

Особое задание.

Геленджикский порт в годы Великой Отечественной войны

В годы Великой Отечественной войны, в период боёв за Новороссийск 1942 – 1943 гг., маленький приморский город Геленджик стал передовой базой боевого и материального обеспечения Новороссийской группы Советских войск. Самой сложной и ответственной задачей этого времени была организация работы Геленджикского порта.

До войны Геленджик был приписаным портом Новороссийска, который обслуживал парусно-моторные суда и пассажирские (курортные) катера. В Геленджикский порт привозились продовольствие, строительные материалы, а вывозились фрукты, табак, лесоматериалы. Железнодорожи в Геленджике не было. В самой бухте находились три пристани:

1-я пристань Городская деревянная (дуб, сосна): год постройки – 1907, длина – 110м, ширина – 6м, высота от уровня воды – 2м, длина узкоколейки на пристани – 70 м, глубина причала – 10 футов (фут – 30,48 см);

2-я пристань Северная деревянная (дуб, сосна): год постройки – 1899, длина – 249м, ширина – 5м, высота от уровня воды – 2,5м; длина узкоколейки от корня причала – 50м, глубина причала – 10 футов;

3-я пристань Каменная (Солнцедар) железобетонная на каменных быках: год постройки – 1906, длина – 63м, ширина – 5,5м, высота от уровня воды – 2,2м, глубина причала – 7 футов.

В период боёв за Новороссийск, особенно после основания Малой земли, именно Геленджикский порт должен был выполнять особо важное задание – бесперебойно снабжать фронт, прежде всего, военной техникой, боеприпасами, вооружением. В кратчайшие сроки пассажирские причалы было необходимо переоборудовать и приспособить к обработке тяжеловесных военных грузов, таких как танки, артиллерийские орудия и другие, а также увеличить пропускную способность самого порта.

Настоящую смекалку проявили портовики, удлинив для этого Северную пристань, но не за счет сложных инженерно-технических работ, связанных с забивкой свай и укладкой дополнительного настила, а используя полузатонувшую парусную шхуну «Советский Крым», ставшую продолжением причала. Для укрепления деревянного настила на него уложили мешки с песком, а сверху защитили досками. По такому настилу могли проходить и танки, и тяжелые артиллерийские орудия.

Из транспортных средств Геленджикский порт располагал одним пассажирским парусно-моторным судном «Кибальчич», грузоподъемностью 20 тонн и двумя служебно-вспомогательными катерами «Смелый» и «Ашамба».

В ночь с 3 на 4 февраля 1943 года катера «Смелый» и «Ашамба» с десантниками на борту отправились в район Станички (ю-з. окраина Новороссийска). Катер «Смелый», высадив на берег 35 десантников, отправился в Геленджик для выполнения 2-го рейса. К берегу Станички он подошел уже на рассвете, был замечен противником, открывшем по катеру ураганный огонь, и, не высадив десант, имея на борту убитых и раненых, вернулся в Геленджик. Катер «Ашамба» не дойдя до берега Станички, был затоплен в результате прямого попадания вражеского снаряда. Команда и бойцы погибли.

Парусно-моторное судно «Кибальчич», названное именем известного революционера, совершало многочисленные рейсы в Станичку (Малая земля), перевозки туда десантников и воинские грузы, а обратным путем в Геленджик – раненых. В ночь с 5 на 6 февраля 1943 года, погрузив на борт боеприпасы и продовольствие, судно вышло в рейс на Малую землю. Погода была неблагоприятная, ветер зюйд-ост, волнение моря – до 6 баллов. В 23 часа подошли к Малой земле, но большой накат волны у берега мешал подойти к нему вплотную и разгрузиться. Тогда капитан Александр Гаврилович Микора принимает решение: перегружать грузы на баркас и отвозить их на берег. Все управление выгрузкой и доставкой на берег взяли на себя капитан и механик Анастас Николаевич Казанджи. Три рейса выполнили удачно, на четвертый – накатившая волна захлестнула баркас, но моряки, стоя по шею в ледяной воде продолжили выгрузку, а затем, подняв баркас на судно, вычерпали из него воду, и сделали еще 2 рейса. На рассвете «Кибальчич» возвратился в Геленджик. В дни штурма Новороссийска (сентябрь 1943) парусно-моторное судно «Кибальчич» совершило 5 рейсов в Новороссийский порт, доставляя десант и боеприпасы, а также оказывая помощь терпящим бедствие

судам.

В предвоенные годы грузооборот Геленджикского порта составлял 25 тысяч тонн в год. В 1943 году грузооборот Геленджикского порта достигал 10-15 тысяч тонн в месяц. Такой большой объём перерабатываемых грузов осуществлялся вручную, потому что никакими соответствующими механизмами порт не располагал. Большую помощь портовикам в проведении погрузочно-разгрузочных работ оказывали моряки Новороссийской военно-морской базы, т.к. и береговыми матросами, и грузчиками, в основном, были женщины.

С 1941 по 1945 годы работала в порту грузчицей мать пятерых детей Мария Дмитриевна Сидеропуло, заменив ушедшего на фронт мужа. Самая младшая её дочь Лида родилась в 1941 году. За самоотверженный труд Мария Дмитриевна была награждена медалью «За оборону Кавказа».

И так, в период боевых действий за Новороссийск, труженики Геленджикского порта, работая на пределе человеческих сил и возможностей, обеспечили выполнение морских перевозок на Малую землю и в Новороссийск с честью выполнив это особое задание.

Зиновьева Т. А., зав. едущий отделом истории