



*Российская Академия Наук*

Отделение глобальных проблем  
и международных отношений

**Ю.М. Батулин**

**История спецоперации  
по поставке советского оружия  
в Китай  
(1937–1943 гг.)**

Москва 2017

УДК 94(510)  
ББК 63.3(Кит)  
Б28

*Батурин Ю.М.* История спецоперации по поставке советского оружия в Китай (1937–1943 гг.) – М., РАН, 2017.

На основании архивных документов описывается организация специальной операции геостратегического характера, проводимой разведотделом Генерального штаба Красной Армии в 1937–1943 г., – строительство трассы для поставки оружия из СССР в воюющий Китай. Несмотря на то, что Синьцзян, в силу своего географического положения, всегда был в центре внимания военно-рекогносцировочных экспедиций и разведок ведущих европейских стран и США, операция советского Генштаба была проведена в полной секретности и до сих пор о ней практически ничего не известно.

*Baturin Yu.M.* History of the special operation for the supply of soviet arms to China (1937–1943)/ – Moscow, Russian Academy of Sciences, 2017.

The paper written on the basis of unique archival documents examines the organization of a special operation of geostrategic character by the reconnaissance department of the Red Army Headquarters in 1937–1943, namely the construction of a roadway for the supply of arms from the USSR to warring China. Despite the fact that Xinjiang, due to its geographical position, was constantly the target of military-reconnaissance parties dispatched by leading Western powers and the USA, the operation of the Soviet military Headquarters was executed in absolute secrecy and one will find no information on it to this date.

## **СОДЕРЖАНИЕ**

<b>Особо значимая провинция .....</b>	<b>4</b>
<b>Экспедиции в Синьцзян .....</b>	<b>7</b>
<b>Тракты и маршруты .....</b>	<b>8</b>
<b>«Трасса Z» .....</b>	<b>12</b>
<b>Загадочная сторона пакта о нейтралитете .....</b>	<b>17</b>
<b>Поражение Джорджа Кеннана .....</b>	<b>20</b>
<b>«Участниками войны не считать...» .....</b>	<b>25</b>
<b>Список литературы .....</b>	<b>40</b>
<b>Архивные источники .....</b>	<b>41</b>

# История спецоперации по поставке советского оружия в Китай (1937–1943 гг.)

Ю.М. Батурин

Советский Союз вступил во вторую мировую войну не 22 июня 1941 года и даже не на Халкин-Голе, а гораздо раньше – и в Испании, и в Китае. Правда, когда боевые действия ведутся не на своей территории, это принято называть конфликтом. Вот когда они переходят на «нашу» территорию, тогда – это война. Советских бойцов называли по-разному – добровольцы, интернационалисты, советники, военные специалисты, но только – не участники войны. Была и особая бригада в Китае, которую посвященные называли просто «экспедиция». О ней и о совершенно секретной, геостратегического масштаба операции Разведывательного управления РККА – предлагаемая история.

## Особо значимая провинция

Западный Китай – Синьцзян – с 1921 занимал особое место в советско-китайских отношениях. Эта китайская провинция занимала важное стратегическое положение. Она имела очень протяженную границу с СССР, более двух тысяч километров. Причём из Синьцзяна открывался кратчайший путь к таким, считавшимися глубинными, советским территориям, как Казахстан, Западная Сибирь и Урал. Размещение в Западном Китае войск вероятного противника не оставило бы в СССР безопасных районов. Синьцзян оказался своего рода буферной зоной между двумя громадными государствами. Наркомат обороны СССР и Генеральный штаб Красной Армии были обеспокоены ситуацией в Синьцзяне по двум причинам.

Во-первых, эта пограничная китайская провинция стала убежищем для отрядов белогвардейцев и повстанческих отрядов

разного политического характера, которые использовали её территорию для нападения на приграничные районы СССР. Еще к весне 1921 года на территории Синьцзяна оказалось 50 000 солдат, офицеров и беженцев. Ушедшие туда белогвардейские и повстанческие отряды Дутова, Анненкова, Бакича, Остроумова, Новикова, Шишкина и других, объединившись под командованием генерала Бакича, не считались с китайскими властями, разоружали китайских военнослужащих.

Китайские власти не в состоянии были их контролировать. Ведь Синьцзян очень удалён от Восточного Китая. От Урумчи – столицы провинции – до ближайшей советской железнодорожной станции Аягуз всего 950 км, а до ближайшей китайской станции Баатоу было в те времена 2340 км. Тогда власти Синьцзяна обратились за помощью к советской России. 17 мая 1921 г. был подписан «Договор командования Туркфронта с властями Синьцзяна о вводе Красной Армии на китайскую территорию для совместной ликвидации белых армий Бакича и Новикова». В соответствии с ним Красная Армия провела на территории Китая две операции в мае-июне и осенью 1921 г., в ходе которых Бакич был разбит и бежал на территорию Монголии, где был захвачен в плен, выдан советским властям и по приговору военного трибунала в мае 1922 г. расстрелян. Но 30 тысяч русских, осевших в Синьцзяне, а также 60 тысяч киргизов и казахов, 20 тысяч таджиков, 15 тысяч узбеков, 2 тысячи татар продолжали фокусировать на себе внимание разведки. Вообще-то эмигрантами занимался НКВД, но тут – огромная военная сила. Военная разведка просто обязана была контролировать ситуацию и обезопасить страну от нападений белогвардейских и басмаческих отрядов.

Во-вторых, в дела провинции активно вмешивалась Великобритания и Япония. Японцы были не близко, а для англичан путь в Синьцзян через Индию – около 1000 километров по высокогорным перевалам, доступным только вьючным караванам, все же был короче, чем из Синьцзяна в Восточный Китай. Советское правительство стремилось не допустить создания на территории Синьцзяна враждебного СССР буферного государства.

В апреле 1931 г. в районе Хами, Турфана, Баркуля вспыхнуло восстание, в котором приняли участие уйгуры, дунгане, казахи, монголы и другие народности провинции. Синьцзян имел сложный национальный состав населения, 60% которого составляли уйгуры, тюрки по языку и мусульмане по вероисповеданию; 12%

китайцы; 8,7% монголы; 7,7 казахи. Восстание проходило под антикитайскими и панисламистскими лозунгами, в нем участвовали широкие слои населения (феодалы, духовенство, купечество, ремесленники и крестьяне).

На помощь повстанцам пришел из соседней провинции Ганьсу генерал Ма Чжунин, войска которого состояли из дунган. Восставших поддержали Великобритания и Япония. Восстание набирало силу, захватывало все новые территории, самостоятельно справиться с ним китайские провинциальные власти не могли и обратились за помощью к СССР. Советское правительство разрешило перебросить в Синьцзян несколько тысяч китайских солдат, отступивших из захваченной японцами Манчжурии и интернированных в СССР.

Когда почти вся провинция оказалась в руках восставших, командуя китайскими войсками в районе Турфана генерал Шэн Шицай, опираясь на силы генерала Ма Ду, перебросенные из СССР, и отряды осевших в Синьцзяне белогвардейцев, 12 апреля 1933 г. сверг прежнего губернатора Цзинь Шуженя. Новое правительство обратилось к повстанцам с предложением мира. Были провозглашены равноправие всех национальностей, населяющих провинцию, политические свободы и меры по улучшению экономического положения народа. Новый губернатор послал представителей в СССР, чтобы добиться материальной, финансовой и военной помощи.

В результате длительной борьбы мнений в советском руководстве возобладали точка зрения, основу которой составляли отказ от поддержки сепаратистских течений среди местных национальностей (уйгур, казахов, монголов и др.), даже если они выдвигали прокоммунистические лозунги, и оказание помощи китайским властям в сохранении их власти в провинции, вплоть до использования частей Красной Армии и пограничной охраны на сопредельной территории. Таким образом удавалось соблюсти баланс между поддержкой национально-освободительного движения и усилий Китая за сохранение власти над провинцией.

В апреле 1937 года на юге Синьцзяна вспыхнуло новое антикитайское восстание. На юге Синьцзяна, особенно в районе Хотана, где дислоцирована 36-я дивизия, входившая прежде в состав войск Ма Чжунина и состоявшая в основном из дунган, зрело недовольство действиями провинциального правительства, которое, по мнению солдат и офицеров этой дивизии, не выпол-

няло принятых на себя обязательств. Продолжавшая жить в умах мусульман идея независимости всё более накаляла отношения между правительством и 6-й уйгурской кавалерийской дивизией. Не имея сил для самостоятельной борьбы с повстанцами, дубань (губернатор провинции) генерал Шэн Шицай в очередной раз обратился за помощью к советскому правительству. И такую помощь ему, как и прежде, предоставили. Такова была внутренняя обстановка в Синьцзяне к описываемому периоду.

## Экспедиции в Синьцзян

Синьцзян никогда не оставался без внимания научных и разведывательных экспедиций многих стран. Особенно интересны периоды, предшествующие второй мировой войне и самой мировой войны.

В первом периоде можно отметить финансировавшуюся «исследовательским бюро» британской армии экспедицию 1931 г. Аууреля Штейна, наверное, лучшего европейского знатока Синьцзяна, первый раз посетившего этот район ещё в конце XIX в.; также британскую экспедицию под командованием полковника Стюарта 1931–1932 гг.; экспедицию Свена Гедина 1934–1935 гг. (Бейпин – Тайюань – Ланчжоу – Ганьчжоу – Сучжоу – Хами – Урумчи – Кашгар).

Во втором периоде особенно интересны 4 (!) экспедиции 1943 г., из которых три были направлены центральным правительством Китая, а четвёртая была китайско-американской.

Экспедиция численностью 28 человек под руководством Ло Цзя-луня работала в Синьцзяне более шести месяцев и имела столь широкие полномочия, что могла вмешиваться в любые направления деятельности в Синьцзяне. Ло Цзя-лунь – ответственный чиновник министерства просвещения Китая. Родился в 1896 г. в Чжецзяне. Окончил Пекинский университет, учился в Принстонском, Колумбийском, Лондонском, Берлинском и Парижском университетах. В 1928 г. – президент Национального университета Циньхуа, в 1930–1933 годах – директор Центрального политического института, в 1933–1941 – президент Национального центрального университета. С 1931 г. – кандидат в члены ЦИК Гоминьдана. Перед назначением в экспедицию – специальный уполномоченный контрольного Юаня при Правительстве Синьцзяна. Состав экспедиции: Тань Синьи, Ли Цэнъюн, Лин Хун-

сюнь, Шао Ичжоу, Ян Кайцюань, Тан Циюй, У Ванцзе, Цянь Юйча, Яо Синьюань, Ян Кэи и др. Экспедиция возвратилась в Чунцин 17 октября 1943 г.

Другой экспедицией руководил Гу Юй-сю, инженер и писатель. Родился в 1901 г. в Цзянсу. В 1929–1931 годах – профессор и декан факультета инженеров-электриков Чжецзянского государственного университета. В 1931–1932 годах – ректор инженерного колледжа при Центральном государственном университете. В 1932–1937 годах – ректор инженерного колледжа Национального университета Циньхуа. С 1938 г. – вице-министр просвещения, президент общества инженеров-электриков.

Третью экспедицию возглавлял Хуан Вэнь-би. В составе экспедиции: Ин Цзуин, Цзинь Сю, Кэ Цзинбан и др.

Четвёртую экспедицию возглавлял Вальтер С. Лоудермилк – американец, «специалист штаба по изучению почв»<sup>1</sup>. По рекомендации министра финансов Китая доктора Кун Сян-си в 1943 г. был назначен на пост советника Исполнительного Юаня. По указанию из США организовал экспедицию, в которую он включил восьмерых экспертов. Экспедиция проделала за шесть месяцев десять тысяч километров по провинции. После её завершения В.С. Лоудермилк был возвращён на доклад в США (видимо, почвы Синьцзяна были для США одним из самых важных вопросов в разгаре второй мировой войны).

На фоне такого значительного количества экспедиций представляется поразительным факт организации, проведения с 1937 по 1943 г. и сохранения в полной секретности специальной геостратегического характера операции Отдела (впоследствии Управления) спецзаданий Генштаба Красной Армии, целью которой было снабжение Китая оружием, боеприпасами и другими военными материалами.

## **Тракты и маршруты**

В 1937 г. Япония захватила большую часть Китая. Некоторые историки, особенно в Китае, вопреки общепринятой точке зрения, согласно которой отсчет Второй мировой войне ведется с

---

<sup>1</sup> Архив Министерства экономического развития и торговли. Фонд «в/о Совсиньторг». Оп. 12924. Д. 145. Л. 25–26.



1 сентября 1939 года, склонны отнести начало второй мировой войны к 1937 году. Такой же точки зрения придерживается и автор данной работы. В то время действовал Договор о ненападении между СССР и Китаем. И по нему Китай мог рассчитывать на помощь СССР: кредиты, вооружение. В 1938–1939 гг. между СССР и Китаем были подписаны три договора на общую сумму 250 млн. долларов.

В порядке советской помощи Китаю в последние месяцы 1937 г. начались поставки артиллерийского, авиационного, автобронетанкового снаряжения, пулемётов и боеприпасов через вьетнамский порт Хайфон и далее по железной дороге. Этот маршрут действовал до оккупации Японией северных районов Индокитая и блокады морского побережья Китая. Почти полная утрата Китаем возможностей постоянных сношений с внешним миром отвели провинции Синьцзян первостепенное значение как одной из важнейших сухопутных связей страны с СССР и Европой. Единственной коммуникационной линией между Китаем и миром оставался древний Великий шёлковый путь (особенно северная его часть, связывающая СССР и Китай через Ганьсу и Синьцзян). Это была старая грунтовая, во многих местах прерывающаяся пустынями и горами древняя тропа. Первичное ее изучение показало, что перевозка по ней военной техники – задача практически невыполнимая, особенно с учетом расстояний. Поэтому с началом японо-китайской войны в 1937 г. китайское руководство обратилось к Советскому Союзу с просьбой о помощи в создании транспортного маршрута через провинцию Синьцзян. Эта трасса должна была стать основным маршрутом переброски советского вооружения во внутренние районы Китая. Правительство СССР ответило согласием, и уже в октябре 1937 г. китайские рабочие под руководством советских инженеров и техников начали проектирование и прокладку автомобильной трассы. Опишем тракты и маршруты, которые предстояло привести в состояние, допускающее круглогодичное, днём и ночью движение тяжёлых грузовых автомашин.

Общее руководство перевозкой военных грузов в Китай должен был осуществлять оперативный штаб, находившийся в Алма-Ате. Начинаясь у станции Алма-Ата, дорога в описываемые времена проходила через город Алма-Ата (8 км) и далее вела к пограничному пункту Хоргос по двум направлениям (географические названия даются по состоянию на описываемый период).

Первое направление, называемое Кульджинским трактом, через посёлок Алексеевка длиной 73 км (Алма-Ата – Алексеевка – 30 км; Алексеевка – Балтобай – 30 км; Балтобай – Маловодное – 13 км). Второе направление всего лишь на километр короче – через станицу Талгар, мимо винокуренного завода, посёлок Азат, станицу Иссык, станицу Тюрмень и посёлок Маловодное, где сходятся оба направления (Алма-Ата – Талгар – 25 км; Талгар – Иссык – 20 км; Иссык – Тюрмень – 12 км; Тюрмень – Маловодное – 15 км). Далее до границы СССР дорога проходила через посёлок Чилик (перегон 45 км), посёлок Чарын (перегон 109 км), Илийскую – Борохудаирскую переправу (перегон 124 км), посёлок Борохудаир (перегон 22 км), город Джаркент (перегон 16 км), пограничный пункт Хоргос (перегон 34 км). Всего от Алма-Аты до Хоргоса 423 км. Дороги естественно-грунтовые, накатанные. Но был выбран, хотя и более сложный путь, но в два раза короче.

Начинаясь у железнодорожной станции Сары-Озек на Турксібe, другой маршрут, именуемый Хоргосский им. С.М. Кирова тракт, шёл по направлению к Хоргосу через почтово-телеграфную станцию Алтын-Эмель (перегон 43 км), Алтын-Эмельский перевал (перегон 15 км), почтовая станция Бас-Чий (перегон 13 км), почтовая станция Айна-Булак (перегон 27 км), посёлок Конур-Улен (перегон 24 км), почтовая станция Кайбин (перегон 24 км), посёлок Борохудаир (перегон 25 км), город Джаркент (перегон 16 км), пограничный пункт Хоргос (перегон 34 км). На этом тракте дорожные работы были начаты ещё в 1929 г., однако, они проводились крайне неудовлетворительно. В результате, автотранспорт мог участвовать в перевозках лишь на отдельных участках. Грузы приходилось в пути переваливать с гужа на автотранспорт. Прежде грузы доставлялись гужом на участке Сары-Озек – Бас-Чий, там переваливались на автотранспорт, и оттуда непосредственно доставлялись до Хоргоса. Особо трудным для автотранспорта участком был Алтын-Эмельский перевал. К описываемому времени дорожно-строительные работы на Хоргосском тракте были полностью закончены, и он обеспечивал круглогодичное движение на трёхтонных грузовиках.

От Алма-Аты до Хоргоса имелось ещё одно направление: до посёлка Чилик, далее на Калаканскую переправу через реку Или с выходом на почтовую станцию Бас-Чий. Этот маршрут был ответвлением от двух описанных направлений.

Главный выбор трассы надо было сделать, опираясь на имеющиеся транспортные артерии Синьцзяна. Возможности для выбора были следующими.

Дорога Хоргос – Урумчи – Хами протяжённостью по Синьцзяну 1 477 км разделялась на естественные участки: Хоргос – Урумчи – 650 км; Урумчи – Хами – 607 км; Хами – Шин-Шинся – 220 км. Далее она проходила по провинции Ганьсу до Ланчжоу – около 900 км.

Путь от Урумчи до Хами идёт через Фукан (перегон 63 км), Гучен (перегон 201 км), Мулихо (перегон 272 км), Чиги-Чинзе (перегон 408 км) – всего 607 км.

От дороги Хоргос – Урумчи – Хами было несколько ответвлений: на Кульджу – через 70 км (всего от границы СССР до Кульджи – 120 км); Урумчи – Гучен – через 210 км; Хами – Баркуль – через 170 км (участок служил выходом в Баркульскую долину и связью Баркуля с окружным центром Хами); Шихо – Чугучак – через 450 км. Кульджа находится далеко в стороне от направления Хоргос – Шихо.

Путь на Баркуль шёл через Мулихо через те же населённые пункты, сворачивая несколько дальше Мулихо на восток. От Мулихо до Баркуля 234 км, а всё расстояние Урумчи – Баркуль составляло 506 км. Из Баркуля в Хами было два пути: один вёл через перевал (Тянь-Шаньский хребет), который обычно проходим на лошадях (133 км), но иногда и на машине; второй пролегал через возвращение в Чиги-Чинзе (перегон 182 км), а оттуда в Хами (перегон 183 км) – всего 365 км.

Вторая дорога грунтовая протяжением 2 150 км связывала округа Южного Синьцзяна и Урумчи с Восточным Китаем: Урумчи – Карашар – Кучар – Аксу – Маралбаши – Кашгар – Хотан. Отдельные её участки:

– Урумчи – Карашар протяжённостью 420 км пролегал по каменистой пустыне;

– Карашар – Кучар – Аксу протяжённостью 660 км проходил по твёрдому грунту;

– Аксу – Маралбаши – Кашгар протяжённостью 520 км проходил северным краем пустыни Такла-Макан, дорога пыльная и сильно выбита;

– Кашгар – Хотан длиной 550 км пролегал по пустыне Такла-Макан.

После изучения трактов и маршрутов Синьцзяна трассу было решено прокладывать от станции Сары-Озек через пункты Байго-

зы – Алтын-Эмель – Бас-Чий – Айна-Булон – Конур-Улен – Кайбин – Бороходаир – Джаркент – Хоргос (граница СССР).

### **«Трасса Z»**

От Сары-Озека до Алтын-Эмельского перевала дорога проходила по ровной местности и твёрдому грунту, со временем её даже гудронировали. Ближе к перевалу дорога шла горным серпантином. От перевала до Бас-Чий – крутой спуск около километра (на обратном пути – крутой подъём, который с трудом брала машина; в сырую погоду, под дождём – непреодолим). Далее – Алтын-Эмельское ущелье, потом до Бас-Чий, Айна-Булак и Конур-Улен дорога шла по равнинной местности, грунт мягкий. Затем трасса проходила Кайбинским ущельем и до Бороходаира, естественно-грунтовая мягкая дорога, много промоин от паводковых вод. Движение автомобилей лёгкого тоннажа было возможно в сухую погоду. Для тяжёлых машин дорога неудобна даже в сухой период. В распутицу дорога не проходима. Наконец, на участке Джаркент – Хоргос движение машин затруднено, вследствие прохождения большого количества обозов, которые разбивали колею. В период дождей и распутицы дорога для автотранспорта непроходима<sup>2</sup>.

Далее на трассе были две развилки: а) на Урумчи – Хами; б) на Кульджу.

Более сложный путь через Кульджу пролегал через Суйдин, шёл вдоль реки Или и быстро проводил в Кульджу, где располагалась советская авиабаза, на которой проходили обучение китайские лётчики. Далее через долину горной дорогой к Кинсайскому перевалу (перевал Талки), длинный, около 70 км спуск по трудному крутому серпантину выводил к огромному солёному озеру Сайрам-Нур, окружённому голыми горами. Теперь караваны оказывались на равнинном северо-западе Джунгарии и шли джунгарской «северной дорогой» (Бей Лу), продолжением Хоргосского тракта, вдоль Большого Тянь-Шаня через хребет Боро-Хоро в Цзиньхо и затем в Шихо, где находилась ещё одна советская авиабаза. На этом пути множество рек. Когда тают

---

<sup>2</sup> Архив Министерства экономического развития и торговли. Фонд «в/о Совсиньторг». Оп. 11924. Д. 114. Л. 14, 17–21, 45, 54–61, 79–83, 114–135.

снега на Тянь-Шане, они размывают дорогу, сносят мосты, заносят машины по кабины песком. После Манаса направо от трассы уходила дорога на так называемый «Завод сельхозмашин», где на самом деле, собирали самолёты. Сама же трасса уже приближалась к Урумчи, столице Синьцзяна.

От Урумчи через Турфан и Пичан, либо через Фукан, Гучен и Мулихо, трасса приводила в Чиги-Чинзе (или – Цзигэ Цзинцзы – «несколько колодцев») и краем пустыни Гоби – в следующий крупный пункт на трассе, Хами (что в переводе и означает «пустыня»). Там находилась автобаза и ещё несколько советских воинских частей. Наконец, с промежуточными остановками в Шин-Шинся, Анъси, Цзяной, Сучжоу, Увей завершалась в Ланьчжоу. Общая её протяжённость от станции Сары-Озек до Ланьчжоу составляла 2 925 км<sup>3</sup>.

Переброска по этой специальной трассе (в документах обозначалась как «трасса Z») военных грузов автокараванами из Сары-Озека началась 17 октября 1937 г.: в счёт предоставленного Китаю кредита везли оружие из СССР. Одновременно продолжили работы по созданию более пригодной для перевозок автотрассы Сары-Озек – Урумчи – Ланьчжоу (2 925 км). После первого рейса на автотрассе были произведены дополнительные работы по расчистке и расширению перевалов, отремонтированы мосты. На строительстве были заняты несколько тысяч советских специалистов. К середине ноября 1937 г., несмотря на сложные условия, весь маршрут был полностью освоен. По просьбе китайской стороны в 1938 г. трасса была продолжена до Сяньяна, её общая протяжённость составила 3 750 км, а затем грузы поступали через Ченду в Чунцин. С июля 1940 г. все поставки советских вооружений и боеприпасов в Китай стали осуществляться по «трассе Z», пролежавшей от советской среднеазиатской границы до г. Ланьчжоу. Этот путь снабжения китайской армии оставался самым надёжным и действовал до конца 1944 г. в условиях абсолютной секретности, сохранённой, кстати, до нашего времени.

В первый период основной состав советского контингента в Синьцзяне был занят обеспечением бесперебойной деятель-

---

<sup>3</sup> Градов Ю. Караван на перевале (неизвестная хроника 30-х годов) // Проблемы Дальнего Востока, 1990. №№ 2, 3, 4; Он же. Шёлковый путь и три моих Китая // М., Издательский дом «Стратегия», 2004; Он же. А машины шли и шли... (Ещё один невидимый фронт) // Литературная газета. 2000. 6 – 12 сентября. № 6.

ности и охраной трассы. Для этого была создана особая войсковая часть (в/ч № 4279), в распоряжении которой находилось 750 грузовых автомобилей, и подчинявшаяся Отделу спецзаданий Генштаба Красной Армии (начальник полковник Н.В. Славин, позднее – генерал-лейтенант). Базировалась она на трассе близ города Хами. (в/ч № 4280 создали для охраны авиазавода близ Урумчи). Всего в транспортировке оружия принимали участие две тысячи автомашин ЗИС-5 и другие. Для перевозки грузов сформировали особую бригаду того же подчинения (в/ч № 8285), осуществлявшую эту миссию, «Экспедицию», так её тогда и называли (командир полковник Лобанов, затем подполковник Зезюлин, с 1943 г. капитан Б.И. Журкин, позднее – полковник; комиссар – полковой комиссар Швеков; начальник автотранспортной службы – подполковник Бабич (или Бабчин); комиссар автотранспортной службы – батальонный комиссар Медведев; начальник штаба – полковник Маховиков, затем подполковник Суриков; зампотех – военинженер 2-го ранга Безбах, затем инженер-майор Громаковский, капитан Варакин; начальник оперотдела штаба – капитан Штейнберг, майор Пеньковой, капитан Молодкин; начальник авиагруппы – майор Смыков; начальник политотдела – старший батальонный комиссар Фомин).

Всего в «Экспедиции» было 15 караванов (рот) – по 61 машине ЗИС-5 в каждом, несколько парковых рот, мастерские и авиагруппа. Караваны машин ходили почти постоянно, останавливаясь на всех организованных вдоль трассы 20 пунктах ночёвок, питания и заправки машин (19 располагалось на китайской территории). Между Сары-Озеком и Ланьчжоу находились в порядке следования промежуточные стоянки в пунктах: Джаркент, Кульджа, Кинсай, Цзиньхо, Шихо, Манас, Урумчи, Турфан, Пичан, Чигинчинзе, Хами, Шиншинся, Аньси, Цзяюйгуань, Сучжоу, Лянчжоу, Увей, Ланьчжоу, (и на другом пути – Сиань, Ченду, Чунцин). Точки авто- и авиатрасс не всегда были в одних и тех же населенных пунктах, а в некоторых из них находились два разных стана – авто- и авиабаза. Чтобы доставить по трассе три тонны груза, автомобилю ЗИС-5 требовалось три тонны бензина<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> *Бармин В.А.* Советский Союз и Синьцзян 1918-1941 гг. (Региональный фактор во внешней политике Советского Союза). – Барнаул, Издательство Барнаульского государственного педагогического университета, 1998, С.164.

Рейс автокараванов в одну сторону по опасным серпантинам горных перевалов через несколько тянь-шаньских хребтов и над бездонными пропастями, по пескам в пекле пустыни Гоби, по «долинам смерти», заполненным костями погибших животных, зимой и летом продолжался около двух месяцев туда и обратно, бензин на трассу завозился из СССР, ремонт – на оборудованных базах на трассе. А в кузове ЗИС-5 – авиабомбы (две – три в зависимости от размера), а то и самолёт-истребитель И-16 со снятыми крыльями, которые тут же, в кузове, закреплены вдоль фюзеляжа. Ездили в гражданском, старались всё камуфлировать под невоенное, ибо стремились не провоцировать Японию, с которой тоже был заключён пакт о нейтралитете. Япония, конечно, догадывалась, об этом свидетельствуют бомбёжки караванов, но подтверждений, а, следовательно, и дипломатических протестов не было<sup>5</sup>.

Вспоминают военнотружущие в/ч № 8285.

Сержант Минка: «... Где-то от Юймыня без карт и компаса свернули с трассы, пошли прямо на Восток навстречу черным бурям, к песчаным горам. Пытались спрашивать встречные верблюжьи караваны о населенных пунктах, хотя это нам было запрещено. Подкладывали саксаул под колеса. Прибыли в неизвестное нам селение, увидели китайских солдат. Они нас ожидали. После разгрузки машин нас позвали в маленькую фанзу. Там нас принимал, очевидно, большой начальник. Он поздоровался со всеми за руку, пригласил откусать хороший плов. Дали нам палочки – есть... Он тепло беседовал с нами... Только потом нам сказали, что это был командующий Чжу Дэ...»

Почему было запрещено спрашивать дорогу? Потому что это был секретный рейс (секретный даже внутри секретной операции) в «освобожденные районы» без ведома властей – Гоминьдана.

Сержант Комиссаров: «В мои обязанности входила установка самолета на стопоры, т.е. причаливание – закрепление против ветра. А ветры там постоянные. Подруливает самолет, я даю ему сигналы флажками, а самолет мне не подчиняется, прет не туда, прямо к зданию. Вижу знакомый мне летчик Иванов сидит во второй кабине, а в первой – незнакомый пилот. Остановились. Иванов шепчет мне в ухо: “Это генерал Славин, он тоже летчик”».

---

<sup>5</sup> Градов Ю.Н. Караван на перевале...; Он же. Шёлковый путь и три моих Китая...; Он же. А машины шли и шли...

Это оказался наш общий «высший» командир – начальник отдела спецзаданий Генштаба. Назавтра он возвращался из Ланьчжоу, проверял нас. На проверке я, прицепляя парашют, неосторожно задел кольцо запасного парашюта. Славин заметил и сказал моему начальнику Давыдову, садясь опять в первую кабину самолета, чтобы повторили парашютные учения»<sup>6</sup>.

Сержант Ю.Н. Градов: «Кансайский перевал брали ночью. Заваленная снегом дорога была узка и обледенела, да еще как раз здесь шел навстречу один из наших караванов. Величественное, жутковатое зрелище: слепя фарами, ползет на тебя нечто темное, габариты еле угадываются во мраке. Прижимать надо машину вправо, часто останавливаться, пропускать идущих на подъем. Ночью, в кромешной тьме гор и пустынь, обычные фары светят мощнее прожекторов. Днем серпантин дороги виден лишь вблизи, а ночью он совсем не виден, зато, если где-то, даже в десяти километрах, блеснули фары, они озаряют всю местность. Загадочное мерцание и вспышки десятков пар таких ярчайших глаз, их резкие повороты, внезапное исчезновение и появление вновь, вдали и близко, по циклопическим увалам пустых горных громад, над лунными провалами пропастей – это нужно видеть, чтобы представить. Ко всему, ночью шли и шли на перевал навстречу нам вместе с караваном бесконечные стада, тысячные отары овец, коз, крупного скота. Заиндевелые бока животных, такие же опушки казахских и китайских лисьих шапок погонщиков – все ночью в непонятном, неуправляемом потоке. Надо иметь нервы и силу – и идущим, и едущим, и вверх, и вниз, – чтобы пройти перевал в такой обстановке»<sup>7</sup>.

В 1937–1938 гг. по трассе было перевезено 10 965 тонн различного вида вооружений, в том числе 985 самолётов, 82 танка, свыше 1300 артиллерийских орудий, более 14 тысяч пулеметов, большое количество боеприпасов и военного имущества. В декабре 1940 г. в Хами только одним караваном из Советского Союза прибыло 300 машин, загруженных самолетами, пушками и другим военным снаряжением. В 1941 г. доставлено в Китай 1 235

---

<sup>6</sup> Градов Ю.Н. Забываемый фрагмент Второй мировой войны (к 65-летию ее начала). Рукопись.–Батурин Ю.М. Личный архив.

<sup>7</sup> Градов Ю.Н. Шёлковый путь и три моих Китая // М., Издательский дом «Стратегия», 2004, С.117.



самолётов, 16 000 орудий, 1 850 автомобилей и тракторов, 180 млн патронов, 31 600 авиабомб, около 2 млн снарядов и т. д. К концу 1941 г. общий объём перевозок по трассе составил около 30 тысяч тонн различных грузов и пять тысяч человек. Пробег автопарка трассы равнялся 32 млн км. В 1942 г. материальная помощь Великобритании также завозилась военными служащими в/ч 8285 (без информирования англичан о маршруте) во внутренние районы Китая через Синьцзян по «трассе Z»<sup>8</sup>.

### **Загадочная сторона пакта о нейтралитете**

13 апреля 1941 года в Москве между СССР и Японией был заключен пакт о нейтралитете. Стороны после десятилетних переговоров смягчили жесткость взаимных обязательств, отказавшись от договора о ненападении, как ставился вопрос с 1931 года. Для Советского Союза пакт снижал вероятность войны на два фронта. После заключения советско-японского пакта наблюдатели отмечали, что «загадочной» стороной этого документа остается вопрос о том, насколько он увязан с китайской проблемой. На нее ни в самом пакте, ни в статье «Правды», комментировавшей его, не было никаких указаний. Аналитики обращали внимание на последнюю фразу японского официального сообщения о пакте, в которой говорилось, что «Советский Союз и Япония могут повернуться друг к другу спиной и пойти по другим направлениям». Этой формулировке соответствуют слова московского комментатора «новые участки, где нужно помешать распространению войны». Вывод делался следующий: Советский Союз не выступит на Дальнем Востоке против Японии в случае ее конфликта с Соединенными Штатами и Англией. Однако СССР сохраняет свои связи с Китаем. «В политической акробатике, свидетелями которой мы являемся, начиная с августа 1939 года, все возможно, — писал 20 апреля 1941 года в официозе «Улус» турецкий политический обозреватель Эсмер. — Вопрос в том, будут ли Советы

---

<sup>8</sup> Горбачёв Б.Н. Военная помощь Советского Союза Китаю в войне против японских захватчиков // Цзиньжи Элосы. 2010. № 5. С. 19–26 (на кит. яз.). Синьцзян, китайская земля: прошлое и настоящее. Главный редактор Ли Шэн. (на рус. яз.; отв. редактор перевода Юй Бин. — Урумчи, Синьцзянское народное издательство, 2006, С.167.

продолжать оказывать помощь Китаю или нет, не сможет долго оставаться в секрете»<sup>9</sup>. Оказание такой помощи возможно было по воздушному мосту и автомобильным маршрутом.

Через год Уинстон Черчилль в своей речи 14 февраля 1942 года особо подчеркнул важность удержания дорог между Китаем, Индией и Россией. Без этих дорог Чан-Кай-Ши будет парализован, полагал Черчилль<sup>10</sup>. Вскоре, 7 марта, когда все пути в Китай для англичан были блокированы, аналитик А. Ус в турецкой газете «Вақыт» писал: «До тех пор, пока китайцы получали помощь от русских, англичан и французов, они могли продолжать борьбу с японцами. Русские не в состоянии больше оказывать помощь китайцам, так как они воюют с немцами, а англичане и американцы также не могут этого делать, так как бирманская дорога перерезана... Китайцы не смогут долго защищать себя»<sup>11</sup>.

Проницательные аналитики правильно увидели, что придет время, когда СССР и Япония «повернутся друг к другу спиной».

Но военные и политические аналитики, разведчики и стратеги ошиблись в другом. Советский Союз, даже ведя тяжелейшую войну с Германией и ее сателлитами, не прекращал оказывать помощь борющемуся Китаю, причем эта помощь всю вторую мировую войну и долгое время после нее оставалась строго охраняемой тайной. Да и сегодня о тех событиях известно чрезвычайно мало.

Высшая степень секретности операции объяснялась опасностью раскрытия её японцами и, соответственно, увеличивающейся возможностью начала военных действий против СССР. Об уровне прикрытия и обеспечения секретности операции свидетельствует тот факт, что на протяжении 1942–1943 гг. Народный комиссариат иностранных дел и Народный комиссариат внешней торговли вели переговоры с правительством Китая о перевозке китайских грузов из Советского Союза через Синьцзян (о чём становилось известно японской разведке), но так и не договорились<sup>12</sup>. Китайский посол Шао Лицзы жаловался заместителю Наркоминдел С.А. Лозовскому: «Перевозка на верблюдах очень

---

<sup>9</sup> Архив внешней политики РФ (далее – АВП РФ). Ф. 194. Оп. 3. Пап. 23. Д. № 310. Л.72-73.

<sup>10</sup> См.: АВП РФ. Ф.194. Оп. 76. Пап.80. Д. № 3. Л.117, 128.

<sup>11</sup> АВП РФ. Ф.194. Оп. 76. Пап. 80. Д. № 3. Л.230-231.

<sup>12</sup> АВП РФ. Ф. 0100. Оп. 29. Пап. 205. Д. 19. Л. 3.

трудна и требует много времени. В летнее время на верблюдах работать почти невозможно»<sup>13</sup>.

В конце 1941 г. дубань (губернатор, буквально «управляющий всем») Синьцзяна Шэн Шицай изменил свою позицию в отношении СССР, репрессировал всех сторонников дружбы с Советским Союзом. В марте 1942 г. Шэн Шицай выслал из Синьцзяна всех советских специалистов. Все созданные при советском участии предприятия были закрыты. 5 октября 1942 г. Шэн Шицай потребовал отъезда в течение 3 месяцев всех советских советников и специалистов и вывода советских войск. Советский Союз начал последовательно прекращать поставки Синьцзяну и работу совместных предприятий (заводов). В 1943 г. в Синьцзяне (Урумчи, Шара-Сумэ, Кульджа, Хотан, Кашгар) начались нападения на еще оставшихся там советских специалистов-геологов. Советское правительство в мае 1943 г. заявило протест в связи с бесчинствами синьцзянских властей и начало срочную эвакуацию советских представителей.

В скобках заметим, что с 1942 г. генеральным консулом СССР в Урумчи был Георгий Максимович Пушкин, будущий заместитель министра иностранных дел СССР. В 1939-1940 гг. в консульстве в Урумчи работал Сергей Леонидович Тихвинский будущий известный дипломат, разведчик и академик. В 1943 году на продолжительный срок в консульство был командирован советник посольства СССР в Китае (Чунцин) Аполлон Александрович Петров, в 1945-1948 гг. чрезвычайный и полномочный посол СССР в Китае. В школе генконсульства учился сын дипломата Виктор Легостаев, в будущем академик РАН Виктор Павлович Легостаев, специалист в области управления движением и навигации космических аппаратов, с 2014 г. генеральный конструктор Ракетно-космической корпорации «Энергия» имени С.П. Королёва<sup>14</sup>.

Тем временем в Урумчи открылись генеральное консульство США (консул О.Э. Кларк) и второе после Кашгара консульство Великобритании (Д. Туррал). Резкий разрыв связей с СССР не

---

<sup>13</sup> АВП РФ. Ф. 0100. Оп. 25. Пап. 200. Д. 6. Л. 24–25.10 См.: АВП РФ. Ф.194. Оп. 76. Пап.80. Д. № 3. Л.117, 128.

<sup>14</sup> См.: Вавилова М.Г. Дипломат Георгий Максимович Пушкин. Семейный калейдоскоп. – М., «Международные отношения», 2008, С.35-38. Евсеева Л.П. Когда-то в Синьцзяне. Семейные хроники. – М., Факультет журналистики МГУ имени М.В. Ломоносова, 2009, С.109.

был компенсирован расширением отношений с другими странами. В Синьцзяне возникла безработица, последовало массовое разорение экономически активных слоев населения, ориентированных на торговлю с Советским Союзом. Пришла в расстройство денежная система. В 1944 г. Чан Кайши был вынужден отозвать Шэн Шицая из Синьцзяна.

## **Поражение Джорджа Кеннана**

К концу войны вокруг «трассы Z» развернулась невидимая дипломатическая борьба. В то время в Москве, в посольстве, работал советник Джордж Кеннан. (Кеннан Джордж Фрост (1904–2005), американский дипломат, историк, международник. В 1934–1938 гг. – первый секретарь, в 1944–1946 гг. – советник посольства США в Москве. Автор внешнеполитической «доктрины сдерживания», изложенной впервые в так называемой «длинной телеграмме» Кеннана в адрес государственного секретаря США (февраль 1946 г.) и развитой позднее в известной статье «Истоки советского поведения», опубликованной за подписью «Мистер X» в июльском номере «Форин афферс» в 1947 г.)

Обычно Джорджу Кеннану, искусному дипломату, всё удавалось. Но в его биографии остались переговоры, в которых он потерпел неудачу. Точнее, неудачу потерпела американская дипломатия, но на долю Кеннана пришлось завершающая часть переговоров, а потому и горечь поражения досталась ему. Долгое время причины той неудачи были скрыты, но сегодня уже можно сделать вывод: то был не дипломатический проигрыш США, а следствие описанной выше стратегической операции, её особенности обернулись для американской дипломатии сложной переговорной задачей весной 1944 г.

Американский консул в Урумчи, административном центре северо-западной китайской провинции Синьцзян, Эдмунд О. Клабб, наблюдая советскую активность в Синьцзяне, направил в Вашингтон доклад, в котором обосновывал свои предположения (на самом деле – ошибочные), что СССР начинает добычу урана в местных горах<sup>15</sup>. Как мы помним, в конце 1943 г. Вальтер С. Лоудермилк был вызван на доклад в США.

---

<sup>15</sup> Laird T. Into Tibet: The CIA's first atomic spy and his secret expedition to Lhasa. NY, 2002. P. 34.

Вскоре народный комиссар иностранных дел В.М. Молотов получил ноту американского посольства, в которой посол США У.А. Гарриман просил для нужд ВВС США перебросить из Персидского залива через Ашхабад и Алма-Ату и далее через Синцзян в Китай партию грузовиков. Для начала американцы планировали направить по предлагаемому маршруту исследовательскую партию в пятьдесят человек персонала армии Соединённых Штатов на 32 грузовиках. Вслед за исследовательской партией было желательно направить по этому маршруту 450 грузовиков с обслуживающими командами. Ввиду деликатности внешнеполитической стороны данного мероприятия, подчёркивал посол Гарриман, он обратился с этим делом в НКВД, вместо того, чтобы действовать через Генеральный штаб Красной Армии<sup>16</sup>.

Интерес к синцзянскому маршруту был проявлен и на высоком политическом уровне. Буквально через пять дней Временный Поверенный в делах Соединённых Штатов М.М. Гамильтон в письме на имя Молотова, сообщая о планируемой поездке вице-президента США Генри Э. Уоллеса через Сибирь в Китай и желательном маршруте, прямо информировал: «Вице-президент желает лететь из Алма-Аты в Урумчи и затем дальше в Китай»<sup>17</sup>.

Срочная нужда в 500 грузовиках для ВВС США в Китае была не очевидна.

Ситуация на материковом театре в Китае была достаточно спокойной. Операция по освобождению Бирмы, начатая, наконец, в начале 1944 г., протекала вяло. Успешные воздушные бои, когда американцы уничтожали 8 самолетов на один потерянный, создавали впечатление, что авиагруппа ВВС США в Китае является большим соединением, требующим значительного обеспечения. На самом деле, для 500 дополнительных грузовиков у военных лётчиков США просто не нашлось бы достаточно задач. Более того, бригадный генерал ВВС США К.Л. Ченнолт полагал, что для эффективной поддержки сравнительно небольшого авиационного соединения достаточно линии воздушного снабжения между Индией и Китаем. Организация такой воздушной линии является детской игрой по сравнению с трудностями, которые пришлось бы преодолеть при организации автоперевозок через

---

<sup>16</sup> ДВП РФ. Ф. 0129. Оп. 28. Пап. 154. Д. 2. Л. 110.

<sup>17</sup> Там же. Л. 113.

Советский Союз и Синьцзян. Количество грузов, которые можно перевозить по этой воздушной линии, полностью обеспечило бы действия авиагруппы.

После совещания заинтересованных ведомств первый заместитель наркома иностранных дел А.Я. Вышинский информировал американское посольство о невозможности удовлетворить пожелание Гарримана ввиду отсутствия между СССР и Китаем соглашения о транзитных перевозках грузов, а также из-за недостатка подвижного состава на железной дороге Ашхабад – Алма-Ата<sup>18</sup>.

Тем временем, вице-президент США Уоллес совершает свою поездку по Сибири и советской Средней Азии. 17 июля, накануне своего вылета из Алма-Аты в Урумчи, Уоллес направляет благодарственное письмо Сталину. Когда хлопоты с организацией визита вице-президента миновали, Гарриман вновь обратился с просьбой об автокараване к Молотову. Его надежды, однако, были сразу же развеяны А.Я. Вышинским: «Мне представляется этот вопрос сложным и трудным, дело идёт о грузовиках не для Китая, а для США»<sup>19</sup>. В сентябре 1944 года Чан Кайши отозвал Шэн Шицяя с поста дубяня Синцзяна, и ситуацию стало контролировать центральное правительство Китая.

23 сентября 1944 г. Гарриман вручил Сталину послание Рузвельта и Черчилля о результатах только что завершившейся квебекской конференции, указав на огромное желание президента приступить к планированию будущих военных операций на тихоокеанском театре. Во время беседы Гарриман попросил Сталина разрешить перебросить из Ирана в Китай через Алма-Ату пятьсот грузовиков для американских ВВС, действующих в Китае. Он пояснил, что силы США в Китае остро нуждаются в этих автомашинах для выполнения боевых задач, а единственным маршрутом доставки оказывается путь из Ирана через СССР.

Казалось, Сталин согласился. Такой вывод Гарриман сделал из того, что Сталин предложил для быстроты отправить в Китай американские грузовики, предназначенные для СССР, и позднее восполнить их новыми поставками из США. Но, по-видимому,

---

<sup>18</sup> АВП РФ. Ф. 0129. Оп. 28. Пап. 154. Д. 1. Л. 77.

<sup>19</sup> АВП РФ. Ф. 0129. Оп. 28. Пап. 154. Д. 5. Л. 175–176.

Сталин имел в виду, что американские грузовики доставят советские военнослужащие, уже несколько лет перегонявшие караваны по «трассе Z».

Американская сторона приняла встречное советское предложение, но рассчитывала провести караван своими силами. Если разрешить американцам проехать по советской территории до китайской границы, то волей-неволей придётся направлять с американским караваном советских проводников, а этого советскому руководству не хотелось.

В конце сентября 1944 г. заведующий Отделом Латиноамериканских стран НКВД К.А. Михайлов, помогавший своим коллегам на североамериканском направлении, позвонил Д. Кеннану и попросил, чтобы посольство США письменно проинформировало НКВД о том, когда именно американские военные намерены перебросить из Ирана пятьсот грузовиков, о которых недавно шла речь в беседе маршала Сталина с послом Гарриманом. Кеннан обещал выяснить и немедленно прислать соответствующий меморандум.

Через три дня второй секретарь американского посольства Пейдж сделал ответный звонок Михайлову и сообщил, что по вопросу об автокараване посольство запросило Вашингтон и по получении ответа поставит Наркоминдел в известность. 5 октября Кеннан и Пейдж посетили Михайлова и вручили ему меморандум, в котором говорилось: «Было бы желательно получить от советских властей возможно больше сведений о состоянии дорог и о наличии бензина и других предметов снабжения от Алма-Аты и далее»<sup>20</sup>.

Михайлов, принимая меморандум, заметил, что информация о планируемых датах отправки автокаравана и его движении по маршруту так и не получена. А она нужна, чтобы соответствующие советские организации провели необходимую подготовительную работу. Кеннан обещал дать ответ позже. Прошло две недели, но ясности в сроках у американцев не появилось.

Гарриман отбыл из Москвы, оставив Временным Поверенным в Делах Джорджа Кеннана. Между тем, после разговора Гарримана со Сталиным советская сторона, проанализировав ситуацию, предложила внешне компромиссный вариант: советские водите-

---

<sup>20</sup> АВП РФ. Ф. 06. Оп. 6. Пап. 46. Д. 610. Л. 89–90.

ли доставят американские грузовики только до советско-китайской границы в Хоргосе, а далее их пусть принимают американцы, прибывшие туда по китайской территории. Надо ли говорить, что эта задача была не выполнима. Ею и пришлось заниматься Кеннану, который обратился с этим к Молотову.

По-видимому, Молотов лично посоветовался со Сталиным и 1 ноября 1944 г. уже ответил Кеннану: «Имею честь сообщить, что Советское Правительство, идя навстречу пожеланиям Американского Правительства, согласно разрешить 1 100 американцам сопровождать 500 грузовиков, перевозимых по железной дороге из Ирана в Китай»<sup>21</sup>. Американские военные, наконец, произвели необходимые расчёты, но в Синцзяне вспыхнули массовые волнения и восстания против правления Шэн Шицая и гоминьдановской администрации. 12 ноября 1944 г. Илийская организация освобождения с помощью советских военных советников провозгласила создание примерно на пятой части территории Синцзяна (три округа – Илийский, Тачэнский и Алтайский) временного правительства Республики Восточный Туркестан. «Трасса Z» проходила юго-западнее, но по самому краю Илийского округа, между территориями, контролируемые «властью трёх округов» и властями Синцзяна (теперь, по сути Южного Синцзяна).

По поручению В.М. Молотова 25 ноября 1944 г. в Москве С.К. Царапкин принял Кеннана и сделал ему устное заявление: в силу сложившейся в Синцзяне обстановки «Советское правительство считает целесообразным отложить на некоторое время вышеуказанную операцию по переброске грузовиков в Китай»<sup>22</sup> и передал Кеннану отпечатанный текст заявления. На следующий день посольство США направило в НКВД запрос – следует ли американским властям понимать это заявление в том смысле, что Советское Правительство, со своей стороны, не считает возможным в настоящий момент приступить к осуществлению мероприятий по переброске грузовиков через советскую территорию. По поручению С.К. Царапкина его заместитель Д.С. Чувахин ответил: «Указанное заявление следует понимать в этом смысле»<sup>23</sup>.

---

<sup>21</sup> АВП РФ. Ф. 0129. Оп. 28. Пап. 154. Д. 1. Л. 166.

<sup>22</sup> АВП РФ. Ф. 06. Оп. 6. Пап. 46. Д. 610. Л. 112.

<sup>23</sup> АВП РФ. Ф. 06. Оп. 6. Пап. 46. Д. 610. Л. 119.



Американская сторона была весьма разочарована разъяснением Наркоминдела.

Однако неудивительно, что Джордж Кеннан не справился с поставленной ему задачей. Понятно, что пятьсот грузовиков и более тысячи американских военных привели бы к неминуемому раскреживанию важной стратегической спецоперации (сами караваны к тому времени почти прекратили проходить из-за усложнившихся отношений СССР с синцзянскими властями). Вот почему Джорджу Кеннану так и не удалось дипломатическим путём обеспечить США проводку американского конвоя через Алма-Ату и Синцзян.

### **«Участниками войны не считать...»**

Знакомство автора книги с рассказанной историей началось в конце 1994 года с письма от вице-президента Российской академии наук академика Владимира Николаевича Кудрявцева:

«Помощнику Президента Российской Федерации  
Ю.М. Батурину

Глубокоуважаемый Юрий Михайлович!

Обращаюсь к Вам с общественной и личной просьбой и очень надеюсь на Вашу помощь.

Речь идет о признании участниками Великой Отечественной войны офицеров, сержантов и рядовых, служивших в 1941–1945 гг. в воинских частях и соединениях на территории Ирана.

Я посылаю Вам копию последнего письма Министру обороны РФ, из которого Вы все поймете. Надо сказать, что писем аналогичного содержания было направлено много и всем предыдущим министрам, и в Верховный Совет РФ, а вопрос этот так и не решен.

Если Вы запросите директиву Генерального штаба Вооруженных Сил РФ № ДГШ-1 от 1 августа 1992 г., то Вы увидите в п.3а Приложения всю нелепость этой записи.

Дорогой Юрий Михайлович, нас немного осталось в живых. Но среди нас, «обиженных» разные люди: и рабочие, и служащие, и известные в России деятели культуры такие, как кинорежиссер

Ю.Ю. Карасик, поэт и драматург М.Г. Львовский, артист Б.П. Никитин. Мы были Вам чрезвычайно признательны, если бы Вы в силу своего ответственного и высокого положения смогли бы нам помочь».

Академик В.Н. Кудрявцев  
15 ноября 1994 г.»<sup>24</sup>

Следуя пожеланию академика В.Н. Кудрявцева, я передал его письмо министру обороны:

«Министру обороны Российской Федерации  
П.С. Грачеву

Глубокоуважаемый Павел Сергеевич!

Три года назад группа бывших военнослужащих обратилась в Министерство обороны с просьбой о признании участниками Великой Отечественной войны офицеров, сержантов и рядовых, служивших в 1941–1945 гг. в воинских частях и соединениях на территории Ирана.

Несмотря на то, что эти части и соединения входили в те годы в состав Действующей армии (а с лета 1944 года – и в состав Закавказского фронта) и выполняли важные задачи по охране коммуникаций страны, военнослужащие, служившие в Иране, не отнесены к участникам войны. Следует заметить, что все английские и американские военнослужащие, находившиеся в те годы в Иране, были признаны ветеранами второй мировой войны.

Нами было направлено много обращений в МО. Возможно, что в результате наших ходатайств появилась Директива Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации № ДГШ-1 от 1 августа 1992 г., которая, к большому нашему сожалению, так и не решила всех проблем. Дело в том, что в этой Директиве к составу действующей армии отнесены «воинские части и учреждения, вводившиеся в Иран в период с 25 августа по 5 сентября

---

<sup>24</sup> Здесь и дальнейшая переписка – см.: Батурин Ю.М. Личный архив. Документы приводятся без каких-либо пропусков, за исключением единственного случая – см. сноску 26). Многоточия в документах проставлены авторами документов и не означают изъятия фрагмента.

1941 г.» (п.3а Приложения). И получается, что срок ограничиваются десятью днями, а те военнослужащие, кто был командирован после 5 сентября и провел в Иране несколько лет, не подходят под категорию участников Великой Отечественной войны.

При этом желательно принять во внимание, что в 1991 г. правительство приравнило к участникам ВОВ гражданских лиц – работников ж/д транспорта, связи, плавающего состава промысловых и транспортных судов и других сотрудников гражданских ведомств, служивших в тылу и переведенных в период войны на положение лиц, состоящих в рядах Красной Армии. В этой связи отношение к военнослужащим, находившимся в 1941–1945 гг. в действующей армии, в том числе и на территории Ирана, необъяснимо.

Глубокоуважаемый Павел Сергеевич, по нашему мнению, настало время спустя 50 лет со дня окончания Великой Отечественной войны и в преддверии пятидесятилетия великого юбилея признать участниками войны всех военнослужащих, призванных и проходивших службу в воинских частях и соединениях Вооруженных Сил в период 1941–1945 гг. Это было бы хорошим подарком и нам, немногим оставшимся в живых из числа проходивших службу в Иране.

По поручению группы офицеров в отставке

академик  
полковник юстиции  
В.Н. Кудрявцев  
15 ноября 1994 г.»

Понимая, что в Минобороны уже занимаются этим письмом, я попросил все же и своих помощников изучить вопрос. Первая информация, которую мне доложили, сводилась к тому, что в Минобороны ждут принятия закона «О ветеранах», ожидавшегося в январе 1995 года. Кроме того, выяснилось, что помимо военнослужащих, направленных в Иран, та же проблема была и у тех, кто служил в Китае.

Потом началась первая чеченская война. Из-за моей позиции по ней президент Б.Н. Ельцин отодвинул меня от дел, не принимал и готовился подписать указ о моей отставке. Но все пошло не так, и во второй половине января 1995 года президент вернул меня «в строй». Хотя те дни проходили в основном под знаком чеченской кампании, я не забыл о письме В.Н. Кудрявцева.

«Помощник Президента  
Российской Федерации  
Министру обороны РФ  
по национальной безопасности

П.С. Грачеву

7 февраля 1995 г.  
№ АІ-5406  
Москва, Кремль

Уважаемый Павел Сергеевич!

Ко мне обратился академик В.Н. Кудрявцев от имени офицеров, сержантов и рядовых, служивших в 1941–1945 гг. в воинских частях и соединениях на территории Ирана. Речь идет о признании их участниками Великой Отечественной войны. Их уже немного осталось в живых.

Во время нашей встречи, накануне чеченских событий, Вы обещали мне поддержать просьбу этих участников Великой Отечественной войны.

Думаю, в этом решении надо бы также учесть в/ч 8285 (Сары-Озек и Алма-Ата) и в/ч 4279 отдела специальных операций ГШ (1937–1947 гг.), тем более, что об этих последних уже опубликованы мемуары в открытой печати.

Может быть, были и другие такого рода части.

Ваше решение было бы хорошо принято ветеранами Великой Отечественной войны. Особенно, не признанными пока.

Прошу Вас информировать меня о принятом Вами решении и выслать копию соответствующего документа.

Заранее благодарен  
Ю. Батурин»

Ответ пришел неожиданно быстро по аппаратным понятиям – через две недели. Но он меня совсем не обрадовал:

Первый заместитель  
Министра обороны  
Российской Федерации

Помощнику Президента  
Российской Федерации  
по национальной безопасности  
Ю.М. Батурину

21 февраля 1995 г.  
№ 328/470 На № АИ-5406  
от 7 февраля 1995 г.

Уважаемый Юрий Михайлович!

Все категории военнослужащих, упоминаемые в Вашем письме, признаны или участниками Великой Отечественной войны (ст.2, пункт I, подпункт «3») или ветеранами боевых действий на территории других государств (ст.3) принятым 12 января 1995 г. федеральным законом «О ветеранах». Этим законом им определены соответствующие льготы.

Ответ аналогичного содержания академику В.Н. Кудрявцеву мною дан.

Генерал-полковник  
М. Колесников»

Еще раз проанализировав ситуацию, я продолжал настаивать:

«Помощник Президента  
Российской Федерации  
по национальной безопасности

Первому заместителю  
министра обороны  
Российской Федерации  
Начальнику Генерального  
штаба Вооруженных Сил  
Российской Федерации  
М.П. Колесникову

17 марта 1995 г.  
№ АИ-9346  
Москва, Кремль

Уважаемый Михаил Петрович!

К сожалению, Ваш № 328/470 от 21 февраля 1995 г. никак не может рассматриваться как ответ по существу на мой запрос Министру обороны. То ли Ваши сотрудники, которые его готовили, не потрудились, ссылаясь на Закон «О ветеранах», даже заглянуть

в него. То ли простая отписка в отношении ветеранов даже в канун 50-летия Победы является нормой для нынешнего поколения офицеров. И то, и другое весьма печально.

В приложении к федеральному закону «О ветеранах», как легко видеть, отсутствует Иран, о котором писал вице-президент РАН академик В.Н. Кудрявцев. Между тем, отписка, как следует из Вашего письма, ушла и к юристу, академику В.Н. Кудрявцеву.

В отношении в/ч 8285 и в/ч 4279 отдела специальных операций ГШ тоже есть вопрос, судя по тому, что период с 1937 по 1947 г. в приложении к Закону описан не полностью, а с изъятиями. По моим данным, военкоматы не признают бывших военнослужащих этих частей участниками Великой Отечественной войны. Следовательно, необходима какая-то директива Минобороны.

Кроме того, в письме я просил проверить, нет ли других таких же «забытых» в/ч.

Прошу Вас, Михаил Петрович, еще раз вернуться к этим документам, имея в виду, что Министр обороны обещал мне положительное решение вопроса.

Ю. Батурин»

По-видимому, мое замечание насчет отписки задело исполнителей письма, и новый ответ пришел еще быстрее, причем настолько подробный, что представлял уже содержательный интерес:

«Первый заместитель  
Министра обороны  
Российской Федерации

Помошнику Президента  
Российской Федерации  
по национальной безопасности  
Ю.М. Батурину

28 марта 1995 г.  
№ 328/772

Уважаемый Юрий Михайлович!

Ваше повторное письмо внимательно изучено в Генеральном штабе. Позвольте не согласиться с некоторыми положениями выдвинутыми в нем и вот почему.

Академику юристу В.Н. Кудрявцеву, как никому другому, должен быть понятен принцип, заложенный в Приложение (раздел I) Федерального закона «О ветеранах» - указание основных событий без их детализации.

В связи с этим и Великая Отечественная война в Приложении указана без раскрытия стратегических операций, проводившихся Советскими войсками по освобождению Австрии, Болгарии, Венгрии, Румынии, Польши и Чехословакии. В соответствии с принятым принципом не нашла отражения и операция, проводившаяся в Иране, которая как и все другие планировалась и разрабатывалась Генеральным штабом.

Советские войска на территорию Ирана вводились на основании советско-иранского договора 1921 г. с целью предотвращения использования государствами фашистского блока Ирана в войне против антигитлеровской коалиции. При этом Иран и Советский Союз в состоянии войны не находились. До конца военных действий в Европе на территории Ирана организованного сопротивления вводившимся войскам в масштабе страны не осуществлялось. Вместе с тем в некоторых районах советские воинские части и соединения при продвижении по Ирану в августе-сентябре 1941 г. были обстреляны отдельными гарнизонами иранской армии. В период ввода было убито около 40 и ранено свыше 150 советских военнослужащих. Наша авиация потеряла 6 самолетов.

К 3 сентября 1941 г. советские войска продвинулись до установленного и согласованного с английским правительством рубежа, поскольку английские войска также вводились в Иран. Всего в Иран было введено 3 армии, в составе которых находились 7 стрелковых, 2 танковых, 7 кавалерийских дивизий и отдельные части. Расположились гарнизонами и до конца войны боевых действий не вели, а выполняли охранные функции. После 5 сентября 1941 г. часть введенных войск была возвращена в Советский Союз. К началу марта 1944 г. в Иране находилась только одна армия, в которую входило две стрелковые дивизии, две стрелковые бригады и 3 кавалерийские дивизии.

Таким образом, ввод советских войск в Иран является составной частью Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. и вопрос о предоставлении льгот военнослужащим, участвовавшим в этой операции, должен разрешаться общепринятым порядком.

Как известно, понятие «действующая армия» появилось с момента создания в государствах регулярных (кадровых) армий, а также в условиях, когда в зависимости от масштабов военных конфликтов, государства стали способны одной частью вооруженных сил вести войну (боевые действия), а другой – выполнять задачи не связанные с военными действиями.

В действующую армию включается та часть вооруженных сил страны, которая непосредственно ведет военные действия в отличие от войск, находящихся в тылу или вне театра военных действий и предназначенных для подготовки людских и материальных резервов для действующей армии, а также для выполнения других функций (охрана важнейших объектов, коммуникаций, побережья, предотвращения угрозы агрессии и другие).

Порядок отнесения войск к действующей армии в каждом государстве имеет свои особенности.

В Российской Федерации порядок отнесения к действующей армии определен Положением, введенным в действие директивой Генерального штаба № ДГШ-1 – 1992 г.<sup>25</sup> Основным принципом включения объединений, соединений, частей, кораблей, учреждений и заведений Вооруженных Сил в состав действующей армии является непосредственное участие в боевых действиях или в обеспечении боевой деятельности войск и сил флота в пределах тыловых границ действующих фронтов, а флотов – в пределах операционной зоны действующего флота и прибрежной полосы местности глубиной 100 км от береговой линии.

В соответствии с этими принципами на основании архивных документов разрабатывались Перечни воинских частей и учреждений, входивших в действующую армию в годы войны, которыми пользуются военные комиссариаты и другие государственные учреждения при определении льгот ветеранам войны. Вхождение мелких подразделений, на которые Перечни не составлялись, определяются военными архивами на основании имеющихся у них документальных материалов.

В связи с изложенным Комиссия Генерального штаба, рассматривавшая вопрос об упорядочении отнесения к действующей армии только воинские части и учреждения, вводившиеся в Иран в период с 25 августа по 5 сентября 1941 г., когда велись боевые действия.

Таким образом, отнесение к действующей армии всех войск, находившихся в Иране за период с 1941 по 1945 гг. не имеет законных оснований и противоречит общепринятым положениям по этому вопросу.

---

<sup>25</sup> До выхода в свет этой директивы руководящими документами по определению вхождения в действующую армию были директивы ГШ №№ Д-647560-1955 г. и Д-043-1970 г.



Что же касается воинских частей 4279, 4280 и 8285, то они были сформированы и направлены в Китай по решению правительства СССР с целью охраны трассы, по которой осуществлялась доставка военных грузов Центральному правительству Китая.

На основании Постановления Политбюро ЦК ВКП(б) в Китае были введены два наших стрелковых полка (в предвоенный период), которые впоследствии были сведены в особые воинские части НКО. В/ч 4279 (8 русский полк полковника Усенко) в разное время имел примерно 2400 солдат и офицеров, в/ч 4280 (171 стрелковый батальон внутренних войск НКВД) – около 300 человек, в/ч 8285 (особая бригада) имела в своем составе 4 авиаотряда транспортных самолетов и самолетов-истребителей и 2 автобатальона общей численностью 2600 солдат и офицеров.

Центральная военная база, куда поступали военные грузы для Китая, располагалась в приграничном районе Средней Азии. В Китае имелось несколько промежуточных баз (через 200–300 км). Общая глубина трассы составляла около 3,5 тыс. км. Рассматриваемые воинские части доставляли грузы на эти базы, охраняли их и прикрывали с воздуха. В ходе выполнения своих задач, военнослужащие этих частей вели периодические боевые действия с группами гоминдановцев и хунхузов. Особенно напряженные боевые действия проходили в 1937–1939 гг. Имели место и потери наших военнослужащих. Более 300 из них были награждены орденами и медалями.

Комиссия Генерального штаба, рассматривавшая в 1984 г. вопрос о предоставлении льгот лицам, проходившим службу в в/ч 4279, 4280 и 8285, постановила решать его в персональном порядке по архивным справкам, подтверждающим участие в боевых действиях. В связи с тем, что лица, проходившие службу в этих воинских частях, считались в спецкомандировке по линии Разведуправления Генерального штаба, решение вопроса о праве на льготы было возложено на это управление.

В связи с тем, что в указанных воинских частях (с целью сохранения секретности) не составляли исторические справки и не вели журналы боевых действий, а также из-за отсутствия в военных архивах полных списков личного состава и характеристик, предоставление льгот бывшим военнослужащим в/ч 4279, 4280 и 8285 затруднено. Исключение составляет летный состав и отдельные командиры, имеющие соответствующие характеристики в личных делах.

К настоящему времени на основании решения Комиссии Министерства обороны получили удостоверение участника войны более 50 бывших военнослужащих, находившихся в годы войны в Китае.

Для сведения сообщаю, что по мере обращения граждан, воинские части и учреждения, не включенные в соответствующий Перечень, который определяет вхождение в действующую армию, дополнительно вносятся в него директивами Генерального штаба. До выхода этих директив льготы бывшим военнослужащим-участникам Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. предоставляются военкоматами на основании архивных справок, подтверждающих их участие в боевых действиях.

С уважением,  
Генерал-полковник  
М. Колесников»

Близилось 50-летие Победы, и к этому времени у меня находились на рассмотрении личные обращения ветеранов Особой бригады в/ч 8285. Я передал им копию приведенного подробного ответа и попросил высказать встречные соображения. И вскоре получил их:

«Помощнику Президента Российской Федерации  
по национальной безопасности  
Ю.М. Батурина  
17.4.95

Уважаемый Юрий Михайлович!

Благодарим Вас за разъяснения о том, что дополнительное включение отдельных частей, не включенных в «Перечень частей, входивших в действующую армию», определяется архивами на основании документов, и о том, что в отношении военнослужащих наших частей:

1. Особая бригада НКО № 8285 и
2. Особая часть НКО № 4279

вопрос решается персонально по архивным документам, подтверждающим участие в боевых действиях.

Но все дело в том, что таких особых документов, подтверждающих наше участие в боевых действиях, у нас нет и быть не

могло: они не заводились по причинам засекреченности (у нас есть только медали «За победу над Германией» и «За победу над Японией», где прямо сказано: за участие в боевых действиях).

Надо бы включить наши части...

Однако, если это не удастся сделать, просим, чтобы нам сообщили, куда и как обращаться для персональных решений вопроса о выдаче Удостоверений Участников Великой Отечественной войны по совокупности категорий по подпунктам «а» – «ж» статьи 2-й Федерального закона «О ветеранах» от 16.12.1994 г. (а не категорий статьи «з» и категорий по пунктам 1–2–3 части 1-й статьи 3-й этого закона, (в частности, по аналогии, пункты об автобатолянах и вылетах).

Или же проще – пусть соответствующие организации дадут указания непосредственно в наши военкоматы в отношении персонально нас, нижеподписавшихся, о признании нас Участниками именно по этим категориям, а не просто Ветеранами, и выдадут соответствующие Удостоверения.

Нас немного осталось, нам всем за семьдесят, это письмо подписано всеми, кому удалось найти друг друга в Москве. Наш последний командир Б.И. Журкин недавно умер, о предшествующих ему – Зезюлине, Лобанове, Грязнове, а также о командирах в/ч 4279 – Усенко, Норейко – не знаем.

А Вас, Юрий Михайлович, просим помочь нам.

Еще раз сообщаем о нашей службе:

Мы были в Китае по специальному заданию, оформлялись в «спецкомандировку» по линии Разведуправления Генерального штаба, его отдела специальных заданий (Начальник – генерал Н.В. Славин) для выполнения «правительственного задания» путем боевых действий. И подвергались, в свою очередь, боевым действиям со стороны войск Японии (бомбардировки), в отдельных случаях – войск Китая и местных бандформирований, на что отвечали соответственно тем же. В частности, в течение всего периода Великой Отечественной войны наши части выполняли боевые задачи, часто вели боевые действия, на территории Китая (в основном Синьцзяна) в условиях сугубой секретности. Мы возили вооружение и боеприпасы для Китая, для его войны с Японией; перевозили всех советских военнослужащих, включая летчиков-героев (и самолеты для них), воевавших в Китае, и бойцов отрядов Восточно-Туркестанской республики, воевавших в Синьцзяне.

И мы участвовали в боевых действиях, и не дни, не месяцы, а по 5–6–7 лет. Как нас не признать, нас обязательно должны признать и выдать Удостоверения! (Кроме того, один из трех автобатальонов Особой бригады № 8285 был целиком прикомандирован к действующей армии в Маньчжурии в 1945 г. (со стороны Монголии), причем общее руководство им во время боевых действий продолжало осуществляться из Управления Особой бригады 8285, это тоже просим учесть...)

Иначе нам не останется путей действий, кроме как через прокуратуры и Суды на основании указанных выше статей закона «О ветеранах», особенно подпункта «г» 1-й части статьи 2-й, ибо мы и есть «...другие лица, выполнявшие специальные задания на территории других государств в годы Великой Отечественной войны»; первого абзаца пункта 1 статьи 3-й, ибо мы и есть «военнослужащие,.. направленные органами государственной власти СССР в другие государства и принимавшие участие в боевых действиях при исполнении служебных обязанностей в этих государствах»; и пункта 20-го статьи 3-й – ибо мы и есть «автомобильные батальоны» (по аналогии с Афганистаном).

Но к лицу ли нам и Генштабу судиться друг с другом в дни пятидесятилетия великой Победы?! Нежелательно это и из соображений сохранения престижа Страны и Армии, неизбежного разглашения при этом в судах и печати многих моментов...

С уважением,

Старшина  
Техник-лейтенант  
Старший лейтенант  
Капитан  
Инженер-лейтенант  
Сержант  
Полковник

АПАЛЬКО Олег Пантелеймонович  
ВАЙМАН Дмитрий Львович  
ГРАДОВ Юрий Николаевич  
ЛЮБУТОВ Николай Николаевич  
МАЛКЕС Лев Аронович  
МАКАРОВ Сергей Николаевич  
ФОРОФОНОВ Иван Федорович

17 апреля, 1995 г.»<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> Рядом с подписями стоят домашние адреса, которые при публикации опущены.

Мне, даже при моей высокой должности, не удалось помочь ветеранам. Тогда я обратился в Совет безопасности, Секретарем которого был тогда А.И. Лебедь. Я пытался объяснить, что при составлении «Перечня воинских частей, входивших в состав действующей армии» была допущена ошибка. Директива Генерального штаба № 314/7/1971 от 10 октября 1995 г. решила вопрос, поднимаемый ветеранами, воинами-интернационалистами, лишь частично – только в отношении служивших в частях за пределами нашей страны до Великой Отечественной войны, с ноября 1937 г. по октябрь 1939 г... Однако эти части продолжали существовать и выполнять те же задачи теми же методами и в 1940–1941 г., и на протяжении всего периода Великой Отечественной войны. И в эти периоды происходили бомбежки наших караванов и баз, нападения на них, боевые отражения нападений и связанные с этим потери личного состава. После 9 мая 1945 г. Особая бригада № 8285 участвовала в войне с Японией автобатальоном, базировавшимся на ст. Наушки, а общее руководство ею осуществлялось управлением бригады на ст. Сары-Озек. Недаром служившие в бригаде военнослужащие награждены медалью «За победу над Японией». Некоторые их сослуживцы были ранее признаны участниками войны «в индивидуальном порядке», преимущественно старшие начальники. Но это еще раз доказывает, что в/ч № 4279 и в/ч № 8285 участвовали в войне.

А.И. Лебедь поручил разобраться в ситуации в/ч 45807-К. Вскоре оттуда пришел ответ, подписанный 22 марта 1997 г. В. Санакоевым, в котором цитируются уже знакомые нам директивы: «...в пределах тыловых границ общевойсковых фронтов или на удалении до 100 км от уреза воды в пределах операционной зоны действующего флота».

Ну, вот – им о войне, об особой службе, о секретной спецоперации, руководимой Генштабом, а в ответ – об урезе воды. Немножко смешно и порядочно грустно. Почему должно иметь значение, была ли в/ч № 8285 в пределах тыловых границ фронтов или в 100 км от уреза воды? У нее была своя война, входившая в общую. Они вели ее, конечно, «вне тыловых границ фронтов». «Экспедиция» была так далеко в тылу Западного фронта, что оказалась уже на фронте борьбы на Востоке, причем еще до начала военных действий на Западе.

Последний документ из этой переписки – письмо, адресованное президенту России Б.Н. Ельцину, подписанное от имени тех

же семерых оставшихся в живых военнослужащих в/ч № 8285 Ю.Н. Градовым и Н.Н. Любутовым и датированное 5 мая 1997 г. Вскоре Б.Н. Ельцин уволил меня, и официально заниматься вопросом, поставленным сначала академиком В.Н. Кудрявцевым, а затем и другими ветеранами, я уже не мог. Поэтому, к сожалению, в бытность помощником президента России по национальной безопасности, а затем и Секретарем Совета обороны РФ мне так не удалось решить проблему немногих остававшихся в живых ветеранов, служивших во время Второй мировой войны в засекреченных частях за рубежами Советского Союза. Не сделали (или не сумели сделать) это и высокие российские государственные чиновники, которым вопрос достался от меня «в наследство» (как и мне – «в наследство» от прежних). Эта и прежние мои публикации – посильная мне сегодня попытка отдать долг поколениям военных интернационалистов<sup>27</sup>.

Я до сих пор представляю себе караваны машин ЗИС-5, идущих по «трассе Z» от советской границы до г. Ланьчжоу на великой желтой реке Хуан Хэ, – основного пункта сдачи грузов, часто бомбившегося японцами, – вооружения и военной техники для Центрального правительства Китая, а иногда и в Особые (коммунистические) районы Китая, тайно даже от китайских властей, по пустыне Гоби, без дорог, отражая нападения бандитов. Путь по пустыне и горам очень сложен и опасен, климатические условия более, чем суровы: летом невыносимый зной и духота, зимой лютые морозы и метель. Десятки грузовиков медленно ползут по серпантинам Тянь-Шаньских перевалов, вдоль северных его отрогов, над пропастьями, через редкие на этом пути китайские древние заставы, в пекле пустыни Гоби, где дуют песком в лицо постоянные ветры, отстреливаясь, а иногда под японской бомбежкой. Заносило караваны снегом – китайцы присылали отряды откапывать. Летом же реки в Джунгарии, бегущие с Тянь-Шаня, вздувались от таяния снегов, сносили мосты, заносили застрявшие в протоках грузовики по самые кабины. Но машины шли и шли, а за рулем сидели советские бойцы, пропахшие бензином и

---

<sup>27</sup> Батурин Ю. Медаль «За взятие Генштаба». – «Новая газета», № 46, 2009, 8 мая. Батурин Ю.М. «Военно-ученые» экспедиции в Синьцзян, секретная «трасса Z» в 1937-1943 гг. и неизвестный эпизод дипломатического противоборства на китайском направлении. – В кн.: Российское изучение Центральной Азии: исторические и современные аспекты (к 150-летию П.К. Козлова). – СПб., «Политехника-сервис», 2014, с.319-337.

соленым потом. Людей теряли не только от бомбежек и перестрелок, но и от тяжелых аварий, болезней непривычного азиатского климата. И длилось это годами.

Участники этой секретной операции, несшие службу, по существу, в боевых условиях не приравнены к участникам войны и даже к участникам других операций по защите СССР. Их боевая служба, опасный ратный труд, зачастую равный подвигу, не только не отмечен, но даже замалчивается. Причины понятны. «Забыли» включить их перечень частей, участвовавших в войне потому, что неудобным стал сам факт помощи Китаю старому после появления Китайской Народной Республики. Вот и Чан Кай-ши даже не упомянул в своей книге «Советская Россия в Китае» об этой советской помощи. Он знал, что она оказывается лишь из соображений стратегической целесообразности. Он знал и то, что помогали одновременно и его противнику – Мао Цзэду. Но китайцы и сегодня помнят помощь тех лет, берегают памятники погибшим «волонтерам» и делают это открыто и искренне. Может быть, и нам стоит перестать считать, что сейчас поздно включать эти подразделения в списки боевых частей, потому что теперь это будет посмертно для подавляющего числа служивших в них наших соотечественников?

Вряд ли кто из бойцов и командиров Особой бригады № 8285 жив сегодня. Никто из них больше не добывается признания участником войны. Министерство обороны России вряд ли заботят дела давно минувших дней. Пожалуй, только мы сами, раскапывая прошлое, восстанавливая имена и действительные события, можем отдать долг героям.

\* \* \*

Б.И. Журкин по случаю назначения командиром Особой бригады № 8285 был принят начальником Генерального штаба генералом армии А.И. Антоновым. Журкин сразу же попросил отменить назначение и направить его в действующую армию. Антонов удивленно приподнял бровь: «А вы где?..»

Умный был генерал.

## Список литературы

1. *Батурин Ю.* Медаль «За взятие Генштаба». – «Новая газета», № 46, 2009, 8 мая.
2. *Батурин Ю.М.* «Военно-ученые» экспедиции в Синьцзян, секретная «трасса Z» в 1937–1943 гг. и неизвестный эпизод дипломатического противоборства на китайском направлении. – В кн.: Российское изучение Центральной Азии: исторические и современные аспекты (к 150-летию П.К. Козлова). – СПб., «Политехника-сервис», 2014, с.319–337.
3. *Бармин В.А.* Советский Союз и Синьцзян 1918–1941 гг. (Региональный фактор во внешней политике Советского Союза). – Барнаул, Издательство Барнаульского государственного педагогического университета, 1998, С.164.
4. *Вавилова М.Г.* Дипломат Георгий Максимович Пушкин. Семейный калейдоскоп. – М., «Международные отношения», 2008.
5. *Градов Ю.* Караван на перевале (неизвестная хроника 30-х годов) // Проблемы Дальнего Востока. 1990. №№ 2, 3, 4.
6. *Градов Ю.* Шёлковый путь и три моих Китая. М.: Издательский дом «Стратегия», 2004.
7. *Градов Ю.* А машины шли и шли... (Ещё один невидимый фронт) // Литературная газета. 2000. № 6, 6–12 сентября.
8. *Горбачёв Б.Н.* Военная помощь Советского Союза Китаю в войне против японских захватчиков // Цзиньжи Элосы. 2010. № 5. С. 19–26 (на кит. яз.).
9. *Евсеева Л.П.* Когда-то в Синьцзяне. Семейные хроники. – М., Факультет журналистики МГУ имени М.В. Ломоносова, 2009.
10. Синьцзян, китайская земля: прошлое и настоящее. Главный редактор Ли Шэн. (на рус. яз.; отв. редактор перевода Юй Бин. – Урумчи, Синьцзянское народное издательство, 2006.
11. *Laird T.* Into Tibet: The CIA's first atomic spy and his secret expedition to Lhasa. NY.: Grove Press, 2002.



## Архивные источники

Архив Министерства экономического развития и торговли. Фонд «в/о Совсиньторг». Оп. 11924. Д. 114.

Архив Министерства экономического развития и торговли. Фонд «в/о Совсиньторг». Оп. 12924. Д. 145.

АВП РФ. Ф. 194, Оп. 3, Пап. 23, Д. № 310.

АВП РФ. Ф. 194, Оп. 76, Пап. 80, Д. № 3.

АВП РФ. Ф. 0100. Оп. 25. Пап. 200. Д. 6.

АВП РФ. Ф. 0100. Оп. 29. Пап. 205. Д. 19.

АВП РФ. Ф. 0129. Оп. 28. Пап. 154. Д. 1.

АВП РФ. Ф. 0129. Оп. 28. Пап. 154. Д. 2.

АВП РФ. Ф. 0129. Оп. 28. Пап. 154. Д. 5.

АВП РФ. Ф. 06. Оп. 6. Пап. 46. Д. 610.

Батурин Ю.М. Личный архив.

Отделение глобальных проблем  
и международных отношений

Ю.М. Батурин

**История спецоперации  
по поставке советского оружия в Китай  
(1937–1943 гг.)**

Формат 60 x 84/16  
Гарнитура Таймс  
Усл. печ. л. 2,5. Усл. изд. л. 2  
Тираж 20 экз.

Издатель – Российская академия наук

Подготовлено к печати  
Управлением научно-издательской деятельности РАН

Отпечатано на оборудовании Управления делами РАН

Издано в авторской редакции

Издается в соответствии с распоряжением  
президиума Российской академии наук  
от 24 октября 2017 г. №10106-765,  
распространяется бесплатно.