

МИХАИЛ МОРЕХОДОВ, действительный член Петровской академии наук и искусств



Операция «Анадырь»

Продемонстрировала 60 лет назад силу и мощь торгового флота Советского Союза

Самое время напомнить, что 60 лет назад Генеральным штабом Вооруженных сил СССР была разработана и проведена беспрецедентная операция под кодовым названием «АНАДЫРЬ» по скрытной доставке и размещению на Кубе в 1962 году армейских боевых частей и подразделений, имевших на вооружении атомное оружие, включая атомные авиабомбы и баллистические ракеты средней дальности.

Важно подчеркнуть, что доставка техники и войск на Кубу осуществлялась торговыми судами Министерства морского флота СССР. Перевозку личного состава выполняли как пассажирские, так и грузовые суда из портов Кронштадт, Лиепая, Балтийск, Севастополь, Феодосия, Николаев, Поти, Мурманск, Владивосток.

Общая численность передислоцируемой группы войск составляла 50 874 человека личного состава и до 3000 человек гражданского персонала. Кроме того, необходимо было перевезти свыше 230 000 тонн материально-технических средств. По предварительным расчетам, для перевозки ракет нужно было до четырех месяцев и не менее 70 морских судов.

В операции «Анадырь» приняли участие 85 грузовых и пассажирских судов, которые совершили 183 рейса на Кубу и обратно. Из них 13 судов Черноморского, Балтийского, Дальневосточного и Камчатского морских пароходств совершили по три рейса – «Большевик Суханов», «Дивногорск», «Металлург Курако», «Николаевск», «Полтава», «Физик Вавилов» – ЧМП, «Александровск», «Альметьевск», «Кимовск», «Кисловодск», «Красноград» – БМП, «Омск» – ДВМП и пассажирский теплоход «Николаевск» – КМП.

Генерал армии А.И. Грибков (один из ведущих разработчиков операции) вспоминает: «Подготовка к операции шла быстро и организованно, что принесло свои плоды, и это дало основание доложить 7 июля Н.С. Хрущеву о готовности Министерства обороны по реализации плана «Анадырь»...»

Следует отметить, что вся ответственность за выполнение этой важной и секретной военной операции легла на руководство Министерства морского флота.

Итак, Черноморское морское пароходство предоставило 39 судов, из них 4 пассажирских, Балтийское морское пароходство – 31 судно, из них 3 пассажирских, Латвийское морское пароходство – 2 судна, Мурманское и Дальневосточное морские пароходства, соответственно, 1 и 8, из них 1 пассажирское, и еще 1 пассажирское судно было задействовано от Камчатского морского пароходства. Все суда укомплектованы опытными экипажами согласно штатным расписаниям.

Моряки и портовики с данной задачей справились блестяще, показав высокий профессионализм, четкость и слаженность взаимодействия, организованность и надежность. Что же лежало в основе достижения столь высоких результатов по доставке военных грузов, их складирования в портах, проведения погрузочных работ и размещения груза в трюмах и на палубах судов.

Государство и политика

С учетом реалий сегодняшнего дня хотелось обратить особое внимание на тогдашнюю роль государства и его политику по восстановлению и развитию транспортной безопасности страны. Важно знать, что к 1960 году, то есть через 15 лет после окончания Великой Отечественной войны, транспортная система страны была не только полностью восстановлена, но и вышла на новый уровень управления и взаимодействия в различных технических и организационных направлениях.

Что же касается морского флота, то он обновлялся ускоренными темпами, пополняясь новыми типами судов, построенными как на отечественных, так и на зарубежных верфях. Параллельно решались вопросы подготовки кадров для флота, портов и отрасли в целом.

Выстраивалась система управления на основе трех составляющих: государство – управление – флот.

Рассматривая данный исторический период, необходимо выделить базисную составляющую – это государство и государственная политика, которая гарантировала развитие отрасли в целом и успешную работу каждого предприятия. Важно отметить, что, создавая судоходные компании (пароходства), государство укрепляло свой статус морской державы и обеспечивало экономическую безопасность страны за счет создания мощного внутреннего потенциала – развития регионов как сильных грузообразующих центров с одновременным развитием всех видов транспорта, включая водный. Система планирования давала возможность готовить к определенному сроку партии грузов, смежным транспортом доставлять и накапливать их в портах, подавать к запланированной дате тоннаж, проводить грузовые операции, отправлять получателю или принимать грузы из-за рубежа. Морские порты были закреплены за пароходствами, что позволяло выстроить более четкую систему взаимодействия и управления.

Надо отметить, что тогда отечественными проектно-конструкторскими бюро были разработаны современные типы судов. Такие серии, как «Ленинский комсомол», «Полтава», «Бежица», уже строились на отечественных верфях, а некоторые были приняты на баланс пароходств. Вот, например, некоторые сведения об участии морских пароходств в этих легендарных рейсах.

Легендарные рейсы

Черноморское морское пароходство

Т/х «Физик Вавилов». Первый рейс Николаев – Касильда-де-Сагуа, 25 июля – 12 августа (19 суток). На борту 3500 тонн грузов 1 и 2-го дивизионов 16-го ЗРП. Второй рейс Феодосия – Сантьяго-де-Куба, 5-22 сентября. На судне 3500 тонн техники и вооружений 701-го полка ПВО и около 450 солдат и офицеров. Третьим рейсом шел 24 октября, но повернул обратно в связи с блокадой острова американцами.

Т/х «Металлург Курако». Первый рейс Поти – Матансас, 18 июля – 3 августа. На борту 2350 тонн генгруза. Грузовики на палубе. В трюмах ракеты комплекса «Сопка» «берегкорабль», около 500 матросов и офицеров. Второй рейс Феодосия – Нуэвитас, сентябрь. На судне размещено 2005 тонн генгруза. Зенитно-ракетный полк ПВО (300 ракет в пналах). Третий рейс на Кубу – 24 октября повернул обратно в связи с блокадой.

Т/х «Полтава». Первый рейс Николаев – Куба, 16 июля – 2 августа. На борту 1270 тонн



техники подразделения ПВО. Второй рейс порт Николаев – порт Мариэль, 28 августа – 15 сентября. На борту 2000 тонн техники подразделений 51-й ракетной дивизии, в т.ч. 8 ракет «Р-12».

Балтийское морское пароходство

Т/х «Кимовск». Первый рейс Лиепая – Касильда, 26 июля – 10 августа. Грузовики на палубе, в трюмах 31 танк «Т-55» и 150



человек. Второй рейс Севастополь – Касильда, 2 сентября – 22 сентября. На борту 2200 тонн подразделений 51-й ракетной дивизии, 8 ракет «Р-12». Ракетный дивизион 79-го ракетного полка, около 300 человек. Третий рейс – октябрь, перевозка подразделений 51-й ракетной дивизии.

Т/х «Красноград». Первый рейс Балтика – Гавана, август. На палубе грузовики. В первом



трюме тысяча тонн боеприпасов – от взрывчатки до артиллерийских и реактивных снарядов. Во втором – различное оборудование. В третьем – танки с полным боекомплектom и направленными баками, что в обычных условиях категорически запрещено. В твиндеке разместили мотострелков полка будущего министра обороны СССР Д. Язова. Второй рейс Николаев – Мариэль, сентябрь – 2 октября. Перевозка подразделений 51-й ракетной дивизии, 6 ракет «Р-12». Третий рейс – октябрь. Балтика – Куба – повернул обратно в связи с блокадой.

Т/х «Альметьевск». Первый рейс: июль – 5 августа. Балтика – Куба. 17 бензовозов на па-



лубе. Второй рейс Балтика – Гавана, 1-16 сентября. Боевая техника 131-го мотострелкового полка. Третий рейс: 5 октября – 23 октября. Балтийск – Куба. 759-й МТАП – 4 самолета Ил-28, 86 автомашин, 823 практические бомбы, имущество и 280 человек личного состава.

Т/х «Мария Ульянова». Грузопассажирский теплоход. Первый рейс Калинин-



град – Гавана, 10-25 июля. Второй рейс Кронштадт – Ла-Исабела, 13-28 августа. Около 340 мотострелков 131-го полка.

Дальневосточное морское пароходство

На театре военно-морских перевозок было представлено 8 судами, из которых 7 теплоходы: «Омск», «Оренбург», «Охотск», «Умань», «Уссурийск», «Хабаровск», «Емельян Пугачев» и 1 грузопассажирский теплоход «М. Урицкий».

Т/х «Омск». Первый рейс 2 июль – 28 июля с портов Черного моря в порт Мариэль. Второй рейс Николаев – Касильда, 25 августа – 9

сентября. На палубе 6 джипов, 10 грузовиков, 1 подъемный кран. В трюмах 6 ракет «Р-12» и более 300 солдат. Третий рейс порт Николаев – порт Мариэль, 5-16 октября. Перевозка подразделений 51-й дивизии, 7 ракет «Р-12».

Камчатское морское пароходство
Т/х «Николаевск». Пассажироместимость 300 человек, скорость до 18 узлов. Пер-



вый рейс порт Калининград – Гавана, 21 августа. Принял на борт 340 человек. Второй рейс Балтийск – Ла-Исабела, 8-23 сентября. Принял на борт 425 человек. В числе военнослужащих 60 женщин, служащих Советской армии – медработники, делопроизводители, бухгалтеры, повара, официантки. Третий рейс 7-23 октября, принял на борт 500 военнослужащих, которых доставил в порт Сантьяго-де-Куба

Мурманское морское пароходство

На театре проводимой операции было представлено одним судном. Дизель-электроход «Индирик» совершил один, но очень важный и очень ответственный рейс 16 сентября – 4 октября 1962 г. Североморск – Мариэль. Доставил ядерные боеприпасы.

Для разгрузки военной техники на Кубе было подготовлено 11 портов, для приема же ракетно-ядерного оружия был выбран порт Мариэль. Днем с судов разгружали сельхозтехнику, а ночью – ракеты. И чтобы без помех вывезти их из порта, случалось и дома сносить. На Кубе было скрытно подготовлено 60 стартовых площадок и еще 16 запасных.

Сосредоточение 51-й ракетной дивизии на Кубе началось 9 сентября с прибытием теплохода «Омск» в порт Касильда и завершилось 22 октября с объявлением блокады острова Соединенными Штатами. За это время на остров успели доставить 42 ракеты «Р-12», 36 головных частей с ядерными зарядами к ним и еще какое-то количество ракет «Р-14» и 24 головные части с ядерными зарядами к ним.

Заключение

Операция «Анадырь» выполнила свою политическую миссию в данный исторический период и вошла в историю как одна из образцово проведенных военных операций. Это была самая уникальная военная операция в мире по скрытной переброске большого воинского контингента за тысячи километров от места его дислокации. Советский Союз продемонстрировал миру военную и техническую мощь. Важно отметить, что это была первая военная операция на американском континенте за 6000 миль от берегов СССР. В военном плане она уникальна по скрытности подготовки, организации взаимодействия различных видов вооруженных сил и родов войск, а также с имевшимся тогда в стране торговым флотом по скорости организации боевого дежурства и боевой службы на крайне отдаленных позициях.

Страна и флот показали профессионализм, надежность и умение противостоять любым вызовам. Торговый флот СССР подтвердил тогда, что способен обеспечить транспортную безопасность страны, четко выполнять задачи по защите интересов Отечества вдали от своих берегов.

К сожалению, сегодня большого морского флота, за исключением танкерного, у России просто нет.