

**By Кань, вьетнамский публицист**  
**«ТРОПА ХО ШИ МИНА». ЛЕГЕНДЫ И БЫЛИ**  
(Советский журнал «Новое время» №41, 10 октября 1980 года)

«Тропа Хо Ши Мина». Это название часто мелькало на страницах газет разных стран мира в годы войны сопротивления вьетнамского народа грязной агрессии США. О «тропе Хо Ши Мина» и сейчас пишут и спорят американские историки, выясняя причины позорного поражения огромной военной машины Пентагона в джунглях Вьетнама. Если попытаться собрать воедино все статьи и исследования, то, пожалуй, образуется кипа бумаги. Кое-что из этих материалов соответствует действительности, большая часть – нет. Причина этого одна: информация о стратегически важной системе транспортных артерий, вошедшей в историю под названием «тропы Хо Ши Мина», была строго засекречена все те шестнадцать лет, на протяжении которых она играла огромную роль в борьбе против агрессии американского империализма. Подобно пуповине, она надежно связывала фронт, каким был весь Южный Вьетнам, с тылом – социалистическим Северным Вьетнамом. Только теперь, когда вьетнамский народ освободил южную часть своей страны и добился национального единства, настало время пролить свет на историю «тропы Хо Ши Мина».

Мир впервые услышал о существовании этой дороги в одном из сообщений агентства Рейтер в 1964 году. Вскоре после этого сообщения Пентагон опубликовал военные карты, на которые была нанесена «Система снабжения тропы Хо Ши Мина». Вашингтон и мобилизованные им средства пропаганды Запада пытались сделать «тропу Хо Ши Мина» символом вмешательства Северного Вьетнама в дела «суворенного государства», каким они изображали марионеточный режим Сайгона. Затея эта провалилась. Легендарная «тропа» стала символом мужества народа обеих частей Вьетнама.

### ПЕРВЫЕ ШАГИ ПО «ТРОПЕ»

Строительство «дороги Чыонгшон», или «шоссе № 559», как назвали во Вьетнаме будущую «тропу Хо Ши Мина», началось в мае 1959 года. К тому времени развязанная Сайгоном антикоммунистическая истерия, кампания преследования патриотов и людей, заподозренных в связях с ними, достигли апогея. Особенно свирепствовали каратели в тех провинциях Южного Вьетнама, которые прилегают к 17-й параллели, разделявшей страну на две части. Не осталось ни одного условия Женевских соглашений, которого не нарушили бы марионеточные власти Сайгона. Уничтожались революционные базы, созданные с таким трудом за девять лет вооруженной борьбы с французскими колонизаторами. Бойцов и поддерживающих их мирных жителей безжалостно убивали. Столкнувшись с угрозой полного уничтожения, патриоты отступили в покрытые джунглями и болотами районы в ожидании подходящего момента для возобновления борьбы. Население создавало партизанские отряды. Серия восстаний, вспыхнувших в провинции Венче в дельте Меконга в 1960 году, стала запалом, от которого по всему Южному Вьетнаму запылала партизанская война. «У нас не было иного выбора», – вспоминает в своих мемуарах Нгуен Тхи Динь, возглавлявшая восстание в Бенче, а затем ставшая заместителем главнокомандующего Вооруженными силами освобождения Южного Вьетнама.

Выбора не было и у населения Северного Вьетнама: мы не могли не прийти на помощь своим соотечественникам.

Необходимо было создать надежные транспортные пути для снабжения всем необходимым патриотов Южного Вьетнама. Приказ был вручен саперам «батальона Б», состоявшего из военных инженеров и молодых добровольцев. Им не только пришлось начать строительство дороги с помощью таких примитивных орудий, как лопаты, мотыги, ломы и мачете, но и самим транспортировать все необходимое, в буквальном смысле слова «вынести всю тяжесть на собственных плечах». Мускульная сила довольно долго оставалась единственным видом энергии на «дороге Чыонгшон». Конечно, строители были вооружены для самозащиты, но им было строго приказано избегать столкновений с марионеточными войсками и полицейскими, сохранить полную тайну своего похода на Юг.

«Батальону Б» помогли горцы – представители 30 национальных меньшинств. Все они были преданы делу революции со времен борьбы против французов. Поисковые группы из

местных жителей составляли карты охотничьих троп, прокладывали новые пути в непроходимых джунглях, наводили переправы на реках, строили мосты через ущелья. Трудности неизмеримо возрастили в сезон муссонных дождей, когда, по выражению коренного населения этих мест, «гниют и деревья, и земля». Видимость во время дождя сокращалась до нескольких метров. Один неверный шаг по скользкой тропинке – и гибель. Много сил уходило на то, чтобы укрыться от глаз наблюдателей противника. Часто приходилось делать большой крюк, запутывать следы, обходить вражеские контрольно-пропускные посты. Ночь строители и носильщики проводили, усевшись на землю спиной к спине, пытаясь хоть немного соснуть. Их единственной защитой от дождей были небольшие квадраты пластика. Одним из самых опасных врагов был малярийный комар. Немало людей погибло от укусов этих насекомых. Первое, самое трудное путешествие на Юг продолжалось 55 дней.

### **НОСИЛЬЩИКИ, СЛОНЫ, ГРУЗОВИКИ...**

Проложенная строителями «батальона Б» и их добровольными помощниками тропа постепенно расширялась. По ней двинулся поток носильщиков, доставлявших уже не только легкое оружие, но и разобраные на части артиллерийские орудия, минометы. Самыми лучшими носильщиками были, конечно же, горцы. Они хорошо знали местность, были привычны к тяжестям – один носильщик-горец взваливал на спину ракету весом около 80 килограммов или тяжелую деталь орудия. Вскоре на «дороге Чыонгшон» появились приученные местными жителями слоны, а затем грузы стали укреплять и на велосипеды.

К 1965 году, когда Пентагон бросил в горнило войны в Южном Вьетнаме многие тысячи американских солдат, «тропа Хо Ши Мина» уже представляла собой несколько параллельных магистралей, по которым могли двигаться тяжелые грузовики. «Тропа» начиналась у берегов реки Ка, текущей по провинции Нгетинь в Северном Вьетнаме, и тянулась на тысячу с лишним километров вдоль покрытого густыми лесами и джунглями хребта Чыонгшон до южновьетнамского города Локнинь, который расположен всего в 100 километрах к северу от Сайгона. На трассе появлялись все более сложные инженерные сооружения: переправы, мосты, невидимые с самолетов броды. Там, где дорога проходила по безлесным местам, для маскировки посадили кустарники. Была даже налажена телефонная связь: 12 тысяч километров проводов с 600 станциями связали 6 тысяч абонентов.

Американское командование было вне себя от ярости. Самолеты-разведчики летали над дорогой круглосуточно, фотографируя каждый клочок земли. Ни на день не прекращались бомбежки – было сделано 800 тысяч самолето-вылетов, сброшено 3 миллиона тонн бомб. Сбрасывались специально созданные сейсмические датчики, регистрировавшие движение грузовиков по дороге, а также шариковые и осколочные бомбы, магнитные бомбы для поражения движущихся машин. Джунгли, по которым проходила дорога, поливали дефолиантами. Важнейшие перекрестки подвергались атакам десантников 1-й американской воздушно-десантной дивизии и южнокорейской дивизии «Белая лошадь». В атаках участвовали сотни вертолетов.

И все же освободительная армия нейтрализовала эти попытки нарушить движение по дороге. Большую роль сыграли зенитные батареи, размещенные в стратегически важных пунктах и на грузовиках, следовавших в общей колонне. Кроме того, командование освободительной армии благодаря своей системе разведки обычно заранее знало о времени и месте очередной бомбейки или десанта.

Соединенные Штаты потеряли над «тропой Хо Ши Мина» 2545 самолетов различных типов. Немалые потери понес и Вьетнам. Всего лишь один пример – судьба каравана «Зеленая стрела», который состоял почти из тысячи тяжелых грузовиков. Этот караван отправился в путь с Севера в начале 1966 года, и ожидалось, что шести месяцев будет достаточно, чтобы проделать путь туда и обратно. Но караван вернулся на базу лишь девять месяцев спустя. В нем осталось только 280 машин, причем в очень плохом состоянии. А ведь эти грузовики были идеально приспособлены для гористой местности. Автомобилестроители дополнительно оснастили их ведущим передним мостом, колеса были снабжены цепями, установлены особые, маскирующие свет фары. Даже погрузившись по оси в грязь, такие грузовики могли легко продвигаться вперед, толкая перед собой вышедшую из строя машину и ведя на буксире еще одну. Такие виды тяжелого оружия, как 130-миллиметровые пушки, ракеты, а также танки, сыгравшие очень важную роль в ходе «операции Хо Ши Мин» весной 1975 года, непрерывно шли на Юг по «дороге Чыонгшон».

## ДОРОГА ПОБЕДЫ

Вряд ли будет преувеличением сказать, что без «тропы Хо Ши Мина» не было бы и «операции Хо Ши Мин». По крайней мере, освобождение Южного Вьетнама отдалилось бы еще на несколько лет. Но ждать так долго не пришлось. Созданная руками тысяч и тысяч простых вьетнамцев, «тропа Хо Ши Мина» была готова принять на себя колоссальное количество грузов, необходимых для проведения исторической операции.

К началу наступления армии освобождения «тропа» представляла собой сложную систему из пяти параллельных осевых дорог «Север – Юг» общей протяженностью 5530 километров, одна из которых была целиком скрыта от воздушного наблюдения. Осевые дороги были связаны друг с другом густой сетью боковых дорог и объездов, общая протяженность которых составляла около 9 тысяч километров. Благодаря системе дублирования и пересечения основных и вспомогательных дорог движение поддерживалось даже в тех случаях, когда три или четыре основные трассы выходили из строя.

Помимо этой системы дорог к началу наступления весны 1975 года было завершено строительство нефтепровода. Проблема горючего всегда остро стояла перед освободительной армией – разные виды жидкого топлива доставлялись сначала носильщиками в пластиковых мешках или в бочках, которые сплавлялись по течению рек. И хотя сооружение нефтепровода потребовало новых усилий (не хватало материалов и квалифицированных строителей, тяжелые насосы приходилось устанавливать вручную), он сыграл очень важную роль в бесперебойном снабжении топливом танковых частей патриотов.

Строительство нефтепровода было окружено особой секретностью. Оно началось в мае 1968 года. Уже через шесть месяцев был готов 80-километровый участок. К 1975 году нефтепровод был полностью построен и тщательно замаскирован. Для обмана неприятеля были проложены ложные линии. Теперь общая длина нефтепровода составила свыше 3 тысяч километров.

Солдаты армии освобождения, гнавшие сайгонское воинство из Банметхуота и Хюэ, Дананга и Плейку, держали в руках оружие, доставленное по «тропе Хо Ши Мина». Двигатель танка, первым ворвавшегося во дворец марионеточного «президента» Южного Вьетнама, был заправлен горючим, каждая капля которого прошла тысячекилометровый путь через горы Чыонгшона, реки и джунгли. В этом последнем сражении соперничали не только полевые части. Шло соперничество и тыловых служб. Создатели легендарной «тропы Хо Ши Мина» одержали победу над хозяевами обошедшихся в миллиарды долларов «воздушных мостов», сотен крупнотоннажных кораблей, построенных по последнему слову инженерного искусства стратегических шоссе.

\*\*\*

Прошло уже более пяти лет после завершения великой войны, в которой «тропа Хо Ши Мина» сыграла столь заметную роль. Но и в мирном, едином Вьетнаме для этой трассы нашлось немало дел. Система дорог «Чыонгшон» стала ныне новой трансвьетнамской транспортной артерией, имеющей жизненное значение. Она дополняет шоссе номер один и связывающую Север и Юг железную дорогу «Единство», которая проходит вдоль морского побережья. Правительство СРВ сразу же после завершения борьбы за объединение страны приняло решение усилить дорожную сеть «Чыонгшона». Саперы разминировали 85 тысяч обычных и 12 600 магнитных мин, дороги были спрямлены, расширены и заасфальтированы с таким расчетом, чтобы по ним можно было открыть двустороннее движение. Новая система после завершения работ протянется с севера на юг на 1500 километров, причем на ней будет сооружено 12 800 погонных метров бетонных мостов, 51 тысяча метров каменных барьеров. Дорога станет в два раза длиннее Каракорумского шоссе, которое связало китайский Синьцзян с Пакистаном через участки индийской территории, незаконно оккупированной Пекином. По сложности строительства и эксплуатации «Чыонгшон» ничуть не уступает Каракорумскому шоссе. В этом единственное сходство двух дорог. Одна создана китайскими саперами в целях войны и экспансии. Другая служит справедливому делу национальной обороны, а также экономическому развитию.

На склонах пяти холмов у дороги «Чыонгшон» теперь устроено мемориальное кладбище. Именем «Чыонгшон» названа деревня в провинции Биньчитхьен. В 1976 году Национальное собрание СРВ присвоило звание «Героического» подразделению № 559. Звание Героя СРВ удостоился 31 боец. Боевые ордена и медали украшают грудь тысяч воинов, чей жизненный и боевой путь проходил по дороге «Чыонгшон», легендарной «тропе Хо Ши Мина».