**Прощай, подплав!**

В.П.Королюк

"Не снимай оружия, не оглядевшись".

Князь Дмитрий ДОНСКОЙ.

Конец XVII века дал начало военному флоту Великой России. XX век подарил ей флот подводного плавания - ПОДПЛАВ. 6 марта (19-го по новому) 1906 года Государь Император Николай II повелел "числить подводные лодки как самостоятельный класс боевых кораблей", что зафиксировано в приказе по Морскому ведомству N 52 от 11 (24-го) марта того же года. А спустя 16 дней в Либаве был организован первый учебный отряд подводного плавания. К тому времени Россия имела 19 субмарин, 13 из которых (почти 70%!) находились на Дальнем Востоке страны.

Все развитие ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ПОДПЛАВА на протяжении катящегося теперь к закату XX века напоминает попытки прыгуна с шестом взять высочайшую планку: дважды разбегался он, каждый раз беря все большую высоту, и дважды падал вниз. XX век начинался первым разбегом, а заканчивается последним стремительным падением.

Будет ли третья попытка? Достанет ли нам на нее времени и сил? Бог весть.

**Разбег первый...**

Война с Японией, явив миру непревзойденное мужество русских моряков, показала и беспомощность российской военно-морской доктрины того времени. И она же, как ни странно, способствовала стремительному взлету подводного флота России. Такого количества и разнообразия субмарин не имела тогда ни одна страна. С самого начала войны Империя лихорадочно скупала по всему миру подводные лодки разных проектов, переделывала их, строила свои собственные, непохожие на иностранные. И сразу, после минимальных заводских испытаний, лодки - на специально сконструированных платформах - отправлялись по железной дороге на театр военных действий. Пунктом назначения их был Порт-Артур, но к тому времени, когда первый состав прибыл в Сибирь, дорога была уже перерезана, и субмарины пришлось оставить во Владивостоке.

Поэтому здесь и появилось первое в русском флоте соединение подводных лодок - ОТДЕЛЬНЫЙ ОТРЯД МИНОНОСЦЕВ (так тогда называли подлодки), приданный Отдельному отряду крейсеров, базировавшемуся во Владивостоке и входившему в состав 1-й эскадры российского флота в Тихом океане. Точная дата создания этого отряда неизвестна, однако сегодня принято ориентироваться на 23 декабря 1904 года, когда командир Владивостокского порта контр-адмирал Н.Р.Греве издал приказ © 1102:

"Впредь до распоряжений Лейтенант Плотто назначается Начальником Отдельного отряда миноносцев, Лейтенант Белкин - ротным Командиром их команд и Мичман Алеамбаров - ревизором".

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ПЕРВЫЕ ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ВО ВЛАДИВОСТОКЕ  (по А.Абакумову) | | |
| ИМЯ | СРОКИ ГОТОВНОСТИ  прибытие плавание  (1904 г.)(1905 г.) | КОМАНДИР |
| ФОРЕЛЬ | 29.0923.03 | Т.А. Фон дер Рааб-Тилен |
| ДЕЛЬФИН | 29.1214.02 | Г.С.Завойко |
| СОМ | 29.1214.02 | В.В.Трубецкой |
| КАСАТКА | 12.1220.03 | А.В.Плотто |
| ФЕЛЬДМАРШАЛ ГРАФ ШЕРЕМЕТЬЕВ | 12.1218.03 | Д.Д.Заботкин |
| СКАТ | 13.1208.03 | М.М.Тьедер |
| НАЛИМ | 13.1228.03 | Ф.М.Белкин |

Тогда, в самом начале века, на дальневосточных берегах появились сразу три "точки кристаллизации" российского подплава: Владивосток, Порт-Артур и Николаевск-на-Амуре. К сожалению, реализоваться в полной мере смогла только первая из них (к концу ХХ века таких точек стало значительно больше, но теперь они постепенно угасают, - видимо, и последним будет тоже Владивосток...). В той или иной стадии готовности у России имелось тогда 13 лодок во Владивостоке, 4 - в Порт-Артуре и 1 - в Николаевске-на-Амуре. Причем почти половина из них - собственной постройки и сделанные по проектам русских офицеров! Стоит, наверное, назвать поименно первые русские субмарины на Тихом океане.

Во Владивостоке:

немецкая "Форель" (проект испанца Р.Эквилея);

американские "Сом" и "Щука" (проект Дж.Холланда), "Осетр", "Кефаль", "Бычок", "Плотва" и "Палтус" (проект С.Лэка);

русские "Дельфин" (проект И.Г.Бубнова и М.Н.Беклемишева), "Касатка", "Скат", "Налим" и "Фельдмаршал граф Шереметев" (проект И.Г.Бубнова), "Чилим" (проект А.Боткина).

В Порт-Артуре: "Портартурец" (проект М.П.Налетова), "Петр Кошка" (проект Е.В.Колбасьева), лодка С.К.Джевецкого и лодка француза К.Губэ.

В Николаевске: так называемый "катер малой видимости "Кета" (проект С.А.Яновича).

Разумеется, не всем этим лодкам довелось выходить в море, а уж в боевых-то действиях участвовали вообще единицы ("Сом" да "Кета"). Публикаций на эту тему теперь довольно много - не будем повторяться. Отметим только, что на первом этапе развития русский подводный флот, являвший собой "бессистемный музей различных, как бы случайно подобранных образцов", по мнению многих историков, стал "оружием моральной силы" - само наличие его было для японских кораблей сильнейшим сдерживающим фактором.

У Японии же в это время было лишь 6 лодок Холланда, купленных в США. В боевых действиях ни одна из них не участвовала. Да они и в море-то ни разу, кажется, не выходили.

**...Первое падение**

Жестоким поражением закончилась первая в XX веке война России с восточным соседом. Вместе с ней закончилась и первая попытка создать на Тихом океане российский флот подводного плавания. В следующее десятилетие - вплоть до первой мировой войны - русские субмарины еще базируются во Владивостоке, Отдельный отряд миноносцев даже разбивается на два дивизиона ("подводники имели транспорт-базу "Ксения" и несколько маленьких лодок"). Но с каждым годом подплав здесь все больше хиреет и почти не выходит в море, даже близ берегов. Вот как описывается это в советском военно-историческом очерке "Краснознаменный Тихоокеанский флот":

"Особенно неудовлетворительно велась подготовка подводников. Технически несовершенные подводные лодки не имели единого руководства и специально оборудованных баз. Для обеспечения плавания подводникам приходилось создавать запасы горючего на островах до залива Посьет. Лодки шли туда, груженные бидонами с горючим. Всевозможные недоделки, дефекты и технические неполадки мешали командирам лодок обучать команду. Вместо боевой подготовки личный состав большую часть времени тратил на работы производственного характера, так как мастерские порта зачастую не могли оказать необходимой помощи. Подавляющее большинство матросов-подводников имело лишь трехклассное образование в объеме земской или церковно-приходской школы, и командиры лодок старались оставлять специалистов на сверхсрочную службу, заинтересовывая их материально. На некоторых лодках сверхсрочники составляли 80-90% экипажа".

Ну, насчет технического несовершенства лодок сказано хоть и верно, но слишком уж резко, да и экипаж, полностью имевший образование (хотя бы в объеме трех классов), - вещь достаточно редкая в царском флоте, "подавляющее большинство матросов" которого было вообще неграмотно. Но оставим это на совести авторов очерка, ведь во всем остальном - картина вполне верная и безрадостная, до боли знакомая каждому подводнику и в наши дни (как сказал поэт, "...повторяем следы, никого еще опыт не спасал от беды"). Главной же причиной такого "запустения" было послевоенное отношение общества к военному флоту вообще - пренебрежительное, высокомерное, подлое.

А с началом германской войны на русском подводном флоте Тихого океана был вообще поставлен жирный (андреевский) крест. И дальневосточные субмарины спешным порядком - опять по железной дороге - перегонялись на Балтийское, Черное и Белое моря. Последней убывает на европейский театр военных действий в 1916 году "Дельфин", вместе с экипажем. На ближайшие полтора десятка лет русский подплав попросту исчезает из истории Дальнего Востока.

По-разному сложилась судьба субмарин Владивостокского Отдельного отряда, 7 из них закончили свою жизнь во Владивостоке, 3 - на Балтике, 2 - на Черном море, 1 - на Каспии и 1 - на море Белом... Полуподводная лодка "Челим" лейтенанта С.А.Боткина в списки флота, кажется, так и не была зачислена, хотя и использовалась некоторое время для перевозки провианта. "Форель" в результате аварии при буксировке из Владивостока в бухту Новик затонула 17.05.1910 г., но в тот же день была поднята плавкраном и поставлена на кильблоки. 23.05.1911 г. приписана к Владивостокскому военному порту, после гражданской войны передана Комгосфондов для демонтажа и разделки на металл. В 1913 г. "Осетр" (бывшая американская подводная лодка "Protector"), "Бычок", "Палтус" и "Плотва" выведены из боевого состава, разоружены и сданы во Владивостокский военный порт для демонтажа и реализации. Та же судьба постигла в 1916 г. "Кефаль". В январе 1915 г. "Щука", "Скат", "Сом" (бывшая американская подводная лодка "Pulton") и "Налим" доставлены по железной дороге в Севастополь. Через полгода "Щуку" и "Сома" отправили из Севастополя на Балтийское море. "Сом", первая российская подводная лодка, участвовавшая в боевых действиях (выход в атаку на японские корабли) 10.05.1916 г. таранена и потоплена во время торпедной атаки в районе Аландсгафа шведским пароходом "Artermanland". "Щука" 25.02.1918 г., во время капитального ремонта в Ревеле (Таллин), была захвачена германскими оккупантами и вывезена в Германию для разделки на металл. "Скат" и "Налим" в феврале 1918 г. выведены из боевого состава, законсервированы и сданы в Севастопольский военный порт на хранение, где 01.05.1918 г. захвачены германскими оккупантами, а 24.11.1918 г. - англо-французскими интервентами. 26.04.1919 г. по приказу английского командования затоплены в районе Севастополя. В 1932 г. "Налим" был поднят Черноморской экспедицией ЭПРОН и отбуксирован в Севастополь на прибрежную отмель, весной 1933 г. сдан "Рудметаллторгу" для демонтажа и разделки на металл. "Фельдмаршал граф Шереметев" (с 04.08.1917 г. - "Кета") и "Касатка" 02.12.1915 г. доставлены по железной дороге в Петроград, 31.01.1918 г. выведены из боевого состава. Первый из них демонтирован для разделки на металл, а вторая - законсервирована и сдана в Петроградский военный порт на хранение, 10.11.1918 г. отправлена по железной дороге в Саратов, а оттуда на буксире по Волге до Астрахани. 21.11.1925 г. она исключена из состава РККФ в связи с передачей Комгосфондов для демонтажа и разделана на металл в Бакинском военном порту. "Дельфин" (Миноносец © 113, Миноносец © 150), первая российская боевая подводная лодка, 09.06.1916 г. доставлена по железной дороге в Архангельск. После гражданской войны передана Госсудоподъему, затем Беломорской партии ЭПРОН и перестроена в судоподъемный понтон. 16.03.1932 г. исключена из списков плавсредств Наркомвода в связи с передачей "Рудметаллторгу" для разделки на металл.

**Разбег второй...**

То, что замысливала Россия монархическая (замысливала, сделала да не смогла сохранить и приумножить), удалось совершить лишь России советской. В рекордно короткие сроки, практически на пустом месте, на восточных рубежах страны одновременно со всем Тихоокеанским флотом был создан новейший флот подводного плавания - современные корабли и умелые, хорошо подготовленные экипажи. Чего это стоило стране и людям - разговор особый. Но уже к началу Великой Отечественной войны на российском Дальнем Востоке, кроме двух сотен надводных кораблей, имелось 85 подводных лодок (у Японии их было 56, на треть меньше) - от Приморья до Камчатки. Новых, боеспособных, готовых на подвиг во имя защиты Родины...

Начало второй попытки пришлось на 1932 год, когда в сонный окраинный городишко с гордым именем Владивосток, забывший, казалось, за десятилетие мирной жизни не только недавнюю чехарду войн и правительств, но и родившийся когда-то на его берегу дальневосточный подплав, по приказу партии и по зову сердца рванулись молодые моряки, рабочие, инженеры - создавать Морские Силы Дальнего Востока. Первые четыре подводника прибыли сюда с Балтики в начале ноября. Ими были два красных командира - Г.Холостяков и А.Заостровцев, да два инженер-механика - Е.Павлов и Е.Веселовский. К тому времени весь вообще военный флот на Тихом океане состоял из пары кораблей, переоборудованных из гражданских судов: бывшей яхты "Адмирал Завойко", переименованной в СКР "Красный вымпел", да пограничного СКР "Воровский". И в первую очередь началось массированное укомплектование вновь создаваемого флота подводными лодками, которые (как и 30 лет назад) прибывали по железной дороге из Ленинграда и Николаева в разобранном виде и должны были достраиваться на месте. Одновременно с Балтийского и Черноморского флотов стали прибывать подводники, из которых формировались экипажи.

На специально сконструированных железнодорожных платформах ехали через всю страну первые "Щуки", позже - "Малютки" и "Сталинцы", спрятанные от глаз под брезентовыми чехлами с надписью "Посевной материал" (славный тогда получался посев!). В пути соблюдался строжайший режим секретности, а перед эшелоном должна была идти, проверяя каждый перегон, дрезина с сотрудниками ОГПУ. Спустя четыре десятка лет контр-адмирал в отставке (а в 1934-м году - комиссар одного из таких эшелонов) П.А.Боков вспоминал, что даже постоянно контролируемый Москвой особый, литерный режим следования порой находился на грани срыва. Довольно часто администрация железной дороги отказывалась высылать вперед дрезину, объясняя это отсутствием таковой. Однако, когда, после бурных споров, на виновников задержки составлялся акт, и дело доходило до его подписания, дрезина тут же вдруг обнаруживалась... Литерному эшелону иногда отказывали и в выдаче масла для смазки подшипников специальных транспортеров (платформ). Но после обращения к вышестоящим органам на складах сразу находилось необходимое масло (зато на каждой узловой станции, у коменданта, ожидала будущих тихоокеанцев свежая посылка с материалами проходившего в те дни XVII съезда партии).

Обычно такой эшелон состоял из трех транспортеров с корпусами лодок, одного вагона с комсоставом, двух вагонов с краснофлотцами и рабочими и трех товарных вагонов, в которые были загружены аккумуляторные батареи, рубки, пушки и перископы (в них же размещались камбуз, продовольственный и технический склады). Впереди паровоза, на самом ветру, выставлялся часовой, который должен был выстрелом предупреждать машиниста о любой внезапно возникшей неисправности пути. На тендере и тормозных площадках концевых вагонов располагались пулеметы с постоянными боевыми расчетами. Из-за всех этих предосторожностей и накладок эшелон вынужден был добираться до океана в течение месяца.

Приходящие подводные лодки следовало собрать, испытать и подготовить к плаванию. Особая трудность состояла в том, что лодки и системы были новые, почти никому не известные, да и квалифицированных рабочих постоянно не хватало. Поэтому личный состав кораблей, одновременно с изучением матчасти, вкалывал на достройке корпусов наравне с "гегемоном". Сборка субмарин производилась там, где была хоть малейшая тому возможность: в Осиповском затоне на реке Амур и в морском заводе © 202 имени К.Е. Ворошилова (ныне "Дальзавод").

23 сентября 1933 года на первых двух "Щуках" был поднят Военно-морской флаг СССР, в то время - белый с красной звездой в центре и расходящимися от нее во все полотнище широкими красными лучами. Дальше - больше: впервые (и единственный раз в мировой истории) боевые корабли вступали в строй не поодиночке, а целыми дивизионами. Подводные лодки типа "М" поднимали тогда военно-морские флаги (гюйс им не полагался) и уходили к месту своего постоянного базирования, в бухту Малый Улисс. Было это уже летом 1934 года.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ПЕРВЫЙ КОМАНДНЫЙ СОСТАВ 2-ой МОРСКОЙ БРИГАДЫ МСДВ  (по данным И.Быховского и др.) | | |
| Должность | ФИО | Последнее звание |
| Комбриг | Осипов Кирилл Осипович | контр-адмирал |
| Военком | Резепов Константин Иванович | див. комиссар |
| Начштаба | Кельнер Иосиф Викентьевич | капитан 2 ранга |
| Флагштурман | Чихачев Сергей Николаевич | капитан 1 ранга |
| Флагминер | Курников Лев Андреевич | вице-адмирал |
| Флагсвязист | Тарасов Михаил Павлович | капитан 3 ранга |
| Флагхимик | Поддубный Андрей | капитан 3 ранга |
| Флагмеханик | Веселовский Евгений Александрович | инж-кап.1 ранга |
| Помфлагмех | Козловский | инж-кап.1 ранга |
| Флагврач | Григорьев Александр Дмитриевич | полковник м/с |
| Флагсекретарь | Штейн | --- |
| Командир базы | Макаров А. | полковник |
| КОМАНДИРЫ ДИВИЗИОНОВ | | |
| 1-го | Холостяков Георгий Никитович | вице-адмирал |
| 2-го | Скриганов Максим Петрович | контр-адмирал |
| 3-го | Александрович Никита Гаврилович | --- |
| 4-го | Заостровцев Алексей Тимофеевич | контр-адмирал |
| 1-Й ДИВИЗИОН | | |
| ПЛ | Командир | Механик |
| Щ-101 (Карась, позже переименов. в Лосось) | Г.Н.Холостяков | В.Филиппов |
| Щ-102 (Лещ) | А.Т.Заостровцев | Е.Павлов |
| Щ-103 (Карп) | С.С.Кудряшов | Г.А.Дробышев |
| Щ-104 (Налим) | Н.С.Ивановский | В.И.Курдюков |
| 2-Й ДИВИЗИОН | | |
| Щ-105 (Кета) | К.М.Кузнецов | З.Шильман |
| Щ-106 (Судак) | А.М.Стеценко | К.А.Ефимов |
| Щ-107 (Сиг) | В.Якушкин | Е.И.Арефьев |
| Щ-108 (Форель) | А.Ф.Кулагин | А.Курленков |
| 3-Й ДИВИЗИОН | | |
| Щ-109 (Сом) | Л.А.Курников | В.Шевченко |
| Щ-110 (Язь) | А.В.Исаев | Годун |
| Щ-111 (Карась) | Д.Г.Жмакин | Г.А.Глузман |
| Щ-112 (Пескарь) | В.А.Касатонов | Пастернак |
| 4-Й ДИВИЗИОН | | |
| Щ-113 (Стерлядь) | М.С.Клевенский | Б.Н.Королев |
| Щ-114 (Севрюга) | А.И.Матвеев | В.К.Дорин |
| Щ-115 (Скат) | С.Б.Верховский | Н.Г.Кудрявцев |
| Щ-116 (Осетр) | М.В.Федотов | Е.С.Мартынчик |

А вот вам (вкратце) исторический фон такой спешки:

1929 год - нападение китайцев на КВЖД;

1931 год - захват Японией Манчжурии (трех северо-восточных провинций Китая), японцы находятся в 120 км от Владивостока;

1931-1938 годы - ряд пограничных конфликтов;

1938 год - военное столкновение с японцами у озера Хасан (на море в это время под нашим контролем находится только Татарский пролив);

1939 год - военное столкновение с японцами у Халхин-Гола и буквально следом - начало второй мировой войны.

Думается, комментарии здесь излишни. Морякам и судостроителям была поставлена государственная задача - "закрыть на замок" морские рубежи - и они ее выполнили в рекордно короткие сроки. О предвоенных подвигах и рекордах дальневосточных подводников тоже написано немало, поэтому не будем и здесь повторяться. Напомним лишь, что за время своего второго "разбега" дальневосточный подплав потерял только одну субмарину, Щ-105 (в 1935 году). Еще пять лодок погибли во время войны: М-49 и М-63 (1941 год), Л-16 (1942 год), Щ-138 (1943 год) и Л-19 (1945 год). Вечная память героям!

**...Второе падение**

В отличие от России царской, Россия советская после войны не забросила свой дальневосточный подводный флот. Наоборот, она его берегла и умножала. Второй "прыжок" оказался дольше и упорнее первого. Но, как говорится, чем выше забираешься, тем больнее падать... В конце 80-х годов в стране началась "перестройка", ставшая для дальневосточного подплава началом катастрофы.

Последней "высотой" оказался период 1987-91 гг, после которого началось обвальное падение. К тому времени не существующий ныне СССР имел на Тихом океане более сотни субмарин. Меньше десятилетия понадобилось, чтобы общее количество их (из которого действительно боевой являлась едва ли треть) сократилось вдвое. При таком течении процесса уже к 2002 году (то есть всего через пару лет!) их здесь останется столько же, сколько оставалось в 1916-м году, - НУЛЬ . Но еще более вероятно, что этот "завтрашний день" наступит для дальневосточного подплава гораздо раньше: обвешанный проблемами, как пес репьями, он может тихо зачахнуть еще в XX веке. Хотя "планы боевой подготовки", постоянно сокращаемые (из-за уменьшения числа боевых единиц, отсутствия топлива, снижения технической готовности и т.д.), возможно, долго еще будут "продолжать выполняться".

**Если завтра война?..**

Четвертая мировая война случится еще не скоро - не раньше весны далекого 2158 года... Та самая 4-я мировая, про которую великий Эйнштейн говорил, что человечество воевать в ней будет камнями и дубинками (если, конечно, выживет после 3-й). А вот третья-то мировая начнется уже в 2002 году! Разумеется, пока это только моя собственная гипотеза, подтвердить или опровергнуть которую может время да еще мы с вами - если успеем одуматься...

Гипотеза состоит в том, что все крупные войны ХХ века, в которых участвовала Россия, начинаются через промежуток времени, в два с половиной раза больший предыдущего: 1904 г. - 1914 г. - 1939 г. - 2002 г. - ... Причем, дата начала ближайшей войны в данном случае почти в точности совпадает с древними пророчествами (например, с математическими таблицами на стене одной из египетских пирамид, которые относят начало большой войны к осени 2001 года).

К сожалению, сегодня мы все так же бездумно близоруки, как перед второй мировой войной - все многонациональное сообщество с напряженным вниманием следит за югославскими событиями и видит именно в них зародыш общемировой бойни. Смею утверждать: очередной виток развития (или гибели) человечества начнется совсем по другую сторону земного шара! Основным полигоном грядущей войны будет азиатско-тихоокеанский регион, а отправным моментом ее может стать цепь пограничных конфликтов на почти 4-тысячекилометровой российско-китайской границе. Вслед за этим вполне вероятно внезапное и массированное нападение китайской армии на северного соседа. Причем, одним из главных факторов именно такого развития событий является саморазрушительная военная политика России на Дальнем Востоке. Резко снижая или вовсе ликвидируя здесь все виды вооружений, пренебрегая боеготовностью своих вооруженных сил, мы одновременно усиленно вооружаем и модернизируем... китайскую армию и китайский флот.

Вот наиболее красноречивые примеры такого, мягко говоря, безрассудства и недальновидности. Не слишком давняя продажа за рубеж (якобы на лом) всех тихоокеанских авианосцев (местными органами ФСБ была тогда же предотвращена попытка "продать это железо" вместе с секретной документацией и оружием). Сюда же относится контракт, по которому Россия обязалась обеспечить Китай к 2015 году двумя десятками лучших своих дизельных подводных лодок (тип "Варшавянка", за малошумность и скрытность прозванный "черной дырой в океане", по НАТО'вской классификации - "Кило") и сегодня свои обязательства вовсю выполняет!

Любопытно заметить, что только половина субмарин при этом оплачивается валютой, другую же половину (а это десять подводных лодок!) российские власти, ничтоже сумняшеся, попросту меняют на китайский ширпотреб...

Тихоокеанский флот России тем временем подводит неутешительные итоги: по причине отсутствия новых аккумуляторных батарей, из 14 имеющихся у него "варшавянок" реально выйти в море могут только одна-две. Да и то - пока, т.к. уже в ближайшее время и у них старые батареи придут в негодность. Самое занимательное при этом состоит в том, что, пока матушка-Россия одной рукой показывает кукиш своим подводникам (и не только дизельным, атомоходы тоже стоят у пирса), она же - другой рукой - обеспечивает китайские лодки двойным комплектом тех самых батарей...

Не заложив в последние годы ни одной новой лодки для себя, она прямо со стапелей отправляет свежий "товар" китайскому брату! И если ничего у нас не изменится, то к тому же 2002 году Великий Китай будет иметь ровно столько подводных лодок, сколько было их у Японии к началу второй мировой войны. Россия же не только не станет превосходить его по этому параметру на треть (как СССР Японию в 1939 году), но и вообще ничего не сможет противопоставить такой мощи.

Специалисты прогнозируют, что в начале XXI века ВЕСЬ вообще подводный флот России будет располагать лишь десятком "дизелюх" и двумя-тремя десятками атомоходов со сроками эксплуатации, близкими к предельным (40% из них, к тому же, составят лодки, более 10 лет не имевшие должного ремонтного обслуживания). В азиатско-тихоокеанском регионе, куда к тому времени, возможно, переместится ось мировой истории, ни одна из русских субмарин не будет даже присутствовать!

В связи с этим вспоминаются почему-то не только частые в последнее время наши взаимные с китайцами заверения в дружеских чувствах, но и слова писателя Георгия Владимова, сказанные в канун юбилея Великой Победы:

"Много лет мы твердим о нападении "военной машины гитлеризма", но не одни военные приглядели наши земли до Урала. Целый народ, угнетенный своим жизненным пространством, уже рассчитал на них свое хозяйственное будущее, ждал из полунищей страны богатых посылок. Время сказать, что против нас воевал народ из самых великих европейских, умелый, трудоупорный, с высокой обучаемостью, отважный, выносливый, свято поверивший в своего вождя и в "новый порядок", который следует принести на штыках и броне и назначить другому народу... Народная война была с обеих сторон - и это не менее страшно, чем война гражданская".

В сей цитате остается лишь заменить прошедшее время на будущее, а слово "европейский" на "азиатский", и наш с вами завтрашний день представится - как на ладони.

**"...Мы - забытые следы чьей-то глубины"**

За три года до начала первой мировой войны тогдашний морской министр Российской Империи адмирал И.К.Григорович записал в дневник:

"Одна из забот моих - это недостаток офицерского состава вследствие гибели многих во время японской войны и ухода большого числа офицеров в отставку, не видевших в будущем ничего светлого для флота; осталось их на службе немного, и по большей части это молодежь, обязанная служить за полученное образование... Я надеюсь, что многие ушедшие в отставку по своему желанию, увидя, что флот возрождается, вернутся опять на службу, ведь много хороших офицеров ушло только потому, что не предвидели, что флот когда-нибудь возродится..."

Но уже год спустя он добавляет:

"Наши морские силы действуют хорошо и радуют тех, кому дорог флот и кто исстрадался... видя полный его упадок и брезгливое отношение к нему всего общества".

Россия (как и флот ее) в начале XX века менялась стремительно, крепла, росла. Но все-таки не успела расцвести в полную свою силу, подрезанная мировой войной и революциями. Неужели и нам, в начале века XXI, суждена будет та же историческая лыжня?..

**\* \* \***

Эх, дальневосточный подплав, навязанная мне в юности и ставшая судьбой любовь моя, нынешняя боль и мука! Маятником раскачивал тебя последний век: вверх-вниз, вверх-вниз... А страна тем временем карабкалась по своей исторической спирали: Россия царская, Россия советская, Россия демократическая. Кажется, следующее столетие готово повести эту спираль встречь прежнему курсу: Россия демократическая, Россия советская, Россия царская... На новом, как говорится, качественном уровне.