УДК 327.5
DOI 10.25205/1818-7919-2020-19-10-59-73

Роковой рейс танкера «Туапсе»: хроника задержания

С. Ю. Врадий

*Институт истории, археологии и этнографии
народов Дальнего Востока ДВО РАН
Владивосток, Россия*

Аннотация

Это статья о захвате в 1954 г. кораблями гоминьдановского правительства Чан Кай-ши в нейтральных водах между филиппинским островом Лусон и Тайванем советского нефтеналивного танкера «Туапсе», перевозившего в коммунистический Китай топливо. Операция была тщательно спланирована военным ведомством, в ней было задействовано большое количество боевых кораблей ВМС Тайваня. Данное событие едва не спровоцировало вооруженное столкновение между США и СССР, получив широкий международный резонанс. Обострившаяся конфронтация выплеснулась на страницы печати, сконцентрировалась в дипломатических дебатах на заседаниях ООН, в ходе которых Тайвань был обвинен в «нарушении свободы судоходства в открытом море», а США, соответственно, в пособничестве морскому разбою.

На основании недавно рассекреченных материалов из архивов Министерства обороны Китайской Республики (Тайвань), Центрального разведывательного управления США, записей переговоров между командирами кораблей ВМС КР, докладов непосредственных исполнителей боевой операции по захвату советского танкера восстановлена хронология далеких событий июня 1954 г.

Ключевые слова

Танкер «Туапсе», советско-китайские отношения, Тайвань

Благодарности

Статья написана по результатам исследований, выполненных при поддержке фонда Taiwan Fellowship, благодаря организационной помощи со стороны Центра китайских исследований Национальной библиотеки Тайваня, Института новой истории Академии Синика.

Неоценимой была помощь многих людей, среди которых хотелось бы с благодарностью отметить поддержку сотрудницы музея Института истории и филологии Академии Синика Ван Жэнь-цзюнь 王任君. Автор также хотел бы выразить искреннюю благодарность поделившимся с ним воспоминаниями, результатами выполненных исследований научному сотруднику Института новой истории Академии Синика профессору Чжан Ли 張力, бывшему заместителю главы Представительства в Москве Тайбэйско-Московской координационной комиссии по экономическому и культурному сотрудничеству Цзян Шу-и 姜書益, сотруднику управления Национальных архивов Национального совета по развитию Тайваня г-ну Линь Хун-и 林宏一.

Для цитирования

Врадий С. Ю. Роковой рейс танкера «Туапсе»: хроника задержания // Вестник НГУ. Серия: История, филология. 2020. Т. 19, № 10: Востоковедение. С. 59–73. DOI 10.25205/1818-7919-2020-19-10-59-73

The Fateful Voyage of Tanker “Tuapse”: Chronicle of Detention

S. Yu. Vradiy

*Institute of History, Archeology and Ethnography
of Far-Eastern People RAS FEB
Vladivostok, Russian Federation*

Abstract

The capture on 23rd June 1954 of the Soviet oil tanker “Tuapse” by the Republic of China (ROC) Navy became one of the most dramatic episodes in Cold War history. The Soviet vessel heading from Odessa to Shanghai was transporting, as indicated in the Bill of Lading, lighting kerosene. In the neutral waters of the Luzon Strait, north of the Philippines,

© С. Ю. Врадий, 2020

the tanker was shelled, detained, and the crew were arrested, then escorted to the port of Kaohsiung in the south of Taiwan.

This event which was developing into an international sensation almost provoked an armed clash between the United States of America (USA) and the Union of Soviet Socialist Republics (USSR). The aggravated confrontation overflowed onto the pages of the press, concentrating in diplomatic debates at the United Nations (UN) meetings during which the accusation raised respectively against Taiwan of "violating freedom of navigation on the high seas," and to the USA of aiding to piracy.

The detention of the tanker "Tuapse" in 1954 became a pretext for fierce debates and conflicts between Taiwan and the USSR at the UN. Thirty years later, in the second half of the 1980s, the discussion about the consequences of this incident resumed the fragile political contacts between Taiwan and the USSR, which became a noticeable sign of a thaw in their relations, though no one had yet imagined at that time how far the process of rapprochement could go. Based on recently declassified documents from the archive of the ROC Ministry of Defense, especially the reports of Navy officers who performed the operation to their commanders, this paper reveals the chronology of how the interception of the "Tuapse" Soviet oil tanker was implemented.

Keywords

"Tuapse" oil tanker, Taiwan ROC, Soviet-China Relations, PRC

Acknowledgements

This paper is based on the research done at the Institute of Modern History, Academia Sinica, with the generous support provided by the Taiwan Fellowship Program of MOFA ROC (Taiwan), administered by the National Central Library Center for Chinese Studies.

The author would like to express his sincere gratitude to Ms. Wang Jen-chun 王任君, Museum of Institute of History and Philology, Academia Sinica, for her intellectual inspiration and active involvement in the research work. Many colleagues and friends in Taiwan have contributed their scholarly expertise and shared their comments and invaluable experience. A special thanks to Professor Chang Li 張力, Research Fellow at the Institute of Modern History, Academia Sinica (Taiwan ROC); Mr. Chiang Su-Yih 姜書益, former Deputy Representative of the Representative Office in Moscow for the Taipei-Moscow Commission on Economic and Cultural Cooperation; Mr. Lin Hong-yi 林宏一, project member of the National Archives Administration, National Development Council (Taiwan ROC).

For citation

Vradiy S. Yu. The Fateful Voyage of Tanker "Tuapse": Chronicle of Detention. *Vestnik NSU. Series: History and Philology*, 2020, vol. 19, no. 10: Oriental Studies, p. 59–73. (in Russ.) DOI 10.25205/1818-7919-2020-19-10-59-73

Введение: нашумевшая в свое время, а ныне почти забытая история

Если обратиться к поисковой системе Google с запросом «танкер "Туапсе"», интернет выдаст немалое количество результатов, по большей части представляющих собой путаницу из актуальной, устаревшей, непроверенной, доказанной, ненадежной и просто ложной информации, щедро приправленной политическими домыслами разной степени достоверности. Что из этого правда, а что нет? Что было правдой, но успело устареть? Что было правдой и правдой осталось в истории с задержанием советского танкера у берегов Тайваня в годы холодной войны?

Сегодня немногие уже помнят о далеких событиях, связанных с захватом летом 1954 г. кораблями тайваньских ВМС нефтеналивного танкера «Туапсе». Советское судно перевозило керосин, направляясь из Одессы в Шанхай. К северу от Филиппин, в нейтральных водах пролива Лусон, соединяющем Тихий океан и Южно-Китайское море, танкер ранним утром 23 июня был обстрелян, остановлен и отконвоирован в порт Гаосюн на юге Тайваня.

На какое-то время это событие едва не спровоцировало вооруженное столкновение между США и СССР, получив широкий международный резонанс. Видный тайваньский политический, общественный деятель Линь Сянь-тан 林獻堂 (1881–1956), касаясь произошедшего инцидента, записал 27 июня 1954 г. на страницах своего дневника: «Несколько дней тому назад советский танкер… был задержан гоминьдановским правительством. …Неизвестно, что в отместку могут предпринять Советы, вполне может начаться война» [Линь Сянь-тан, 2013. Т. 26. С. 221].

Танкер «Туапсе» и перевозимый груз

Танкер «Туапсе» был одним из первых послевоенных судов, построенных по заказу СССР за границей, на судостроительном заводе Дании *Burmeister & Wain*. Он был оснащен новейшим оборудованием, включавшим дизельный двигатель большой мощности [1]. По тем временам это был суперсовременный, комфортабельный танкер, превосходивший по своим техническим параметрам выпускавшиеся на Николаевском, Херсонском, Ленинградском судостроительных заводах отечественные суда. В условиях холодной войны это было большим достижением советского Министерства морского флота, сумевшего преодолеть санкционные ограничения Запада на торговлю с СССР. Узнав о строительстве судов для советской России, США выразили протест, заявив, что это нарушает запрет на продажу стратегических товаров стране, находящейся за «железным занавесом», пригрозив Дании прекратить предоставление военной, экономической и финансовой помощи. Тем не менее, постройка была завершена, 21 октября 1953 г. танкер был спущен на воду (рис. 1).

Рис. 1. Танкер «Туапсе»
По: URL: https://drive.google.com/file/d/1DDsO52dKjgKJLnEWm6o42bTPdj6mjRBR/view/
(дата обращения 21.03.2020)

Fig. 1. “Tuapse” Oil Tanker
As per: URL: https://drive.google.com/file/d/1DDsO52dKjgKJLnEWm6o42bTPdj6mjRBR/view/
(accessed: 21.03.2020)

После приемки и прибытия в Одессу вновь построенному танкеру «Туапсе» недолго довелось походить по морям. Ведомый ледоколом, экипаж совершил два рейса за китовым жиром в Антарктику к китобойной флотилии «Слава». Третий рейс был запланирован на Китай.

Двадцать четвертого мая 1954 г. поздним вечером танкер под командованием капитана Виталия Аркадьевича Калинина вышел из нефтегавани Одесского морского порта и взял курс на Босфор. По дороге корабль зашел в румынский порт Констанца, где принял на борт груз для доставки его в Китай. Согласно накладным документам, выданным капитану Кали-

[1] Водоизмещение 18100 т, дедвейт – 13200 т, полная грузоподъемность – 11970 т, длина – 149,14 м, ширина – 19,16 м, осадка при полном грузе – 8,38 м. Мощность главного двигателя 6ДКР 74/160 (5530 л. с.) позволяла развивать скорость при полной загрузке 14,5 узлов.

нину, на танкер 28 мая был загружен «осветительный керосин» марки 4/S.R.-26 общим весом 11702,901 кг для перевозки в Шанхай (КНР).

В англоязычной прессе 1950-х гг. груз, который перевозил танкер, именовали парафином (paraffine), в отечественных СМИ также встречается это название. В советских газетах топливо, зашифрованное кодом 4/S.R.-26, также называли «светильным» или «осветительным», как, например, записано в приемо-сдаточном Акте от 28.05.1954 на перевозку танкером «Туапсе» груза [2].

Керосин, что поставлялся в Китай из румынского порта Констанца, действительно использовался для осветительных целей и по данным «Бюллетеня текущей разведки» ЦРУ за 25.06.1954, «больше подходил для гражданских, нежели для военных нужд» [3], поскольку отличался высоким содержанием парафиновых углеводородов, имевших свойство застывать с понижением температуры на больших высотах. Однако если его дополнительно подвергнуть процессам переработки (перегонка и очистка), тогда можно использовать как топливо (авиационный керосин) для заправки двигателей боевых реактивных самолетов, продемонстрировавших свои немалые преимущества перед моторной авиацией в годы Корейской войны 1950–1953 гг.

В современных публикациях, правда, без каких-либо документированных ссылок на источник информации, перевозимому танкером грузу присвоили марку «Т-1» [Пойзнер, 2006. С. 81], технические характеристики которого соответствуют авиационному топливу, применявшемуся для заправки реактивных двигателей дозвуковой авиации.

Из Констанцы танкер намеченным маршрутом отправился в Китай. Плавание проходило в штатном режиме. По пути «Туапсе» ненадолго остановился в Сингапуре. Уже там, по воспоминаниям моряков, у них интересовались – куда направляется судно, спрашивали о содержании трюмов, а по выходу 18 июня из порта танкер стал ежедневно облетать военный самолет, как будто уточняя маршрут движения.

Хроника захвата

Дальнейшее описание событий продолжим по архивным материалам Министерства обороны Китайской Республики на Тайване, где подробно изложена хронология задержания танкера. Один из документов носит название «Ход событий при захвате [кораблями] ВМС танкера «TYANCE» [4], осуществлявшего поставки [китайским] бандитам» 海軍截捕資匪輪(TYANCE)號經過, – это рапорт командира отряда кораблей, осуществивших операцию по задержанию советского судна, руководству ВМС [5]. Датирован документ 24 июня 1954 г., когда судно было под конвоем приведено в порт Гаосюн на Тайване. Он начинается с указания на источник информации:

---

[2] Управление национальных архивов. Дело танкера «Туапсе». № цифровой коллекции: A305000000C_0043_1571.6_7722_1287A. 《國家發展委員會檔案管理局》。「陶普斯輪處理案」.

[3] Interception of Soviet Tanker in Luzon Strait, 25 June 1954 / Office of Current Intelligence. Central Intelligence Agency. General CIA Records. P. 5. URL: https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/CIA-RDP91T01172R000300010022-5 (дата обращения 15.03.2020).

[4] Обратим внимание на название танкера в этом и других документах, оно изменялось, изначально появилось как 桃子號 *таоцзы* («Персик»), видимо, по созвучию первого иероглифа, омоним которого окончательно закрепился впоследствии. Затем пошла череда различных написаний на английском языке, зависевших, видимо, от уровня знаний языка передававших информацию офицеров: TYAITC, TAUDSE, TYALTE, TYANCE, TUATSE. В конце концов остановились на иероглифическом сочетании, схожим по звучанию с русским названием, под которым танкер вошел в китайскую историю, – «Таопусы» 「陶甫斯」.

[5] «Рапорт отряда 5639 командующему (ВМС) вице-адмиралу Ма. (43) 勇 2629» // Архив военной истории Министерства Национальной обороны. «Дело о задержании кораблей [китайских] бандитов и иностранных судов», арх. № 00029530. 〈五六三九部隊呈總司令馬中將 (43)勇 2629 號 〉//《國防部史政檔案》，00029530，「捕獲匪船及外輪處理案」。

19 июня в 20.00 из канцелярии Президента получено телефонное сообщение: «Три советских нефтеналивных танкера, один из которых следует в Хуанпу, два других по 15º Северной широты (с. ш.) движутся на восток предположительно в Сямэнь или Шанхай. На судах возможно вооружение, также вероятны авиасопровождение или эскорт подводной лодкой для охраны. [Кораблям] ВМС следует отправиться на поиски в район 20º–27º с. ш., 117º–125º Восточной долготы (в. д.). Предварительно провести необходимую подготовку и ждать приказа» [6].

Девятнадцатого июня в 23.40 было отправлено телеграфное сообщение двум кораблям: «Тайхэ» 太和, находившемуся в зоне боевых действий с коммунистами у о. Дачэнь, и «Тайчжао» 太昭, располагавшемуся в гавани Цзилун на северо-востоке Тайваня, – подготовить достаточный запас топлива и продовольствия и быть готовыми после получения приказа выйти в море.

Двадцатого июня, свидетельствует далее документ, был разработан и представлен на рассмотрение руководству «План военной операции» по задержанию советских судов, которому присвоили кодовое название «620», видимо, основываясь на дате его составления. План предусматривал формирование отряда специального назначения «620», командиром которого и руководителем операции был назначен заместитель Главкома ВМС контр-адмирал Ли Юйси 黎玉璽 (1914–2003). Было сформировано несколько боевых групп, в которые включены корабли ВМС, находившиеся в тот момент на базах флота в Цзоин, Цзилун, а также на о-вах Пэнху, Цзиньмэнь, Мацзу, Дачэнь.

Непосредственное участие в задержании танкера «Туапсе» было отведено флагману ВМС КР эсминцу «*Даньян*» 丹陽 (командир Цю Чжун-мин 邱仲明) и корвету «*Тайкан*» 太康 (командир Чи Мэн-бинь 池孟彬). Кроме этих двух судов были также задействованы боевые корабли «*Тайхэ*», командир Сунь 太和艦孫艦長, «*Тайчжао*», командир Ли 太昭艦李艦長 и буксир «*Дахун*», командир Тянь 大洪艦田艦長.

Основная роль в захвате «Туапсе» была, согласно документу, отведена боевому кораблю № 21, – эскадренному миноносцу «*Даньян*» (рис. 2) [7]. Миноносец *«Даньян»*, будучи по тем временам одним из самых высокоскоростных боевых кораблей ВМС КР, участвовал в патрулировании Южно-Китайского моря, побережья Китая, в ходе которого было задержано немало иностранных судов, доставлявших грузы в КНР. Так, в октябре 1954 г. при участии *«Даньяна»* было захвачено польское судно *«Праця»* (SS Praca), а буквально накануне задержания «Туапсе», в мае 1954 г., корабль участвовал в перехвате еще одного польского судна – «Президент Готвальд» (SS Prezydent Gottwald).

Двадцать первого июня в 11.25 получено очередное телефонное сообщение из канцелярии Президента от обер-офицера Хуана [8]. Во второй половине дня был отдан приказ кораблю *«Тайчжао»* покинуть Цзилун и отправиться на юг на поиск трех советских танкеров, – «TYANCE», «LENAGRAD», «BATUMI» [9].

---

[6] «Рапорт отряда 5639». Архив военной истории, арх. № 00029530.

[7] Флагман флота, эскадренный миноносец «Даньян», был передан Китаю Японией в июле 1947 г. по условиям послевоенных репараций. Прежнее название миноносца – «Юкикадзэ» 雪風 (Буран), он был спущен на воду весной 1939 г. Водоизмещение 2530 т, длина 118,5 м, расчетная скорость хода 35 узлов (65 км/ч), экипаж 240 чел. На вооружении, которое неоднократно переоснащалось за многолетний период его эксплуатации, имелось шесть 127-милиметровых пушек, располагавшихся в орудийных башнях на корме, носу и по корпусу корабля, восемь торпедных аппаратов, глубинные бомбы, зенитная артиллерия. «Юкикадзэ» прославился участием в сражениях Второй мировой войны как непотопляемый корабль японского императорского флота.

[8] Обер-офицер Хуан 黄武官 сыграл немалую роль в захватах судов, он был связующим звеном с оперативным штабом ВМС, предоставляя из канцелярии Президента сведения о маршрутах иностранных кораблей. Источник поступления информации о судах, – вопрос важный, он требует отдельного рассмотрения.

[9] «Рапорт отряда 5639». Архив военной истории, арх. № 00029530.

Рис. 2. Эскадренный миноносец Императорского флота Японии *«Юкикадзэ»* 雪風
По: Kure Maritime Museum, Japanese Naval Warship Photo Album: Destroyers / Shizuo Fukui. Kazushige Todaka ed., p. 94. URL: https://ru.m.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Yukikaze_2.jpg (дата обращения 22.05.2019)])

Fig. 2. Imperial Japanese Navy destroyer *Yukikaze* 雪風
As per: Kure Maritime Museum, Japanese Naval Warship Photo Album: Destroyers / Shizuo Fukui. Kazushige Todaka ed., p. 94. URL: https://ru.m.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%B0%D0%B9%D0%BB:Yukikaze_2.jpg (accessed: 22.05.2019)

Операция по захвату вступила в свою начальную фазу, приказ о задержании отдал лично Чан Кай-ши, о чем свидетельствуют дневниковые записи Генералиссимуса за 22 июня 1954 г.: «Получена информация о том, что нефтеналивной танкер “Туапсе” Советской России намерен пройти через Тайваньский пролив в порт материкового Китая. Принял решение и отдал приказ о задержании» [Цзян Чжун-чжэн, 2015. Т. 10. С. 339–340].

В архиве Министерства обороны КР сохранилась телеграфная переписка между координировавшим поиск советских судов контр-адмиралом Ли Юй-си [10] и кораблями ВМС, а также запись телеграфных переговоров между офицерами ВМС о ходе операции по задержанию «Туапсе» за 22–24 июня 1954 г., к которым мы также будем обращаться при описании событий.

Итак, свидетельствует документ Министерства обороны, «21 июня… в 14.45 *Тайчжао* получил приказ покинуть Цзилун и отправиться… в район неподалеку от о. Бабуян 19º32′ с. ш., 121º55′ в. д.» для захвата танкера «Туапсе» [11].

[10] Контр-адмирал Ли Юй-си (1914–2003), ровесник капитана «Туапсе» В.А. Калинина, оставил воспоминания о прожитой жизни, которые были составлены на основании его устных рассказов в ходе интервью 1986–1991 гг. [Чжан Ли, 1991]. Однако в опубликованной книге ни слова не сказано о когда-то руководимой им операции по захвату «Туапсе». Возможно, время тогда еще не пришло, и автор был ограничен приказом не разглашать информацию о событиях, а, может, сам не захотел упоминать об участии в этой операции.

[11] Рапорт (черновик) Главного штаба ВМС Начальнику Генштаба адмиралу Чжоу (43) 北崇晚 24.06.1954 // Архив военной истории Министерства Национальной обороны. «Дело о задержании кораблей [китайских] банди-

К утру следующего дня «*Тайчжао*» прибыл в указанное место и приступил к поискам танкера сначала в южном направлении, затем пошел на север. Отсутствие результатов, несмотря на очередную «подсказку» офицера Хуана о местоположении танкера, заставило руководство отправить вечером 22 июня из Гаосюна на поиски еще два боевых корабля, «*Даньян*» и «*Тайкан*».

Для координации действий по поиску советских судов Ли Юйси приказал «установить тесный контакт с ВВС... как только (пилот) дружественного самолета обнаружит цель, двигаться соответственно его указаниям для поиска» [12].

По всей видимости, правомерность захвата иностранного судна в нейтральных водах намного ближе к Филиппинам, чем к Тайваню, вызывала сомнения у офицеров ВМС. Не случайно 22 июня (15.35) последовал телефонный запрос в Тайбэй с просьбой предоставить разъяснения по следующим пунктам:

1) Следует ли проводить захват? 2) Следует ли атаковать, если обнаружится подводная лодка? 3) Как поступить, если (иностранное) судно поспешит на Филиппины? 4) Как поступить, если (иностранное) судно не будет повиноваться? 5) В случае если судно окажет вооруженное сопротивление, следует ли атаковать и высаживаться для досмотра? 6) Если появятся корабли охраны, следует ли вести с ними боевые действия? [13].

В 16.45 последовал ответ офицера Хуана «с указаниями от вышестоящей инстанции»:

1) Если обнаружится подводная лодка охраны судов, можно атаковать; 2) Если появятся корабли охраны судов, их, равно как и русские суда, также можно атаковать; 3) При приближении к цели, если судно откажется подчиниться, можно применить военную силу и даже пустить его ко дну; 4) Если судно попытается скрыться в сторону Филиппин, следует приступить к окружению, не позволяя уйти во внутренние воды Филиппин [14].

В добавление к наставлениям от «вышестоящей инстанции» было отправлено телеграфное сообщение от начальника оперативного отдела 3-го управления Сюя 三署作戰處許處長:

Завтра утром (23.06) ВВС перешлет фото, на основании анализа которого можно принять решение о захвате… Однако мы полагаем, если ждать результаты фотографирования, можно упустить хороший момент, к тому же бандитский танкер может догадаться о наших намерениях и скрыться во внутренних водах Филиппин. Поэтому сразу, как обнаружите и определитесь, приступайте к захвату [15].

Сохранились воспоминания еще одного непосредственного участника событий, капитана боевого корабля *«Тайкан»* Чи Мэн-биня 池孟彬 (1918–2002) [16]. Вот что он вспоминает:

Получен приказ: двум боевым кораблям, *Даньян* и *Тайкан*, в 17.35 (22.06.1954. – *С. В.*) выйти из гавани Цзоин. К 8.00 23-го [июня] прибыть в пункт А (19°31ʹс. ш., 120°32ʹв. д.) … *Даньян*, являясь флагманским кораблем ВМС, должен был идти впереди, однако судно старое, доставшееся от Японии после капитуляции… на нем не было радара и гидролокационного оборудования, поэтому *Тайкан* повел корабли в назначенную зону. В пути получили приказ следовать в район «В» (18°53ʹс. ш., 120°30ʹв. д.) на перехват советского нефтеналивного танкера «Туапсе».

…На рассвете следующего дня в пункте с координатами 19°50ʹс. ш., 120°30ʹв. д., где-то посередине пролива Баши, радар *Тайкана* обнаружил цель, движущуюся в северо-восточном направлении со скоростью около 10 узлов в час… вскоре рассмотрели контуры танкера. Све-

тов и иностранных судов», арх. № 0002953. 〈海軍総司令部呈參謀總長周一級上將(稿)〉民 43 年 6 月 24 日 //《國防部史政檔案》，00029530，「捕獲匪船及外輪處理案」.

[12] Там же. Ли Юй-си командиру «*Тайчжао*» Ли. <43> 已馬 <1940>. Арх. № 0002953. Вряд ли самолет ВВС КР тайваньские военные назвали бы «дружественным» 友機, скорее речь шла об американском авиаразведчике.

[13] Там же. «Рапорт отряда 5639». Архив военной истории, арх. № 00029530.

[14] Там же.

[15] Там же.

[16] На основании интервью с сотрудниками института новой истории академии Синика, выполненного в рамках проекта «Устная история», в 1998 г. была опубликована книга воспоминаний Чи Мэн-биня [Чжан Ли, 1998].

товыми сигналами потребовали остановиться, российское судно не обращало внимания. Наш корабль с разрешения флагманского судна выпустил несколько артиллерийских снарядов из 40-милиметровой артиллерийской автоматической пушки, [разорвавшихся] в нескольких десятках ярдов [17] впереди танкера, только тогда судно остановилось… приказали старшему помощнику капитана прибыть с документами на *Даньян* для доклада. На судне снова не вняли приказанию. Тогда мы отправили моторную лодку с офицером и около десятка бойцов забрать на *Даньян* старпома и документы для досмотра [18]. Убедившись по накладным, что в Шанхай доставляется авиационное горючее 飛機用油, приняли решение арестовать судно. После того как старпом был отправлен обратно [19],… приказали русским следовать за нами, однако судно снова не подчинилось. Посовещавшись с капитаном Цю [Чжун-мином], решили, что *Даньян* возьмет танкер на буксир, а *Тайкан* будет следовать в прикрытии, так малым ходом вернемся в Цзоин. С *Даньяна* на танкер отправили ст. л-та Лоу Цзы-цюна 樓子瓊 с вооруженными солдатами, чтобы соединить танкер швартовым канатом, заблокировать радиосвязь, произвести обыск и найти судовые документы, спустить мачтовый и кормовой флаги. Капитан корабля и экипаж всячески противодействовали спуску флагов, активно сопротивлялись, однако в конечном итоге [флаги] были сорваны. Экипаж силой принудили перейти в помещение, запретив покидать его. К этому времени, примерно в 12.30, *Даньян* соединили [тросом] с танкером, начали медленную буксировку. Поскольку танкер огромный, груз немалый, тащить его на буксире не представлялось возможным. Через некоторое время, в 13.10, произошел обрыв [каната]. В итоге отправили на танкер лучших специалистов по судовым двигателям, рулевых, решив, что старлей Лоу вместо капитана доведет судно до Цзоин [Чжан Ли, 1998. С. 100–101].

Уточним место задержания танкера по архивным документам Главного штаба ВМС (рис. 3). Согласно сообщению, 23 июня в 5.00 в море (далее зачеркнуто: в проливе Баши 巴士海峡 неподалеку от северной части Филиппин) [координаты] 19º 50ˈс.ш., 120º 30ˈв.д. (пролив Лусон, к северу от о-ва Лусон, на запад от архипелага Бабуян 巴布因群島[20]) нашими кораблями был захвачен бандитский танкер «Туапсе» [21].

Очередное распоряжение Ли Юй-си гласило: «По указанию высшего командования главное руководство бандитского судна следует взять на наш корабль под стражу» [22]. Хронология захвата упоминает также приказ перегрузить материальные ценности с танкера и «со скоростью пламени» поспешить в порт Гаосюн, чтобы поспеть «до полудня завтрашнего дня», т. е. до того как, исходя из расчётного времени (34–40 часов, см. далее), могут появиться советские боевые корабли из Даляня [23].

---

[17] Ярд, английская мера длины, равная 0,91 м.

[18] Моторист танкера «Туапсе» Карпов Михаил Васильевич свидетельствует, что по требованию военных был спущен бот, в который сели старпом Меркулов Б. А. с судовыми документами, моторист Ковалев А. М., матросы Плаксин Б.К. и Писанов Б. А.: «Мы отчетливо видели, как старпома сразу же схватили, а бот оказался в руках десантников» [Пойзнер, 2006. С. 86].

[19] Ко времени записи интервью прошло более 50 лет, офицер ошибался, заметны неточности при описании событий. Об аресте старпома Меркулова свидетельствует телеграфное сообщение, представленное командиром «*Даньяна*» в день задержания «Туапсе» 23.06.1954: «Сразу после ареста на нашем корабле старпома советского танкера, 47 бойцов и офицеров (нашего корабля и) «*Тайкана*» поднялись на борт танкера для проведения проверки». Он же далее в телеграмме: «Прошу направить офицера для приема [под охрану] старшего помощника капитана советского танкера» [Доклад командира корабля *«Даньян»* Цю Чжун-мина командующему Ли [Юй-си]. Телеграфное сообщение 己梗 14.50. 〈丹陽邱仲明呈軍總指揮黎[玉璽]（己梗 14.50 電）〉. Архив военной истории, арх. № 29530.

[20] Остров Бабуян (19°15′ с.ш., 121°40′ в.д.) расположен в Лусонском проливе, к северу от о-ва Лусон, принадлежит Филиппинам.

[21] Черновик письма Главного штаба ВМС в Управление военной юстиции Министерства обороны 〈海軍總司令部致國防部軍法局函稿〉 // Архив военной истории МО, арх. № 29530.

[22] Там же. Ли Юй-си. Командиру корабля Цю 黎玉璽邱艦長，親印己梗<1240>. Арх. № 00029530.

[23] «Рапорт отряда 5639». Архив военной истории МО, арх. № 00029530.

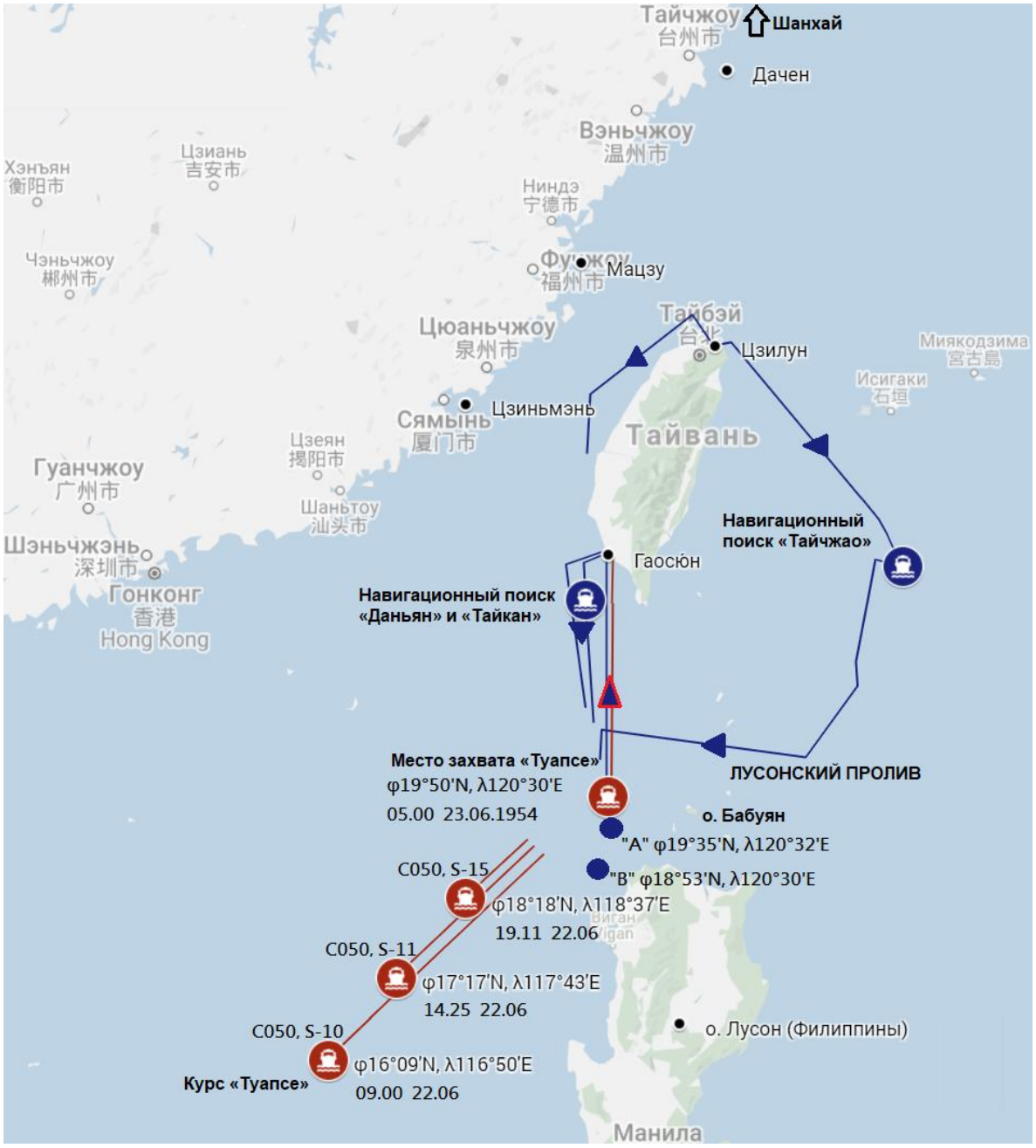

Рис. 3. Карта операции по захвату танкера «Туапсе».
Указан маршрут движения танкера и кораблей ВМС КР Тайваня до места задержания и последующего конвоирования в Гаосюн. Исп. Ван Жэнь-цзюнь на основании архивных материалов [Схема операции по захвату бандитского судна“TYANCE”截捕匪輪“TYANCE”經過要圖 // «Дело о задержании кораблей [китайских] бандитов и иностранных судов». Архив военной истории № 39_622_5302_12_47_00029530]

Fig. 3. An operation map of the "Tuapse" capture.
The course of the tanker and ROC Navy ships to the place of capture and subsequent escort to Kaohsiung are indicated. Source: [The Scheme Outline of Operation to Capture the Bandit Vessel 〈截捕匪輪“TYANCE”經過要圖〉 // Military History Archive. File “Detention of the [Chinese] bandits ships and foreign vessels”. 《捕獲匪船及外輪處理案》，國軍史政檔案，檔號：39_622_5302_12_47_00029530]. Wang Jen-chun 王任君 implemented

Однако обстановка, видимо, не позволила выполнить приказ, хотя экипаж, за исключением закрытого в штурманской рубке капитана Калинина, и арестованного на *«Даньяне»* старпома Меркулова, силой собрали в Красном уголке.

Возвращаемся к воспоминаниям Чи Мэн-биня:

Когда специалисты по двигателю направились в машинное отделение танкера, дверь туда оказалась закрыта изнутри [24]. Сорвали замок [приподняв дверь], проникли внутрь. Попытались опробовать главный двигатель, не заводится. Танкер такой же, как транспортники ВМС, но устройство механизмов у него немного отличается от военных судов. После внимательного осмотра… устройства механизмов через 20–30 минут все же завели главный двигатель… Примерно около трех часов дня ст. л-т Лоу доложил, что можно начинать движение… *Даньян* во главе строя, за ним в середине следует танкер, замыкает и охраняет *Тайкан*. Скорость 12 узлов, направление – Гаосюн [Чжан Ли, 1998. С. 101].

Командир «*Даньяна*» радировал начальству о том, что двигатель запущен и началось движение в Гаосюн: «В 15.00 [23.06] отправились из точки 19º 57' с. ш. 120º39' в. д. [навигационным] курсом 000, скорость 12 узлов. Рассчитываем к 8.00 завтрашнего утра прийти в Гаосюн» [25].

Между тем на «*Даньян*» было передано распоряжение произвести розыск судовых документов на танкере: найти судовой журнал, грузовую декларацию, корреспонденцию, секретные документы, включая кодовую книгу, список членов экипажа, уточнить гражданство, выяснить, были ли отправлены с танкера телеграммы о помощи.

В ответном рапорте командир «*Даньяна*» сообщал:

Танкер принадлежит СССР, во время ареста на мачте висел флаг СССР, на (дымоходной) трубе в красной линии – топор и резак желтого цвета. Грузоподъемность судна 7600 тонн, груз 11.000 т керосина. Длина судна 145 м, ширина 19 м, экипаж 49 человек… [Команда] танкера решительно отказалась возвратиться вместе с нами на Тайвань. Отправили на танкер 20 дизелистов и механиков. Не могли завести двигатель. Чтобы не было задержки, «*Тайкан*» и наше судно буксировали [«Туапсе»] на тросе. Направление 000, скорость 4 узла. Советская команда собрана и закрыта [в помещении судна] [26].

Опасаясь появления советской авиации и боевых кораблей, командир «*Даньяна*» беспрестанно радировал начальству и на другие суда, призывая срочно прийти ему на подмогу [27].

Поздно вечером руководитель операции отправил распоряжение командиру «*Даньяна*», – «утром, перед заходом в гавань закрыть опознавательный символ, топор на дымовой трубе» [28]. Одновременно на все суда был направлен приказ «строго запретить сообщать информацию, касающуюся данного захвата и называть имена офицеров-участников» [29].

Операция подходила к завершению, командир «*Даньяна*» сообщал: «Я (*Даньян*) и *Тайкан* конвоируем советский танкер, полным ходом идем в Гао (сюн)» [30].

Чи Мэн-бинь подвел итог, отметив важную деталь, обеспечившую успех операции:

---

[24] Дверь заклинил изнутри второй механик Егерев В. А. (1928–1999). После того как солдаты проникли в отделение, Егерев пытался помешать завести главный двигатель, за что, по свидетельству моториста Карпова М. В., был избит военными [Пойзнер, 2006. С. 86].

[25] Телеграфное сообщение 己梗 15.30. Рапорт командира корабля «*Даньян*» Цю Чжун-мина командиру Ли [Юси]. 〈丹陽邱仲明呈兼指揮官黎[玉璽]（己梗 15.30 電）〉Архив военной истории МО, арх. № 29530.

[26] Там же. Телеграфное сообщение 己梗 14.50. Рапорт командира корабля «*Даньян*» Цю Чжун-мина командиру Ли [Юй-си]. Архив военной истории МО, арх. № 29530.

[27] Телеграфное сообщение 己梗 18.00. Рапорт командира корабля «*Даньян*» кораблям «*Тайхэ*», «*Тайчжао*», «*Дахун*». 〈丹陽邱仲明呈太和，太昭， 大洪（己梗 18.00 電）〉Архив военной истории МО, арх. № 29530.

[28] «Рапорт отряда 5639». Архив военной истории МО, арх. № 00029530.

[29] Там же.

[30] Телеграфное сообщение 己梗 18.00. Рапорт командира корабля «Даньян» кораблям «Тайхэ», «Тайчжао», «Дахун» 〈丹陽邱仲明呈太和，太昭， 大洪（己梗 18.00 電）〉. Архив военной истории МО, арх. № 29530.

Весь процесс захвата хоть и был чрезвычайно опасным, но, можно сказать, завершился успешно… А отсутствие [со стороны советской России] авиационного прикрытия и сопровождения подводным флотом, позволили быстро выполнить задачу [Чжан Ли, 1998. С. 101].

Можно с полным основанием усомниться в том, что задача была выполнена быстро. Прошло полсуток после того, как завели двигатель «Туапсе» и с опаской двинулись с места захвата в обратный путь, на который ушло более суток. Экипаж танкера защищался как мог, самоотверженно пытаясь оттянуть время, посылая запросы о помощи, мешая захватчикам проникнуть в машинное отделение и завести двигатель. Первое оповещение о чрезвычайной ситуации было отправлено в Москву, на суда и в порты около 5 часов утра 23 июня [31], сразу, как только орудийные снаряды начали рваться перед танкером. Сначала откликнулся Владивосток, потом, когда из радиорубки выводили радиста, отозвалась Москва.

Получив рапорт о захвате судна, Ли Юй-си в 9.35 отдал приказ: «Заблокировать телеграфное сообщение и забрать приписные документы танкера. Выяснить и доложить тоннаж, размеры, осадку судна, наименование груза» [32]. То есть с момента захвата судна прошло от двух до четырех часов. Приказ о блокировании радиостанции Ли Юй-си повторил еще раз во второй половине дня, в 15.35, после неудачных попыток взять танкер на буксир, когда наконец-то разобрались в машинном отделении и завели двигатель танкера, чтобы отправить его своим ходом в Гаосюн [33].

Чанкайшисты не без оснований опасались, что последуют ответные жесткие меры со стороны Советского Союза. Об этом свидетельствует доклад командира сводного отряда ВМС, отправленный 23 июня, сразу после того как началось конвоирование танкера в Гаосюн:

Бандитское судно должно быть телеграфом уже попросило о помощи. Русские разбойники, скорее всего, не будут сидеть и спокойно наблюдать, а найдут возможность отомстить… Как известно, Далянь – главная военно-морская база бандитской России, оттуда до юга Тайваня всего 1000 морских миль. Если [советские] корабли выйдут, …то при скорости в 30 узлов им понадобится около 34 часов, если 25 узлов – 40 часов [34].

Командир отряда задал вопрос руководству, как поступить, если русские действительно направят на вызволение «Туапсе» боевые корабли: «В случае если при буксировке появятся русские корабли, нужно ли отпускать [танкер], если русские потребуют этого?.. Стоит ли вступать с ними в бой?» [35].

На тот случай, если «паче чаяния придется обороняться», командир оперативного отряда отдал приказание кораблю *«Тайхэ»* 太和 отправиться от о. Дачэнь вдоль побережья на юг, чтобы присоединиться к конвоированию танкера. Также была направлена радиограмма командирам кораблей «*Дахун*» 大洪 и «*Тайчжао*» 太昭 с требованием идти на подмогу. Еще шести боевым судам было приказано подготовиться к выходу из базы ВМС Цзоин в море на помощь. Помимо того, были задействованы самолеты ВВС для патрулирования. «Все эти приготовления, – сообщается в рапорте, – сделаны для того, если вдруг придется вести боевые действия с русскими кораблями» [36].

[31] В ноте Советского Союза от 24.06.1954 г. сообщалось, что танкер был остановлен в 4 часа утра по местному времени [Правда. 25.06.1954. URL: https://dlib.eastview.com/browse/doc/21715610 (дата обращения: 13.02.2020)].

[32] Ли Юй-си командиру «Даньян» Цю. 黎玉璽致丹陽艦邱艦長，(43)勇己梗<0935>. Архив военной истории МО, арх. № 00029530.

[33] Там же. Ли Юй-си (телеграфное сообщение) командиру «Даньян» Цю 黎玉璽丹陽艦邱艦長， (43) 勇己梗 <1535>. Архив военной истории МО, арх. № 00029530.

[34] «Рапорт отряда 5639». Архив военной истории МО, арх. № 00029530.

[35] Там же.

[36] Там же.

Боевые действия вести не пришлось, и в семь часов утра 24 июня танкер «Туапсе» был приведен на внешний рейд порта Гаосюн, в 8.00 вошел в гавань, а в 10.30 поставлен к причалу № 17 [37].

Послесловие: танкеры «Батуми» и «Ленинград»

А как сложилась судьба двух других советских танкеров, «Батуми» и «Ленинград», шедших следом за «Туапсе» в Китай с таким же грузом топлива на борту? Они были построены на советских судостроительных заводах, и, несмотря на то что были оснащены двумя дизелями, их общая мощность вдвое уступала мощности главного двигателя на «Туапсе», соответственно и скорость была ниже. По этой причине оба судна отстали в пути от «Туапсе», «благодаря» чему летом 1954 г. они позже прибыли к берегам Юго-Восточной Азии и избежали судьбы танкера[38].

О них также было заранее известно ВМС КР. Приказ продолжить поиск танкеров «Ленинград» и «Батуми» последовал 23 июня. На следующий день, в 11.05 было получено телефонное сообщение от офицера Хуана, в котором уточнялось местоположение танкера «Ленинград»: «S.S.LENAGRAD. 24 числа в 06.40 10º51ˈс. ш., 111º27ˈ в. д., курс 040, скорость 12 [узлов]... Ожидать приказ на выход в море» [39].

Двадцать пятого июня, когда «Туапсе» уже находился у причальной стенки в Гаосюне, командование флотом отдало приказ командирам четырех кораблей, участникам только что произведенного захвата, – «*Тайкан*», «*Тайчжао*», «*Тайхэ*» и «*Даньян*», – «приготовиться и быть в ожидании». «Поскольку нами уже перехвачен один танкер советских бандитов, – разъяснялось в приказе, – вероятно боевое охранение второго и третьего танкеров. Возможно, что советские бандиты уже направили в поддержку ВВС и ВМС». Поэтому командование предлагало предварительно заняться «полномасштабной и всесторонней» подготовкой [40]. Уточнялись координаты движения судов, давались дополнительные рекомендации:

Согласно сообщению, на сегодняшний день 17.45 в локации 20º56ˈ с. ш., 119º27ˈ в. д. обнаружен один нефтеналивной танкер, идущий курсом 040, скорость 17 узлов… В 22.00 направить корабли, если обнаружат, что это второе судно «Lenagrad», следует сразу захватить, не ожидая приказа и разъяснений. Руководство заданием возлагается на командира корабля «*Тайхэ»* Суня. Если судно откажется повиноваться или возникнут прочие препятствия, разрешается применить оружие.

Документ, по всей видимости, не был отправлен, на нем присутствует разъяснительная запись руководителя операции, сделанная от руки и датированная 28 июня: «Три корабля 27-го в полдень не вышли из гавани (Гаосюн). Обер-офицер Хуан передал телефонное сообщение управлению флотом ожидать приказ на выдвижение. Документ сохранить» [41].

Двадцать четвертого июня Советское правительство заявило ноту протеста правительству США, в которой прозвучало недвусмысленное предупреждение о том, что «Советское Пра-

[37] Рапорт (черновик) Главного штаба ВМС Начальнику Генштаба адмиралу Чжоу (43) 北崇晚 24.06.1954. 海軍総司令部呈參謀總長周一級上將(稿) 民 43 年 6 月 24 日(43) 北崇晚 // Архив военной истории МО, арх. № 00029530.

[38] Относительно невысокая скорость танкеров отечественной постройки, которые проектировались с учетом военных нужд, объясняется также тем, что они были «утяжелены» фундаментами, основаниями под скоростные пушки, на них имелись снарядные погреба, они были оснащены системами орошения и затопления на случай участия в боевых действиях, что по тем временам было вполне реально [Пойзнер, 2006. С. 81].

[39] Рапорт (черновик) Главного штаба ВМС Начальнику Генштаба адмиралу Чжоу (43) 北崇晚 03188. 25.06.1954. 海軍総司令部呈參謀總長周一級上將(稿) 民 43 年 6 月 25 日(43) 北崇晚 03188. Архив военной истории МО, арх. № 00029530.

[40] Там же. Архив военной истории МО, арх. № 00029530.

[41] Приказ отряда 5639 командиру кораблей «*Тайхэ*» Суню, «*Тайкан*» Чи, «*Тайчжао*» Ли. (43) 勇 2658. 25.06.1954〈五六三九部隊 令太和孫艦長，太康池艦長，太昭李艦長 （43）勇 2658 號 民 43 年 6 月 25 日〉 Архив военной истории МО, арх. № 00029530.

вительство… вынуждено будет принять соответствующие меры для обеспечения безопасности плавания советских торговых судов в этом районе» [42].

Тихоокеанский флот СССР, по свидетельству аналитиков ЦРУ, в рассматриваемый период времени обладал достаточным количеством надводных боевых кораблей, подводных лодок для эскорта судов, курс которых проходил вблизи Формозы [43]. Похоже, что желания продолжить искушать судьбу ни у США, ни у Тайваня не было. И управление флотом, как следует запись в сопутствующей документу квитанции, отправило приказ на хранение «в долгий ящик» архива (дата регистрации 28.06.1954).

Два советские судна «Батуми» и «Ленинград», шедшие следом за «Туапсе», получили по радио приказ задержаться в пути. Они, по заявлению капитанов судов, «из-за неисправности двигателей» вернулись в Сингапур [44]. Постояли там некоторое время, а затем продолжили путь в Китай.

Заключение

Захват танкера «Туапсе» произошел в напряженный период холодной войны. Хотя правительство националистов уже разработало к тому времени регламент, предусматривавший правила взаимодействия с иностранными судами, оказавшимися в территориальных водах Китая, которые определяли порядок принятия решений об их задержании [45], однако приказ о захвате «Туапсе» был отдан лично Чан Кай-ши.

Операция была тщательно спланирована военным ведомством, в ней было задействовано большое количество боевых кораблей ВМС КР. О маршруте движения советских судов было известно задолго до их появления у берегов Китая. Подобную разведывательную работу тайваньские ВМС вряд ли могли осуществить самостоятельно. Исследователи сходятся во мнении об участии американских спецслужб, собиравших сведения об иностранных судах, которые направлялись в КНР по морским торговым путям Восточной Азии, и передававших информацию на Тайвань, что подтверждается архивными документами Госдепартамента, ЦРУ США [Чжан Шу-я, 1994. С. 298; John W. Garver, 1997. P. 117; Головачёв В.Ц., 2018. С. 95-110].

Несмотря на то что захват танкера «Туапсе» осуществили корабли ВМС КР, советское правительство предъявило ноту протеста правительству США, которая была заявлена 24 июня 1954 г. заместителем министра иностранных дел СССР В.А. Зориным (1902–1986) послу США Чарльзу Боулену (Charles A. Bohlen, 1904–1974). В ноте говорилось о том, что «захват советского танкера военным судном в водах, контролируемых ВМФ США, мог быть осуществлен только военно-морскими силами США» [46]. Информация об участии ВМС США в захвате советского танкера была вскоре подкреплена свидетельствами перебежавших на сторону КНР двух офицеров секретной службы гоминьдановского военно-морского флота.

---

[42] Правда. 25.06.1954. URL: https://dlib.eastview.com/browse/doc/21715610 (дата обращения: 13.02.2020).

[43] Interception of Soviet Tanker in Luzon Strait, 25 June 1954 / Office of Current Intelligence. Central Intelligence Agency. General CIA Records. P. 9. Mode of access: https://www.cia.gov/library/readingroom/docs/CIA-RDP91T01172R000300010022-5 (дата обращения 15.03.2020).

[44] Два советских судна тайно вернулись в Сингапур после захвата «Туапсе» // «Ляньхэ бао», Тайбэй, 1954, 1 июля. 陶普斯號被截後另有俄兩艘神祕返航星島 //《聯合報(台北)》，1954 年 7 月 1 日 第二版; Red Tankers Dash Back to Singapore // The Straits Times, June 30, 1954. National Archives Administration. 國家發展委員會檔案管理局. 陶普斯輪處理案 A303000000B=0043=199=0002=virtual001=virtual001=0181.

[45] «Временные меры по надзору за морскими перевозками, выполняемыми иностранными судами в подконтрольные (китайским) бандитам районы»〈管制外籍船舶資匪航運臨時辦法〉. Министерство национальной обороны, «Архив военной истории». 39_560.1_7777_4_2_00027007. Собрание законов и правил, касающихся закрытия портов, расположенных в территориальных водах Китая. 國防部藏，《國軍史政檔案》，檔號 39_560.1_7777_4_2_00027007. 「關閉領海港口執行法規彙編」. Документ был принят в 1953 г., разговор о нем еще предстоит.

[46] Правда. 25.06.1954. URL: https://dlib.eastview.com/browse/doc/21715610 (дата обращения 13.02.2020).

Разведка КНР ознакомила советских коллег с предоставленными перебежчиками, непосредственно участвовавшими в операции по захвату танкера, сведениями, согласно которым американские спецслужбы не только передавали разведданные о движении танкера, за которым следили начиная с момента выхода судна из Одессы, но и контролировали ход операции, досмотрели танкер в порту Гаосюн и изъяли судовые документы, внимательно изучили механизмы, рацию, имевшиеся чертежи и карты. Эти данные приводят отечественные СМИ и авторы некоторых научных публикаций, повторяя в целом довольно скудную и противоречивую информацию [Окороков, 2013; Головачев, 2019]. Сведения о непосредственном участии ВМС США в операции требуют подтверждения архивными материалами, для этого необходима кропотливая работа в архивах США, КНР, доступ к которым мог бы существенно дополнить исследование.

Захват танкера «Туапсе» был осуществлен в нейтральных водах пролива Лусон в нарушение международных правил, предусматривавших свободу морских перевозок для гражданских судов.

Экипаж танкера активно сопротивлялся захвату судна в надежде на скорую помощь, об этом свидетельствуют материалы тайваньских архивов, воспоминания непосредственных участников операции, а также советских моряков. Несмотря на то что в транспортных документах «Туапсе» значился «осветительный керосин», тем не менее, военные, «убедившись» на месте, что судно перевозит «авиационное горючее», арестовали корабль и экипаж и под конвоем отвели на Тайвань.

Список литературы

Головачёв В.Ц. Захват танкера «Туапсе»: американский гамбит, побочные эффекты и Договор о взаимной обороне с Тайванем // Россия и АТР. 2018. № 3 (101). С. 95–110.

Окороков А.В. В боях за Поднебесную. Русский след в Китае. М.: Вече, 2013. 336 с.

Пойзнер М.Б. Как танкер «Туапсе» попал в «Чрезвычайное происшествие» // Корабли моей памяти…Историко-документальные очерки. Одесса: «Optimum», 2006. 176 с. С. 76–129.

John W. Garver. The Sino-American Alliance: Nationalist China and American Cold War Strategy in Asia, New York: M.E. Sharpe (Routledge), 1997. 312 pp.

Линь Сянь-тан чжу, Сюй Сюэ-цзи бяньчжу. 林獻堂著；許雪姬編註，《灌園先生日記（廿六）一九五四年》，臺北：中研院臺史所，2013，510 頁. Дневники Линь Сянь-тана. В 27-и тт. / Сюй Сюэ-цзи ред. Тайбэй: Академия Синика Институт истории Тайваня, 2013. Т. 26 (1954 г.). 510 с. (на кит. яз).

Цзян Чжун-чжэн сяньшэн няньпу чанбянь 蔣中正先生年譜長編。呂芳上主編. 12 冊。臺北: 國史館, 2015 年。Расширенная биография Цзян Чжун-чжэна / Лю Фан-шан отв. ред. В 12 т. Тайбэй: Гошигуань, 2015.

Чжан Ли. Ли Юй-си сяньшэн фанвэнь цзилу 張力，《黎玉璽先生訪問紀錄（中央研究院近代史研究所口述歷史叢書 31）》，臺北：中央研究院近代史研究所，1991 年，338 頁。Чжан Ли. Запись посещения г-на Ли Юй-си. Тайбэй: Ин-т новой истории Китая. 1991. 338 с.

Чжан Ли, Цэн Цзинь-лань 張力, 曾金蘭. Чи Мэн-бинь сяньшэн фанвэнь цзилу. 《池孟彬先生訪問紀錄(中央研究院近代史研究所口述歷史叢書 68）》，臺北：中央研究院近代史研究所。1998 年,351 頁. Запись посещения г-на Чи Мэн-биня. Тайбэй: Ин-т новой истории Китая. 1998. 351 с.

Чжан Шу-я 張淑雅 Тайхай вэйцзи цянь Мэйго дуй вайдаодэ чжэнцэ〈臺海危機前美國對外島的政策（1953–1954）〉,《中央研究院 近代史研究所集刊》第 23 期（下）, 1994 年

6 月. Политика Америки в отношении (спорных) островов до (первого) кризиса в Тайваньском проливе (1953–1954). Сборник Института новой истории Академии Синика. Вып. 23. Июнь 1994.

References

Golovachev V. Ts. Zahvat tankera “Tuapse”: amerikanskij gambit, pobochnye effekty I Dogovor o vzaimnoi oborone s Taivanem [Seizure of Tanker “Tuapse”: American Gambit, Side Effects and the US-ROC Mutual Defense Treaty]. *Russia and the Pacific*, 2018, no. 3 (101), p. 95–110. (in Russ.)

Okorokov A. V. V boyah za Podnebesnuyu. Russkij sled v Kitae [Battles for the Middle Kingdom. Russian Mark in China]. Moscow, Veche Publ., 2013. p. 336. (in Russ.)

Poizner M. B. Kak tanker “Tuapse” popal v “Chrezvychainoe proisshestvie” [How Tanker “Tuapse” got into “The Emergency Case”]. In: The Vessels of My Memory. Historical-Documentary Essay. Odessa, Optimum, 2006, p. 76–129, 176. (in Russ.)

John W. Garver, The Sino-American Alliance: Nationalist China and American Cold War Strategy in Asia. New York, M. E. Sharpe (Routledge), 1997, 312 p.

The Diary of Lin Hsien-t’ang，in 27 vls. Vol. 26 (1954). 灌 園先生日記(二十六)一九五四年。臺北：中研院臺史所，2013，510 頁.

Jiang Zhong-zheng Extended Biography, Liu Fang-shang ed. In 12 vols. Taipei: Guoshiguan, 2015. 蔣中正先生年譜長編。呂芳上主編.12冊。臺北:國史館, 2015年.

Zhang Li 張力. Notes on Review of Mr. Li Yu-xi《黎玉璽先生訪問紀錄（中央研究院近代史研究所口述歷史叢書 31）》，臺北：中央研究院近代史研究所，1991 年，338 頁。Taipei, Institute of Modern History Academia Sinica. 1991. p. 338.

Zhang Li, Ceng Jin-lan 張力,曾金蘭 Notes on Review of Mr. Chi Meng-bin 《池孟彬先生訪問紀錄(中央研究院近代史研究所口述歷史叢書 68）》，臺北：中央研究院近代史研究所。1998 年,351 頁. Taipei, Institute of Modern History Academia Sinica. 1998. p. 351.

Zhang Shu-ya 張淑雅 The USA Policy about the Islands before the (First) Taiwan Strait Crisis (1953–1954) **〈臺海危機前美國對外島的政策 （1953–1954）〉**, **《中央研究院近代史研究所集刊》第** 23 **期（下）**, 1994 **年** 6 **月**. Institute of Modern History Academia Sinica collection. Issue 23. June 1994.

Материал поступил в редколлегию
Received
08.10.2020

Сведения об авторе

Врадий Сергей Юрьевич, кандидат исторических наук, ведущий научный сотрудник Института истории, археологии и этнографии народов Дальнего Востока ДВО РАН (Владивосток, Россия)

vradis@yandex.ru

Information about the Author

Sergey Yu. Vradiy, PhD, Leading Researcher at the Institute of History, Archeology and Ethnography of Far-Eastern People RAS FEB (Vladivostok, Russian Federation)

vradis@yandex.ru