

**Советские моряки в озере Лох-Несс,  
или «Маршрут движения —  
Каледонский канал...»**

**Д**ежурный по кораблю старшина 2-й статьи Покровский перевернул 89-ю страницу «Вахтенного журнала № 27 Большого охотника за подводными лодками № 233» и в самом верху нового чистого листа написал четким почерком: «Среда, 6 декабря 1944 года. Англия, озеро Лох-Несс»...

В наши дни название этого шотландского озера известно буквально каждому благодаря якобы обитающему здесь некому «чудищу морскому» (то есть озерному), ласково именуемому Несси. В нашей стране о Лох-Нессе и его «подводной хозяйке» по-настоящему стали узнавать лишь в начале 1970-х гг., когда на волне «разрядки» в тогдашний Советский Союз стала проникать зарубежная информация о различных необъяснимых наукой случаях, ныне собирательно именуемых аббревиатурой «АЯ» — аномальные явления. С тех пор в сознании наших соотечественников шотландская «неведомая зверушка» по имени Несси стала одной из главных составляющих своеобразного «джентльменского набора» АЯ — наряду с летающими тарелками, Бермудским треугольником и снежным человеком. Последнего вроде бы неоднократно встречали на территории СССР, инопланетные летающие тарелки регулярно якобы посещали бывший Советский Союз, через Бермудский треугольник вполне реально плавали наши суда и летали самолеты, но подобным «личным знакомством» с Несси и ее озером советские граждане похвастаться по понятным причинам в те годы не могли.

История Несси, как утверждают специалисты по «лох-несскому вопросу», насчитывает не менее полутора тысяч лет — с тех пор, когда об этом впервые узнали и оставили письменные свидетельства при-

бывшие в горные края Шотландии римляне. Новейший же период истории «лох-несского чудовища» начинается с 1933 г., когда вдоль берега озера была построена автомобильная дорога, благодаря которой в последующие годы количество обнаружений Несси стало множиться в геометрической прогрессии. Как философски отмечается в одном из местных туристских путеводителей, «значительное количество наблюдений монстра произошло до начала Второй Мировой войны, которая отвлекла мысли людей на другие чудовища, в других местах...».

Однако именно к периоду минувшей войны относится история первого появления на озере Лох-Несс наших соотечественников, причем не нескольких человек, а сразу четырех с половиной сотен. Эти люди были моряками Советского военно-морского флота, которые прошли по озеру Лох-Несс на своих боевых кораблях под Советским военно-морским флагом. Об этой истории, терпеливо ждавшей более шести десятилетий своего рассказчика на полках одного их хранилищ Центрального военно-морского архива, и пойдет ниже речь...

...Великая Отечественная война шла уже не первый год на суше, в воздухе и на море. На всех морских театрах одну из главных опасностей для советской стороны наряду с авиацией противника представляли вражеские подводные лодки. Успехи в борьбе с ними были, увы, не столь многочисленными, как того хотелось командованию и как того требовала безопасность мореплавания в зонах ответственности нашего флота. Для результативных действий против субмарин противника необходимо было оружие, гораздо более современное и эффективное, чем, хотя и многочисленные, но уже морально устаревшие знаменитые «морские охотники» различных предвоенных серий. Конечно, в это время продолжали разрабатываться новые советские проекты малых противолодочных кораблей и уже начинали претворяться в жизнь, но подорванная войной отечественная судостроительная промышленность объективно не могла удовлетворить всех запросов наших воюющих флотов. Однако выход, пусть и временный и частичный, в решении этого — в общем-то, частного — военного вопроса был найден в обращении за помощью к союзникам по антигитлеровской коалиции.

Благодаря деятельности советской военно-морской миссии в США, в Народном комиссариате ВМФ в Москве было хорошо изве-

стно, что уже в ходе войны американцы разработали весьма удачный проект 110-футового морского охотника за подводными лодками — так называемый *Submarine Chaser in 110 foot*, или сокращенно — «SC 110». При стандартном водоизмещении в 86,8 т он имел длину 34,2 м, ширину — 5,47 м и осадку — 1,87 м.

Двухвальная главная энергетическая установка, состоящая из двух разработанных первоначально для дирижаблей дизелей «Дженерал-Моторс Пенкейк 16-184-А» общей мощностью 1960 л. с., сообщала катерам наибольшую скорость хода в 17 узлов с дальностью плавания 1100 миль. При плавании экономичным ходом — 12 узлов — и запасе соляра в 15,7 т катера этого типа могли пройти 1450 морских миль. Но главным достоинством типа «SC 110» как боевого корабля было довольно мощное для данного класса вооружение. Так, универсальная артиллерия такого катера включала в себя один 40-мм автомат «Борфорс» и три 20-мм автомата «Эрликон» с общим боезапасом 7310 снарядов обоих калибров. Для борьбы со своим главным противником — подводными лодками — каждый катер этого типа имел по две реактивные установки Мк-20 (или *Mousetrap*, что по-английски значит «мышеловка») с 4 направляющими и запасом в 40 ракет, столько же обычных штоковых бомбометов Мк-6 с еще 18 зарядами, а также 10 бортовых бомбосбрасывателей по паре «глубинок» на каждый. То есть всего по подводному противнику такой «сабчейсер» мог применить за один раз до 78 глубинных бомб различного типа.

В состав катерного оборудования активного действия входила радиолокационная станция обнаружения целей «SF-1», именовавшаяся советскими военными моряками «рейдаром», радиопеленгатор «QBE-3А» и ультразвуковой прибор гидроакустического наблюдения — «скорпион». Штатная численность экипажа катера равнялась 32 членам, включая трех офицеров — командира корабля, его помощника и артиллериста. Прочность деревянного корпуса катера типа «SC 110» была такова, что в советском заключении по его мореходности было записано: «Может находиться в море при состоянии моря до 8 баллов».

Такие настоящие «морские охотники» являлись находкой для советского командования и, в первую очередь, для двух его океанских флотов — Тихоокеанского и Северного. В составе последнего, ведущего активные боевые действия по обеспечению международных

и собственных, внутренних океанских и морских коммуникаций, они были просто необходимы. Советской стороне удалось добиться согласия американцев на поставку нескольких десятков катеров типа «SC 110» в рамках знаменитой программы ленд-лиза.

Всего начиная с 1941 г. на различных верфях США по проекту «SC 110» было построено 435 единиц, из которых шестая часть — 78 штук — была передана СССР. В Советском ВМФ эти катера получили официальное обозначение «БО-1» (Большой охотник за подводными лодками I серии). Сами же советские моряки сначала называли их «бошками» — по аналогии с хорошо известными на всех флотах отечественными малыми охотниками (сокращенно — катера «МО», или «мошки»). Однако вскоре у катеров типа «БО-1» появилось и окончательно прижилось другое, более привычное русскому уху название — «бобики».

Первоначально каждый такой катер носил обозначение, соответствующее его строительному номеру той или иной верфи, на которой он был создан. Затем американская сторона присваивала ему (вне зависимости от того, предназначался он для ВМС США или для передачи по ленд-лизу другой стране) стандартное обозначение, состоящее из латинских литер «SC» (*Submarine Chaser* — «охотник за подводными лодками») и четырехзначного порядкового номера. Советское же официальное обозначение состояло из русских букв «БО» и уже трехзначного номера, которое, однако, до прибытия на Северный флот — в целях секретности — даже не сообщалось экипажу, и все эти катера продолжали носить прежние, американские бортовые обозначения. Поэтому в архивных ныне документах шедших в Заполярье из США «бобиков» мы встречаем удивительные для советских кораблей того времени номера и обозначения типа «SC 1482» или «БО-1512». По прибытии же в СССР их приходилось исправлять не только на бортах катеров, но и на обложках корабельных документов, ведущихся, как и положено, с момента подъема на корабле Советского военно-морского флага, то есть еще с Америки.

В задачу автора этого материала не входит описание перевода всех предназначенных для пополнения Северного флота 46 больших охотников за подводными лодками американской постройки из различных портов и баз атлантического побережья США в Заполярье. Желающих

более подробно ознакомиться с этим вопросом мы отсылаем к книге мемуаров контр-адмирала Бориса Викторовича Никитина «Катера пересекают океан». Вышедшая в свет в «Лениздате» еще в 1980 г., она и по сегодняшний день не потеряла своей исторической ценности и представляет собой прекрасно изложенные воспоминания непосредственного участника тех событий. Нашей задачей является описание лишь одного их эпизода (точнее — даже двух, аналогичных друг другу), так и остававшихся до сих пор неизвестными.

...Последняя, наиболее опасная в военном отношении часть маршрута перевода больших охотников из США в Заполярье пролегла из британских баз через акватории Северного и Баренцевого морей, в которых до самого конца боевых действий были активны немецкие флот и авиация. Поэтому предназначенные для советского Северного флота боевые корабли и катера в обязательном порядке включались британским Адмиралтейством в состав очередного «полярного» конвоя. Их отправка в Россию диктовалась целым рядом как военных, так и чисто политических обстоятельств и нередко не только задерживалась, но и просто отменялась. Подобная ситуация сложилась и поздней осенью 1944 г., когда регулярное движение конвоев в Россию было вновь временно приостановлено.

К этому времени в главной базе британского флота Метрополи в Скапа-Флоу на Шетландских островах отправки в Советский Союз дожидалась очередная группа катеров американской постройки, а именно — 2-й отряд 19-го дивизиона Бригады больших охотников ВМФ СССР. Командир отряда капитан-лейтенант Агафонов подчинялся руководству Советской военно-морской миссии в Лондоне, откуда в первых числах декабря получил весьма неожиданное распоряжение. Из столицы Великобритании ему сообщали, что местное Адмиралтейство откладывает отставку его подразделения в Советский Союз на неопределенное время, в связи с чем оно переводится из передовой военно-морской базы в одну из тыловых во внутренних британских водах. Учитывая зимнюю штормовую обстановку, Агафонову предписывалось провести свои катера из вод Северного моря в атлантические не вокруг Северной Шотландии, а... через нее, используя внутренние водные пути. Таковым безопасным маршрутом являлся Каледонский канал.

Что же было известно советской стороне в то время об этом искусственном водном пути? В предвоенной Большой советской энциклопедии можно было найти следующую статью: «Каледонский канал (Caledonian canal), в Северной Шотландии; соединяет залив Лорн (Firth of Lorne) с заливом Морей (Moray Firth). Прорыт в 1804 — 1822 гг.; доступен для судов с осадкой до 4,5 м. Длина от Форт-Уильям до Инвернесс — 90 км. Значительно сокращая путь между портами северо-запада и северо-востока Шотландии, Каледонский канал все же не превратился в большой торговый путь, так как проложен в наименее развитой экономически и притом слабо заселенной части Шотландии».

Из изданного значительно ранее знаменитого русского «Энциклопедического словаря Брокгауза и Ефрона» можно было узнать следующее: «Каледонский канал — в Шотландии, соединяет Инвернесс с Лох-Лайном и дает возможность попасть из Немецкого моря в Атлантический океан, не огибая севера Шотландии, Оркадских и Шетландских островов. При нем расположены форты Георга, Августа и Вильяма. С технической точки зрения Каледонский канал представлял мало затруднений для постройки, как расположенный в естественной ложбине, и составлен из соединения ряда озер; достаточно 12 шлюзов для регулирования уровня воды. В экономическом отношении Каледонский канал далеко не оправдал возлагавшихся на него английским правительством надежд. Им могут пользоваться суда, сидящие до 6 м в воде, но навигация избегает его. Задуманный в 1773 г., начатый в 1805 г., оконченный в 1825 г. и предоставленный для транзита в 1847 г., Каледонский канал более служит для туристов, чем для товаров». Пожалуй, это все, что к тому моменту было известно в СССР о том водном пути, по которому следовало пройти советским кораблям.

Первыми военными моряками отечества, вышедшими на водные глади Каледонского водного пути, стали 160 офицеров, старшин и матросов, составлявших экипажи 5 катеров 2-го отряда 19-го дивизиона Бригады больших охотников ВМФ СССР. Командиру отряда капитан-лейтенанту Агафонову предстояло провести Каледонским каналом следующие катера, которыми командовали офицеры в звании старших лейтенантов: «БО-231» (он же «SC 1493»; командир — П. А. Жикол), «БО-232» («SC 1482»; А. П. Мещанкин), «БО-233» («SC 1511»; В. Л. Шевченко), «БО-234» («SC 1505»; Н. В. Исаев) и «БО-235»

(«SC 1486»; И. И. Вербицкий). Шестой катер отряда, «БО-236» («SC 1497»; С. И. Бельчиков), находящийся в ремонте, в этом переходе не участвовал.

Флагманский катер капитан-лейтенанта Агафонова — «БО-232» — вошел в Каледонский канал в 14 час 30 мин 5 декабря, в то время, как концевой «БО-233» покинул эти внутренние воды в 14 час 25 мин, но лишь трое суток спустя — 8-го числа. Он же затратил на полное прохождение канала наибольшее время — без 35 минут трое суток, в то время как самым быстрым оказался «БО-231», совершивший внутренний переход из Северного моря в Атлантику за двое суток, 18 час и 33 мин.

Необходимо отметить, что, хотя советские катерники совершали весь переход по Каледонской водной системе самостоятельно, без какого-либо конвоя, британская сторона периодически все же осуществляла контроль над действиями русских. Так, при входе в канал катера были встречены местными лоцманами, которые некоторое время осуществляли их проводку, а вечером первого дня перехода на соединение капитан-лейтенанта Агафонова прибыла некая группа «английских офицеров».

Советские моряки еще с Америки имели богатый опыт общения с иностранцами и их достойного приема у себя на борту, так что и на этот раз британские гости в полном соответствии с русскими традициями были, что называется, «накормлены, напоены и спать уложены». Об этом неопровержимо, хотя и косвенно, свидетельствует, например, вахтенный журнал «БО-233», записи в котором беспристрастно фиксируют факт, что прибывшие в 23 час 20 мин 5 декабря британские военные смогли покинуть борт гостеприимного русского военного корабля лишь в 08 час 32 мин следующего утра. На «БО-235» другая группа англичан пробыла еще дольше: с 20 час 30 мин до 08 час 30 мин, то есть ровно 12 часов! Вряд ли после этого они помнили, какой именно праздник отмечали в день их прибытия на борт русские, но мы можем с уверенностью сказать, что «международный прием» на кораблях 19-го дивизиона состоялся по случаю 8-й годовщины принятия Сталинской Конституции.

Впрочем, постоянное общение с местным населением, а точнее — со служащими канала, у советских моряков продолжалось в течение

всего плавания по Каледонской водной системе. Дело в том, что собственно канализированная часть этого водного пути, соединяющая горные озера, постоянно перемежается шлюзами, общее число которых равняется 30-ти. Шлюзы поровну работают сначала на подъем идущих по каналу судов, а затем — на их спуск. Каждый из них имел собственное название, но в вахтенных журналах советских катеров они упоминались в основном просто под порядковыми номерами. «Сами шлюзы представляют собой бетонированный водоем, а батопорты состоят из двух ворот, открывающихся в разные стороны при помощи ручного шпиля и изготовленных из дерева. Шлюзы имеют одинаковые размеры: длина — 130 футов, ширина — 38 футов, глубина водоема — 16 футов в мелкую воду, — описывали их позднее советские катерники. — Батопорты шлюзов открываются и закрываются вручную. У каждой группы и у отдельных шлюзов имеются специальные рабочие — от двух до четырех человек. <...> Скорость прохождения шлюза при выполнении работ силами обслуживающего персонала — 40 — 50 минут, но так как наш личный состав принимал хорошее участие во всех работах, связанных с открытием и закрытием ворот, время было снижено до 30 минут».

Поэтому в вахтенных журналах катеров можно встретить записи типа: «Личный состав в количестве 10 краснофлотцев сошел с корабля для открытия ворот канала». Трудно сказать, практиковалась ли в то время подобная помощь служащим шлюзов у самих англичан, ходящих Каледонским каналом: дело в том, что за весь переход советские катерники не отметили ни одного попутного или встречного судна, в результате чего на деле могли убедиться в правильности справки из БСЭ о том, что Каледонский канал «не превратился в большой торговый путь».

Однако перейдем, наконец, к ключевому моменту нашего повествования, а именно к плаванию советских катерников через озеро Лох-Несс, или *Loch Ness*, каково современное английское написание исторического гэльского названия второго по величине озера Шотландии *Loch Nis*. Лох-Несс является частью геологического разлома Грейт-Глен и, как и многие другие озера этой части Шотландии, носящей название Хайленд, имеет ледниковое происхождение, занимая котловину, когда-то пропаханную древними ледниками. Площадь его водной гла-



ди составляет более 65 кв. км, и, так как при этом оно очень протяженное — вытянуто с юго-запада на северо-восток на 37 км, — то его максимальная ширина не превышает полутора. Благодаря своей глубоководности (до 230 м), Лох-Несс занимает первое место в Шотландии по объему содержащейся в нем пресной воды, которой в нем одном больше, чем во всех пресноводных водоемах Англии и Уэльса вместе взятых. При этом вода в Лох-Нессе очень мутная, что вызвано высоким содержанием в озерном грунте торфа и естественным образом благоприятствует незаметности подводных плаваний Несси. В юго-западной оконечности озера расположен единственный естественный остров Лох-Несса, но на нем есть и искусственные островки — так называемые кранноги. Кроме пресловутой Несси, реальное существование которой здесь до сих пор остается под вопросом, население водоема составляет большое количество промысловой пресноводной рыбы — форели и угля, проживанию которых способствует незамерзающий характер озера. Так как Лох-Несс вместе с вытекающей из него рекой Несс является частью судоходного Каледонского водного пути, на нем в годы войны имелся рекомендованный судоходный фарватер, огражденный красными и черными буйами.

Подробное изучение вахтенных и навигационных журналов всех пяти «бобиков», прошедших в декабре 1944 г. Каледонским каналом, позволяет точно обозначить зафиксированное в этих документах время первого в истории форсирования советскими моряками озера Лох-Несс.

Пять советских катеров поочередно — «БО-231», «БО-232», «БО-234», «БО-235» и «БО-233» — вошли во «владения Лох-Несского чудовища» в среду 12 декабря 1944 г. в промежуток времени между 11 час 15 мин и 12 час 50 мин и покинули его между 13 час 15 мин и 14 час 04 мин того же дня. Открытый участок пути позволял развивать большую скорость, чем ограниченное 6 узлами движение в канализированной части Каледонского водного пути, и поэтому в вахтенном журнале «двести тридцать первого» появилась следующая запись: «11.35. Вошли в озеро Loch Ness. Дали ход 15 узлов». Правда, затем экипажу старшего лейтенанта Жиколы пришлось все же заметно сбавить скорость хода, чтобы, соблюдая флотский порядок, сначала подождать, а затем пропустить вперед изрядно подзадержавшийся флагманский

«двести тридцать второй», так что первым Лох-Несс покинул именно этот катер под брейд-вымпелом капитан-лейтенанта Агафонова.

Шедший предпоследним «БО-235» старшего лейтенанта Вербицкого развил на открытом участке Лох-Несса столь высокую скорость, что произошло небольшое ЧП, и дежурный по катеру старшина 1-й статьи Карпов был вынужден отметить в вахтенном журнале № 2, что в 12 час 30 мин «снесло за борт ветром карту с ходового мостика».

Действительно, на катерах этого типа ходовые мостики были «открыты всем ветрам», а они в тот момент над озером были неслабыми (о чем мы еще скажем ниже), но вот видеть в происшедшем некие «козни подводной хозяйки Лох-Несса» не стоит. Ветер — ветром, но по нашему мнению, ценную карту снесло с мостика не в воду, а... в каюту командира, откуда она была передана им командиру отряда, а тем, в свою очередь — «по назначению», и следы ее «теряются» отнюдь не в пучинах Лох-Несса, а в архивах советской военно-морской разведки. Дело в том, что на данный переход бережливые и осторожные союзники-англичане выдали советским морякам ограниченное количество (даже не на каждый катер!) комплектов путевых карт и правил прохождения Каледонским каналом, разумеется, подлежащих сдаче после его прохождения. Понятно, что подобный материал был весьма ценен и для советской стороны в силу его исключительной «эксклюзивности», и процитированная выше запись в вахтенном журнале рядового (не флагманского!) катера отряда должна была документально подтвердить англичанам факт «непреодолимого влияния местной стихии» на их имущество, в их же внутренних водах «безвозвратно утраченного»...

...В том же, что озеро Лох-Несс — это действительно нечто особенное, мог лично убедиться каждый из прошедших им в тот день советских катерников. Для этого нужна лишь была возможность подняться на палубу и побыть на открытом декабрьском воздухе некоторое время. Дело в том, что за те неполные три часа, за которые все пять советских катеров форсировали Лох-Несс, погода здесь в середине дня существенно изменилась. Об этом неопровержимо свидетельствуют соответствующие записи в вахтенных и навигационных журналах всех единиц отряда капитан-лейтенанта Агафонова. Уже упоминавшийся зюйд-вестовый ветер из слабого превратился в свежий, и его сила теперь определялась в 5 баллов, погода изменилась с

ясной на пасмурную, видимость понизилась до 1,5 миль, пошел мокрый снег, а атмосферное давление упало с 766 до 729 мм ртутного столба. Но больше всего изменилась температура воздуха: она понизилась с первоначальных 6,6 градусов выше нуля аж до 1,7! Лишь записи о «состоянии моря» (то есть озера) оставались к моменту выхода из Лох-Несса прежними — «слабое волнение», что, впрочем, не оставляет сомнения в том, что «хозяйка здешних вод» Несси из-за чего то «изволила гневаться» на советских моряков.

Они же, и не подозревая о ней, продолжали свой переход, и жизнь на катерах шла в полном соответствии с утвержденным командованием «типовым расписанием» на данный день недели. Ровно в 12 час по незыблемому флотскому распорядку на всех катерах, в какой бы точке Каледонской системы они ни находились (так, флагманский «БО-232» именно в полдень только вошел в Лох-Несс, а концевой «БО-233» был еще лишь на подходах к озеру), начался обед. Далее, по его окончании, все так же продолжалось, как свидетельствую документы, «по распорядку дня».

Впрочем, на указанные выше трудности в то военное время особое внимание обращать было просто не принято. Так что в итоговом отчете о переходе Каледонским каналом капитан-лейтенант Агафонов в этой связи писал: «Поскольку переход совершался по каналу, обстановка создавалась сравнительно легкая, к тому же переходы между базами выражались промежутками времени от 4 до 9 часов. <...> На переходе использовалось вооружение штурманской части, наблюдения и связи и электротехнической части. Все виды этого вооружения работали безотказно». В заключении ими были сделаны следующие выводы об этом своеобразном «внутреннем плавании»: «1. Отряд на этом переходе показал себя вполне спланным и подготовленным. 2. Рядовой, старшинский и офицерский состав введенную технику освоил хорошо и эксплуатирует правильно. 3. Корабли могут выполнять задачи в составе отряда». В общем — обыкновенная служба на военном корабле в военное время...

...Остается лишь сожалеть, что совершившие переход через Лох-Несс в декабре 1944 г. советские военные моряки так и не встретились с его «хозяйкой». Тем более что буквально в минувшем году с ней «познакомился» один из местных жителей — некий мистер Фэр-

рел. Он утверждал, что с дистанции в 230 м в 6-кратный бинокль видел некое создание длиной примерно 25—30 футов, 4—5 из которых составляла шея, увенчанная головой с большими глазами. Такова была Несси «военного образца 1943 г.»...

...Однако описанное выше декабрьское плавание 5 больших охотников не осталось единственным знакомством советских военных моряков с Каледонским каналом в целом и с озером Лох-Несс в частности. Не прошло и двух месяцев, как британское Адмиралтейство решило вновь воспользоваться этим внутренним водным путем для еще одной межтеатровой переброски предназначенной для передачи СССР по ленд-лизу новой группы кораблей американской постройки.

На этот раз потенциальными «гостями Несси» стали сразу почти три сотни моряков 20-го дивизиона Бригады больших охотников ВМФ СССР под командованием капитана 3 ранга Егорова. Из состава этого соединения переход Каледонским каналом совершили 9 катеров: «БО-237» (бывший американский «SC 1491») старшего лейтенанта Постнова, «БО-238» («SC 1478») старшего лейтенанта Марова, «БО-239» («SC 1483») старшего лейтенанта Еремеева, «БО-241» («SC 1506») старшего лейтенанта Палицына, «БО-242» («SC 1499») старшего лейтенанта Романова, «БО-243» («SC 1503») старшего лейтенанта Яровенко, «БО-244» («SC 1479») старшего лейтенанта Барышникова, «БО-245» («SC 1487») капитан-лейтенанта Баланова и «БО-246» («SC 1512») капитан-лейтенанта Дубро. И вновь один из штатных катеров дивизиона — «БО-240» («SC 1508») — в переходе не участвовал, так как находился в ремонте.

Следует отметить, что, так как это был второй проход советских военных моряков Каледонским каналом, то на 20-м дивизионе уже имели его подробное описание, сделанное командиром 2-го отряда 19-го дивизиона капитан-лейтенантом Агафоновым. Не перегружая наше повествование длинным цитированием всего этого документа, мы приведем здесь лишь те строки, которые относятся в нем непосредственно к описанию «владений Несси»: «Канал проходит через 3 горных пресноводных озера, самое большое — Лох-Несс, около 20 миль длиною и одна миля шириною, наибольшая глубина до 130 саженей, причем центральная часть на всем протяжении имеет глубины более 100 саженей, озеро находится на высоте 50 футов над уров-

нем моря, берега гористые с наибольшей высотой в 2284 футов и покрытые лесами, левый и правый берег почти строго правильны».

Если катера капитан-лейтенанта Агафонова шли Каледонским каналом из Северного моря в Атлантический океан, то капитану 3 ранга Егорову следовало перевести свое соединение в обратном направлении — из Атлантики в «Немецкое море», как его традиционно называли русские мореходы. При этом из-за большего на этот раз числа катеров проход Каледонским каналом производился последовательно тремя отдельными, равными группами: в первую входили «БО-239», «БО-244», «БО-246», во вторую — «БО-245», «БО-242», «БО-243» и, наконец, в третью — «БО-237», «БО-238», «БО-241». Поэтому «внутреннее плавание» из Атлантики в Северное море растянулось почти на 6 суток: если первый катер 20-го дивизиона вошел в канал 12 февраля, то последний вышел из него только 17-го. Правда, следует помнить о том, что движение по Каледонском каналу было разрешено англичанами только в светлое время, какового в середине февраля в Северной Шотландии весьма немного, так что из всего отрезка времени от входа в канал до выхода из него, например, «БО-246» был на ходу в целом меньше суток — всего 14 час 43 мин, а «БО-243» — 17 час 4 мин.

Соответственно и проход озера Лох-Несс на этот раз советские моряки совершали более продолжительное время в целом, однако для всех катеров 20-го дивизиона он пришелся на один день — 14 февраля. При этом озеро, как и другие открытые участки Каледонского канала, катерники старались пройти на максимальной скорости: так, шедший головным в последней, третьей группе «БО-237» вошел в озеро в 10 час 08 мин, а вышел из него в 11 час 42 мин, а «БО-243» прошел весь Лох-Несс между 09 час 21 мин и 12 час 03 мин.

Кстати, как и в декабре, переход озером пришелся на тот же самый день недели — на среду. Согласно утвержденному расписанию дня, на катерах 20-го дивизиона в момент перехода Лох-Нессом шла «боевая подготовка и работы по типовому расписанию», по которому на среду приходилась «учеба младшего начсостава и сборы по специальностям», за этим следовала получасовая приборка, после чего наступало время обеда. На этот раз при проходе Лох-Нессом никем не было отмечено каких-либо событий, заслуживающих занесения в вахтенные журналы катеров.

Правда, некоторые происшествия имелись на других участках Каледонского канала. Так, в отчете командира 20-го дивизиона капитана 3 ранга Егорова мы читаем: «В 15.30 12 февраля первая пара катеров вошла в шлюз № 1. При стоянке в шлюзе было настолько тесно, что отсутствовало пространство между бортами для кранцев. Выход из шлюзов второго катера осуществлялся своим ходом, и по вине руководителя работ, который дал преждевременную команду на шпиль, катер „БО-1499“ задел винтом за цепь, соединяющую ворота, она была перерублена. „БО-1499“ благополучно дошел до места назначения, но при подъеме его на слип лопасти левого винта имели зазубрины. <...> Перед 16-м шлюзом „БО-1512“, который был третьим в строю, вследствие задержки в пропуске через шлюз имел касание винтом о грунт. При подъеме его на слип обнаружены зазубрины на лопастях правого винта. <...> У входа в 29-й шлюз „БО-1506“ вследствие неправильного маневрирования имел касание винтом грунта. Подъем его на слип обнаружил зазубрины лопастей правого винта».

О том же, но с указанием уже советских номеров катеров, кратко говорилось в итоговом отчете о переходе 20-го дивизиона из Америки в Заполярье: «При проходе Каледонским каналом катера „БО-241“ и „БО-239“ коснулись винтами (оба правыми) грунта, а „БО-242“ задел за цепь ворот шлюза».

На этот раз советские военные моряки оказались не единственными, кто решил воспользоваться Каледонским каналом. Так, в самом начале пути им встретился «идущий в обратном направлении военный катер (спасательное судно при аварии самолетов)», а 13 февраля советские катерники «разошлись в канале с голландским рыболовным судном», так же шедшим из Северного моря в Атлантику. «Практическая ценность канала заключается в возможности переброски небольших, особенно маломореходных судов внутренней магистралью,— читаем мы в донесении капитана 3 ранга Егорова.— Этим мы сокращаем расстояние от западной части Шотландии в восточную на 300 миль, но большого выигрыша во времени мы иметь не будем, так как прохождение каналом, учитывая работу его только в светлое время суток, занимает примерно 2 суток». После наступления темноты моряки 20-го дивизиона (так же, как и их предшественники из 19-го двумя месяцами раньше) проводили церемонию спуска Советского

военно-морского флага и становились на швартовы на ночевку к берегу. «На всем протяжении канал между шлюзами и на подходах к ним имеет места для стоянки в виде пирсов, так что проходящие суда в ночное время имеют спокойную стоянку», — писал в своем отчете начальству тот же Егоров.

После спуска флага на борту кораблей все шло, как писалось в отчетах, «по распорядку» — большая приборка, ужин, «самообслуживание личного состава», раздача коек и отбой. Вечерними стоянками советские моряки пользовались также для того, чтобы пополнить корабельные запасы воды прямо из-за борта. «В озерах хорошая пресная вода, годная для питья», — отмечал все тот же Егоров, и нельзя с ним не согласиться: в те годы о загрязнении воды в Каледонском канале и прочих экологических проблемах современности жители шотландского Хайленда даже и не подозревали.

Следует отметить, что командование 20-го дивизиона в целом более серьезно отнеслось к переходу своих катеров Каледонским каналом, при следовании которым у личного состава была «проверена и вновь принята курсовая задача № 2». К тому же, исходя из анализа всех выявленных нами в архивных фондах отчетных документов за переход, нельзя не признать, что капитан 3-го ранга Егоров составил гораздо более подробное описание Каледонской водной системы, чем его предшественник капитан-лейтенант Агафонов. Но, как известно, первому всегда бывает труднее. Благодаря обоим их отчетам, уже весной 1945 г. в распоряжении Разведывательного управления Советского военно-морского флота имелось подробное и новейшее описание столь экзотической внутренней водной системы, как Каледонский канал — как его самого, так и условий плавания в нем. А, как говорят сами разведчики, «никакой полученной информацией не стоит пренебрегать»...

...Подведем итог вышеописанному. В годы Второй Мировой войны советские военные моряки дважды побывали на ставшем ныне знаменитым озере Лох-Несс в Северной Шотландии, пройдя в обоих направлениях по Каледонскому каналу, составной частью которого оно вот уже два столетия является. При этом «в гостях у Несси» побывали почти четыре с половиной сотни советских военных моряков из состава 19-го и 20-го дивизионов Бригады больших охотников за под-

водными лодками ВМФ СССР. В декабре 1944 г. и в феврале победного 1945-го сразу 14 малых боевых кораблей пронесли Советский военно-морской флаг над водами Лох-Несса, чтобы в скором времени стать активными участниками боевых действий на заключительном этапе морской войны в Заполярье. А о том, что она не прекращалась практически до самого конца боевых действий в европейских водах, говорит хотя бы тот факт, что из 46 вошедших в состав советского Северного флота больших охотников за подводными лодками типа «БО-1» американской постройки, в последние месяцы войны погибли сразу 3 катера — «БО-224», «БО-229» и «БО-230»...

...И в заключение данной статьи — еще одно авторское соображение. Работники Архивного отдела ЦВМА, что в московском Тушине, выдавая по нашему заказу архивные документы для данного исследования, не могли с удивлением не отметить, что практически все они лишь впервые ныне попадают в руки исследователя. Конечно, всегда приятно быть первым, но, исходя из собственного многолетнего опыта архивно-исследовательской работы, нельзя не сделать следующий вывод: примерно каждое четвертое архивное дело, относящееся к истории Советского ВМФ периода Великой Отечественной войны, до сих пор просто «пылится в архиве», так как к нему еще не прикасался ни один историк-исследователь. Трудно представить, сколько в этих до сих пор никем не востребованных документах скрыто и поныне, по прошествии более 60 лет после окончания войны имен моряков-героев и их подвигов, неизвестных боевых эпизодов и просто интересных морских историй! Таких, например, как эта приоткрытая нами сегодня страничка военно-морской истории Отечества...