

中俄关系·《中俄睦邻友好合作条约》签署 20 年专题

抗战前期中苏交通线 与苏联军事物资输华

陈开科

【内容提要】抗战前期，中国努力呼吁欧美列强援助，但欧美列强为了维护自身利益，在远东对日本实施绥靖政策，没有谁主张对华军援。只有苏联基于自己的国家安全战略，决定秘密军事援华。为了将华购苏联军事物资顺利运抵中国，中苏合作开辟了海、陆、空三条交通线。海路从苏联敖德萨港出发，过波斯普鲁斯海峡、印度洋至中国香港和东南亚诸海港（仰光、海防等），然后货物转陆路运抵中国抗战前线；中国西北国际通道则由空、陆联运立体构成，由苏联援助的航空队和载重汽车从阿拉木图满载军事物资出发，自霍尔果斯入境（至中国境内还有大量中国民间驼队参与运输苏援军事物资），经伊犁、石河、乌鲁木齐、古城、哈密、安西、肃州、凉州等运抵兰州，再分运抗战前线。通过中苏海、陆、空交通线运输的华购苏联军事物资提升了中国军队的战斗力，沉重打击了日本侵略者的嚣张气焰。战时中苏交通线不仅是实践苏联外交战略的关键，更是中国抗日战场的“生命线”。

【关键词】军事援华 中苏交通线 西北国际通道

【中图分类号】D829.512 【文献标识码】A

【文章编号】2095-1094（2021）04-0019-0020

【作者简介】陈开科，中国社会科学院近代史研究所研究员、博士生导师，第五届中国中俄关系史研究会理事会秘书长。

【基金项目】国家社科基金重大项目“抗战时期西北国际通道资料整理及研究”（项目批准号：19ZDA218）阶段性成果。

抗日战争前期,正是中国抗战最艰难的时期,也是中国最需要援助的时期。当时的中国,工业基础薄弱,武器制造能力差,尤其经济情况孱弱,缺少外汇,即使有欧美列强愿意出售武器给中国,中国也付不起外汇。即便如此,中国的外交家们仍然不遗余力地请求列强施援,但列强无一例外,对德、日法西斯绥靖,对中国的求援白眼相对。只有苏联,基于独特的国家安全战略,决定“军事援华,保家卫国”。苏联向中国发放信用贷款,以便中国购买苏制武器,增强军事力量,有能力拖住日军,从而使自己免于陷入东西两线作战的困境。为了能让中国将苏联的军事援华物资安全顺利地运回,苏联还积极参与中苏交通线的建设。当时,苏联援华军用物资通过海、陆、空三条交通线运到中国。

一、战时中苏海路交通线及苏联军事物资海路运输情况

1937年9月,《中苏互不侵犯条约》刚一签署,中国国民政府就派杨杰率代表团到莫斯科谈判购买和运输苏联武器。按照伏罗希洛夫(К. Е. Ворошилов)元帅的意思,“重炮、战车等之输送,则较困难,最好能由海运运至香港。然后由香港经广州送至中国内地”,并初步确定具体海运路线——“由黑海敖德萨至香港”。随后,蒋介石即与法国政府商定经其属地安南运至中国。9月17日,苏联谈判代表拔也夫(И. П. Баринов)也承诺,“关于海运船只,当由苏俄设法筹备”,“关于战车、防战车炮及弹药等海运货物,在十日均可集中。目前问题全视贵国与法方交涉转运海口之结果如何为转移”。10月4日,拔也夫告知:“关于海运轮船问题,约于三、四天后方能解决,以后当奉告。”^①当时的海运路线为:自苏联黑海港口塞瓦斯托波尔经博斯普鲁斯海峡(Босфор)、印度洋至缅甸的仰光、越南的海防、中国的香港,然后用汽车或火车陆运至中国内地^②。同日,杨杰亦告知苏方:“法国已同意各货经法属安南输送。此外,蒋委员长于本年七月间已派专员驻安南,负责办理国境军火运输事宜。”^③可见,雇用别国海轮手续由苏联负责,但航线及转运终点、“运费、奖金之规定、支付”(有时由苏方代为垫付)、押运人^④等问题都由中国负责。在中苏双方合作背景下,海路运输终于在1937年11

① 孔倾泰、吴菊英:《中国军事代表团与苏联商谈援华抗日械弹记录稿》,载《民国档案》1987年第3期。

② ГАРФ. Ф. 4459. Оп. 28/2, Д. 250, Л. 101-102.

③ 孔倾泰、吴菊英:《中国军事代表团与苏联商谈援华抗日械弹记录稿》。

④ 孔庆泰:《抗战初期杨杰等和苏联磋商援华事项秘密函电选》,载《民国档案》1985年第1期。

月下旬开启。11月19日,苏联军方就将235个火车皮的火炮、航空物资及反坦克炮等运抵塞瓦斯托波尔港,等待运往中国^①。首次海运雇用了两艘轮船。从杨杰的电报来看,首次海运让人提心吊胆。1938年1月23日,杨杰从莫斯科电告蒋介石:“第一次海运两轮颇为焦虑。闻第一艘卸货后又重装驶港。第二艘尚无确息。若此批货物不能确实接收,则第二次雇妥之两轮亦不能装货及开行。”杨杰之所以如此担心,除了苏方的态度外,还因为此时这条海路已经有些不太平了:“在港敌探密布,稍一不慎,机泄生变,危险殊大。应请我方对于海运须特别组织机关办理,以防万一。并能使卸货与接收情形告知苏方。最好编订一种电码,以飞机分送与职及驻越港之负责人,俾得互通消息。因第一第二批货物价值二亿元以上,关系军事前途甚大。”^②从杨杰的态度看,他是不看好海运的。8月22日,杨杰在致蒋介石密电中明确表示:“海运有危险性,每次之供给,非有两月以上之准备不可,且不经济。在抗战中,自以出品迅速而经济、运输确实安全为主。”^③

很显然,杨杰的态度没能对海运产生什么影响。自1937年11月至1938年2月,通过“科克列伊勋爵号”(Лорд Кокрейн)、“西尔拳击号”(Бокс-хил)、“费尔德伦敦塔号”(Тоуэр-Филд)、“斯坦福号”(Станфорд)、“斯藤霍尔号”(Стэнхолл)、“比肯斯菲尔德号”(Биконсфилд)^④等租用的外国船只,海运从苏联购买的火炮、航空和装甲器械、76毫米火炮、轻重机枪及其弹药^⑤,总数额达3.62万吨^⑥。具体军事物资清单为:76毫米火炮160门(8门一组,每师装备两组,装备20个师);122毫米火炮80门(4门一组,每师装备一组,

① РГВА, Ф. 29, Оп. 37, Д. 10, Л. 141-142.

② 台北“国史馆”藏档,002-020300-43-023,第3—4页。

③ 孔庆泰:《抗战初期杨杰等和苏联磋商援华事项秘密电选》。

④ 俄文档案记述:“费尔德伦敦塔号”(Тоуэр-Филд)于1938年2月5日到达敖德萨,32名船员全部是英国人,被雇用运送华购苏制武器。1938年2月7日,该船赶到塞瓦斯托波尔,准备装运货物。2月8日,该船开始装货。2月14日,结束装货,离开塞瓦斯托波尔。20日顺利经过萨伊德港口(Саид)。3月25日顺利到达香港。根据蒋介石的通报,第一批两艘轮船包括“科克列伊勋爵号”“西尔拳击号”已于1937年底平安到达指定地点塞瓦斯托波尔。“科克列伊勋爵号”于1937年11月28日装货离开塞瓦斯托波尔,于1938年1月10日顺利到达越南的海防(Хайфонг),并将运送的货物卸下;“西尔拳击号”则于1937年12月15日离开塞瓦斯托波尔,于1938年1月24日顺利到达香港,并卸下货物。英国轮船“斯坦福号”于2月13日到达敖德萨,2月18日到达塞瓦斯托波尔,2月19日装满125个车皮的火炮,2月23日离开塞瓦斯托波尔经海前往中国,23日经过也门港,3月25日顺利到达新加坡,4月5日顺利到达香港,将中国购买的装备20个师的武器弹药运到中国。РГВА Ф. 33987, Оп. 3, Д. 1116, Л. 47-49, 68, 75, 81, 94, 114, 119.

⑤ Дубинский А. М. Помощь СССР китайскому народу в период японо-китайской войны (1937-1945) и позиция руководства КПК//Народы Азии и Африки, 1972 г. № 6.

⑥ Варганов В. Н. Военная помощь СССР китайскому народу накануне и в годы Второй мировой войны (1937-1945), М., 1990 г. С. 114-115.

装备 20 个师)；37 毫米反坦克炮 80 门(4 门一组，每师一组，装备 20 个师)；300 挺重机枪(每师 15 挺)、600 挺轻机枪(每师 30 挺)及其他军事物资。整个 1938 年春季，通过海路运到中国的军事物资总共有：82 辆坦克、425 门火炮、1825 挺机枪、400 辆汽车、36 万发炮弹、1000 万发步枪子弹^①。此外，1938 年 10 月 5 日，戎船起运，货物清单为：“115 重炮弹 50 000 发，野战炮弹 160 000 发，反坦克炮 100 门，弹 90 000 发，并预备弹头、信管、装药 210 000 份，罗生培式及格留生维克式步兵炮各 100 门，炮弹 400 000 发，轻机枪 2 000 挺，弹 40 000 000 发，共载重 5 000 余吨。”^②

但是，这条海路一直受到日本政府的军事和外交干扰。1938 年 1 月 3 日，苏联方面透露，有关中国雇船海运武器的事，意大利已向日本政府告密，并建议日本没收这些海运的武器^③。5 月 19 日，中国政府特使孙科在与苏联副外交人民委员斯托莫尼亚科夫会谈时说，由于日本的压力，法国政府已经明面上禁止(实际上默认)通过其属地印支运送武器弹药^④。10 月 21 日，杨杰密电云：“仰光、星加坡均英属地，此间无法接洽”，“恳即与英商洽”。24 日，雇用的英国船只在北非突遭英国海军封扣，“故误期，现虽称释放，迄未到达”^⑤。可见，海路已不太平。不过，此时海路运输依旧未停运，尚在偷偷进行。英国《观察家报》6 月 10 日载文称：有 50 架歼击机经海路运达汉口，另 200 架将于近期陆续运达^⑥。1939 年 6 月 24 日，孙科从莫斯科致电重庆，其中部分武器仍然准备通过海路运送：“海运武器第一批计有 1909 年式 76 山炮 50 门，1930 年式步兵平射炮 200 门，762 重机关枪 1 000 挺，762 轻机关枪 3 400 挺，762 步枪 50 000 支，步机弹 1 亿发，37 各种炮弹 400 000 发，76 山炮弹 100 000 发。”^⑦海运虽然还在继续，但运输速度已经开始缓慢下来。8 月 9 日，杨杰将苏联贸易部长米科杨^⑧对海运迟缓原因的解释电告蒋介石：“前拟雇熟悉商轮以便保持机密，嗣因吨量过小不敷装载，现改雇英船，本月廿日可抵阿德萨埠，已准备密商运输方法。”^⑨可见，

① Дёмин А. А. Авиация Великого соседа. Книга 1. У истоков китайской авиации. М., 2008. С. 286.

② 台北“国史馆”藏档，002-020300-00043-070，第 3 页。

③ 王真译：《抗战初期中苏关系文件选译》(上)，载《历史档案》1995 年第 3 期。

④ 王真译：《抗战初期中苏关系文件选译》(下)，载《历史档案》1995 年第 4 期。

⑤ 孔庆泰：《抗战初期杨杰等和苏联磋商援华事项秘密函电选》。

⑥ ГАРФ. Ф. 4459, оп. 28/2, Д. 249, Л. 103.

⑦ 台北“国史馆”藏档，002-080200-00516-085，第 1 页。

⑧ 此处“米科杨”(档案原文如此)即米高扬(Анастас Иванович Микоян, 1895-1978)，苏联革命家、国务与党务活动家，苏共中央政治局委员，主要负责对外贸易问题。

⑨ 孔庆泰：《抗战初期杨杰等和苏联磋商援华事项秘密函电选》。

海运路线从雇船到旅途都已经困难重重。

据统计,从1937年至1939年苏联经敖德萨海运到中国的武器弹药达6万吨^①。

不过,由于日本军事力量的压迫,英、法于1940年底先后关闭中越和滇缅公路,海路运输最终被迫中断^②。

二、战时中苏陆路交通线及苏联军事物资陆路运输情况

战时中苏陆路交通线被称为中国的“生命之路”^③。关于陆路运输,中国政府首先考虑的是修筑西北铁路,并多方酝酿中苏合建。交通部长张嘉璈还曾具体提出过合建方案:西安至乌鲁木齐一段由中国出资建造,自乌鲁木齐至边境以外由苏联负责建造。建造费用预算达3亿元,期限5年^④。1938年1月27日,孔祥熙向卢甘涅茨-奥列里斯基(И. Т. Луганец-Орельский)询问苏联政府对中苏合作修建中国西北铁路问题的态度,大使回答此举“无疑是可能的”^⑤。可见,苏联对中国提出的合修铁路的方案不甚积极。直到1939年4月,中国政府还在探询苏联对修筑西北铁路方案的态度^⑥。最终,由于种种原因,中苏合建中国西北铁路的计划夭折。

海路不畅,铁路不成,中国政府遂全力争取苏联援助修筑公路。最初,中苏公路交通开辟计划分为两个方向:首先是中苏中国北方公路。1938年3月1日,外交部长王宠惠要求苏联驻华大使卢甘涅茨-奥列里斯基将中国开辟中苏“中国北方公路”线的计划转达苏联政府:“中国政府考虑到必须同苏联有方便的交通联系,认为最方便的道路是上乌金斯克(今乌兰乌德)-乌兰巴托-达兰扎达加

① Дубинский А. М. Советско-китайские отношения в период японо-китайской войны, 1937-1945. М., 1980. С. 79.

② 薛衡天、金东吉:《民国时期中苏关系史》(中),中共党史出版社2009年版,第122页。

③ [俄]维克托·乌索夫:《20世纪30年代苏联情报机关在中国》,赖铭译,解放军出版社2013年版,第235页。

④ АВПРФ. Ф. 059, Оп. 1, П. 281. Д. 2768, Л. 274. Русско-китайские отношения в XX в. Т. IV: Советско-китайские отношения. 1937-1945 гг. Кн. 1: 1937-1944. М., 2000. С. 128.

⑤ 《中苏外交文件》(1938年)选译,李玉贞译,《近代史资料》总84号,中国社会科学出版社1993年版,第93页。

⑥ АВПРФ. Ф. 0100, Оп. 23, П. 193. Д. 9, Л. 148. Русско-китайские отношения в XX в. Т. IV: Советско-китайские отношения. 1937-1945 гг. Кн. 1: 1937-1944. М., 2000. С. 430.

德—额尔利济河（Эрлицихэ）—肃州—兰州。”^①但是，很明显，苏联方面不太同意开辟这条中国北方公路线，并认为这条公路线不如经过中国西北的公路线方便，理由有三：第一，“经新疆的道路耗费小”；第二，“达兰扎达加德至额尔利济河地段，据所有资料，不能通行，因为那里是戈壁大沙漠”；第三，中国西北公路系统已有较齐备的油料供应体系，而北方公路空空如也^②。中国政府所倡导的所谓“北方公路”建设计划遭到苏联的否决。其次是中国西北公路。经过商讨，中苏双方最终达成协议，共同修筑中苏中国西北公路线：自苏联萨雷—奥泽克（Сары-Озек）经中国乌鲁木齐至兰州，全程 2925 千米（苏联境内至边境中国霍尔果斯口岸约 230 千米，新疆境内全长 1530 千米，甘肃境内至兰州 1165 千米）。为此，苏联国防人民委员会专门组织了一个军队专业施工队，队长为上校斯拉文（Н. В. Славин）^③，副队长为少校巴比切（В. К. Бабич）^④。中方则由马步青任甘新公路督办，拨款 180 万元，组织了包括沿途民众和驻防士兵在内约十万人马参与建设。在中苏协力合作下，建设者们克服了高温（有时高达 50—60 摄氏度）、高山（海拔 1500—3000 米）、沙漠、戈壁等恶劣环境因素，西北公路最终于 1939 年夏天胜利通车^⑤。全线共建立了 20 个接待站、车辆加油站，其中 18 个在中国境内。中苏还共建了系列道路警卫站，负责保护沿途运输的安全^⑥。毫无疑问，苏联人民在修建中国西北公路运输线的历程中做出了巨大贡献：“成千上万苏联的筑路工人以其英勇的劳动修筑了穿越新疆的公路。迄今似乎还没有一本历史书记载这条‘生命之路’的建设者和‘经营者’——司机们可歌可泣的功绩。”^⑦

不过，中苏联合修建的这条阿—兰公路尤其是中国境内段的质量极差。再加上沿途地形复杂、设施简陋、天气恶劣等原因，导致运输车辆行驶艰难、缓慢。1937 年 10 月 17 日，第一批物资运输队出发，预定于 11 月 20 日前到达兰州。当时，在车队的日程表上写着：由萨雷奥泽克至乌鲁木齐（900 千米）——5 昼夜；由乌鲁木齐至哈密（690 千米）——6 昼夜；由哈密至安西（400 千米）——5 昼

① АВПРФ. Ф. 059, Оп. 1, П. 289, Д. 1999, Л. 117. Там же. С. 211.

② 《中苏外交文件》（1938 年）选译，李玉贞译，《近代史资料》总 84 号第 98 页。

③ 斯拉文（Н. В. Славин），苏联军事活动家，外交家，苏军中将。См.: Дмитриевская А. А., Сукманова А. В. Генерал-лейтенант Славин Николай Васильевич // Бюллетень медицинских интернет-конференций. 2017 г. № 1.

④ Сладковский М. И. История торгово-экономических отношений СССР с Китаем (1917–1974), М., 1977. С. 139.

⑤ Бородин Б. А. Помощь СССР китайскому народу в антияпонской войне. 1937–1941. М., 1965. С. 149.

⑥ [俄]维克托·乌索夫：《20 世纪 30 年代苏联情报机关在中国》，第 236 页。

⑦ [苏]亚·伊·切列潘诺夫：《中国国民革命军的北伐》，中国社会科学院近代史研究所翻译室译，中国社会科学出版社 1981 年版，第 589 页。

夜：由安西至肃州（260 千米）——1 昼夜；由肃州至凉州（490 千米）——5 昼夜；由凉州至兰州（260 千米）——2 昼夜。全程共用时间 24 昼夜^①。长期奔波在甘新公路上的苏联载重汽车主要有两种型号：ЗИС-5，主要运输援华飞机部件；ЗИС-6，主要运输援华飞机的机身。1938 年，这条甘新公路又延伸到西安。武汉会战后又改道，经兰州、天水、凤县、汉中、广元至重庆大西南^②。据统计，自 1937 年 10 月至 1939 年 2 月中旬，在苏联境内，有 5 640 辆军用货车运输援华物资。在中国境内，有 5 260 辆汽车运送援华物资。在阿—兰公路线上，有 4 000 多名苏联各类技术人员曾默默奉献^③。这条运输线，俄方称为“Z 运输线”。俄国学者将“Z 运输线”行动划分为三个阶段：

第一阶段，自 1937 年底至 1938 年底。这一阶段，苏联载重卡车 ЗИС-5、ЗИС-6 首先运送沿途各基地所需的燃油能源物资（见表 1，根据俄文资料绘制）。

当时，中国工业基础薄弱，矿产开采规模小，石油主要依靠进口。所以，从苏联到中国兰州暨中苏中国西北航线所有基地的汽油供应全靠从苏联购买。苏购汽油均储存在中苏航线沿途各航空基地，以满足转运苏购武器飞机的需要。1937 年 10 月 9 日，红军侦查二局代理局长哈巴佐夫（Хабазов）就根据与杨杰的协议，

表 1 1937—1938 年苏联载重卡车运送沿途各基地所需燃油情况

时间	燃油种类	数量 / 吨	总计 / 吨
1937 年	汽车汽油	1 704	2 450.9
	航空汽油	484	
	汽车机油	221.4	
	航空机油	41.5	
1938 年	汽车汽油	4 718.8	6 586.9
	航空汽油	1 414	
	汽车机油	265	
	航空机油	189.1	

资料来源：Вартанов В.Н. Операция "Z":Советского добровольцы в антияпонской войне китайского народа в 1930-1940-х гг.М.1992г. С.10

① Дубинский А. М. Помощь СССР китайскому народу в период японо-китайской войны (1937-1945) и позиция руководства КПК.
② 徐万民：《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，第 93 页。
③ Яковлев А.Г. СССР и борьба китайского народа против японской агрессии (1931-1945 гг.). В кн.: Ленинская политика СССР в отношении Китая. М., 1968. С. 102.

申请尽快将汽油运到如下航空基地：乌苏（25 吨）、迪化（乌鲁木齐，90 吨）、古城（10 吨）、哈密（25 吨）、安西（41 吨）、凉州（13.63 吨）、甘州（13.63 吨）、肃州（13.63 吨）^①。

当然，在这一阶段，载重汽车同时也运送飞机等其他军购物资。当时用载重汽车运输飞机采取运输队的形式：一组人马负责一组车队武装运送一批物资。根据当时一份 Z 行动报告，1937 年 12 月 29 日，第 1 运输队运送 15 架 И-15 平安到达哈密，将飞机从汽车上卸下来，飞机零件均未损坏，随即开始组装。12 月 30 日，位于七角井子和哈密（Чигиченза-Хами）之间的某地，第 2 运输队运送的 15 架 И-15 起运，于 31 日到达哈密。12 月 30 日，有 4 支运送航空物资的汽车运输队准备起运，分别是：驻吐鲁番的第 4 运输队共 133 人，57 辆卡车；驻乌鲁木齐的第 5 运输队共 135 人，53 辆卡车；驻石河的第 6 运输队共 107 人，48 辆卡车；驻塔尔基的第 7 运输队共 136 人，58 辆卡车。12 月 30 日上午 8 时，第 8 运输队运送 16 架 И-15 平安越过中苏边界。12 月 30 日凌晨 5 时，第 9 运输队（142 人，55 辆卡车）沿着二号陆路运输线从萨雷 - 奥泽克出发，其中，32 辆卡车运送飞机、14 辆运送汽油、2 辆运送弹药，其余车辆则承担路途服务工作；运输队配备 5 挺机枪、18 支步枪和 45 支手枪，于 31 日上午 9 时顺利越过中苏边界，进入中国。12 月 30 日上午 8 时，第 10 运输队从萨雷 - 奥泽克动身，车队由 138 人及 58 辆卡车组成，运载的航空军事物资包括：500 千克的航空爆破弹 14 枚、250 千克的航空爆破弹 52 枚、100 千克的航空爆破弹 1 枚、50 千克的航空爆破弹 103 枚、8 千克的航空杀伤弹 1412 枚、起爆引信 28 箱、子弹 1214 箱、弹夹 213 箱等，该车队配备武器包括 8 挺机枪、23 支步枪和 61 支手枪。12 月 31 日上午 11 时，第 11 运输队共 98 人，配备 49 辆卡车从萨雷 - 奥泽克出发，该队运送的援华军事物资包括：100 千克的航空爆破弹 172 枚、弹药 82 箱、起爆引信 24 箱、弹夹 6 箱，其中，8 辆卡车运送飞机零件、9 辆卡车运送航空汽油、20 辆卡车运送汽油、1 辆卡车运送机油、1 辆卡车运送汽车仪表设备、1 辆卡车运送农产品，运输队配备 3 挺机枪、6 支步枪和 17 支手枪^②。1938 年 1 月 1 日，有 3 支运输队往兰州运送军用物资：第 4 运输队从七角井子出发，第 5 运输队从吐鲁番出发，第 6 运输队从乌鲁木齐出发^③。1938 年 1 月 5 日，第 8 运输队从吐鲁番、第 9 运输队从乌

① РГВА Ф. 29, Оп. 37, Д. 10, Л. 34.

② РГВА Ф. 33987, Оп. 3, Д. 1116, Л. 1-2.

③ РГВА Ф. 33987, Оп. 3, Д. 1116, Л. 4.

鲁木齐出发,两支车队共运送32架И-15赴兰州,其余各运输队亦从不同的地方运输航空设备和物资前往兰州。1月16日,第13运输队运送62箱燃烧弹和1吨阿芒拿炸药到达乌鲁木齐;同日,第15运输队(82人,50辆卡车)运送98吨汽车用汽油、18吨汽车润滑油、5吨索里多尔润滑脂、2吨航空汽油,离开贾尔肯城(Джаркент),于17日顺利通过边界进入中国。1月18日,第16运输队(74人、37辆卡车)运送35吨汽车用汽油、7吨汽车润滑油、2吨索里多尔润滑脂、33吨汽油离开贾尔肯城,于20日通过边界入境。1月21日,第17运输队(22人、11辆ЗИС-5卡车)运送14吨汽油、7吨汽车燃油出发至贾尔肯城,于22日通过边界入境。1月22日,第12运输队运送航空和汽车燃料到达哈密。1月23日,第9运输队运送16架И-15飞机到达哈密,随即返回萨雷-奥泽克。1月28日,一支由103人、55辆卡车组成的汽车运输队从萨雷-奥泽克出发前往中国,运送的军事物资包括:10千克的航空杀伤弹135箱、引信27箱、燃烧弹3388箱、弹夹872箱,该运输队配备6挺机枪、10支步枪、14支手枪。第21运输队满载航空设备于2月17日从兰州出发,20日到达西安。第22运输队和第20运输队分别于2月18、19日运送29架И-15飞机到达哈密。2月20日,第19运输队将15架И-15运到哈密,随后返回萨雷-奥泽克;第23运输队满载航空物资及3台V-100飞机发动机从甘州运往兰州;第28运输队将16架И-15运到了哈密;第30运输队满载志愿队员及基地人员包裹从甘州运往凉州;第32运输队满载补充哈密、星星峡航空基地的汽车燃料到达石河;第34运输队满载航空和汽车用燃油到达伊犁,然后返回贾尔肯城。2月21日,第35运输队(89人、59辆卡车)运送120吨的汽车燃料从萨雷-奥泽克出发,以补充乌鲁木齐航空基地的储藏。2月22日,第36运输队(22人、16辆卡车)满载21吨汽油、9吨航空汽油、2吨航空油料,以补充伊犁航空基地的储藏。2月23日,第28运输队从吐鲁番出发,将16架И-15飞机运送到哈密;第33运输队从乌鲁木齐出发,运送汽车燃料。2月28日,第38运输队(33人、16辆液罐车和1辆ЗИС-5卡车)运送39吨航空汽油、24吨汽车燃油从萨雷-奥泽克出发,于3月1日通过边界,所运载燃油均用于补充乌鲁木齐的转运基地。3月2日,第39运输队(35人、18辆卡车)运载18吨航空汽油、3吨航空润滑油、2台飞机发动机从萨雷-奥泽克出发,于3月3日通过边界到达石河。3月2日,第40运输队(88人、53辆卡车)运载33吨航空汽油、72吨汽车燃油、2吨航空润滑油及航空设备零件,于3月4日通过

边界前往哈密。3 月 3 日,第 41 运输队(87 人、43 辆卡车)运载 71 吨航空汽油、26 吨航空润滑油从萨雷-奥泽克出发前往乌鲁木齐。3 月 4 日,第 42 运输队(77 人、39 辆卡车)运载 39 吨汽油、52 吨航空汽油从萨雷-奥泽克出发。3 月 6 日,第 43 运输队(49 人、26 辆卡车)运载 62 吨汽车燃油从萨雷-奥泽克出发前往哈密。3 月 7 日,第 44 运输队(86 人、42 辆卡车)运载飞机零件和 80 吨汽车用汽油从萨雷-奥泽克出发前往乌鲁木齐。3 月 9 日,第 45 运输队(21 人、10 辆卡车)运载 4 台飞机发动机 AM-34、6 吨航空润滑油和若干补充兰州基地的飞机零件从萨雷-奥泽克出发,于 3 月 10 日通过中苏边界入华。3 月 11 日,第 46 运输队(71 人、35 辆卡车)运载 10 台飞机发动机 M-25、飞机零件及航空供给物资从萨雷-奥泽克出发前往哈密,于 3 月 12 日顺利入境。3 月 14 日,第 48 运输队运载 33 吨汽车用汽油到达精河。3 月 16 日,第 50 运输队(82 人、35 辆卡车)运载 53 吨汽车用燃油、15 吨汽车润滑油从萨雷-奥泽克出发前往哈密,于 17 日入境。3 月 18 日,第 52 运输队(37 人、26 辆 ЗИС-5 卡车)运载 55 吨汽车用燃油从萨雷-奥泽克出发前往肯塞(Кенсай)。3 月 29 日,第 53 运输队(23 人、2 辆卡车及 9 辆油罐车)运载 19 吨航空汽油、17.4 吨汽车用燃油从萨雷-奥泽克出发,于 30 日过境,将 19 吨航空汽油运至乌鲁木齐、17.4 吨汽油运至石河。4 月 17 日,第 54 运输队(92 人、40 辆卡车)满载航空物资及志愿队食品和甘肃各航站基地补给品从萨雷-奥泽克出发,19 日过境,20 日到达石河;第 55 运输队(27 人、21 辆卡车)运载航空汽油、汽车机油及润滑油从萨雷-奥泽克出发,18 日过境,20 日到达精河,这些物资都用来补充新疆各航站基地的用度。4 月 23 日,第 56 运输队(29 人、15 辆 ЗИС-5 卡车)运载汽车用燃油从萨雷-奥泽克出发,24 日过境,25 日到达精河,所运载物资均用于石河、玛纳斯和乌鲁木齐航线的用度。4 月 27 日,第 57 运输队(13 人、6 辆卡车)满载援华物资从萨雷-奥泽克出发,于 28 日过境,5 月 4 日抵达吐鲁番。10 月 6 日,第 47 运输队满载汽车燃油和航空汽油离开萨雷-奥泽克前往乌鲁木齐。迄今为止,档案资料所见约有 57 支运输队长年奔波在中国西北生命线上,运输援华军事物资。1938 年 3 月,由于日军锋芒西向,西安的局势复杂化。根据苏联军方命令,此后运输队不再往兰州以东如西安、平凉等地活动^①。由此可见,当时苏联在陆路运送物资方面有着严密的

^① РГВА Ф. 33987, Оп. 3, Д. 1116, Л. 6, 25, 32, 34, 39, 77-78, 80-81, 84, 87, 88-89, 93, 100, 102, 106, 114, 121, 124, 128, 131.

组织形式，几乎每天都有武装运输队奔驰在中苏陆路生命线上。

第二阶段包括整个1939年。当年，中苏两国政府动用了1000辆ЗИС-5和120辆煤气车，主要运送军事物资，包括飞机及其配件、燃油、弹药武器，以及飞行技术人员等。据统计，1939年用汽车输入华的军事物资达6851.61吨，运送飞行技术人员3940人。根据1939年6月8日第815/132号命令，另有30架И-15、3套И-15零配件、10架И-16（装有机炮）、20架И-16（装有机枪）、36架СБ、24架ДБ-3、15个М-25В马达、50个М-87马达、18个М-1-3马达、20次升空作战用的航空炸弹16458个、航空机枪弹5074000发通过陆路公路输华。

第三阶段为1940年初至1941年初。在这个时期，陆路运输已经不再繁忙，尤其是1940年上半年，主要运送一些维修军用汽车及ДБ-3飞机的零配件。还有就是将中国偿还贷款的农矿产品运回苏联^①。1941年初，最后一批苏联军事物资经陆路运到中国^②。

陆路除了汽车运输，还存在驿运。苏联武器弹药等战略物资运到中国境内各基地后，部分物资由民间驿运力量辅助运输。1938年秋，交通部在兰州成立了陕甘驼运管理局，分别在星星峡、安西、酒泉、武威、天水、广元等地成立办事处，并在陕甘一带大量征集驼、马、骡、大车、马车等民间运输力量。大量军事物资通过这些民间运输力量运到大西南及南方抗战前线，自西北至江南绵延数千千米。自新疆至兰州（西安）主要是陆路，自西安至广元，再往南经阆中、南充、合川、重庆，顺长江辗转至湘江、衡阳的川陕、川湘驿运线均属于水陆联运，途经嘉陵江、长江、湘江，水陆兼程，全程8000多千米^③。长年奋斗在这条驿运线上的大量驿站人员包括农民、士兵及各类运输工人为中国抗战做出了杰出贡献，付出了巨大牺牲，亦可称“民族英雄”^④。

三、战时中苏航空交通线及苏联军事援华物资航空运输情况

苏联的军事物资除了用卡车、驼队等运输工具经兰新公路（驿路）运往中国外，主要还用飞机从空中运输。陆路蜿蜒，自阿拉木图至兰州差不多3000千米，

① Варганов В. Н. Операция "Z": Советские добровольцы в антияпонской войне китайского народа в 1930-1940-х гг. М. 1992 г. С. 10-21.

② 秦孝仪主编《中华民国重要史料初编——对日抗战时期第三编：战时外交》（二），台北1981年版，第526页。

③ 参见徐万民《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，第95—96页。

④ 赵效沂：《营建西北驿站的故事》，载台北《传记文学》第27卷第6期。

但空中航线稍短,约 2811 千米^①。当时,苏联飞机及其所运输的军用物资自苏联至中国有两条航线:中国西北航线和中国北方航线,其中,最主要的是中国西北航线,而中国北方航线启用较迟,且运行的时间也不长。

第一,中苏“中国西北航线”。早在 1935 年 3 月中苏双方已经就利用中国中苏西北航线达成基本意向,不过那个时候路线比较长:经中苏边境至伊犁—乌鲁木齐—哈密—兰州—西安—南京—上海^②。为此,中苏合作自阿拉木图至兰州沿途修建了 10 个稍成规模的机场,分设 10 个航空基地。1 个设在阿拉木图,其余 9 个设于中国境内,分别是伊犁、石河、乌鲁木齐、古城、哈密、安西、肃州、凉州、兰州。中国境内又划分为两段管理:新疆境内段(伊犁至哈密)包括 5 个航空基地,甘肃境内段(安西至兰州)包括 4 个航空基地。航空基地既是各类航空人员的临时生活基地,也是飞机加油和修理保养基地。这些航空基地无一例外都修建了转运机场,但参与转运飞机的并非仅有航空基地的机场。在苏联军方,早就收集了所有中国新疆地区机场的情报,并且绘有详细清晰的机场平面图。如塔城、玛纳斯、吐鲁番、阿克苏、库恰(Куча)、喀什噶尔等十几个机场。这些机场中凡在中苏航线范围内的都成为苏联军方转运援华飞机的机场,如玛纳斯、吐鲁番、安西等。

为了使苏联飞机飞入中国领空合法化,1938 年 2 月 27 日中苏签署了《军事航空协定》,具体规定了苏联飞机进入中国领空应遵循的管理制度^③。同时,为了适应中苏越来越频繁的物资运输及商贸现状,1939 年 9 月 9 日,中华民国政府交通部与苏联中央民用航空管理总局在重庆签署了《组设哈密阿拉木图间定期飞行协定》及其附约^④。根据协定,中苏双方合作组建中苏航空公司,简称为“哈阿”(НАМИ-АТА)。苏联方面提供飞机及相关航空设备、空勤技术人员,中方提供地勤服务。公司主要经营阿拉木图—哈密间民航运输。

中国从苏联购买的飞机分为轰炸机和歼击机。大部分轰炸机从制造厂直接经铁路用专列运到阿拉木图进行组装,然后飞往中国。如 1938 年 1 月 7 日,专列 № 1597 就运送了 30 架 И-15 从莫斯科抵达萨雷—奥泽克。1 月 15 日,专列

① Дёмин А. А. Авиация Великого соседа. Книга 1. У истоков китайской авиации. М., 2008. С. 313. 但瓦尔特诺夫认为只有 2611 千米。Варганов В. Н. Операция "Z": Советские добровольцы в антияпонской войне китайского народа в 1930–1940-х гг. М., 1992 г. С. 21.

② Документы внешней политики СССР. т. 20 (01 января–31 декабря 1937), М., 1976, С. 702.

③ 徐万民:《战争生命线:国际交通与八年抗战》,第 97 页。

④ 王铁崖编《中外旧约章汇编》(第三册),北京三联书店 1982 年版,第 1146—1149 页。

№ 1597 运送 30 架 И-15 停靠于在图古兹 (Тугуз) 车站, 16 日到达秋拉 - 塔姆 (Тюра-Там) 车站, 19 日到达秋里 - 库巴斯 (Тюль-Кубас) 车站; 1 月 15 日, 专列 № 1614 运送 30 架 И-15 停靠特洛斯佳卡 (Тростянка) 车站, 16 日到达拉兹耶兹德 26 号 (Разезде № 26) 车站, 19 日到达吉兰 (Джилан) 车站, 24 日到达卡扎林斯克 (Казалинск) 车站; 1 月 15 日, 专列 № 1628 运送 15 架 И-15 停靠于留别尔齐 (Люберцы) 车站, 16 日到达沃登雅平斯基 (Воденябинский) 车站, 19 日到达科尔图班卡 (Колтубанка) 车站……最后, 运送飞机的专列到达阿拉木图。专列每经一站, 都有记录。先后参与运送援华军事物资的专列有: № 7038、№ 7039、№ 7045、№ 7049、№ 7925、№ 7926、№ 8009、№ 8010、№ 8014、№ 8015、№ 8038 等^①。

至于歼击机, 也是由制造厂经铁路运到阿拉木图, 然后组装。刚开始, 也采取飞行的办法, 从阿拉木图飞到新疆。如 1937 年 11 月 19 日, 有 7 架 И-16 飞往石河基地; 11 月 20 日, 1 架 СБ、7 架 И-16、2 架 УТИ-4 从阿拉木图飞到伊犁^②; 12 月 29 日, 4 架 СБ 从肃州飞往兰州; 12 月 30 日, 有 1 架 СБ、8 架 И-16 平安从阿拉木图飞到乌鲁木齐; 同日, 另有 1 架早前 (12 月 27 日) 因浓雾而滞留在伊犁的 СБ 飞到乌鲁木齐, 2 架 СБ 从兰州飞至西安; 12 月 31 日午后 1 时, 1 架 СБ 和 3 架 И-16 从乌鲁木齐飞至古城。1938 年 1 月 7 日, 有 1 架 СБ、7 架 И-16 从古城飞往哈密, 1 月 9 日顺利抵达肃州; 1 月 9 日, 有 6 架 И-16 从肃州飞至兰州; 同日, 有 6 架 СБ 从兰州顺利飞抵汉口; 1 月 10 日, 有 8 架 И-16 和 1 架 СБ 顺利从肃州飞抵兰州; 2 月 26 日, 有 12 架 И-15 从兰州飞至西安, 有 6 架 И-15 从兰州往东飞; 2 月 25 日, 12 架 И-15 从兰州飞抵西安; 2 月 26 日, 6 架 И-15 从兰州往东飞。自此迄 3 月 5 日, 航线上暂停飞机转运, 各航空基地在此期间主要修理受损的飞机。3 月 5 日, 各航空修好了 11 架受损的 И-16。3 月 13 日, 特别航空队的 4 架 СБ 从乌鲁木齐顺利到达哈密; 3 月 14 日, 有 2 架在 1937 年 10 月 27 日事故中受损的 И-16 顺利从肃州飞抵兰州; 3 月 29 日, 2 架 СБ 从兰州顺利抵达汉口; 4 月 18 日, 2 架 И-16 从凉州飞抵兰州; 4 月 30 日, 有 4 架 И-16 和 1 架 СБ 从兰州飞抵平凉; 5 月 31 日, 10 架 И-15 在大队长雅库申 (Якушин) 的率领下跟着 1 架 СБ 从哈密飞往兰州, 6 月 2 日平安抵达兰州。9 月 28 日, 有 2 个 И-15

① РГВА. Ф. 33987, Оп. 3, Д. 1116, Л. 11, 18, 21, 24, 28, 84, 144-145, 212, 242, 249.

② РГВА. Ф. 29, Оп. 37, Д. 10, Л. 141, 143.

机组从哈密往东飞：第一个机组共 10 架飞机在 1 架 ДС-3（飞行员为乌格留莫夫）的带领下分别于上午 7 时 45 分和 10 时 15 分到达肃州；第二个机组 10 架飞机在 1 架 СБ（飞行员索宾 Собин）的带领下于 9 时 30 分到达安西，下午 1 时到达肃州。9 月 30 日和 10 月 1 日，共有 4 个机组 38 架 И-15 从哈密起飞往东：第一个机组 9 架飞机在 1 架杜格拉斯（Дуглас）飞机领航下（领航员洛帕特金）于 30 日上午 9 时到达肃州；第二个机组 9 架飞机在 1 架 СБ 飞机率领下（领航员索宾）于 30 日上午 10 时 20 分到达安西，由于天气变坏，飞机延迟，直到 10 月 1 日晨 7 时 45 分到达肃州；第三个机组 10 架飞机在 1 架 СБ 领航下（领航员图日克 Тужик）于 10 月 1 日上午 10 时 40 分到达肃州；第四个机组 10 架飞机在 1 架杜格拉斯飞机领航下（领航员洛帕特金）于 10 月 1 日下午 4 时 45 分到达安西。10 月 1 日，在哈密已经聚集了 100 架 И-15，正在试飞，已经准备好转运的有 86 架，其中有 69 架起飞往东。10 月 2 日，中苏航线上有 3 个机组 И-15 继续往东：第一个机组 8 架飞机在 1 架 СБ（飞行员索宾）领航下于早晨 6 时 20 分从哈密起飞前往肃州，在降落时，有架飞机受损，停靠肃州待修，11 时 25 分，机组新增 2 架飞机共 9 架离开肃州到达凉州，并于下午 2 时 10 分离开凉州前往兰州；第二个机组 10 架飞机在 1 架杜格拉斯飞机领航下（领航员洛帕特金）于上午 6 时 10 分从安西起飞前往肃州，降落时有 3 架飞机受损，留在肃州待修，机组新增另 3 架飞机共 10 架于上午 9 时 15 分离开肃州前往凉州，11 时 14 分离开肃州飞往兰州；第三个机组 9 架飞机在 1 架 СБ 领航下（领航员图日克）早晨 6 时 15 分离开肃州，于 11 时 14 分到达兰州，中途有 1 架飞机起落架损坏，留在凉州待修。10 月 3 日 10 时 35 分和 12 时 15 分各有一个机组（每个机组 9 架飞机）的 И-15 离开肃州飞往凉州，下午 1 时 20 分，第一个机组 8 架飞机（1 架坏在凉州）飞往兰州，第二个机组 9 架飞机于 2 时 55 分亦飞往兰州。10 月 6 日 12 时 30 分，一个机组 12 架 И-15 飞机从哈密起飞，平安降落肃州。同日下午 2 时，另一个机组 11 架 И-15 从哈密起飞，3 时 45 分，其中 10 架飞机降落在安西州，1 架飞机（№ 4126）起落架受损迫降在途中某地待修。10 月 10 日，凉州的 22 架 И-15 平安飞抵兰州。10 月 13 日，阿拉木图组装了 13 架 СБ，14 日开始试飞，16 日将从阿拉木图起飞入华。10 月 14 日，11 架 И-15 从肃州飞抵凉州。15 日，另一个机组 11 架飞机亦平安飞抵凉州。18 日，在阿拉木图已经聚集和试飞了 20 架 СБ，其中有 10 架于 17 日平安转运到乌鲁木齐。10 月 16 日，22 架 И-15 从凉州平安转运到兰州。10 月 18 日，

又有10架СБ从阿拉木图平安转运到乌鲁木齐。11月5日,格卢什科(Глушко)СБ机组10架飞机从乌鲁木齐东飞,6日机组从安西州继续东飞;11月9日上午10时10分,另10架СБ从乌鲁木齐东飞,下午1时20分到达安西州,10日上午10时30分,机组顺利到达兰州。至11月11日,已经有20架СБ、93架无损И-15、7架待修И-15聚集在兰州^①。关于飞机转运,有时候也采用空陆联运的方式。1939年7月18日,有30架И-16采用空(1300千米)陆(1600千米)联运的方式运到兰州,全程无损无事故;8月13日,12架ДБ-3飞机陆运到兰州;9月7日,12架ДБ-3飞机陆运到安西州,由于机场未修好而延迟,飞机无损^②。

但是,由于新疆、甘肃气候复杂,各机场草草修建,条件十分恶劣。歼击机续航距离有限,容易受自然条件限制,所以,在飞行过程中很多飞机因失事残毁。12月16日,20架СБ飞机中有9架、46架И-16飞机中有17架因各种原因失事损坏^③。11月21日,2架И-16从石河飞往古城,就有1架失事^④。1938年1月17日,有62架СБ飞抵兰州,其中就有4架被损坏。根据战报,航线的各航空基地每天都有不少飞机损坏。对此,各航空基地唯有不停地修理。3月5日这天,各航空基地就修好了11架И-16,另有23架待修的И-16飞机,其中估计有9架能够修好,还有14架当时已经拆成了零件,无法修好。4月25日,甘肃各航空基地修好了21架И-16和5架И-15^⑤。比较而言,失事较多的还是歼击机,所以,自1937年底,改用载重汽车(或炮车)运输歼击机。机身用ЗИС-6运,其余配件则用ЗИС-5运。如果是空陆联运,一般用载重卡车将歼击机运到哈密,然后在哈密装配,再飞往兰州。但即使如此,也避免不了事故。如1939年8月3日,由10辆炮车拉着拆散的30架И-16运到兰州。其中就发生两次事故,致使两机破损。飞机破损主要有两方面原因:一是机场的道路泥泞不堪,二是飞行员技术素质不过硬和注意力不集中。8月4日,有36架СБ轰炸机空运到兰州,有1架飞机受损^⑥。

第二,中苏“中国北方航线”。为了加快运输军事援华物资,在开辟中苏中国西北航线的同时,苏联军方早在1937年就计划考察建构中苏中国北方航线:自西伯利亚(伊尔库茨克)南下经恰克图(Кяхта)、乌兰巴托、达兰扎台嘎

① РГВА Ф. 33987, Оп. 3, Д. 1116, Л. 1, 7, 10, 13, 84, 89, 97, 101, 247, 252, 256, 263, 269, 275, 277, 282.

② РГВА Ф. 33987, Оп. 3, Д. 1101, Л. 11.

③ РГВА Ф. 29, Оп. 37, Д. 10, Л. 177.

④ РГВА Ф. 29, Оп. 37, Д. 10, Л. 146.

⑤ РГВА Ф. 33987, Оп. 3, Д. 1116, Л. 24, 89, 124.

⑥ РГВА Ф. 33987, Оп. 3, Д. 1101, Л. 11.

(Далан-Цзагагай)^①至肃州、兰州。1937年9月9日,杨杰在莫斯科与苏联军方谈判购买武器时,伏罗希洛夫元帅就提出可以由上乌金斯克、库伦至太原路线运输武器,因为这条路线较短^②。刚开始,该航线只开通了苏联至中国外蒙古境内一段:1937年11月下旬,北方航线已经有32架СБ等待转运(伊尔库茨克17架、乌兰巴托1架、达兰扎台嘎14架)^③。12月1日,又开辟了一个航空基地哈达桑(Хадасан),各航空基地仍然有31架СБ等待转运:恰克图1架、哈达桑8架、达兰扎台嘎22架^④。12月3日,又新开辟了一个航空基地伊罗河口(Устье Реки Иро),共有31架СБ等待转运:达兰扎台嘎29架、哈达桑1架、伊罗河口1架^⑤。但是,这条航线一直未能开通从中国外蒙古到肃州这一段。主要原因可能还在于地理及安全因素。早在1937年底,苏联空军方面就对这条北方航线做过评估^⑥,意见有三点:①该航线离中日战线只有150—160千米,离日军最近的机场包头(Бао-Той)只有280—300千米。该航线完全处于日本空军的控制范围。②该航线长约1020千米,这个距离超出СБ飞机的续航距离950千米。③该航线由达兰扎台嘎往南地形多为山岭、戈壁,缺水,少见人烟。正是由于考虑到这些不利因素,北方航线迟迟未开通。

1938年是中日空战最为激烈的一年,也是苏联空军志愿队活动最为频繁的一年。在此背景下,苏联军方决定冒险开通转运СБ入华的中苏中国北方航线。5月26日,红军侦查局副局长亨丁报告为此所做的准备工作:①从莫斯科调来15个机组以便转运援华飞机。5月18日,这些机组已经飞至伊尔库茨克,并开始接受和试飞需要转运的飞机。②用于转运飞机的机组人员,则完全由外贝加尔军区的军事顾问挑选和确认。③有关运输航线的基地组织工作将于5月25日彻底完成。④5月23日,苏联军方在乌兰乌德、达兰扎台嘎、肃州、兰州之间建立了直接的通信联系。⑤初步确定,军方将第一批15架СБ于5月25日转运到达兰扎台嘎。但有关转运飞机的报告尚未收到^⑦。5月30日,第一个航空队由13架СБ组成,从伊尔库茨克沿着这条北方“Z”航线(根据特霍尔上校的命令)到达乌兰

① 今蒙古国城市达兰扎达嘎德(Далан-Цагдагад),又译为“达兰扎达加德”。

② 孔倾泰、吴菊英:《中国军事代表团与苏联商谈援华抗日械弹记录稿》。

③ РГВА Ф. 29, Оп. 37, Д. 10, Л. 138, 145, 147.

④ РГВА Ф. 29, Оп. 37, Д. 10, Л. 159.

⑤ РГВА Ф. 29, Оп. 37, Д. 10, Л. 162.

⑥ РГВА Ф. 29, Оп. 37, Д. 10, Л. 93.

⑦ РГВА Ф. 33987, Оп. 3, Д. 1116, Л. 133-134.

巴托。6月5日,又转至达兰扎台嘎。6月7日,在乌兰乌德聚集了两个CB机组共28架飞机,准备经达兰扎台嘎往南入华。整个1938年上半年,苏联军方一直在探索侦察这条航线。

6月3日,2架TB-3从乌兰巴托飞往达兰扎台嘎进行航线侦察,事后平安飞回。6月6日上午9时,3架TB-3从达兰扎台嘎飞至肃州侦察航线,下午1时30分,飞机平安到达肃州。6月8日,飞机又从肃州平安回到达兰扎台嘎。经过航线侦察确立航线安全性后,苏联军方正式开始转运行动。6月8日,阿格耶夫(Агеев)报告:特霍尔机组15架CB飞机已经于6月7日转运到了乌兰乌德,此时,乌兰乌德已经汇聚了28架CB飞机^①。6月10日凌晨2时10分,13架CB(季托夫机组)从乌兰巴托动身往南,4时20分机组平安到达达兰扎台嘎,中午12时30分机组动身飞往肃州,下午3时机组平安降落肃州。飞行员莫斯科里(Москаль)成功降落,在滑行过程中,错误转向,导致飞机左起落架断裂。6月12日晨7时,季托夫机组12架CB从肃州往东于10时20分到达兰州。6月13日,季托夫机组飞至汉口。同日,第二个CB机组13架飞机从乌兰乌德飞至肃州。6月14日,为了接受和转运第三个CB机组,14名飞行员从乌兰巴托平安飞至伊尔库茨克。6月15日,为了组织试飞,特霍尔上校至伊尔库茨克飞机制造第125厂接收了15架CB,这些飞机试飞以后将被转运乌兰乌德。6月20日,据特霍尔上校报告,17架CB从伊尔库茨克起飞,于21日到达乌兰乌德。23日,特霍尔CB机组最终有13架飞机从达兰扎台嘎平安飞抵肃州,26日从肃州顺利飞抵兰州,有1架刚修好的И-15随行亦飞抵兰州,27日,这13架CB平安飞抵汉口。27日,特霍尔与部分转运飞行员乘2架TB-3从兰州平安回到达兰扎台嘎,前往伊尔库茨克转运第四个援华CB机组。29日,特霍尔率领第三个CB机组15架飞机从乌兰乌德起飞平安飞抵达达兰扎台嘎,30日飞抵肃州,7月1日机组到达兰州。同日,第四个CB机组共18架飞机开始在伊尔库茨克试飞:3架已经达到转运的标准,4架已经试飞4小时、机枪已经试射,4架仅仅试飞2小时、机枪尚未试射,剩下7架正准备试飞。8日,特霍尔与两个转运机组成员到达伊尔库茨克。此后,伊尔库茨克连日大雨,第四个CB机组延迟南飞。7月19日,特霍尔率领第四个CB机组18架飞机从伊尔库茨克起飞,平安飞抵乌兰巴托,20日机组飞抵达达兰扎台嘎,22日机组飞抵兰州。此外,苏联军方也曾利用这条航线运输一些援华军事物资。1938年5月15日,

① РГВА Ф. 29, Оп. 37, Д. 10, Л. 289.

一支 5 辆卡车运输队运载 99 220 枚曳光弹、24 万个弹夹、159 975 发子弹从乌兰巴托出发，前往达兰扎台嘎，然后由 ТБ-3 运往肃州。6 月 12 日，两架 ТБ-3 满载军事物资从达兰扎台嘎飞往肃州。20 日，4 架 ТБ-3 满载 СБ 弹药从乌兰乌德起飞平安到达达兰扎台嘎，21 日平安飞抵肃州。24 日，4 架 ТБ-3 满载航空炸弹从达兰扎台嘎平安到达肃州。30 日，5 架 ТБ-3 满载弹药从达兰扎台嘎抵达肃州。7 月 2 日，4 架 ТБ-3 满载航空弹药从达兰扎台嘎飞抵肃州^①。

但如前所述，这条航线由于地理原因以及比较接近中日战线，不安全，最终停运。

简要的结论

综上所述，抗战前期，中苏基于各自的外交战略，谈判协调，最终签署了《中苏互不侵犯条约》，苏联开始秘密对华军事援助。为了华购苏制军事物资顺利运抵中国抗日战场，中苏合作开辟了战时中苏交通线。战时中苏交通线由海、陆、空三条航线组成。大量华购苏联军事物资通过海、陆、空航线运到中国。其中，海路航线途经区域均为欧美列强的势力范围，而此时欧美列强正对日本采取绥靖政策，牵扯的国际关系问题较为复杂，列强时而给运送华购军事物资的船只制造麻烦。再加上日本的军事外交压力，海路运输最终停运。至于中苏中国西北交通线则是一条空、陆立体综合运输线。尤其是陆路，除了公路，还有运转不息的驿路。国民政府组织了无数骆驼、骡、马、大车、马车日夜不停地运输苏联援华的军事物资^②。当然，绝大部分军事物资如华购苏制飞机主要还是依靠阿—兰空中航线来运输。但是，空中航线沿途的基础设施十分落后粗糙，气候和地理条件也十分恶劣，导致飞行事故不断，损失了不少人员和军事物资。整体上看，无论是海路、空路、还是陆路，都离不开苏联政府的有偿援助。从 1937 年底至 1940 年间，有好几千苏联军民长年劳作在中苏中国交通线上。他们用自己的生命和劳动，为实践苏联的外交战略，也为中国的抗日事业立下了功勋。抗战前期，如果没有中苏战时“生命线”，所有的华购苏联军事物资都无法从苏联运到中国在抗日战争中发挥作用，中国战场或更加艰难。可见，战时中苏交通线尤其是中国西北运输线堪称中国的“生命线”，值得我们研究和纪念。（责任编辑 李淑华）

① РГВА Ф.33987, Оп.3, Д.1116, Л.133, 139, 142, 144, 146, 148-150, 152-153, 157-158, 167, 169, 171, 174, 176-178, 181-182, 192, 199, 205.

② 徐万民：《战争生命线——国际交通与八年抗战》，第 95—96 页。

Китайско-советские каналы связи и советские военные поставки Китаю в первый период войны сопротивления Японии

Чэнь Кайкэ

【Аннотация】 В первые дни Антияпонской войны Китай обратился к европейским державам и США с просьбой о помощи в сопротивлении японской агрессии. Однако стремясь защитить свои интересы, европейские державы и США встали на путь умиротворения Японии на Дальнем Востоке, и никто из них не предложил военную помощь Китаю. И лишь Советский Союз, руководствуясь собственной стратегией национальной безопасности, принял решение тайно оказать военную помощь китайскому народу. Для беспрепятственной доставки закупаемой Китаем у Советского Союза военной техники и оружия были открыты морской, сухопутный и воздушный каналы связи между странами. Морской канал связи начинался из советского Одесского порта, проходил через Босфор и Индийский океан до китайского Гонконга и морских портов Юго-Восточной Азии (Янгон, Хайфон и т.д.), откуда военные материалы перебрасывались по суше на китайский фронт военных действий. Международный транспортный коридор на северо-западе Китая состоял из воздушного и сухопутного маршрутов транспортировки: груженные военными материалами советские самолеты и грузовики отправлялись из Алма-Аты, пересекали границу в районе Хоргоса (на территории Китая перевозка советских военных грузов осуществлялась караванами верблюдов), через Или, Шихэ, Урумчи, Гучэн, Хами, Аньси, Сучжоу и Лянчжоу доставлялись в Ланьчжоу, откуда распределялись по фронтам.

【Ключевые слова】 военная помощь Китаю; китайско-советский канал связи; международный коридор на северо-западе

The China-Soviet Transport Lines and the Export of Soviet Military Materials to China in the Early Stage of the Anti-Japanese War

Chen Kaike

Abstract: In the early stage of the anti-Japanese War, China made an appeal to European countries and the US for assistance. However, in order to safeguard their own interests, these countries adopted an appeasement policy against Japan in the Far East and no country advocated military assistance to China. Based on its national security strategy, the Soviet Union decided to secretly provide military aid to China. To successfully transport Soviet military supplies to China, the two countries cooperated to open up three transport lines by sea, land and air. The sea route departed from the Odessa Port in the Soviet Union, passed through the Bosphorus Strait and the Indian Ocean, and arrived at Hong Kong and various sea ports in Southeast Asia (Rangoon, Haiphong, etc.), and then the supplies were transported by land to the front lines of the Anti-Japanese War. The Northwest China International Corridor used air-land coordinated transport. The aviation team and trucks aided by the Soviet Union departed from Almaty, entered Khorgos (a large number of Chinese civilian camel teams participated in the transportation of Soviet-aided military supplies in China), passed through Ili, Shihe, Urumqi, Gucheng, Hami, and Anxi, Suzhou, Liangzhou, etc., arrived in Lanzhou, and then transported to the front lines of the War. With the help of military materials transported by the sea, land, and air lines, the combat effectiveness of the Chinese army had been improved, and the arrogance of the Japanese invaders had been heavily struck. The China-Soviet transport lines are not only the key to practice the Soviet diplomatic strategy, but also the "lifeline" of China's anti-Japanese battlefield.

Keywords: military aid to China; China-Soviet transport lines; the Northwest China International Corridor