

УДК:377.5:656.6(09)

## Основні етапи життя та діяльності видатного кораблебудівника В. П. Костенка (1881—1956)

Main stages of life and activity of a famous shipbuilder V. P. Kostenko (1881—1956)

Олена Сандурська <sup>1</sup>

Elena Sandurskaya

<sup>1</sup> Херсонська державна морська академія, Херсон, Україна, sandurskaya-elen@mail.ru

### Ключові слова:

Володимир Костенко,  
суднобудування,  
лінійний корабель,  
регіональне  
співробітництво в техніці

**Анотація:** В статті висвітлюється діяльність корабельного інженера В.П. Костенка на території Росії і України, проаналізовано його внесок у розвиток вітчизняного суднобудування і флоту. Дається характеристика створених Володимиром Полієвктовичем принципово нових форм суден та унікальних для його часу суднобудівних заводів. Важливого значення набувають і наукові доробки корабельного інженера, зокрема — теорія судна, теорія хвильового опору та необхідність збільшення бойового захисту кораблів. В своїх роботах вчений керувався як вітчизняним, так і значним зарубіжним досвідом. Також, автором здійснено спробу розкрити особистість Володимира Полієвктовича як відомого проектувальника, корабельного інженера, публіциста, політичного і громадського діяча. Маємо, крім того, зазначити, що теоретичні і практичні досягнення В.П. Костенка мали велике значення для розвитку вітчизняного кораблебудування і набагато випередили свій час.

### Key words:

Volodymyr Kostenko,  
shipbuilding,  
battleship,  
regional cooperation in  
engineering

**Abstract—** In the article activity of marine engineer V.P. Kostenko on the territory of Russia and Ukraine is reflected and also his contribution to the development of domestic shipbuilding and fleet is analyzed. The author characterizes absolutely new forms of ship hulls created by Volodymyr Polievktovych which were unique shipbuilding plants for the times he lived. His scientific developments as a marine engineer are also of great importance. His works on overcoming wave resistance, ship theory, ships battle defence. All these works are based both on foreign and domestic experience. Also the author makes the attempt to show the personality of Volodymyr Polievktovych as a famous designer, marine engineer, publicist, statesman and social figure. It is also should be stated that theoretical and practical achievements of V.P. Kostenko greatly influenced further development of domestic shipbuilding and were absolutely new for the times they appeared.

Володимир Полієвктович Костенко — відомий український і російський кораблебудівник, один з організаторів суднобудування СРСР, активний учасник проектування та зведення суден, проектувальник нових верфей, публіцист, лауреат Державної премії СРСР.

В. П. Костенко все своє життя присвятив різнобічній діяльності в галузі суднобудування. Зокрема, це і організація виробництва, і авторство проектів кораблів і суден. Так, у 1915—1917 роках розробив проекти лінійного корабля водотоннажністю 45 тисяч тонн, судна з новими рушіями типу «риб'ячий хвіст» та ін. Крім того, вчений займався питаннями остійності суден, броньового захисту кораблів, гідродинаміки, також, він — автор близько дев'яноста праць. У 1930-х роках брав участь у зведенні суднобудівних заводів на Амурі та Сєверодвінську із використанням принципово нової схеми побудови кораблів. Застосовані на Амурському заводі передові ідеї

В. П. Костенка стали поштовхом для інтенсивного вітчизняного розвитку суднобудування.

Слід відзначити, що Володимир Полієвктович був також і видатним громадським діячем. Так, впродовж

1946—1956 років він був членом Центрального наукового інженерно-технічного товариства суднобудування, заслуженим членом НТС суднобудівної промисловості. З 1955 року став Почесним членом НТС Суднопрому. У 1946 році його призначили членом науково-технічних рад Мінсудпрому та Міністерства військових і військово-морських підприємств, з березня 1948 року — членом науково-технічної ради ЦНДІ імені академіка О. М. Крилова; а в 1950 році — членом редколегії журналу “Суднобудування”.

Актуальність дослідження життя та діяльності В. П. Костенка обумовлена серед іншого, і його науковими досягненнями. Володимир Полієвктович вмів поєднувати теорію і практику. Наприклад, в ході Цусимського бою, в травні 1905 року, він вперше в бойових умовах застосував на практиці “Таблиці непотоплюваності” О. М. Крилова, завдяки чому броненосець “Орел”, який одержав більше сотні ушкоджень, зміг залишитися на плаву.

Слід підкреслити, що останнім часом біографією В. П. Костенка цікавиться все більше дослідників. Так, 20 вересня 2006 року на Санкт-Петербурзьких Морсь-

ких Зборах відбулися військово-історичні читання на тему: “Геніальний проектувальник суднобудівних заводів Володимир Полієвктович Костенко. Історія та сучасність”, присвячені 125-річчю з дня народження відомого кораблебудівника.

Серед останніх досліджень життя та діяльності В. П. Костенка варто виділити роботи Н. А. Рижевої, С. П. Сірого, В. І. Якушева, Г. В. Смирнова та ін.

Метою даної статті є окреслення основних етапів життєвого шляху В. П. Костенка, аналіз його внеску у становлення та розвиток вітчизняного флоту і кораблебудування.

Володимир Полієвктович Костенко народився 8 (20) вересня 1881 року в селі Великі Будища, Полтавської губернії в родині земського лікаря і вчительки.

В 1892 році Володимир Костенко пішов у перший клас Белгородської класичної гімназії, яку закінчив в 1900 році із золотою медаллю.

Восени 1900 року майбутній інженер поступив до Кронштадтського Морського інженерного училища імператора Миколи I (з 1 липня 2012 року “Військовий навчально-науковий центр ВМФ” Військово-морська академія ім. М. Г. Кузнецова”), яке закінчив в 1904 році з золотою медаллю і з занесенням його прізвища на Мармурову дошку училища.

За роки навчання отримав книжкову премію за оригінальний дипломний проект полегшеного швидкісного броненосного крейсера. У результаті проведеного аналізу даних щодо ваги різних корабельних пристроїв, механізмів та озброєння, він встановив, що, при заміні важких вогнетрубних котлів шотландського типу порівняно легкими водотрубними, а також використавши більш легкі допоміжні механізми, можна вивільнити для посилення захисту та озброєння близько 1200 т. [5, с. 5].

Збільшивши головний калібр з 203 мм до 254 мм, В. П. Костенко вперше в світовому кораблебудуванні застосував лінійно-піднесене розташування гарматних веж [8].

Таким чином, з цього часу можна говорити про початок наукової діяльності Володимира Полієвктовича.

Після закінчення училища В. П. Костенко отримує призначення в Петербурзький військовий порт на посаду помічника будівельника броненосця “Орел”. На цьому судні в 1905 році він, як корабельний інженер, брав участь у тривалому переході Другої Тихоокеанської ескадри на Далекий Схід для ведення військових дій проти японського флоту.

Після Цусимського бою він виявився єдиним корабельним інженером, хто зміг вижити після Цусимського бою. У поході і в бою В. П. Костенко вів систематичне спостереження за морехідними якостями броненосця і роботою його судових пристроїв і систем, а також вів щоденник, у якому описував всі факти і події, пов'язані з кораблем і ескадрою в цілому [3].

За час переходу вчений зміг розрахувати і завчасно навчив особовий склад “Орла” правильно заповнювати забортною водою під час бою відсіки, протилежні пошкодженням. Завдяки чому броненосець в момент можливого перекидання уцілів [2].

З травня 1905 по лютий 1906 Володимир Полі-

євктович разом з іншими членами екіпажу “Орла” перебував в японському полоні, де продовжував вести щоденник з описом ушкоджень, отриманих в бою і аналізуючи тактику використання корабля і його техніки. Особливою цінністю авторських записів склала чітка фіксація ситуацій, що відбувалися в бою, а також їх вплив на подальшу роботу і плавучість корабля [7, с. 219].

З березня 1906 року, після повернення з полону, В. П. Костенко керував будівництвом броненосця “Андрій Первозванний”, після був відряджений до Англії для спостереження за будівництвом крейсера “Рюрик”, для якого запропонував нововведення, які змогли значно підвищити бойову міць корабля.

За три місяці закордонного стажування, вчений зміг вивчити броньові і снарядні заводи Брауна і Фірта в Шеффільді, суднобудівні заводи Джона-Брауна в Клайд-банку і Харленд енд Вульф (Harland & Wolff Ltd.) в Белфасті. На стапелях останнього будувалися трансатлантичні лайнери “Титанік” і “Олімпік”. Інженер отримав можливість ознайомитися з моделями і проектами цих суден, в результаті чого зробив висновок, що система забезпечення їх непотоплюваності була істотно спрощена, була порушена основна вимога, що передбачала закінчення всіх головних поперечних переділок біля суцільної водонепроникної палуби (з метою запобігання переливання води через верх поперечних переділок). Вже тоді В. П. Костенко зазначив, що одна невелика пробоїна зможе привести до загибелі судна. Але всі його зауваження були проігноровані англійцями, в результаті чого 14 квітня 1912 лайнер “Титанік” пішов на дно після зіткнення з айсбергом [9].

Також під час перебування в Англії Володимир Полієвктович послушав курс лекцій з фізики та з електромеханіки в університеті Глазго.

Після повернення до Росії, корабельний інженер розробляв проекти і креслення кораблів і займався науковими дослідженнями проблеми хвильового опору руху суден.

Наприкінці 1909 В. П. Костенка заарештували за зв'язки з революційним рухом і ув'язнили в Петропавлівській фортеці, після чого засудили до шести років каторжних робіт. Тоді О. М. Крилов і морський міністр І. К. Григорович домоглися пом'якшення вироку — каторги він уник, але був звільнений з флоту.

Після звільнення з фортеці, наприкінці 1911 року, починається новий період життя і діяльності Володимира Полієвктовича — робота в промисловості. Цей період тривав близько 45 років.

У 1912 році вченого призначили спочатку головою суднобудівної технічної контори, а пізніше головним корабельним інженером Товариства Миколаївських заводів і верфей “Наваль”, він пропрацював більше десяти років. Тут під його керівництвом спроектовано і зведено близько 150 суден, серед них: “Імператриця Марія”, “Імператор Олександр III”, “Катерина II”, “Імператор Микола I” та ін.

У 1913 році завершилися роботи з часткової реконструкції та технічного переозброєння заводу “Наваль”. Можливості виробництва, особливо суднобудівного відділу, значно збільшилися. За своєю потужністю,

широті профілю та технологіям виробництва “Наваль” значно перевершував будь-яке з приватних і державних вітчизняних суднобудівних підприємств [3, с. 331].

В кінці 1916 року розпочалося зведення лінійного корабля з 16" артилерією. Роботи над будівництвом судна велися до початку 1917 року, але так і не були завершені через зміну влади в Росії.

Восени 1916 року, в світлі досвіду морської війни, командування російського флоту переглянуло свої погляди на конструкцію важкого артилерійського корабля, і, у відповідності до нових вимог, прийняло рішення розгорнути проектування лінкорів післявоєнної програми для майбутньої Середземноморської ескадри. Очолив ці роботи В. П. Костенко.

Розробку проекту передбачалося здійснювати в широкому діапазоні в поєднанні з надійним захистом за такими схемами: “максимальна швидкість” і “максимальне озброєння”. При цьому, передбачалося розробка двох проміжних варіантів — з дев'ятьма і десятьма 16" гарматами. Крім того, рівень резервування і швидкості цих суден мав відповідним чином варіюватися в межах між цифрами крайніх концепцій. Розроблена

В. П. Костенком бойова рубка для 16" лінкора стала значним кроком у вдосконаленні цього важливого вузла конструкції вітчизняного типу важкого артилерійського судна. Крім того, корабельний інженер спроектував кардинально новий тип корпусу із конструктивним захистом від підводних вибухів. Введена ним в проєкті 1917 року система захисту вперше функціонально поділялась на “камеру розширення”, де продукти вибуху підводного заряду розширювалися і зменшували свій тиск, “камеру поглинання”, де вода або нафта, що наповнювала її, поглинала залишкову енергію газів, і “камеру фільтрації” на випадок, якщо попередня все ж пропускала якусь кількість води.

Запропонований ним склад системи конструктивного протиторпедного захисту корпусу став класичним для більшості проєктів 16" важких артилерійських кораблів, розроблених на рубежі 20-х років [1, с. 330 – 348].

1 вересня 1917 року В. П. Костенко був обраний гласним міської Думи від партії есерів, і, пізніше — міським головою.

У лютому 1918 року Південна група австро-німецьких військ, у кількості 400 тис. чоловік, вторглася в Україну, їх війська зайняли Одесу, і підійшли до Миколаєва. Варварівський міст на той час був розведений, і тому німці перейшли до переговорів з владою щодо вступу у місто. Щоб врятувати місто від руйнувань і уникнути жертв, після наради в міській Думі Володимир Полієвкович прийняв рішення звести Варварівський міст і домовився з німцями про мирний вступ в місто і їх невтручання в міське життя.

У грудні 1919 року корабельний інженер був висунутий Радою металістів на керівну роботу в Губрадгосп, потім також увійшов до складу управління технічного керівництва Об'єднаних миколаївських державних суднобудівних заводів.

Навіть у роки громадянської війни, під керівництвом В. П. Костенка були випущені три підводні човни, перебудований підводний човен “Нерпа” і чотири де-

сантних пароплава типу “Ельпідіфор”; в Очакові споруджена восьмивежова гарматна батарея, організована добування крейсера “Адмірал Нахімов” та двох есмінців типу “Фідонісі” [7, с. 223].

У 1922 році Володимир Полієвкович був переведений до Харкова, де впродовж двох років займає посаду начальника Управління промисловістю України при ВРНГ УРСР. Одночасно брав участь у розробці плану відновлення суднобудівної промисловості.

До цього періоду його діяльності відноситься публікація низки статей про організацію та економіки промисловості України та зарубіжжя. Також вчений брав участь у складанні першого п'ятирічного плану по суднобудуванню (1924—1929) [4; 6].

У другій половині 1920-х років починається інтенсивне суднобудування в Ленінграді. Відновлювалися старі кораблі, йшла підготовка до будівництва нового радянського флоту [5, с. 13].

Наприкінці 1924 року В. П. Костенко був переведений до Ленінграда, де був призначений членом правління з технічної частини ленінградського “Судотреста”.

З листопада 1928 року він — заступник керуючого і голова технічної ради ленінградського “Судопроєкт”. Але, в грудні його заарештовують у справі ленінградського “Судотреста” за звинуваченням у перевитраті кошторисної вартості суден. У червні 1929 року Володимир Полієвкович був засуджений до розстрілу, але вирок був змінений на 10 років тюремного ув'язнення в Соловецькому таборі особливого призначення. З травня 1930 року український Харківський Гіпромаш залучив його до обговорення проєкту реконструкції Миколаївських суднобудівних заводів, тоді вченого переводять до Харкова для відбування терміну ув'язнення в особливих бюро при ОГПУ. В цьому ж році відправлений до Ленінградського Будинку попереднього ув'язнення для роботи в Особливому бюро при ОГПУ. Тут Володимир Полієвкович розробив “План реконструкції Ленінградських суднобудівних верфей”, в якому намічалася максимально можлива модернізація всіх ленінградських верфей [8].

На початку 1930-х років Радою Праці і Оборони СРСР було прийнято рішення про створення морських сил на Далекому Сході та Півночі, будівництві в цих регіонах двох суднобудівних заводів. Рішенням Уряду в екстреному порядку була створена комісія з вибору майданчика, до якої увійшли керівники “Проектверфі” Н. Г. Осман і В. П. Костенко. За пропозицією останнього обрали село Пермське на Амурі, яке згодом стало містом Комсомольськом-на-Амурі, і Сєверодвінськ.

При цьому був вироблений новий тип суднобудівного заводу, що відповідав найсучаснішим для того часу технологіям і умовам розвитку промисловості. Вперше в СРСР тоді здійснили будівництво суден на горизонтальних стапелях, розташованих в сухих суднобудівних доках вище горизонту зовнішньої акваторії. Для спуску суден доки мали проміжний наливний басейн із напівшлюзом з шандорним затвором. Спуск кораблів проводився за допомогою примусового наповнення водою доків і наливного басейну з подальшим виведенням судна через напівшлюз глибоководного прорізу на акваторію заводу. Для забезпечення сприятливих умов і високої

продуктивності робіт у зимовий час доки, обладнані системою опалення, потужними монтажними кранами і стендовими майданчиками для складання корпусних секцій, перекривалися шатровими елінгами.

Ці передові ідеї В. П. Костенка мали величезне значення для розвитку суднобудування, адже, за кордоном подібна схема була застосована тільки в 1960 році в Італії на заводі “Ансальдо”. У Росії здійснена в Комсомольську схема побудови суден успішно використовувалася на інших заводах [9; 10 с. 76].

Завод на Амурі призначався для побудови кораблів таких класів, як легкий крейсер, есмінець, а також для підводних човнів.

Проекти суднобудівних заводів в Комсомольську-на-Амурі та Северодвінську, розроблені Володимиром Полієвктовичем, мали такі беззаперечні переваги:

- спрощувалося будівництво критих і утеплених елінгів над наливними доками, тобто створювалися сприятливі умови для роботи при будівництві кораблів (в 1932 році такі елінги були нововведенням);

- в наливних доках кораблі будувалися в горизонтальному положенні («на рівний кіль»), що спрощувало монтажні та перевірочні роботи при їх будівництві;

- спуск кораблів на воду ставав «статичним». Повністю виключався ризик, пов'язаний з динамікою спуску; відпадала необхідність у виконанні складних і трудомістких спускових робіт [10, с. 77].

У лютому 1941 року Напередодні Великої Вітчизняної війни Володимира Полієвктовича знову заарештовують за помилковим доносом і звинувачують у навмисній розтраті бюджетних коштів. Але слідству не вдалося зібрати докази, і справу мали закрити, але в цей час починається війна.

У середині 1941 року інженера перевели в Златоустівську в'язницю, справу було поновлено і слідство тяглося майже рік. У червні 1942 року В. П. Костенка перевезли до Челябінська, звільнили, а справу закрили. У червні він був призначений заступником начальника ГСПІ-2, евакуйованого в Омськ.

У 1944 році Володимир Полієвктович керує реевакуацією ГСПІ-2 з Омська до Ленінграда.

10 квітня 1945 В. П. Костенко був нагороджений орденом Трудового Червоного Прапора за участь у будівництві Комсомольського суднобудівного заводу. У 1950 році вчений отримує звання лауреата Сталінської (Державної) премії за створення радянських суднобудівних заводів першого покоління, зокрема, за розробку плану реконструкції Ленінградських суднобудівних верфей.

14 січня 1956 Володимир Полієвктович Костенко помер у Ленінграді, похований на Серафимівському кладовищі [8].

У травні 2004 року в Санкт-Петербурзі була встановлена пам'ятна дошка В. П. Костенко

17 листопада 2004 відбулося вручення першої медалі імені Володимира Полієвктовича Костенка. Медаль затверджена ВАТ «Центр технології суднобудування і судноремонту» (Санкт-Петербурга) в знак визнання видатних заслуг В. П. Костенка у справі створення і розвитку виробничих потужностей вітчизняного суднобудування.

Таким чином, Костенко Володимир Полієвктович

залишається і сьогодні геніальним корабельним інженером. Він зробив величезний внесок у розвиток суднобудівних заводів і суднобудування в цілому, як на території Росії, так і на Україні.

Відзначимо, що на даному етапі дослідження життєвого і творчого шляху В. П. Костенко не є розкритим повною мірою, і вимагає більш глибокого вивчення.

Надалі планується більш широко висвітлити різні періоди діяльності вченого, зокрема — Миколаївський і Ленінградський періоди.

#### **Джерела та література:**

1. Виноградов С. Е. Последние Исполны Российского императорского флота. Линейные корабли с 16" артиллерией в программах развития флота 1914 — 1917 гг. / С. Е. Виноградов — СПб.: ГалеяПринт, 1999. — 408 с.
2. Записки (1906 и 1910 — 1911 годы). Сборник [Электронный ресурс] / В. П. Костенко, П. И. Костенко. — СПб : ОАО ЦТСС, 2011. — Режим доступа к сборнику: /www.sstc.spb.ru/files/st11/
3. Зубов Б. Н. История кораблестроения на юге России / Б. Н. Зубов. — Калининград: Кн. изд-во, 1990. — 383 с.: ил.
4. Костенко В. П. К восстановлению водного транспорта / В.П. Костенко // Сборник Главметалла. — Харьков, 1924. — С. 32 — 58.
5. Костенко В. П. На «Орле» в Цусиме / В.П. Костенко. — Л.: Судостроение, 1968. — 492 с.: ил.
6. Костенко В. П. Эволюция русской машиностроительной промышленности до февральской революции / В. П. Костенко. — Харьков: Госплан УССР, 1923. — 123 с.
7. Рижова Н. О. Визначні кораблебудівники України / Н. О. Рижова // Українська біографістика. Збірник наукових праць. — К., 2008. — Вип. 4. — С. 217 — 229.
8. Сырый С. П. Кораблестроитель, ученый, талант... / С. П. Сырый // Морская газета [электронный ресурс]. — 2006. — 19 сентября. — Режим доступа к газете: <http://gazetam.ru/19-sentyabrya/korablestroitel-uchenyiy-talant.htm/>
9. Холодов А. В. Корабел из стали / А. В. Холодов // Корабел. — 2006. — 14 ноября. — №№ 89 — 91. — доступ к газете: <http://www.arhpress.ru/korabel/2006/11/14/12.shtml/>
10. Якушев В. И. Вклад В. П. Костенко в разработку проектов судостроительных заводов в Комсомольске-на-Амуре и Северодвинске / В. И. Якушев // Судостроение. — СПб., 1999. — № 3. — С. 76 — 78.



**Сандурська Олена Валеріївна** — асистент кафедри гуманітарних дисциплін Херсонської державної морської академії.  
Наукові інтереси: історія суднобудування