

英国与战时中国西北假道运输之交涉*

张俊义

内容提要 滇缅路中断后,为打通新的国际运输通道,国民政府从1942年年初起尝试开辟假道苏联中亚的西北运输通道,并与苏联、英国和美国这三个相关国家分别进行了交涉。相较于苏、美的冷漠、消极,英国政府在假道运输一事上表现最为积极。其不但在协调确定运输线路问题上发挥了重要的引导作用,还在假道运输线路途经的英属印度以及英治伊朗均采取了积极配合的态度。此外,英国外交当局亦积极协调苏、美两国政府,为推动苏、美落实假道运输方案做出了力所能及的贡献。英国之所以对此假道运输计划采取积极支持的态度,主要原因除了作为盟国应尽义务之外,也有通过对华释放善意,借机寻求改善当时日渐紧张的对华关系的考虑。然而,限于自身实力以及对美、苏两国的影响力,英国政府的努力并未获得应有的效果。国民政府打通西北陆路国际交通线的计划最终夭折。

关键词 英国 苏联 美国 国民政府 西北通道

太平洋战争爆发后不久,随着缅甸的陷落,国民政府失去了开展出口贸易和获取海外战略物资的唯一陆上国际运输通道。国际交通线的断绝,对在维系抗战的国民政府来说,无论在物质还是在精神上均造成重大不利影响。为开辟新的国际运输通道,国民政府召集各相关部门进行讨论与筹划。在日本对华严密封锁之下,当时可供国民政府选择的,能够展开较大规模物资运输的海外联系通道,仅剩空中航线和经由新疆连通苏联中亚地区的西北陆上通道。由于空运成本高昂,特别是大型运输机严重缺乏,国民政府开始将开辟海外联系通道的重点放在了西北陆路通道。经多方酝酿与设计,国民政府此后提出假道苏联连通中国新疆的多条西北运输通道方案,并正式与假道运输相关方苏联、英国和美国进行了交涉,以寻求这些国家的支持。

受其国内战局的影响以及远东战略的通盘考虑,苏联政府对于国民政府假道运输的计划始终反应冷淡,在落实相关协议上一直拖延迟缓并百般刁难;美国政府则在假道运输一事上存在内部分歧,国务院方面虽态度积极,且给予了国民政府一定程度的外交支持,但军方因对假道苏联中亚长途跋涉的运送效率存有怀疑,故在解决所需运输工具问题上反复掣肘,严重影响了西北通道的开辟。相较于苏、美两国,英国政府在假道运输一事上表现最为积极,在协调苏、美外交等许多方面,给予了中方相当的支持。然而,限于自身实力以及对美、苏两国的影响力,英国政府的努力未获成

* 本文为中国社会科学院新疆智库委托课题“中外关系视野下的新疆历史和现实问题研究”的阶段性成果。

功。随着远东战局的演变,以及驼峰空中货运航线的成功开辟与不断壮大,国民政府打通西北陆路国际交通线的计划最终夭折。

对于抗战后期国民政府围绕开辟西北国际交通线与苏、美、英展开交涉这样一个最后无果而终的历史事件,长期以来史学界一直关注不够,相关研究较为匮乏,直到近年才陆续有学者关注此题。^①然而,现有学术成果在深度及广度上均存在进一步的拓展空间。作为国民政府开辟西北通道计划的主要关联方之一,英国保存了大量与此相关的档案文件,但学界对此则少有关注。以下本文即以英国国家档案馆所藏英国外交部及内阁档案为主要史料,辅以相应的美国外交文件,对抗战时期英国政府就国民政府开辟西北通道交涉所做出的反应及发挥的作用,做一较为系统的梳理与研究,希望借此从一个侧面进一步揭示战时中国在对外寻求援助时所面临的困境,同时丰富学界对此专题的认识,并加深人们对战时中英关系多样性内涵的了解。

一、国民政府西北假道运输计划的提出及英国的反应

全面抗战爆发后,为从根本上彻底击溃中国军民的抵抗决心,在军事上展开行动的同时,日本一直试图切断中国从境外获取战略物资的通道。对国民政府而言,打破日本的封锁,保障海外交通线的畅通,对于中国军民坚持抗战无疑具有举足轻重的意义。在日本的压倒性军事优势下,国民政府军队连连败退。1938年底广州陷落后,日本全面封锁了中国沿海港口,其时国民政府仅剩为数不多的几条联系海外的运输通道,即:香港连接内地的陆路通道、法属印度支那连通内地的滇越铁路、1938年底开通的滇缅公路,以及运送苏联援华物资的西北通道。1940年底日本侵入越南北部后,滇越铁路被迫停运。1941年10月,苏德战争爆发后,苏联政府宣布停止援华,西北通道形同关闭。12月初,太平洋战争爆发,日军于12月25日占领香港,香港通道也随之中断。到1942年初,国民政府连接海外的交通线仅余滇缅公路一处。

1942年1月,日军发动对缅甸的进攻,滇缅路岌岌可危。为确保海外物资的输入,国民政府在向美国提出修筑中印公路和开辟空中航线的同时,开始酝酿重启西北运输通道。3月,仰光陷落,国民政府连接海外的最后通道被日军切断。在缅甸战役开始前后,深感形势严峻的国民政府军事委员会随即着手召集相关人员,商讨应对之策。经过认真讨论,军委会正式提出重启西北运输通道的具体方案。3月22日,国民政府外交部将该方案电示驻苏大使邵力子,令其通知苏联政府,并就假道运输一事与之展开交涉。^②

由于假道运输路线涉及英国,因此国民政府也于22日当天通过英国驻华大使薛穆(H. Seymour)向英国做了通报,力求获得英方的支持。

^① 关于战时国民政府西北假道运输,目前学术界还没有专门的研究专著,但有学者著作的部分章节涉及此方面的内容,如徐万民的《战争生命线——国际交通与八年抗战》(广西师范大学出版社1995年版)辟有专章介绍西北国际交通线,但重点限于1941年6月苏德战争爆发前的中苏易货贸易,关于美国援华物资借道苏联一节,该书只是做了非常简略的介绍;曹嘉涵的《抗战时期中美租借援助关系》(东方出版中心2015年版)则从战时国防供应公司开展活动的视角,对缅甸陷落后该公司参与西北假道运输计划的部分活动有简短介绍。论文方面数量不多,目力所及,仅发现两篇相关性较强的研究论文,其中,付辛酉的《太平洋战争时期援华物资西北路线初探》(《新疆社会科学》2015年第5期)简要探讨了国民政府战时西北假道运输计划的提出,与苏、美、英之间的交涉以及开辟西北路线失败的原因。另外,邵玮楠的《抗战后期国民政府关于假道运输之交涉》(《南京大学学报》2015年第2期)则利用苏联解密档案及美国外交文件,重点考察了国民政府就假道印、伊和苏联中亚线路分别与苏联、美国政府所进行的交涉。然而,对于英国在国民政府开辟西北运输通道中所扮演的角色及发挥的作用,目前学界的研究还很不充分。

^② 《邵力子报告与苏方商洽援华物资假道苏联运输事宜致蒋介石电》(1942年5月28日),中国第二历史档案馆编:《中华民国史档案资料汇编》第5辑第2编,“外交”,凤凰出版社1997年版,第259页。

薛穆得知消息后,当即致电英外交部,汇报了中国所提出的假道运输方案:

中国政府正式通知我,他们希望开辟如下运输线路以解决军事物资的进口问题:先从沙赫普尔港(Bandar-Shapur)^①经伊朗铁路运至沙阿港(Bandar Shah)^②;然后由苏联用船运至克拉姆诺夫斯克(Kramnovodsk)^③,再通过铁路运至阿拉木图(Alma Ata)^④,最后通过公路和空运运至中国。中苏航空公司为此增加了飞机。中国驻古比雷夫的大使已接到命令,向苏联列出了需要合作的清单,中国政府希望英国政府指令其驻苏大使支持他们向苏联政府所提出的建议。^⑤

24日,在伦敦,中国驻英大使顾维钧奉命拜会英国外交大臣艾登(A. Eden),向其递交一份备忘录,将中方所提方案进行了更加详细的说明:

目前除了在缅甸开辟直接联络印度的新运输通道,中国政府建议利用如下这些穿越中亚地区的通道,以加快重要输华物资的运送。

1. 通过新近完工的纵贯伊朗铁路线,将货物从毗邻波斯湾的沙赫普尔港,经德黑兰,运至里海之滨的沙阿港。
2. 从沙阿港将货物以苏联船只运至里海东北岸的克拉姆诺夫斯克。
3. 从克拉姆诺夫斯克沿中亚地区的马雷(Mari)^⑥、撒马尔罕(Samarkand)^⑦和塔什干(Tashkent)^⑧一线,借苏联铁路将货物运至阿拉木图。
4. 从阿拉木图通过中国西北公路或中苏航空公司将货物运至中国新疆的哈密。

在备忘录的最后,中方提出,希望英国能提供帮助,就此事与伊朗政府斡旋。^⑨

艾登当场表示,英方将就此事先展开调查,然后再告诉中方英国政府是否可以和伊朗政府一道就此采取某些行之有效的行动。^⑩

3月31日,顾维钧再次拜会英国外交部常务次官贾德干(Alexander Cadogan),称中国在古比雷夫的驻苏大使已奉命就此事与苏联政府接洽,他希望英国政府指示其驻苏大使支持中方的建议。贾德干表示,英国政府已经向其驻苏大使科尔(Clark Kerr)发出类似指示。随后,顾维钧交给英方一份补充备忘录,再次要求英方支持中国的建议。^⑪

顾维钧提交的这份补充备忘录的内容主要是通知英方,中国已向苏联政府提出补充建议,请求苏方:1. 为中国目前在西北地区使用的800辆老旧汽车提供零配件和轮胎,如果苏联政府为这些汽车提供零配件和轮胎,这些汽车经修理后可以投入运营。加上骆驼和马车这些交通工具,可以每

① 今伊朗霍梅尼港,位于伊朗西南部,伊朗纵贯铁路南方终点站。

② 伊朗北部港口,位于里海东南岸。1938年成为纵贯伊朗铁路的北部终点站。

③ 今土库曼斯坦西部港口城市。

④ 今哈萨克斯坦第一大城市。

⑤ From Chungking to Foreign Office, March 22, 1942, FO 371/31636.

⑥ 今土库曼斯坦马雷州首府。

⑦ 今乌兹别克斯坦第二大城市。

⑧ 今乌兹别克斯坦首都。

⑨ Memorandum by Chinese Embassy, March 23, 1942, FO 371/31636.

⑩ Anthony Eden to H. Seymour, March 24, 1942, FO 371/31636.

⑪ Conversation between Sir Alexander Cadogan and Chinese Ambassador, March 31, 1942, FO 371/31636.

月运送4000吨的物资;2. 同意中国航空公司的美国飞机飞行阿拉木图至哈密航线;3. 为中国提供足够多的汽油和润滑油等。在该补充备忘录的最后,中方再度表示,希望英国支持上述方案,帮助中国与相关政府斡旋,以确保这些目标早日实现。^①

接到中国方面的请求后,由外交部牵头,英国政府立即组织相关部门进行了商议,决定支持中方的建议。4月6日,英国外交部致电驻苏大使科尔,就中方两次备忘录的内容向其发出指示:

应该支持中方的进一步建议,并做出解释,英方认为,在短时间内通过纵贯伊朗的铁路线向中国运送小批量的货物不会有多大困难,此事不会干扰苏联的供应,还有供你参考的是,每月4000吨的数量就目前来说是不可能的。^②

4月7日,贾德干致函顾维钧,就中方两次来访和两次备忘录的内容正式做出书面回复,表示已把中方的要求和两次备忘录的内容分两次致电驻苏大使科尔,要他与苏联方面进行斡旋。贾德干同时提醒中方,为避免将来失望,他不得不指出,伊朗铁路线的运力已被苏联、波兰和英国的给养运输全部占据,与此同时,他们也急切渴望尽己所能地帮助中国,他们估计如果中方获得苏联政府的合作,对中国进行小批量给养运送的空间是可以找到的。^③

英国关于伊朗境内运力有可能不足的提醒基本符合当时的实际状况。苏德战争爆发后,伊朗逐渐成为苏联获取美国租借物资的一个重要通道。为确保伊朗援苏物资通道的安全,英国和苏联于1941年8月25日至9月17日联合出兵占领了伊朗,将纳粹德国在伊朗的势力全部肃清,同时逼迫伊朗国王礼萨汗退位。1942年1月29日,伊朗新政府与英、苏签署了三国同盟条约。根据这个条约,伊朗将其境内的所有公路、铁路、港口、机场等基础设施全部移交盟军管理。随后,英、苏军队对伊朗南、北方地区进行了分割占领,由英国负责协助苏联,将海运至伊朗西南部沙赫普尔港的军事物资,通过跨伊朗铁路经德黑兰运至里海边的沙阿港。该线是苏联获取美国租借物资的一个重要通道,中方提出的初始路线也正是这样一条路线。由于该线路沿线基础设施陈旧,运力十分有限,已经造成大量援苏物资的积压,苏方对此颇有怨言^④,因此很难再有足够的余量接收中国的转运货物。这一点英方很清楚,故而才得出中方所提每月4000吨的数量短期内不可能实现的结论。

为寻求美方的支持,国民政府随后于4月9日通过驻苏大使邵力子,将中方假道运输的方案通知了美国驻苏大使。^⑤5月6日,中国驻美使馆向美国国务院提交一份中国政府的非正式请求,希望美方利用其与苏联的良好关系斡旋此事。美国国务院据此指示其驻苏大使斯坦德利(Standley),要求其在与苏联相关部门官员会谈时,择机对中国的要求“非正式地表示支持”。^⑥

对于中方的请求,苏联开始的反应并不积极,苏联副外交人民委员洛佐夫斯基在与邵力子的会谈中表示,苏联正在对中国的请求进行专门研究,他提醒邵力子,苏联自身也面临很多困难,一些苏联进口的货物也是经伊朗转运的,而伊朗国内道路运输能力极为有限,甚至无法满足苏联自身的需

① Supplementary to the Memorandum of March 23, March 30, 1942, FO 371/31636.

② Foreign Office to Kuibyshev, April 6, 1942, FO 371/31636.

③ Sir Alexander Cadogan to Dr. V. K. Wellington Koo, April 7, 1942, FO 371/31636.

④ 英方曾许诺从该线每月运送8万吨货物给苏联,但实际才完成了3.5万吨。参见 The Chargé in the Soviet Union (Henderson) to the Secretary of State, October 31, 1942, *Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers* (hereafter *FRUS*), 1942, China, Washington D. C.: U. S Government Printing Office, 1956, p. 613.

⑤ The Ambassador in the Soviet Union (Standley) to the Secretary of State, April 10, 1942, *FRUS*, 1942, China, p. 591.

⑥ The Secretary of State to the Ambassador in the Soviet Union (Standley), May 9, 1942, *FRUS*, 1942, China, p. 592.

求,因此经伊朗转运货物存在相当大的困难。更为重要的是,苏德战争正进入决定性阶段,“因此这时苏联国家的所有力量、所有手段和现有资源都应当服务于一个任务——那就是摧毁德国”。^①

为了获得苏联的支持,邵力子多次前往苏联外交部门交涉,但每次苏方都没有明确的回应,令其颇感无奈。在给蒋介石的电报中,邵力子如实地陈述了当时他所面临的尴尬处境:

谨查经由波斯湾苏联军济我国军械。三月二十二日接奉外交部电示,军事委员会所拟计划,二十四日即向苏联外交部提出,三十一日复遵部令补提,每月暂限四千吨之数。嗣又于四月十一日访洛外次,遵照部电示钩座意旨洽商该路接运及供苏锡品问题,本月五日、二十二日又两次催询,所得答复均同情我国之需要,而技术上须待研究,方能决定。英美大使协催,结果大致相同,以上各情,均经电部呈报,此事提出迄今已两月,尚无成议,实深焦急。^②

值得注意的是,在中苏围绕借道运输交涉的初期,英国政府在打破双方僵局上发挥了穿针引线的积极作用。

首先,在假道运输线路的选择上,英国为最终路线的确定发挥了决定性的作用。中方最初提出的运输线路与苏联在伊朗境内的运输线路高度重合,后来中方经过重新规划,提出了三条路线:第一条路线即前述经沙赫普尔港的路线;第二条路线是卡拉奇(Karachi)—扎黑丹(Zahidan)^③—阿什哈巴德(Ashkhabad)^④线,该线从英属印度的卡拉奇出发,先通过印伊铁路运至伊朗的扎黑丹,然后从扎黑丹经750英里公路运输至苏联境内的阿什哈巴德,从阿什哈巴德再通过苏联铁路运至谢尔基奥波利(Sargiopol)^⑤;第三条路线是从靠近北欧的美国东部港口出发,经北冰洋到位于叶尼塞(Yenisei)河与鄂毕(Ob)河流域的港口,再以轮船转运至与土西铁路(Turk-Sib)交汇的地方,如克拉斯诺亚尔斯克(Krasnoyarsk)^⑥,然后再到谢尔基奥波利。^⑦

在以上三条线路中,英国倾向采用第二条线。这不仅是因为苏联经由印伊铁路运送的物质量较少,而且该线所经过的印度和伊朗南部都处在英国的控制下,获苏联同意的概率较大。为获取苏联方面对这条路线的认可,英国驻莫斯科大使多次向苏方展开游说,同时,英国还向美国国务院提议,要其通过驻莫斯科大使向苏方提出相同的建议。^⑧这条路线最终获得中、苏两国的认可,后来中、苏间假道运输的谈判基本是围绕该线而展开的。

其次,英国还反复动员美方出面向苏联施压,以支持中方的主张。英驻美使馆为此曾给美国国务院递交了一份备忘录,称英国政府已指示其驻莫斯科大使,支持中国请求苏联允其过境运输的行动,建议美国国务院也给其驻苏大使斯坦德利发出指令,与苏方斡旋,支持中方的请求。^⑨

① 《洛佐夫斯基与邵力子会谈记录:过境运输和国际形势》,沈志华编译:《俄国解密档案:新疆问题》,新疆人民出版社2013年版,第117页。

② 《邵力子报告与苏方商洽援华物资假道苏联运输事宜致蒋介石电》(1942年5月28日),《中华民国史档案资料汇编》第5辑第2编,“外交”,第259页。

③ 伊朗东南部城市。

④ 今土库曼斯坦首都。

⑤ 今哈萨克斯坦阿亚古兹。该线的终点后改为阿拉木图。

⑥ 今俄罗斯克拉斯诺亚尔斯克边疆区,位于叶尼塞河和西伯利亚铁路的交汇点。

⑦ The Secretary of State to the Ambassador in the Soviet Union (Standley), May 15, 1942, *FRUS*, 1942, China, pp. 593-594.

⑧ The British Embassy to the Department of State, September 21, 1942, *FRUS*, 1942, China, p. 604.

⑨ The Secretary of State to Mr. Harry L. Hopkins, Special Assistant to President Roosevelt, September 21, 1942, *FRUS*, 1942, China, p. 606.

英、美双方曾就苏联方面的态度多次会谈,商讨对策。在7月与美驻英大使怀南特(Winant)的一次会谈中,英外交部远东司司长阿什利·克拉克(Ashley Clarke)特别指出,英国政府已经尽其所能地去说服苏联,但到目前为止还未能成功。克拉克还就苏联所面临的困境专门进行了分析,他指出,从长远观点看,苏方会意识到中国坚持抗日的重要性,但是就当前而言,苏方不愿合作可能出于如下几种因素:首先同时也是最为重要的因素是,莫斯科希望避免采取任何有可能刺激日本的行动,否则将导致日本改变其原有政策,转而向俄国远东后方发起攻击。第二个因素可能是,俄国当局当前所急切关注的焦点,是德国日益增长的对俄军及其政权生存的威胁。第三个因素是,俄国本身也急需补充给养,恨不得将所有的运力都用来保障自身的需求,因此不愿给中国提供燃料或是将汽车运输转向中国。^①

滇缅路中断后,美国援华物资无从发运,大量堆积,为解决援华物资的运输问题,美国从1942年4月起在中印间开辟了驼峰空中运输航线,为中国运送急需的物资,但驼峰航线初期运量很小,难以解决问题。因此即便没有英方的鼓动,美国也愿意推动中方开辟新的陆路运输通道。6月,趁苏联外交人民委员莫洛托夫(Molotov)访问美国的机会,美国国务卿赫尔(Cordell Hull)多次向其表示,允许军事物资过境苏联,“对于我们的共同事业是何等的重要”。^②

7月2日,美驻苏大使斯坦德利在与斯大林会面时专门提及中国跨境运输一事,称美国政府认为,作为盟国的一员,中国坚持抗战很重要,但是除非能从外部补充军事物资,否则他们很难坚持下去。美方现正通过空运为中国运送军火物资,但这些还很不够,中国政府希望借道伊朗或卡拉奇运送给养,这些给养最终需要借道苏联领土通过铁路来运送。因此,美国政府非常希望他能对中方的过境请求给予同情考虑。^③

这样,在中、美、英三方共同努力下,苏联政府最终勉强同意中方假道其境内运送物资的请求。10月1日,英驻苏使馆通知美驻苏使馆,称苏联政府已与中国达成谅解,允许中方使用苏联铁路向中国转运商品,每年不超过2.4万吨。苏方原则上同意英国所提出的经英属印度、伊朗和俄国中亚的线路向中国运送物资的建议。英国政府负责提供从阿拉木图至兰州运送物资所需要的卡车、零部件及其他设备,这些设备将视苏联的需要优先提供。^④

国民政府随后对中苏口头所达成的协议内容进行了研判,形成了一个初步方案,经蒋介石审定后于10月16日发给驻苏大使邵力子,要其与苏联方面逐一落实。同时,国民政府也将该方案的内容通知了苏联驻华大使潘友新(Alexander Panyushkin)。这份假道运输方案的主要内容包括:1. 初期运量每月暂定2000吨,以后中国国内运力增加时,再向苏联交涉以增加运量。2. 运输路线以印度的卡拉奇为起点,途经印伊铁路终点站扎黑丹以及与苏联铁路交会的马什德(Meshed),终点为阿拉木图。3. 中方接运地点原以阿拉木图为起点,但由于运输工具缺乏,暂请苏联由阿拉木图转运哈密,自哈密由中国运输部门接运。4. 中方在各重要起卸站派员照验物资及签署交接文件。5. 假道运输物资种类,暂照军事委员会运输统制局原列之物资总表类提出洽商,惟汽车及零件项下应加列润滑油。6. 拟请苏方每月供给中方汽油1200吨,用于中国境内的物资运输,此项汽油运量不包括在2000吨物资运量之内。^⑤

① The Ambassador in the United Kingdom(Winant) to the Secretary of State, July 17, 1942, *FRUS*, 1942, China, pp. 602-603.

② The Secretary of State to the Ambassador in the Soviet Union(Standley), June 22, 1942, *FRUS*, 1942, China, p. 599.

③ The Ambassador in the Soviet Union(Standley) to the Secretary of State, July 3, 1942, *FRUS*, 1942, China, p. 600.

④ The Ambassador in the Soviet Union(Standley) to the Secretary of State, October 2, 1942, *FRUS*, 1942, China, p. 609.

⑤ 《军委会侍从室为转发外交部等拟定关于假道苏联运输方案致邵力子电存》(1942年10月16日),《中华民国史档案资料汇编》第5辑第2编,“外交”,第260—261页。

邵力子其后与苏联贸易部商约司司长米楚金就中方方案进行了谈判,11月4日,米楚金奉命对中方的草案给予回复:

第一,(甲)中国每年亦应交苏方货物约二万四千吨。(乙)借道运输开办日期在乎英国,英方应将印伊铁路修复方能开办。

第二,(甲)因星星峡为双方过去易货地点,苏方愿将货物径运星星峡。(乙)英方供给卡车为必要条件,英方业已许诺。(丙)为免空车返程,中国应尽早于星星峡准备货物,以备运输。

第三,派员交接、签字及货物种类二项,未奉训令,暂不讨论。

第四,(甲)每月供给1200吨汽油困难太大,允最初三月供给300吨,余再讨论。(乙)此300吨汽油应包含在2000吨总运量中,因中亚细亚军运过忙,只能担任2000吨。^①

至此,中苏虽未正式签订协议,但双方就假道苏联运输计划的主要细节基本达成一致。

为落实假道运输计划的实施细节,11月16日,刚从美国回的国民政府外交部部长宋子文在其重庆怡园公馆召集假道运输计划相关单位负责人举行了专门会议。出席会议者包括驻苏大使邵力子、经济部部长翁文灏、国防供应公司代表刘景山、运输统制局驻加尔各答办事处代表陈长桐、两名中国军方代表、一名美方驻华军事使团代表和两名苏联代表,英驻华使馆派汉文参事台克满(Eric Teichman)和理查森(Richardson)代表英方出席。

宋子文表示,假道运输计划原则上已获各相关国家政府同意,中方对此表示真诚的感谢。该计划的直接目标是每月运送2000吨物资到中国,只要沿途设施允许,吨位数还可以进一步扩展,希望各国政府通力合作。^②

会上,宋子文提出了中方希望各国提供协助的内容,其中,对于英国协助的部分,他在随后致薛穆大使的电报中特别予以注明:

1. 1942年12月前修复因洪水损毁的卡拉奇至扎黑丹的铁路。
2. 为英国商业公司(the United Kingdom Commercial Company)提供运输用的卡车轮胎及配件。
3. 在1942年12月前为苏联政府提供:A. 1120部载重2吨的道奇牌(Dodge)卡车;B. 110部汽油运输车;C. 2部载人乘用车;D. 上述车辆一年所耗费的轮胎和配件。
4. 租借中国1000部两吨半载重卡车及这些车辆6个月所需要的轮胎和配件,一旦中国根据租借法案获得美方卡车,这些卡车将被归还。^③

假道运输计划进展至此已初现曙光,然而,下面的剧情却未如开始所预想的那样继续成功演进,令人意外的是,其后计划的执行在美国方面出现了反复且招致冷遇。

二、英国对美推动阿富汗线路的反应

国民政府在规划假道运输线路之初,也曾考虑过由印度假道阿富汗、苏联中亚和中国新疆的线

① 《蒋廷黻关于苏联帮助中国运输抗战物资与张嘉璈往来函》,《中华民国史档案资料汇编》第5辑第2编,“外交”,第264页。

② Memorandum on the Meeting at I-Yuan House, November 16, 1942, *Cabinet Papers* (hereafter Cab.), 21/1014.

③ T. V. Soong to H. Seymour, November 17, 1942, *Cab.* 21/1014.

路。当时的设想是,先将货物从英属印度的卡拉奇向北经铁路运至西北部边境城市白沙瓦(Peshawar),然后进入阿富汗,通过公路经喀布尔运至苏联境内的铁尔梅兹(Termez)^①和布哈拉(Bukhara)^②,在布哈拉与阿什哈巴德—奥什铁路线(Ashkhabad-Osh)相连。^③这条假道阿富汗的线路与印伊线相比最大的好处是路途较近,但弊端是阿富汗境内路况较差。大概是考虑到这些困难,中方并未正式提出这一线路。1942年6月,中方曾向英、美提出在中国的新疆和印度或伊朗间开辟两条新的空运航线,其中一条航线途经阿富汗。然而中方的提议随即遭到英国的反对,当时英方所提出的反对理由是阿富汗政府不会同意飞机跨越其领空。^④

到1942年底,为使中国假道运输增加新的线路,美国方面重提阿富汗线路。这其中,负责战时租借物资管理与分配的租借物资管理局(The Office of Lend-Lease Administration)扮演了主动与积极的角色。

1942年12月9日,美国国务院致电其驻阿富汗大使恩格特(Engert),称租借物资管理局准备派高登·鲍利斯(Gordon Bowles)及一名随行机械师,经印度、阿富汗、苏联一线访问中国,考察沿线的汽车运输道路。根据计划,他们将先到印度,由印度前往阿富汗,然后于1943年1月在阿姆河(Amu Darya)^⑤边的特姆斯(Termes)或克力夫(Kelif)穿过苏阿边界进入苏联。国务院要求恩格特向阿富汗政府提出入境申请。^⑥

同一天,国务卿赫尔也致电驻苏代办亨德森(Henderson),称新线路可以成为苏、中和英国政府正在讨论中的伊朗线的补充。国务院指示驻苏使馆出面向苏联政府申请入境签证,并允许鲍利斯一行在考察沿线道路、桥梁时于苏方人员监视下拍照勘测。^⑦

10日,美国国务院电告其驻印度代办梅瑞尔(Merrell),命令他就鲍利斯一行的考察活动,向英国及英印政府寻求合作。^⑧

美驻英使馆经济作战处(The Economic Warfare Division)于12月15日以备忘录的形式将美国国务院电报内容通知了英国经济作战部(The Ministry of Economic Warfare),内称:“为开辟一条输华物资的新路线,高登·鲍利斯将以战时经济委员会(The Board of Economic Warfare)和租借物资管理局代表的身份即刻出发,前去探测一条贯穿阿富汗和俄突厥斯坦地区的汽车运输线路。我们已向喀布尔(Kabul)和古比雪夫(Kuibyshev)发出指令,请求阿富汗和苏联政府同意他及一名美国机械师入境,允许鲍利斯在其境内沿拟议的线路旅行。”^⑨

由鲍利斯一行的考察计划所引出的美国开辟阿富汗线的设想,令英国政府上下普遍感到惊讶。战争内阁办公室为此专门联系了包括印度事务部、外交部、陆军部、经济作战部等在内的各相关部门,就此事交换看法,各方均对美方计划中过境阿富汗的设想表示担忧,并提出反对意见。

英国政府最为担心的是,由于该线路的开辟,有可能触发阿富汗境内的部族骚乱,并进而影响

① 今乌兹别克斯坦的苏尔汉河州首府,位于乌兹别克斯坦—阿富汗边境阿姆河北岸,是乌兹别克斯坦与阿富汗两国之间的交通要道。

② 今乌兹别克斯坦城市,位于泽拉夫尚河三角洲畔。

③ The Ambassador in the Soviet Union(Standley) to the Secretary of State, May 29, 1942, *FRUS*, 1942, China, p. 596.

④ The First Secretary of the British Embassy(Hayter) to the Assistant Chief of the Division of Far Eastern Affairs(Salisbury), July 10, 1942, *FRUS*, 1942, China, pp. 600-601.

⑤ 阿姆河是中亚水量最大的内陆河,流经中亚地区阿富汗、塔吉克斯坦、乌兹别克斯坦、土库曼斯坦等多个国家。

⑥ The Secretary of State to the Minister in Afghanistan, December 9, 1942, *FRUS*, 1942, China, p. 614.

⑦ The Secretary of State to the Charge in the Soviet Union(Henderson), December 9, 1942, *FRUS*, 1942, China, pp. 614-615.

⑧ The Secretary of State to the Charge in India(Merrell), December 10, 1942, *FRUS*, 1942, China, p. 615.

⑨ Memorandum by the Economic Warfare Division of U. S. Embassy, December 15, 1942, FO 371/35690.

到与其接壤的英属印度西北部边境的安全。

英国战争内阁办公室主任布兰维尔 (C. Bramwell) 在给印度事务部官员拉姆伯德 (H. A. F. Rumbold) 的信中指出:“我们一直希望美国推动此前提出的伊朗—新疆线路,没想到鲍利斯会去探测一条全新的经阿富汗给中国运送给养的路线,该线此前为考虑最少的线路。长期以来对华石油供应委员会一直考虑通过阿富汗给中国输送石油,但是阿富汗政府的态度阻止了该方案的实行。”

他认为有必要提醒美国途经该线的不确定性,但他同时表示:“这样做时我们也应该记住,在整个对华输送给养问题上,我们完全依靠美国的合作,希望华盛顿当局能放弃此前对我们努力开辟伊东—土西铁路—新疆线路所持的冷淡态度。”^①

拉姆伯德对此回应指出:

我们在此次事件中涉及阿富汗政府上的立场已经包含在我们 1941 年 10 月对阿所作出的保证里,即:没有阿方的合作,我们无意开辟穿越阿富汗的运输线路。再者,美国政府在鲍利斯先生入境阿富汗一事上并没有向我方寻求帮助。不管怎样,如果阿富汗政府不像我们所料想的那样,允许鲍利斯先生探访他们的领土(可能希望从美方获得经济上的好处),考虑到他的探访将预示着开发这一线路,居住在西北部的帕坦 (Pathan) 部落的人有可能产生强烈的紧张与不安,这种紧张与不安将不利于这个国家的安定,从而影响到我方在西北边境的军事投入。

不过,他接着表示:

美国政府很可能没有意识到他们由此所触发的微妙局势,我们认为应该让其注意到这一点。我们能采用的最好渠道可能是通过美国驻喀布尔的大使,这样就可以避免你在信中第 2 段所提到的危险。尽管我一直认为,在为中国输送给养上,美国比我们拥有更大的兴趣,因此我不明白为何还需要我方来激发其在这方面的兴趣。^②

英国陆军部官员也提出了类似的见解。但外交部认为,印度部和陆军部对鲍利斯此次探访的反应有些夸张,远东司司长克拉克在为此撰写的一份备忘录中指出:

如果阿富汗政府打算给跨境阿富汗为中国运送补给提供便利,就不要管他对部落人士造成什么样的后果。就军事事务而言,我们必须从陆军部的视角出发,但而今我们需要全力避免的是不要给美国人以口实,说我们设置人为障碍,尤其是他们目前对伊东—土西铁路—新疆线路较为冷淡的时候。我认为,明智之举是,我们应该将此事电告喀布尔,同时给华盛顿发一份电报。^③

外交部据此起草了一份致驻阿富汗大使的电报草稿,征求各方意见,以陆军部为代表的军方表示,必须认真考虑开辟阿富汗线路对英国在政治及军事上所造成的不利影响,陆军部官员艾伦少校

① C. Bramwell to H. A. F. Rumbold, December 31, 1942, FO 371/35690.

② H. A. F. Rumbold to C. Bramwell, January 2, 1943, FO 371/35690.

③ Memorandum by Ashley Clarke, January 5, 1943, FO 371/35690.

(R. M. Allen)建议在电文中加上一段文字:

美国政府可能没有意识到此事所引发的政治风险以及对边境地区部落所造成的不利影响,从而迫使我们必须增加军事投入。由于印度港口车辆装配能力有限,所有车辆都被用在其他运输线路,包括已被开发的通过扎黑丹、土西铁路和乌鲁木齐一线向中国输送给养的路线,因此阿富汗线路在实际操作上也受到很大的限制。这些风险是不可接受的。^①

综合各方意见,外交部部分采纳了军方的意见。远东司司长克拉克为此在致战争内阁办公室主任布兰维尔的信函中特地做出说明:

为确保美方不产生我们对此事设置障碍的印象,且为使其相信我们的担心是真诚的,我觉得我们应同时致电喀布尔和华盛顿。集中讨论对华运输路线的地方在华盛顿,这也是我们的特别委员会所关注的地方。当然,美国政府所收到的来自其驻喀布尔代表的任何佐证对我们来说都是有很大益处的。

针对军方所提印度港口装配能力的问题,克拉克表示:“我们认为不要过分强调像那些与卡车装配相关的实际困难,而应集中于与政治相关的部分。”^②

1943年1月9日,英印政府对外关系部部长率先将各方协调后的意见电告英驻阿富汗大使弗朗西斯·威利(Francis Wylie),要他把英国政府对阿富汗线路的意见通过美驻阿富汗大使恩格特之口转达给美国政府。电文指出,鲍利斯一行的行动与我们没有任何直接关系,因为美国并未要求我们提供帮助。

尽管如此,如果出乎我们的预料,阿富汗政府允许鲍利斯在阿富汗境内探测路线,就需要管控盟国将要开辟这些路线的谣言,因为谣言可能危害到部族的稳定。美国政府可能没有意识到此事所涉及的政治问题以及边境地区部族所引发的不良反应,这可能需要我们增加军事投入。

如果你同意,请问一下恩格特对这事怎么看,并按照段落2的精神解释一下我方的态度。……在这种情况下,他也许会做出决定,劝说他的政府不再查探阿富汗线路,特别是与现成的麦什德线路相比,这一线路实用价值很有限,为此去冒风险很不明智。^③

1月10日,英国外交部致电在华盛顿的英驻美大使,指示他:

关于开辟新的对华运输线,我们不想去阻挠,但是如果一定要探查横穿阿富汗的线路,我们希望美国政府能充分意识到由此所引起的种种反应,对此我们深表忧虑。如果你没有异议,请向美国政府解释我们对阿富汗的政策。^④

① Major R. M. Allen to H. A. F. Rumbold, January 2, 1943, FO 371/35690.

② Ashley Clarke to C. Bramwell, January 7, 1943, FO 371/35690.

③ Secretary of State for Foreign Affairs, Indian Office to H. M. Minister in Kabul, January 9, 1943, FO 371/35690.

④ Foreign Office to Washington, January 10, 1943, FO 371/35690.

英国方面对阿富汗局势的担心不是没有道理。阿富汗地处伊朗、印度与中亚地区连接的交通要道上,战略地位十分重要。英国侵占印度后,为了阻止俄国南下并确保其印度领地的安全,从19世纪中叶开始,曾连续三次发动侵阿战争,妄图以武力征服阿富汗。然而,在阿富汗人民的强力抵抗下,三次战争英国都大败而归。在1919年最后一次侵阿战争失败后,英国被迫于1921年11月与阿富汗签订和约,承认阿富汗独立。1939年欧战爆发后,阿富汗宣布中立,成为亚洲地区少有保持中立的国家。然而,随着战争的蔓延,特别是1941年6月苏德战争爆发后,苏、英两国开始持续对阿富汗政府施压,要求其驱逐境内的轴心国成员德国和意大利的侨民,重压之下,阿富汗政府被迫做出让步,于1941年10月下旬下令将其境内所有德、意侨民驱逐出境。阿政府这种违背中立政策的做法在当时阿国内引发严重舆论反弹。为平息国内民众的不满,阿政府不得不召开大国民会议,将此事提交审议,最后会议通过一项议案:除非在万不得已的情况下,不准再同交战国任何一方合作。决议重申阿富汗的国家主权和中立政策,决不允许侵占阿富汗的任何一部分领土或使用陆路或航空线进入或穿越这个国家。作为交换条件,英国也于同年10月向阿富汗政府做出保证:没有阿富汗的合作,英国无意开辟穿越阿富汗的运输线。^①

然而,阿境内的部族民众对英国政府一直怀有深深的敌意,担心英国军队借机再次侵入,特别是在其南部接近印度的地区。在1942年8—10月间,英国军方先后获得两份情报,称过去的一些日子,在阿富汗境内,有关英国军队即将入侵阿富汗的谣传愈演愈烈,为防御印度,盟军已经处理了伊朗,为了完成他们的防御准备,他们将对阿富汗采取类似的行动。为了给俄国运送战争物资和军队,英国必须采取措施,开辟更多的运输通道。谣传还说,魏佛尔将军(General Wavel)^②已经到了喀布尔,就此问题正展开谈判。^③

如此看来,英国政府特别是军方在得知美国打算开辟阿富汗线路后所表现出的忧虑也不完全是毫无根据的。在致驻喀布尔英国大使的电报中,印度事务部还特地附上了上述两份情报,以此作为说服美国的证据。^④

然而,令人没有想到的是,就在英国方面费尽心机地想说服美方放弃开辟阿富汗线路的设想时,苏联政府先替英国解了个小围。

实际上,早在1942年12月25日,美驻苏使馆就收到一份来自苏联外交部的照会,内称:

关于为中国运送给养的车辆可能途经苏联领土,以及与此相关的需要考察一般路况和桥梁承重的问题,我们已经通知苏联各相关部门,将来如有需要,他们自己可以收集有关情报。因此,苏联政府认为,高登·鲍利斯先生没必要专门前往苏联中亚地区考察道路状况。^⑤

苏联政府拒绝给鲍利斯颁发签证,表明苏方并不认可美国所提出的新路线方案,鲍利斯人还未出发,新线路的设想已经暗淡了许多。而今又加上英国政府的反对,开辟阿富汗新线已变得越来越不现实了。

^① Memorandum by Ashley Clarke, January 5, 1943, FO 371/35690; O. K. Caroe, External Affairs Department, New Delhi to William Philips, Personal Representative of President Roosevelt to India, January 14, 1943, FO 371/35694.

^② 时任英驻印军总司令。

^③ Extract from Baluchistan Intelligence Summary No. 33, August 14, 1942; Extract from Baluchistan Intelligence Summary No. 41, October 9, 1942, FO 371/35690.

^④ Secretary of State for Foreign Affairs, Indian Office to H. M. Minister in Kabul, January 9, 1943 FO 371/35690.

^⑤ The Chargé in the Soviet Union (Henderson) to the Secretary of State, December 28, 1942, *FRUS*, 1942, China, p. 616.

1943年1月14日,英驻美使馆遵照国内指示精神,将英国政府的意见通报了美国国务院官员。美方表示:他们将把英国的意见转达给其驻喀布尔的大使。鲍利斯两天前已动身前往印度,行前他已被告知,在试图进入阿富汗之前,他须先拜见美驻喀布尔的大使寻求指示。他们保证,鲍利斯一定会听从其大使的意见,而且大使也会与他的英国同僚就此进行协商。^①

同一天,英印政府对外关系部部长卡洛(O. K. Caroe)也给美国总统罗斯福派驻印度的私人代表菲利普(William Phillips)写了一封长信,详细介绍了1941年下旬英、阿政府间围绕驱逐德、意侨民所发生的交锋,以及英国政府向阿富汗做出上述保证的经纬,进而表明了英国政府对美国试图开辟阿富汗线路所表现出的担忧与反对。^②

1月16日,英驻阿大使威利通过电报向印度事务部外交事务大臣汇报了他与美驻阿大使恩格特的交谈,在谈及苏联拒绝同意鲍利斯入境一事时,恩格特建议,在了解苏联对此的态度之前,先不与阿富汗政府接触。在该电文的最后,威利表示:“据我所知,整个建议目前已经被放弃。”^③

实际上,由于连续遭到苏、英两个主要盟国的反对,美国政府很快放弃了对阿富汗线路可行性的考察与讨论。由于苏联政府拒绝其入境,鲍利斯后来调整了行程,改线考察阿富汗、伊朗西北部和中国的新疆,但此时的考察活动已经与美国尝试开辟阿富汗线路的初衷无关了。^④

三、最后的努力与西北假道计划的夭折

西北假道运输线路距离遥远,在南亚、西亚、中亚广阔区域兜转了一个近似半圆的轨迹,行程长达近万公里。^⑤除了路途遥远,沿线地区地质气象条件和道路交通状况也好坏不一,既穿越南亚夏季湿热的亚热带丘陵,也经历中亚和中国西北冬季酷寒荒芜的大漠戈壁,可以说是一条充满困苦艰难的荆棘之路。即便当时艰苦卓绝的抗日烽火锤炼出了人的坚强意志,使得人们可以克服自然环境所带来的重重困难,然而,当出现人为干扰因素,尤其是当牵扯到战时变幻多端的国际政治环境时,情况则会变得尤为复杂。

西北假道运输的成功,取决于多个因素的共同作用,其中最为重要的是两个:第一个因素是政治上的,即获得沿途国家和地区政府的同意。此次假道运输虽路途遥远,途经多地,但涉及国家除了中国外,只有英国与苏联。英国最初就表示了支持与合作的态度,而苏联政府出于其国际、国内各种因素的考虑,起初持谨慎态度,但在中国政府持续不断的努力争取下,加上英、美的推动,最后总算勉强同意。政治问题获得解决后,剩下的便是技术因素,即如何解决运输工具——卡车。当时盟国中唯一能提供大批量卡车的国家只有美国,虽然此前在与苏联的谈判中,英国答应负责苏联路段所用的全部卡车,但这些卡车的供应最终还要落到美国头上。然而,恰恰就是在这环节上,美国方面出现了反复。

太平洋战争爆发后,中国成为美国在远东地区的主要援助对象,通过租借法案,美国将大量战

^① From Washington to Foreign Office, January 16, 1943, FO 371/35690.

^② O. K. Caroe, External Affairs Department, New Delhi to William Phillips, Personal Representative of President Roosevelt to India, January 14, 1943, FO 371/35694.

^③ His Minister Kabul to Secretary of State for Foreign Affairs, Indian Office, January 16, 1943, FO 371/35690.

^④ 关于鲍利斯一行的去向,档案显示,1943年2月18日,国务卿赫尔致电驻华大使高思(Gauss),告诉他战时经济委员会拟对华派出一个采购团,如果届时考察完毕的鲍利斯已到重庆,将委任他为采购团团团长助理,如情况有变,请他直接从重庆返美。参见 The Secretary of State to the Ambassador in China(Gauss), February 18, 1943, FRUS, 1942, China, p. 619.

^⑤ 据当时曾考察过全程路线的英国外交官台克满的估算,整个行程近9700公里之遥。参见 Report by Sir Eric Teichman, November 13, 1943, FO 371/35670.

时中国急需的军事装备及战略物资源源不断地运至中国。滇缅路中断后,美国方面也开始协助中国寻找新的运输通道,并为此开辟了驼峰空中航线,对于中方提出的假道运输计划,美国政府开始表示了支持,然而,当中苏间谈判获得初步进展时,美国政府内部却出现意见纷争。以国务院为代表的一方虽然继续支持中方开辟西北陆路通道;但以军方为代表的另一方则认为,西北通道路途遥远,受很多因素的掣肘,实际效率并不高。军方更看好快捷高效的空中运输,而以史迪威为代表的中国战区美军指挥官则念念不忘反攻缅甸,重启滇缅路,对中方尝试开辟西北通道始终缺乏热情。^①问题更在于,美国军方在拨付卡车等战略物资方面拥有绝对的话语权,因此,当西北假道计划进展到实际操作阶段,由于美国军方冷漠与不配合的态度,该计划在解决运输工具问题上遭遇到巨大的阻碍。

对于美国政府内部的这一变化,英国方面开始并未觉察,然而随着该事件的发酵,英国方面逐渐掌握了一些内情。即便如此,英国对中方开辟西北通道的热情并未减退,除了以实际行动继续支持假道计划的落实,他们还做出很多外交上的努力,试图说服和影响美方继续支持中方计划。

1942年11月,中苏就假道运输达成基本协议后,有关各方就计划的具体实施开始继续磋商。中苏间就交货地点、中方无法为回程卡车提供苏联所需物资等事项进行了交涉,并达成初步意见。中、英、苏通过会商,明确了各方在沿线各地的责任分担:英国负责卡拉奇至扎黑丹、扎黑丹至伊俄边境两段的铁路与公路运输,其中公路运输所用卡车由其自行解决;苏联负责其境内的土西铁路段和阿拉木图至哈密公路段运输,由英国解决苏方提出的1120辆卡车的供应,但这些卡车最终由美方提供;中国则负责由哈密至内地的运输,并要求美方在租借物资项下拨付卡车4000辆。然而,由于未能得到美国军方的配合,假道运输计划运行至此出现了迟滞。

到1943年1月,鉴于美国方面依然没有明确进展,英方开始流露出一不满情绪。英国战争内阁附设的对华供应特别委员会(Sub-Committee on Supplies to China)主席、供给部政务次官皮特(C. U. Peat)在给陆军部派驻华盛顿英美联合军火分配委员会的代表李维林上校(Colonel Lliwellin)的电报中就抱怨:从11月至今两个多月过去了,有关中国跨境运输一事,美方毫无进展。英国政府在古比雪夫和重庆全力以赴地提供帮助,为的是尽早开辟这条连接中国的线路。美国政府根本不重视此事,而我们还指望他们全心全意地合作,他们这种明显的犹豫不决令我们很不安,尤其是在给该线第4区段^②和第5区段^③供应与运送卡车这件事上。^④

2月5日,英国战争内阁附设的对华供应特别委员会召开会议,专门研究针对中国假道运输计划英方拟采取的下一步行动。

会议首先散发了李维林上校2月3日写给供应部政务次官皮特的一封私人信件,在信中,李维林表示,他打算近期去找罗斯福总统的私人助理霍普金斯(John Hopkins),质问美国政府在给中、苏供应与运送卡车上能提供什么样的帮助,但在此之前,他需要先搞清楚英方组装卡车的产能与发送能力。为推动假道计划的实施,他建议,在美方发运的卡车到达之前,英国可以考虑在已运抵印度的英国自用卡车中先垫拨一批用于假道运输。此外,之前英方有人提议将苏方所用卡车直接从美发往海参崴,并为此要求美方向苏联施压,对此李维林表示,鉴于美方态度冷漠,可以直接将该建议排除在外。

^① 关于美国国务院与军方在西北假道运输问题上的矛盾与纷争,参见邵玮楠《抗战后期国民政府关于假道运输之交涉》,《南京大学学报》2015年第2期。

^② 指由俄境内从土西铁路卸货点至中国转运点哈密区段。

^③ 指从哈密到兰州区段。

^④ From Foreign Office to Washington, January 24, 1943, FO 371/35691.

主持会议的战争内阁办公室主任布兰维尔表示,他对妨碍该事件进展所面临的重重障碍感到沮丧。美国人显然对这条线路缺乏热情,虽然他们自己不愿承认。我们自己驻华盛顿的某些代表对推动此事也有些不情愿,结果,我们至今都不知道美方是否准备好了所需卡车,能否尽快发运。他认为,理想的做法是,我们应该让这条线路变成现实,而非仅仅对华展现一个政治姿态。

会议先后讨论了要求美国向假道运输提供支持、如何获取航空运输的准确数据以及卡拉奇发运的货物等议题,会议着重讨论了如下几点并做出决定:1. 放弃向苏联提出将苏方需用卡车直接发至海参崴的建议,将中苏两国假道运输线路需用的卡车全部发运至卡拉奇,并在那里组装。关于预先垫拨卡车一事,陆军部要先获得美方的保证,补发英方垫拨的卡车,但此事不可乐观。2. 当务之急是尽可能多地获取卡车,因此没必要事先确定运抵卡中、苏两国的分配比例,待卡车到达后由中方在现场决定。3. 美方提供卡车没有困难,但运输受限。除非美方优先发运,否则9月底之前不可能运抵印度。目前美国通过海上运往印度给中国的货物每月差不多有2500吨,货物中没有运输车辆,这些货物大部分准备通过空运发往中国,但是很多货物因体积太大,不能空运,只能堆放在港口,任其毁损。应通知驻重庆的大使,请中国出面向美方施压,优先发运卡车。^①

遵照会议精神,英外交部随后指示驻华大使薛穆,令其建议中方,应尽快向美方提出,以后从美国发往印度分配给中国的运量应当全部装运交通设备,要优先发送目的地为印度的物资,要把配置第4和第5区段的能找到的交通工具全部装载上船。^②

不久,在华盛顿的李维林应约与霍普金斯见面,向其表达了英国政府愿意尽其所能帮助中国开辟陆路运输线的意愿。霍普金斯透露,美国应该可以提供1000部卡车。接着双方讨论了由英驻印司令部负责组装这些卡车以及中苏两国的代表在现场决定这批卡车的分配比例等问题,并达成共识。霍普金斯的表态让李维林颇受鼓舞,他立即把与霍普金斯的谈话内容通知了中国驻美使馆,称如果中方在要求美方拨付车辆一事上准备采取正式行动,现在华盛顿的大门已经打开。^③

然而,李维林还是过于乐观了,也就是在这段时间前后,英国方面开始陆续得到情报,逐渐了解到美方在中国西北假道运输计划上态度变得游移不定的原因。

2月下旬,位于华盛顿的英国中央民事秘书处(British Central Civil Secretariat)向战争内阁办公室提交了两封分别写于2月11日和13日的信件,其中11日的信件记载了英国北美物资供应协会(British Supply Council in North America)的官员与中国国防供应公司职员肖纳西(Shaughnessy)的谈话。肖纳西曾任美国海军陆战队的情报官,在国防供应公司主要负责探听美国军援物资供应的有关情报,了解许多美政府间的内幕。他向英方透露,霍普金斯虽然一直赞成中国开辟陆路通道,并且一再表示愿意帮忙,但在拨付卡车上仍然是毫无动静。这件事与霍普金斯无关,问题主要出在陆军部部长史汀生(Henry Lewis Stimson)身上,他本人反对开辟这条路线。在陆军部内部有一个派别,从开辟这条路线的建议提出之初就一直持反对意见。当中方请求拨付卡车时,史汀生要求他们提交一份关于该路线的可行性研究报告。这些人在随后提交的报告里指出,开辟这条路线在政治上的价值要大于军事上的价值。史汀生显然认为,他所做出的决定应该基于军事而非政治上的考虑。中国人认为,这份报告彻底毁了这条线路,而霍普金斯对此无能为力。

① Minutes of Meeting by Sub-Committee on Supplies to China, February 8, 1943, FO 371/35692.

② From Foreign Office to Chungking, February 13, 1943, FO 371/35692.

③ From Washington to Foreign Office, February 26, 1943, FO 371/35694.

肖纳西说,在这一切的背后,是史迪威将军手下几个参谋人员的反对意见,他们认为任何运到印度的装备都应用来强化他们所认可的特别战略计划,而不是开辟一条与其计划不符的通道。

另一封写于13日的信件则记述了英国官员乔治·桑塞姆爵士(Sir George Sansom)与罗斯福总统助理居里(Curie)的谈话,居里表示:他本人很想帮忙,但反对的力量来自像史汀生这样的高层,对此他也无能为力。

2月25日,战争内阁办公室以美国对新疆路线的态度为题,将这两封信的内容汇编成材料向内阁附设的对华供应特别委员会的全体成员进行了散发。^①

美国军方的反对立场无疑严重影响了假道运输计划的成功实施,但是英国政府并未轻言放弃。对于假道运输线路中由英国负责的部分,英方一直做着相应的准备工作,同时企望着该计划的落实出现转机。

12月,英印政府依中方要求修复了因洪水而中断的卡拉奇至扎黑丹的铁路。在卡车的接收与组装方面,英印政府也做出回应,同意在卡拉奇接收并组装全部假道运输线上运行的卡车。^②

在伦敦,英国陆军部于3月25日召开会议,研究提供给苏联卡车的组装与移交事宜,中国国防供应公司也派代表出席。会议建议由中国政府将苏联跨境运输所需1120辆卡车转交给苏联,并希望卡拉奇能以每月400辆的速度组装这1120辆卡车,在俾路支省与伊朗交界的火车终点站交付车辆,其后再由司机将这些卡车驾驶至伊苏边界处的巴吉兰(Bajgiran)交给苏联。^③

英方还对如何招募卡车在移交苏联前所需要的司机一事进行了研究。驻印英军司令部曾尝试在兰姆伽中国驻印军队中招募司机,但未能成功。于是,英国决定由中国政府负责招募司机,用于伊朗线运输,英方估计,未来三个月将需要320名或者更多的卡车司机。据此,英国外交部特致电驻华大使薛穆,要其通知中国政府做相应的准备。^④

此外,英方还做出安排,将伊朗境内从扎黑丹到苏联边境的公路运输事务交由英国商业公司具体负责执行,由陆军部下属的英国驻印总司令部负责指挥协调对华物资的转运工作,并支付前者所需费用,最终费用从英国对华借款中开列支出。^⑤

为彻底了解整个假道运输线路的道路交通状况,刚从驻华使馆汉文参事一职退休的台克满还自告奋勇,沿着拟议中的西北假道运输线路,对中国西北和苏联中亚地区进行了一次实地探访。台克满于1943年9月5日从兰州出发,一路西行,先乘坐汽车经酒泉、敦煌、哈密到达乌鲁木齐。从10月15日至26日,他先是从乌鲁木齐乘坐中苏航空公司的航班经伊犁飞到哈萨克斯坦首府阿拉木图,然后在阿拉木图转乘火车沿土西铁路到达乌兹别克斯坦首都塔什干,从塔什干继续乘火车沿跨里海铁路(Trans-Caspian)到达土库曼斯坦首都阿什哈巴德。再从阿什哈巴德搭乘运送物资的卡车沿公路至伊朗境内的巴吉兰,最后抵达扎黑丹。

经过一番实地考察,台克满在给外交部的电报中谈到了他对整条线路的印象:

这是一条非常长的旅程,途中需要经历四次转运,然而,考虑到目前没有合适的到中国的地面运输线路,我们也没有理由不通过这条线路将货物持续地运到中国。

由于路途遥远,经由该线运送的物资应该是那些中国用于战场和维系民生迫切所需的关

① American Attitude to the Sinkiang Route, Memorandum by Offices of the War Cabinet, February 25, 1943, FO 371/35693.

② From C. in C. India to War Office, February 12, 1943, FO 371/35693.

③ From Foreign Office to British Embassy, Chungking, May 4, FO 371/35693.

④ From Foreign Office to Chungking, April 28, 1943, Cab. 21/1015.

⑤ Foreign Office to Washington, May 23, 1943, Cab. 21/1015.

键物品,包括军火必需品、甘肃油田提升石油产量的机器设备、卡车、轮胎及汽车配件、其他中国不能生产的工业所需的机器和设备。^①

事实上,由于中国政府再三请求,加之英国政府的持续推动,美国军方的态度后来也有所松动。早在1943年1月,美国陆军军械部部长、军火分配委员会主任伯恩斯少将(James Burns)在与李维林的一次私人谈话中就曾透露,出于政治上的考虑,陆军部应改变对假道运输计划的反对立场,给中国人提供必要的卡车。^②

美国务院乘机予以推动。国务院政治关系顾问亨贝克(Stanley Hornbeck)在给国务卿赫尔准备的一份备忘录中指出,在最近召开的会议上,伯恩斯和陆军部代表均表示800辆卡车是可以办到的,且不会对盟国的行动造成负面影响。如果我们提供了卡车,中、英、苏都不会认为是美国的不合作扼杀了他们的尝试。因此,提供卡车既有政治上的好处,也有相当可能起到实际作用。^③

最后,美军方经协商决定拨付500辆卡车给中国用于西北通道的运输,并通过租借物资管理局很快做出安排,准备装船启运。与此同时,美方还向英国提出要求,请其从印度再拨出500部卡车,和美国提供的500部卡车一起用于阿拉木图—哈密段的运输。英国政府很快回复表示同意,并且主动将卡车数量增加到550部。^④

虽然与最初预想的卡车数目相去甚远,但运输工具问题总算得到一定程度的解决,假道运输计划似乎峰回路转。然而,由于美方的迟疑迂回,苏联方面却再起波澜。由于顾忌日本在苏联远东挑起事端,苏联对假道运输的态度一直很勉强,美国部分解决了中方对卡车的要求,但并未解决苏方的要求,而且中国方面对苏联要求的回报也打了很大的折扣,致使苏联立场又出现大的倒退。1943年8月底,经与中方代表沟通,驻印英军组织了一次试运输。英方临时组织了500部载重3吨的卡车,装满中国物资从印度出发,卡车司机全为印度人,英军士兵全程护送。车队沿麦什德公路行驶800公里后开到了伊朗北部苏联控制区边缘离麦什德还有175公里的地方,被苏军拦截。苏军以未接到命令为由拒绝接货,其后经多方交涉无果,车队被迫返回。^⑤

此次苏联拒绝接运货物事件,成为国民政府假道西北运输计划的一个重要转折点,虽然此后国民政府与苏联继续保持交涉,但都无功而返。无奈,这样一个经由中、苏、英、美四国多次交涉后的假道运输的尝试,最后只落得无疾而终的结果。

四、余论

1942—1943年间的西北假道运输计划,是抗战后期滇缅路中断后国民政府为打破日本对华封锁,开辟海外联系通道,获取国际战略物资的一次不成功的尝试。造成这次计划失败的原因是多方面的:首先,这一线路的距离过长,沿途道路基础设施也不尽完善,执行起来需要克服非常多的困难,因而具有先天性不足的劣势。其次,这次计划的失败受战时地缘政治、远东国际关系和军事战略等多种因素共同影响,同时也充分暴露了中国国际地位依然低下这一事实。表面上看苏联与美

① Report by Sir Eric Teichman, November 13, 1943, FO 371/35670.

② From Washington to Foreign Office, February 26, 1943, FO 371/35694.

③ Memorandum by the Adviser on Political Relations (Hornbeck) to the Secretary of State, January 28, *FRUS*, 1943, pp. 597 - 599.

④ The Secretary of State to the Charge in China (Atcheson), June 4, *FRUS*, 1943, p. 603.

⑤ Report by Sir Eric Teichman, November 13, 1943, FO 371/35670.

国这两个战时盟国的冷漠与不配合是导致这次失败的直接原因,但背后所折射的是国家利益的博弈与弱势国家的悲哀。

西北假道运输计划虽以失败告终,但与该计划相关的历史史实依然具有重要的学术研究价值。首先,西北假道运输案是战时国民政府开辟国际交通线努力的一个重要组成部分,透过对相关史实的厘清,可以使我們更加清晰地认识这一历史进程的全貌。其次,开辟西北国际陆路通道,是战时国民政府开发大西北交通基础设施建设的重要组成部分,通过对西北假道运输案中道路基础设施等相关史实的研究,可以帮助我们更加深入地了解战时国民政府开发大西北的动因及取得的成效。从战时中英关系的视角来发掘此段史实的细微之处,亦足以丰富我们对中英关系史多样性内涵的认识,从而令我们更加准确地理解与把握抗战时期中英两国关系的历史发展脉络。

从保存至今的大量英方档案来看,对于国民政府西北假道运输一案,当时英国政府耗费了大量行政资源,投入了相当的热情。相较于苏、美的冷漠、消极,英国政府在此次假道运输计划中的表现引人注目。首先,英国政府在协调确定假道运输线路上发挥了重要的引导作用,而且在不影响自身利益的条件下主动协助中国筹划了一些新的运输路线。其次,英国在假道运输线路途经地英属印度以及英治伊朗采取了积极配合的态度,为中国物资顺利过境印、伊进行了详细的研究且做出了充分的准备。第三,英国在外交上积极协调苏、美两国政府,使其在假道运输问题上对华持支持态度,并且在推动苏、美落实假道运输方案上做出了力所能及的贡献。

英国此次之所以对国民政府假道运输采取积极支持的态度,除了身为盟国所应尽义务之外,在很大程度上也与英方借机释放善意、寻求改善战时日渐紧张的两国关系有关。

众所周知,太平洋战争爆发后,中英两国成为盟国,在共同抗击日本法西斯的战斗中,中英两国在政治、军事、经济和外交等诸领域展开了广泛而深入的合作,而与此同时,两国之间就一些问题也萌生出许多矛盾与冲突。造成此种状况的原因比较复杂:这其中既有中英两国在反法西斯战争“先欧后亚”与“先亚后欧”军事战略选择上的矛盾,也有在具体战役组织实施相互协同配合上的矛盾;既有中英因历史遗留问题而产生的矛盾,也有两国在主权与领土等国家核心利益上的冲突。从国民政府方面而言,战时中国对外寻求援助与支持的重点目标是在美国,因此中英关系不可避免地被掩蔽在中美关系的光芒之下,被置于从属与次要的地位。与此同时,同为美国的受援国,中英之间某些时候在获取美国军事资源上成为直接竞争对手,无形中也引发很多矛盾。在诸多矛盾的共同作用之下,展现于我们面前的战时中英关系显得特别的曲折,仅在国民政府筹措交涉西北假道运输计划的1942年初到1943年下半年间,中英之间就产生了一系列的龃龉。

1942年初,为了保卫滇缅路,国民政府组织10万远征军赴缅作战,在中英协同作战中,英军自顾逃命,致使远征军孤军奋战,损失惨重。缅甸失守后,国民政府屡次催促英国收复缅甸,重开滇缅路,但一直得不到英方响应。1942年2月,英国效仿美国,宣布对华贷款5000万英镑,然而又不兑现,口惠而实不至。1942年4月,英国追随美国,宣布放弃在华不平等条约,然而,在其后举行的废约谈判中,英国又顽固坚持其在香港殖民地的利益,拒不退让。此外,英国还染指中国西藏地方事务,加强对西藏的控制,挑拨西藏地方当局与中央政府的关系,丘吉尔在1943年5月的太平洋作战会议上更公然声称西藏是独立的国家,引发国民政府的强烈抗议与交涉。凡此种种,令中国广大人以及国民政府的领导人对英不免心生恶感。翻阅这一时期的蒋介石日记,埋怨与指责英国的记

述可谓比比皆是。^①

虽然发生了如上所述的种种矛盾与冲突,但中英作为战时盟国,两国在联合抗击日本法西斯这一点上毕竟拥有许多共同的利益,因此,为维持战时盟国的合作关系,中英两国也在寻求时机,努力缩小与弥合双方的分歧,以期改善两国之间的紧张关系。作为改善两国关系举措的一部分,1942年9月,英国政府率先派遣议员代表团访华,1942年年底,英国政府又向宋美龄发出了访问邀请。英方这样做的目的,是希望通过扩大人员之间的交流来增进中英之间的相互了解与友谊。在1942年下旬举行的中英新约谈判中,虽然英国在香港殖民地问题上有所保留,但在两国1943年1月签署的《关于取消英国在华治外法权及处理有关问题之条约》(亦称“中英新约”)中,英国基本放弃了包括领事裁判权在内的所有在华特权,中英两国第一次在国际法意义上获得了真正平等地位。

国民政府提出假道运输计划也发生在这一时段,联想到英国对华释放善意的如上系列举动,我们便不难理解英方如此积极的动因。

实际上,为体现诚意,除积极参与和支持中方开辟西北运输通道外,英国还独自策划并向中方提出开辟多条以畜力为主的驿运线路设想,其中,英方对开辟从印度向北翻越喀喇昆仑山向中国运输物资的喀喇昆仑山驮运线路更是投入了巨大的热情。在一份印度事务部常务次官皮尔(Peel)发给英印政府对外关系部部长卡洛的电报里,英方曾清晰地表露过其之所以愿意帮助中国的动机:

在援华输运物资方面,喀喇昆仑线是一条纯粹由英国负责组织实施的线路,包括扎黑丹—麦什德—阿拉木图—兰州在内的其他路线,英国只是其中一个参与方,因此为了让中国人留有印象,我们最好要让喀喇昆仑线广为人知,即便该线的运量并不很多。这将有助于改善我们与中国的关系。^②

除此之外,英国政府支持国民政府假道运输计划还有一个原因:尽管假道运输面临重重困难,其实英国方面一直存有一个幻想,即如果苏、美两国尤其是苏联能协调立场,支持中方的主张,通过调整运力和整治沿线道路交通设施,该线有可能被开辟成为一条中国政府接收海外物资的主要通道,而且英国也可以在该线路的开通与运营中发挥作用。

1943年4月,英国供给部的梅埃尔(P. B. Mair)在向英内阁附设的对华供应特别委员会提供的一份备忘录中,就曾对滇缅路与西北运输路线这两个陆路通道的前景进行过分析。关于滇缅路,梅埃尔认为,重开与重建将耗时至少3—6个月,最快要到1945年夏季或冬季才能完成,重开后的滇缅路每月运输量最多2万至3万吨。这样,到1945年通过滇缅路及空中通道,每月运送军用物资的总量不会超过3万吨,规模如此小的运量不足以武装中国军队发起一场大规模的反攻。关于西北运输路线,梅埃尔指出,如果苏联方面同意假道该线运输,并减少自己通过伊朗线运输的数量,该线运输量最多可以达到每月3万至5万吨,重要的是只要苏方同意并予以配合,有关各方协调立

^① 如1942年5月12日,蒋介石针对远征军入缅参战写下评论:“缅甸初败我军被欺受辱,为其牺牲而且仍在缅甸被困,未脱险境,彼不仅不加救援,而亦未提我援缅之贡献,于情于理,皆无此种恶劣之态度,可憎已极,古人所谓吃一堑长一智,吾今更觉英徐之不可共事也。”1943年5月23日,针对丘吉尔在5月21日在华盛顿召开的太平洋军事会议上称西藏是独立国家一事,蒋介石写道:“丘吉尔突称‘西藏独立国家’,中国在此获得英美空军接济之时,不宜对藏用兵,并针对对中、英、美一月间加尔各答共同进攻缅甸决议完全推翻否认,此诚帝国主义真面目毕露,不仅为流氓市侩所不为,而亦为轴心倭寇所不齿。”参见《蒋介石日记》(手稿),1942年5月12日,1943年5月23日,斯坦福大学胡佛研究院档案馆藏。在蒋介石的日记中,类似对英负面评论的内容还有很多,足见他对于中英关系的发展颇感失望。

^② R. Peel, Indian Office to O. K. Caroe, External Affairs Department, Government of India, February 4, 1943, FO 371/35692.

场一致行动,该线当下即可迅速启动,并立即发挥对华输送给养的重要作用。^①

当然,英国政府支持中方开辟新的国际交通线的努力也不是无条件的,尤其是当拟议中的运输线路与英方的利益有可能发生冲突之时,这一点可以从英方在阿富汗线酝酿过程中的反应里清楚看出。

太平洋爆发后的中英同盟关系具有复杂的多面性,中英双方既有合作中的冲突,也有冲突中的合作,因此,深入发掘中英间许多鲜为人知的历史故事,无疑会有助于我们更加全面了解与把握战时中英关系的丰富历史内涵。

[作者张俊义,中国社会科学院近代史研究所研究员、新疆智库课题组专家]

(责任编辑:郭阳)

《外祖父大平正芳》翻译出版

渡边满子著,薛轶群等译,社会科学文献出版社 2017 年 12 月出版,
13 万字,39 元

该书是“中日历史问题译丛”系列图书之一,传主大平正芳担任外相期间,协助田中角荣首相实现了中日两国邦交正常化,此后还担任过日本第六十八、六十九任首相,是日本战后著名政治家之一。时至今日,“为何现在仍需要大平正芳”依然是日本经常讨论的一个话题,他被认为是日本对政治形势具有深刻洞察力的著名政治家,其将政治视为“公器”的政治观也广被称道。作者渡边满子为大平正芳的外孙女,撰写本书之前在日本电视台工作了 24 年之久,对日本政坛非常了解。因此,本书在撰写中作者既注意把握了当时的政治大背景,亦披露了诸多只有家人、身边人才知晓的细节,饶有趣味。

本书以家人的视角,勾画了政治家大平正芳生于明治末期,成长于大正民主时代,奋斗于昭和时代激荡的一生,不仅受到家人,也受到社会广泛爱戴。尽管由家人撰写的论述领袖生平的书藉为数不少,然而像本书这样多方呈现传主一生,又不偏不倚的论述实不多见。一方面,作者对外祖父公职人员的经历做了取舍,仅选取其中产生较大影响的事件,并力图做出客观的叙述,如“田中角荣的眼泪”“日中邦交正常化”“东京七国首脑峰会秘辛”等议题;另一方面,作者从家人的角度,描绘了日常生活中的大平正芳,如爱读书、热爱高尔夫球、热爱故乡等。总体而言,本书对于全方位认识大平正芳比较有价值,通过本书,读者可以领略到大平最真实的一生。(李丽丽)

① Note by P. B. Mair on Supply Routes to China, April 6, 1943, FO371/35697.