

13. Римаренко Ю. И. Перестройка международных отношений в СССР (Уроки прошлого, противоречия, обновление, перспективы): Теоретико-методологический анализ. К.: НИ и РИО КВШ МВД СССР, 1991. 685 с.
14. Центральний державний архів громадських об'єднань України, ф.1, оп.32, спр.2129, арк. 2–44.
15. Леонов Н. С. Лихолетье. Последние операции советской разведки. М.: Алгоритм, 2015. 530 с.

УДК 355.092:355.462.7(477.53)

Сергій Соколюк
(м. Київ)

ОФІЦЕРИ-ПІДВОДНИКИ – УРОДЖЕНЦІ ПОЛТАВЩИНИ

Висвітлено життєвий та службовий шлях офіцерів – уродженців Полтавського краю, пов'язаних із підводною справою на початку ХХ ст. Відображено їх соціальний стан, в яких навчальних закладах вони отримували освіту, де проходили службу і на яких посадах. З'ясовано їх роль та місце у розвитку справи підводного плавання, розробку тактики підводних човнів, новоствореного на той час роду сил флоту, а також у розвиток підводного кораблебудування, у т. ч на теренах України. Досліджено участь деяких із них у буремних подіях 1917–1921 рр., а також їх діяльність до II-ї Світової війни і в радянський період.

Ключові слова: *Морський генеральний штаб, Морський технічний комітет, Корпус корабельних інженерів, Морський корпус, Учбовий загін підводного плавання, Морське інженерне училище, Окремі гардемаринські класи, командир підводного човна, помічник командира підводного човна, корабельний інженер, Полтавська губернія, потомственный дворянин, козак.*

В умовах підступно розв'язаної всупереч нормам міжнародного права і двостороннім державним угодам Російською Федерацією збройної агресії проти України у лютому 2014 року, наслідком якої стала окупація території Автономної Республіки Крим, частини території Донецької та Луганської областей і загибель близько п'ятнадцяти тисяч громадян нашої країни, а також втрата більшості корабельного складу та системи базування Військово-Морських Сил Збройних Сил України (далі – ВМС) у Криму, незважаючи на різноманітні перепони і труднощі, триває копітка робота з відродження їх спроможностей. Виходячи з уроків 2014 року та подій, що їм передували, надзвичайно важливою є робота з військово-патріотичного виховання громадян України, особливо серед молоді, морально-психологічна підготовка захисників Батьківщини. Разом із тим, вихід узбережжя України до Чорного моря з береговою лінією протяжністю 1629 км, наявність 13 морських портів і надзвичайно важливе значення морегосподарської діяльності для економіки нашої держави, а також існуючі та потенційні загрози національній безпеці з морського напрямку актуалізують формування у населення та

військово-політичного керівництва України справжнього морського мислення та усвідомлення себе як морської нації з давньою і славною військово-морською історією.

Ураховуючи, що Росія з метою повернення України до імперського полону продовжує посилювати культурну (гуманітарну) експансію, поширювати ідею «русскава міра», спотворювати історію України на свою користь та утвердження комплексу меншовартості серед населення нашої країни, зокрема, у військово-морській справі. Виходячи з цього, актуальним бачиться залучення широкого загалу до студіювання вітчизняної військово-морської історії у всіх її вимірах – будівництві флоту, розвитку морських озброєнь, військово-морської теорії та військово-морського мистецтва. Достатньо цікавим у цьому напрямку є також, на нашу думку, висвітлення ролі та місця полтавців, які так чи інакше були пов'язані з підводною справою.

До питання висвітлення ролі і місця полтавців у розвиток підводної справи опосередковано зверталася незначна кількість дослідників, зокрема, російські історики Е. Ковальов та А. Пожарський. В Україні життєвий і службовий шлях фахівців підводної справи початку ХХ ст., вихідців із Полтавщини, практично не досліджувався, за виключенням О. Сандурської, яка у численних публікаціях висвітлила сторінки життя та діяльності уродженця полтавської землі видатного інженера-кораблебудівника В. Костенка.

Відтак, метою дослідження обрано висвітлення життєвого шляху пов'язаних із військово-морською справою, зокрема, з будівництвом субмарин чи службою у підводних силах на зорі їх створення на початку ХХ ст., уродженців Полтавського краю та тих офіцерів, які мешкали на його теренах.

У колишньому полковому містечку Лохвиці у родині козака Івана Підгорного 1 листопада 1877 р. народився син Яків. Отримавши освіту «шхіпера» далекого плавання [1, с. 400] із зарахуванням в запас флоту 7 серпня 1900 р., у квітні 1902 р. склав іспит на звання капітана 1-го розряду. Рівно через рік при Морському корпусі **Яків Підгорний** склав іспит на чин підпоручника запасу флоту, а з 30 березня 1904 р. був призваний на дійсну військову службу у флот із подальшим зарахуванням до 8-го флотського екіпажу. І одразу місяць провів у плаванні на портовому судні «Лоцман» виконавцем гідрографічних робіт. 3 травня 1904 р. протягом року прослужив вахтовим начальником допоміжного крейсера «Донь» [15, Арк. 6-11].

7 травня 1905 р. був призначений помічником командира міноносця (ПЧ) «Кефаль» і незабаром у складі екіпажу разом із човном спеціальним поїздом залізницею попрямували із Лібави до Владивостока, куди прибув 7 липня [5, с. 633]. Спущений на воду 8 серпня, човен опосередковано брав участь у бойових діях на морі на

завершальному етапі Російсько-японської війни 1904–1905 рр., виходячи в дозор на підходах до Владивостока, щоправда, бойових зіткнень із противником не мав [3, с. 90; 8, с. 107].

З 1.01.1906 р. І. Підгорний виконував обов'язки командира субмарини, а з 1.01.1907 р. був призначений її командиром, на посаді якого прослужив до 1 липня 1907 р. Одночасно, залишаючись на посаді командира ПЧ «Кефаль», у зв'язку із некомплектом кадрів, виконував обов'язки командира ПЧ «Щука» (22.10.1906–24.03.1907 рр.) і командував ПЧ «Палтусь» (8.06–1.07.1907 рр.). За успіхи в службі 6 грудня 1906 р. був підвищений у чині – до поручника по адміралтейству [19, Арк. 170-171].

У липні 1907 р. відбув до Санкт-Петербурга, де в грудні був зарахований в офіцери підводного плавання і вільним слухачем мінного офіцерського класу [3, с. 90]. З травня по жовтень 1908 р. перебував у плаванні на учбовому судні «Николаев», після чого, як такий, що успішно склав теоретичні та практичні іспити, у якості винятку, був зарахований у мінні офіцери 2-го розряду [5, с. 633].

У період із 15.10.1908–1.08.1910 рр. служив помічником і старшим помічником командира ПЧ «Аллигаторь». 29.03.1909 р. за успіхи в службі отримав військове звання «штабс-капітан» по адміралтейству. Був переведений у флотські лейтенанти з одночасним призначенням 26.07.1910 р. командиром ПЧ «Крокодилъ», яким командував до 1 березня 1915 р. Одночасно, протягом 1914 – березня 1915 рр. виконував обов'язки командира ПЧ «Кайманъ» [1, с. 400; 28, Арк. 70]. За успіхи в службі 6 грудня 1914 р. отримав військове звання «старший лейтенант». 12 січня 1915 р. був призначений командиром ПЧ «Гепардъ» на етапі добудови і випробувань. З прийняттям човна до складу Балтійського флоту 12 липня 1916 р., командував ним до липня 1916 р. [3, с. 9], коли був списаний зі складу дивізії підводних човнів Балтійського моря за станом здоров'я (важка форма ревматизму) і переведений на посаду помічника відділу підводного плавання Головного управління кораблебудування (ГУК) [30, Арк. 2]. З вересня 1917 р. до кінця січня 1918 р. обіймав посаду начальника мінно-артилерійської частини ГУК, з якої був звільнений в запас за хворобою у чині капітана II рангу, який отримав 28.07.1917 р. за успіхи в службі [31, Арк. 299; 37, Арк. 2-10]. Нагороджений кількома орденами та медалями [5, с. 634].

Перебував у запасі нетривалий час і з 24 жовтня 1918 р. розпочав службу на військово-морських посадах у Добровольчій армії. Обіймав посади у Морському відділі Всевеликого Війська Донського у Новоросійському військовому порту штаб-офіцером для доручень, із січня 1919 р. – переведений в Донську артилерію, а з квітня по грудень – начальником морської важкої артилерії Річкових сил Півдня Росії

(м. Таганрог). У червні 1919 р. наказом Донського Отамана Я. Підгорному було присвоєне звання капітана 1 рангу [37, Арк. 11-16].

Чудовий організатор та досвідчений моряк, із грудня 1919 р. до кінця січня 1920 р. виконував посаду начальника всього морського транспорту, призначеного для евакуації із Таганрогу. до початку березня перебував на посаді начальника 2-го загону суден Азовського моря [3, с. 91]. Надалі – призначений комендантом англійського пароплава «Brownfels», а з кінця травня – по серпень 1921 р. – командиром транспорту «Dolland», на якому разом із усім флотом у листопаді 1921 р. евакуювався до Костянтинополя, а звідти – до Марселя [5, с. 634].

Із середини 1920-х років мешкав у Франції, у Чехословаччині (Пльзень, Прага), протягом 1928–1931 рр. очолював редакцію часопису «Зарубежный морской сборник», у 1939 р. був начальником 6-го відділу Російського Загальновійськового Союзу мав [3 с. 91]. У травні 1945 р. зі вступом радянських військ до Праги був арештований органами СМЕРШ «за належність до білоемігрантської терористичної організації», доправлений до Москви, де й помер у в'язниці під час слідства [1, с.400].

Походженням із дворян Полтавської губернії, уродженець наддніпрянського села Лецьки, що на Переяславщині (нині – Київської обл.), **Бохановський Ілля Ілліч** (17.08.1888–1975?), після закінчення 2-ї Київської гімназії, у вересні 1906 р. поступив до Морського інженерного училища в Санкт-Петербурзі, кораблебудівний відділ якого закінчив у квітні 1910 р. Проходив службу на посадах молодшого офіцерського складу на кораблях та частинах Балтійського і Чорноморського флотів, 8.11.1911 р. був зарахований слухачем офіцерського класу Учбового загону підводного плавання в Лібаві, який закінчив 31.08.1912 р. і 29 вересня був зарахований до офіцерів підводного плавання. 6 грудня 1912 р. був переведений в поручники Корпусу корабельних інженерів [5, с. 112; 18, Арк. 221].

Отримавши призначення у 1-й дивізіон бригади підводних човнів Балтійського моря 15.02.1913 р., із серпня по жовтень тимчасово виконував обов'язки корабельного інженера з'єднання. До кінця року тимчасово виконував обов'язки помічника ПЧ «Минога» на період його плавання, з 27.02 по 5.08.1913 р. – на ПЧ «Макрель», і 3.09–13.09 – на ПЧ «Акула» [12, Арк. 1-4].

У жовтні 1913 р., отримавши призначення на посаду молодшого помічника суднобудівника Севастопольського порту (14.10.1913–17.02.1914), через недостачу офіцерського інженерного складу одночасно виконував посаду корабельного інженера дивізіону ПЧ

бригади підводних човнів Чорного моря до 25.04.1914 р. та на період плавання ПЧ «Карась» [22, Арк. 1-2].

26 квітня відбув до Кронштадта, на посаду старшого помічника суднобудівника Кронштадського порту. Утім, у фортеці І. Бохановський довго не затримався, і всього через тиждень був призначений на посаду флагманського корабельного інженера бригади підводних човнів до Ревеля, а з 1.05.1915 по 26.12.1917 рр. – флагманського корабельного інженера дивізії ПЧ Балтійського моря [22, Арк. 3-6].

З 1.05.1914 по 31.12.1915 плавав на ПЧ «Каймань». 6.12.1914 р. був переведений в штабс-капітани Корпусу корабельних інженерів. Маючи високі знання та значний досвід, у 1915–1917 рр., офіцер читав лекції з теорії і влаштування ПЧ слухачам офіцерського класу Учбового загону підводного плавання. Одночасно І. Бохановський виконував обов'язки спостерігача за будівництвом кораблів для Балтійського моря 28.11.1916–11.01.1917 рр., помічником спостерігача за будівництвом субмарин на заводі «Ноблесснер» у Ревелі (11.01–26.12.1917) [22, Арк. 7-14].

Повернувшись на Полтавщину, з 13.04.1918 р. І. Бохановський був зарахований на службу до флоту Української держави у відділ підводного плавання Головного морського штабу [10, Арк. 92-96].

Утім, із 28.01 по 23.03.1919 рр. перейшов на службу на посаду флагманського корабельного інженера бригади тралення мін Чорного моря. З 31.08.1919 р. був призначений на посаду флагманського корабельного інженера дивізіону підводних човнів Білого флоту. Протягом вересня – жовтня плавав на посаді мінного машиніста – кондуктора на ПЧ «Утка», а з 25.10.1919 р. по листопад 1920 р. – служив знову на посаді флагманського корабельного інженера дивізіону ПЧ. У листопаді 1920 р. на ПЧ «Утка» евакуювався до Константинополя. На переході ПЧ «Буревестник» до Бізerti (Туніс) протягом листопада 1920 – січня 1921 рр. виконував обов'язки трюмного механіка. У подальшому, в листопаді 1921 р. відбув із родиною із Тунісу до Франції, де й мешкав довічно у м. Тулон до 1975 р. [5, с. 113].

Уродженець Полтавської губернії, **Лисенко Микола Дмитрович**, народження 14 листопада 1890 р., із потомствених дворян, після закінчення Владикавказького реального училища, навчався у Технологічному університеті Імператора Миколи I в Санкт-Петербурзі. По його завершенню 17.09.1913 р. був зарахований юнкером флоту по морській частині у 2-й Балтійський флотський екіпаж [16, Арк. 1-2]. Із жовтня по травень наступного року плавав на крейсері «Олець» і в червні того ж, 1914 р., був переведений до Окремих гардемаринських класів, після закінчення яких 30.01.1916 р. йому було присвоєно звання мічмана [32, Арк. 23, 55]. Прослуживши

рік у 1-му Балтійському флотському екіпажі, був призначений вахтовим начальником лінкора «Полтава». У вересні 1917 р. мічман Лисенко М. був призначений вахтовим начальником ПЧ «Пантера» і зарахований слухачем коротких офіцерських курсів підводного плавання [5, с. 493; 33, Арк. 164; 34, Арк. 227]. У січні 1918 р. був зарахований у запас чинів флоту, проте уже у вересні того ж року пішов служити до Добровольчої армії, а з 23 жовтня по 14 грудня – в Донській військовій флотилії та частинах Південної армії [36, Арк. 1-6]. Протягом 1919 р. проходив службу у морській важкій артилерії Річкових сил Півдня Росії та флагманським штурманом Донської військової флотилії. У подальшому був секретарем комісії з питань відновлення водного транспорту, у березні 1920 р. отримав чин лейтенанта [39, Арк. 1-2, 22]. на транспорті «Дооб» у листопаді 1920 р. з родиною евакуювався із Севастополя до Константинополя, а звідти – до Бізerti [41, Арк. 113]. Далі його життєвий шлях губиться на манівцях еміграції у Франції [5, с. 494].

Полтавщина – козацький край. Але на її теренах мешкали не тільки нащадки запорожців та реєстрових козаків, а й інших козацьких спільнот. Так, у містечку Хорол 11 липня 1885 р. у родинному маєтку учасника Російсько-турецької війни 1877–1878 рр. сотника Донського козачого полку та майбутнього коменданта столиці Війська Донського м. Новочеркаська Леоніда **Поздєєва** народився син **Микола**. Звісно, що юнак отримав відповідну освіту, закінчивши у 1903 р. Донський Імператорський Олександра III кадетський корпус [15, Арк. 8-9]. Утім, у вересні того ж року він був зарахований до молодшого спеціального класу Морського корпусу, який закінчив у травні 1906 р. корабельним гардемариним [15, Арк. 10-11]. З плавання протягом року на ескадреному броненосці «Цесаревич» розпочалася флотська корабельна служба М. Поздєєва. З присвоєнням чину мічмана отримав призначення до Владивостока на Сибірську флотилію, де протягом року служив вахтовим начальником на есмінцях «Безшумный» і «Твердый» [24, Арк. 13 зв.; 17]. У листопаді 1907 р. мічмана М. Поздєєва призначено у дивізіон міноносців (підводних човнів). Спочатку помічником командира на ПЧ «Налимъ», а з липня 1908 р. – на ПЧ «Фельдмаршал Граф Шереметев», де тимчасово виконував обов'язки командира [20, Арк. 1]. Допущений до виконання обов'язків ротного командира на ЕМ «Грозный», одночасно служив на посаді флаг-офіцера загону підводного плавання в Тихому океані [3, с. 91]. У жовтні 1909 р. він був зарахований слухачем офіцерського класу Учебного загону підводного плавання (УЗПП) [21, Арк. 1-2]. У квітні 1910 р. був підвищений у чині до лейтенанта і в жовтні після закінчення навчання в УЗПП був зарахований в офіцери підводного плавання і переведений із Сибірської флотилії на Балтійський флот

[26, Арк. 285]. З листопада 1910 р. по квітень 1912 р. перебував на посаді старшого помічника ПЧ «Миного». І з травня 1912 по березень 1913 р. лейтенант М. Поздєєв командував на ПЧ «Щука» Сибірської флотилії у Владивостоці [4, с. 124; 5, с. 643].

З переведенням на Балтику у квітні 1913 р., після нетривалої служби на кораблях допоміжного флоту, М. Поздєєв у листопаді того ж року за сімейними обставинами був звільнений в запас [29, Арк. 1-2], де передувати, утім, не довелося тривалий час. Із початком Першої світової війни у серпні 1914 р. за мобілізацією був призваний із запасу, два роки командував ротою в Окремих гардемаринських класах [11, Арк. 284]. У серпні 1917 р., невдовзі після відрядження до Морського Генерального штабу, отримав звання старшого лейтенанта [27, Арк. 4].

Утім, вже з грудня того ж року проходив службу у Добровольчій армії при штабі генерала М. Алексєєва і в Морській роті. З 1918 р. служив у Донській армії, де був учасником 1-го Кубанського («Льодового») походу у штабі генерала Корнілова [1, с. 401; 9, Арк. 20; 24, Арк. 262 зв.]. За деякими відомостями, у період із 1921 по 1923 р. знаходився в еміграції в Китаї. А в 1925–1935 рр. працював на алмазних родовищах в Африці у верхній частині річки Касаї у Бельгійському Конго [3, с. 91; 4, с. 124; 5, с. 644]. Далі шлях підводника-хорольця губиться на манівцях життя.

8 вересня 1881 р. у с. Великі Будища Зіньківського повіту Полтавської губернії у родині земського лікаря народився майбутній видатний інженер – кораблебудівник **Володимир Полієвктович Костенко** (8.09.1881–14.01.1956, м. Ленінград). Закінчивши в 1900 р. із золотою медаллю класичну гімназію в м. Белгороді, у вересні того ж року він вступив до Морського інженерного училища в Санкт-Петербурзі, яке закінчив у 1904 р. із золотою медаллю і з занесенням його прізвища на Мармурову дошку училища [14, Арк. 6]. Під час навчання, за оригінальний дипломний проект полегшеного швидкісного броненосного крейсера отримав книжкову премію [6, с. 131].

Після закінчення навчання був призначений помічником суднобудівника ескадреного броненосця «Орел» училища [14, Арк. 6], а з його добудовою здійснив плавання у складі 2-ї ескадри флоту Тихого океану в якості суднового корабельного інженера (2.10.1904–15.05.1905) [5, с. 426; 6, с. 135]. 15 (27) травня 1905 року у Цусимській протоці Жовтого моря між російською та японською ескадрами відбувся морський бій. Саме в цьому бою 2-га Тихоокеанська ескадра зазнала поразки і була майже повністю знищена японцями. Володимир Полієвктович з пораненою ногою проявив неабияку мужність в Цусимському бою. Він виявився єдиним корабельним інженером, хто

зміг вижити. Задля збереженості «Орла» на плаву, він уперше застосував на практиці таблиці непотоплюваності, розроблені О. М. Криловим. За час переходу вчений зміг розрахувати і завчасно навчив особовий склад броненосця правильно заповнювати забортною водою під час бою відсіки, протилежні пошкодженим, завдяки чому броненосець в момент можливого перекидання уцілів, за що згодом корабельника було нагороджено орденом Святої Анни. Із травня 1905 р. по лютий 1906 р. Володимир Полієвктович разом з іншими членами екіпажу «Орла» перебував у японському полоні, де продовжував вести щоденник з описом ушкоджень, отриманих в бою і аналізуючи тактику використання корабля і його техніки. Особливою цінність авторських записів склала чітка фіксація ситуацій, що відбувалися в бою, а також їх вплив на подальшу роботу і плавучість корабля [6, с. 135].

Після визволення у січні 1906 р. через США і Європу молодий корабельний інженер повернувся на батьківщину, де знову був призначений у портову контору Санкт-Петербурга, в якій з квітня 1906 р. по липень 1907 р. служив помічником будівельника ескадреного броненосця «Андрей Первозванный» [14, Арк. 8].

Отримавши певний бойовий досвід служби в якості корабельного інженера, В. Костенко наполегливо продовжував освоювати кораблебудівні науки та прагнув поліпшити якості бойових кораблів шляхом удосконалення їх конструкції. Відтак, на нараді керівного та командного складу флоту, представниками Миколаївської Морської академії, Морського Технічного Комітету Санкт-Петербурзького і Кронштадського портів молодий інженер виступив з доповіддю, в якій висунув низку пропозицій з удосконалення конструкції кораблів, забезпеченню їх непотоплюваності, поліпшення живучості, які отримали високу оцінку керівництва технічних служб флоту [2, с. 188; 5, с. 426].

З отриманням 19 березня 1907 р. звання поручника Корпусу корабельних інженерів, В. Костенко був призначений на Балтійський суднобудівний і механічний завод, де супроводжував будівництво та ремонт крейсера «Рюрикъ» [14, Арк. 9]. За дорученням ТВО голови Морського технічного комітету О. М. Крилова (3.08.1863–26.10.1945 рр.) інженер розробив проект модернізації лінійного корабля «Слава» та неодноразово відряджався до Англії на суднобудівні заводи фірм «Vickers», «John Brown» та «Harland and Wolff», де знайомився з організацією проектування та будівництва бойових і цивільних суден [2, с. 188]. Результатом поїздок стала підготовлена та проголошена ним у присутності морського міністра віце-адмірала С. А. Воеводського (3.04.1859–18.08.1937 рр.) та товариша морського міністра віце-адмірала І. К. Григоровича

(26.01.1853–3.03.1930 рр.) – майбутнього останнього морського міністра Російської імперії – доповідь «Про організацію приватних англійських суднобудівних заводів», яка отримала їх високу оцінку [5, с. 427].

Цікаво, що з 1902 р. В. Костенко брав участь у революційній підпільній роботі, був членом партії соціалістів-революціонерів (есерів), за що у липні 1911 р. був звільнений з військової служби та засуджений до 6 років каторги, яка, утім, за клопотанням О.М. Крилова та морського міністра І. К. Григоровича була скасована [2, с. 189]. У 1912 р. за протекцією О. М. Крилова був призначений на службу до Миколаївського акціонерного товариства заводів і верфей, де протягом 15.04.1912–29.08.1917 рр. очолював технічну суднобудівну контору [2, с.19; 19, Арк. 170-171]. 28 квітня 1917 р. був призваний на дійсну службу з відставки з переведенням у капітани Корпусу корабельних інженерів на посаду головного корабельного інженера в АТ Миколаївських заводів і верфей [23, Арк. 1]. За час роботи в АТ керував розробкою понад 150 проектів і робочих креслень військових кораблів та комерційних суден. Найбільш відповідальні з них – 2-х лінкорів, крейсера, 12-ти есмінців, 12 підводних човнів трьох типів, підводного мінного загороджувача «Крабь» – інженер виконував особисто [5, с. 427; 23, Арк. 2-5].

Завдяки свої неординарним якостям, людяності, В. Костенко здобув високий авторитет і повагу серед мешканців м. Миколаєва, які двічі, у серпні 1917 р. і в грудні 1918 р. обирають його міським Головою. Зі встановленням у Миколаєві радянської влади, з 3 березня 1919 р. він працює головним інженером Миколаївського суднобудівного заводу «Наваль» і через рік, у березні 1920 р., був призваний на військову службу по мобілізації із зарахуванням у розпорядження штабу Морських сил Чорного моря. Призначений на посаду члена правління з технічної частини Об'єднаних Миколаївських державних суднобудівних заводів. у період 14.04.1920–15.09.1922 рр. В. Костенко очолює роботи з озброєння кораблів і бронепоездів, ремонту, переобладнання і добудові кораблів різних типів, серед яких – добудова ПЧ «АГ-23», «АГ-24», «АГ-25» і капітальний ремонт ПЧ «Нерпа» [38, Арк. 1].

Після звільнення в запас у березні 1923 р., працював на посадах, пов'язаних із суднобудуванням. Утім, його «есерівське» минуле не залишилося поза уваги всесильного ГПУ і, за сфабрикованим звинуваченням у справі «Суднотресту», 28.12.1928 р. був арештований, а 15.07.1929 р. був засуджений за статтею 58-7 КК РРФСР до вищої міри – розстрілу, із заміною ув'язненням у концтаборі на 10 років, а потім доправлений до Соловецького табору особливого призначення [42, Арк. 2] (згадаймо останнього кошового

Запорізької Січі – Івана Калнишевського, який 25 довгих літ провів у катівнях на Соловках). Переведений спочатку до Харкова, де займався проектуванням в Особливому технічному бюро ОГПУ, наприкінці жовтня 1930 р. був поміщений у будинок попереднього ув'язнення [42, Арк. 3]. Повторно, 30.04.1931 р., був засуджений постановою Колегії ОГПУ до розстрілу за ст. 58-6, 58-7 і 58-11 КК РРФСР, із заміною ув'язненням у концтаборі терміном 10 років, а незабаром – висланням у м. Сормово на той же термін [5, с. 428; 42. Арк. 4].

Звільнений із ув'язнення умовно-достроково 15.07.1935 р., пропрацювавши керівником проектів суднобудівних заводів у м. Комсомольськ-на-Амурі, м. Молотовськ (нині – Северодвінськ та добувочно-ремонтної бази в Советській Гавані, інженер В. Костенко опікувався розробкою проектів модернізації та реконструкції суднобудівних заводів у Ленінграді, Миколаєві та Владивостоці. 26 лютого 1941 р. за ст. 58-1а та 58-7 КК РРСФР у черговий раз був арештований УНКВС Ленінградської обл., а в липні 1941 р. через обставини воєнного часу був етапований до в'язниці м. Златоуста, з якої був звільнений у червні 1942 р. [42, Арк. 5-9]. Працював на керівних посадах в науково-дослідних установах суднобудування та обирався членом науково-технічних рад провідних проектних інститутів та установ проектування та кораблебудування. За заслуги у вітчизняному суднобудуванні був відзначений Державною премією 2-го ступеню та державними нагородами. Автор низки праць у галузі суднобудування. Постановою Військової Колегії Верховного суду СРСР від 16.10.1964 був повністю реабілітований [5, с. 429].

Непростий життєвий шлях пройшов Володимир Полієвктович Костенко – знаний у наукових колах корабельний інженер, винахідник, публіцист. Проте, у різний час і за різних обставин, ставлення до його особистості за весь період його життя було зовсім неоднозначним. Будучи кавалером ордену Святої Анни, він був засуджений до каторги і помилуваний імператором Миколою II, його засуджували як «ворога народу», та його ім'я Сталін особисто вніс до списку лауреатів Державної Сталінської Премії, а пізніше В. П. Костенко обіймав високі пости при владі Комуністичної партії; він передбачив загибель «Титаніка» і початок Другої Світової Війни. Утім, через цензуру і політичні переконання Володимира Полієвктовича, його ім'я довгий час знаходилося під заборонаю, тому він досить маловідомий співвітчизникам. Його внесок у розвиток вітчизняного кораблебудування важко переоцінити, адже, ним вперше було на практиці використано «Таблиці непотоплюваності» О. М. Крилова, розроблено принципово новий тип суднобудівного заводу. Окрему увагу В. П. Костенко приділяв питанням броньового захисту кораблів та живучості судна [6, с. 130]. У його працях всебічно розглядаються питання теорії судна, хвильового опору, бойового

захисту військових кораблів, еволюції в питаннях розвитку суднобудівної промисловості [7, с. 325].

Отже, узагальнюючи вищевикладене, можна зробити наступні **висновки**:

1. Полтавська земля дала світу багато видатних постатей, які принесли славу не тільки державі, якій вони служили, а й своєму краю. Зокрема, Полтавщина стала місцем народження багатьох військових моряків, офіцерів-підводників, які брали участь у будівництві, проектуванні та застосуванні нової на початок ХХ ст. зброї флоту – підводних човнів, зокрема, І. І. Бохановського, В. П. Костенка, М. Д. Лисенка, Я. І. Підгорного, М. Л. Поздєєва.

2. Командирами субмарин стали Я. Підгорний (січень 1906 – червень 1907 р. – командир ПЧ «Кефаль», «Щука», липень 1907 рр. – ВО командира ПЧ «Щука», «Палтусь», липень 1910 – березень 1915 рр. – командир ПЧ «Крокодил») та М. Поздєєв (липень – жовтень 1908 р. – ВО командира ПЧ «Фельдмаршал Граф Шереметев», травень 1912 – березень 1913 рр. – командир ПЧ «Щука»). І якщо шлях М. Поздєєва загубився в еміграції десь на алмазних родовищах в африканських лісах, то Я. Підгорний у 1920 – початку 1940-х роках займався активною громадською діяльністю серед емігрантів у Чехословаччині, організував видання часопису «Зарубежный морской сборник», але у травні 1945 р. зі вступом радянських військ до Праги був арештований органами СМЕРШ та загинув у кремлівських катівнях.

3. Корабельними інженерами на підводних човнах та кораблях служили І. І. Бохановський, М. Д. Лисенко. І. Бохановський брав участь у будівництві субмарин у Ревелі, протягом 1918 р. служив у відділі підводного плавання головного морського штабу Української держави, потім на інженерних посадах підводних сил Білого флоту на Чорному морі, виводив кораблі та човни в еміграцію. М. Лисенко у буремні революційні роки примкнув до «білого» руху і служив у Добровольчій армії та Донській військовій флотилії, емігрував із Севастополя до Франції.

4. Найбільш неоднозначно склалося життя у В. П. Костенка: корабельний інженер з глибокими знаннями та допитливим розумом, патріот флоту, учасник Цусимського бою, пройшовши крізь японський полон і повернувшись на батьківщину, був засуджений до каторги за участь в революційному русі та помилуваний імператором, нагороджений орденом за внесок у підвищення бойової стійкості та живучості кораблів у бойовій обстановці, у радянський час був засуджений як «ворог народу» й удостоєний Державної Сталінської Премії та обіймав високі пости, зробив значний внесок у розвиток вітчизняного кораблебудування.

В умовах триваючої гібридної війни Росії проти України, однією із складових якої є гуманітарний (інформаційний) чинник, найбільш важливим сьогодні є подолання комплексу меншовартості в українському суспільстві та утвердження самосвідомості українців як нації зі славною військово-морською історією, до творення якої долучилися і вихідці з Полтавського краю – флотські офіцери, інженери, першопрохідці підводної справи.

Джерела та література

1. Ковалев Э.А. Рыцари глубин: Хроника российского подплава. – ЗАО Центрполиграф, 2005. – 445 с.
2. Крылов А.Н. Мои воспоминания. Изд. 7-е. Л., 1979. 480 с.
3. Морские записки. Т XVI. Нью-Йорк, 1958. № 1 (46).
4. Морские записки. Т. XXII. 1965. № 1 (59).
5. Пожарский А. М. Подводное плавание в России. 1834–1918. – СПб.: Русско-Балтийский информационный центр «Блиц», 2011. – 1024 с.
6. Сандурська О. В. Броненосець «Орел» – початок інженерної кар'єри видатного корабельника В.П. Костенка / О. В. Сандурська. // Вісник НТУ «ХПІ». Серія: Історія науки і техніки. – Харків : НТУ «ХПІ», 2014. – №59 (1101). – С.130–136.
7. Сандурська О. В. Становлення та розвиток вітчизняного суднобудування в роботах Володимира Полієвктовича Костенка // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету, 2014, вип. 41. С.323–326.
8. Соколюк С. М. Застосування підводних човні на Тихоокеанському театрі воєнних дій під час російсько-японської війни (1904–1905 рр.) (закінчення) // Воєнно-історичний вісник. – 2018. – №3(29). – С.106–116.
9. Государственный архив Российской Федерации (далі ГАРФ), Ф. Р-5903, оп. 1, спр. 606.
10. ГАРФ, оп. 2, спр. 137.
11. Российский государственный архив Военно-морского флота (далі РГА ВМФ), Список л/с Морведа 1916 г.
12. РГА ВМФ. ф. 406. оп. 9. спр. 373.
13. РГА ВМФ, спр. 3283.
14. РГА ВМФ. Ф. 406. оп. 9. спр. 2004.
15. РГА ВМФ, спр. 3271.
16. РГА ВМФ. ф. 406. оп. 10. спр. Л45.
17. РГА ВМФ. ф. 417. оп. 3. спр. 2673;
18. РГА ВМФ, спр. 3459.
19. РГА ВМФ, оп. 4. спр. 2145.
20. РГА ВМФ, ф. 432. оп. 2. Спр. 1659.
21. РГА ВМФ, спр. 1660.
22. РГА ВМФ. ф. 434. оп. 2. спр. 230.
23. РГА ВМФ, спр. 954.
24. РГА ВМФ. ф. 507. оп. 1. спр. 4.
25. РГА ВМФ. ф. 873. оп. 15. спр. 262.
26. РГА ВМФ, спр. 285;
27. РГА ВМФ. ф. 933. оп. 2. спр. 126.
28. РГА ВМФ. ф. 967. оп. 1. спр. 308.
29. РГА ВМФ. ф. 1219. оп. 1.

30. РГА ВМФ. ф. Р87. оп. 1. спр. 8.
31. РГА ВМФ, спр. 29.
32. РГА ВМФ, спр. 50.
33. РГА ВМФ, спр. 54.
34. РГА ВМФ, спр. 92.
35. РГА ВМФ, спр. 99.
36. РГА ВМФ, спр. 100.
37. РГА ВМФ, спр. 148.
38. РГА ВМФ. ф. Р-72. оп. 1. спр. 27.
39. РГА ВМФ. ф. Р117. фп. 3. спр. 1.
40. РГА ВМФ. ф. Р187. оп. 1. спр. 11.
41. РГА ВМФ, спр. 90.
42. РГА ВМФ. ф. Р2192. оп. 2. спр. 495.

УДК 94(477.53)«1918»

Ольга Вільховик, Леонід Кушнір, Наталія Кузьменко
(м. Полтава)

ГЕТЬМАНСЬКА ВЛАДА У ПОЛТАВІ 1918 р. ОЧИМА УКРАЇНСЬКОГО ВОЯКА

У статті аналізуються мемуари стрільця Окремої сотні козаків у Полтаві, свідка й учасника події доби Гетьманату 1918 р., уродженця Косівщини Івана Вінтоняка. Виокремлено ключові аспекти спогадів про гетьманський режим у Полтаві, розкриваються прикметні риси тодішньої губернської влади, характер взаємодії українських і німецьких союзницьких військ, а також відношення до подій цього періоду мешканців міста.

Ключові слова: Полтава, Окрема сотня козаків у Полтаві, отаман Роман Самокішин, губернський комендант Павло Кудрявцев, гетьманська влада, губернський комендант Петро Жуков, німецьке військово командування.

Чимало подій Української революції 1917–1923 рр. ще й досі залишаються білою плямою в новітній історії України, особливо тих подій, що стосуються її регіонального виміру. Серед них – діяльність органів губернської влади доби Гетьмана Павла Скоропадського у м. Полтаві, про що маємо доволі скупу інформацію. З огляду на це власну цінність мають рідкісні спогади, враження й особисті коментарі щодо згаданих подій їх сучасників, безпосередніх свідків, представників різних соціальних станів, серед яких політичний діяч Віктор Андрієвський [1], письменник Володимир Короленко [2], земський лікар Олександр Несвіцький [3], інструктор Полтавської спілки споживчих товариств Дмитро Соловей [4] та ін.

Матеріалом мемуарного характеру, що дозволяє частково відтворити атмосферу зміни у Полтаві кількох владних режимів, є маловідомі спогади очевидця, рядового стрільця, уродженця