

**ВЛАДИМИР ПОЛИЕВКТОВИЧ КОСТЕНКО**

*20 сентября 2006 г. исполнилось 125 лет со дня рождения видного деятеля науки и техники России, гениального проектировщика судостроительных заводов, кораблестроителя, лауреата Государственной премии, легендарного человека, послужившего прообразом одного из героев Новикова-Прибоя в его исторической эпопее "Цусима" (инженера Васильева) Владимира Полиевктовича Костенко.*



Владимир родился в с. Великие Будища Зеньковского уезда Полтавской губернии в семье земского врача П.И. Костенко. Мать будущего кораблестроителя Мария Иосифовна, дочь небогатого помещика, окончила харьковскую гимназию и до замужества была сельской учительницей. В семье Костенко было пятеро детей - три сына и две дочери. Владимир был старшим. Когда ему подошло время идти учиться, Полиевкт Иванович добился перевода в Белгород, где в 1892 г. юный Володя поступил в первый класс гимназии.

Весной 1900 г. Владимир окончил гимназию с золотой медалью, и уже в сентябре этого же года поступил на первый курс кораблестроительного отделения Морского инженерного училища императора Николая I, располагавшегося в г. Кронштадте (ныне Военно-морской инженерный институт), которое готовило корабельных инженеров для адмиралтейских заводов и инженеров-механиков для обслуживания механизмов на кораблях.

В конце 80-х годов XIX века военно-политическое положение в мире складывалось так, что России требовалось иметь мощные флоты на трех морских театрах.

На Балтийском море это вызывалось активным строительством немецкого флота. На Черноморском театре Англия угрожала отнять у Турции Босфор. На Дальнем Востоке назревал конфликт между Японией и Китаем, который мог вызвать нежелательное для России вмешательство европейских держав. В целом положение становилось настолько серьезным, что император Александр III назначил Особое совещание, которое наметило пути развития русского флота на период 1881-1900 гг.

В 1881 г. была утверждена новая обширная судостроительная программа, рассчитанная на 20 лет. Предстояло построить 24 броненосца, 15 крейсеров, 8 мореходных канонерских лодок и 125 миноносцев. И хотя в 1885 и 1900 гг. эта программа была пересмотрена в сторону некоторого уменьшения, небывалое доселе строительство вызывало повышенный интерес и широко освещалось в печати.

6 мая 1904 г. Владимир Полиевктович окончил училище с золотой медалью и с занесением его фамилии на Мраморную доску, а уже 17 мая он получил назначение в Петербургский военный порт помощником строителя броненосца "Орел", поскольку темой его диплома был проект нового облегченного быстроходного броненосного крейсера, который по сравнению с аналогичным самым современным по тому времени японским "Асамой" был бы сильнее вооружен и бронирован.

Собрав за время летней практики 1903 г. данные о весах различных корабельных устройств, механизмов и вооружения, Костенко убедился, что, если заменить тяжелые огнетрубные котлы шотландского типа на легкие водотрубные, а также использовать более легкие вспомогательные механизмы, можно высвободить для усиления защиты и вооружения не менее 1200 т.

Смело пойдя на увеличение главного калибра с 203 мм до 254 мм и доведя число 152 мм орудий с 14 до 16, В. Костенко впервые в мировом кораблестроении применил линейно-возвышенное расположение орудийных башен. Это была новинка, которую американцы применили на дредноуте "Мичиган" лишь в 1908 г. Благодаря такому размещению орудий дипломный крейсер В. Костенко имел бортовой залп из десяти 152 мм и четырех 254 мм снарядов, который по мощи превосходило бортовой залп японской "Асамы" на 60%. Что касается бронирования и подводной защиты крейсера, то здесь Владимир Полиевктович воспользовался хорошо продуманной схемой, примененной на броненосце "Орел".

В. Костенко до такой степени увлекся работой над дипломным проектом, что летом 1903 г. не поехал домой на каникулы, а поступил работать в проектное бюро Балтийского завода, в результате чего к началу занятий на четвертом курсе его дипломный проект был вчерне закончен. Оставалось сделать лишь кое-какие теоретические расчеты по остойчивости и непотопляемости, но...

9 февраля 1904 г. наместник на Дальнем Востоке генерал-адъютант Е.И.Алексеев телеграфировал императору Николаю II: "...*всеподданнейше доношу Вашему Императорскому Величеству, что около полуночи... японские миноносцы произвели внезапную минную атаку на эскадру, стоящую на внешнем рейде крепости Порт-Артур. Причем броненосцы "Ретвизан", "Цесаревич" и крейсер "Паллада" получили пробоины - степень их серьезности выясняется...*" В это же время в корейском порту Чемульпо в неравном бою с японцами погибли канонерская лодка "Кореец" и крейсер "Варяг" (об этом журнал "Флотэксперт" писал в № 1-2004).

Эти события наложили отпечаток на размеренную жизнь училища. За день до нападения японцев на Порт-Артур пришел приказ Главного морского штаба о досрочном производстве 32 выпускников механического отделения без экзаменов и без защиты дипломных проектов в младшие инженер-механики флота с последующим назначением их всех на корабли в Порт-Артуре и во Владивостоке. А уже 14 февраля сибирским экспрессом все они убыли на Дальний Восток. В Морском инженерном училище осталось всего семеро выпускников-корабелов, которым надлежало кончать курс обычным порядком. Среди оставшихся был и В.П.Костенко.

Защита диплома состоялась 17 мая, а 19 мая был официально оглашен приказ о производстве всех семи выпускников в состав корпуса корабельных инженеров флота со званием младшего помощника судостроителя.

А 26 августа В.Костенко был назначен корабельным инженером на броненосец "Орел", и в период достройки оборудовал его системой быстрого выравнивания крена и дифферента. 2 октября "Орел" в составе 2-й тихоокеанской эскадры вышел в поход из Либавы на Дальний Восток для участия в военных действиях против японского флота. На его борту находился корабельный инженер В.П.Костенко.

Беспрецедентный в истории паровых флотов 220-дневный переход целой эскадры из Балтики через Северное море, Атлантический и Индийский океаны, во время которого было пройдено 18000 миль, был выполнен благодаря стойкости и мужеству личного состава, преодолевшего исключительные трудности, и, надо отдать должное командующему эскадрой вице-адмиралу З.П.Рожественскому, хорошей организации.

В ночь на 14 (27) мая 1905 эскадра вошла в Корейский пролив, и в 13 часов 39 минут эскадренный броненосец "Князь Суворов" открыл огонь по японским кораблям. Так началось трагическое для России Цусимское сражение.

...К утру 15 (28) мая русская эскадра как боевая сила перестала существовать, а в 10 часов 38 минут уцелевший отряд (4 броненосца, в том числе и эскадренный броненосец "Орел") под командованием контр-адмирала Н.И.Небогатова, будучи окружен японским флотом, сдался. Так В.П.Костенко попал в японский плен, в котором пробыл до 6 февраля 1906 г.

В ходе Цусимского сражения система быстрого выравнивания крена и дифферента, внедренная В.Костенко на броненосце "Орел", позволила Владимиру Полиевктовичу впервые в мире применить в аварийных условиях таблицы непотопляемости А.Н.Крылова и предотвратить опрокидывание "Орла". За это он был награжден орденом Св.Анны 3-й степени с мечами и бантом.

3 апреля 2006 г. Владимир Полиевктович прибыл в Белгород к родителям, а 10 апреля был назначен в Петербургский военный порт помощником строителя линейного корабля "Андрей Первозванный".

1 июля 1907 г. он был командирован в Барроу (Англия) членом приемной комиссии, а потом назначен там же помощником наблюдающего за постройкой броненосного крейсера "Рюрик". За эту работу В.Костенко был награжден орденом Святого Станислава 2-й степени.

1 октября 1908 г. Владимир Полиевктович был назначен конструктором технического бюро Морского технического комитета в Петербурге. С этого момента он начал работать под руководством А.Н.Крылова. В июле-октябре 1909 г. он находился в Англии в качестве руководителя группы слушателей Морской инженерной академии.

23 марта 1910 г. В.Костенко в звании капитана был арестован за революционную деятельность и заключен в Трубецкой бастион Петропавловской крепости, а в июле осужден на шесть лет каторги. Но 19 декабря 1911 г. по ходатайству А.Н.Крылова и морского министра вице-адмирала И.К.Григоровича, помилован императором Николаем II, освобожден из заключения и уволен с флота.

1 мая 1912 г. Владимир Полиевктович был назначен начальником технической судостроительной конторы Общества Николаевских заводов и верфей "Наваль", затем главным инженером завода "Наваль" (ныне Черноморский судостроительный завод). В этот период он создал первый в мире опытный образец бионического движения с приводом, а также спроектировал военный линейный корабль, имеющий водоизмещение около 45000 т и 16-дюймовую артиллерию.

1 сентября 1917 г. В.П.Костенко избирается Главой Николаевского городского самоуправления.

После 1917 г. Владимир Полиевктович являлся техническим руководителем судостроительных заводов в Николаеве. 29 марта 1919 г. он выдвигается Союзом металлистов на руководящую работу в Губсовнархоз, а затем на должность главного инженера Николаевских государственных заводов "Наваль". 14 апреля 1920 г. назначается членом правления технического руководства Объединенных Николаевских государственных судостроительных заводов.

15 сентября 1922 г. В.Костенко назначен начальником Управления промышленности ВСНХ УССР, в Харькове; 6 декабря 1924 г. - членом правления по технической части ленинградского "Судотреста"; 1 ноября 1928 г. - заместителем управляющего и председателем технического совета ленинградского "Судопроекта".

А 27 декабря 1928 г. В.П.Костенко арестовывают по делу ленинградского "Судотреста" с вменением ему в вину перерасхода сметной стоимости транспортных судов.

9 июня 1929 г. Владимира Полиевктовича приговаривают к расстрелу с заменой на 10 лет тюремного заключения с отбыванием срока в Соловецком лагере особого назначения. Однако, в мае 1930 г. украинский Гипромаш в Харькове привлек В.П.Костенко к обсуждению проекта реконструкции Николаевских судостроительных заводов, в связи с чем его еще 30 ноября 1929 г. перевели в Харьков для отбывания срока заключения в особых бюро при ОГПУ. Этот проект предвосхищал основы организации, примененной в Америке при скоростной постройке судов типа "Либерти".

29 октября 1930 г. Костенко уже в Ленинграде в Доме предварительного заключения для работы в Особом бюро при ОГПУ. Здесь Владимир Полиевктович разработал "План реконструкции Ленинградских судостроительных верфей", в котором намечалась максимально возможная модернизация всех ленинградских верфей, рассматриваемых как единое сложное предприятие. Цель реконструкции - довести выпуск судов до максимально возможного предела.

18 августа 1931 г. по постановлению коллегии ОГПУ его освобождают. Вышедший из заключения, В.Костенко оказался настоящей находкой для "Проектверфи". 1 сентября 1931 г. его назначают главным инженером этой организации, которая с 1 мая 1936 г. преобразовывается в ГСПИ-2. Это назначение совпало с обострением международной обстановки на дальневосточных границах СССР. В связи с этим для усиления промышленно-экономической базы Дальневосточного края 10 августа 1931 г. правительство СССР приняло решение построить судостроительный завод универсального профиля на берегу Амура неподалеку от Хабаровска. Для окончательного принятия решения о месте постройки завода 17 февраля 1932 г. нарком тяжелой промышленности Г.К.Орджоникидзе приказал руководству "Проектверфи" немедленно выехать на Дальний Восток, чтобы ознакомиться с положением дел на месте. В Хабаровск вылетели В.П.Костенко, управляющий "Проектверфью" Н.Г.Оксман и старший инженер А.В.Романов.

Владимир Полиевктович считал более целесообразным расположить завод в районе с.Пермского не там, где предлагалось ранее, а в районе Малого и Большого Силинских озер, одно из которых он намеревался превратить во внутренний закрытый бассейн, а другое - в большой рейд для достройки кораблей в стороне от амурского фарватера. 9 апреля под строительство завода была окончательно утверждена площадка у с.Пермского, выбранная В.П.Костенко. На "Проектверфь" возлагалась обязанность представить предварительный генеральный план судовой верфи к 13 апреля 1932 г.

Условия у с.Пермское полностью исключали возможность использования технических решений общепринятых в мировой практике. 13 апреля 1932 г. в Хабаровске В.Костенко и Н.Оксман передали руководству строительства предварительный генеральный план, а 7 сентября было закончено и утверждено проектное задание на судостроительный завод абсолютно нового типа. Однако всего через месяц руководители строительства выступили против этого плана. Дело слушалось 16 октября, на заседании СТО. Для ответа от Наркомата тяжелой промышленности слово на Совете предоставили Владимиру Полиевктовичу.

На этом совещании В.Костенко поддержал И.Сталин, что предопределило судьбу проекта и всей стройки. Три раза Владимир Полиевктович на правительственных совещаниях в присутствии И.Сталина отстаивал свой план постройки принципиально новых судостроительных заводов, где постройка и спуск кораблей осуществлялись на горизонтальных стапелях в закрытых сухих утепленных доках, находящихся выше горизонта акватории реки.

На институт "Проектверфь" возлагалась огромная работа. За считанные месяцы проектировщики должны были разработать уникальные стапеля, на которых в Ленинграде и Николаеве планировалась постройка первых советских линкоров типа "Советский Союз". Для ремонта этих гигантов предназначались судоремонтные базы с сухими доками на Балтийском, Черном и Белом морях, одна достроенно-судоремонтная база проектировалась для Советской Гавани: в ней должны были достраиваться и ремонтироваться корабли завода в Комсомольске-на-Амуре. Полностью реконструировался "Дальзавод" во Владивостоке с восстановлением сухих доков, а также ряд ленинградских и николаевских заводов.

К этой сложнейшей и ответственной работе Владимир Полиевктович приступил в полном расцвете своего инженерного таланта. К своим пятидесяти годам он имел за плечами опыт работы, которым, наверное, не мог бы похвастаться ни один кораблестроитель в мире, и огромный опыт общения с людьми: он умел находить общий язык с рабочим и адмиралом, с рядовым конструктором и руководителем промышленности.

Проект завода на Амуре определил практику проектирования и строительства судостроительных предприятий Японии, Западной Европы и США на 30 лет, а выбор В.Костенко площадки для Северодвинского завода имел значение в ходе Великой Отечественной войны. Первый

корабль, полностью построенный в Комсомольске, вступил в строй 30 января 1942 г., когда сооружение самого завода было еще далеко от завершения.

Надо отметить, что выбор площадки для строительства Северодвинского завода имел для В.Костенко печальные последствия. 25 февраля 1941 г. накануне Великой Отечественной войны он был снова арестован и обвинен в преднамеренном выборе площадки для строительства вышеуказанного завода на болотистом месте, что якобы повлекло за собой большие перерасходы при выполнении гидрологических работ. Как и стоило ожидать, следствию не удалось собрать серьезных компрометирующих Владимира Полиевктовича материалов, и его дело шло к прекращению. Но помешала война.

В июле 1941 г. В.Костенко был перевезен из Ленинграда в златоустовскую тюрьму, дело было возобновлено и тянулось почти год - лишь 10 июня 1942 г. Владимира Полиевктовича перевезли в Челябинск, где объявили, что он освобождается в связи с прекращением дела. А уже 18 июня он был назначен заместителем начальника ГСПИ-2, эвакуированного в Омск.

В 1944 г. Владимир Полиевктович руководит реэвакуацией ГСПИ-2 из Омска в Ленинград.

10 апреля 1945 г. за участие в строительстве Комсомольского судостроительного завода Владимир Полиевктович был награжден орденом Трудового Красного Знамени. В 1950 г. имя В.П.Костенко И.В.Сталин лично внес в список лауреатов Сталинской (Государственной) премии за создание советских судостроительных заводов первого поколения, в частности, за разработку плана реконструкции Ленинградских судостроительных верфей и 3 марта ему было присвоено звание лауреата Государственной премии.

1 октября 1953 г. в связи с преклонным возрастом Владимир Полиевктович перешел на работу по сокращенному графику на должность главного технолога по судостроению в ГСПИ-2, которую исполнял до 1956 г. 14 января 1956 г. В.П.Костенко скончался в Ленинграде и был похоронен на Серафимовском кладбище.

На протяжении 25 лет В.П.Костенко работал в "Проектверфи" (в дальнейшем ГСПИ-2 – ГСПИ "Союзпроектверфь" - ПФ "Союзпроектферфь"), где исключительно плодотворно трудился в области проектирования судостроительных заводов. И хотя Владимир Полиевктович на протяжении всей своей жизни занимался многогранной деятельностью в области судостроения (только библиография его работ, например, насчитывает около 90 разнообразных публикаций), в его 125-летие хочется выделить главную составляющую его деятельности в области отечественного судостроения – создание еще в 30 годы судостроительных заводов на Амуре и в Северодвинске с принципиально новой схемой постройки кораблей. Передовые идеи В.П.Костенко, примененные им на Амурском заводе, намного опередили свое время.

Большое внимание Владимир Полиевктович уделял общественной деятельности: в 1946-1956 гг. он член Центрального научного инженерно-технического общества судостроения, заслуженный член НТО судостроительной промышленности, а с 1955 г. Почетный член НТО судпрома; в 1946 г. его назначают членом научно-технических советов Минсудпрома и Министерства военных и военно-морских предприятий; в марте 1948 г. - членом научно-технического совета ЦНИИ им.акад.А.Н.Крылова; а в 1950 г. - членом редколлегии журнала "Судостроение".

В октябре 2002 г. на имя председателя СПб МС Н.В.Орлова было получено письмо за подписью директора проектной фирмы "Союзпроектверфь" С.П.Наседкина, в котором он предлагал создать координационный комитет по проведению юбилейных торжеств и разработать план мероприятий, посвященных 125 летию со дня рождения В.П.Костенко. Аналогичные торжества проводились четверть века назад в 1981-1982 гг. к его 100-летию.

В мае 2004 г. на Совете старшин СПб МС было принято решение об изготовлении за счет СПб МС памятной доски В.П.Костенко. Эскиз доски выполнил архитектор В.И.Новосадник, проект согласован с Советом по мемориальным доскам при Правительстве Санкт-Петербурга.

*СИРЫЙ С.П.*

*Председатель военно-исторической секции Дома ученых РАН,  
председатель секции истории Российского флота и историограф СПб МС,  
заслуженный работник высшей школы России,  
профессор, капитан 1-го ранга запаса*