. К. Юстусу с личной подписью А. К. Дриженко. 1914 г. (ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 47. Л. 65.)

Дриженко Александр Кириллович
(30.08.1854–15.01.1918)
БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Родился Дриженко А. К. в Екатеринославе ⁷⁶.

На службе с 01.05.1873 в Морском министерстве.

01.05.1876 произведён в гардемарины ⁷⁷.

С 1901 г. – Председатель ревизионной комиссии Морской б-ки

⁷⁵ ГАНО. Ф. 229. Оп. 1. Д. 1538. 66 л. Отчёты Начальника НКП за 1907...1910 гг.

⁷⁶ С 2016 г. город Днепр. – Прим. авт.

⁷⁷ Мартиролог русской военно-морской эмиграции // Генеалог. форум веб-сайта «Всероссийское генеалогическое древо» (ВГД): Войны и генеалогия военных: Гражданская война и Интервенция 1918–1922 гг. – 2006. – 17 августа. URL: <http://forum.vgd.ru/post/318/7241/p171610.htm>.

им. М. П. Лазарева, г. Севастополь⁷⁸. В 1901 г., будучи Инспектором Мореходных классов, сыграл значительную роль в судьбе полярного исследователя Седова Г. Я. – помогал ему в подготовке к сдаче экзамена в Морской корпус в Санкт-Петербурге, дал рекомендательное письмо к своему брату, Ф. К. Дриженко, известному уже тогда гидрографу, находившемуся в чине полковника корпуса флотских штурманов⁷⁹.

С 1903 г. – флаг-капитан штаба ЧФ дивизии, флаг-офицер эскадр⁸⁰. С 1904 г. – капитан 1-го ранга⁸¹.

1904 г. – Командир 29-го флотского экипажа⁸² и эскадренного броненосца «Екатерина II»^{83,84}, с экипажем более 500 чел.⁸⁵ [1].

С 1905 г. – контр-адмирал в отставке, д. с. с. на службе в МТиП. Занимал должность Начальника Потийского, Ростовского-на-Дону портов, где исполнял при этом обязанность Ростовского-на-Дону Градоначальника⁸⁶.

В 1909–1910 гг. – Командор Азовско-Донского яхт-клуба⁸⁷. Избирался Товарищем Председателя О-ва спасения на водах (ОСВОД) г. Ростова. Написал книгу «Описание Ростовского-на-Дону торгового порта» [12].

В 1913–1918 гг. – Начальник НТП и Председатель Николаевского Присутствия по портовым делам⁸⁸. В 1917 г. жил по адресу

⁷⁸ Морская библиотека в лицах : библиограф. справ // Веб-сайт Морской б-ки им. М. П. Лазарева. – Севастополь.

URL : http://www.sevmb.com/about/history/p_1_at243_id313/.

⁷⁹ Георгий Седов и его учителя / В. А. Варнек // Наука в Сибири. – 2014 г., 27 февраля. – № 8 (2943) – С. 6–7.

URL : <http://www.sbras.ru/HBC/article.phtml?nid=714&id=9>.

⁸⁰ Морская библиотека в лицах...

URL : http://www.sevmb.com/about/history/p_1_at243_id313/.

⁸¹ Чернов, А. Б. Одиссея «Варяга»: цикл. – Кн. 1. Чемульпо – Владивосток. – С. 138. URL : <http://www.rulit.me/books/chemulpo-vladivostok-si-finalnaaya-redaksiya-tom-1-read-315005-138.html>.

⁸² Бывший 2-й Черноморский флотский экипаж.

URL : <http://tsushima.su/forums/viewtopic.php?pid=317462>.

⁸³ Булгаков, Ф. И. Иллюстрированная летопись русско-японской войны... – СПб.: Изд. ред. «Нового журнала иностранной литературы», 1904. URL : http://az.lib.ru/b/bulgakow_f_i/text_1904_letopis_01_olderfo.shtml.

⁸⁴ Эскадренный броненосец «Екатерина II» // Черноморский Флот: информ. ресурс. URL : <http://flot.sevastopol.info/ship/brone/ekaterina2.htm>.

⁸⁵ Арбузов, В. В. Броненосцы типа «Екатерина II». – СПб.: [Б. и.], 1994. URL : <http://www.navylib.su/ships/ekaterina-2/13.htm>.

⁸⁶ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 1. Л. 315.

⁸⁷ Азовско-Донской Яхт-Клубъ, 1893 (я/к Аврал). История // Веб-сайт «Яхт-Клуб Аврал». URL : <http://www.yachtclubrostov.ru/about/history/>.

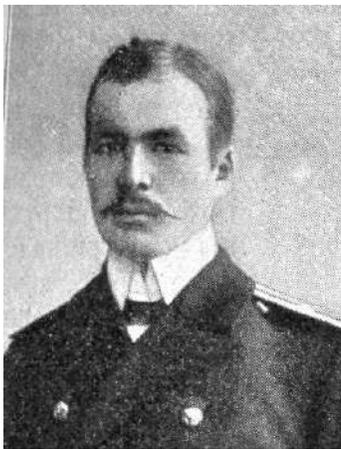
⁸⁸ Архивная справка ГАНО от 02.09.2015 № П-1201/01.1-20-2.



Б. Морская, 1⁸⁹.

Награждён орденами Св. Станисл. 2-й ст., Св. Владим. 4-й ст., Св. Анны 3-й ст., Св. Анны 4-й ст.; медалями: «В память русско-турецкой войны 1877–1878», «В память царствования Императора Александра III».

Иностранцами: датский – орден Данеброг степени Кавалерский Крест, болгарский – Св. Александра 3-й ст. с бриллиантами, иерусалимский – Крест с частицей Животворящего Древа, греческий – орден Спасителя степени Командорский Крест [1].



Мичман Б. А. Дриженко.
1904 г.

Первая жена – Елизавета Петровна Дриженко (урожд. Серкова), дочь капитана 1-го ранга; венчались в 1879 г. Умерла 27.10.1885^{90,91}.

От первого брака: сын Борис (04.05.1880 – 29.01.1904)⁹². В 1901 г. с предпоследнего курса Морского кадетского корпуса переведён юнкером в ЧФ. 06.05.1903 – произведен в мичмана с назначением на крейсер БФ «Баян», участвовал в переходе на Дальний Восток.

08.11.1903 – назначен вахтенным начальником на минный транспорт «Енисей». 29.01.1904 погиб при постановке минного заграждения в Таalienванской бухте⁹³.

Вторая жена: Мария Петровна (01.02.1861–23.09.1935), урожд. Потоцкая, дочь отставного поручика; венчались в 1888 г.⁹⁴. В 1920 г., будучи вдовой контр-адмирала, эмигрировала в Египет,

⁸⁹ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 132. Л. 222.

⁹⁰ ГАНО. Ф. 484. Оп. 1. Д. 1197.

⁹¹ Там же. – Д. 1345.

⁹² Булгаков, Ф. И. Иллюстрированная летопись русско-японской войны... URL : http://az.lib.ru/b/bulgakow_f_i/text_1904_letopis_01_oldorfo.shtml.

⁹³ Дриженко Борис Александрович // Мартиролог русской военно-морской эмиграции. – Генеалогический форум веб-сайта «Всероссийское генеалогическое древо»: Войны и генеалогия военных : Гражданская война и интервенция 1918–1922 гг. – 2006. – 17 августа. URL : <http://forum.vgd.ru/post/318/7241/p171610.htm>.

⁹⁴ ГАНО. Ф. 484. Оп. 1. Д. 1345.

Тель-эль-Кебир⁹⁵. Умерла в Загребе (Югославия)⁹⁶.

От второго брака:

– дочери:

1. Дриженко-Турская Татьяна (1894 г. рожд.). Окончила Одесские Высшие женские курсы (ВЖК). В эмиграции: в 1921 г. в г. Сиди Бишр (Египет)⁹⁷, к 1922 г. – член Союза русских студентов в Египте⁹⁸. Далее находим Татьяну участницей Литературно-художественного кружка в Сан-Франциско и Беркли⁹⁹. Однако, среди перечня эмигрантов, похороненных на Сербском кладбище в Сан-Франциско¹⁰⁰, её нет¹⁰¹ – значит, можно надеяться, что судьба дочери А. К. Дриженко сложилась более счастливо, и она сумела вырваться из нищенствующих эмигрантских кругов того времени в Калифорнии;
2. Дриженко-Турская Ксения (1900 г. рожд.). Окончила

⁹⁵ Дриженко Мария // Алфавитный указатель имен русских женщин, находившихся в период с 1917 по 1945 г. в Африке / В. П. Хохлова; Ин-т Африки РАН. – С. 23. URL :

http://www.inafran.ru/sites/default/files/page_file/%20АЛФАВИТНЫЙ%20УКАЗАТЕЛЬ%20ИМЕН%20РУССКИХ%20ЖЕНЩИН.НАХОДИВШИХСЯ%20В%20ПЕРИОД%20С%201917%20ПО%201945%20В%20АФРИКЕ.pdf.

⁹⁶ Волков, С. В. База данных № 2: «Участники Белого движения в России» ; Буква Д (на январь 2014 г.) // Сайт историка Сергея Владимировича Волкова. – С. 289. URL :

http://swolkov.org/2_baza_beloe_dvizhenie/pdf/Uchastniki_Belogo_dvizhenia_v_Rossii_05-D.pdf.

⁹⁷ Дриженко-Турская Татьяна // Алфавитный указатель имен русских женщин... С. 23. URL :

http://www.inafran.ru/sites/default/files/page_file/%20АЛФАВИТНЫЙ%20УКАЗАТЕЛЬ%20ИМЕН%20РУССКИХ%20ЖЕНЩИН.НАХОДИВШИХСЯ%20В%20ПЕРИОД%20С%201917%20ПО%201945%20В%20АФРИКЕ.pdf.

⁹⁸ Волков, С. В. База данных № 2... URL :

http://swolkov.org/2_baza_beloe_dvizhenie/pdf/Uchastniki_Belogo_dvizhenia_v_Rossii_05-D.pdf.

⁹⁹ Русская женщина в эмиграции : сб. Проза и поэзия. 1922–1970. – Вашингтон : Издание Лит.-худож. кружка в Сан-Франциско и Беркли, 1970. – 244 с. // Сайт «Эмигрантопедия» : альманахи, антологии, сборники. URL : http://emigrantopedia.com/doku.php/альманахи_антологии_сборники.

¹⁰⁰ Это единственное русское кладбище в районе Сан-Франциско. – Прим. авт.

¹⁰¹ Список русских людей, похороненных на кладбищах окрестностей Сан-Франциско и Сакраменто. Рус. могилы Калифорнии // Сайт Музея рус. культ. в Сан-Франциско : коллекции. URL : http://www.mrcsf.org/file_download/106/Cemetery_Russian_alphabet_with_photoses.xlsm/.



1-ю Николаевскую гимназию. В эмиграции, к 1922 г. – член Союза русских студентов в Египте¹⁰². Дальнейшая судьба неизвестна.

- сын Михаил (1889(90?) г. рожд.), он же Дриженко-Турский М. А. В Первую мировую войну служил подпоручиком в 9-м гренадерском Сибирском полку (Категория: Пехота, стрелковый) в г. Владимире. 09.08.1914 участвовал в Галицийской битве на территории Польши против австро-венгерских войск¹⁰³, в сентябре 1914 г. получил ранение¹⁰⁴ и 20 октября прибыл на излечение по месту службы отца, в Николаев¹⁰⁵. В 1915 г. «пожалован за отличия в делах против неприятеля» орденом Св. Станислава 3-й ст. смб.¹⁰⁶. В 1918 г. в чине штабс-капитана выступил из Ростова-на-Дону в 1-й поход Добровольческой армии генерала Корнилова Л. Г. на Кубань во время гражданской войны¹⁰⁷. Дальше следы М. А. Дриженко обнаружены в эмиграции, в Югославии, где он и умер 12 августа 1925 г. в Белграде. Имел двух детей¹⁰⁸. Жена его и ещё 2 члена семьи были эвакуированы 22 февраля 1920 г. из Новороссийска в Александрию на корабле «Саратов»¹⁰⁹.

Отец – Кирилл Александрович (ок. 1820–1893)¹¹⁰, Секретарь Дворянского Депутатского Собрания, титулярный советник. Предками его

¹⁰² Волков, С. В. База данных № 2... URL :

http://swolkov.org/2_baza_beloe_dvizhenie/pdf/Uchastniki_Belogo_dvizhenia_v_Rossii_05-D.pdf.

¹⁰³ Полки, квартировавшие во Владимире. 9-й гренадерский Сибирский полк во Владимире // История города Владимира. URL : <http://lubovbezusl.ru/publ/istorija/vladimir/o/37-1-0-2082>.

¹⁰⁴ Убитые и раненые в боях // Русское Слово. – 1914. – 11 сентября, четверг. – № 208.

¹⁰⁵ Больные и раненые офицеры в провинции // Русское Слово. – 1914. – 21 октября, вторник. – № 242.

¹⁰⁶ Офицеры РИА: база данных и фотоархив. – Раздел: Высочайшие приказы, гренадеры. URL : http://gia1914.info/index.php?title=Высочайшие_приказы,_гренадеры.

¹⁰⁷ Дриженко-Турский Михаил Александрович // Мартиролог первых участников Белой борьбы на Юге России в рядах Добровольческой армии (5618 чел.). – С. 21. URL : <http://zadocs.ru/literatura/64335/index.html?page=21>.

¹⁰⁸ ГАНУ. Ф. 484. Оп. 1. Д. 1627–1628.

¹⁰⁹ Волков, С. В. База данных № 2... URL :

http://swolkov.org/2_baza_beloe_dvizhenie/pdf/Uchastniki_Belogo_dvizhenia_v_Rossii_05-D.pdf.

¹¹⁰ Дриженко : персональный список // Генеалогическая база знаний. – 2005. 02 октября. URL : <http://baza.vgdru.com/1/7386/>.

запорожцы, фамилия произошла от куренного атамана, который за отличие в турецкой войне был прозван «Дриж-Турским» и получил дворянство.

Мать – Софья Ксенофонтовна, урожд. Христофорова (ок. 1828 – не ранее 1883) ¹¹¹. В семье было шесть сыновей, о братьях Александра Кирилловича известно следующее:

– Федор Кириллович (22.04.1858 – 16.04.1922). Окончил

С.-Петербургское морское училище с отличием и Нахимовской премией, 30.04.1877 был произведен в гардемарины. Впоследствии стал российским учёным-гидрографом, известным исследователем оз. Байкал.

Вышел в отставку по болезни 08.05.1917 с награждением чином генерала корпуса гидрографов ¹¹² и вместе с семьёй переехал в г. Красноярск к своему племяннику

С. Г. Дриженко, где и умер 16.04.1922 ¹¹³. Был женат, в семье было 5 детей: 2 сына и 3 дочери (Вера, Наталья, Мария).



*Дриженко Ф. К. с женой.
1908 г.*

Жена: Наталия Ивановна (1860–?), урожд. Яворская. Родилась в Екатеринославе. В 1889 г. вышла замуж за Ф. К. Дриженко.

О сыновьях Федора Кирилловича известно:

1. Константин (25.06.1890–06.10.1969). Окончил Морское инженерное училище в звании подпоручика (1913) ¹¹⁴. Поручик корпуса корабельных инженеров (06.12.1915). С февраля 1916 г. жил в Англии, где принимал участие в

¹¹¹ Там же.

¹¹² Дриженко, Фёдор Кириллович // Иркипедия: Энциклопедия и новости Приангарья. URL : http://irkipedia.ru/node/3303/geografiya_novostey/geografiya_novostey/geografiya_novostey/geografiya_novostey/all-dates.

¹¹³ Фёдор Кириллович Дриженко: биография // Веб-портал “People.SU” : о знаменитости. URL : http://www.people.su/37885_2.

¹¹⁴ Список офицерских чинов Русского Императорского флота. Царствование Имп. Николая II / сост. В. Ю. Грибовский // Петербург. генеалогич. портал. URL : <http://www.petergen.com/publ/omsn205.shtml>.



- строительстве ледокола «Святогор» (19.11.1927 переименован в «Красин» – *Прим. авт.*). Умер в Лондоне.
2. Фёдор. Родился в 1890-х. С 1917 г. проживал с родителями в Красноярске, с сер. 1920-х гг. – с матерью и сестрами в Ленинграде. В марте 1935 г. с матерью и сестрами выслан в Оренбург на 5 лет. Умер в 1943 г.¹¹⁵;
 - Петр Кириллович¹¹⁶ (26.01.1866 – 11(24).08.1923). Окончил Екатеринослав. губерн. гимназию (1888) и юридич. фак. СПб. ун-та (1893). С 1893 по 1923 г. – служащий Департамента ж.-д. отчётности. С 1912 г. – с. с., ст. контролёр и зав. отделением. После 1917 г. служил ст. инспектором и зав. Рабоче-крестьян. инсп. отд. Николаев. ж. д. (с 1923 г. Октябр. ж. д. – *Прим. авт.*). Кавалер ордена Св. Анны 3-й ст. (1912), награждён двумя медалями. Умер в Петрограде, похоронен на кладбище Александро-Невской лавры.
Жена: Евгения Николаевна (15.11.1868–25.02.1942), урожд. Власьева. Дочь контр-адмирала Н. В. Власьева, служившего в 1864–1891 гг. в Николаеве¹¹⁷. Скончалась во время Второй мировой войны в блокадном Ленинграде.
О сыновьях Петра Кирилловича известно:
 1. Георгий (1899–?) – родился в С.-Петербурге.
 2. Сергей (1900–?) – родился в С.-Петербурге. В 1924–1925 гг. служил машинистом Октябрьской ж. д. В 1930 г. арестован как дворянин. В 1941 г. призван в РККА рядовым. Умер от ран в мае 1945 г. в Твери¹¹⁸. Жена – Берг Ольга Генриховна;
 - Григорий Кириллович (1833–?). Дата и место смерти неизвестны. Был женат, имел одного сына – Сергея.
 1. Сергей (1876–1946)¹¹⁹. Рано осиротев, воспитывался

¹¹⁵ Дворяне: Книга памяти // Сайт «Заклеймённые властью. Услышь их голоса». URL: <http://pkk.memo.ru/page%20/KNIGA/Dr.html>.

¹¹⁶ ЦГАКФФД СПб. Фотодокументы. Б 1178. Портрет брата Ф. К. Дриженко Петра Кирилловича Дриженко. URL: https://spbarchives.ru/web/group/information_resources/-/archivestore/photo/4915.

¹¹⁷ Контр-адмирал Н. В. Власьев (1837-1911) // Николаев литературный: лит.-худож. Интернет-журн. – Николаевские адмиралы. URL: <http://litnik.org/index.php/spetsialnye-vypuski-zhurnala/nikolaevskie-admiraly-a-k>.

¹¹⁸ Книга памяти // Тверская земля в военной истории России: сайт Тверского военно-исторического Интернет-центра. URL: <http://www.history.tver.ru/book/book.php?ch=1&l=196&lim=350&r=32>.

¹¹⁹ Сергей Григорьевич Дриженко // Генеалогическая база данных. URL: <https://www.geni.com/people/Сергей-Дриженко/6000000041474654352>.

в Гатчинском приюте принца Ольденбургского, где окончил 7 кл. реального отделения. В 1907 г. окончил Ин-т гражд. инж. Имп. Николая I в С.-Петербурге ¹²⁰. С 1908 по 1932 гг. – архитектор г. Красноярска ¹²¹.



*Дриженко
Константин
Фёдорович. 1910 г.*



*Дриженко
Петр Кириллович.
Ок. 1909 г.*



*Дриженко
Сергей Григорьевич*

Умер Александр Кириллович Дриженко 15.01.1918 (от грудной жабы) в г. Николаеве, похоронен 17.01.1918 на городском кладбище (могила не сохранилась) ¹²².

Деятельность Юстуса по переоснащению Николаевского торгового порта в нач. XX в. Книга «Описание Николаевского торгового порта» (1913)

В НТП все основные набережные были построены в 90-х гг. XIX в. Но порт усиленно наращивал темпы грузооборота. Средства выделялись правительством, в основном, на углубление канала. Начало XX в. показало, что *«Николаевский порт, являющийся по своему грузообороту одним из наиболее крупных портов России, не вполне соответствует своему назначению в техническом отношении»* [25, с. 1].

Как основной строитель, а теперь и руководитель порта, Юстус Л. К. видит все эти накапливающиеся проблемы. Он ежегодно разрабатывает планы реорганизации и переоснащения порта, ставит в известность министерство, понимая, что

¹²⁰ Ныне СПб. гос. архитектурно-строит. ун-т (СПбГАСУ) – Прим. авт.

¹²¹ Дриженко Сергей Георгиевич // Красное место : сайт г. Красноярска. – 2010. – 31 октября. URL : <http://www.krasplace.ru/drizhenko-sergej-georgievich>.

¹²² ГАНО. Ф. 484. Оп. 1. Д. 1628.



для этого нужно государственное финансирование.

17 апреля 1912 г. «Высочайше» утвержден закон об отпуске из Государственного Казначейства средств на покрытие расходов, связанных с портостроительством [25, с. 30].

Письмо от 27 октября 1913 г. № 10688 Министра Торговли и Промышленности Тимашева С. И. в Государственную Думу «О разрешении работ по развитию береговых и портовой территории в Николаевском порте» является документом огромной важности [25]. На 31-й странице изложено подробное описание истории зарождения и развития НТП. Документ насыщен данными по всем основным показателям работы порта. Но самое главное, там описан предложенный Юстусом Л. К. новый проект развития причальной линии НТП.

«Согласно этому проекту, предполагается:

1) Удлинение каботажного мола к востоку на 100 сажений... Новую часть мола предполагено одеть набережными, представляющими собой железобетонную конструкцию... Основание набережных заложено на глубину 25 футов.

2) Устройство в западном конце заграничного отдела порта поперечного мола для защиты ковша каботажной гавани от восточных ветров. Восточная часть... заложённая на глубине 30 футов, будет составлять продолжение заграничного отдела, и предназначаться для судов дальнего плавания; а западная сторона мола... для хлебных грузов...

3) Устройство в восточном конце заграничного отдела порта соединительной набережной между городской и казённой набережными... Общая длина проектируемых новых набережных составляет в заграничном отделе... 379 погонных сажений, а в каботажном отделе – 200 погонных сажений».

С. Тимашев, 1913 [25]

В письме С. Тимашева подробно изложена техническая сторона, а также рассчитана стоимость всех работ, которая составила 1 млн 780 тыс. руб. Работы должны были быть исполнены в течение 2,5-3 лет. В 1914 г. предлагалось освоить из них работ на сумму 550 тыс. руб. [25, с. 26–31]. Работы в порту замышлялись грандиозные – углубление канала, реконструкция старых и постройка новых причалов и многое другое. Выполнялись работы силами коллектива Управления работ НТП, который складывался длительный период, при бессменном начальнике Юстусе.

В архиве Народного музея истории НМТП есть уникальный групповой снимок служащих Управления работ порта. К сожалению, история его поступления в фонды музея неизвестна.

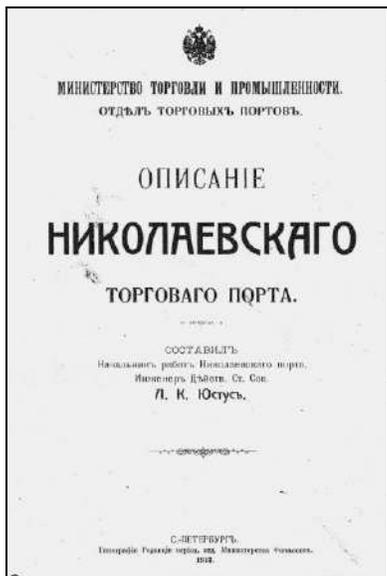


Групповой снимок служащих Управления работ НТП.
Сидят (слева-направо): Гильбих И. В., Емельянов Ф. Я., Захаржевский М. М., Мартыновский М. И.,
Мамыхин А. М., ?, Адамов. 1914 г. (фото из архива музея истории НМТП)



Автор маленькой записки, сопровождающей фотографию, тоже неизвестен. Более того, начальник, сидящий в центре (в кресле), не был узнан и назван явно неправильно. Ранее, когда нам не был ещё известен образ Юстуса, мы надеялись, что это именно он. Но, увидев парадную виньетку 1914 г., сделанную в ХТП на память покидающему наши края Мартыновскому М. И., стало понятно, что это именно он сидит в центре на фотографии с сотрудниками НТП.

В то время существовало единое Управление работ НТП и ХТП под руководством Л. К. Юстуса. При его образовании в 1904 г. производителя работ НТП Мартыновского М. И. откомандировали в Херсон с повышением в должности. Так бывало, что кадры перемещали между портами. К сожалению, на этой фотографии нет Л. К. Юстуса. Возможно, он был в отъезде, или какая-то другая важная причина помешала ему участвовать в съёмке.



Обложка книги
Юстуса Л. К. 1913 г.

В 1913 г. в МТиП Юстус Л. К. издает небольшую брошюру, на 43 страницы, с планом порта, – «Описание Николаевского торгового порта» [37]. Этой книгой Лоренц Юстус как бы подбивал итог своей трудовой деятельности – ведь самая активная фаза уже пройдена, ему исполнилось 58 лет.

Как показало время, это было мудрое решение инж. Юстуса. Грандиозному строительству новых набережных порта помеша-



ли последующие события. В 1914 г. началась Первая мировая война, затем революции и перевороты 1917 г., многочисленные смены власти и гражданская война 1918–1920 гг. Это привело к значительным разрушениям НТП и восстановлению его, с большими усилиями, уже в 20-е и 30-е гг. советского периода.

Отчёт по порту в 1915 г. был последним. В военные годы таких подробных отчётов начальники порта больше не писали, о чём Лапин Н. А. даже докладывал в Департамент МТиП¹²³.

Бесспорно, книга «Описание Николаевского торгового порта» Юстуса Л. К. [37] является очень значимым и авторитетным источником информации официального руководителя предприятия о всех достижениях НТП с начала его строительства в 80-е гг. XIX в. и до 1912 г.

За прошедшие сто лет со времени издания книги порт изменился до неузнаваемости. Благодаря равнодушному характеру и кропотливому немецкому усердию Л. К. Юстуса, мы имеем подробное описание НТП. Немного воображения – и можно снять о нём фильм, взяв эпиграфом цитату с первой страницы «Описания...» Юстуса.

«Достаточно оборудованная набережная, безопасная стоянка на обширном рейде, непрерывность навигации с помощью ледоколов, близость к порту зернохранилищ и, вследствие этого, невысокие накладные расходы – всё это послужило тому, что Николаевский порт в последнее время стал одним из первых в Империи».

Л. К. Юстус, 1913 [37, с. 1]

В основном рассматривается десятилетие с 1902 по 1912 г. Так, например, узнаём относительно самого острого вопроса порта – подходного канала. Проект углубления в 1897 г. был «Высочайше» утверждён, и в 1902 г. первая очередь (глубина до 25 футов, длина до 35 вёрст, ширина до 50 сажений) была завершена.

С осени 1902 г., благодаря работе ледоколов «Гайдамак» и «Ледокол № 1», НТП открыт в течение круглого года.

«Средняя продолжительность зимней навигации в последнее десятилетие – 72,6 дня... В течение последнего десятилетия Николаевский порт посещали ежегодно в среднем 435 морских судов заграничного плавания со средней грузовой вместимостью в 2 200 рег. тонн и 4 475 судов

¹²³ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Ф. 1. Л. 301.



каботажного и речного плавания со средней грузовой вместимостью в 300 рег. тонн».

Л. К. Юстус, 1913 [37, с. 3, 5]

Юстусом подробно описаны все пристани порта: расположение, время постройки, технические параметры конструкций, затраты, кому принадлежат.

«Полная длина всей причальной линии общего пользования Николаевского порта в настоящее время равна 1 542 пог. саж.¹²⁴ ...Общая площадь находящейся в ведении портового управления казённой территории составляет 55 118,87 кв. саж.».

Л. К. Юстус, 1913 [37, с. 12, 13]

Последними, в 1913 г., достраивались Городская набережная – длиной 276 пог. саж., стоимостью 500 тыс. руб. – и набережная Санкт-Петербургского Международного общества – длиной 276,6 пог. саж.

Важное место в книге занимает глава «Перегрузочные приспособления и складочные помещения». На первом месте стоит, конечно, элеватор Южных железных дорог (ЮЖД, в состав которых в 1907 г. вошли ХНЖД и Курско-Харьково-Севастопольская ж. д.). Затем идут плавучие элеваторы, активно работающие в летнее время. Для погрузки железной руды обществом «Дейчер-Кайзер» были установлены механические перегружатели, на портовой территории построена электростанция. Свои перегрузочные средства и складские помещения в порту имели и др. компании [37, с. 15–19].

В следующем разделе приведены сведения о дорогах в порту. Это и мощёные гранитом дороги, и Южные железные дороги, разветвляющиеся на территории порта десятью путями, и городская конка от Каботажного спуска до ул. Мещанской (ныне ул. Гражданская – *Прим. авт.*) [37, с. 19–21].

В порт подведен водопровод. В 1906 г. Комитетом по портовым делам отпущено на это 26 тыс. руб. Освещение порта производится от казённой электростанции постоянного тока, построенной в 1907 г. Ток вырабатывают две динамо-машины, мощностью по 29 кВт каждая. Вся территория порта освещается 42 дуговыми фонарями на деревянных столбах высотой в 5 саженей (10,67 м – *Прим. авт.*). На должном уровне в Никола-

¹²⁴ Это составляет более 3 км. Современная протяжённость причальной линии НМТП 2 420 м – *Прим. авт.*



евском порту врачевная и санитарная части. Два приемных покоя «обслуживаются портовым врачом, посещающим через день в определенные часы каждый покой, и двумя фельдшерами, живущими при покоях» [37, с. 21–25].



*Рудоперегрузочный комплекс в заграничном отделе порта.
На дальнем плане – элеватор ЮЖД. 1923 г. ¹²⁵*

В порту есть большое количество плавучих средств (два ледокола, паровые катера, шаланды, землечерпательница, баржи и др.), которые находятся в распоряжении Портового Управления, Управления работ порта, Портовой Таможни и Общества Николаевских лоцманов [37, с. 25–27].

Много ещё ценнейшей информации об НТП можно почерпнуть из книги Л. К. Юстуса. Напоследок хочется привести основные показатели работы порта того исторического периода: экспорт из Николаева в 1912 г. составил 85 млн 863 тыс. пудов (ок. 1 млн 406 тыс. т – *Прим. авт.*), общий грузооборот – 114 млн 148 тыс. пудов (ок. 1 млн 870 тыс. т – *Прим. авт.*) [37, с. 2].

¹²⁵ Из архива Народного музея истории НМТП.

Глава III

ЮСТУС Л. К. – РУКОВОДИТЕЛЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ХЕРСОНСКОГО ПОРТА

*Деятельность Л. Юстуса по реконструкции
Херсонского торгового порта в нач. XX в.*

*Пятницкий Николай Константинович
(1870(1?)–1934?). Биографическая справка*

*Деятельность Л. Юстуса по реконструкции Херсонско-
го торгового порта в нач. XX в.*

В начале XX в., вплоть до начала Первой мировой войны, Северное Причерноморье переживало экономический расцвет. Особый упор делался на развитие портов этого региона.

Николаевский, Херсонский и Одесский порты были всегда конкурентами в привлечении к себе грузовых потоков. Вопрос экспорта зерна стоял очень остро, особенно для Николаева и Херсона. Одесса, основанная в 1795 г., получила хороший старт развитию благодаря действовавшей долгое время беспошлинной зоне торговли «порто-франко». В результате, во второй половине XIX в., Одесский порт уже имел основательное техническое оснащение, налаженные экономические связи, серьезную финансовую базу и был почти вне конкуренции. Порты Херсона (1787) и Николаева (1789) считаются ровесниками своих городов и поэтому даже старше Одесского (1795), но исторически так сложилось, что строительство порта и развитие торговли в этих городах началось только в конце XIX – нач. XX в.

В этот период молодые коммерческие порты отчаянно боролись за своё «место под солнцем». При этом каждый из них тщательно выискивал и максимально высвечивал свои «плюсы» и прятал «минусы», чтобы там, наверху, в Правительстве, заметили и положительно решили вопрос о дальнейшем строительстве и развитии порта, а вместе с тем, и всего города.

Хочется отметить и поблагодарить авторов Егорова А. Ю., Игнатенко С. В., Смоленцева В. Д. и Тернавского В. В. за серию книг «Херсон – первый порт на Чёрном море», вышедших в издательстве «Наддніпряночка» в 2008, 2010, 2013 гг. [13–15].

В трёх достаточно объёмных книгах авторы собрали пол-



нейшую информацию об истории Херсонского порта. Тщательно обработаны архивные документы и напечатаны в полном объеме статьи из местных газет, касающиеся порта, начиная с конца XIX в. Очень ярко по этим публикациям предстает бурная, полная драматических событий, жизнь ХТП. В начальный период становления порта достаточно часто упоминается имя Юстуса Л. К. В этих книгах мы впервые увидели и его портрет [13, с. 155; 14, с. 19; 15, с. 25].



Страница с фотографией Л. Юстуса [13]. 1902 г.



Херсонский порт, который успешно работал в первые десятилетия основания города, пережил упадок в XIX в. В число портовых городов Империи он был включен лишь в 1901 г., после углубления подходного канала до 17,9 футов (5,46 м). С этой главной задачей, поставленной Управлением работ в устьях р. Днепр, блестяще справился коллега Юстуса, инженер-путеец Владимир Васильевич Надпорожский (1854 г. рожд.) – выпускник, но годом раньше (1879), того же Санкт-Петербургского ИИПС. К 1901 г. первая очередь работ была выполнена. В. В. Надпорожский за службу в Херсоне получил чин статского советника и орден Св. Анны 2-й ст. Также он был переведен в МПС на должность Начальника Отдела портов [13, с. 90–91].

Но работы по углублению канала до 22 футов должны были продолжиться. По проекту общая стоимость этих работ составляла 4 млн руб. Причём, исполнить их необходимо было в течение восьми лет. Об экономическом значении углубления Днепра инж. Надпорожский очень подробно описал в статье, опубликованной в херсонской газете «Юг» за 20, 23 и 27 января 1902 г. [13, с. 94–103] и отдельной брошюрой в МПС [21].

С 1901 по 1904 г. должность Начальника работ занимал инженер-путеец Вознесенский П. И. В 1904 г. он представил проект каменной набережной ХТП [13, с. 135], но в этом же году был переведен на такую же должность в г. Туапсе.

С 1904 г. МПС решает объединить в одних руках два Управления работ – Николаевского порта и работ в устьях р. Днепр. Юстус Л. К. назначается Начальником этих Управлений. Для непосредственного руководства работами в Херсоне из Николаева был переведен Производитель работ, инженер Михаил Ипполитович Мартыновский.

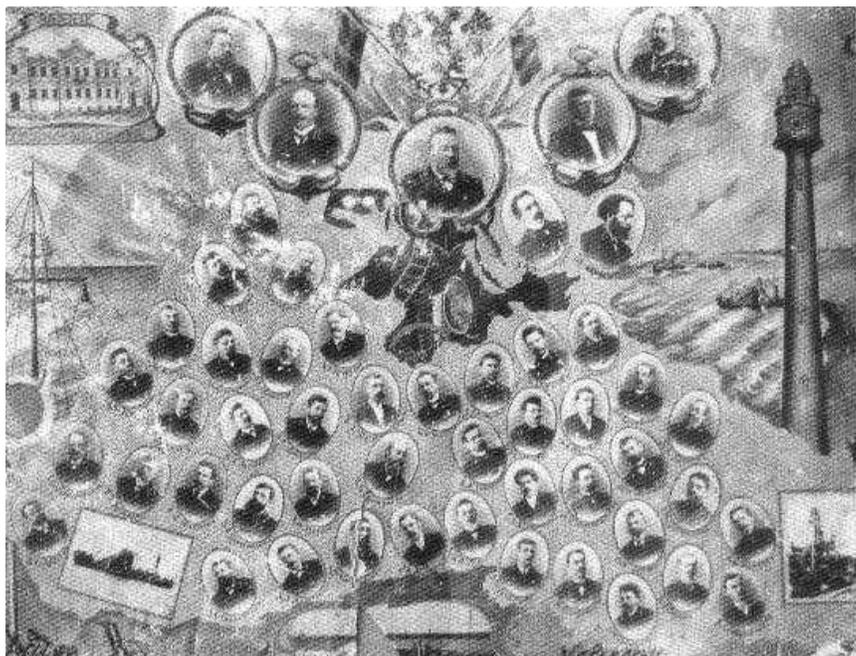
В 1908 г. оба Управления окончательно объединились под названием «Управление работ Николаевского и Херсонского портов»¹²⁶. Лоренц Карлович, продолжая жить в Николаеве, в Херсон осуществлял командировочные поездки, на что в его содержании даже имеется статья «разъездные», и составляла она 1000 руб. в год [3, с. 753].

К работам в Херсоне Юстус привлекался ещё в 1903 г., когда в ноябре, вместе с Начальником НТП, генерал-майором Переле-

¹²⁶ ГАХО. Ф. Р-944. Оп. 1. Д. 86. Л. 2–3.



шиныным А. П., был командирован с целью выбора места для сооружения плавучего дока в ХТП [13, с. 137].



Групповой снимок служащих Управления работ ХТП (в центре Юстус Л. К., слева от него – Мартыновский М. И.). 1904 г. [13]

В своё время ГУТМиП решило соорудить для ремонта землечерпательных караванов Чёрного и Азовского морей плавучий док. Одесский и Николаевский порты располагали значительным количеством судов технического флота и нуждались в сооружении казённых мастерских-эллингов или доков. Повышенная солёность воды в Одессе и Николаеве склоняла к выбору места именно в Херсоне, да и количество судов технического флота в Херсоне было наибольшим. Рассматривалось несколько проектов по его размещению. Для окончательного выяснения обстановки и принятия технического решения командировали Юстуса и Перелешина. В 1906 г. работы по сооружению ковша были закончены. На берегу с трёх сторон была возведена дамба из гранита. Из Александровска (ныне г. Запорожье – *Прим. авт.*) был доставлен металлический, двухсекционный паровой плавучий



чий док подъёмной силой до 3 тыс. т для докования судов длиной не более 190 футов (58 м – *Прим. авт.*), шириной до 16 футов (4,88 м – *Прим. авт.*) и осадкой до 16 футов. Док установили, комиссия под предводительством Л. К. Юстуса провела его испытание и приняла в эксплуатацию 27.09.1907 г. Док находился в Херсоне до 1932 г. [13, с. 67, 155; 15, с. 44–48].

Херсонский порт не имел железнодорожного сообщения вплоть до нач. XX-го в. В Правительстве шли баталии за каждый участок железнодорожной ветки. Конкуренентов на грузовые потоки было много, поэтому и страсти накалялись. В мае 1900 г. в Санкт-Петербурге заседала комиссия по вопросу о приднепровских железных дорогах [13, с. 52]. Лишь в 1907 г. в Херсон прибыл первый поезд из Николаева. Но в порт было открыто движение по ж. д. только в июне 1915 г. А до этого к пристаням грузы более 5 км доставлялись гужевым транспортом, что их очень удорожало. Л. К. Юстус как руководитель строительства Херсонского, Скадовского портов и порта Хорлы¹²⁷ был в курсе этой борьбы вокруг ж. д.

Заинтересованными в развитии новых портов и дорожного сообщения с ними были помещики этих земель:

– камергер двора Скадовский Сергей Балтазарович (1863–1918), предприниматель, общественный деятель, предводитель Таврического губернского дворянства (1897–1906), член Государственного совета (1906–1912), основатель города и порта Скадовск;

– баронесса Фальц-Фейн София Богдановна (1835–1919), помещица и предпринимательница Таврической губернии, основательница посёлка и морпорта Хорлы на острове. Соединив его с материком и сделав полуостровом, называла его «маленький Крым». Мать Фридриха Эдуардовича – основателя заповедника Аскания-Нова¹²⁸.

Они вкладывали деньги в развитие поселений и портов, занимали высокое положение в обществе и ответственные посты, имели большое влияние на решение жизненно важных вопросов

¹²⁷ Хорлы // Веб-сайт Каланчакского района. URL : <http://kalanchak.at.ua/index/khorly/0-6>.

¹²⁸ Фальц-Фейн София Богдановна / К. Шестак // Веб-сайт «Art КАВУН» : персоналии – культурология. URL : http://artkavun.kherson.ua/falts_fejn_sofija_bogdanovna.htm.



[13, с. 145; 15, с. 42–44].



Порт Хорлы (открытие нач. XX в.)

Из газетных статей того периода видно, как часто критиковалась общественностью Херсонская Городская Управа за медленное решение вопроса проведения ж.д. в город и порт. А принятые Гос. Думой решения, более выгодные для торговли в Николаеве, возмущали херсонцев и ставились в упрёк Юстусу как руководителю обоих Управлений [13, с. 156, 162].

Однако, правительством России было принято направление стратегического развития Днепровского бассейна. Ещё с конца XIX в. рассматривался проект создания водной магистрали от Балтийского до Чёрного моря [13, с. 42]. Главная задача на первом этапе проекта – это устранение порожиности Днепра.

Возможно, будучи озадаченным именно такими грандиозными планами правительства, являясь большим специалистом в области гидростроений, смотря далеко в будущее, Начальник работ Херсонского порта Л. К. Юстус прикладывал все усилия для рационального оборудования порта, его расширения и углубления, чтобы в будущем Херсон мог соответствовать требо-



ваниям «всднепровского порта».



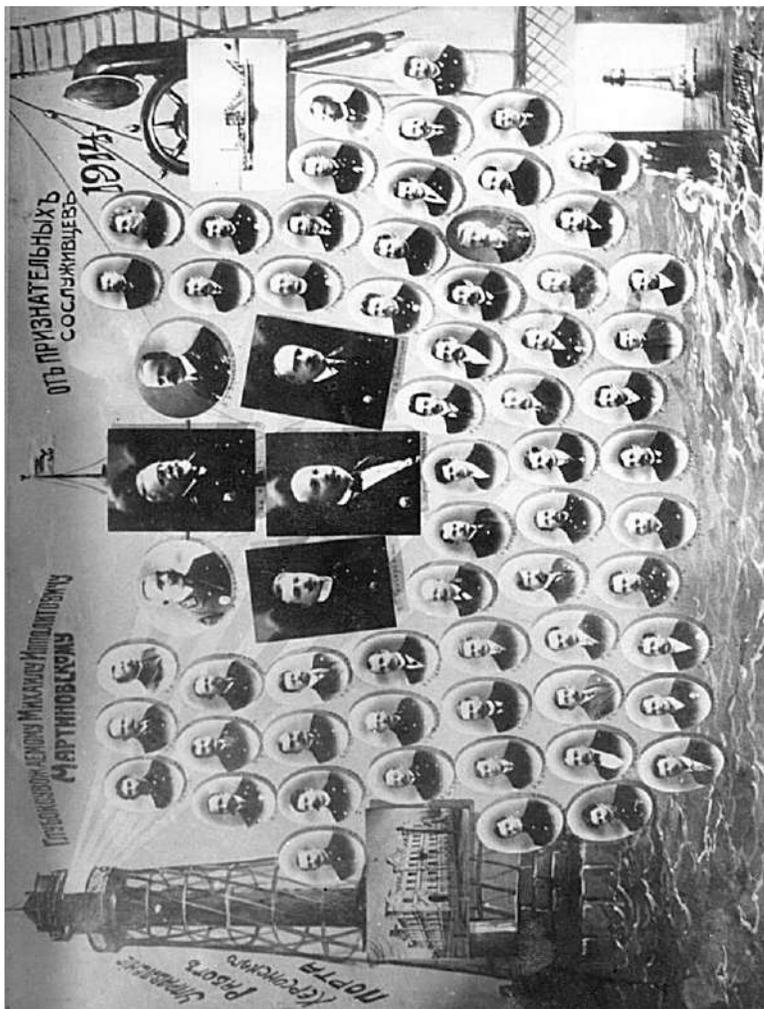
Порт Скадовск (открытие нач. XX в.)¹²⁹

В 1906 г. Предписанием Отдела торговых портов МТиП от 2 мая 1906 г. № 2368 был поднят вопрос о набережных порта. Юстус Л. К. представил 4 варианта проекта набережной [15, с. 25]. После долгих дебатов был одобрен вариант № 2, по которому портовая территория должна была составлять 22 976 кв. саж., из них казне принадлежало 8 649 кв. саж., городу – 13 597 кв. саж. Но начались долгие споры о владении той или иной портовой территорией. Лишь 10 июля 1908 г. Министерство через Юстуса Л. К. сообщило Городской Управе, на каких основаниях будут выделены деньги на строительство.

Гор. Дума Херсона приняла эти условия, и в 1909 г. деньги были выделены в сумме 200 тыс. руб. из запланированных 915 тыс. руб. По условиям договора с подрядчиком срок определялся до 18 декабря 1913 г. Но полностью и в срок проект не был осуществлен. К 1917 г. всего было построено 643 пог. м, из них 125 пог. м причала № 4 не были достроены [15, с. 27–30].

Рейд Херсонского порта протянулся на 5 вёрст – от затона № 1 до Малого Потёмкинского острова, – но для большого одновременного скопления судов был тесноват. Встал вопрос о строительстве ещё двух затонов.

¹²⁹ История города // Сайт города Скадовска. URL : <http://www.skadovsk2002.narod.ru/images/histor-skadovsk/histor-21.jpg>.



Памятная виньетка с фотографиями служащих Управления работ ХГП. 1914 г.
Юстус Л. К. – в центре верхний; Мартыновский М. И. – в центре, ниже Юстуса; справа
от Мартыновского – Пятницкий Н. К. (ГАХО. Ф. Р-944. Оп. 1. Д. 86. Л. 5)



В марте 1910 г. Юстус представил в Отдел торговых портов проект обустройства этих затонов на левом берегу Днепра. Место было выбрано между р. Перебойной и затоном с казённым плавучим доком.

По проекту каждый затон имел вид параллелограмма площадью 25 тыс. кв. саж., ось которого направлена к оси Днепра под углом в 60 градусов, что делало ввод судов в затон и в обратном направлении удобным и безопасным. Окончательно работы были завершены в 1914 г. На строительство двух затонов было потрачено 300 тыс. руб. [13, с. 69–71, 169; 14, с. 49].

Обратимся к статистике 1913 г. – последнего мирного и достаточно успешного года для Российской империи. Экспорт хлеба через ХТП составил 49 млн 949 тыс. 824 пуда (818 тыс. 178 т), в то время, как в 1902 г. был всего 35 тыс. пудов (573 т) [13, с. 171]. Справедливости ради, отметим, что была в том заслуга и Лоренца Карловича Юстуса.

Инженерная мысль Юстуса Л. К. и Мартыновского М. И. указывала на развитие порта в направлении Карантинного острова, что за р. Кошевой. Но эта территория принадлежала городу. Имея доходы с этих земель, Городская Управа не желала передавать их порту. И лишь с началом Первой мировой войны вопрос был решён положительно для порта. В воспоминаниях инженера ХТП Соловьёва Л. П. читаем:

«Решено было привлечь к послевоенной импортной компании и Херсонский порт, выделив для него небольшую часть импортных грузов, среди них такой “неблагодарный” и “грязный” груз, каким являлся уголь»¹³⁰.

Л. П. Соловьёв, инженер ХТП

Об этом пишет и Смоленцев В. Д. в статье «С чего начинались причалы», в главе «Затон Пятницкого». Он объясняет, что в условиях войны был выбран путь через Херсон для транспортировки угля из Донбасса в Одессу и другие города как самый короткий и безопасный, – ведь по Чёрному морю всюду курсировали корабли и подводные лодки кайзеровской Германии [15, с. 30–35].

В 1914 г. Мартыновский М. И. переводится Начальником

¹³⁰ ГАХО. Ф. Р-944. Оп. 1. Д. 5. Л. 42.



работ в портах на Каспии. Перед отъездом ему сделали памятную виньетку с фотографиями сослуживцев ХТП. На ней Мартыновский М. И. – в центре, над ним – Юстус Л. К., справа от Мартыновского М. И. – инж. Пятницкий Н. К.

Производителем работ НТП с Херсоном, Скадовском и Хорлами и одновременно заместителем Юстуса Л. К. по Херсонскому порту с 1 января 1914 г. был назначен известный инж. п. с., специалист в области железобетонных конструкций, коллежский советник Пятницкий Н. К.¹³¹



**Пятницкий
Николай Константинович**¹³²
(1870(?)–1934?)
БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Родился в Одессе. Потомственный дворянин [34, с. 376]. Окончил 8 кл. Ришельевской классической гимназии г. Одессы. Поступил на физ.-мат. фак. Новороссийского ун-та. После первого курса перешёл в Санкт-Петербургский ИИПС, который окончил в 1895 г.¹³³

Второе образование – гидростроитель – получил во Франции¹³⁴.

1895–1902 гг. – инженер для техн. занятий Управления Балтийской ж. д. (1 год), в Департаменте шоссейных и водных сообщений МПС (3 года), в Комиссии коммерческих портов МТиП.

28 марта (9 апреля)– 30 марта (11 апреля) 1899 г. был участником перехода Ревель¹³⁵ – Кронштадт на ледоколе «Ермак». Как упоминается в книге вице-адмирала С. О. Макарова, инж. п. с. «...гг. Шварц и Пятницкий... присланы были от Министерства путей сообщения для знакомства с условиями колки льда. Сделано это было по моему предло-

¹³¹ ГАХО. Ф. 213. Оп. 1. Д. 46. Л. 56.

¹³² Фото из архива ТИКМ.

¹³³ Список окончивших курс в Институте инженеров путей сообщения Императора Александра I за сто лет, 1810–1910 гг. Период IV, Л. 133, № 10. URL: <http://photo.qip.ru/users/naja/95307819/104902799/#mainImageLink>.

¹³⁴ Салов, Г. Н. 100 лет славных дел: Туапсинский морской торговый порт 1898–1998 гг. – 1998. – 192 с.

¹³⁵ Ныне Таллинн, столица Эстонии, крупный пассажирский и грузовой морской порт – *Прим. авт.*



жению, причем оба молодые инженера приняли самое энергичное участие в производстве опытов» [20, гл. X]. В Автобиографии Пятницкого есть информация о его статье «Описание поездки на ледоколе «Ермак».

1901 г. – Пятницким был спроектирован и построен фуникулер вдоль Потёмкинской лестницы в Одессе ^{136, 137}.

1902–1903 гг. – Производитель работ НКП. Строительство Ожарского маяка в Бугском лимане по проекту Пятницкого Н. К. совместно с архитектором А. А. Барышниковым ¹³⁸. В 1903 г. издана книга «Проект железобетонного маяка высотой 17 саж.: расчет конструкции, чертежи, производство работ» [30].

20–29.04.1903 – участник «Съезда для выработки мероприятий по возможно широкому распространению железа в России во всех его применениях» ¹³⁹ (проводился Императорским Русским Техническим Обществом ¹⁴⁰).

В 1903–08.05.1905 гг. – строитель Михайловского механического подъемника (фуникулёра) в Киеве (проект Пятницкого Н. К. совместно с архитектором А. А. Барышниковым) ¹⁴¹.

1904–1907 гг. – Производитель работ Туапсинского торгового порта (ТТП). 1908–1913 гг. – Помощник Гл. инж. по постройке ТТП в Обществе Армавир-Туапсинской ж. д., с 1911 г. – там же – Гл. инж.

1913–1917 гг. – Старший Производитель работ ХТП.

Во время Первой мировой войны работал в Военно-промышленном комитете. В армии не служил. В политических партиях и общественных организациях участия не принимал.

1917–1920 гг. – Начальник работ ХТП.

1920–1921 гг. – Начальник Отдела пути в Херсоне.

1921–1922 гг. – Помощник Начальника ХТП по техн. части.

1922–1928 гг. – Помощник Начальника НТП по техн. части.

1928 г. – Главный инженер НТП.

¹³⁶ Фуникулер / Е. Краснова, А. Дроздовский // Сайт «Старая Одесса в фотографиях». URL : <http://viknaodessa.od.ua/old-photo/?funikuler>.

¹³⁷ Cities-85. Одесса. Часть 11. Морской вокзал / Г. Мельничук // Блог «Машина времени следует по расписанию. – 2012. – 26 августа. URL : <http://questrum.livejournal.com/352431.html?thread=1701551>.

¹³⁸ Николаевский маяк был инженерным шедевром Европы / Б. Салтовский, Д. Оранский // НикLife : Интернет-журнал. – 2014. – 10 февраля. URL : <http://niklife.com.ua/citylook/41704>.

¹³⁹ Шухова, Е. М. Владимир Георгиевич Шухов. Первый инженер России. – М. : Изд-во МГТУ им. И. Э. Баумана, 2003. – 368 с.

¹⁴⁰ Далее упоминается как ИРТО или Общество – *Прим. авт.*

¹⁴¹ Архитектура Украины на рубеже XIX–XX веков / В. Е. Ясиевич. – Киев : Будивэльнык, 1988 – 183 с. – URL : http://www.alyoshin.ru/Files/publika/yasievich/yasievich_ukr_07.html.



14.12.1928 – был арестован. Осуждён 10.07.1929 приговором Николаевского окружного суда по ст.104, 105, 108 Уголовного кодекса СССР на 6 лет лишения свободы со строгой изоляцией.

Автор 6 печатных трудов [28–33].

Был женат на Марии Александровне (1890 г. рожд.), имел сына Константина (1911 г. рожд.). После революции жена с сыном жили за границей.

Отец – Константин Андреевич (1841–?), из мещан, дворянство получил по службе, д. с. с. (с 1891 г.), Директор Симферопольской гимназии (1876–1878), Директор 1-й Ришельевской гимназии г. Одессы (с 1878 г.), Директор 2-й Одесской гимназии (с 1889 г.), Инспектор студентов (с 1904 г.)¹⁴², Инспектор начальных училищ Николаевского района (1913) [22, с. 227].

Мать – дочь служащего Городской Управы Одессы, из дворян.

Дата и место смерти Пятницкого Н. К. неизвестны.

Биография Пятницкого Н. К. написана на основе его личной «Автобиографии»^{143, 144}, «Сведений из трудового списка инж. Пятницкого Н. К.», поданных в ГПУ администрацией НТП в 1929 г.¹⁴⁵, уголовного дела на Пятницкого Н. К.¹⁴⁶ (по этому делу проходил также инж. порта Эпштейн Б. А. – *Прим. авт.*), письма-справки Одесского историко-краеведческого музея (ОИКМ) с предоставленными копиями письма от 25.11.1977 племянницы Н. К. Пятницкого – Красильниковой Ирины Андреевны – и статьи О. Тарасова «Пионеры железобетона» из газеты (название и год неизвестны)¹⁴⁷, письма Туапсинского историко-краеведческого музея им. Н. Г. Полетаева¹⁴⁸ и др.

Как мы видим из биографии инженера Пятницкого, Лоренц Карлович и Николай Константинович были знакомы давно, ведь ещё в 1902–1903 гг. Пятницкий Н. К. работал под началом Юстуса Л. К. в НТП. В тот период на Ожарской косе Бугского лимана для НТП строился первый в мире тонкостенный цельно-

¹⁴² Список должностных лиц Одессы / Министерство народного просвещения // Адрес-календарь Херсонской губернии на 1877–1878, 1887–1888, 1898, 1899, 1903, 1905 гг.

¹⁴³ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 2. Д. 16. Л. 30–31.

¹⁴⁴ ГАХО. Ф. Р-944 Оп. 1 Д. 41 Л. 33–35.

¹⁴⁵ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 2. Д. 40. Л. 18.

¹⁴⁶ ГАНО Ф. Р-48. Оп. 1. Д. 3012.

¹⁴⁷ ОИКМ. Письмо от 14.07.2015 № 202.

¹⁴⁸ ТИКМ. Письмо от 04.12.2015 № 08–09.



литой железобетонный маяк¹⁴⁹. Прослужил маяк около 40 лет и был разрушен в начале Второй мировой войны.



Научная работа Пятницкого Н. К. и Барышникова А. А. и фото маяка, построенного для НТП на Ожарской косе¹⁵⁰. 1906 г.

Работая на строительстве Туапсинского порта, он спроектировал первый в России железобетонный шоссейный мост, находящийся за урочищем Казачья щель.

Пятницкий Н. К. считается одним из родоначальников железобетона в Российской империи, но творил он свои первые конструкции-шедевры на родине, поскольку был родом из Одессы. В 1913 г. ему было поручено разработать проект и возглавить строительство нового района порта на Карантинном острове, в рамках принятого решения «увеличения пропускной способности Херсонского порта»¹⁵¹.

¹⁴⁹ Ожарский маяк / Б. Салтовский, Д. Оранский // Городской Интернет-проект «Николаевский Базар». – 2014. – 10 февраля. URL: <http://bazar.nikolaev.ua/content/ожарский-маяк>.

¹⁵⁰ Там же.

¹⁵¹ ГАХО. Ф. Р-944. Оп. 1. Д. 5. Л. 42.



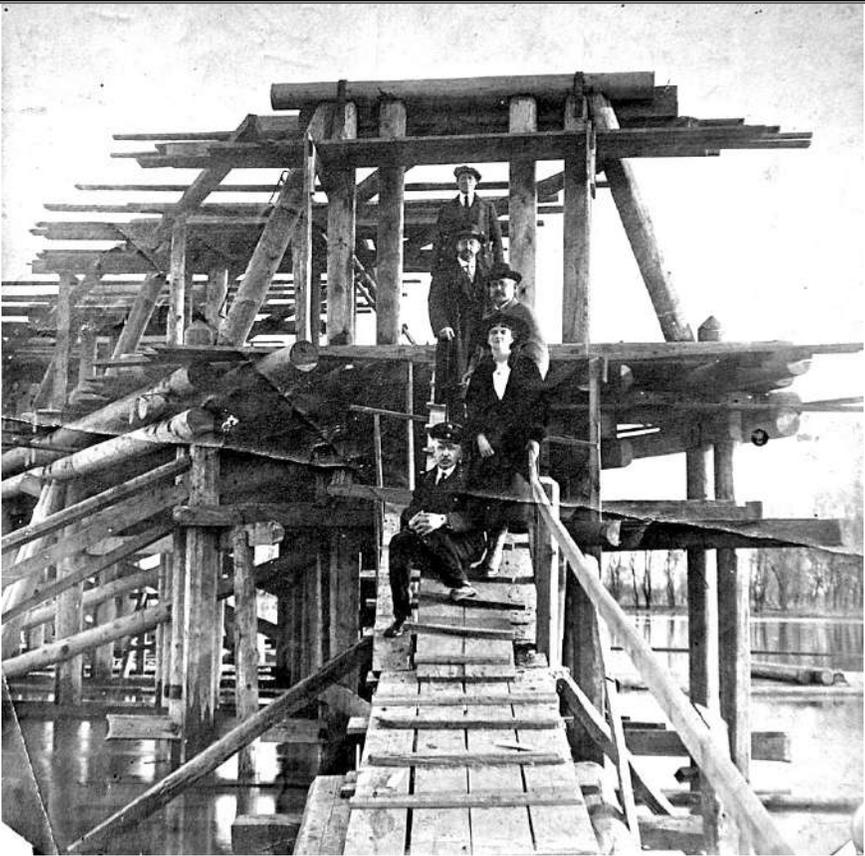
Пятницкий Н. К. на строительстве объектов ХТП
(крайний слева)¹⁵². 1914–1917 гг.

К октябрю 1917 г. работы первой очереди строительства были выполнены частично. Дальнейшая судьба этих сооружений достаточно печальна: мост через р. Кошевая сгорел в годы гражданской войны, деревянные объекты были разобраны на дрова, остатки железобетонного «затона Пятницкого» до сих пор сохранились на территории ХСЗ, и только названием напоминают о своём создателе [15, с. 34]. И саму личность известного в то время инженера-путейца Пятницкого Н. К. постигла та же участь забытья потомками¹⁵³.

В 1917 г., когда Юстус был переведен на работу в Петроград, Пятницкий назначается вместо него на должность Начальника работ ХТП. А с 1922 г. Пятницкий уже на руководящих должностях в НТП. Здесь он поднимал порт из руин, в 1923–1924 гг. был Вр. и д. Начальника порта. Именно в этот период НТП стал портом I-го кл. В последний год перед арестом (1928) Пятницкий Н. К. был Главным инженером порта.

¹⁵² Фото из архива ХОКМ.

¹⁵³ Николай Пятницкий – новое лицо в старом строю руководителей порта / Т. Ульяновина ; Народный музей истории НМТП // Южная правда : независимая обществ.-полит. газ. Николаев. обл. – 2015. – № 76 (14 июля). – С. 4. URL : http://www.up.mk.ua/mainpage/show_item/6629.



Пятницкий Н. К. на строительстве объектов ХТП
(на переднем плане в форменной фуражке)¹⁵⁴. 1914–1917 гг.

Когда Пятницкого осудили, он подал прошение «о замене заключения на принудительные работы на тот же срок по специальности», надеялся, что его многолетний и творческий труд на благо страны как-то смягчит наказание¹⁵⁵. Но дальше события развивались ещё трагичнее. По не до конца проверенным сведениям, в скором времени Пятницкого отправляют в Москву, где он уже проходит по делу о шпионаже и вредительстве руководи-

¹⁵⁴ Фото из архива ХОКМ. Ф. 14121–6.

¹⁵⁵ ГАНО. Ф.Р–129. Оп. 2. Д.35. Л. 20.



телей Центрального Управления морского транспорта (ЦУМОР) НКПС: Гл. инж. Тухолки В. В., инж. п. с. Арондара Н. Я., инж. п. с. Поморцева А. П. и др.

По этому делу в 1931 г. некоторых расстреляли, других осудили (реабилитировали в 1989 г.)¹⁵⁶, а Пятницкого приговорили к 10 годам лишения свободы, и он умер при отбывании срока где-то в лагерях ГУЛАГа в Хабаровском крае в 1934–1935 гг.

Так доброе имя известного инженера-путейца, мастера первых, уникальных железобетонных конструкций Н. К. Пятницкого – сподвижника Л. К. Юстуса в деле портостроения – было замазано явно сфабрикованными делами с обвинениями во взяточничестве, в нанесении экономического ущерба государству, а затем обвинениями и в политической контрреволюционной деятельности, шпионаже. В отношении инж. Пятницкого хотелось бы расставить все точки над «i» и, наконец, увидеть документ о его реабилитации как незаконно осуждённого. Исследователям ещё предстоит докопаться до истины. Жизнь и творения Н. К. Пятницкого достойны памяти потомков.

Вернемся в нашем повествовании к судьбе Л. Юстуса. В мае революционного 1917 г. он был переведен на работу в Петроград. Волею судьбы Лоренц Карлович долгое время занимал должность руководителя строительства портов: Николаевского, Херсонского, Скадовского и в Хорлах. Так он оказался на передовом фронте самых злободневных экономических вопросов этого края. Очевидно, что ему приходилось нелегко.

Находясь на высокой государственной должности, участвуя, по сути, в разработке стратегической державной политики в области строительства южных портов, Юстусу приходилось исполнять роль «мирового судьи» между государством и большим бизнесом, каковым был экспорт зерна. Соблазнов было много, но жизнь показала, что Лоренц Карлович Юстус не был склонен ни к взяточничеству, ни к казнокрадству. Долг государственного чиновника, честь мундира, обыкновенная человеческая порядочность были для него превыше всего.

¹⁵⁶ Расстрельные списки. Ваганьковское кладбище // Сайт «Мемориал». – 1931. URL : <http://www.memo.ru/memory/vagankovo/1931.HTM>.

Глава IV НАУЧНАЯ И ОБЩЕСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИНЖЕНЕРА ЮСТУСА

Роль Юстуса в техническом и общественном обустройстве Николаева

Статья Л. Юстуса «Результаты бурения в г. Николаеве» и её значение в создании николаевского водопровода

Научный и практический вклад Юстуса и его соотечественников в портостроение и развитие судоходства

Статья Л. Юстуса «Пароход “Ледокол” Николаевского торгового порта». История первых николаевских ледоколов

Роль Юстуса в техническом и общественном обустройстве Николаева

Инженерные кадры в царской России ценились высоко. Получая серьёзные базовые знания в немногочисленных заведениях системы высшего инженерного образования в России, они становились специалистами широкого профиля. Каждый инженер, создавая какой-либо объект, должен был не только рассчитать его прочность, но и учесть условия его эксплуатации (почвенные, климатические и др.), т. е. рассматривать его целиком и знать много сопутствующих дисциплин. Как правило, «продвигал», внедрял и руководил строительством спроектированного объекта сам автор.

Николаев конца XIX в. был не очень большим городом по меркам того времени. Ведущих инженеров, ученых и практиков одновременно в городе можно было перечесть по пальцам. Все они были известными личностями, составляли элиту Николаева, помимо своей основной работы состояли членами различных общественных организаций, а также выборных управляющих структур города.

Из монографии Ковалёвой О. Ф. и Чистова В. П. «Очерки истории культуры Южного Прибужья» [17], а также из статьи Гузенко Ю. И. [11] можно почерпнуть обширную информацию о Николаевском отделении Русского технического общества.



С 1869 по 1872 г. оно имело опыт работы в Николаеве, но из-за малочисленности состава и скудности средств просуществовало недолго.

Однако технический прогресс в мире набирал обороты огромными темпами. Это способствовало тому, что просвещённая, передовая интеллигенция города решила снова объединиться¹⁵⁷. Благодаря обращениям известных николаевских инженеров, и Л. Юстуса в их числе, в вышестоящие органы, постановлением Совета ИРТО от 12 мая 1893 г. было разрешено вновь открыть существовавшее в 70-х гг. в Николаеве отделение Общества. На собрании учредителей Общества был избран руководящий орган – Совет отделения. Председателем стал корабельный инж. Ратник К. К., Товарищем председателя – механик Даценко В. А., Секретарём-казначеем – инж. Белявин Л. П. С первых дней инж. Юстус был в активе Общества. Всего на 01.01.1894 Николаевское отделение Общества насчитывало 45 действительных членов и 2-х кандидатов. Одним из первых мероприятий Общества было посещение НКП 26 сентября 1893 г. и знакомство с новым крупнейшим на то время зерновым элеватором [11, с. 81]. Вероятнее всего, именно Л. Юстус как гостеприимный хозяин проводил коллегам экскурсию по порту, который практически вырос на его глазах за прошедшие 8 лет с момента его приезда в Николаев. А инж. Гнусин Д. Д. в этот период занимался уже строительством Либавского порта на Балтике, торжественная закладка которого с посещением царственных особ только прошла 12 августа 1893 г.¹⁵⁸.

Поначалу Общество не имело собственного помещения, а потому для работы использовало зал Морского собрания и зал Реального училища. В декабре 1893 р. Городская Дума разрешила Обществу занять две комнаты бывшего помещения Мариинской гимназии [11, с. 81], где оно и работало вплоть до 1900 г., пока не было построено собственное здание Общества по ул. Таврической¹⁵⁹ [23].

¹⁵⁷ Чистов В. П. Николаевское техническое... (Императорское Русское Техническое Общество в Николаеве) // Южная правда. – 1996. – 7 декабря.

¹⁵⁸ Либава. Порт Императора Александра III. Лиепая – Записки современника // Блог. – 2016. – 16 июля. URL : <http://port-alexandra3.livejournal.com/26423.html>.

¹⁵⁹ Ныне расположено по адресу: ул. Шевченко, 64 – *Прим. авт.*



Лоренц Карлович Юстус, будучи членом Совета, проводил достаточно много своего времени в этих зданиях, работал в различных комиссиях Общества и принимал там судьбоносные для города решения в одном ряду с такими известными в Николаеве личностями, как Начальник железнодорожных мастерских Теодорович Г. Н., бессменный на протяжении 30 лет городской архитектор Штукенберг Е. А., выдающийся химик, преподаватель и поэт Рюмин В. В.¹⁶⁰ (с 1899 г.), и многими другими.

Обществом в 1893 г. инж. Юстусу был поручен технический контроль за строительством городской общественной библиотеки по ул. Рождественской, 6¹⁶¹. Проект библиотеки разработал архитектор Штукенберг Е. А.¹⁶², который впоследствии спроектировал и здание самого Общества и ещё около 70 инженерно-архитектурных сооружений¹⁶³. Строительство велось очень быстро и чётко, и уже 27.12.1894 состоялось открытие нового здания библиотеки стоимостью 19 тыс. 50 руб. 20 коп. [17].

Обществом проводилась также большая просветительская деятельность. Уже с 1895 г. в подвальном этаже здания ИРТО¹⁶⁴ работали основанные им вечерние и воскресные технические классы для молодых рабочих и ремесленников. Там преподавались арифметика, геометрия, черчение, физика, механика, сопротивление материалов, рисование и др. Юстус Л. К. был в составе постоянной комиссии ИРТО по техническому образованию [22, с. 179].

15 и 18 июля 1896 г. комиссия Общества, в состав которой вошёл и Л. К. Юстус, рассматривала проект плавучего элеватора

¹⁶⁰ Владимир Рюмин /Л. Левченко // Николаев Литературный : лит.-худож. Интернет-журн. URL : <http://litnik.org/index.php/zabytye-imena/ruf-tamarina/74-zabytye-imena/611-vladimir-ryumin>.

¹⁶¹ Сейчас это здание Дворца торжественных событий, угол улиц Спасской и Лягина – *Прим. авт.*

¹⁶² Забытый благотворитель / С. Бойчук // Южная правда. – 2015. – 10 октября. URL : http://www.up.mk.ua/mainpage/show_item/7763.

¹⁶³ Штукенберг Евгений Антонович (1859 г., Петербург – после 1919 г.) / В. В. Щукин, А. Н. Павлюк // Николаевская область. Электронная историческая энциклопедия. URL : <http://history.mk.ua/shtukenberg-vgenij-antonovich-1859-g-peterburg-posle-1919-g.htm>.

¹⁶⁴ Императорское Русское Техническое Общество /Е. Васюков, Я. Ружинская // Проект «Архитектура Николаева». 1789–2016. URL : <http://arch.nikolaev.ua/shevchenko-64/>.



для перегрузки зерна из барж в трюм парохода.

Модель элеватора, с действующими механизмами для перегрузки зерна и электрическим освещением, была изготовлена в мастерских при ХНЖД и представлена на крупнейшей дореволюционной Всероссийской промышленно-художественной выставке в Нижнем Новгороде в 1906 г., где получила диплом I-го разряда [11, с. 83] среди 9700 экспонатов¹⁶⁵.

Кстати, на этой же выставке впервые была представлена гиперболоидная стальная сетчатая башня-оболочка, спроектированная инженером Шуховым В. Г. (1853–1939) и изготовленная «Строительной конторой инженера А. В. Бари» в Москве, где Шухов работал главным инженером и техническим директором^{166, 167}. Именно эта конструкция была впоследствии, в 1907 г., реализована в Николаеве в качестве водонапорной башни. Содействие Л. К. Юстуса в этом вопросе очевидно, ведь он занимал в то время высокий пост Товарища председателя Общества, а вопросы николаевского водопровода его занимали давно.

В 1900 г. Л. К. Юстус становится Товарищем председателя Николаевского отделения ИРТО Секретарем избирается инж. Мартыновский Михаил Ипполитович. Напомним, что Мартыновский М. И. до 1904 г. работал под руководством Юстуса Производителем работ в НТП, а с 1904 по 1914 г. был Старшим Производителем работ и заместителем Л. К. Юстуса по Управлению работ ХТП.

Здесь же, на заседании Общества, в 1904 г. коллегой Юстуса, инженером Пятницким, был прочитан доклад «Железобетон и его применение в строительной практике» [17, с. 21].

¹⁶⁵ Всероссийская выставка 1896 года / А. Беляновский // СМИ «Правда.Ру». – 1999. – 20 мая. URL : <http://www.pravda.ru/news/world/20-05-1999/905093-0/>.

¹⁶⁶ Завод инженера Бари в Симоновой слободе / М. Чусова // Московский журнал. История государства Российского. – 2003, сентябрь. – № 09. URL : <http://www.mosjour.ru/index.php?id=1513>.

¹⁶⁷ Водонапорная башня инженера А. В. Бари // Выставка в Нижнем Новгороде 1896 год : репринт ; фото 68 из 201. URL : <https://fotki.yandex.ru/next/users/serj-dinar/album/16574/view/18755>.



Башня В. Г. Шухова на Нижегородской выставке (1896)
и в качестве Николаевской водонапорной башни (1907)

Именно в период, когда Л. К. Юстус находится в числе руководителей Общества, вся документация Общества начинает тщательно упорядочиваться и, по мере накопления материала, ежемесячно издаваться в виде «Записок Николаевского отделения Русского технического общества»¹⁶⁸. Работая на благо города, Юстус принимал участие в городских комиссиях по устройству водопровода, по прокладке трамвайных линий для первой николаевской конно-железной дороги («конки»). 24 июля 1897 г. комиссия под председательством Городского Головы Даценко В. А. и инж. Юстуса Л. К. принимала все строения и подвижной состав конки¹⁶⁹ и торжественно совершила пробную поездку по линии «Базарная площадь¹⁷⁰ – Военный рынок¹⁷¹».

¹⁶⁸ Записки Ник. отд. Р. Т. О. / Под ред. И. С. Каннегисер. – Николаев (Херсонск. губ.) : Тип. А. Г. Шнейдера, 1904–1905, 1914, 1916 (Ежемес.). URL : <http://feb-web.ru/feb/periodic/bb-abc/bb1/bb1-6132.htm>.

¹⁶⁹ История николаевского трамвая / С. Маргулис // Южная правда. – 2015, 26 января. – № 9 (23335). URL : http://www.up.mk.ua/mainpage/show_item/3854.

¹⁷⁰ Ныне территория по ул. Соборной от Центрального проспекта до улицы Дунаева. – *Прим. авт.*



Николаевъ. — Nikolajew.
Соборная улица. — Cathedral-Strasse.

Конка на ул. Соборной г. Николаева. 1897 г.¹⁷²

В дальнейшем при переходе к электрическим трамваям, уже в 1914 г., Л. Юстус руководил электрификацией трамвайных путей в порту, в районе каботажного мола. Об этом свидетельствуют архивные документы НТП¹⁷³.

Надо отметить, что кроме работы в Императорском Русском Техническом Обществе Юстус состоял членом Николаевского отдела Русского общества охранения народного здравия [22, с. 176], Николаевского округа Российского общества спасения на водах [22, с. 177]. Лоренц Карлович был ревизором Николаевского Комитета народных чтений, Николаевского Статистического Комитета¹⁷⁴, участвовал в текущей работе многих общественных организаций г. Николаева.

По роду своей службы в торговом порту, живя там же

¹⁷¹ После ряда переименований, в 2015 г. получил название «Народный сад». – *Прим. авт.*

¹⁷² Ул. Советская / И. Карпов // RetroUA: Национальный фотоархив городов Украины. – 2014. – 17 июня. URL :<http://www.retroua.com/ніколаєв/5667-улиця-советська-2/>.

¹⁷³ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 477–248.

¹⁷⁴ ГАНО. Архивная справка от 13.01.2015 № 01.1-24/14-7.



в квартире на Каботажном спуске, Лоренц Карлович, не понаслышке знал о беспросветной жизни простых рабочих.



Здание Николаевского отделения ИРТО¹⁷⁵. 1900 г.



Первый номер Записок Николаевского отд. ИРТО¹⁷⁶. 1904 г.

Тяжелейший труд грузчиков, подбивщиц (в основном, женщин) считался неквалифицированным и, соответственно, низкооплачиваемым. Владельцы небольших судов и самоходных барж, как правило, вместе со своими семьями круглый год жили на судне, а в зимний период стояли в защищенном каботажном ковше НТП, проводя ремонт. Люди существовали на грани выживания, в то время, как международная торговля росла, и бизнес по вывозу хлеба из НТП процветал...

Революционные забастовки 1905 г. с особой силой захлестнули весь промышленный Николаев и, особенно, порт. Люди боролись за свои права, но жить не становилось легче, а за участие в протестах многие были уволены. Прогрессивная и состоятель-

¹⁷⁵ Альбом: Записки Императорского Русского Технического Общества // Веб-сайт Союза науч. и инж. объединений Украины. – 2011. – 28 августа. URL : <http://cdn.snio.org.ua/index.php?do=photo&a=showphoto&photoid=12#photo>.

¹⁷⁶ Альбом: Записки Императорского Русского Технического Общества... URL : <http://cdn.snio.org.ua/index.php?do=photo&album=2>.



ная часть николаевской общественности, потрясенная событиями революции, пыталась повернуться лицом к нуждам трудящихся, взять ответственность хотя бы за судьбы их ни в чём неповинных детей.

14 января 1906 г. было основано Общество помощи детям нуждающихся рабочих г. Николаева. Уже 07.05.1906 было найдено помещение и открыта бесплатная четырехгодичная начальная школа на 30 учеников и приют для малолетних. В 1907 г. школу пришлось расширить за счет приюта и довести количество учеников до 180 человек. Имущественное положение поступающих тщательно проверялось, но вместить всех желающих школа всё равно не могла. Помимо обучения, дети получали бесплатно учебники, медицинскую помощь, разные виды материальной помощи¹⁷⁷.

Из отчёта этого общества за 1908–1909 гг. видно, что его бюджет в сумме 1760 руб. формировался из членских взносов, пожертвований от проведения благотворительных концертов, выставок, лекций. Также поступали субсидии от государственных и общественных организаций: Министерства Народного Просвещения, Городской Управы, Херсонского Губернского Земства, Николаевского Биржевого Комитета, Департамента таможенных сборов, Общества Николаевских лоцманов, Южно-Русского Общества плавучих элеваторов, Николаевского мещанского и купеческого обществ и др.

Супруги Юстус, будучи бездетными, свои нерастроченные тепло и заботу отдавали чужим детям. Они были активными участниками в работе Общества помощи детям нуждающихся рабочих г. Николаева¹⁷⁸. Из Адрес-календаря на 1915 г. мы видим, что Лоренц Карлович был ревизором, а Наталья Иосафовна – кандидатом в члены Правления этого общества.

¹⁷⁷ Гузенко, Ю. І. Благодійні товариства Миколаївщини наприкінці XIX – на поч. XX ст. // Проблеми історії України XIX – поч. XX ст. – Вип. V. – Р. VI. Культурні й духовні питання. – К: Ін-т історії України НАН України, 2002. – С. 132–141. URL : <http://www.history.org.ua/JournALL/xix/5/17.pdf>.

¹⁷⁸ Отчет Общества помощи детям нуждающихся рабочих г. Николаева за 1908/9 учебный год. – Николаев : Типография Е. И. Дорфмана, 1909.



Общество помощи детям нуждающихся рабочих гор. Николаева.

Набережная 3.

Председатель н. с. **Нельговский** Конст. Никол., Набережная 3.
Товарищ председателя **Кронберг** Марія Иван., В-Морская 26.

Ч л е н ы П р а в л е н и я:

Бабаджань Илья Вениам., В-Морская 1/2, телеф. 4—94.
Инж. **Въревский** Георг. Иван., уг. В-Морской и Мъщанской 12, тел. 2—84.
Землемърова Елизавет. Иван., Никольская 18.
Куппа Зинаида Викент., Никольская 27.
Нельговская Зельма Эдуард., Набережная 3.
Плигинская Натал. Мих., Набережн. 5.
Саракуцль Григ. Серг., Соборн., 69, телеф. 2—56.
Секретарь **Донская** Тайса Феодор., Адмиральск. 30, телеф. 7—24.

Кандидаты въ члены правленія:

Юстусь Натал. Иосаф., каботажный отд. порта, здание Управленія работъ порта, телеф. 4.

Яуцке Жозеф. Иосиф., Адмиральск. 30.

Р е в и з о р ы:

Д. с. с. **Юстусь** Лор. Карл., каботажный отд. порта, здание Управленія работъ порта, телеф. 4.

Н. с. **Станиславский** Ив. Мих., Пушкинск. 5, телеф. 3.

Г. с. **Шарлаимовъ** Мих. Яковл., каботажный отдѣлъ порта, телеф. 1—48.

*Супруги Юстус Лоренц Карлович и Наталья Иосафовна
среди руководства Общества помощи детям нуждающихся рабочих
г. Николаева*¹⁷⁹. 1915 г.

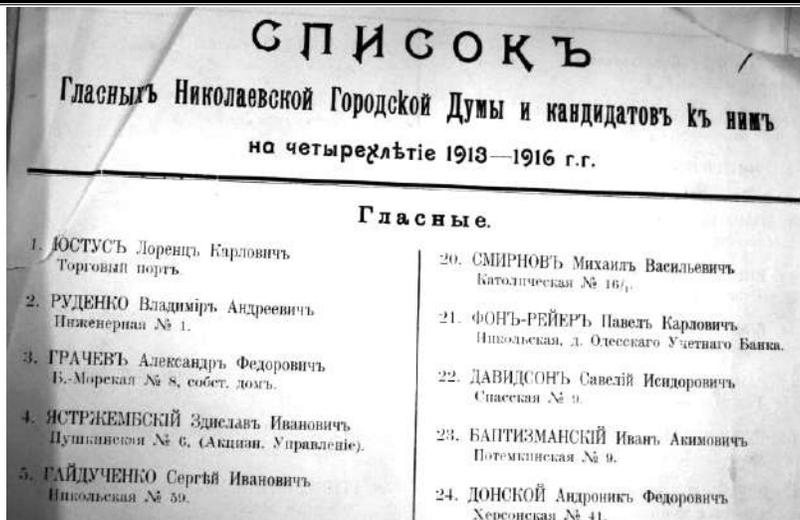
Хозяйственными делами города Юстусу Л. К. приходилось заниматься, будучи гласным¹⁸⁰ Николаевской Городской Думы в 1913—1916 гг. В списке мы видим его под № 1¹⁸¹.

¹⁷⁹ Адрес-календарь Николаевского Градоначальства на 1915 г. —

Николаев : Изд. Канцелярии Николаев. Градоначальника, 1914. — 355 с.

¹⁸⁰ Г. е. депутатом — *Прим. авт.*

¹⁸¹ ГАНО. Ф. 216. Оп. 1. Д. 3679.



Юстус Л. К. в списке гласных Николаевской Городской Думы на 1913–1916 гг. (под № 1)

Избирался он и на 1917–1920 гг.¹⁸², но из-за отъезда в 1917 г. в Петроград выполнять ему эти обязанности не пришлось.

Статья Л. Юстуса «Результаты бурения в г. Николаеве» и её значение в создании николаевского водопровода

Общество неоднократно поднимало на своих заседаниях проблему снабжения Николаева водой. Доклад инженера Белявина Л. П. «Про воду и условия её добычи в Николаеве» в 1893 г. вызвал острую дискуссию. Участники Общества направили Городской Думе предложения по строительству николаевского водопровода [11, с. 81].

В 1894 г состоялось особое заседание Общества по этому, одному из самых злободневных вопросов для Николаева – устройству водопровода и снабжения жителей питьевой водой. По заданию Общества в 1895 г. инженер Юстус занимается геологическими исследованиями и бурением скважин на терри-

¹⁸² ГАНО. Архивная справка от 13.01.2015 № 01.1-24/14-7.



тории Николаева с целью обнаружения подпочвенных источников питьевой воды, и по результатам проведенных работ пишет авторитетную научную статью «Результаты бурения в г. Николаеве» [40].

В начале своей статьи Лоренц Юстус напоминает о приостановленном в 1885–1886 гг. деле сооружения водопровода. Тогда профессор Эрисманом было дано заключение о двух источниках хорошей воды в Николаеве. Он выдвинул гипотезу об их одинаковом происхождении. Инженер Белявин для проверки данной гипотезы наметил места бурения нескольких скважин. Одну, самую южную, в районе Поповой балки, глубиной около 22 саж. (47 м), успели пробурить. По уровню воды в скважине, совпадающему с уровнем реки, был сделан вывод, что имеется сообщение с рекой.

Были проведены нивелировки колодцев, длительные наблюдения. Выяснили, что водоносный пласт городского колодца имеет сообщение с рекой, и что качество воды с 1885 по 1895 г. значительно ухудшилось. Разный уровень в колодцах говорил о том, что *«Спасский источник и городской... ни в коем случае не могут питаться одним и тем же подземным потоком»*.

В итоге было заложено семь буровых скважин. В статье о них приведены подробные сведения: место расположения, глубина, характеристики залегающих земляных пластов, химический анализ встречающейся воды. В приложении поданы таблицы замеров, чертежи скважин в разрезе и схема расположения скважин на плане города.

Добытые грунты были представлены инж. Соколову Н. А., известному геологу, уже 10 лет занимавшемуся изучением местных степей, балок и лиманов. Юстус приводит цитаты из сочинения Соколова Н. А. «О происхождении лиманов южной России», изданного в 1895 г.

Инженер Юстус, изучив научные данные опытного геолога, используя свой богатый опыт исследования поведения различных рек, пришёл к интересному заключению в отношении николаевских рек. Он доказывает, что р. Ингул прежде протекала через город. А *«Обсерватория была соединена узким перешейком с мысом у Соляных амбаров»*.

Для обоснования своей мысли автор приводит пять законов речной гидравлики и описывает, как они проявляются в отноше-



нии рек Южного Буга и Ингула. Прежний Ингул сливался с Южным Бугом в районе песков. «Русло Ингула понемногу передвигалось... к Поповой Балке... При этом отмель развивалась всё больше и больше».

Далее Юстус пишет, что перешеек между «Обсерваторскою горою и мысом у Соляных... усиленно подмывался с той и другой стороны... и был, наконец, прорван Ингулом».

Эти выводы подтверждаются и геологическими данными наносных слоёв грунта, взятых при бурении скважин. Представлена даже схема-карта старого русла Ингула.

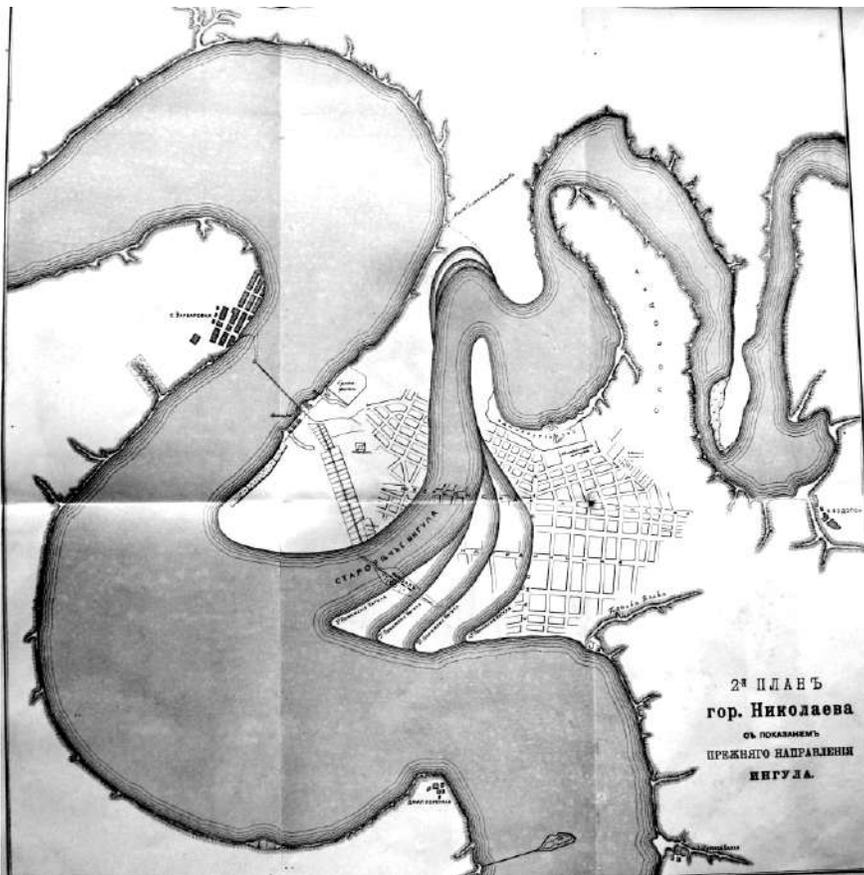


Схема-карта старого русла р. Ингул [40]



Далее подробно рассмотрены все возможные источники подземных вод, их характеристики, в основном по жёсткости, даны рекомендации по их использованию. В большинстве своём, подземные воды в Николаеве жёсткие, т. к. проходят через известковый сарматский ярус. Но встречаются источники с очень хорошей водой, проходящие через меотические пески. Это славящиеся своей водой Богоявленский, Кандыбинский, Михайловский и другие источники. Иногда они выходят на поверхность у берега Бугского лимана, например, возле Новой Богдановки. Но бурение глубоких скважин разрушает этот тонкий слой, и вода уходит в нижний сарматский ярус.

Юстус даёт рекомендации, как на местности отыскивать хорошие воды меотического яруса, обозначает на карте места предполагаемых скважин. Глубина скважины не должна превышать 15–20 саж. (ок. 32–42,7 м – *Прим. авт.*), бурение вести всухую, «чтобы не могло быть никакого сомнения относительно качества добытой воды». Статья Л. Юстуса «Результаты бурения в г. Николаеве» была напечатана в виде отдельного издания в 1896 г. [40].

На основании исследований и выводов Л. Юстуса, изложенных в статье «Результаты бурения в г. Николаеве в 1895 г.», уважаемая и компетентная комиссия пришла к заключению, что использовать воду рек, как планировалось ранее, нет надобности. Но создание николаевского водопровода затянулось ещё на долгие годы, снова заседали многочисленные технические комиссии, принимая и отклоняя разные проекты водопроводной системы.

В этот период перед городской общиной одновременно стояло много задач равной важности, в решении каждой из которых принимало активное участие Общество. Для этого, кроме существующих, при Обществе были созданы ещё три комиссии. Первая занималась сбором данных для открытия в Николаеве судостроительного и машиностроительного заводов. Вторая комиссия изучала элеваторное дело, и, наконец, третья комиссия занималась водопроводом при Городской Управе [11].

Потому, лишь 1 апреля 1906 г. водопровод официально вступил в эксплуатацию. А успешно заработал только с 1907 г., когда была построена водонапорная башня по проекту В. Г. Шухова. Башня располагалась вблизи скважин, в центре



города (на пересечении теперешних пр. Центрального и ул. Рюмина – *Прим. авт.*). Она стоит до сих пор, хотя не эксплуатируется с 1958 г. – с того момента, когда в город пришла вода из р. Ингулец, – и является замечательным памятником истории и культуры местного значения, визитной карточкой города, логотипом предприятия «Николаевводоканал»¹⁸³.

Научный и практический вклад Юстуса и его соотечественников в портостроение и развитие судоходства

90-е гг. XIX в. – нач. XX в. были периодом самой плодотворной профессиональной, научной и общественной деятельности Л. К. Юстуса. Разносторонние интересы Юстуса характеризует тот факт, что в 1901 г. он предложил проект соединения Волги и Дона.

В 1883 г. весь сезон он проработал в Волжской описной партии. Юстус глубоко вник в проблему создания Волго-Донского канала и смог предложить свой вариант его развития. Проектов этого канала было множество. Они подразделялись на три группы, в зависимости от места расположения. Проект Юстуса Л. К. относится к южной группе вариантов (Манычское направление), которые предусматривали соединение низовьев Дона с низовьем Волги или непосредственно с Каспийским морем. За основу он взял трассу, разработанную инж. Даниловым М. А. в 1879–1882 гг. Особенностью его проекта была глубина канала до 5,3 м (до него 3,2 м) и шлюзование только Каспийского склона¹⁸⁴.

Хотелось бы напомнить, что Юстус Л. К. был немцем по происхождению. С большим удовольствием я познакомилась с подробнейшим исследованием истории лютеранской общины Николаева, которое провёл известный историк-краевед Никитин В. И. Из его книги «На круги своя» мы узнаём, что в конце XIX в. лютеранская община г. Николаева насчитывала

¹⁸³ Первый водопровод в Николаеве / Тарас Креминь // Веб-сайт «Миколаївводоканал». – 2005. – 22 сентября. – URL : <http://www.vodokanal.mk.ua/modules.php?name=News&file=print&sid=12>.

¹⁸⁴ Волго-Дон. Историческая справка : техн. отчет о строительстве Волго-Донского судоходного канала им. Ленина, Цимлянского гидроузла и оросительных сооружений / Гл. ред. акад. С. Я. Жук // Веб-сайт «Степной следопыт». – М., 1957 г. URL : <http://stepnoy-sledopyt.narod.ru/vd/istspr/istspr.htm>.



более 800 человек [22, с. 197]. Вклад немцев в строительство города, порта, становление торгового и банковского дела, развитие культурной и общественной жизни был огромен.

Среди известных лиц города мы так часто встречаем немцев – это князь Гедройц В. А., дворянин фон Эссен К. А., супруги Францовы Э. П. и М. А., архитектор Штукенберг Е. А., Городской Голова Кроун Ф. Е., купец Фишер А. А., инж. Дибольд Р. Р. и др. Надо отметить, что вся деятельность членов общины проводилась на высочайшем европейском уровне, с трудолюбием, особой тщательностью и скрупулезностью, которые свойственны этой нации.

В книге Никитина часто упоминается и немец Л. К. Юстус как известный на то время человек, представитель деятельной интеллигенции, элиты Николаева [22, с. 176–180, 212, 214].

Главной заботой германско-нидерландского вице-консула в Николаеве, немца Фришена Франца Ивановича был НТП. Он занимался строительством ещё в 1873 г. деревянной пристани в только зарождающемся коммерческом порту. В 1881 г., для удобства проведения финансово-экономической деятельности, им проведен телеграф из центра города в порт. Фришен способствовал строительству заграничного отдела порта, здесь появляется много складских помещений, магазинов, контор. Благодаря новаторству Фришена вскоре в порту заработали береговые и плавучие подъемные краны, плавучие элеваторы [22, с. 186–194]. Внедряя механизацию в порту, *«Ф. И. Фришен заботился как европейский предприниматель об устройстве нормальных условий труда наемных рабочих в городском порту»* [22, с. 234]. На всех документах, поданных Фришеном в Управление работ порта, стоит резолюция и подпись его Начальника, Юстуса [22, с. 235]. Ф. И. Фришен предлагал, финансировал, а Л. К. Юстус внедрял его идеи. Таким образом, они были настоящими сподвижниками в портостроительстве города Николаева.

Можно вспомнить и о том, что Л. К. Юстус был Начальником Управления работ порта в поселке Хорлы, который на своей земле строила крупная помещица, известный предприниматель, немка по происхождению, баронесса София Фальц-Фейн. Поэтому очевиден факт, что вклад немцев, и Юстуса в том числе, с конца XIX в. и вплоть до 1914 г., в развитие портостроения, судоходства и многих других отраслей южных районов нынеш-



ней Украины был достаточно велик. Немцы проявили здесь свои лучшие созидательные качества.

Статья Л. Юстуса «Пароход “Ледокол” Николаевского торгового порта». История первых николаевских ледоколов

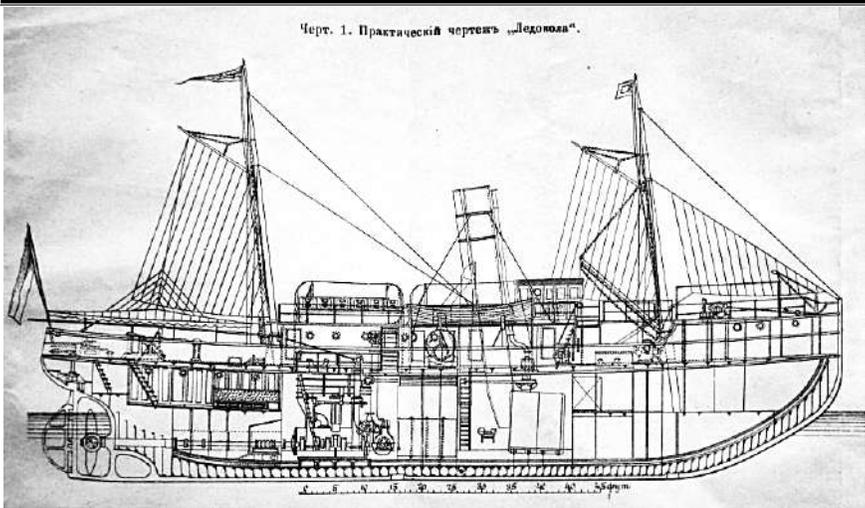
Надо отметить, что инженер Юстус, несмотря на большую загруженность на посту Начальника работ порта, отвечая за строительство порта, работая в разных общественных организациях, имея пытливым исследовательский ум, продолжал в рамках своей профессиональной деятельности проводить научные изыскания. В 1896 г. в журнале МПС Л. Юстус напечатал научную статью «Пароход “Ледокол” Николаевского торгового порта». Тогда же она была издана отдельной брошюрой [39].

В этой статье описывается первый ледокол Николаевского порта, который был построен в 1890 г. в Швеции и с января 1891 г. эксплуатировался в порту. В мире он был 10-м по счету, в России – первым. Его мощность была 700 л. с., и по своим техническим характеристикам «Ледокол № 1» наиболее близок к шведскому «Исбритарену» и датскому «Тору» [4 с. 59]. Строился он той же фирмой, что и названные суда, – шведским АО «Мотала».

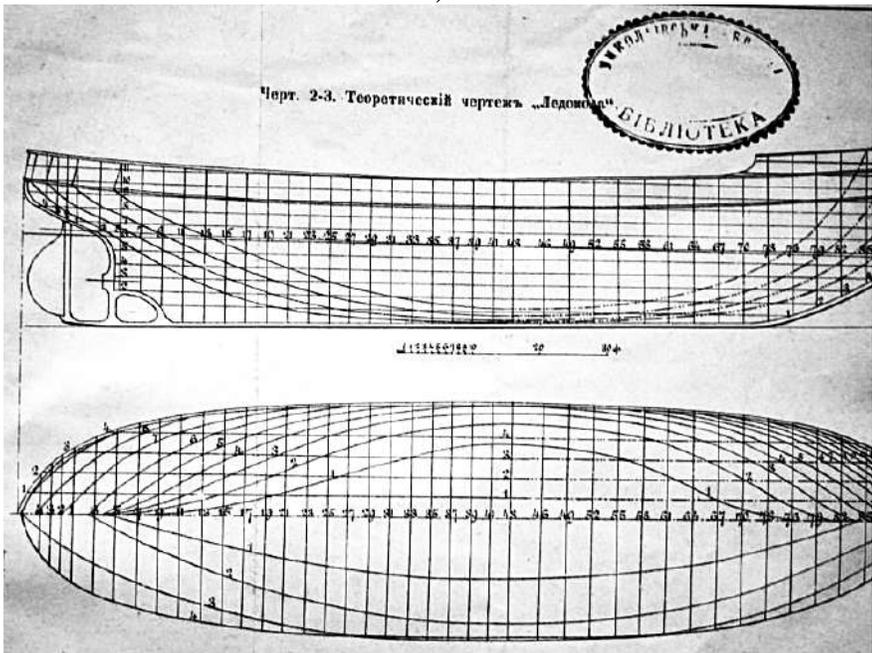
Заказывали первый отечественный ледокол, чтобы *«по возможности продолжить навигацию в Николаевском порту осенью и способствовать более раннему открытию навигации весной»*. Речь шла о работе судна не только в порту на р. Ингул, но и на фарватере вниз по Бугу и по Днепро-Бугскому лиману. Протяженность пути от Николаева до моря составляла более 40 миль. Реки и лиман замерзали ежегодно. По данным за 1824–1896 гг. перерыв в навигации составлял 84 дня [39].

Автор на 20 страницах и в двух чертежах дает все основные характеристики судна, анализирует пятилетний опыт его работы, приводит сравнение с работой ледоколов в порту Гамбурга и некоторых портах Северного и Балтийского морей.

Очень тщательно излагаются все особенности ледовой обстановки в Днепро-Бугском лимане. Этот канал Юстус знал очень хорошо, с него начиналась его биография в Северном Причерноморье.



а)



б)

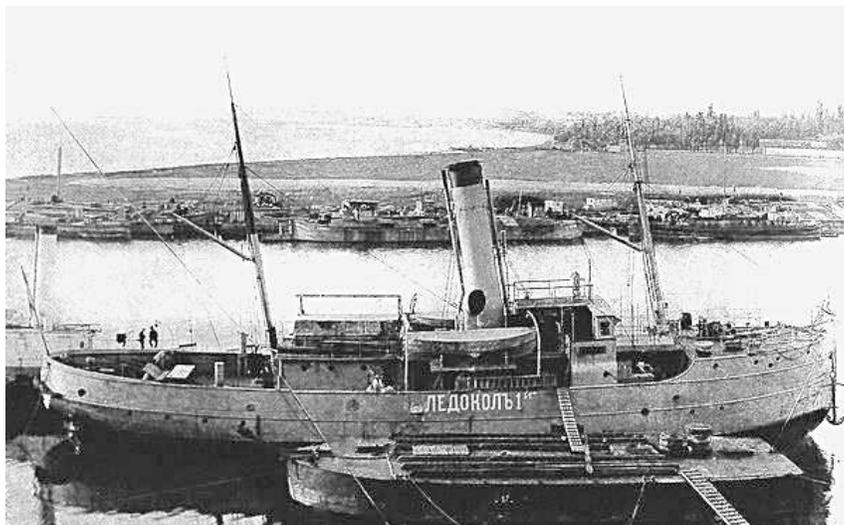
Чертёж «Ледокола»: а – практический, б – теоретический [39]



Описывая способ атак ледокола на сплошной лёд, Юстус вывел даже такую закономерность для работы «Ледокола» в ледовых условиях Николаева:

«...Протяжение канала, открываемого одною атакою «Ледокола», обратно пропорционально квадрату толщины льда. Таким образом, опыт в настоящее время уже выяснил, что при толщине сплошного льда в 8 вершков и толщине заторов в 1 аршин... ледокол, конвоируя коммерческий пароход, употребляет от 7 до 8 дней на переход от Николаева до Очакова».

Л. К. Юстус, 1896 [39, с. 6]



Пароход «Ледокол 1»¹⁸⁵. 1891 г.

Почему Лоренц Карлович написал эту статью, понятно из его же работы.

«Вопрос о ледоколах в настоящее время представляется весьма важным, ввиду громадных интересов, сопряженных с непрерывной деятельностью портов и ввиду особенно обострившейся за последнее время международной торговой конкуренции».

Л. К. Юстус, 1896 [39, с. 16]

¹⁸⁵ Корабли разных стран. Флот научный и экспедиционный // Цусимские форумы. – С. 44. URL : <http://tsushima.su/forums/viewtopic.php?id=5911&p=44>.



Как говорится, писал «на злобу дня». Автор доказал на примере Николаева, что навигация в подобных портах может осуществляться круглый год. Деятельность ледокола в первые зимние навигации можно было считать вполне успешной. Большого от такого маломощного судна ждать не приходилось.

Юстус рекомендовал приобрести для Николаевского порта ещё один, более мощный ледокол (2800 л. с.), который свободно бы резал лёд толщиной не 20, а 46 см и прорубал канал шириной не 12, а 14 м. Одновременно инженер предлагал изменить форму носовой оконечности «Ледокола» и математически доказывал, что при этом пароход смог бы на ходу ломать лёд толщиной 28 см вместо 23,5 см, теоретически рассчитанных до Юстуса.

Для удешевления заказа и ускорения срока получения нового ледокола, и николаевские инженеры, и Л. К. Юстус как заведующий ледокольными операциями в НТП стали снижать технические требования к новому ледоколу и пришли к выводу, что будет достаточна машина в 1500 л. с. [4, с. 79].

С германской фирмой «Ховальдсверке», предложившей наименьшую цену за изготовление судна, был заключён контракт. В ноябре 1898 г. в г. Киль отправилась комиссия, по сообщению которой ледокол на испытаниях развил 13,5 уз., а машина – на 100 л. с. более, чем предусматривалось контрактом (до 1800 л. с. с усиленной тягой системы Гоудена).

Так научные выводы Л. К. Юстуса нашли воплощение в новом ледоколе для НТП. В 1901 г. в ведение Портового Управления поступил ледокол «Гайдамак».

Здесь же можно коротко рассказать о дальнейшей судьбе первых ледоколов НТП. Успешно работая в порту по обеспечению зимней навигации, они выполняли, кроме всего, функции и спасателей, и буксировщиков. Интересным фактом их биографии было участие в экспедициях выдающегося ученого С. А. Зернова¹⁸⁶, организованных Зоологическим музеем Императорской Академии наук (АН). Ледокол «Гайдамак» (Капитан Н. Бродов) обеспечивал экспедицию с 10.08.1911 по 10.09.1911. Район изысканий охватывал территориальные

¹⁸⁶ Зернов Сергей Алексеевич (1871–1945) // Сайт ВНИРО. Аллея славы. Выдающиеся ученые. URL: <http://www.vniro.ru/ru/vniro/alleja-slavy/zernov-sergej-alekseevich>.



воды Румынии и Болгарии. Всего было установлено 47 станций. Экспедиция носила комплексный характер в исследовании рыболовства и чисто научных вопросов зоологии и ботаники.



Ледокол «Гайдамак». Ок. 1900 г.

«Ледокол № 1» (Капитан Г. Л. Добровольский) участвовал с 11.08 по 10.09.1912 г. в аналогичной экспедиции С. А. Зернова у Анатолийского побережья Турции. Командование ЧФ, в обмен на льготную аренду приборов и снабжение судов углём из флотских запасов, получило материалы станций по гидрологии, гидрохимии, о составе грунтов и метеонаблюдения.

В мае 1918 г. оба ледокола захвачены германскими, а в декабре 1918 г. – англо-французскими войсками, оккупировавшими Николаев. В августе 1919 г. ледоколы, находясь в НТП, были захвачены деникинцами и в декабре «были насильно уведены Деникинским командованием при общей эвакуации»¹⁸⁷. Находились в составе белогвардейского флота как канонерские лодки («Ледокол № 1» получил имя «Всадник»). Принимали участие в боях с РККА на Азовском море. В ноябре 1920 г. выведены Врангелем в Бизерту, а в 1924 г. проданы в Италию¹⁸⁸.

¹⁸⁷ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 2. Д. 16. Л. 76 об.

¹⁸⁸ Корабли разных стран. Флот научный и экспедиционный // Цусимские форумы. – С. 44. URL : <http://tsushima.su/forums/viewtopic.php?id=5911&p=44>.

Глава V СТУПЕНИ СЛУЖЕБНОГО РОСТА И НАГРАДЫ ЮСТУСА Л. К.

Юстус Л. К. по рождению был из крестьян, вольных немецких поселенцев Поволжья. Как известно, общество царской России делилось на сословия. И всё же родители Юстуса, невзирая на свой невысокий сословный статус, смогли дать ему высшее образование.

После окончания Санкт-Петербургского ИИПС в 1880 г., в возрасте 25 лет, Юстус, как и все, окончившие ИИПС, был причислен к МПС. Он получил свой первый чин¹⁸⁹, соответствующий X-му кл. «Табели о рангах», утвержденной законом о государственной службе при Петре I в 1722 г., и начал трудовую деятельность инженера.

Проявляя высокие профессиональные, умственные и организаторские способности, Лоренц Юстус стал достаточно быстрыми темпами подниматься по служебной лестнице. Росла его «классность» как инженера. В МПС в 1885 г. он числится уже инж. VIII-го кл.¹⁹⁰, в 1886 г. – инж. VII-го кл. [34, с. 1325], с 01.01.1898 – VI-го кл.¹⁹¹. «Высочайшим приказом по Гражданству от 29 января 1905 г. № 6» Юстус Л. К. – инж. V-го кл.¹⁹².

Всё это сказывалось на повышении его чина и приближении к «высшему» аристократическому обществу. Уже через три года добросовестной работы в 1887 г. он становится титулярным советником. Это гражданский чин IX-го кл., который во флоте соответствовал званию капитан-лейтенанта согласно Табели о рангах Российской империи. Чин титулярного советника уже давал право на личное дворянство¹⁹³. Следом за титулярным советником идут коллежский асессор, надворный советник, коллежский советник, статский советник. Надо заметить, что последующий чин давался, как правило, не раньше, чем через

¹⁸⁹ Краткие сведения о чинах, погонах, званиях и титулах в Российской империи / Г. Федосов // Личный веб-сайт. URL : <http://georfed.narod.ru/texts/chiny.pdf>.

¹⁹⁰ РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 3505. Л. 109–110.

¹⁹¹ Там же.

¹⁹² ГОХА. Ф. 213. Оп. 1. Д. 1. Л. 1 об.

¹⁹³ Табель о рангах // Материалы портала «Научная Россия». – 2014. – 19 августа. URL : <http://scientificrussia.ru/articles/tabel-o-rangah>.



4 года. По-видимому, все эти обязательные ступени Л. К. Юстус прошёл. Из документов нам известно, что с 1889 г. он – надворный советник, с 23.06.1894 – коллежский советник¹⁹⁴.

Для каждого чина предписывалось обязательное обращение, то есть титул. Так, например, к коллежскому советнику обращались «Ваше Высокоблагородие», к статскому советнику – «Ваше Высокородие». Росло соответственно и его благосостояние. Например, содержание Юстуса в 1896 г. составляло 3600 руб. и 400 руб. – разъездные [34, с. 1325].

У П Р А В Л Е Н И Е

ПО ЗАВѢДЫВАНЮ СООРУЖЕНІЯМИ НИКОЛАЕВСКАГО ПОРТА.

г. Николаевъ.

Завѣдывающій сооруженіями.	Время завѣдыва- ніе, годъ рожде- нія и проско- женіе.	Образованіе.	СЪ КАКОГО ВРЕМЕНИ:				Содержа- ніе.	Полученная награда.
			Въ	Въ вѣ-	Въ дол-	Въ		
			службѣ.	коллежскѣ.	ности.	чинскѣ.		
Инж. п. с. колл. сов. Лоренцъ Карловичъ Юс- тусъ. Ин.: Авы 3, 90 и Стан. 3, 87. Помощникъ начальнича работъ. Сост. по минист. штатн. ин- жен. VII класса. Жен. (пр.) (въ г. Николаевѣ.)			80 июня 23	89 июня 23	95 января 12 ш. инж. 86 сентября 16 VII	94 июня 23	3600 разъѣздн. 400	90, окт. 31 Авы 3.

*Л. К. Юстус в Списках личного состава МПС
(Портовые управления). 1896 г.*

Жил Юстус Л. К. рядом с работой. Очевидно, что это создавало удобства всем: и государственному порту, и ему как руководителю, постоянно пребывающему на своём посту.

Квартира Лоренца Карловича находилась в доме, прямо примыкающем к зданию Управления работ НТП, расположенного у основания Каботажного мола.

Кстати, в здании Портового Управления также большая часть помещений отводилась под квартиры служащих порта.

Закономерно, что Лоренц Карлович Юстус вполне заслуженно 17.04.1905 получил чин действительного статского советника (д. с. с.). Теперь его титул – «Ваше Превосходительство».

¹⁹⁴ РГИА. Ф. 229. Оп. 10. Д. 3505. Л. 109–110.



В Российской империи до 1917 г. это был чин IV-го кл., который давал право на потомственное дворянство. В армии он соответствовал чину генерал-майора, во флоте – контр-адмирала, при дворе – чину камергера. Данная группа (с I-го по V-й кл.) объединяла представителей чиновничества, которые определяли курс политики государства. В 1903 г. на всю многомиллионную Российскую империю было всего 3113 д. с. с. Представители данного чина имели высокие должностные оклады¹⁹⁵, уступающие лишь окладам тайных советников¹⁹⁶. Лоренц Юстус был типичным представителем беспоместного дворянства, целиком и полностью зависящего от государственной службы.



*Здание Управления работ НТП и дом, в котором жил Л. Юстус до 1917 г.
(фото 1923 г.)*

Лоренц Карлович Юстус много сил приложил для успешного строительства и развития НТП. Думается, именно за эти заслуги Юстус ещё в первые десятилетия работы получает государственные награды. В 1887 г. он награждён орденом Св. Станислава 3-й ст. – первым (низшим) из предусмотренных очерёдно

¹⁹⁵ Краткие сведения о чинах, погонах, званиях и титулах в Российской империи... С. 45.

¹⁹⁶ Оклады денежные // Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона.
URL : <http://bibliotekar.ru/beo/78.htm>.



вручения орденов, которая соблюдалась при соответствии выслуги лет и чина. А 31 октября 1890 г. Л. К. Юстус получает орден Св. Анны 3-й ст. [34, с. 1325], девиз которого «Любящим правду, благочестие и верность»¹⁹⁷. Этот девиз полностью характеризует благородство и профессионализм инж. Юстуса.

О послужных достижениях Л. Юстуса мы узнаём из «Списка гражданским чинам IV-го класса» [2]. Он состоит штатным инж. V-го кл. по МТиП, награждён орденами Св. Анны 2-й ст. (1903), Св. Владимира 3-й ст. (1909), Св. Станислава 1-й ст. (1914); медалями «В память царствования Императора Александра III», «За труды по первой всеобщей переписи населения» (1897), «В память 300-летия царствования дома Романовых». В 1916 г. получает содержания 5000 руб., добавочных – 2000 руб., разъездных – 1000 руб. [3, с. 753].



Юстус Л. К. 1914 г.
(ГАХО Ф. Р-944 Оп. 1. Д. 86. Л. 5)

За долгие годы плодотворной жизни Лоренц Карлович Юстус достиг руководящих влиятельных должностей, высокого сословного статуса, но жизнь показала, что самым ответственным и значимым званием оказалось то, которое он получил вместе с институтским дипломом. И действительно, какой бы архивный документ мы ни смотрели, редко где встретишь все регалии Лоренца Карловича. А в 1917 г. советская власть и вовсе отменила все сословия и титулы. Но практически всегда, до революции и после, перед фамилией Юстус стоит слово «инженер» как неотъемлемая часть его личности. Именно за глубокие профессиональные знания его ценили прежние правители. Особенно нуждалась в подобных «спецах» и новая, советская власть.

¹⁹⁷ Парадиз, А. Наградная система Российской империи. Ордена Российской империи /А. Парадиз, В. Сычѳв // Обозреватель – Observer. – 2001. – № 11. URL : <http://medalirus.ru/stati/paradiz-sychev-nagradnaja-sistema.php>.

Глава VI ЖИЗНЬ ЮСТУСА Л. К. В ГОДЫ ВОЙН И РЕВОЛЮЦИЙ В РОССИИ

Крутые повороты в жизни Л. Юстуса, Николаевского торгового порта и всей страны

Беляев Степан Поликарпович (10.05. (20.04) 1895–04.02.1952). Биографическая справка

Добровольский Георгий Львович (1874 г. рожд. – ?). Биографическая справка

Баглай Георгий Викентьевич (25.05.1887–06.05.1942). Биографическая справка

Лапин Николай Александрович. Биографическая справка

Инженер Л. Юстус снова в Николаеве

Окончательный отъезд Л. Юстуса из Николаева

Вычеркнутые из памяти потомков

Крутые повороты в жизни Л. Юстуса, Николаевского торгового порта и всей страны

С началом Первой мировой войны в 1914 г. заканчивается мирная и созидательная работа всей страны, работников южных портов Херсонской и Таврической губерний и, конечно же, Лоренца Карловича Юстуса как гражданина России и как руководителя Управления работ этих предприятий.

В этой войне Германия – враг России. И можно предположить, что Л. К. Юстусу было очень непросто, ведь он – чистокровный немец, хотя и подданный России, – всю жизнь верой и правдой служивший новому Отечеству.

Но у любого могли возникнуть подозрения, многих немцев обвиняли в шпионаже. Так, например, родной брат Лоренца Карловича – Юстус Яков (Якоб) Карлович, Управляющий Орловским отделением компании «Зингер», был 28.05.1915 арестован и заключен в Орловскую тюрьму по обвинению в причастности к шпионажу.

Об этом очень подробно пишет Н. Реутов в Интернет-статье



«Дело о шпионстве Николая Кауфмана»¹⁹⁸. К счастью, следствие разобралось, и за отсутствием доказательств вины подозреваемые были отпущены. 1 октября 1915 г. Я. К. Юстус вышел на свободу¹⁹⁹.

Торговые суда в портах, частная собственность германских подданных – всё было арестовано. Многие немцы, опасаясь за свою жизнь, срочно выезжали за границу. Лоренц Карлович понимал, что все его соплеменники находятся под особым надзором. Оставаясь на своём высоком посту, немцу Юстусу приходилось ежеминутно помнить об этом и каждодневным упорным трудом доказывать не просто свою лояльность, но и патриотизм по отношению к России.

Тяжелым выдался 1915 г. Неожиданно от порока сердца умерла жена Наталья Иосафовна в возрасте 59 лет²⁰⁰. Более 30 лет, с 1884 г., она была верной спутницей жизни Лоренца Карловича. Её отпевали в ближайшей к порту православной церкви Пресвятой Богородицы Всех Скорбящих Радости (в народе её называли Скорбященской или Новокупеческой)²⁰¹, которая располагалась в квартале, ограниченном четырьмя улицами: Пограничной, Малой Морской, Радостной и Богородичной²⁰², на бывшей леваде Вавилова.

Порты перешли на военное положение. Они были закрыты для иностранных судов, обрабатывались в основном грузы военного назначения и малого каботажа. Сворачивались грандиозные программы мирного времени по расширению строительства в Николаевском порту. В Херсонском порту война вызвала к жизни строительство на Карантинном острове объекта для

¹⁹⁸ Реутов Н. ДБЛО о шпионстве Николая Кауфмана // Интернет-проект, посвящённый истории Екатеринодара – Краснодара. – 2011. – 19 января. – URL: <http://www.myekaterinodar.ru/ekaterinodar/articles/ekaterinodar-nikolay-kaufman/>.

¹⁹⁹ ГАОО. Ф. 883. Оп. 1. Д. 798.

²⁰⁰ ГАНО. Ф. 484. Оп. 1. Д. 1570.

²⁰¹ История Новокупеческой церкви Николаева // Николаевские Известия – 2016. – 09 марта. URL: <http://izvestia.nikolaev.ua/news/история-новокупеческой-церкви-никол/>.

²⁰² Исторические названия улицам возвращены в 2016 г. – *Прим. авт.* Распоряжение Никол. гор. головы Александра Сенкевича от 19.02.2016 № 28р «О переименовании объектов топонимики» // Веб-портал Никол. гор. совета. – (пп. 113 и 83). URL: <http://mkrada.gov.ua/ru/news/2015.html>.



перегрузки угля. Но, как упоминалось выше, по разным причинам он не был достроен.

Многих рабочих порта и матросов местного портофлота мобилизовали в армию. Оставшимся приходилось работать за двоих. Ропот и недовольство действиями царя и правительства нарастали с каждым днем.

В феврале 1917 г. в России произошла буржуазно-демократическая революция. В большинстве своём интеллигенция, и Лоренц Юстус в том числе, эту революцию встретила положительно, понимая её как более прогрессивный путь развития Российской империи.

Временное демократическое правительство, тем не менее, требовало от всех граждан клятвы верности в виде подписанного «Присяжного листа». В НТП всё было организовано строго²⁰³. Если кто-либо из служащих по какой-либо, даже уважительной, причине не попал в общий список, поданный Портовым Управлением в вышестоящие инстанции, то он приносил документ с текстом клятвы, заверенный, например, служителем церкви. В подтверждение этому есть документ – рапорт Начальнику порта от Капитана парохода «Джалита»²⁰⁴.

Текст присяги достоин того, чтобы быть приведенным здесь полностью. Как любой революционный документ, он наполнен романтическим пафосом, верой в светлые идеалы. Он наглядно показывает, что двигало теми простыми людьми, кто, поверив своим вождям, посягнул на разрушение векового, сложившегося уклада царской России. Как ни парадоксально это звучит, но, разрушая свою страну, обрекая всех – и себя в том числе – на гражданскую войну, голод и разруху, люди делали это «ради блага Отечества».

Присяжный лист

«Клянусь честью гражданина и обещаюсь перед Богом и своей совестью быть верным и неизменно преданным Российскому Государству как своему отечеству. Клянусь служить ему до последней капли крови, всемерно способствуя славе и процветанию Русского Государства. Обязуюсь повиноваться Временному Правительству, ныне возглавляющему Российское государство, впредь до установления образа правления волею народа при посредстве Учредительного Собрания. Возложенный на меня

²⁰³ Ф. 255. Оп. 1. Д. 132. Л. 58, 58 об.

²⁰⁴ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 132. Л. 62.



долг службы буду выполнять с полным напряжением сил, имея в помыслах исключительно пользу Государства и не щадя жизни **ради блага Отечества**.

Клянусь повиноваться всем поставленным надо мною начальникам, чиня им полное послушание во всех случаях, когда этого требует мой долг гражданина перед Отечеством.

Клянусь быть честным, добросовестным и не нарушать своей клятвы из-за корысти, родства, дружбы и вражды. В заключение данной мною клятвы осеняя себя крестным знаменем и ниже подписываюсь»²⁰⁵.

Вот интересный штрих для лучшего понимания атмосферы того времени. Некоторое замешательство вышло в отношении женщин – служащих порта, нужно ли им подписывать «Присяжный лист». Руководитель старой формации, воспитанный царскими офицерскими «уставами» и принципами патриархального «домостроя», Начальник НТП Дриженко А. К. всё-таки чувствовал, что женщин ущемлять в правах уже нельзя. Слово «феминизм» ещё не было в употреблении, но это явление уже стояло на пороге истории. Поэтому он и просит дать разъяснение по данному вопросу из Канцелярии Николаевского Градоначальника²⁰⁶.

Все категории работников: и грузчики, и флотские, и служащие – стали повсеместно объединяться в отдельные профессиональные союзы. Управленцы входили в состав Союза служащих правительственных учреждений. Необходимо отметить, что Л. Юстус ещё в 1905 г. высказывался за «необходимость учреждения цехов для судовых матросов и кочегаров», чтобы при найме на работу не возникало никаких трений с работодателем. Также он был за «введение расчетных книжек при найме, с точным обозначением всех условий и денежных уплат». Это зафиксировано в «Протоколе совещания, состоявшегося 4-го июля 1905 г. в Портвом Управлении, по вопросу о принятии предупредительных мер на случай возникновения в Николаевском порту беспорядков»²⁰⁷. Тогда, в 1905 г., руководство порта было лишь слегка напугано событиями первой революции. Хотя Юстус многое предвидел и, как мы видим, предупреждал, что условия труда рабочих надо улучшать.

²⁰⁵ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 132. Л. 58.

²⁰⁶ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 132. Л. 56.

²⁰⁷ РГИА Ф. 95. Оп. 5. Д. 974. Л. 4 об.



После февральской революции 1917 г. введение демократии в порту привело к созданию Совета Старост согласно «ст. 1 циркуляра по Министерству торговли и промышленности от 5-го сего Апреля за № 13», о чём Юстус Л. К. как представитель МТиП в Николаевском Присутствии по портовым делам сообщает Дриженко А. К.²⁰⁸. Вся вертикаль власти перестраивается по новым принципам.

В этот сложный, переломный период в истории страны Л. Юстус направляется на работу в столицу, в министерство. Его богатый опыт в руководстве и строительстве портов с успехом планируют использовать вышестоящие органы при Временном правительстве, управляющем страной в то время. Приказом по МТиП от 24.05.1917 № 28 Юстус – член Технического совета МТиП, Начальник Управления работ НТП с Херсоном, Скадовском и Хорлами Юстус Л. К. был уволен с должности с 1.05.1917 согласно его прошению. Он был назначен членом Технического совета МТиП и Заведующим Бюро новых работ²⁰⁹ [35, с. 761].

Торжественно, с почестями, проводили сослуживцы по НТП Лоренца Карловича при отъезде в столицу. В архиве сохранился даже документ от 15 июня 1917 г., где указана сумма – 22 руб. 13 коп., внесённая служащими Портового Управления, принимавшими участие в поднесении «адреса»²¹⁰.

После отъезда Л. К. Юстуса Начальником Управления работ НТП остается его заместитель, инженер Лукьянский Ипполит Антонович. Из документов ГАНО видно, что он пребывал в этой должности в годы гражданской войны – при всех сменяющихся властях, вплоть до 1920 г. Затем уехал в Одессу.

Начальник НТП, д. с. с., контр-адмирал в отставке Дриженко А. К. всеми силами пытается руководить портом в новых, революционных условиях, где в воздухе витает дух провозглашённых «свободы, равенства, братства». В апреле 1917 г. он участвует в создании Союза Правительственных Служащих, а в сентябре на общих основаниях выдвигается в члены Совета данного Союза²¹¹.

²⁰⁸ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 132. Л. 76.

²⁰⁹ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 103. Л. 55.

²¹⁰ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 132. Л. 129.

²¹¹ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 132. Л. 199.



Но Начальник порта всё больше чувствует, что ситуация выходит из-под его контроля. Он не может издать никаких приказов без резолюции Совета Старост и профсоюзов. Младшие служащие теперь смело жалуются на распоряжения руководителей. Так, например, есть протокол от 28 мая 1917 г., в котором береговые матросы на своём собрании постановили обратиться к Начальнику порта с просьбой «сделать внушение надзирателю Сиротюку о неповторении в будущем назначений без ведома береговых матросов...». А далее они просят разъяснить им «как титуловать своих начальников»²¹². Людей волнуют эти вопросы, приходится решать и их.

Веками отлаженная «система» трещит и рвётся по швам. Новая «система» рождается в муках и крови. Частые командировки по общественным делам в столицу для участия в различных съездах, получения рекомендаций от вождей отвлекают людей от работы. Уже 20 октября 1917 г. из Отдела торговых портов МТиП приходит «Циркуляр» о том, что командировки Советами Старост в Петроград могут осуществляться лишь «при непременно разрешении Начальника работ или порта»²¹³. Временное буржуазное правительство ощущает всеобщий коллапс существующего миропорядка в России. Но остановить этот несущийся в пропасть состав уже никто не может...

Остаются пока не известными страницы жизни Л. К. Юстуса с момента отъезда в июне 1917 г. из Николаева и до марта 1920 г., когда он снова начал работу в Николаевском порту. Мы не знаем, как Юстус добрался до Петрограда, как воспринял октябрьскую революцию и приход к власти большевиков, где жил и работал в годы гражданской войны.

В Николаеве, на периферии огромной развалившейся империи, борьба за власть была очень ожесточенной. Простым людям разобраться в этом кипящем «политическом бульоне» было очень сложно. Ведь вожди призывали не просто за кого-то проголосовать, а взять в руки оружие и пойти сложить голову за эту власть – «белых», «красных», «сине-желтых» и многих других цветов и оттенков на знаменах воюющих сторон.

15 января 1918 г. в Николаеве была установлена советская

²¹² ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 132. Л. 131–132.

²¹³ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 132. Л. 220.



власть, Городская Дума была распущена [19, с. 12].

Начальник порта Дриженко А. К. не выдерживает всех этих политических коллизий и в этот же день, на 64-м году жизни, скоропостижно умирает от «грудной жабы». Совсем недолго его обязанности исполняет бессменный Помощник всех Начальников порта – Лапин Н. А.

Но Советы рабочих и солдатских депутатов сразу же берут в свои руки управление основными предприятиями города. Комиссаром НТП был назначен капитан Беляев. Это произошло не позднее 22 января, т. к. в архиве найден документ с этой датой, подписанный: «*Вр. Заведывающий портом Комиссар И. П. Беляев*»²¹⁴.



Беляев Степан Поликарпович²¹⁵
(10.05. (20.04) 1895–04.02.1952)
БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Родился в с. Богоявленске (до 27.08.1798 – Витовка, с 1938 г. – Октябрьское, с 1973 г. – Корабельный район г. Николаева) в семье мещан Беляева Поликарпа Федоровича (плотника-печника) и Беляевой Ксении Павловны (домохозяйки). В 1910 г. окончил 6-классное училище.

В 1910–1914 гг. – ходил на парусных судах. В 1914 г окончил Алешковскую мореходную школу (МШ), получил диплом штурмана малого плавания.

В 1915 г. поступил на п/х «Эммануил» в Мариуполе 2-м Помощником Капитана, затем Старпомом, затем Капитаном. В период войны судно было мобилизовано в Транспортную флотилию Чёрного моря, служил до осени 1917 г.

С октября 1917 г. по май 1918 г. – обучение в Виндавской МШ (так называлась Морская (мореходная) школа Айнажи из Латвии, эвакуированная в Херсон в 1915 г.)^{216, 217}. Получил диплом штурмана дальнего плавания.

²¹⁴ ГАНО. Ф. Р–129. Оп. 1. Д. 1. Л. 22.

²¹⁵ Фото из личного архива Е. Г. Горбурова.

²¹⁶ 5 евро, Латвия (150 лет Морской школе Айнажи) // Информ. каталог евро. – 2014. – 28 февраля. URL : <http://news.euro-coins.info/2014/02/16131/>.

²¹⁷ Морская школа Айнажи // Тайны Латвии: сайт о Латвии. URL : http://taina-lv.blogspot.com/2010/03/blog-post_8659.html.



Январь–май 1918 г. – Начальник (Комиссар, Капитан) НТП²¹⁸.

Начальник Николаевского

Торгового порта

Май–август 1918 г. – безработный.

Август 1918 – сентябрь 1919 г. – счетовод в Богоявленске.

Сентябрь 1919–апрель 1921 г. – Помощник Капитана, затем Наблюдающий за ремонтом судов в Николаевской транспортной конторе, Ликвидационный Инспектор по национализации частновладельческого флота вначале Николаевского и Херсонского районов²¹⁹, а затем Крымского района в г. Севастополе.

С августа 1922 г. – 3-й Помощник Капитана п/х «Новороссийск». 1927 г. – получил диплом капитана дальнего плавания. 1929–1933 гг. – работал в Акционерном Камчатском обществе (АКО), перегонял суда на Дальний Восток из Голландии, Японии, Италии, работал заведующим курсами кочегаров и матросов АКО, моринспектором. С 1933 г. работал на судах Дальневосточного морского пароходства.

25.06.1941 стал Капитаном п/х «Декабрист», самого большого в то время двухвинтового грузового п/х, который в декабре 1941 г. совершил рейс в США и Англию и был первым судном, доставившим военные грузы для советского фронта, несмотря на то, что на подходе к Мурманску п/х «Декабрист» остался без конвоя и подвергся бомбардировке вражеских самолетов. В ноябре 1942 г., совершая подобный рейс, п/х «Декабрист» в Норвежском море был атакован и затоплен. 80 человек на 4 шлюпках оказались в холодном, северном море.

19 человек, в том числе Беляев, спаслись и провели 9 месяцев на необитаемом острове в Арктике. В конце июля 1943 г. немецкая подводная лодка забрала Беляева и ещё двух оставшихся в живых членов экипажа. До 9 мая 1945 г. они были в лагере для военнопленных в Норвегии. После лечения и проверок спецслужбами работал в Дальневосточном морском пароходстве.

С 1949 по 1952 г. – в Камчатско-Чукотском морском пароходстве.

Жена – Елизавета Ивановна (урожд. Николау-Коренева). 18.09.1890–24.08.1954. Жила в Богоявленске (Октябрьском) Николаевской области.

Дочь – Лозенко (урожд. Беляева) Надежда. Родилась 30.09.1940. Живёт в Корабельном районе Николаева.

²¹⁸ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 1. Л. 95.

²¹⁹ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 14. Л. 26.



Умер С. П. Беляев 4 февраля 1952 г. в поезде, по пути в Николаев. Похоронен во Владивостоке²²⁰ [10, с. 60–76].

Именем Беляева названа улица в Петропаловске-Камчатском (Российская Федерация). В 1964 г. паром проекта 618-М был назван «Капитан Беляев».

Большевистской фракцией Всероссийского союза моряков и речников морского транспорта (ВСМиРТФ) была избрана так называемая «Коллегия девяти», которая во исполнение Декрета Совета Народных Комиссаров (СНК) от 5 февраля 1918 г. занималась национализацией торгового флота в Николаеве. В «Коллегию девяти» вошли пять представителей от профсоюза моряков, два – от металлистов и по одному – от грузчиков и береговых рабочих.



«Коллегия девяти»²²¹, 1918 г.

*(слева-направо стоят: Старчин Фёдор, Горелов Григорий;
сидят: Костюк Александр, Хрипко Фёдор, Салтанов, Данильченко
Никифор, Яворский Ивон, Берестецкий Лев, Клышкин Гавриил)*

Простые труженики с воодушевлением поддержали нацио-

²²⁰ КГКУ ГАКК. Архивная справка от 24.08.2016 № ТМ-575/20161095.

²²¹ Фото из архива Народного музея истории НМТП.



нализацию богатств государства. Но свою власть революционные комиссары удержать не смогли. В середине марта 1918 г. город заняли австро-германские войска, поддержавшие Гетманскую Украину Скоропадского П. П. Были арестованы три человека из «Коллегии девяти». Но возбужденная толпа их отбила у немецкой охраны. Далее события развиваются ещё драматичнее. Большевики подняли восстание против оккупантов, и в результате четырёхдневных вооруженных столкновений погибло около 2000 горожан. Бунт был жестоко подавлен, проводились массовые аресты, и с 26.03.1918 в Николаеве была установлена оккупационная власть [19, с. 12].

Капитан Беляев, возможно, не был большевиком и потому решил, что не стоит бежать с «красными» или уходить «в подполье». Будучи человеком ответственным, он не покидает своего поста и продолжает исполнять обязанности Начальника НТП, при этом ведя переписку и с германскими оккупационными властями в городе, и с Киевом – Народным министерством путей Украинской Народной Республики (УНР)²²², и с Командиром Николаевского (военного) порта М. М. Римским-Корсаковым – одним из видных деятелей Белой гвардии²²³. Эти факты во многом объясняют, почему С. П. Беляев никогда в последующие годы в своем личном деле не указывал о своей работе в порту в 1918 г. Зная о репрессиях в отношении тех, кто сотрудничал с врагом советской власти в годы гражданской войны, он сделал всё, чтобы эта страница его биографии осталась закрытой. Возможно, поэтому он старался работать подальше от родных мест – в Дальневосточном и Камчатском пароходствах.

Вместо Беляева Вр. и. д. Начальника НТП, согласно *«телеграфного распоряжения Директора Департамента Отдела Торговых Портов Министерства Путей Сообщения от 11 мая 1918 г. за № 160»*²²⁴, становится Н. А. Лапин.

В декабре в Николаеве были уже англо-французские интервенты. Побывал в нашем городе (и не один раз!) легендарный атаман Григорьев Н. А., оказавшийся весьма неустойчивым в своих политических взглядах и неоднократно переходивший от

²²² ГАНО. Ф. Р–129. Оп. 1. Д. 1. Л. 85.

²²³ ГАНО. Ф. Р–129. Оп. 1. Д. 1. Л. 142.

²²⁴ ГАНО. Ф. Р–129. Оп. 1. Д. 76.



поддержки УНР к поддержке большевистской советской власти, и наоборот. Когда же Григорьев решил наладить связь с Деникиным, то был разоблачён и погиб 27.07.1919 от рук «махновцев» у них же в штабе.

Николаевский порт постоянно подвергался разрушению и разграблению. 12 марта 1919 г. в Николаеве снова установилась советская власть. Капитаном порта (с правом руководителя) Николаевским отделением ВСМиРТФ был избран старый, опытный работник порта, который в разные периоды был Капитаном ледоколов «Гайдамак» и «Ледокола № 1», Георгий Львович Добровольский. Его Помощником был назначен лоцман Родин П. Г.²²⁵.

Вр. и. д. Начальника порта Лапин Н. А. был в растерянности, т. к. только что он собственноручно подписал мандат комиссару порта, назначенному тем же профсоюзом, – Агапитову И. А.²²⁶.

Но не успели ещё, как говорится, высохнуть чернила, как «в Портовое Управление прибыл товарищ Дорофеев и предъявил выданный ему приказ по Штабу от 16 сего марта за № 26 о принятии им на себя исполнения обязанностей Начальника порта в Каботажной гавани, у Элеватора и Таможни»²²⁷.

Поэтому Лапин пишет письмо самому главному на то время человеку в Николаеве – Начальнику военного штаба Совета рабочих депутатов Я. Ряппо, где просит разъяснить, кому «передать управление портом и вверенное мне казённое имущество»²²⁸. Решение было принято в пользу Добровольского Г. Л.²²⁹. Политическим комиссаром порта стал Агапитов Иван Алексеевич (1885 г. рожд.)²³⁰.

²²⁵ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 76. Л. 67.

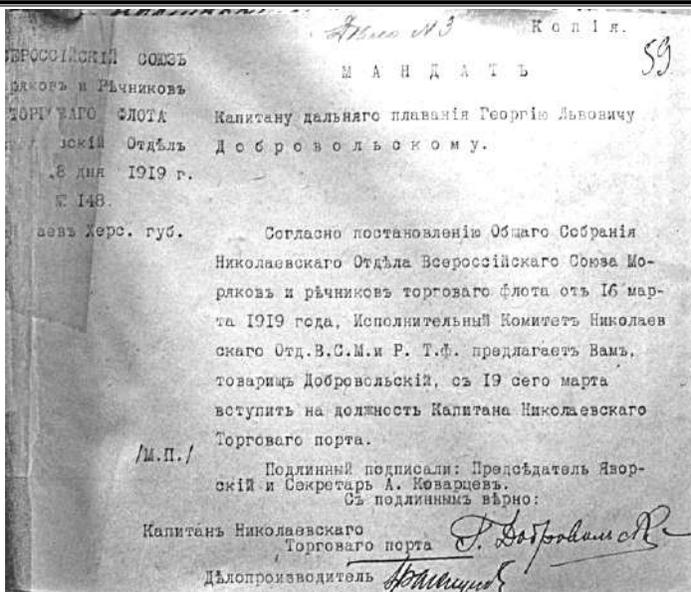
²²⁶ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 76. Л. 56.

²²⁷ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 76. Л. 55.

²²⁸ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 76. Л. 57, 57 об.

²²⁹ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 76. Л. 58.

²³⁰ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 76. Л. 150.



Мандат, выданный Г. Д. Добровольскому на должность Капитана НТП, с личной подписью Добровольского²³¹. 1919 г.

Добровольскій Георгій Львович
(1874 г. рожд. – ?)
БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

На службе с 22.05.1902, капитан дальнего плаванія.

В 1907 г. – Старший Помощник Командира ледокола «Гайдамак», проживал на судне²³². Впоследствии – Капитан ледокола «Гайдамак» НТП.

С 1911 по 1916 г. – Капитан «Ледокола № 1»²³³.

С 11.08 по 10.09.1912 г. – Капитан «Ледокола № 1», участвовал в научной экспедиции С. А. Зернова у Анатолийскаго побережья Турции²³⁴.

²³¹ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 76. Л. 59.

²³² ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 4. Л. 63 об. Список служащих Портового Управления в Николаевскую Городскую Управу от 22.06.1907.

²³³ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 58. Л. 126.

²³⁴ Корабли разных стран. Флот научный и экспедиционный // Цусимские форумы. – С. 44.

URL : <http://tsushima.su/forums/viewtopic.php?id=5911&p=44>.



С 03.03.1916 – Капитан ледокола «Гайдамак»²³⁵.

С 19.03.1919 по июнь 1919 г. – Капитан (Начальник) НТП согласно постановления общего собрания Николаевского отдела ВСМиРТФ от 16.03.1919²³⁶.

Дальнейшая судьба неизвестна. Но есть вероятность того, что, будучи капитаном одного из николаевских ледоколов, которые были угнаны деникинцами, ушёл вместе с экипажем в военно-морские формирования Вооружённых сил Юга России (Белая армия – *Прим. авт.*).

Опытный командир Георгий Добровольский управлял портом исправно. Но большевики из «Центра» (Москва) и николаевская партийная ячейка решили, что в порту нужен свой, более преданный человек. Поэтому 01.07.1919 Добровольского Г. Л. сменил тоже капитан дальнего плавания, но революционер со стажем, большевик Г. В. Баглай²³⁷.



**Баглай Георгий Викентьевич
(25.05.1887–06.05.1942)
БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА**

Составлена на основе документов, хранящихся в Народном музее истории НМТП.

Родился в Одессе, в семье грузчика, в младенчестве с родителями переехал в г. Аккерман (ныне г. Белгород-Днестровский). В 10 лет осиротел, две сестры пошли в прислуги, а Георгий скитался в поисках заработка на пропитание. С 14 лет начал плавать сначала юнгой, затем матросом на судах торгового флота «В. К. Константин», «Луг», «Чихачев», «Королева Ольга», «Корнилов». Участвовал в забастовках революции 1905 г.

В 1908–1909 гг. учился в Мореходных классах г. Николаева, получил диплом штурмана 4-го разряда.

В 1911–1914 гг. – учился в Херсонском мореходном училище, получил диплом штурмана дальнего плавания.

В 1914 г. – мобилизован как штурман на транспорт «Дон».

²³⁵ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 103. Л. 47.

²³⁶ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 76. Л. 59.

²³⁷ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 76. Л. 264.



В 1915 г. – прапорщик, затем ротный командир на канонерской лодке «Донец». Здесь он выступил против деспотичного отношения к команде ст. офицера Дашкевича-Горбатского.

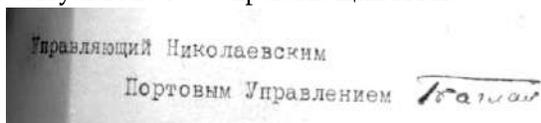
06.08.1916 был отдан под суд. 30.11.1916 Военно-Морским судом г. Севастополя был разжалован и приговорён к отдаче в арестантские роты на 3 г. и на 4 г. под надзор полиции, затем наказание заменили на 8 мес. Петропавловской крепости.

Февральская революция 1917 г. застала Баглая ещё в Севастополе. Он был освобожден командами канонерской лодки «Донец» и миноносца «Звонкий». Остался штурманом на «Звонком», был избран председателем судового комитета, после октябрьского переворота 1917 г. стал командиром.

01.05.1918 был арестован в Севастополе немецкими оккупационными властями. Совершил побег, скрывался в Николаеве.

В марте 1919 г. вступил в ВКП(б), был избран членом Президиума Союза рабочих водного транспорта (СРВТ), Комиссаром Общества Николаевских лоцманов.

Июль–август 1919 г. – Управляющий НТП.



В августе 1919 г. был схвачен деникинской контрразведкой. В декабре с помощью товарищей по партии бежал из тюрьмы. До прихода «красных» – в подполье, занимался задержкой эвакуации судов Добровольческой армией.

30.01.1920–15.05.1923 – Комиссар, а затем Начальник НТП.

В 1923–1930 гг. – на руководящих должностях в ЦУМОР при НКПС в Москве.

С 1930 г. по 23.06.1941 – капитан дальнего плавания в Черноморском пароходстве (Одесса).

1938 г. – Капитан т/х «Челюскинец», совершил кругосветный рейс.

С 23.06.1941 мобилизован, служил командиром на теплоходе «Молдавия» (перевёл из Одессы в Керчь).

23.07–19.08.1941 перевёл караван из 30 несамоходных бензиновых из Херсона в Ростов-на-Дону, затем из Астрахани переводил караваны в Каспийское море. В 1942 г. работал в Баку капитаном-наставником «Касптанкера».

Дети от первого брака:

- сын Виктор (1908–1961). Капитан дальнего плавания (окончил Бакинский морской техникум в 1928 г.). Работал: 1931–1941 гг. – Черноморское пароходство, судоводитель; 1941–



1945 – участие во Второй мировой войне. За выполнение особых заданий награждён орденом Ленина, двумя орденами Красного Знамени, орденом Отечественной войны I-й ст.; медалями «За оборону Одессы», «За оборону Кавказа», «За победу над Германией», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне». 1945–1947 гг. – начальник морского агентства Советско-Дунайского пароходства (СДП) в г. Браил (Румыния). 1947–1948 гг. – начальник Главного агентства СДП (г. Бухарест). 1948–1958 гг. – начальник инспекции в Азовском пароходстве, Капитан т/х «Онега». 1958–1961 гг. – Капитан п/х «Петр Великий» (Черноморское пароходство).

– дочь Ольга Баглай-Соловьева. В 1975 г. проживала в Одессе.

Жена (второй брак) – Нина Ивановна (урожд. Письменная) (1902 – ?). Жила в Баку.

Дочь (от второго брака) – Стела (? – 1971).

В 1974 г. на ЧСЗ (Николаев) построен сухогруз «Капитан Георгий Баглай». Умер Г. В. Баглай 06.05.1942 в Баку. Там же похоронен. В последующие годы жена и дочь проживали в Баку.



Два капитана: Георгий Баглай с сыном Виктором²³⁸. Ок. 1930 г.

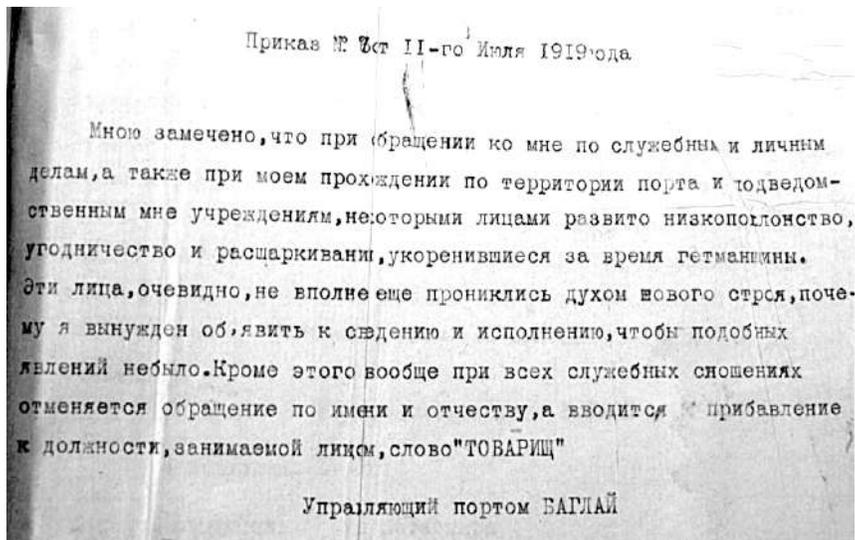
²³⁸ Фото из Музея морского флота Украины (Одесса), копия находится в Народном музее истории НМТП – *Прим. авт.*



Твёрдой рукой коммуниста Баглай стал наводить порядки в порту. Причём, уделял внимание не только экономическим, но и морально-этическим вопросам, устанавливающим новый тип взаимоотношений между работниками, между подчинёнными и руководством.

Например, одним из первых был приказ от 11.07.1919 № 7, где говорится, что «низкопоклонство, угодничество и расшаркивания» недопустимы. Также «отменяется обращение по имени и отчеству, а вводится прибавление к должности, занимаемой лицом, слово "ТОВАРИЩ"»²³⁹.

Город на военном положении, идёт мобилизация в Красную армию. Комиссар порта продолжает национализацию флота, начатую Советами ещё в 1918 г., но прерванную приходом германских войск. Фронт снова приближается к Николаеву. Коммунистам пришлось отступить.



Приказ Управляющего портом Баглая о введении новых обращений. 1919 г.

19 августа 1919 г. в город вошли белогвардейцы армии Деникина А. И. под командованием генерала Слэшова Я. А., и

²³⁹ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 145. Л. 252.



Георгий Баглай, как и другие коммунисты, был арестован.

И снова на документах за Начальника порта подписывается Лапин. Он в должности Помощника Начальника порта ещё с 1897 г. При отсутствии первых лиц, он всегда их замещал: и Перелешина, и Юстуса, и Дриженко. Вот и теперь, когда «новоиспечённые» руководители куда-то деваются, он всегда под рукой, на своём посту.

Будучи уже в солидном возрасте, Лапин подавал прошение об отставке ещё в январе 1916 г., затем в октябре 1917 г.^{240, 241}. Но исторические события завернулись с такой быстротой, что весь размеренный уклад жизни миллионов людей рухнул в одночасье. Н. А. Лапину пришлось распрощаться с мечтами о спокойной, сытой старости при хорошей заслуженной пенсии. В эти голодные и очень опасные годы надо было не только думать о хлебе насущном, но и суметь выжить, не попасть под горячую руку какого-нибудь комиссара или бандитствующего атамана. Сколько расправ без суда и следствия было совершено! Возможно даже, что до Николаева уже докатились вести о жестоком убийстве в своём имении 17 июня 1919 г. хозяйки порта Хорлы 84-летней баронессы Фальц-Фейн²⁴².

Поэтому Лапину поневоле пришлось взвалить на себя груз огромной ответственности за порт. Ведь за долгие годы он стал неотъемлемой частью его жизни. За этим огромным хозяйством надо присматривать: шла война, и каждый по праву сильного старался чем-нибудь поживиться в порту.

Лапин Н. А. на протяжении двух лет наблюдал всю эту «чехарду» со сменой власти. Его не жаловали только «красные», но и не трогали. При всех остальных властях он снова становился Вр. и. д. Начальника порта.

Чтобы сохранить порядок в порту, он пытался договориться со всеми. Писал письма в вышестоящие инстанции на высокопарном русском, упоминая дореволюционные титулы, писал с переводом на немецкий и английский для соответствующих правителей в городе. Были попытки ведения документации

²⁴⁰ ГАНО. Ф. 225. Оп. 1. Д. 103. Л. 1.

²⁴¹ ГАНО. Ф. 225. Оп. 1. Д. 132. Л. 216.

²⁴² Фальц-Фейн София Богдановна / К. Шестак // Сайт "Art КАВУН": персоналии – культурология. URL : http://artkavun.kherson.ua/falts_fejn_sofija_bogdanovna.htm.



на украинском – из Киева приходили распоряжения об организации курсов изучения украинского языка для служащих порта.

Из документов видно, что приходилось г-ну Лапину обращаться и к «Пану отаману» (вероятнее всего, Григорьеву).

В городе снова беспокойно – наступает Красная армия. Тем, кто сделал ставку на «белых», пришлось срочно уходить. С 17 по 19 января 1920 г. Градоначальник объявил эвакуацию учреждений. От николаевских причалов в спешке убывали на различных судах гражданские лица – сторонники Добровольческой армии. На рейде, перед элеватором, стоял «под парами» недостроенный танкер «Баку», готовый принять на борт желающих покинуть Николаев²⁴³.

Лапин Н. А. понимал, что советская власть может и не простить ему в очередной раз «сотрудничества с контрреволюцией». Поэтому он покинул порт. Но предварительно выписал себе расчёт по 1 февраля 1920 г.: основного содержания – 2200 руб., кормового довольствия – 1920 руб.²⁴⁴. Работники Портового Управления не знали, что их ждёт дальше, потому аналогичный расчёт был выписан Шарлаимову М. Я., Сиротюку А. И. и др.

Лапин Николай Александрович **БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА**

Образование – домашнее.

В 1874 г. окончил Морские юнкерские классы ЧФ в Николаеве²⁴⁵.

С 05.04.1870 – в действительной государственной службе.

С 30.08.1896 – в ведомстве Министерства Внутренних Дел.

С 14.10.1897 – в должности Ст. Помощника Капитана над НКП.

С 02.05.1898 – отставной капитан 2-го ранга.

Награждён орденами: Св. Анны 3-й ст., Св. Станислава 3-й ст.; медалями: светло-бронзовой «В память русско-турецкой войны 1877–1878», серебряной «В память царствования Императора Александра III» и темной бронзовой «За труды по первой всеобщей переписи населения».

Был женат, имел сына²⁴⁶.

Жил в Николаеве (в 1917 г.) на ул. Алексеевской, 4²⁴⁷.

²⁴³ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 8. Л. 9.

²⁴⁴ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 80. Л. 9.

²⁴⁵ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 76. Л. 35 об.–35а.

²⁴⁶ ГАНО. Ф. 229. Оп. 1. Д. 96. Л. 6 об.

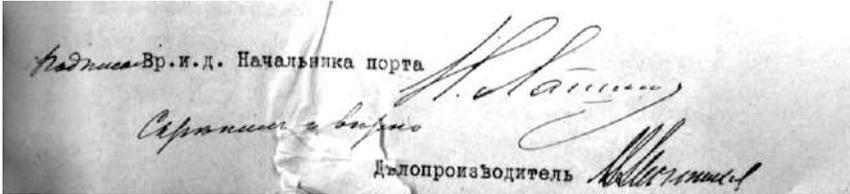
²⁴⁷ ГАНО. Ф. 255. Оп. 1. Д. 132. Л. 222 об.



С 4 декабря 1908 г. по апрель 1909 г. – исполняющий обязанности Начальника НТП и Председателя Присутствия по портовым делам²⁴⁸.

В 1909–1912 гг. – Помощник Заведующего НТП (Юстуса Л. К. – *Прим. авт.*).

С января 1918 г. по январь 1920 г. – Вр. и. д. Начальника НТП, исключая периоды, когда в Николаеве устанавливалась советская власть.



Дальнейшая судьба Лапина Н. А. неизвестна.

Инженер Л. Юстус снова в Николаеве

1 февраля 1920 г. в Николаеве в 4-й раз была провозглашена власть Советов. О том, что это было окончательно и надолго, мы знаем сейчас, а тогда всё было шатким и неопределённым. Управляющим разрушенного и разграбленного порта, с полномочиями комиссара, в условиях продолжавшихся вокруг боевых действий, стал снова коммунист Г. Баглай.

Кадровый вопрос стоял очень остро. В короткие сроки надо было восстановить порт, нужны были специалисты.

Уже 24 марта Г. Баглай даёт срочную телеграмму в вышестоящую организацию «Черномортранс», находящуюся в Одессе, ул. Дерibasовская, 2, с запросом, «*на какую должность Коллегией назначен инженер Юстус...*»²⁴⁹. Баглай вряд ли был лично знаком с Л. К. Юстусом, но от старых работников порта, по-видимому, был наслышан о его бесценных знаниях Бугского лимана и порта.

Лоренц Карлович не покинул страну во время гражданской войны, как это сделали многие представители интеллигенции царской России. Он решил разделить судьбу родины, какой бы тяжелой она не была. Война заканчивалась, его силы и опыт нужны были, чтобы восстанавливать, строить, созидать. Делать то, что он умел делать – качественно и профессионально.

²⁴⁸ Архивная справка ГАНО от 02.09.2015 № П-1201/01.1-20-3.

²⁴⁹ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 79. Л. 58.



В приказе Управляющего портом от 14 апреля 1920 г. говорится: «На основании инструкции Главода, предлагаю инженеру Юстусу реорганизовать и привести в полное рабочее состояние участок Буга, выделив из бывших Технических Отделов Управления Порта и Угвода необходимые силы для этой работы»²⁵⁰.

В апреле инж. Юстус числится уже Заведующим Строительной частью порта и представляет на утверждение Георгию Баглаю новый штат своего подразделения²⁵¹. Вошли туда большинство сотрудников, бывших ранее у него в подчинении.

Но, по-видимому, в отношениях между старым и новым руководителем порта сразу что-то не сладилось. Возможно, Лоренц Карлович ещё не смог окончательно перековаться в «товарища», и «старорежимные» привычки давали о себе знать в отношениях с людьми. Поэтому 7 апреля по заявлению Г. Баглая заседает Межведомственная Аттестационная Комиссия, которая постановляет:

*«Произвести отвод инженера Юстуса с занимаемой им должности заведующего техническим отделом и довести об этом до сведения Одесского областного управления, мотивируя своё мероприятие **контрреволюционностью действий инж. Юстуса**, а также неблагоприятным и недоверчивым отношением рабочих Николаева. Комиссия предлагает назначить его на должность «спеца», но никак не на ответственный пост руководителя работами».*

*Постановление Межведомственной Аттестационной Комиссии, 1920*²⁵².

Это были «первые ласточки» борьбы с контрреволюцией, коснувшиеся и Юстуса. Позже они выросли в кровавых стервятников, уничтоживших почти всех «старых спецов» в годы репрессий 30-х гг. Наверное, к счастью, что Лоренц Карлович не дожил до этих «тёмных» времен.

Потребность в квалифицированных кадрах у новой власти велика, поэтому пока Юстус Л. К. остается на руководящем посту. С 15.04.1920 инж. Юстус – Заведующий Строительной части НТП согласно приказа Баглая от 20.04.1920 № 10 п. 2²⁵³.

²⁵⁰ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 77.

²⁵¹ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 4. Л. 55–56.

²⁵² ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 4. Л. 132.

²⁵³ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 77. Л. 10.



Но уже вскорости он назначается Заведующим Отделения морского строительства, которое являлось структурным подразделением Нижне-Днепровско-Бугского Управления Водного Транспорта НКПС (Народного Комиссариата Путей Сообщения), переведенного в этот период в Николаев в здание по адресу: ул. Большая Морская, 3²⁵⁴. Инж. Юстус по-прежнему подчинялся Г. Баглаю как Комиссару водного транспорта Николаева в тот период. Но из документов следует, что контора его Отделения размещалась по адресу: ул. Потёмкинская, 17²⁵⁵. Это было далеко от порта, что давало возможность реже попадаться на глаза Комиссару. Да и сложные задачи по исследованию Днепро-Бугского лимана и южных портов требовали огромных усилий уже немолодого инженера Юстуса.

История жизни Лоренца Карловича вернулась в исходную точку начала его трудовой деятельности в Николаеве. Наверное, в эти дни ему вспоминался такой же май, но далёкого 1885 г., когда он с молодой женой прибыл на новое место службы, на должность Помощника Инспектора работ по устройству судового канала на Днепро-Бугском лимане. Он родился в северных, холодных широтах, учился в Санкт-Петербурге, успел поработать на Сев. Двине, Днестре, Волге. Здесь же его встретили тёплое солнце Северного Причерноморья и ласковый бриз лиманской волны. Этот благодатный край покорило его сердце. Он думал, что останется здесь навсегда...

Как будто и не было тех 35 лет бурной жизни, насыщенной научной, общественной работой, заботами по строительству портов на южных лиманах. Куда делись заслуженные почёт, уважение, титулы, награды... Родной НТП, в котором он прожил с 1904 г. в казённой квартире на Каботажном спуске, стал совсем чужим. Мрачно и угрюмо выглядят причалы, разрушенные в горниле ожесточённой борьбы за власть. А как бывало здесь шумно и людно! Нескончаемый гомон рабочих, грузчиков, ржание лошадей, гул механизмов рудных и зерновых перегружателей, мерное перестукивание железнодорожных колес, громогласные команды боцмана: «Принять швартовы! Отдать швартовы!» – и протяжный, почему-то всегда берущий за душу, гудок

²⁵⁴ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 18. Л. 187.

²⁵⁵ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 18. Л. 18.



отходящего парохода...



*На причалах НТП, разрушенных в период гражданской войны*²⁵⁶. 1923 г.

Так продолжалось у Лоренца Карловича на протяжении всей службы в Николаеве. Порт воистину был его домом.

Долгие годы Л. Юстус, как отец, заботливо обустроивал разнообразное хозяйство порта. Поздним летним вечером мог выйти из дома прогуляться по мощёным брусчаткой причалам. А в сопровождающие взять кого-нибудь из старших надзирателей – уж они-то вездесущи и расскажут все новости о порте! Да и живут они тут же, по соседству – в зданиях Портового Управления. Так уж было заведено.

В Каботажном отделе – это старейший (с 1887 г.) работник порта Шарлоимов Михаил Яковлевич (родился 05.09.1861). Он из многочисленного и знаменитого в Николаеве купеческого рода. До революции дослужился до губернского секретаря, вместе с Юстусом был ревизором «Общества помощи детям нуждающихся рабочих г. Николаева». И вот теперь его из казённой квартиры в порту по распоряжению новой власти выселили к дочери на Фалеевскую, 41²⁵⁷.

В Заграничном отделе порта обо всём доложит Сиротюк Андрей Иванович – опытный, исполнительный служащий порт-

²⁵⁶ Фото из архива Народного музея истории НМТП.

²⁵⁷ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 79. Л. 28.



надзора. В 1916 г. он даже получил государственную награду – «золотую медаль с надписью “За усердие” для ношения на груди на Аннинской ленте»²⁵⁸. Сиротюк пока при власти – Г. Баглай назначил его Заведующим Портовым Управлением. Именно Сиротюк А. И., исполняя обязанности Начальника порта вместо уехавшего 02.07.1920 в командировку Баглая, собственноручно подпишет Юстусу Л. К. мандаты для отъезда в Питер.

Да, Лоренцу Карловичу некогда унывать и погружаться в воспоминания. Времена наступили суровые, военные. Все рабочее и служащие порта *«считаются призванными на действительную военную службу»*. Об этом гласит приказ Управляющего портом Г. Баглая от 29.04.1920 № 16, п. 3²⁵⁹. К тому же, в эти тяжелые, голодные годы надо было просто суметь накормить семью, находящихся на его попечении женщин. Для этого приходилось много и усердно работать, не обращая внимания на возраст, недуги, обиды...

Из Питера инженер Юстус получил важное задание обследовать все южные порты и доложить в вышестоящие инстанции.

Окончательный отъезд Л. Юстуса из Николаева

30 июня 1920 г. в Портовом Управлении получена телеграмма из Харькова. В ней говорится, что Юстус должен явиться в Петроград с докладом *«всех материалов обследования южных портов»*, но прежде ему предлагается заехать в тогдашнюю столицу Украины – Харьков²⁶⁰. В этот же день Г. Баглай издаёт приказ № 58, п. 5, который гласит: *«Согласно резолюции председателя Коллегии Угвода т. Мишина инженер Юстус откомандировывается в Петроград, а на его место временно исполнять обязанности назначается техник Мамыхин»*²⁶¹, причём *предлагается инж. Юстусу выдать командировочных под отчёт пятнадцать тысяч (15 000 руб.)»*²⁶².

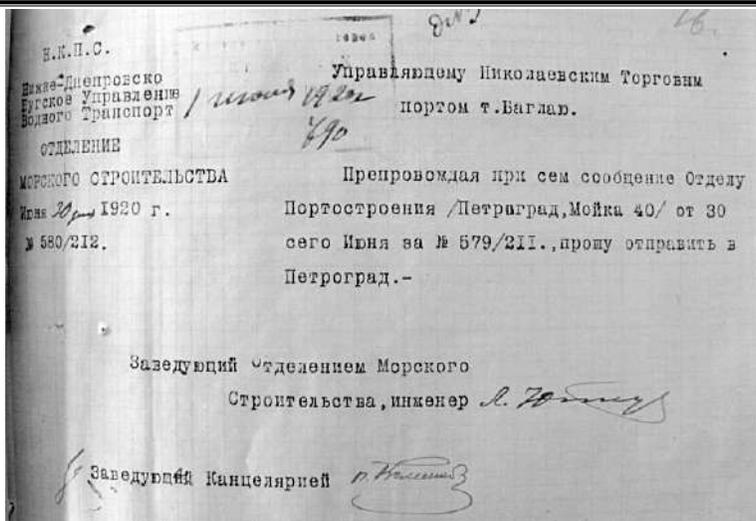
²⁵⁸ ГАНО. Ф. 225. Оп. 1. Д. 103. Л. 157, 158, 158 об.

²⁵⁹ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 77. Л. 13, 13 об.

²⁶⁰ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 18.

²⁶¹ (Мамыхин) Мамыхин А. М. после окончания УКПС (1891) прикомандирован в распоряжение заведующего работами НТП с 28.11.1892 [34, с. 1325].

²⁶² ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 77. Л. 40, 40 об.



Служебная записка Л. К. Юстуса об отъезде в Петроград т. Баглаю с личной подписью Юстуса. 1920 г.

Юстус Л. К. едет в Петроград не один. В архиве есть охранный «Мандат» на проезд²⁶³ Лоренца Карловича и его спутниц: жены Марии Александровны, урождённой Клан, 59 лет; свояченицы Фанни Яковлевны Люльки, 44 лет, и личного секретаря Настасьи Александровны Степановой, 42 лет. Так мы узнаём, что Лоренц Карлович в эти годы перестал быть вдовцом, его семья разрослась – и это давало ему новые силы.

В заявлении Начальнику порта Лоренц Карлович пишет, что, «уезжая на время по делам службы в Петроград», оставляет кое-что из движимого имущества на квартире по ул. Потёмкинской, 20/1²⁶⁴. Поэтому 02.07.1920 ему было выписано «Удостоверение» на вещи, оставляемые в Николаеве, которые «не подлежат ни реквизиции, ни конфискации как имущество, принадлежащее Советскому служащему»²⁶⁵.

²⁶³ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 4. Л. 207.

²⁶⁴ Юстус в то время жил на квартире у Айнгорна Я. И. – известного в Николаеве врача водолечебницы, который держал по указанному адресу «рентгеновский кабинет», был членом Городского Собрания и «Заведывающим библиотекой при Городском Собрании» (Адрес-календарь на 1915 г.). – Прим. авт.

²⁶⁵ ГАНО. Ф. Р-129. Оп. 1. Д. 18. Л. 66 об.



Проделанная исследовательская работа и доклад инженера Юстуса, по-видимому, были, как всегда, профессиональны и безупречны. Сейчас трудно сказать, на каких уровнях решалась судьба Юстуса Л. К., ведь не вернуться на место службы в военное время считалось дезертирством и каралось очень сурово. Возможно, сыграли роль старые дружеские связи в Петрограде, и он оказался там востребованным как специалист. Нам известно лишь то, что работать в Николаев он больше не вернулся.

Как сложилась жизнь инженера Юстуса в северной столице, где работал, какие занимал должности, мы не знаем. Но, скорее всего, учитывая сведения из некролога о смерти Л. К. Юстуса, это была посильная научно-исследовательская и консультативная работа известного и уважаемого инженера-портостроителя, человека, умудрённого огромным жизненным опытом, которому есть, что передать новым кадрам. В тот период потребность в специалистах такого уровня у представителей наступившей эпохи ещё была.

Вычеркнутые из памяти потомков

Что же дальше произошло с другими «старыми спецами» Николаевского порта, кто не покинул страну после гражданской войны, а наоборот, своими знаниями и умениями восстановил разрушенное хозяйство в самые трудные годы. С большинством из них советская власть расправилась очень жестоко...

В 1938 г. подверглась репрессиям целая группа работников НТП, многие были приговорены к высшей мере наказания (ВМН). Среди этих людей – опытных технических работников – были те, кто хорошо знал Л. К. Юстуса, работал в дореволюционные годы под его руководством в Управлении работ порта, а в 20-е и 30-е годы продолжали быть ведущими специалистами и выполнять ответственные задания.

Например, **Мамыхин** Александр Михайлович (1869 - 25.04.1938) был производителем работ в порту ещё с 28.11.1892 [34, с. 1325]. До революции на документах можно часто встретить его подпись вместо отсутствующего Л. Юстуса как Вр. и. д. Начальника работ порта. Вот и в 1920-м, после отъезда Лоренца Карловича в Петроград, Мамыхин был назначен вместо него заведовать строительным отделом. Последующие годы он продолжал работать в порту. Но, в 1938 г., невзирая



на преклонный возраст (68 лет), как «враг народа», занимавшийся «шпионской и контрреволюционной деятельностью» был расстрелян²⁶⁶.



*Служащие Управления порта²⁶⁷. 1923 г.
Сидит за столом Баглай Г. В. – Начальник порта;
стоят (справа – налево): Сиротюк А. И. – Капитан порта,
Мамыхин А. М. – техник-строитель, Курчатов В. Г. – Гл. бухгалтер,
Костюк А. Г. – Заместитель Начальника порта*

Из допросов, которые есть в уголовном деле на Мамыхина А. М., с удивлением узнаём, что всю эту «деятельность» в НТП организовал ещё в 20-е гг. инж. Пятницкий. Читая многочисленные страницы допроса Мамыхина, понимаешь, что этот «бред» был вложен в его уста «особыми методами допроса». Подробности о судьбе Пятницкого, Тухолки, Арондара и др. он не мог знать просто потому, что в то время их даже не знали ближайшие родственники осуждённых. Сказано, что с Пятницким он позна-

²⁶⁶ ГАНО. Ф. 5859. Оп. 2. Д. 3143.

²⁶⁷ Фото из архива Народного музея истории НМТП.



комился в 1922 г., когда тот перешёл работать в НТП. Следователю было даже лень узнать, что Мамыхин и Пятницкий работали вместе в Управлении работ порта ещё в 1902 г. Понятно, почему всё удобно было «свалить» на Пятницкого. В это время его уже не было в живых... Но это не помешало карающим органам осуществить серьёзную «чистку» в порту.

Были расстреляны работники НТП:

– прораб строительной части, опытный гидротехник, работавший ещё при Л. Юстусе, **Емельянов** Федор Яковлевич (1881-1938);

– работник Портнадзора с 1908 г. **Артеменко** Павел Филиппович (1882–1937);

– инженер, в 1918 г. – член «Коллегии девяти», в партии большевиков с 1919 г.²⁶⁸, **Горелов** Григорий Федорович (1890-1938);

– референт по договорам **Айзенберг** Абрам Михайлович (1883–1937);

– юрисконсульт **Шейнин** Вениамин Михайлович (1887–1937);

– начальник связи **Курьянов** Иван Александрович (1884–1937);

– бухгалтер **Шардт** Никодим Никодимович (1900-1937);

– бухгалтер Николаевского отделения Дно-базы **Платонов** Григорий Иванович (1895–1937);

– заведующий промерной партии Николаевского отделения Дно-базы **Сибер** Александр Васильевич (1890-1937).

На момент ареста некоторые из них уже не работали в порту, т. к. были уволены в результате постоянных «чисток» партийного и административного аппарата порта. Например, **Сиротюк** Андрей Иванович (1878–1938) пришёл в НТП из Одесского порта ещё в 1910 г., работал старшим надзирателем. В гражданскую войну он не покинул своего поста. Как знающий специалист при всех властях оставался Помощником Начальника порта: у Лапина Н. А., у Баглая Г. В. Позже занимал должности Капитана порта, затем начальника охраны. А в середине 1920-х гг. ему припомнят и царскую службу, и службу при

²⁶⁸ ГАНО. Ф. р-129. Оп. 2. Д. 2. Л. 53.



«белых», и он как «враждебный элемент» будет уволен из НТП. По-видимому, он вернулся в Одессу, т.к. именно там был в 1938 г. осуждён и расстрелян²⁶⁹.

Техники строительной части **Функ** Александр Германович (1889-?), **Колесниченко** Василий Климович (1879-?), **Прохоров** Сергей Александрович (1879-?) и инженер-экономист **Вальтер** Александр Фердинандович (1890-1940) были осуждены по второй категории, предполагавшей 10 лет заключения²⁷⁰.

В 1957 г. все они были реабилитированы «за отсутствием в их действиях состава преступления»^{271, 272}.

Напрашивается вывод, что «бывшие специалисты» автоматически попадали в разряд «шпионов» и «контрреволюционеров» как наиболее грамотный и трудно перевоспитываемый слой населения. Но репрессиям подверглись и ярые сторонники большевистской революции. Примером может служить бывший в 1934-1937 гг. Начальником НТП **Боровский** Андрей Петрович (29.11.1885–05.02.1938). Из его биографии мы узнаём, что в 1919 г. он командовал «красными» полками 58-й дивизии на Южном фронте. После войны занимал посты: Начальника и Комиссара лоц-станции Азовского моря, Западной лоц-станции, командира Николаевской военно-морской базы и военного порта, начальника управления Регистра СССР и многие другие. Но все эти заслуги ему не засчитались. Приговор – расстрел. Реабилитирован посмертно в 1957 г. [26, с. 43-44].

В 1937 г., также по ложному доносу, был арестован и осуждён на длительный срок **Гончаров** Андриан Артамонович (1886–1971), который был Начальником НТП в 1924–1928 гг. Он боролся за советскую власть, командуя полком 45-й дивизии Красной армии. В 30-е гг., получив диплом капитана дальнего плавания, возглавлял Дальневосточное пароходство. Затем вернулся в Украину и управлял Мариупольским портом. Здесь, на родине, его и настигли каратели НКВД. Был реабилитирован

²⁶⁹ Жертвы политического террора в СССР (версия от 14.04.2016) // Веб-сайт «Мемориал». URL : <http://lists.memo.ru/d30/f213.htm>.

²⁷⁰ Подготовка и оформление списков в НКВД // Веб-сайт общества «Мемориал». URL : <http://stalin.memo.ru/images/intro.htm>.

²⁷¹ ГАНО. Ф. 5859. Оп. 2. Д. 5810.

²⁷² ГАНО. Ф. 5859. Оп. 2. Д. 5841.



лишь после знаменитого XX съезда Коммунистической партии Советского Союза (КПСС), прошедшего в 1956 г.²⁷³.

Теперь становится понятным, почему и С. П. Беляев, и Г. В. Баглай, и А. А. Гончаров – активные участники, пассионарии революции! – уже к 30-м гг., чувствуя приближающийся террор, постарались оказаться подальше от родных мест, от «доброжелательных» соседей и сослуживцев, строчащих доносы. Разумеется, что в их бурной, насыщенной противоречивыми событиями молодости, было за что зацепиться... Капитаны дальнего плавания Беляев С. П. и Баглай Г. В. встали на привычный капитанский мостик и оставили свой след в истории не только как управленцы, но и как мастера своей морской профессии. В годы войны (1941-1945) совершили героические поступки.

А. А. Гончаров же, возглавляя водный транспорт в разных уголках страны, куда направляла партия, незаслуженно пройдя затем суровые испытания сталинских лагерей, всё-таки выжил и не пал духом. В 1963 г. он написал художественную книгу «Шёл отряд по берегу», где рассказал о событиях, участником которых был сам, – о боевых походах Красной армии в годы гражданской войны, о тяжелых испытаниях, выпавших на долю народа²⁷⁴.

А Лоренц Юстус, как мы узнаем позже, мирно и достойно ушёл из жизни в 1925 г. Но были уничтожены с позорным клеймом «врага народа» все те, кто его хорошо знал, кто с ним работал. А если кто-то и остался в живых, то их уста на долгие годы сковал страх. Они молчали, ничего не передав последующим поколениям ни о Л. Юстусе, ни о других достойных внимания личностях, кого огульно, на всякий случай, причислили к врагам советской власти.

²⁷³ Андриан Артамонович Гончаров // Интернет-сервис семейных деревьев. URL : <http://familyface.com/ru/homo/pr/view/id/2602>.

²⁷⁴ Гончаров, А. А. Шёл отряд по берегу...: [Воспоминания]. – Одесса : Кн. изд-во, 1963. – 220 с., 1 л. портр. ; 21 см. – [Иностранная военная интервенция и гражданская война в СССР 1918–1920 гг. Воспоминания и записки]. URL : <http://search.rsl.ru/ru/record/01006071919>.

Глава VII

ПОСЛЕДНЯЯ НАУЧНАЯ СТАТЬЯ ЮСТУСА Л. К.

Будучи уже в солидном возрасте – 68 лет, живя в Петрограде, Лоренц Карлович Юстус мог бы вполне наслаждаться заслуженным отдыхом. Но, как оказалось, внутренняя сущность настоящего инженера не может успокоиться, не может не терзать разум человека всевозможной научной аналитикой, интеллектуальными размышлениями. У истинного Инженера с большой буквы, каковым и был Юстус, не иссякала потребность что-либо творить. А тем более, когда был социальный заказ от вновь строящегося общества на его инженерный труд.

Возможно, именно поэтому Л. К. Юстус снова, как в былые времена, занялся научной работой. В 1923 г. в журнале «Водный транспорт» № 1-2 выходит его статья «Необходимые глубины в морских портах и размеры причальных линий в связи с современным судостроением, тенденцией его будущего развития и торговым оборотом порта» [36]. Многолетний опыт работы в южных портах страны, глубокие знания в области портостроения, гидрографии, морского транспорта и морской торговли давали возможность Юстусу осуществить такой серьёзный научный обзор.

В данной статье, на 30 страницах мелким журнальным шрифтом инж. Юстус подробно излагает суть озвученной темы. Первая глава называется «О составе мирового торгового флота по тоннажу и о главных размерах портовых сооружений в связи с составом флота». Юстусом *«предпринято настоящее статистическое исследование торгового флота океанского плавания»* на основе данных английского Ллойда. Автором составлено много таблиц, где рассматриваемые 11 072 судна дальнего плавания классифицированы по тоннажу, осадкам, годам постройки.

Во второй главе Юстус проводит анализ пароходов, посещающих русские порты в зависимости от их глубины, расстояния до центров торговли в Западной Европе. На основании такого исследования он выводит формулу экономической рентабельности судна, где рассматривается зависимость всех доходных и расходных компонентов эксплуатации судна от параметров его длины, количества перевозимого груза и протяжённости пройденного пути. Из анализа этой формулы Юстус делает глубокие, научно обоснованные выводы.



Порты.

Необходимые глубины в морских портах и размеры причальных линий в связи с современным судостроением, тенденцией его будущего развития и торговым оборотом порта.

Л. К. Юстус.

1. О составе мирового торгового флота по тоннажу и о главных размерах портовых сооружений в связи с составом флота.

Главные размеры портовых сооружений должны быть сообразены с размерами судов, на посещение которых можно рассчитывать при постройке данного порта.

Известно, что грузоподъемность судна возрастает приблизительно пропорционально третьей степени линейного размера судна. Поэтому для оборота определенного количества груза при больших судах нужна значительно меньшая причальная линия, чем при малых судах, но зато для больших судов гавани и рейды и подходы к ним должны иметь большую глубину, чем для мелких судов, порт должен быть оборудован более мощным оборудованием, для более интенсивной загрузки и выгрузки товаров. Равным образом, и ширина навесов и складов должны быть больше для большемерных судов, чем для маломерных.

Спрашивается, каковы предельные тоннаж и размеры большемерных океанских судов, на посещение которых могут и должны рассчитываться первоклассные русские порты не только теперь, но и в ближайшие десятилетия.

Для выяснения этого вопроса, и предпринято настоящее статистическое исследование торгового флота океанского плавания.

В основание исследования положены регистры английского Ллойда за 1917—1918 г. г. (по 30 июля 1918 г.).

Учету подвергнуты только паровые суда, так как парусные суда имеют сравнительно малый тоннаж, и притом более крупные парусники не могут посещать русских портов, так как они могут конкурировать с паровыми судами только на больших перегонах с более или менее постоян-

*Первая страница последней научной статьи Л. К. Юстуса.
1923 г.*



В таблице представлены все характеристики судов, посетивших русские порты в последнем мирном 1913 г. Его анализ показывает, *«что на большом расстоянии перевозок малые суда не могут конкурировать с большими. Это положение прекрасно подтверждается данными о судах дальнего каботажа»*. Далее он рассматривает связь расстояния между портами с размерами судов для малого каботажа. А проводя сравнение Одессы, Николаева и Херсона, Юстус пишет, что *«ещё поучительнее сравнение портов, на одном море лежащих»*. Очень важно, что от всех приводимых параметров сильно зависят фрахтовые ставки.



На причалах заграничного отдела НТП²⁷⁵. Открытие нач. XX в.

Третья глава посвящена глубинам портов и подходам к ним. Высчитанные ранее максимальные и оптимальные параметры судов для каждого порта показывают, какие глубины у причалов и подходам к ним должны быть. Автором учитываются различные климатические условия, возможность в некоторых портах резкого колебания уровня воды, так называемые «сгоны». Поэтому он пишет: *«Глубина порта должна быть задана так, чтобы при низком горизонте, повторяющемся в году не более двух-трех раз, при общей продолжительности не больше 4 дней, глубина*

²⁷⁵ Из фондов Народного музея НМТП.



порта была равна осадке наибольшего судна с полным грузом, без воды под килем».

В этой же главе Юстус рассматривает высоту набережной как «самой ценной части портовых сооружений». Когда порты углублялись, как это было в Одессе, Петрограде, Николаеве, то для защиты или усиления набережной проводилось уширение стенки или устройство перед набережной эстакады. Это было неправильно, делалось в целях экономии. «За границей в таких случаях набережная разбиралась и заменялась новой или таковая строилась на другом месте».

Мировая тенденция указывает на рост тоннажа судов и рост глубин портов. В связи с этим автор даёт рекомендацию «закладывать набережные стенки (а именно, массивные части) на глубине, превышающей глубину бассейна на 1 метр, а высоту надводной стенки определять на 1,5 метра выше самой высокой воды, бывшей до постройки стенки».

Последняя глава статьи называется «Протяжение причальной линии и портовой территории в связи с грузовыми операциями». Здесь учитываются все виды операций с грузами, виды грузов, продолжительность навигации, неравномерность загрузки причалов. О пропускной способности набережной Юстус говорит, что она «возрастает с возрастанием размера судов, пользующихся этой набережной», а «при надлежащем благоустройстве и механическом оборудовании порта, будет наибольшая для сыпных массовых грузов и уменьшается для тарных грузов». Вывод таков: «Длину причальной линии следует определить не по годовому грузообороту, а по грузообороту месяца наиболее интенсивной работы».

В конце статьи инж. Юстус делает общие выводы. Некоторые из них соответствовали реалиям того времени, но основная часть из них актуальна до сих пор. Современные строители морских портов, специалисты, занимающиеся международными морскими перевозками, хранением и перегрузкой товаров в портах, изучив работу инж. Юстуса, могут использовать эти знания для усовершенствования существующих технологий, добиваться благодаря этому успеха и процветания своего дела.

Глава VIII СЕМЬЯ ЛОРЕНЦА КАРЛОВИЧА ЮСТУСА

Как упоминалось выше, Лоренц Карлович Юстус был женат на Кондаревой Наталье Иосафовне. В браке они прожили 31 год, но, к сожалению, детей не имели. Даже свой заслуженный потомственный дворянский титул ему некому было передать.

В 1915 г. Наталья Иосафовна умерла. В период между 1917–1920 гг. Лоренц Карлович женился на Клан Марии Александровне. О детях в этом браке нам ничего не известно.

К своей большой семье братьев и сестёр он был очень внимателен. Из завещаний, которые Юстус, как полагалось в то время, периодически писал, видно, что недвижимости он не имел, жил в съёмных или казённых квартирах (ул. Артиллерийская, 1, ул. Б. Морская, 1/2, Каботажный мол, порт и др.), а деньги завещал жене Наталье Иосафовне²⁷⁶.



*Юстус А. А. – родственник
Юстуса Л. К. 2014 г.*

А в его завещании 1913 г. перечислены, кроме жены, брат Якоб Карлович Юстус, племянник Рудольф Яковлевич Юстус, сёстры: Шарлота Карловна Торкиани, Елизавета Карловна Онезорге, Амалия Карловна Фрицлер, Эрнестина Карловна Грасмюк²⁷⁷. В завещании перечислены самые близкие родственники Лоренца Юстуса. Но этот род был очень многочисленным.

Один из дальних родственников нашего героя – Андрей Андреевич Юстус. Веточка его рода отпочковалась ещё на уровне пра-прадедушки Лоренца Карловича. Однако, он занялся поисками генеалогических корней всего рода Юстусов.

Он обращается к различным доступным источникам, делает запросы в архивы, переписывается с потомками фамилии

²⁷⁶ ГАНО. Ф. 143. Оп. 1. Д. 39. № 14.

²⁷⁷ ГАНО. Ф. 143. Оп. 1. Д. 128. № 97. Л. 69.



Юстус²⁷⁸. Мы с ним общались через Интернет, и он поведал нам много интересного.

Пра-пра-прадедом Лоренца Карловича Юстуса был Андреас Юстус (Andreas Justus). Он родился в 1725 г. в деревне Кессельбах (Kesselbach), недалеко от г. Гисена, земля (графство) Гессен-Дармштадт (Landgrafschaft Hessen-Darmstadt). Ныне это земля Гессен (Германия). Умер Андреас Юстус в 1802 г. в с. Теляуза (Фишер/Fischer – немецкое название) Самарской губернии.

Приехал в Россию в июле 1766 г., поселился в с. Теляуза в июле 1767 г. Приехал с женой Елизаветой Фаульштих (Elisabeth Faulstich), 1727 г. рожд., сыновьями Иоганном Генрихом (Johann Heinrich, 1748 г. рожд.), Андреасом (Andreas, 1755 г. рожд.), Иоганном Бальтазаром (Johann Balthasar, 1759 г. рожд.) и дочерью Еленой (Helena, 1752 г. рожд.)

Старший сын первопоселенца Андреаса – Иоганн Генрих (1748–1818) – был пра-прадедом Л. К. Юстуса. Готфрид Юстус (1770–1820) – прадедушка Л. К. Юстуса – также старший сын в семье. В связи с женитьбой в 1793 г. он из лютеранской немецкой колонии с. Теляузе²⁷⁹ переехал в с. Паульское²⁸⁰ (Павловка) Самарской губернии. И теперь уже его старший сын, Иоганн Лоренц Юстус (Johann Lorenz Justus, 1800–1853), который являлся дедушкой нашего героя и в честь которого был назван Л. К. Юстус, переехал при женитьбе на Шарлоте Леонардт (Scharlotte Leonhardt, 1807 г. рожд.) в с. Лесной Карамыш²⁸¹ (Гримм/Grimm – немецкое название) Саратовской губернии. С ним появилась фамилия Юстус в Лесном Карамыше.

У деда было 11 детей. Один из них – Юстус Карл Генрих Филипп (Justus, Karl Heinrich Philipp, 1833–1897) – отец нашего Юстуса Иоганна Лоренца (Justus, Johann Lorenz). Его матерью была Альбрандт Катерина Маргарета (Ahlbrandt, Katharina

²⁷⁸ Юстус А. А. просит любую информацию о семье Юстусов, переехавших в Россию в 1766 г., направить на *E-mail: justan@list.ru*. Если это повлечёт за собой расходы, гарантирует их оплатить.

²⁷⁹ Немецкие населённые пункты Поволжья до 1917 г. / А. Шпак // Историческое, географическое и статистическое описание немецких поселений. – Фишер (сейчас Красная Поляна Марковского района Саратовской области). URL : <http://wolgadeutsche.net/list/fischer.htm>.

²⁸⁰ Там же. – Паульское. URL : <http://wolgadeutsche.net/list/paulskoje.htm>.

²⁸¹ Там же. – Гримм. URL : http://wolgadeutsche.net/list/grimm_kolonie.htm.

Margaretha, 1833–1900).

Известно, что среди одиннадцати детей был дядя нашего Лоренца Карловича, Филипп Михаил (1837 г. рожд.). У его сына – Генриха Карла (1872 г. рожд.), т. е. двоюродного брата – Л. К. Юстус был крёстным. Есть некоторые сведения о судьбе Генриха Карла. В 1896 г. закончил юридический факультет

Императорского Московского университета, был присяжным поверенным, жил в Саратове до 1917 г. точно. Известно, что в 1927 г. работал в Москве зам. заведующего юридическим отделом Гос. синдиката рыбной промышленности [5, с. 671].

У Л. К. Юстуса был старший брат – Якоб Александр Юстус (Jakob Alexander Justus, 1853 г. рожд.) – о котором уже упоминалось в книге по поводу его ареста в 1915 г. Брат Якоб имел дочь Берту (Bertha, 1879 г. рожд.) и сыновей Александра (Alexander, 1881 г. рожд.) и Рудольфа (Rudolph, 1883 г. рожд.). Жену его звали Лоуиза Гергенрётер (Louisa Hergengröther)²⁸².

Также у Л. К. Юстуса было пять сестёр: Шарлотта (Scharlotte, 1857 г. рожд.), Елизавета Катерина (Elisabeth Katharina, 1860 г. рожд.), Екатерина Амалия (Katharina Amalie, 1863 г. рожд.)²⁸³, Эрнестина Катерина (1867 г. рожд.), Агата (1871 г. рожд.)²⁸⁴ и Берта (Bertha, 1875 г. рожд.)²⁸⁵.

Старшая из сестёр, Шарлотта, в замужестве была Торкиани (муж Карл Торкиани). Так как её имя есть в завещании 1913 г.,



Обложка научного труда Рудольфа Юстуса. 1908 г.

²⁸² ГАСО. Ф. 637. Оп. 2. Д. 915. Л. 26 об. 27.

²⁸³ ГАСО. Ф. 637, Оп. 18, Д. 131, Л. 251 об. 252.

²⁸⁴ ГАСО. Ф. 637. Оп. 2. Д. 681. Л. 51 об. 52.

²⁸⁵ ГАСО. Ф. 637. Оп. 2. Д. 681. Л. 217 об. 218.



то в эти годы была ещё жива, а дальше – неизвестно.

Сестра Елизавета была замужем за Иоганном Карлом Онезорге. Умерла в 1945 г. в Германии. Когда уехала за границу – неизвестно.

Сестра Амалия, в замужестве Фрицлер (муж Генрих Александр Фрицлер), умерла в 1913 г.²⁸⁶.

Сестра Эрнестина была замужем за врачом Александром Грасмюк. Оба похоронены в Яблоновке (Лауве/Lauwe – немецкое название) Самарской губернии, на территории АССР немцев Поволжья (АССР НП)²⁸⁷. Когда она умерла – неизвестно, муж умер в 1930 г.

Были у Лоренца Карловича и племянники. Но, как видно из завещания, особую привязанность и заботу он проявлял к младшему сыну брата Якоба – Рудольфу (08.01.1883–08.04.1939). Скорее всего, Рудольф даже жил у дяди в Николаеве, так как известно, что он в 1902 г. окончил здесь Александровскую мужскую гимназию. Затем он учился в Одессе, в Новороссийском университете²⁸⁸ на математическом отделении физико-математического факультета.

В 1908 г. в Одессе была напечатана отдельным изданием его научная статья «Геологические наблюдения вдоль новой ж.-д. линии Херсон – Николаев». По-видимому, именно дядя, имея непосредственное отношение к МПС, занимаясь по долгу службы и вопросами железнодорожного сообщения, поспособствовал возможности участвовать Рудольфу в исследовательской работе и, как результат, напечатать данную статью.

Но после университета Рудольф Юстус всё же уходит из-под опеки дяди, работает сначала в Бийской женской гимназии Оренбургского учебного округа, а с 1909 г. – преподавателем естествознания и географии в Пермской мужской гимназии. Дослужился до чина надворного советника²⁸⁹.

²⁸⁶ ГАСО. Ф. 637. Оп. 2. Д. 3772. Л. 480 об. 481.

²⁸⁷ Административный центр г.Энгельс, территория бывших Самарской и Саратовской губерний. Существовала в составе РСФСР с 19.12.1923 до 28.08.1941 – *Прим. авт.*

²⁸⁸ Ныне Одесский национальный университет им. И. И. Мечникова.

²⁸⁹ Адрес-календарь и справочная книжка Пермской губернии на 1910 г. – С. 190; на 1912 г. – С. 17; на 1913 г. – С. 18; на 1914 г. – С. 18; на 1915 г. – С. 20;

Как складывалась жизнь Рудольфа Юстуса после 1917 г., пока не известно. Но мы точно знаем, что очень печально закончилась жизнь любимого племянника Л. К. Юстуса – Рудольфа. В 30-е гг. он был репрессирован. На момент ареста (11.02.1938) проживал в г. Кизел Пермской области и работал в горном техникуме преподавателем химии, у него была жена Варвара 36 лет и сын Александр 11 лет. Дело было прекращено из-за смерти обвиняемого (08.04.1939). Р. Я. Юстус был реабилитирован решением Прокуратуры Пермской области (16.12.2002)²⁹⁰. Это подтвердили и данные, полученные А. А. Юстусом от правнучки Рудольфа Яковлевича – Натальи.

Старший сын брата Л. К. – Александр Яковлевич Юстус – был военным, пехотным офицером. В 1909 г. – поручик 7-го Туркестанского стрелкового батальона. Участвовал в Первой мировой войне в чине штабс-капитана (1915), был дважды ранен и контужен. Дальнейшая судьба – неизвестна.

Мало пока известно о судьбе Лоренца Карловича и его близких родственников. Но усердие Андрея Андреевича Юстуса в построении генеалогического древа своего рода обнадёживает.

Пришло время, когда почти всё становится доступным, открываются многие тайны. Кто-то идёт к первоисточникам и собственными руками с трепетом перелистывает пожелтевшие, местами полуистлевшие, с выцветшими чернилами, страницы. А кто-то умело пользуется уже оцифрованными данными архивов и библиотек в сети Интернет... Есть надежда, что в результате новых исследований подобное забвение судеб известных в своё время личностей закончится и больше не повторится в истории нашего народа.

на 1916 г. – С. 21; на 1917 г. – С. 24. URL : <http://perm-book.ru/kalendarispravochniki-i-pamyatnye-knizhki-permskoj-gubernii/>.

²⁹⁰ Жертвы политического террора в СССР; 4-е издание // Веб-сайт «Мемориал». – 2007–2016, 14 апреля. – Юстус Р. Я. – Источник: Книга памяти Пермской обл. URL : <http://lists.memo.ru/index29.htm>.

Эпилог с некрологом

Лоренц Карлович Юстус прожил полных 70 лет. Умер 27 октября 1925 г. Вся его жизнь является примером преданного служения однажды и навсегда выбранному делу – строительству портов, гидротехнических сооружений и подходных каналов к ним.

Юстус Л. К. умер в сложные начальные годы установления советской власти. Но даже в новых условиях он успел поработать, передать свой бесценный технический опыт в деле портостроения и оставить о себе хорошие воспоминания у коллег. Собственно, об этом мы и читаем в некрологе по поводу смерти Л. К. Юстуса, опубликованном в журнале «Водный транспорт», № 12 за 1925 г.

«27 октября с. г. смерть похитила одного из старейших работников по портостроению – Инженера Путей



Фотография Л. К. Юстуса
из некролога в журн.
«Водный транспорт» № 12. 1925 г.

Сообщения Лоренца Карловича Юстуса. Покойный родился в Саратовской губернии 19 июня 1855 г. По окончании курса в Саратовской гимназии, в 1875 г. поступил в Институт Инженеров Путей Сообщения, который окончил в 1880 г. От 1880 до 1883 г. был на изысканиях по описанию р. Северной Двины и по регулированию р. Днестра; на последней работе участвовал в составлении проекта регулирования, который и был приведён в исполнение. С 1883 по 1885 г. заведовал участком Московско-Варшавского шоссе в Калужской губернии.

В 1885 г. был назначен Помощником Инспектора и впоследствии Помощником Начальника работ Николаевского порта. С 1898 по 1917 г. состоял Начальником работ Николаевского, а затем и Херсонского портов; таким об-

разом, Л. К. Юстус 30 лет своей жизни посвятил Николаевскому порту,



и можно с уверенностью сказать, что Николаевский порт во многом обязан работам Л. К. Юстусу своим развитием и нынешним значением первоклассного порта. В 1917 г. был назначен членом Технического Совета Министерства Торговли и Промышленности и Заведывающим Бюро новых работ; с означенного времени он непрерывно работал по портостроительству, оказывая ценные услуги своими знаниями и богатым техническим опытом. Последний его, весьма ценный труд, «Необходимые глубины в морских портах и размеры причальных линий в связи с современным судостроением, тенденцией его будущего развития и торговым оборотом порта» напечатан в журнале «Водный Транспорт» за 1923 г., в №№ 1 и 2. Таким образом, по своим большим знаниям в области гидротехники и по своей упорной и энергичной работе Лоренц Карлович принадлежал, несомненно, к крупным работникам по портостроительству.

В частной жизни Лоренц Карлович всегда был добрым и отзывчивым товарищем для своих сослуживцев и подчинённых, и каждый, кто знал Л. К., всегда помянет его добрым словом».

Инж. А. В. Флорин, 1925 [35]

Вот так закончил свой жизненный путь Лоренц Карлович Юстус. Никаких мучений, длительных болезней в некрологе не упоминается. Видимо, человек до последней минуты был в строю.

Некролог написан старым другом, «однокашником» Юстуса – Анатолием Викторовичем Флориным (1857–193(6)7?), окончившим вместе с Лоренцем Юстусом ИИПС в 1880 г.²⁹¹. Судьбы у них сложились вдали друг от друга, но у обоих был богатый жизненный опыт «старых спецов»-портостроителей, оба продвигались по службе в МПС [34, с. 1203].

Флорин в 90-х гг. XIX в. занимался устройством Батумского коммерческого порта для вывоза продуктов русской нефти²⁹².

²⁹¹ Список окончивших курс в Институте инженеров путей сообщения Императора Александра I за сто лет, 1810–1910 гг. Период III, 1865–1890. Л. 111–112, № 38.

URL : <http://photo.qip.ru/users/naja/95307819/104902657/#mainImageLink>,
<http://photo.qip.ru/users/naja/95307819/104902711/#mainImageLink> eLink.

²⁹² Батумский порт : Условия вывоза продуктов рус. нефти через Батум. порт в сопоставлении с условиями транспортировки и вывоза нефтяных продуктов в Соединённых Штатах Сев. Америки / Сост. А. В. Флорин, инж. п. с. – СПб. : Комис. по устройству коммерч. портов, 1895 (обл. 1896). – 61 с., 7 л. ил., карт. ; 25. (Материалы для описания рус. коммерч. портов и истории их сооружения; Вып. 18). URL : http://www.alib.ru/au-florin/nm-materialy_dlya_opisaniya_russkih_kommercheskih_portov_istorii_sooruzheniya/.



В 1905 г., будучи инженером-строителем Керченского порта, представил новый проект портовых сооружений в Керченской бухте, занимался углублением подходов к порту²⁹³. Работая в разных городах, Юстус и Флорин фактически занимались одинаковым делом – строительством современных коммерческих портов. Как оказалось, жизнь даже через много-много лет не разрушила их единство творческого профессионального мышления, тёплые и уважительные отношения, сложившиеся между ними ещё в далёкой юности.

Л. К. Юстус ушёл из жизни уже в мирный 1925 г., с благими мыслями о лучших временах, с надеждой, что потомки будут помнить всё, что он успел сделать для людей за полнокровные 70 лет жизни. Но, к сожалению, до сих пор заслуги инж. Юстуса не оценены по достоинству ни в Украине, ни в Николаеве...

А ведь в «Некрологе» ясно написано, что *«Николаевский порт во многом обязан работам Л. К. Юстуса своим развитием и нынешним значением первоклассного порта»* [35].

Справедливости ради, отметим, что в ХТП гораздо раньше вспомнили Лоренца Карловича Юстуса. Серия книг «Херсон – первый порт на Чёрном море» значительно обогатили наши знания о деятельности инженера Юстуса. В здании Морского культурного центра, в одном ряду с другими руководителями ХТП, представлен портрет Юстуса, выполненный членом Национального союза художников Украины (НСХУ) Кравченко Владимиром Николаевичем.

Хотелось бы напомнить, что с 1885 по 1917 г. Л. Юстус постоянно жил и трудился в прославленном корабельями и флотоводцами г. Николаеве. Благодаря его руководству строительством торгового порта (начиная с 1893 г.), весь мир узнал о Николаеве как о первоклассном современном порте.

Под началом Л. К. Юстуса углублялся и обустроивался маяками и причалами весь Днепро-Бугский канал и Днепр, вплоть до ХТП, строились морские порты Скадовска и пос. Хорлы.

На протяжении всей жизни Лоренц Карлович занимался научными разработками и анализом в области гидротехнических

²⁹³ Морской порт Керчь : истор. повесть / К. В. Мочульский // Форум «Город Герой Керчь: История Керчи». URL : <http://www.vkerchi.com.ua/ruska/viewtopic.php?f=11&t=818>.

и портовых строений. Всего себя инж. Юстус посвящал обществу, в котором жил, потому и *«был добрым и отзывчивым товарищем для своих сослуживцев и подчинённых»* [35].

Подводя итог вышесказанному, хочется надеяться, что историческая ошибка будет исправлена, и современное общество признает, что Лоренц Карлович Юстус был незаурядным и высокообразованным человеком своего времени, талантливым инженером и успешным руководителем в портовой отрасли, оставившим заметный материальный и духовный след в наших краях.

Приведенные факты его биографии свидетельствуют о том, что инженер Юстус своим многолетним и честным трудом на высокой государственной службе достойно творил историю портовых городов нынешних Николаевской и Херсонской областей и по праву должен занять заслуженное место в ряду известных личностей Украины.

Надеемся, что со временем усилиями всех исследователей, заинтересовавшихся судьбой инженера Юстуса, чистые страницы в его жизнеописании будут заполнены.



*Портрет Юстуса Л. К.
Худож. Кравченко В. Н. 2004 г.*

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АКО	–	Акционерное Камчатское общество
АН	–	Академия наук
АП РФ	–	Архив Президента Российской Федерации
БФ	–	Балтийский Флот
ВЖК	–	Высшие женские курсы
ВМН	–	высшая мера наказания
Вр. и. д.	–	Временно исполняющий должность
ВСМиРТФ	–	Всероссийский союз моряков и речников торгового флота
ГАКК	–	Государственный архив Камчатского края
ГАНО	–	Государственный архив Николаевской области
ГАОО	–	Государственный архив Орловской области
ГАСО	–	Государственный архив Саратовской области
ГАХО	–	Государственный архив Херсонской области
ГП	–	Государственное предприятие
ГУЛАГ	–	Главное управление лагерей и мест заключения
ГУТМиП	–	Главное Управление Торгового Мореплавания и портов
д. с. с.	–	действительный статский советник
Е. И. В.	–	Его (Её) Императорское Величество
ж. д.	–	железная дорога
ж.-д.	–	железнодорожный
ИИПС	–	Институт инженеров путей сообщения Императора Александра I (в Санкт-Петербурге)
Имп.	–	Император
инж. п. с.	–	инженер путей сообщения
ИРТО	–	Императорское Русское Техническое Общество
кв.	–	квадратный
КГКУ	–	Краевое государственное казённое учреждение
л. с.	–	лошадиная сила
МВД	–	Министерство Внутренних Дел
МПС	–	Министерство Путей Сообщения
МТиП	–	Министерство Торговли и Промышленности
МШ	–	мореходная школа
НКВД	–	Народный Комиссариат Внутренних Дел
НКП	–	Николаевский коммерческий порт
НКПС	–	Народный Комиссариат Путей Сообщения
НМТП	–	Николаевский морской торговый порт
НОКМ	–	Николаевский областной краеведческий музей
НОУНБ	–	Николаевская областная универсальная научная библиотека им. А. М. Гмырёва
НПУ	–	Николаевское Портовое Управление
НТП	–	Николаевский торговый порт
ОИКМ	–	Одесский историко-краеведческий музей

ООУНБ	–	Одесская областная универсальная научная библиотека им. М. С. Грушевского	
ОСВОД	–	Общество спасения на водах	
пог. саж.	–	погонная сажень	
пог. м	–	погонный метр	
прим. авт.	–	примечание автора	
п/х	–	пароход	
РАН	–	Российская академия наук	
рег. т	–	регистрационная тонна	
РГВИА	–	Российский гос. военно-исторический архив	
РГИА	–	Российский государственный исторический архив	
РИА	–	Русская Императорская Армия	
РККА	–	Рабоче-крестьянская Красная армия	
РОПиТ	–	Русское Общество Пароходства и Торговли	
РСФСР	–	Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика	
СДП	–	Советско-Дунайское пароходство	
смб.	–	с мечами и бантом (ордена)	
СМИ	–	средства массовой информации	
СНК	–	Совет Народных Комиссаров	
СРВТ	–	Союз рабочих водного транспорта	
с. с.	–	статский советник	
т.	–	товарищ	
ТИКМ	–	Туапсинский историко-краеведческий музей им. Н. Г. Полетаева	
ТТП	–	Туапсинский торговый порт	
т/х	–	теплоход	
УКПС	–	Училище кондукторов путей сообщения	
УНР	–	Украинская Народная Республика	
УССР	–	Украинская Советская Социалистическая Республика	
ХНЖД	–	Харьково-Николаевская железная дорога	
ХОКМ	–	Херсонский областной краеведческий музей	
ХСЗ	–	Херсонский судостроительный завод	
ХТП	–	Херсонский торговый порт	
ЦГАВО	–	Центральный государственный архив высших органов власти и управления Украины	
ЦГАКФФД	–	Центральный государственный архив кинофотофонодокументов	
ЦУМОР	–	Центральное Управление морского транспорта при НКПС	
ЧСЗ	–	Черноморский судостроительный завод (г. Николаев)	
ЧФ	–	Черноморский Флот	
ЮЖД	–	Южные железные дороги	

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. 1904. Список лицам, состоящим в Морском ведомстве и флота, чинам зачисленным по флоту : исправлено по 2-е июля / Морское ведомство. – СПб. : Тип. Морского Мин-ва, 1904. – Ч. 1 (адмиралам и штаб офицерам). – 434 с. – Режим доступа : URL : <http://book-old.ru/BookLibrary/00910-Spiski-chinov-flota/1904.-Spisok-litsam-sostoyaschim-v-Morskome-vedomstve-i-flota-admiralam-i-shtab-ofitseram.html>.

2. 1906. Список гражданским чинам IV класса : Испр. по 1-е марта 1906 г. / Инспекторский отд. собственной Е. И. В. Канцелярии. – СПб. : Тип. Правительствующего сената, 1906. – 83, 2611 с. – Режим доступа : URL : <http://dlib.rsl.ru/viewer/01003599546#?page=338>.

3. 1916. Список гражданским чинам IV класса : Исправлен по 1-е марта 1916 года / Инспекторский отд. собственной Е. И. В. Канцелярии. – Ч. 1. – СПб. : Тип. Правительствующего сената, 1916. – 122, 1792 с. – Режим доступа : URL : <http://dlib.rsl.ru/viewer/01003412777#?page=871>.

4. Андриенко, В. Г. Ледокольный флот России, 1860-е – 1918 гг. – М. : Европейские издания, 2009. – 122 с. – Режим доступа : URL : <http://fictionbook.ru/static/trials/08/34/27/08342754.a4.pdf>.

5. Вся Москва. Адресная и справочная книга на 1927 г. с приложением нового плана г. Москвы. – М. : Издание Московского Совета Р. К. и К. Д., Издательство Московского Коммунального Хозяйства, 1927. – 1676 с. – Режим доступа : URL : <http://www.box-m.org/shkola/history/32762-vsya-moskva-adresnaya-i-spravochnaya-kniga-na-1927-god-s-prilozheniem-novogo-plana-g-moskvy.html>.

6. Ге, Г. Н. Исторический очерк столетнего существования города Николаева при устье Ингула. (1790–1890) / Сост. по поручению Николаев. Гор. Думы к празднованию юбилея, Николаев. Гор. Секретарём Г. Н. Ге, по материалам, извлеч. из Гор. арх. распоряжением Николаев. Гор. Управы, и по собств. исслед. – Николаев : Рус. типо-литография, 1890. – 122 с. – Режим доступа : URL : <http://library.history.mk.ua/ge-g-n-istoricheskij-ocherk-stoletnego-sushhestvovaniya-goroda-nikolaeva-pri-uste-ingula-1790-1890>.

7. Гнусин, Д. Д. Либавский порт : очерк порта в торг. и судоход. отношении сравнительно с др. портами. С планом Либавского порта / Сост. Д. Д. Гнусин, инж. п. с. – СПб. : Комис. по устройству коммерч. портов, 1898. – 76 с. – 1 л. план. – (Материалы для описания русских коммерческих портов и истории их сооружения; Вып. 26). – (Электрон. б-ка Рос. гос. б-ки ; Хранение: XXIV 65/1).

8. Гнусин, Д. Д. Николаевский порт / Сост. Д. Д. Гнусин, инж. п. с. – СПб. : Комис. по устройству коммерч. портов, 1889. – 92 с. – 2 л. карт. – (Материалы для описания русских портов и истории их сооружения; Вып. 9). – (Электрон. б-ка Рос. гос. б-ки ; Хранение: XXIV 65/1).

9. Гнусин, Д. Д. Очаковский канал / Сост. Д. Д. Гнусин, инж. п. с. – СПб. : Комис. по устройству коммерч. портов, 1886. – 14 с. – 1 карта. – (Материалы для описания рус. коммерч. портов и истории их сооружения; Вып. 1).

10. Горбуров, Е. Г. Истории для истории. Книга вторая. Очерки об исторических событиях, о Николаевской земле и её людях / Е. Г. Горбуров, К. Е. Горбуров. – Николаев : Издатель Шамрай П. Н., 2015. – 256 с. : илл. – ISBN 978-617-680-033-0.

11. Гузенко, Ю. И. Николаївське відділення Імператорського Російського технічного товариства на початку ХХ ст. // Краєзнавчий альманах [Нотатки краєзнавця]. – Миколаїв: Обласний інститут післядипломної педагогічної освіти, 2011. – № 1. – С. 5–12. – Режим доступу: URL: <http://www.moippo.mk.ua/attachments/article/160/KA2011N1.pdf>.

12. Дриженко А. К. Описание Ростовского-на-Дону торгового порта. – СПб.: Типография Редакции периодических изданий Министерства Финансов, 1913. – 112 с. – Режим доступа: URL: <https://vivaldi.dspl.ru/bx0000175/view#page=1>.

13. Егоров, А. Ю. Херсон – первый порт на Чёрном море. Кн. 1: Исторические хроники 1778–2008 гг. / А. Ю. Егоров, В. Д. Смоленцев. – Херсон: Наддніпряночка, 2008. – 230 с. – ISBN 978-966-8222-58-0.

14. Егоров, А. Ю. Херсон – первый порт на Чёрном море. Кн. 2: Былое и думы / А. Ю. Егоров, В. Д. Смоленцев, В. В. Тернавский. – Херсон: Наддніпряночка, 2010. – 120 с. – ISBN 978-966-8222-82-5.

15. Егоров, А. Ю. Херсон – первый порт на Чёрном море. Кн. 3: Люди и судьбы / А. Ю. Егоров, В. Д. Смоленцев, В. В. Тернавский. – Херсон: Наддніпряночка, 2013. – 176 с.

16. Записка о Николаевском коммерческом порте (По поводу проекта инженера В. Н. Печковского) / В. А. Даценко [Николаевский Городской Голова]. – СПб., 1884. – 18 с. – (ГАНУ. Ф. 255. Оп. 1. Д. 4).

17. Ковалёва, О. Ф. Очерки истории культуры Южного Прибужья: монография в 3-х кн. (от истоков до начала ХХ века) / О. Ф. Ковалева, Б. П. Чистов. – Николаев: Тетра, 2000–2001. – Режим доступа: URL: <http://www.reglibrary.mk.ua/index.php/149-elektronna-biblioteka/616-ocherki-istorii-kultury-yuzhnogo-pribuzh'ya-ot-istokov-do-nachala-khkh-veka-kniga-pervaya-iz-proshlogo-kulturno-zhizni-na-nikolaevshchine?limitstart=&showall=1>.

18. Крючков, Ю. С. История Николаева: От основания до наших дней / Ю. С. Крючков. – Николаев: Возможности Киммерии, 1996. – 299 с. – Режим доступа: URL: <http://superpups.far.ru/17.html>.

19. Лагута, М. Д. Хронология главнейших исторических событий города Николаева (1892–1920). – Николаев: [Б. и.], 1927. – 14 с. – Режим доступа: URL: <http://photo.i.ua/user/1520603/188421/4753187/>.

20. Макаров, С. Ледокол «Ермак» / С. Макаров, Н. Кузнецов, С. Долгова. – М.: Паулсен, 2010. – ISBN: 978-5-98797-014-0. URL: http://militaria.lib.ru/explo/sb_ledokol-ermak/sb_ledokol-ermak.html.

21. Надпорожский, В. В. Об экономическом значении углубления устьев р. Днепра для судов с осадкой до 22 футов: По поводу возражений, высказ. против продолжения работ по углублению устьев р. Днепра / сост. В. В. Надпорожский, инж., Начальник работ в устьях р. Днепра в 1899 г. – СПб.: Тип. М-ва Пут. Сообщ. (т-ва И. Н. Кушнерёв и К^о), 1901. – [1], 24 с. – (Электрон. б-ка Рос. гос. б-ки; Хранение: S 45/809).

22. Никитин, В. И. ...На круги своя. История прихода евангелическо-лютеранской церкви Христа Спасителя г. Николаева [Мученикам веры Господней посвящается]. – Миколаїв: Вид-во Ірини Гудим, 2006. – 320 с. – Режим доступа: URL: <http://litnik.org/images/Biblioteki/NasaBiblioteka/NikitinNaKrug.pdf>.

23. Николаев: Архитектурно-исторический очерк / В. Э. Алешин,



Н. А. Кухар-Онышко, В. А. Яровой ; КиевНИИТИ. – К. : Будивэльнык, 1988. – 184 с. – Режим доступа : URL : http://nikolaev-moscow.at.ua/publ/statja_o_nikolaee/istorija_goroda/na_rubezhe_vekov/9-1-0-72.

24. Очерк деятельности Николаевского общества ночлежных домов за 25 лет его существования (с 1886 по 1911 г.) (с 1886 по 1911 г.). – Николаев : Электрич. типо-литография Л. и И. Белолипских, 1912. – 27 с. – (НОКМ).

25. Письмо от 27 октября 1913 г. № 10688. О разрешении работ по развитию береговых и портовой территории в Николаевском порте / Министерство Торговли и Промышленности. Отдел торговых портов. Строительная часть / С. Тимашев. – 31 с. – (копия в Народном музее истории НМТП).

26. Поровская, Д. Морские ворота юга Украины / Д. Поровская, В. Лысок. – Николаев : [Б. и.], 2008. – 111 с.

27. Представление МТП в Гос. Думу от 9 ноября 1911 г. за № 7578 о разрешении производства работ по углублению до 30 фут подхода к Николаевскому порту со стороны Чёрного моря // Труды Отд. торг. портов ; Мин-во Торг. и Пром-сти. – Вып. XXXVII. – СПб. : Тип. Ред. период. изд. М-ва Фин., 1914. – С. 198–229. – Режим доступа : URL : <http://dlib.rsl.ru/viewer/01004189413#?page=254>.

28. Пятницкий, Н. К. Железобетонные сооружения системы Hennebique / Н. К. Пятницкий ; инж. п. с. – СПб. : Тип. Э. Арнольда, 1902. – 30 с. – (Электрон. б-ка Рос. гос. б-ки ; Хранение: F 83/1291).

29. Пятницкий, Н. К. Постройка виадука из железобетона системы Hennebique : сообщ. в Собрание 2 марта 1901 г. / Н. К. Пятницкий. – СПб. : Изд-во Собр. инж. п. с., 1902. – 22 с. : 1 л. черт. – (Электрон. б-ка Рос. гос. б-ки ; Хранение: G 67/157).

30. Пятницкий, Н. Проект железобетонного маяка высотой 17 саж. : расчет конструкции, чертежи, производство работ / Н. Пятницкий, А. Барышников. – СПб. : Т-во худож. печати, 1903. – 88 с. – Режим доступа : URL : <http://libarch.nmu.org.ua/handle/GenofondUA/1324>.

31. Пятницкий, Н. О красоте инженерных построек / Н. Пятницкий, А. Барышников // Инженер [Киев]. – 1904. – № 1.

32. Пятницкий, Н. К. К вопросу об устройстве железобетонных балочных однопролетных перекрытий для мостов под шоссеюную дорогу / Н. К. Пятницкий, инж. п. с., ст. производитель работ Туапсин. порта. – Тифлис : Тип. Е. А. Либерман, 1908. – 33 с. – (Электрон. б-ка Рос. гос. б-ки ; Хранение: U 4/530).

33. Пятницкий, Н. К. Отчет о заграничной командировке для изучения железобетона в применении к портовым сооружениям. – СПб. : Типо-литография Г. Де-Кельш, 1910. – (Труды Отдела торговых портов / М-во Торговли и Пром-сти ; вып. 27). – 94 с. : фото+20 вкл. – (Электрон. б-ка Рос. гос. б-ки ; Хранение: XXIV 73/24).

34. Список личного состава Министерства Путей Сообщения : Центральные и местные учреждения. – СПб. : Изд. Канцелярии Министра, 1896. – 1517 с. – Режим доступа : URL : <http://dlib.rsl.ru/viewer/01003936571>.

35. Флорин, А. В. Некролог / Народный Комиссариат Путей Сообщения СССР // Водный транспорт. – М. : Транс-печать, 1925. – № 12. – С. 761. – (НОУНБ).



36. Юстус, Л. К. Необходимые глубины в морских портах и размеры причальных линий в связи с современным судостроением, тенденцией его будущего развития и торговым оборотом порта / НКПС // Водный транспорт. – М. : Транс-печать, 1923. – № 1. – С. 5–14; № 2. – С. 164–183. – (ООУНБ).

37. Юстус, Л. К. Описание Николаевского торгового порта / Сост. Начальник работ Николаев. порта, инж., д. с. с. Л. К. Юстус ; М-во Торговли и Пром-сти. Отд. торг. портов. – СПб. : Тип. Ред. период. изд. М-ва Фин., 1913. – 43 с. – Режим доступа : URL : <http://search.rsl.ru/>.

38. Юстус, Л. К. Определение расхода воды по рр. Северной Двине и Варе. – СПб. : Тип. М-ва Пут. Сообш., 1888. – 50 с. : черт. – Режим доступа : URL : <http://search.rsl.ru/> (дата обращения : 10.08.2016).

39. Юстус, Л. К. Пароход «Ледокол» Николаевского торгового порта // Журн. М-ва Путей Сообщения. – 1896. – Кн. 8. – (НОУНБ).

40. Юстус, Л. Результаты бурения в г. Николаеве // Результаты бурения в г. Николаеве в 1895 г. : печатано с разрешения г. и. д. Николаевского Военного Губернатора – Николаев : [Русская типо-литография, угол Соборной и Спасской ул.], 1896. – С. 1–22 : 6 черт. ; 2 плана. – (НОКМ).

ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ

Агапитов И. А.	98	Дриженко В. Ф.	39
Адамов	43	Дриженко Г. К.	40
Айзенберг А. М.	114	Дриженко Г. П.	40
Айнгорн Я. И.	111	Дриженко (Власьева) Е. Н.	40
Арондар Н. Я.	63,114	Дриженко К. А. (отец)	38
Артеменко П. Ф.	114	Дриженко К. Ф.	39,41
Баглай В. Г.	101,102	Дриженко М. А.	38
Баглай Г. В.	10,88,100,102,107, 108,110, 111,113,115,116	Дриженко М. Ф.	39
Баглай (Письменная) Н. И.	102	Дриженко (Серкова) М. П.	36
Баглай С. Г.	102	Дриженко (Потоцкая) М. П.	36
Баглай-Соловьёва О. Г.	102	Дриженко (Яворская) Н. И.	39
Барышников А. А.	58,60	Дриженко Н. Ф.	39
Белявин Л. П.	65,73	Дриженко П. К.	40,41
Беляев П. Ф.	94	Дриженко С. Г.	40,41
Беляев С. П. (И. П.)	5,8,10–12, 65,88,94,96,97,116	Дриженко (Христофорова) С. К.	39
Беляева (Николау-Коренева) Е. И.	95	Дриженко С. П.	40
Беляева К. П.	94	Дриженко Ф. К.	35,39
Бентковский К. Ф.	22	Дриженко Ф. Ф.	40
Берг О. Г.	40	Дриженко-Турская К. А.	37
Берестецкий Л. А.	96	Дриженко-Турская Т. А.	37
Боровский А. П.	115	Дриженко-Турский М. А.	38
Бродов Н.	82	Дубенко Е. И.	13
Вальтер А. Ф.	115	Егоров А. Ю.	10,48
Власьев Н. В.	40	Емельянов Ф. Я.	43,114
Вознесенский П. И.	50	Журавская И. Н.	11
Гаврилов И. В.	8,10	Закржевский М. М.	43
Ге Г. Н.	22,26	Зернов С. А.	82,83,99
Гедройц В. А.	78	Иванова А. А.	10
Гильбих И. В.	43	Игнатенко С. В.	10,48
Гнусин В. Д.	23	Имп. Николай II	32
Гнусин Д. Д.	5,8,10,19,22–27,65	Кауфман Н.	89
Гнусин Д. Д. (сын)	24	Кашнев И. П.	29
Гнусин Д. Е.	23	Ковалёва О. Ф.	64
Гнусин С. Д.	23	Клышкин Г.	96
Гнусина М. В.	23	Колесниченко В. К.	115
Гончаров А. А.	115,116	Костюк А. Г.	96,113
Горелов Г. Ф.	96,114	Кравченко В. Н.	128,129
Горбуров Е. Г.	12	Красильникова И. А.	59
Грасмюк А.	124	Крикалова И. В.	13
Грасмюк (Юстус) Э. Е. К.	121–124	Кроун Ф. Е.	78
Григорьев Н. А.	97,98,105	Курчатов В. Г.	113
Гузенко Ю. И.	64	Курьянов И. А.	114
Данилов М. А.	77	Лапин Н.А.	8,10,33,45,88, 94,97,98,103–106,115
Данильченко Н.	96	Левченко Л. Л.	7,9
Дащенко В. А.	22,24,65,68	Лозенко (Беляева) Н. С.	12,95
Демченко П. В.	30	Лустьянский И. А.	92
Дибольд Р. Р.	78	Люльки Ф. Я.	111
Добровольский Г. Л.	8,10,83,88,98–100	Макаров С. О.	57
Дриженко А. К.	5,8,10,19,34–37, 41,91–94,103	Мамыхин А. М.	43,111–114
Дриженко Б. А.	36	Мартыновский М. И.	8,10,43,44, 50,51,55–57,67
		Надпорожский В. В.	60



Никитин В. И.	77	Торкиани (Юстус) Ш. К.	121,123
Онезорге (Юстус) Е. К. К.	121,123,124	Тухолка (Тухалка) В. В.	63,114
Онезорге И. К.	124	Фальц-Фейн С. Б.	52,78,104
Оранский Д. А.	58,60	Фальц-Фейн Ф. Э.	52
Перелешин А. А.	29	Фишер А. А.	78
Перелешин А. П.	5,8,10,19,28,31-34, 50,51,103	Флорин А. В.	127,128
Перелешин А. П. (брат)	31	Францов М. А.	78
Перелешин В. П.	31	Францова Э. П.	78
Перелешин М. П.	31	Фрицлер Г. А.	124
Перелешин Н. П.	31	Фрицлер (Юстус) Е. А. К. (А. К.)	121,123
Перелешин П. А. (дядя)	30	Фришен Ф. И.	78
Перелешин П. А. (отец)	30	Функ А. Г.	115
Перелешина (Кашнева) А. И.	29	Хрипко Ф.	96
Перелешина В. А.	30	Чистов В. П.	64
Перелешина Е. А.	30	Шарлоимов М. Я.	106,110
Перелешина М. А.	30	Шардт Н. Н.	114
Перелешина М. Д. (мать)	30	Шварц А.-Г.	57
Перелешина О. А.	30	Шейнин В. М.	114
Петрашин В. М.	22	Штукенберг Е. А.	66,78
Петровский М. И.	30	Шухов В. Г.	67,68,76
Печковский В. Н.	22,25	Эпштейн Б. А.	59
Платонов Г. И.	114	Эрисман	74
Поморцев А. П.	63	Эссен К. А.	78
Прокопенко П. П.	6,13	Юстус Андреас (прапрапрад.)	122
Прокофьев И. Д.	30	Юстус Андреас (прапрад.)	122
Прохоров С. А.	115	Юстус А. А.	12,121,125
Пятницкая М. А.	58	Юстус А. К.	123
Пятницкий К. А. (отец)	59	Юстус (Альбрандт) К. М. (мать)	122
Пятницкий К. Н.	59	Юстус А. Р.	125
Пятницкий Н. К.	5,8,10,11,48, 55-61,63,67,113,114	Юстус А. Я.	123,125
Ратник К. К.	65	Юстус Б. К.	123
Реутов Н.	88	Юстус Б. Я.	123
Римский-Корсаков М. М.	97	Юстус В.	125
Родин П. Г.	98	Юстус Г. (прад.)	122
Рюмин В. В.	66	Юстус Г. К. (крестн.)	123
Ряпо Я.	98	Юстус (Фаульшгих) Е.	122
Салтанов	96	Юстус Е.	122
Салтовский Б. Г.	58,60	Юстус И. Б.	122
Седов Г. Я.	35	Юстус И. Г.	122
Серединский А. В.	9	Юстус И. Л.	122
Сибер А. В.	114	Юстус К. Г. Ф. (отец)	122
Сиротюк А. И.	106,109,113,114	Юстус (Гергенрётер) Л.	123
Скадовский С. Б.	522	Юстус Л. К.	1-140
Смоленцев В. Д.	10,48,56	Юстус (Клан) М. А.	111,121
Соколов Н. А.	74	Юстус (Кондырева) Н. И.	18,71, 72,89,121
Соловьёв Л. П.	56	Юстус Н.	125
Старчин Ф.	96	Юстус Р. Я.	121,123-125
Степанова Н. А.	111	Юстус Ф. М.	123
Теодорович Г. Н.	66	Юстус (Леонардт) Ш.	122
Тернавский В. В.	11,48	Юстус Ш. К.	123
Тимашев С. И.	42,44	Юстус Я. А. К. (Я. К.)	88,121,123,124
Торкиани К.	123	Яворский И. П.	96

ОГЛАВЛЕНИЕ

О книге.....	3
От автора.....	
История поиска. Благодарности всем участникам.....	9
Глава I	
РОЖДЕНИЕ И СТАНОВЛЕНИЕ ИНЖЕНЕРА Л. К. ЮСТУСА.....	15
Глава II	
БОЛЕЕ 30 ЛЕТ С НИКОЛАЕВСКИМ ТОРГОВЫМ ПОРТОМ.....	19
Торговый порт г. Николаева в конце XIX в.	19
Гнусин Дмитрий Дмитриевич (25.11.1850 – 31.08.1906). Биографическая справка	23
Перелешин Аполлон Платонович (1840 – 26.02(11.03).1921). Биографическая справка	29
Дриженко Александр Кириллович (30.08.1854–15.01.1918). Биографическая справка	34
Деятельность Юстуса по переоснащению Николаевского торгового порта в нач. XX в. Книга «Описание Николаевского торгового порта» (1913).....	41
Глава III	
ЮСТУС Л. К. – РУКОВОДИТЕЛЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ХЕРСОНСКОГО ПОРТА.....	48
Деятельность Л. Юстуса по реконструкции Херсонского торгового порта в нач. XX в.	48
Пятницкий Николай Константинович (1870(1?)–1934?). Биографическая справка	57
Глава IV	
НАУЧНАЯ И ОБЩЕСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИНЖЕНЕРА ЮСТУСА.....	64
Роль Юстуса в техническом и общественном обустройстве Николаева	64
Статья Л. Юстуса «Результаты бурения в г. Николаеве» и её значение в создании николаевского водопровода.....	73
Научный и практический вклад Юстуса и его соотечественников в портостроение и развитие судоходства.....	77
Статья Л. Юстуса «Пароход “Ледокол” Николаевского торгового порта». История первых николаевских ледоколов	79

Глава V	
СТУПЕНИ СЛУЖЕБНОГО РОСТА И НАГРАДЫ	
ЮСТУСА Л. К.....	84
Глава VI	
ЖИЗНЬ ЮСТУСА Л. К. В ГОДЫ ВОЙН И РЕВОЛЮЦИЙ	
В РОССИИ.....	88
Крутые повороты в жизни Л. Юстуса, Николаевского	
торгового порта и всей страны	88
Беляев Степан Поликарпович (10.05. (20.04) 1895–04.02.1952).	
Биографическая справка	94
Добровольский Георгий Львович (1874 г. рожд. – ?).	
Биографическая справка	99
Баглай Георгий Викентьевич (25.05.1887–06.05.1942).	
Биографическая справка	100
Лапин Николай Александрович. Биографическая справка	105
Инженер Л. Юстус снова в Николаеве	106
Окончательный отъезд Л. Юстуса из Николаева.....	110
Вычеркнутые из памяти потомков	112
Глава VII	
ПОСЛЕДНЯЯ НАУЧНАЯ СТАТЬЯ	
ЮСТУСА Л. К.....	117
Глава VIII	
СЕМЬЯ ЛОРЕНЦА КАРЛОВИЧА ЮСТУСА	121
Эпилог с некрологом	126
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ.....	130
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	132
ИМЕННОЙ УКАЗАТЕЛЬ.....	136

Ульянкина Т. И.

**ИНЖЕНЕР ЛОРЕНЦ ЮСТУС
И ЕГО СПОДВИЖНИКИ В ПОРТОСТРОЕНИИ**

Николаевский торговый порт в кон. XIX–нач. XX в.

Редактор: І. М. Журавська
Коректор: Л. М. Рибаківа
Дизайн обкладинки: В. В. Сівак

Формат 64x90/32. Папір офсет.
Гарн. Остава. Друк офсет. Ум. друк. арк. 4,4.
Наклад 300 прим. Зам. № 143 від 15.12.2016

Видавець ФОП Швець В. М.
м. Миколаїв, Україна
Тел. +38 (0512) 50-04-48
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 5078 від 01.04.2016

Виготовлювач Ірина Гудим
вул. Адміральська, 20, м. Миколаїв, 54030, Україна