

二战期间围绕波斯湾走廊 援苏物资运输通道的国际合作

马德义

【内容提要】 苏德战争爆发后，美英等盟国向苏联提供了大规模物资援助。在数条运输线路中经由波斯湾、伊朗抵达苏联的“波斯湾走廊”通道具有很重要的作用，盟国援苏物资中的四分之一左右经此运往苏联，对苏德战争及欧洲反法西斯战争的胜利发挥了积极影响。美英苏三国在开辟和利用“波斯湾走廊”运输通道过程中进行了多种形式的合作，大小矛盾分歧如影随形，明显地体现出大国关系的复杂性。美英合作相对较为顺利，但两国与苏联的合作则多行走于猜忌狐疑之中。美英苏因“波斯湾走廊”的开辟和利用同时出现在伊朗并因此与其产生交集，伊朗作为美英苏“合作平台”深陷大国矛盾之中。各方“合作”尽管伴有异议歧见和矛盾相向的情况，但在反法西斯战争大背景下最终做到了殊途同致合作共赢——“波斯湾走廊”运输通道在纵横捭阖的大国关系变化中完成了其历史使命。

【关键词】 第二次世界大战 “波斯湾走廊”通道 租借物资 大国关系

【作者简介】 马德义，海南师范大学历史文化学院副教授。

苏联在苏德战争之初遭受重创，希特勒断言苏联“已经崩溃且永远不会复兴”^①。局势的确十分严峻，若无外援相济则苏联所面临的倒悬之急有加剧之势。出于对本国利益和反法西斯斗争的综合考量，丘吉尔和罗斯福很快表示要尽其所能地对苏联提供帮助，因为苏联“勇敢和坚强的抵抗”在对德斗争中有着“极其重要”的作用，“必须迅即行动起来以为将来有效分配两国资源而制定计划”^②。

^① Geoffrey Bruun, *The World in the 20th Century*, Boston: D. C. Heath, 1948, pp. 491-492.

^② Department of States, *Peace and War: United States Foreign Policy, 1931-1941*, Washington DC.: Government Printing Office (下略为“GPO”) 1942, p. 108.

美英等盟国通过多条通道将大量物资运抵苏联^①，其开辟和利用情况各不相同，各具特点。运送援苏物资的北方航线受到极大威胁，黑海地区通往苏联的运输条件也十分不利，虽然在土耳其保持中立的情况下黑海在理论上能够保持开放，但轴心国占据爱琴海一带后该通道实际已被阻断。德国控制西欧和法属北非后，盟国货运船只难以自由通行波罗的海和地中海水域。在此情况下，经由波斯湾、伊朗抵达苏联的“波斯湾走廊”运输通道在其中发挥了重大作用，其所承担的援苏物资运量占总比近四分之一^②，对欧洲反法西斯战争的胜利产生了积极影响。与其他通道相比，这条路线在开辟和利用过程中涉及更多的大国关系问题，本文试以论之^③。

① 从全球看，援苏物资运送主要通过五条路线实现：（1）美国西海岸到苏联西伯利亚的“北冰洋航线”，由于交通不便及封冻期过长等因素，此路线作用较小，战间总计约 50 万吨物资经此运抵苏联，其中航空燃料运量比重较大。参见：T. E. Armstrong, “The Soviet Northern Sea Route”, *The Geographical Journal*, Vol. 121, No. 2 (Jun., 1955), pp. 136–146. （2）美国西海岸港口经北太平洋到苏联远东港口的“北太平洋航线”。1941–1945 年西方国家对苏援助达到 2 803 艘次、约 1 750 万吨物资，其中 900 多万吨租借物资经由北太平洋通道运抵苏联，占苏联接受美国租借物资总量的 47%。分别参见：Fern Chandonnet, *Alaska at War, 1941–1945: The Forgotten War Remembered*, Fairbanks: University of Alaska Press, 2007, p. 15; Otis Hays, Jr. *Wars – Secret Campaigns on the North Pacific Rim*, Fairbanks: University of Alaska Press, Fairbanks, 2004, p. 110. （3）美国港口经大西洋到苏联北方港口摩尔曼斯克、阿尔汉格尔斯克的“北方航线”，是美苏之间距离最短的物资供应线，二战间美英等盟国将 400 多万吨（其中 110 万吨来自英国）盟国援苏物资经此通道运抵苏联北方港口。参见：Hubert Paul Van Tuyl, *Lend – Lease and the Great Patriotic War, 1941–1945*, College Station: Texas A&M University, PhD, 1986, p. 45. 1941–1942 年间通过该通道运送的援苏物资占总比的 90% 以上。参见：Alexander Hill, “British Lend Lease Aid and the Soviet War Effort, June 1941 to June 1942”, *The Journal of Military History*, Vol. 71, No. 3, July 2007, pp. 773–808. （4）经波斯湾到苏伊（朗）边境的水陆联运线——“波斯湾走廊”通道，相对最为安全且可长年通行，援苏物资运送量介于上述两条通道运量之间，其中援苏汽车总量的 45% 经由此通道实现运输。参见：Frank N. Schubert, *The Persian Gulf Command: Lifeline to the Soviet Union*, Builders and Fighters. <http://140.194.76.129/publications/eng-pamphlets/ep870-1-42/c-5-1.pdf>. T. H. Vail Motter, *The Persian Corridor and Aid to Russia*, Washington DC: Office of the Chief of Military History, 1952, p. 139. （5）地中海经由黑海连接敖德萨等苏联黑海港口的“黑海航线”是开辟最晚的一条供应线，仅发挥五个月左右的作用而后随战事结束而停止使用。关于“五条路线”的研究还可参见：Robert Huhn Jones, *The Road to Russia: United States Lend – Lease to Soviet Union*, Norman: University of Oklahoma Press, 1969, p. 84.

② Паперно А. Л. Ленд – лиз. Тихий океан, М: Терра, 1998. С. 10; Красноженова Елена Евгеньевна, Трансиранский транспортный маршрут в период Великой Отечественной войны, 1941 – 1945, Санкт – Петербургский политехнический университет Петра Великого, Т. 8, № 3, 2017, С. 27.

③ 在国内研究中，《战时合作中美苏阿拉斯加—西伯利亚空中走廊研究》（孙向宇，《求是学刊》2016 年第 6 期）、《二战中伊朗航线与库尔德问题》（孙向宇，《西伯利亚研究》2016 年第 3 期）及《二战期间美国对苏实施租借法案之北太平洋航线研究》（刘佳楠，《西伯利亚研究》2015 年第 4 期）是具有代表性专题研究成果。在国外研究中，《波斯湾走廊与对苏援助》（T. H. Vail Motter, *The Persian Corridor and Aid to Russia*, Washington DC: Office of the Chief of Military History, 1952）是关于“波斯湾通道”的专题论著，也是“二战中美国陆军史”系列成果中唯一关于中东战场的著作。《通往俄国之路：美国对苏实施租借法案》（Robert Huhn Jones, *The Road to Russia: United States Lend – Lease to Soviet Union*, Norman: University of Oklahoma Press, 1969）、《环北太平洋的秘密战争》（Otis Hays, Jr. *Wars: Secret Campaigns on the North Pacific Rim*, Fairbanks: University of Alaska Press, 2004）、《租借法案：胜利的武器》（Edward Stettinius, Jr., *Lend – Lease: Weapon for Victory*, NY: Macmillan Company, 1944）和《给北极熊提供供养：美国对苏援助，1941–1945》（Hubert P. Van Tuyl, *Feeding the Bear: American Aid to the Soviet Union, 1941–1945*, Santa Barbara: ABC – CLIO, 1989）以及《波斯湾司令部：伊朗和伊拉克的二战史》（Ashley Jackson, *Persian Gulf Command: A History of the Second World War in Iran and Iraq*, New Haven: Yale University Press, 2018）也具有代表性。

一 “刀过竹解”：相对顺利的美英两方合作

美国于二战爆发前在中东地区的影响非常有限^①，商业利益主要以在沙特的“阿美石油公司”（Arabian – American Oil Company）为代表，在巴林、科威特和卡塔尔的石油利益初现于20世纪30~40年代^②。美国和伊朗“结缘”起初并非因为石油，根本原因是在二战大背景下所作的一种战略选择，直接原因则是美国对苏实施《租借法案》使然。英国在中东地区的存在远早于美国且影响大，两国为满足运送援苏物资需要而在该地区走到一起。美英双方在苏德战争爆发之际便表示要对苏联予以全面援助，罗斯福认为此举“与美国国家防务相关联”^③，因此要“给予苏联一切可能的援助”^④。美英之间在波斯湾走廊开辟和利用中虽有矛盾，但并未成为合作的严重羁绊。

在美英商讨开辟波斯湾走廊通道之际，英国自身在从埃及到印度的补给线也面临着巨大威胁。在埃及和利比亚边境地区的英国第八集团军与德国的“非洲军团”在激烈地进行着拉锯战，德军还从高加索方向威胁着英国在两伊地区的石油生命线，英国第十集团军为此需在叙利亚和伊拉克一带严密布防，同时还要防备德军从安纳托利亚和高加索等地突入伊朗。英国在中东地区近乎面临当风秉烛之境，希望美国能助力其在该地区的活动。罗斯福派特使哈里曼（William A. Harriman）于1941年7月赴伊拉克英军基地进行考察，由于英国当时在伊拉克的活动限于维护安全和保持交通及通讯联络方面的任务，因此美国最先也是在这些方面向英国提供了一些援助。

英苏两国在1941年8~9月间出兵伊朗后，英国就着手改进波斯湾地区的港口和伊朗境内陆路交通设施，以便有效向本国军队、向伊朗和苏联提供物资援助。伊拉克的巴士拉当时在波斯湾港口中发展程度相对较好，“英伊石油公司”发挥主导作用。在向苏联运送援助物资初期，伊朗西南的阿巴丹港在英国的计划

① 美国在中东地区的存在几乎只限于传教士方面的事务和一些美商石油资源开发相关的事务。参见：Hilton P. Goss, Charles M. Thomas, *American Foreign Policy in Growth and Action, Documentary Research Division*, Research Studies Institute of Air University, 1959, p. 249.

② Department of State, *US Policy in the Persian Gulf*, Special Report No. 166, GPO, 1987, p. 3.

③ The Acting Secretary of State to the Ambassador in the Soviet Union (Steinhardt), June 28, 1941, FRUS, General Papers, Soviet Union, Vol. I, GPO, 1959, p. 774.

④ President Roosevelt to the Land – Lease Administrator (Stettinius), Nov. 7, 1941, FRUS 1941 Vol. I, GPO, 1958. p. 857.

中只用于接收和组装飞机以及处理其他港口无法装卸的大型设备，该港口主要用作石油运输。伊朗的霍拉姆沙赫尔港（Khorramshahr，下略为“霍港”）和沙普尔港（Bandar Shahpur，即霍梅尼港）也是主要港口，但未改造前分别只有一个大型泊位，阿瓦士（Ahwas）是霍港以北的小型港口，波斯湾东北的布什尔港（Bushire）规模很小但优势之处在于它有通往德黑兰的公路。伊朗铁路缺少大马力机车、仅有几百个载重车厢且很多路段是单线，铁路需要经行数百座桥梁、在伊朗中部地区平均每两英里就需穿越一处隧道，铁路交通信号设施也非常落后。卡车数量极为有限，从海湾地区通往德黑兰及其以北地区的道路有很多情况下只适合骆驼和畜力车通过^①。在 1941 年下半年，英国从其本土、加拿大和印度获取火车机车和车厢，暂时缓解援苏物资运输困难问题。英国对波斯湾港口通往德黑兰的伊朗铁路实施军事管制，动用数千人的军队来维持其基本运转。美国 1942 年秋逐渐全面接手援苏物资运输相关任务前^②，英国在伊朗所面临就是上述状况，若不改善伊朗港口和内陆运输条件则无法达到最终目标。

伊朗境内的运输设施需要大力改进才能满足其自身及向苏联运送物资的需要，单靠英国一己之力难当此任。随着英国在伊朗南部地区影响的增强，美国的活动范围和内容也随之扩大。在英国要求下，美国两个代表团在 1941 年秋赴伊朗和埃及进行调查，并很快同意在改进伊朗通讯设施等方面向英国提供帮助。罗斯福下令组建了“伊朗军事行动处”（US Military Iranian Mission）^③，委派拉蒙得·维勒（Raymond A. Wheeler）^④ 上校负责具体事务并直接向战争部部长史汀生进行汇报，陆军工程兵部队也很快出现在当地。波斯湾走廊的效率一直受到伊朗境内低劣的陆路运输条件的限制，到 1941 年 10 月伊朗港口及铁路的援苏物资运量每月仅 6 000 吨，大抵相当于一艘船的载货量^⑤。尽管在 1942 年初波斯湾通道已实现少量过货，但伊朗内陆运输瓶颈仍未突破，美英苏之间的协商直到同年夏一直持续着。

① 美国负责对苏租借事务的斯退丁纽斯认为，几乎不能将“霍港”和“沙普尔港”称之为“港”。另外，关于交通条件的情况可一并参见：Edward Stettinius, Jr., *Lend-Lease: Weapon for Victory*, pp. 213-214.

② 直到 1943 年 3 月，在伊朗铁路上才出现完全由“美国元素”组成的援苏物资运输活动：扩建的铁路、火车机车、车厢、所运物资、机车工程师及消防人员等均来自美国。

③ 该机构是 1943 年 12 月成立的“波斯湾司令部”（Persian Gulf Command, PGC）的前身。

④ 到 1942 年 4 月末，其职务由唐纳德·辛格勒（Donald Shingler）上校取代。同年 10 月后辛格勒又被唐纳德·克诺利（Donald Connolly）取代。

⑤ Robert W. Coakley, *Command Decisions: The Persian Corridor as A Route for Aid to USSR*, Washington D. C.: Center of Military History of US Army, 1990, p. 229.

作为对英国在伊拉克巴士拉港综合区建设的支持，美方在 1942 年春承担了巴士拉以南伊拉克乌姆卡斯尔港（Umm Qasr）的建设任务，这时美方人员数量不多但也标志着美国大规模改进波斯湾运输设施活动的开启。美国承担的主要任务是港口和公路建设，但英军方和英国商业公司一直控制着交通运输方面的活动。1942 年年中，英国在巴士拉港口的改扩建工作依然落后于计划目标——目标吞吐量计划增至战前水平，但实际上却低于前一年的平均量。巴士拉是当时伊拉克在波斯湾港口中最活跃的，然而其过货量中仅有不到四分之一是流向苏联的，余者均为供给英国第十军的物资。美方的首要任务是使援助物资顺抵苏联而非援助英国在伊拉克等中东地区的活动，对伊朗境内项目的改扩建任务优先于在伊拉克的同类任务，所以美方的工作重心很快从伊拉克的乌姆卡斯尔港转向了伊朗境内的霍港等工程上来。

由于苏联主要倾向于通过摩尔曼斯克等北方港口接收援助物资，波斯湾走廊运输通道建设进程到 1942 年春依然无明显进展，所以作用也非常小，苏联主要通过该通道接收一些卡车和飞机。美国从其国家利益出发认为有必要提高援苏物资运送速度和效率，罗斯福在 1942 年 3 月表示说，伊朗对美国防务而言“至关重要”^①，这也表明美国将加强在伊朗的活动。盟国最初低估了德国对苏联北方航线的干预程度，盟国运输船只尤其在挪威沿海地区经常遇袭而蒙受严重损失。从英国和冰岛经北海、挪威海到巴伦支海方向的援苏物资运输船队的护航任务主要由英国承担，当 1942 年春德国在这些水域加大海空打击力度情况下，若增加兵力加强对这条通道进行保护，则会削弱英国本土及冰岛等地防御能力，或可招致德国的打击。英国对此十分不安，这也是英国积极推动开辟波斯湾走廊等运输通道的原因。1942 年春，在安迪梅斯克（Andimeshk）和沙普尔港的卡车组装工厂和阿巴丹飞机组装厂同样由于缺乏足够港口空间和陆路运输条件差而十分低效。1942 年 5~6 月间原计划通过北方航线的 24 艘船改道波斯湾，然而由于伊朗港口和陆上运输条件并未有多大改善，即便只有 20 多艘船的物资也颇费时日才处理完毕。美国为完成与苏之间业已达成的租借协定不断增加运输量，大批来自美国的援助物资滞留在冰岛和英国港口，美国也希望尽早开辟通畅有效的运输通道。苏联起初不愿通过波斯

^① President Roosevelt to the Lend - Lease Administrator (Stetinius), March 10, 1942. FRUS, 1942, Vol. 4, GPO, 1963, p. 289.

湾走廊接收援助物资，但在北方航线所受威胁日甚一日情况下其态度也发生变化，转而同意通过波斯湾方向接收援助物资。隆美尔军队于 1942 年 6 月突入埃及，对苏伊士运河和中东油田形成新的安全困境，德军同时还逼近了高加索地区进而从另外一个方向威胁着中东油田。同期欧洲战场上的苏军依然处于被动地位，而要保证苏联在对德作战中扭转局势，盟国必须不断地向其提供各类物资援助。由于盟国在北方航线的船只和物资损失严重，英国主张暂时中止使用此条运输路线。

美国最初在伊朗与英国的合作并不十分积极、甚至在珍珠港事件爆发后亦然，其在伊人员数量到 1942 年 7 月仅千余人，军方人员不过两百人^①。美国并非英苏伊协定缔约方，所以只能将在伊行动限制在对英支持层面上，苏德战争爆发前这种支持和援助也是通过物资租借形式进行，这样既援助了盟国又保持了美国的“中立”。英国在中东地区有较大利益，积极支持在中东地区开辟新的援苏通道。丘吉尔指出，尽管苏联尚未与日本进入敌对状态，但从美国西海岸向苏联符拉迪沃斯托克大规模运送物资会造成诸多外交不便，唯一可选的替代路线就是“南部通道”，即波斯湾走廊通道。^②负责协调对英、对苏援助事务的美国总统特使哈里曼在 1942 年 7 月提出由美方接管伊朗铁路，罗斯福旋即表示同意。的确，伊朗铁路运输效率非常低下，这使援苏物资运量不可能提高。伊朗铁路运量到 1942 年 8 月还不到 3.6 万吨，而且其中援苏物资仅为 1.2 万吨^③。鉴于此，美英双方就扩建铁路问题做了进一步磋商并取得进展：由美国接管伊朗南部铁路、伊朗波斯湾港口和公路运输改扩建任务，丘吉尔在一天后正式表示认可、罗斯福在三天后便要求美国战争部做出相关计划^④，美英两国首脑的这种反应是双方合作积极态度的表现。

英国于 1942 年 8 月将其控制的伊朗铁路连同连接铁路的波斯湾港口转交美

① 到 1943 年后，美方人员数量最多时将近 10 万人，其中军员（uniformed service members）3 万人、非军员（civilians）约 6.5 万人。参见：Emmy French, Danny Johnson, *The Persian Gulf Command and the Lend - Lease Mission to the Soviet Union During World War II*, <https://armyhistory.org/the-persian-gulf-command-and-the-lend-lease-mission-to-the-soviet-union-during-world-war-ii/>, 2019-10-8

② Dwight Jon Zimmerman, *Lend - lease to Russia: Persian Corridor*, Defense Media Network, <https://www.defensemianetwork.com/stories/lend-lease-to-russia-the-persian-corridor/>

③ Robert W. Coakley, *Command Decisions: The Persian Corridor as A Route for Aid to USSR*, p. 237.

④ Richard M. Leighton, Robert W. Coakley, *Global Logistics and Strategy, 1940 - 1943*, Washington DC.: Office of the Chief of Military History, Department of the Army, 1955, p. 574.

国^①，美方代表不久向苏联作了非正式通报但后者并未明确表态，而几乎与此同时美英再次取得一致：如果苏联北方航线损失惨重局面依然持续，那么完全依靠波斯湾航线或成为必要^②。英国在与美国积极协商的同时也对两伊地区的交通运输设施和项目进行了改扩建活动，在1942年完成了阿瓦士连接霍港的铁路支线，使该港在援苏物资运输上的作用很快超过巴士拉港。巴士拉港设施充足的深水泊位只有6个，英国掌控该地区以后又增辟6个。美国接管伊朗在波斯湾地区部分港口时，阿瓦士、阿巴丹以及伊拉克的巴士拉由英国控制，到1942年9月英国将阿瓦士港交与美国。为进一步提高波斯湾走廊的运输效率，美方于1942年10月初任命唐纳德·科诺利准将（Donald H. Connolly）为海湾地区美方负责人，其主要使命是保证不断增加的援助物资能够源源不断运抵苏联。虽然美英采取了一些实效措施，但在波斯湾通道启用之初如何尽快卸船以及临时妥置租借物资这个紧迫的基本问题依然未能解决，两伊在波斯湾的全部可用港口在五个多月时间里都处于船只和货物拥塞状态。1942年10月末到1943年1月下旬，美国运输船平均往返时间多达55天^③，这种情况严重影响了租借物资运输效率。

美英在伊朗境内进行的改扩建工作比较注意协调完善合作机制，双方于1943年4月在德黑兰签署了协调在伊活动的共同协议。英国最初对美方人员活动的指挥权、军事运输管理权以及经伊朗对苏援助物资数量的确定等权力都转交美方，这些新的合作进展为美国有效地向苏联运送物资创造了更加便利的条件。为减少苏联的疑虑，丘吉尔要求美方只限于通过伊朗向苏联运送租借物资的活动，且须在英国“伊朗-伊拉克司令部”监管下行事^④。这项协定在多个方面对美英双方的权责作了划分，极大提高了波斯湾-伊朗通道的效率，1943年春以后的双方合作总体上表现出较为融洽的特点，因此有美国学者称之为美英之间在波斯湾走廊“成功合作之典例”^⑤。这种和谐关系在一些具体项目建设中表现很明显，比如双方在“信号联络处”（Signal Communication Service）框架下的合作就比较顺

① Mr. W. Averell Harriman to President Roosevelt, August 22, 1942, FRUS, 1942, Vol. 4, GPO, 1963, p. 312.

② Dwight Jon Zimmerman, *Lend - lease to Russia; Persian Corridor*, Defense Media Network, <https://www.defensemianetwork.com/stories/lend-lease-to-russia-the-persian-corridor/>

③ 其中有59艘船只只在高口停留40天以上，46艘在50天以上，33艘60天以上，在90天以上的也有5艘。经过相关方共同改进以后，同比时间缩短到1944年的不到十天。参见T. H. Vail Motter, *The Persian Corridor and Aid to Russia*, p. 408.

④ Memorandum by Brigadier General Sidney P. Spalding to Mr. Kermit Roosevelt, Jr., of the Office of the Assistant Secretary of State (Acheson), April 10, 1943, FRUS, 1943, Vol. 4, GPO, 1964, p. 444.

⑤ T. H. Vail Motter, *The Persian Corridor and Aid to Russia*, p. 236.

利，合作中美方发挥主导作用。主要信号建设工程到 1944 年初均已完工，在合作高峰时期的 1944 年夏参与人员逾千人（其中在德黑兰总部人员达 150 人），合作成果包括 11 个固定的无线电站、15 个电报站以及有 40 多条线路的 17 个电话交换台，同时还完成了 500 英里的线杆架设、线路布设以及总长 1.2 万英里的线路维护任务^①。美英分别负责公路和铁路沿线通讯线路维护维修任务，英方在这项工作中依然发挥主导作用，它负责美各营地之间的线路维保任务，理论上将美军的同类责任限定在美方接管范围内。在机场使用与建设方面，美国在波斯湾地区的空中运输被置于“空运指挥部”（Air Transport Command, ATC）管辖下。经与英国协商，指挥部可使用阿巴丹机场，机场人员及飞行活动均可由其控制。此外，该指挥部对位于德黑兰和加兹温的几个机场也有不同程度的使用权。德黑兰的库尔蒙盖机场（Qaleh Morgeh，即梅赫拉巴德机场）在苏联控制之下，指挥部只能在取得苏联同意后方可使用该机场，这种情况一直持续到两国在伊合作自然终止之时。美国“空运指挥部”还获得了苏控加兹温机场使用权，但仅限紧急情况下使用且不得有美国人员参与活动。

美英之间的合作相对较为顺利，但“无平不陂、无往不复”，它们之间也并非在所有相关问题上始终“异口一言”，双方在公路修缮维护等方面就是合作与矛盾并存。美英双方曾议定，霍港到安迪梅斯克之间的公路在 1944 年 12 月初之前由美方负责，安迪梅斯克到伊朗西北部的加兹温（Kazvin）之间的道路维保任务在 1945 年 6 月前由双方共同承担。然而，从 1943 年 7 月后英国就将霍港到加兹温这段道路上的洪害治理及滑坡处理和除雪等任务交给了美方。在 1943 年大部分时间里，美方负责的伊朗北部公路建设任务仍然处于紧张施工中，英国此际将大量维保任务甩给美国工程兵部队，虽然体现了“合作”精神，但也着实为美方增添了极大负担。此外，在伊朗内陆水运权及美国能否派出黑人士兵等问题方面，美英之间也出现过分歧，但同样没有达到影响全局的程度。

在二战期间与英国合作“一直是美国政策的基点”^②，与英国在伊朗的合作是这种政策的一种实践。英国在伊朗等中东地区负责战略防御责任，而美国更多

^① T. H. Vail Motter, *The Persian Corridor and Aid to Russia*, pp. 253–254.

^② [美] 威廉·麦克尼尔：《美国、英国和俄国：它们的合作和冲突，1941～1946》，叶佐译，上海译文出版社 1995 年版，第 12 页。

是在英国“指挥”和“建议”下、在不违背英苏伊“三方协议”条件下展开活动，美英之间在绝大多数情况下表现出合作的态度，偶有分歧但都不关碍大局且最终都迎刃而解，英法的合作态度对于波斯湾走廊通道的开辟和有效利用发挥了决定性的作用。

二 “多怀顾望”：疑猜相伴的美英苏三方合作

在二战爆发前美英苏等大国之间就存有猜忌，这既是美英与苏联在社会意识形态上的差别而引起的，同时也是其“各从其志”真实心理的表现，这种情况在波斯湾走廊的开辟与建设问题上同样存在。英国驻德黑兰大使在1939年10月曾表示说，如果德国向伊朗运送货物，在伊朗政府主动提出要求且使用中立国船只运输条件下，即便是战争物资英国也不会加以阻止或收缴^①。二战初期战局的发展客观上要求英苏在伊朗进行某种形式的合作，而英国的上述表态难免给苏联留下心理阴影。美国对苏联也有戒备心理，它对《苏日中立条约》的缔结感到“失望”和“焦虑”^②，因为这等于“使日本在太平洋地区的扩张中放开了手脚”^③，严重威胁到了美国在太平洋地区的利益。以上枚举之例并非个案，美英苏之间相互猜疑的心理在二战期间常有体现，其间矛盾与竞争在伊朗的合作中反映明显。

二战爆发前，英法对德推行“绥靖政策”使得苏联在战略上非常被动，加剧了苏联对英法的不信任，在客观上也推动了苏德双方的接近。历史上看，苏德两国关系“为友为敌，翻覆无常，几乎不可捉摸”^④，直至苏德战争前苏联与德国还有经贸往来，英法对此充满疑虑。英国在“苏德经济关系”和“禁止将（通过英苏贸易获得的）英货运往德国”等问题上要求苏方做出保证，苏联回复道，“与德国发展经济关系是苏联本国事务，且将继续按照与德国签署的条约协

^① Memorandum by An Official of Economic Policy Department, Berlin, October 28, 1939 (No. 312), *Documents on German Foreign Policy, 1918-1945, Series D, Vol. 8*, GPO, 1954, p. 357.

^② The German Charge in the Soviet Union (Tippleskirch) to the German Foreign Office, April 16, 1941, *Nazi-Soviet Relations, 1939-1941: Documents from the Archives of the German Foreign Office*, GPO, 1948, p. 326.

^③ Frank William Ikle, *German-Japanese Relations, 1935-1940*, New York: Bookman Associates, 1956, p. 189.

^④ 储玉坤：《第二次世界大战史》，上海：永祥印书馆1946年版，第81页。

定来履行义务……苏联政府从英国进口的物资是用于满足自身需要的”^①。苏联驻伊朗大使费里莫诺夫 (Filimonov) 于 1940 年 7 月就苏联对伊政策提出四点主张, 其中第二点明确表明要“清除英国在伊朗的任何影响”^②。苏联努力扩大在伊朗北部地区的影响, 英国非常担心并称伊朗是被德国“出卖”给了苏联, 而德国驻伊朗大使则指斥英国这种官宣是为了“在德伊之间制造麻烦、在苏伊之间培植不信任的种子”^③。尽管斯大林称丘吉尔是自己的“战友”^④, 但双方合作也同样是在矛盾中进行的, 即便在伊朗地区达成若干一致但也屡现疑信参半之例。

罗斯福曾在 1939 年 9 月初暗示将对那些被轴心国困扰的国家提供援助——“世界上任何地方的和平一旦被打破, 那么世界上所有的地方就会处于危险之中。”^⑤《租借法案》实施后, 罗斯福首先批准向英国等国进行援助, 不久又在多个场合表示将对苏联实施该法案——“因为英联邦国家以及包括苏联在内的其他 35 个国家对于美国的安全来讲是至关重要的”^⑥。苏德战争爆发前, 由于《苏德互不侵犯条约》的签订以及苏芬战争的爆发, 美国民众对于本国援英做法能够理解但却很难认可对苏施以援手, 美国政府对苏联表现出猜疑并保持远离的态度。美国副国务卿威利斯 (Sumner Welles) 指出, 从苏德条约签署到苏德战争爆发前的美苏关系“几乎是不存在的”^⑦。在租借法案适用于苏联之际, 美国民调显示依然有 54% 的受访者反对向苏联提供援助^⑧, 许多国会议员也反对并在听证会上对租借物资管理局负责人斯退丁纽斯进行了质询^⑨。

① The Ambassador in the Soviet Union to the Foreign Ministry, April 27, 1940 (No. 174), *Documents on German Foreign Policy, 1918–1945, Series D, Vol. 9*, GPO, 1962, pp. 248–249. 1939 年 9 月, 苏德两国官方公开了双方“合作”的大体内容。德国外长里宾特洛甫指出, 苏联声明将额外增加对德国的石油供应, 同时德国向苏联提供无烟煤和钢管。参见: The Reich Foreign Minister to the Chairman of the Council of People's Commissars of the Soviet Union (Molotov), September 28, 1939, *Nazi – Soviet Relations, 1939–1941: Documents from the Archives of the German Foreign Office*, GPO, 1948, p. 109.

② The Minister in Iran to the Foreign Ministry, July 2, 1940 (No. 84), *Documents on German Foreign Policy, 1918–1945, Series D, Vol. 10*, GPO, 1957, p. 95.

③ The Minister in Iran to the Foreign Ministry, November 18, 1940 (No. 350), *Documents on German Foreign Policy, 1918–1945, Series D, Vol. 11*, GPO, 本卷未标识出版年份, p. 597.

④ 斯大林在丘吉尔 69 岁生日时如此呼之。参见: Broad C. Lewis, *Winston Churchill, 1847–1951*, New York: Philosophical Library Inc., 1952, p. 477.

⑤ “The War Years in the Words of Big Three”, *The New York Times*, May 6, 1945, p. E5.

⑥ “35 国”这一统计数字截至 1942 年 6 月。参见: *Fifth Reports to Congress on Lend – Lease Operations for the Period, June 11, 1942*, GPO, 1942, p. 11.

⑦ Sumner Welles, *Where Are We Heading?* New York: Harper & Brothers, 1946, p. 6.

⑧ John M. Barr, “Analysis: Lend Lease to Russia”, *World at War*, Vol. 32, Oct – Nov, 2013, pp. 26 – 30.

⑨ William Strand, “3D Lend – Lease Bill for Aid to Russia Likely, Stettinius Reveals Probable Request”, *Chicago Daily Tribune*, October 15, 1941, p. 1.

德国进攻苏联前，苏联、轴心国以及法国维希政府都是盟国经济制裁的对象，美国在苏德缔约后也采取多种方式反对苏联，美国财政部在德国进攻苏联前一周就冻结了苏联在美数千万美元资产（但苏德战争爆发后两日便解冻）。苏联对于美英两国在伊朗的活动存有疑虑，这不仅是对英政策考虑的结果，也是回望英俄之间历史嫌怨的结果。英俄两国在近代围绕伊朗等中东地区曾进行过激烈角逐，此时英苏间依然存在竞争关系，双方在伊朗的矛盾也从未彻底化解，不过较之于此间的苏德矛盾则位列其次。苏联外长莫洛托夫在 1941 年 6 月末提出利用波斯湾—伊朗通道运送盟国援苏物资的建议，霍普金斯于次月末抵莫斯科与斯大林就租借物资等问题进行了会商并就相关问题达成一致^①，但从苏联随后的表现看它并不十分积极。《租借法案》此时尚未正式对苏生效，直到 1942 年 6 月美苏双方才签署援助协定^②，但为了便于向苏联运送租借物资而在伊朗所作的准备工作此前已经开启、一定数量的物资也已通过不同通道运往苏联。

美英双方合作相对较为顺利但两国在处理与苏联的关系时却矛盾频现。从理论上说，在法西斯势力猖獗之时，盟国间的合作应表现为“交洽无嫌”的状态，但事实上“自厝同异”的局面也不罕见。苏联在与美英在中东地区进行“合作”之初对于开辟波斯湾走廊的计划持消极态度，它有其自身的考量。通过波斯湾—伊朗通道运送物资距离远、耗时长，而且伊朗陆路运输能力十分有限，这些因素会对援助物资的运量产生极大限制，这对于对德作战前线而言是缓不济急。斯大林起初明确表示不同意使用这条线路，他认为连接阿尔汉格尔斯克和摩尔曼斯克的航线是“更安全更快捷的方式”^③、是“最切实可行的”路线，“波斯湾走廊通道由于伊朗铁路公路运力有限必然导致整体运输能力低下”，“且尚不知伊朗政府就此问题的态度如何”^④。的确，波斯湾走廊通道最初的过货量确实少，就运送援苏物资而言没有发挥应有作用。美方主要承担援苏物资运输任务，但对于改

^① The Ambassador in the Soviet Union (Steinhardt) to the Secretary of State, June 29, 1941, FRUS, GPO, 1959, p. 775; Conference at the Kremlin between Harry L. Hopkins and Mr. Stalin, July 30, 1941, FRUS, 1941, Vol. 1, GPO, 1959, p. 802.

^② US Agrees to Supply USSR Press Release and Text of Lend - Lease Agreement, June 11, 1942, Harold J. Goldberg, *Documents of Soviet - American Relations*, Vol. 4, Gulf Breeze; Academic International Press, 2001, pp. 5 - 9.

^③ The Ambassador in The Soviet Union (Steinhardt) to the Secretary of State, August 15, 1941, FRUS, 1941, Vol. 1, GPO, 1959, p. 822.

^④ 斯大林这时也不赞成“北太平洋符拉迪沃斯托克路线”，他认为这个线路距离欧洲战场太过遥远且随时有被日本切断的危险。参见：Conference at the Kremlin between Harry L. Hopkins and Mr. Stalin, July 30, 1941, FRUS, 1941, Vol. 1, GPO, 1959, p. 802.

善运输迟滞局面有些无能为力，因为它既不能要求苏联如何又不能对英国发号施令。美国军事代表团最初打算赴苏以便向苏联提供技术指导和技术援助以有效利用租借物资，但这时苏联似乎并不在意这方面问题。该代表团在 1942 年 2 月中经由巴士拉抵达德黑兰，由于苏方存有顾虑而未签发签证使之不能入境苏联，所以美方人员只能在德黑兰尽其所能协调加速向苏联运送物资。在英苏分据伊朗将近一年时间里由于苏联对利用波斯湾走廊的“消极态度”而使合作迟滞不前，援苏物资的运送主要还得依靠充满危险的北方航线进行^①。苏方的这种态度主要是因为斯大林对美英在伊朗活动心存狐疑，他不愿意看到美英在与苏联领土毗邻的伊朗境内频繁活动，担心美英借此机在伊朗建立据点等不虞之事出现，这是苏联不愿在伊朗与美英进行“合作”之要因。

经北方航线运送援苏物资的“PQ-17”船队在 1942 年 7 月遭受严重损失后^②，丘吉尔向罗斯福提出关于另觅援苏物资运输通道的问题，罗斯福表示同意但斯大林的态度则相反。丘吉尔向斯大林指出，继续使用北方航线将不会为苏联带来更多好处而只能给“共同的事业”造成更大人员伤亡和物质损失，斯大林“措辞十分强烈地予以断然拒绝”^③。在提出暂停使用北方航线向苏联提供援助物资建议的同时，美英还商定在北非地区实行“火炬行动计划”，这也加重了苏联的疑心——因为这与此前美英对苏联作出的尽早在欧洲开辟第二战线的许诺不符，苏联所受的来自德国的直接压力也不会因停用北方航线而得到缓解。美英暂停了 1942 年 7~8 月通过北方通道运送援苏物资的计划，但由于战局的发展及在苏联要求下，英国于 9 月恢复护航任务——代号“PQ-18”的运输任务由 40 艘船只组成，尽管加强了防护能力但也损失了大概三分之一的货船^④。苏联持续要求盟国提供各类物资援助，斯大林在 1942 年 8 月和 10 月致信罗斯福要求盟国“尽快”提供物资援助，尤其“急需”飞机，罗斯福在 1942 年 10 月向斯大林表

① Robert W. Coakley, *The Persian Corridor as A Route for Aid to USSR*, Washington DC.: Center of Military History of US Army, 1990, p. 229.

② 运输船损失多半，盟军方面死亡 153 人、损失 210 架飞机、430 辆坦克、3 350 汽车和近 10 万吨弹药。参见：John M. Barr, “Analysis: Lend Lease to Russia”, pp. 26-30; *The Destruction of Convoy PQ-17*, Defense Media Network, <https://www.defensemianetwork.com/stories/the-destruction-of-convoy-pq-17/>; *Horror in the Arctic: The Catastrophe of Convoy PQ-17*, “美国二战历史博物馆” (National WWII Museum, New Orleans). <https://www.nationalww2museum.org/war/articles/horror-arctic-catastrophe-convoy-pq-17>

③ 关于丘吉尔的建议以及斯大林的反应可参见：Winston S. Churchill, *The Second World War*, Vol. 3. *The Grand Alliance*, Boston: Houghton Mifflin Company, 1950, pp. 261-270.

④ John M. Barr, “Analysis: Lend Lease to Russia”, pp. 26-30.

示将“立即”将飞机送往苏联前线^①。他还同时向斯大林提供了一份阶段性援助清单，并提出要“不遗余力地使所有运输通道完全运转起来向苏联运送援助物资以实现美国对苏承诺”^②。然而，实际情况并未达到罗斯福的预期，英国在“火炬行动计划”实施之初既无法确保苏联北方航线护航任务的安全性和有效性，于是丘吉尔和罗斯福最终决定取消10~11月的运送计划。苏联此际仍然倾向于继续使用北方航线，苏联驻伊朗大使馆在1942年12月末明确告知美方，苏方将只通过波斯湾走廊每月接收2000辆卡车和100架轻型飞机的物资援助，其余所有援助物资通过北方通道进行运送^③。可见，波斯湾走廊运输通道未得到快速发展，与大国间的分歧有直接关系。

从诸多史实来看，美英苏三国在1942年年底之前在波斯湾走廊问题上的合作主要处于理顺关系的阶段，三方合作发展缓慢，次年初进入短暂的平流缓进阶段，而后很快进入快速发展时期。苏联北方航线持续受到德国的威胁并由此使盟国不断遭受巨大损失，这是波斯湾通道加快建设速度的主要外部推动因素。1943年3月，丘吉尔在给罗斯福的信中详细说明了给苏联北方航线造成巨大威胁的德国海空力量的情况。他指出，德军势力在北欧北部迅速扩展，盟军护航军舰不得不将护航任务延至巴伦支海海域，护航船队将在5~6天时间里完全暴露在德国海空军打击范围之内，如果德国动用重型军舰，那将对盟军护航船队产生“灾难性的影响”，英国“无法向巴伦支海派遣主力舰队，所以护航船队极易被德国水面舰只摧毁”，“两天内损失17艘船的事实明显说明我们的护航作用事倍功半，英国海军所遇到的压力正在变得难以忍受（承受）”，因此在盟军西西里登陆作战的“哈士奇计划”（Operation of Husky）完成之前“应直接而彻底地中止北方航线运输活动”^④。停用这条通道并非意在中断对苏援助物资运输，苏联依然急需盟国物资援助，美英和苏联都需要尽快开辟有效的具有替

① 分别参见：The People's Commissar for Foreign Affairs of the Soviet Union (Molotov) to the American Ambassador in the Soviet Union (Standley), August 22, 1942; From Premier Stalin to President Roosevelt, October 7, 1942; The American Ambassador in the Soviet Union (Standley) to the People's Commissar for Foreign Affairs of the Soviet Union (Molotov), October 12, 1942, Harold J. Goldberg, pp. 14-17.

② The American Ambassador in the Soviet Union (Standley) to The People's Commissar for Foreign Affairs of the Soviet Union (Molotov), October 16, 1942, Harold J. Goldberg, *Documents of Soviet - American Relations* (Vol. 4), p. 18.

③ Richard M. Leighton, Robert W. Coakley, p. 567.

④ Kevin Thomas, *Turning the Tide: FDR and the Battle of the Atlantic, March 18, 1943*, Franklin D. Roosevelt Presidential Library & Museum, <https://fdr.blogs.archives.gov/2020/08/10/turning-the-tide-fdr-and-the-battle-of-the-atlantic-march-18-1943/>

代作用的运输通道。

美国这时在伊朗地区的活动比较突出，它于 1943 年初接管了霍港，美方组建的“汽车运输处”（Motor Transport Service）从 1943 年 3 月起渐趋活跃且一直持续到次年 12 月初，“军事铁路运输处”（Military Railway Service）接管的伊朗南部铁路建设和运输任务也很有效，到 1945 年 6 月下旬交还英国之前其铁路运输效率始终保持上升势头。美方通过“波斯湾走廊”向苏联提供各类飞机援助，其中阿巴丹港在运输高峰年份的飞机组装及运量在所有通道运输总量中占比三分之一。美国国务卿赫尔（Cordell Hull）在 1943 年 4 月指出，美英苏三国在伊朗事务上应完全相互理解并进行合作是“绝对必要的”^①。为了避免刺激苏联敏感神经，美国进入伊朗的军事力量在英国掌控的地区、在英国监管下开展活动，美方在运输和安全等具体操作环节也接受英方指挥^②。英国驻伊朗代表在 1943 年 4 月末指出，在美国人接管伊朗南部铁路之初英国就通知了在德黑兰的苏联代表，但在当时苏方并未作出反应^③。苏联对美英两国在伊朗的联合行动表示怀疑，英国于 1943 年 5 月再次就此问题作出说明：在英苏伊三国协定框架下英国无必要事先将美国接管伊朗南部铁路的做法告知苏联，美国不在伊朗建立独立的指挥部，而是在英国的“伊朗－伊拉克司令部”框架内接管伊朗南部铁路^④。1943 年年初以后战局对苏联而言出现转机，但其各种物资依然匮乏，在推进波斯湾通道建设问题上的态度发生变化。美国在 1943 年 4 月初向苏联明确了美国的伊朗政策，葛罗米柯在不久后给赫尔的信中也表明了苏联的态度。葛罗米柯指出，美苏驻伊外交代表之间应保持最密切的接触与合作，苏方在这一点上与美方“完全”一致，并同意向美方提供苏伊关系方面的信息，在执行具体任务产生分歧时美苏驻伊代表应“坦诚和充分地”进行讨论^⑤。美苏合作关系变得顺畅情况下，为使苏联能尽快获得美国的租借物资，美方在 1943 年夏非正式建议苏联允许美军直接将租借物资运抵苏联境内指定地点^⑥，从后来实际情况看苏联并未同意但也没

① The Secretary of State to the Minister in Iran (Dreyfus), April 13, 1943, FRUS, 1943, Vol. 4, GPO, 1964, p. 445.

② The Secretary of State to the Ambassador in the United Kingdom (Winant), April 15, 1943, FRUS, 1964, p. 446.

③ The Minister in Iran (Dreyfus) to the Secretary of State, April 27, 1943, FRUS, 1964, p. 447.

④ The Minister in Iran (Dreyfus) to the Secretary of State, May 4, 1943, FRUS, 1964, p. 448.

⑤ The Charge of the Soviet Union (Gromyko) to the Secretary of State, May 11, 1943, FRUS, 1964, p. 448.

⑥ Lend - Lease to Soviet Reaches New Height, *The New York Times*, July 19, 1943, p. 6.

有因此产生摩擦。至此，苏联的态度在大国合作中发生了很大改变，逐渐使蜗行牛步般的三方合作得到快速推进。

美英苏之间矛盾与合作并存，有些的确是无关痛痒的琐事，比如驻苏大使斯坦德利抱怨苏方缺乏对美援的宣传，而莫洛托夫言其本人和斯大林都已尽力^①。如此分歧常有但合作是主流，即便在三方合作进入相对融洽阶段时，它们之间围绕租借物资数量、运输途径、物资破损等问题的矛盾也时有出现。在卡车问题上，在美国装运过程中有少量破损外，在波斯湾港口卸货装配及当地司机在运送过程中的粗鲁操作而造成的损坏较重，这使苏方很是不满。苏方的抱怨从1943年6月起不断增加，在安迪梅斯克和霍港进行组装的斯蒂庞克、福特和雪佛兰汽车在苏联使用时持续出现故障，美方进行调查承认是由于“活塞”问题造成的。苏联机械师验收环节很细致，车辆有“微小瑕疵”也会被拒收^②。面对诸多问题，美方在接收物资方面加强管理，苏联在这方面的抱怨也逐渐减少。总之，美英苏三国出于各自利益考虑在波斯湾走廊通道开辟和利用中时现疑猜，但在主要矛盾面前能短期内达成一致并取得积极合作效果。

三 “吴越同舟”：错综复杂的美英苏伊四方合作

苏维埃政权自从诞生之日起就面临着美英等国的威胁，两种力量表现出势不两全之势。二战爆发后，国际政治中的主次矛盾易位，美英苏走向“合作”，伊朗在其间成为三国“合作”的舞台。英苏这两个宿敌实现“合作”，其默契之一就是在分占伊朗问题上达成一致。伊朗当然反对英国在伊扩大影响，英驻伊朗大使在一定时期内“几乎天天抱怨伊朗的反英态度”，苏联客观上承认英国在伊朗的优势地位但也在“寻机对伊朗以暴力形式实施某些计划”^③。美国在战前主张保持伊朗“独立”，它还向在伊朗有很大影响的德国也表明了同样的态度。美国“应邀”承担在伊朗“英占区”开辟援苏物资运输通道的任务后，其军事人员和工程技术人员才开始大量出现在伊朗。由于美国与伊朗之间不存在类似英苏伊三

^① The American Ambassador in the Soviet Union (Standley) to the Secretary of State, March 11, 1943, Harold J. Goldberg, p. 24.

^② Via New Route, Lend - Lease Flood Pours into Russia, *The Sunday Oregonian* (Portland), June 6, 1943, p. 4.

^③ The Ambassador in Iran to the Foreign Ministry, July 9, 1940 (No. 141), *Documents on German Foreign Policy, 1918 - 1945, Series D, Vol. 10*, GPO, 1957, p. 169.

方协定规定的关系，也就是说在苏联和伊朗正式被美国确认为援助对象之前，美国需以“援英”名义向苏伊两国提供援助。在租借法案尚未正式对苏生效、英伊苏三方存在条约关系情况下，美国在伊朗境内进行的对苏援助物资运输活动通过英国进行是比较实际的选择，但这在一定程度上也使美国援苏活动的“合法性”显得模糊，并由此在交通建设和物资运输环节产生诸多麻烦。总体而言，美国在伊活动可分为两个阶段：短暂的“配角”时期——辅助英国在两伊地区的活动；从 1942 年秋起它在运送援苏物资相关事务中的地位得以提升，美认可苏联在对德战争中的“英勇贡献”^①，加强了援苏力度并很快成为“波斯湾走廊”通道的主角。

苏伊关系在二战爆发前就已出现矛盾。1935 年苏伊两国曾签署过经济协定，伊朗在 1938 年 6 月提出异议并要求修订但未并未达到目标。1939 年年初的苏伊关系因“莫斯科经济谈判”破裂而进一步恶化，二战爆发后苏联对伊朗的态度发生巨大转变，这也是不久即将到来的与英国“分占”伊朗的前奏。德国驻德黑兰大使馆在苏英“分占”伊朗之前就作出了预言，德方引用《真理报》（1940 年 5 月 16 日）苏联官方说法——“在帝国主义强国发动生死存亡斗争的时代，任何关于‘他国针对弱小国家的活动是否合法’这一问题的争论都是天真的”——来影射苏联并预言即便在英法不入侵伊朗情况下苏联也会将上述想法在伊朗付诸实践^②。

英苏在伊朗问题上关系紧张，除这两国与伊朗的矛盾外，德伊关系变化也是其中原因之一。德国在 1939 年 10 月曾表明要通过苏联从伊朗等国家和地区进口原材料，苏联到 1940 年 9 月已向德国供应了价值 3 亿德国马克的物资（约三分之一为谷物），而且德国当时与伊朗、阿富汗、日本、伪满以及南美等地进行经济联系的“唯一”通道是过境苏联实现的^③。1941 年 1 月，苏德两国签署商业合作协定，客观上拉进了两国关系，苏联同意德国从太平洋地区进口的货物经由大

① 语出罗斯福，他在莫洛托夫 1942 年 5~6 月访苏期间对苏联如此评价。参见：President Roosevelt to the People's Commissar for Foreign Affairs of the Soviet Union (Molotov), May 29, 1942, Harold J. Goldberg, p. 4.

② The Minister in Iran to the Foreign Ministry, May 19, 1940 (No. 277), *Documents on German Foreign Policy, 1918-1945, Series D, Vol. 9*, GPO, 1962, pp. 380-381.

③ Foreign Office Memorandum, October? (原文如此——笔者，应为 1939; September 28, 1940), *Nazi-Soviet Relations, 1939-1941; Documents from the Archives of the German Foreign Office*, GPO, 1948, p. 119; p. 201.

连和符拉迪沃斯托克过境苏联^①。苏德战争爆发前夕，苏联特使赴德向德国表明克里姆林宫的态度：苏联同意与德国结成“完全的军事同盟”；作为回报，在取得胜利以后苏联可在欧亚两洲进一步扩大自己的“权益”：苏联“完全控制达达尼尔海峡”、“在两伊地区自由行动”、“掌控沙特、波斯湾和亚丁湾以及获得进入红海的权利”^②。德国认为苏联的价码过高不能接受，苏联未得到满足自然也就没有与德国“结盟”，但却明显地暴露了其领土野心。美国获取相关秘密信息后，加大了对苏联的猜忌程度。如此事例既是大国之间复杂关系的表现，也是大国在涉及各自国家利益时戒备心理的反应。

二战爆发后，英国希望继续在伊朗驻军，礼萨·汗国王对此持异议态度。英苏要求伊朗政府驱逐境内德国人，伊朗称己方为主权独立国家且为“中立国”，在其境内包括德国人在内的外国人“对伊朗国家发展提供了许多帮助且与其他外国人一样都处于警方监控（督）之下”，“因为伊朗国家需要这些外国人，所以对英国政府提出的（驱逐德国人）建议不予考虑”^③。的确，当时同为中立国的美国和瑞士等国也未驱逐其境内的德国人，这也是伊朗所强调的理由。德伊关系在二战爆发前就非常密切，尤其是在“德伊经济协定”下的双边经贸“合作”非常活跃，在《苏德互不侵犯条约》之后德国和伊朗计划过通过苏联实行过境物资运输，而且在二战爆发前伊朗还考虑同意意大利和日本进行贸易。伊朗官方代表在1939年曾表示，“尽管处于战争条件下，但伊朗政府还是坚持与德国的正常贸易活动，而且会在可能情况下进一步扩展双边贸易”^④。伊朗这些表现在特殊国际环境下很容易被视为“亲德”举动，加之英苏还担心伊朗有可能被诱导去进攻伊拉克，因此两大国对伊朗非常不满。在伊朗境内散居着大量德国人，他们当中存在着对英国在伊利益产生威胁的因素^⑤，而且德军逼近苏伊边境地区对伊

① The Ambassador in the Soviet Union to the Foreign Ministry, April 6, 1940 (No. 50), *Documents on German Foreign Policy, 1918-1945, Series D, Vol. 9*, GPO, 1962, p. 81.

② 苏联要求在与德国合作“胜利”后应得到的“领土”范围除了上述地区之外还包括欧洲一些国家和地区，如波兰苏占区、波罗的海三国、卡累利阿地峡、比萨拉比亚、东喀尔巴阡山脉和德涅斯特河之间的布科维纳。参见：George N. Crocker, *Roosevelt Road to Russia*, Chicago: Henry Regnery Company, 1959, p. 287.

③ The Minister in Iran to the Foreign Ministry, August 1, 1941 (No. 171), *Documents on German Foreign Policy, 1918-1945, Series D, Vol. 13*, GPO, 1964, p. 272.

④ Memorandum by an Official of Economic Policy Department, Berlin, October 28, 1939 (No. 312), *Documents on German Foreign Policy, 1918-1945, Series D, Vol. 8*, GPO, 1954, p. 353.

⑤ The Minister in Iran to the Foreign Ministry, August 1, 1941 (No. 171), *Documents on German Foreign Policy, 1918-1945 (Series D, Vol. 13)*, GPO, 1964, p. 272.

朗中立地位和英国在该地区的安全都增添了更大的不确定性，在伊德国人等同于一支“第五纵队”，在这一点上英苏立场一致^①。伊朗巴列维政府公开拒绝英苏提出的“驱逐德国人”和“向盟军开放伊朗铁路”的要求，加之德国在同期表示“伊朗不会加入德国敌对方阵营、伊朗只有与德国保持最密切的合作才能看到其国家幸福的未来”^②。德国拉拢伊朗的态度明显，因此德伊关系也成为盟国对伊朗放心不下的原因。

英苏于 1941 年 8 月下旬发起“赞同作战计划”（Operation Countenance），两国为了“伟大的民主战争”而对中立国家发动了军事侵略活动^③。军事行动以后，英苏两国分别在设拉子和大不里士建立了双方占领军总部，大不里士后来成为苏联接收转运租借物资苏方的主要据点之一。达到预期分占目标后，丘吉尔致信斯大林表明要在伊朗开通新的物资运输通道的想法，他说英国进入伊朗的目的除保护油田以外还要开辟一条通往苏联的“不能被切断的运输通道”^④。英苏很快达成协议，分别接管伊朗北部和南部，中部地区保持未占领状态但受英苏影响程度极大。为在伊朗加强与苏联的关系，英国在 1942 年 1 月正式放弃此前坚持的“禁止苏联飞行器飞越伊朗境内英控空域”的禁令，一定程度上减小了苏联对英国的疑虑。同期，英苏两国与伊朗签署了三方协定，英苏据此可在必要时无限制使用伊朗境内的铁路、公路、河流和港口。盟军获得在伊朗驻军权，盟国可利用其领土向苏联运送援助物资，英国主要在南部进行港口建设和通讯设施建设，苏方开始对大不里士和里海沿岸的伊朗港口进行改造。这个三方协定为推进新的援苏物资运输通道建设提供了极大便利条件，英苏在伊朗地位的加强提高了增辟新运输通道的可能性。三方协定将伊朗军事力量的作用限定在维护国内安全方面，这种限制有效地防止了伊朗卷入战争的可能，而且英苏可以与伊朗合作来维护波斯湾—伊朗运输通道的安全和秩序。

美国于 1941 年秋在英国“请求”下先是在伊拉克而后主要在伊朗与英苏展开密切“合作”，英苏接管跨伊朗铁路建设工程，德黑兰至波斯湾沙普尔港的伊

① The Minister in Iran to the Foreign Ministry, August 19, 1941 (No. 215), *Documents on German Foreign Policy, 1918–1945* (Series D, Vol. 13, GPO, 1964, p. 335.

② Ibid., pp. 335–338.

③ Ashley Jackson, *Persian Gulf Command: A History of the Second World War in Iran and Iraq*, p. 150.

④ Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой отечественной войны 1941–1945 гг. Т. 1. Переписка с У. Черчиллем и К. Эттли (июль 1941 г. – ноябрь 1945 г.). 2-е изд. М., 1989. С. 26.

朗南部铁路线由英国接管，苏方接管德黑兰到里海方向的北部铁路线，跨伊朗铁路是盟国主要关注点^①。英国在该地区面临着很大困难，单凭一己之力难以保证自身供给需要更无法完成向苏联运送物资的任务。英国在中东地区的物资给养已然出现捉襟见肘的局面，维持英军第十军的补给问题和英方同期进行的巴士拉港改扩建这两项任务之间经常出现矛盾，所以英国在中东地区也急需外援。在英国要求下，美国在1941年11月向中东地区派出两个代表团：其一以雷蒙德·维勒准将（Raymond Wheeler）为首前往伊朗，另一个以卢塞尔·麦克斯维尔准将（Russell L. Maxwell）为首前往埃及，主要目标是使租借物资供应计划能够有效开展。由于美英之间已达成“默契”，英国准许美国在英控范围内活动，但在某些具体合作中也引起伊朗政府的不悦。由于美国不在英苏伊三方协定框架内，当首批美国后勤部队事先未告知伊朗政府情况下出现在霍港时，伊朗政府立即向美国驻伊朗大使德雷福斯（Louis Dreyfus）提出质疑，同时也将此情况向苏联方面进行了通报，苏方警觉程度一度提升。后来美伊关系由于美国的主动做法趋于缓和，伊朗在1942年3月也正式获得租借物资受援国资格，美国随后还向伊朗派出了军事顾问，同时还助力发展伊朗警察部队。这些做法在一定程度上促成美伊“合作”关系的形成，从而使美国成为开辟波斯湾走廊合作的四方成员之一。

以伊朗来看，在大国势力同时出现在其领土的情况下它很难独善其身，波斯湾地区此时是大国势力纠集之所，它在英苏伊三国协定签署后便处于一种“非正式占领的占领状态”之中，当伊朗“看着两个大家伙在自家室内往复穿梭时它只能是微笑着欣赏”^②。这种特殊的“占领”状态给伊朗自身发展造成极大障碍，其南北两部分已无法实现物资的自由流通，美英苏三方驻伊人员占用大量物资，伊朗国民的面包、肉类及其他主食供应则极为短缺。伊朗在食物供应等很多问题上经常面临“两大之间难为小”的尴尬局面，时时有不满表达但却于事无济。伊朗对于大国在其领土上的活动心存疑虑，但更多表现出合作的意愿，这是伊朗在大国间极力争取本国利益举动的反映。

^① 早在1924年年初，美国尤伦（Ulen）公司曾经就修建跨伊朗铁路与伊朗时任首相拉扎尔进行协商，这是伊朗铁路网建设的“第一个实质性步骤”（first concrete step）。详见：Von Cyrus Ghan, *Iran and the rise of Reza Shah: from Qajar collapse to Pahlavi rule* (I. B. Tauris, 2001), p. 307. 20世纪30年代，伊朗在礼萨·汗国王主导下开始大规模铁路建设，长约1400英里的跨伊朗铁路工程为重要内容之一。以德黑兰为中心把波斯湾和里海沿岸地区连接起来，在美英改建扩建基础上该铁路线成为对苏运送租借物资的重要通道，最大不足之处是单轨铁路。参见：“The War Years in the Words of the Big Three”, *The New York Times*, May 6, 1945, p. B5.

^② T. H. Vail Motter, *The Persian Corridor and Aid to Russia*, p. 436, p. 26.

由于伊朗波斯湾港口过货能力非常有限，罗斯福派其私人代表威廉姆·布里特（William C. Bullitt）进行了实地考察。布里特确认了港口运转效率低下的事实并通过“伊朗军事代表处”提出这个问题，但并未得到积极回应。1942 年 12 月，美方正式向伊朗提出接管波斯湾到德黑兰的铁路^①。原在英国掌控下的伊朗南部铁路由美国接管，苏联在美英在伊朗“换岗”问题上以及美国势力“合理地”出现在伊朗的事实备感不安，因为它“在伊朗的任何地方都不欢迎美国”^②。1943 年 1 月上旬，经与英国协商后赫尔致电美国驻苏大使斯坦德利（William H. Standley）说，美国已同意正式接管波斯湾到德黑兰之间的铁路和伊朗南部地区原英控其他交通路线和港口，强调这种做法的主要目的是“为了加速向苏联输送物资”^③。对于美国接管伊朗南部铁路及相关问题，莫洛托夫坚持认为应事先通知苏联，但伊朗驻苏大使在 1943 年 2 月表态说，铁路交接问题是伊朗内部事务，因而无需就此通知苏联方面。斯坦德利指出，伊朗驻苏大使曾在多种场合“强烈建议”将整个跨伊朗铁路全部置于美国掌管之下，他还说已向伊朗政府提此建议但伊朗政府认为“时机未到”^④。伊朗驻苏联大使受命在 1943 年 6 月提出让苏联正式表态，同意美国接管伊朗南部铁路，同时伊朗政府还提出将苏控伊朗北部铁路一并转交美国管理，但该建议遭到苏联拒绝。^⑤苏联本已担心美英在伊朗南部的活动，因此不可能再将伊朗北部地区的铁路交通运输权力交出。然而，苏联国内各类物资供应持续紧张，因此在担心不减的同时不得不改变主意并于 1943 年 7 月正式表示有条件同意。苏联进一步明确，美国进入伊朗的工程技术部队不得单独享有军事“编制”且应在英国“伊朗-伊拉克司令部”统一指挥下活动^⑥，且“美方主要责任是向苏联运送物资”^⑦。美国在伊朗“立脚”后便着手扩大在伊朗事务上的影响，美国国务卿赫尔在 1944 年年

① 美国人员在 1942 年末进入伊朗，1945 年底到次年初撤出。整个期间约有 3 万美方人员，主要是负责伊朗境内用于运输援苏物资铁路公路维护保养。

② Ashley Jackson, *Persian Gulf Command: A History of the Second World War in Iran and Iraq*, p. 131.

③ The Secretary of State to the Ambassador in the Soviet Union (Standley), January 8, 1943, FRUS, 1943, Vol. 4, GPO, 1964, p. 438.

④ The Ambassador in the Soviet Union (Standley) to the Secretary of State, Feb. 12, 1943, FRUS, 1943, Vol. 4, GPO, 1964, p. 442.

⑤ The Minister in Iran (Dreyfus) to the Secretary of State, June 14, 1943, FRUS, 1943, Vol. 4, GPO, 1964, p. 450.

⑥ The Charge of the Soviet Union (Gromyko) to the Secretary of State, July 27, 1943; The Secretary of State to the Minister in Iran (Dreyfus), August 6, 1943, FRUS, 1943, Vol. 4, GPO, 1964, pp. 451-452.

⑦ The Secretary of State to the Charge in the Soviet Union (Hamilton), Sept. 6, 1943, FRUS, 1943, Vol. 4, GPO, 1964, p. 452.

中表明了这层意思：美国倾向于在英苏合作中“能在伊朗确立自己的地位”^①。副国务卿斯退丁纽斯和众议院外交委员会此前不久也都认为，实施租借法案是在为美国的安全进行“投资”且已获得“红利”^②。这种表态明示了美国通过伊朗进行援苏活动的同时是另有他图的，这是大国“合作”中为一己利益各不相谋的表现。

除政策性和原则性的矛盾以外分歧在四方合作中也不断产生，但都通过协商方式得以缓解或解决。向苏伊边境地区运送援助物资需要对铁路和公路基本运输路线进行改进、新建和扩建，因此需要大量劳工及工程技术人员。在众多的工程项目中，除美英工程兵部队和一些顾问外，更多情况下需要利用当地劳动力完成某些具体任务，比如在哈马丹（Hamadan）地区超百座建筑以及安迪梅斯克北部公路的建设任务都是由当地承包商完成的。

伊朗经济受到国际大环境的影响，通胀和商品匮乏现象严重，尤其是1942年夏在阿瓦士和安迪梅斯克出现了因食物短缺引发的骚乱并造成了伤亡事件，这些不安定事件的出现使公路建设所需劳动力骤减。美英共同努力在食品供应等方面通过采取有效的经济措施使混乱局面在同年9月得以平息，从而使当地劳动力供应得到恢复。伊朗生产领域中劳动力本已十分匮乏，而美英联合开展多种建设工程与伊朗自身生产之间形成“争嘴”情况，因此在各方劳力使用中保持相对协调的关系也是四国非常在意的问题。美英在“薪资报酬”及“雇工原则”等方面进行了很好的合作，英方制定了报酬标准等严格的雇佣政策，美方表示接受。在伊朗国家铁路、英伊石油公司等盟国在伊机构及英苏军事机构中的雇佣人员一旦从一家被解雇则不能再被其他部门录用。为维持与伊朗政府的友好关系，美方后来提出，若无伊朗官方出具的“放行证明”则美方不录用曾受雇于伊朗官方的人员。在提供卡车援助时需要大批驾驶员，由于美英苏都无法解决这一问题，只能在伊朗当地人中雇佣，而很多人没有驾驶经验和经历，因此得成立“驾校”对其进行培训，事实证明这方面的合作产生了积极效果。在1943年5月召开的联席会议上美苏之间在工资标准方面出现了分歧，在协商后最终取得一致。很多伊拉克人在1943年下半年进入伊朗南部地区，英方从保证边境安全角度出发采取封闭边境的措施，除来自伊拉克的特殊技术人才以外一律不准入境伊朗。

^① The Secretary of State to the Charge in Iran (Ford), June 1, 1944, FRUS, 1944, Vol. 5, GPO, 1965, p. 379.

^② “Lend - Lease Aid Exceeds 19 Billions in 33 Months”, *New York Times*, March 12, 1944, p. 1.

美国代表提出异议,美英双方在这个小问题上的歧义直到 1944 年 7 月才弥合。美方与所雇佣的伊朗当地人之间也有矛盾,当地普通工人对美方使用的考勤制度充满抵触情绪,随之出现伪造佩戴名卡、考勤卡“失踪”或“买卖”的情况,偷盗物资现象也相伴相随。在美方要求下违规者受到拘捕,但伊朗警方却很快将这些人予以释放,这造成美方的不满。苏联对己方在伊人员的管束相对严格,偶有偷盗伊朗当地人财物及强奸活动等行为的士兵都受到严惩^①。另外,美国在伊朗铁路系统中雇佣了一定量的伊朗穆斯林女性雇员,到 1945 年年初已逾百人,这与伊朗穆斯林风俗习惯是相悖的,这也是美伊矛盾的内容之一。

英苏伊之间通过三方协定相互联系起来,美国“应邀”来至伊朗开辟和维护援苏物资运输通道,于是伊朗便成了四方合作的中心,也是当时美英苏三方人员“唯一肩并肩行动之所”^②。到 1943 年 11 月初美英苏在对伊关系问题上基本达成一致,三国表示在战后要保持伊朗领土完整、独立与主权,用于接收和运输援苏物资而需要改进的大型建设项目到 1943 年末均已完工。美英苏伊四方“联手”开辟的波斯湾走廊运输通道的发展及其利用步入快轨,期间尽管当事国在“苏联是否向伊朗转卖和挪用租借物资”^③等琐碎问题上分歧频现,苏联不置可否的态度以及美国“不予深究”的做法能够使“合作”得以维系,这也是大国此间矛盾“合作”的独特表现。

余 论

援助物资的生产相对较易但运输过程则困难重重,美国每美元战争开销中平均约有 12~15 美分用在了生产和运送租借物资上^④,运送一辆坦克的难度往往比生产一辆坦克难上十倍^⑤。苏联通过波斯湾接受的援助物资和设备等主要来自

① Khwandaniha, September 15, 1943, 转引自: Faramarz S. Fatemi, *The USSR in Iran: The Iran - Soviet Dispute and the Pattern of Azerbaijan Revolution, 1941 - 1947*, New School for Social Research, PhD, 1976, p. 35.

② Ashley Jackson, *Persian Gulf Command: A History of the Second World War in Iran and Iraq*, p. 28.

③ Roger Munting, “Lend - Lease and the Soviet War Effort”, *Journal of Contemporary History*, Vol. 19, 1984, pp. 495 - 510; George C. Herring, *Experiment in Foreign Aid: Lend - Lease, 1941 - 1945*, Charlottesville: University of Virginia, PhD, 1966, p. 267.

④ “12 美分”为截至 1944 年 3 月统计数字,“15 美分”为一年后数据。分别参见:(1) European Theater of Operation of United States Army, *Lend - Lease, Army Talks*, Vol. II, No. 13, p. 16. (2) Nineteenth Report to Congress on Lend - Lease Operations (for the Period Ended March 31, 1945), GPO, 1945, p. 23.

⑤ Reports on Lend - Lease Operations (House Documents), 77th Congress, 2nd Session (Jan 5 - Dec 16, 1942), GPO, 1942, p. 23.

美国，同时还有来自英国、非洲国家和印度援助物资，伊朗也向苏联提供了大约 50 万吨石油制品。俄历史学家指出，租借物资占当时苏联生产总量的 30%^①、是苏联保持持续作战能力的“决定性因素”^②，其中“波斯湾走廊”运输通道承担了大量援苏物资的过货任务。随着战事的发展，美方在安迪梅斯克和霍港的活动到 1944 年 11 月已明显减少，因为战线快速地朝远离波斯湾—伊朗通道方向推进，盟军重获地中海水域通行权，于是在黑海水域开辟向苏联提供租借物资运输通道具有了可行性。沙普尔港作为运送援苏租借物资过货港作用在 1944 年 12 月中止，霍港同样的作用在 1945 年 6 月初结束，波斯湾走廊运送租借物资的历史使命也随之终结。波斯湾走廊通道的开辟和利用过程中，当事国之间既有同路合谋的情况，亦有龃龉不合的表现。换言之，波斯湾走廊通道之所以能够发挥积极作用，在极大程度上是通过矛盾不断磨合的“边谈边建”的形式实现的，这也正是大国关系相互作用的结果。美英两国在开辟波斯湾伊朗通道问题上最早达成共识，双边合作较为顺利；苏方急需开辟新的通道以便接收租借物资，但从战略角度看它对美英在伊活动焦心而忧思；在三方协定缔结后，伊朗极力为自己争取话语权和回旋空间，然而在大国因素作用下却往往是身不由己。伊朗在运输通道相关问题上能“当家”却不能“做主”，尽管与三大国之间常有分歧，但多表现出“温良忍让”的态度。然而无论怎样，此间存在的各方矛盾在反法西斯战争的重大使命面前均下降为次要矛盾，波斯湾走廊通道还是最终得以开辟和有效利用。

甲国（美）和乙国（英）在乙国（英）处于丙国（伊）“势力范围”内运送援助丁国（苏）对抗戊国（德）的援助物资，这是一种比较奇特的历史现象，是特殊历史时期的产物。自协约国干涉苏俄之日起，美英等国与这个政权之间就呈“冰炭不同器”之状。苏德战端开启后，主动也好被动也罢，美英苏步入“吴越同舟”之境，在“同舟共命”的经历后复至“同舟敌国”的地步，即战后三大国间围绕伊朗、波兰和朝鲜等问题的另一轮角逐随之出现。1945 年罗斯福总统与沙特国王阿卜杜拉·阿齐兹在苏伊士运河的美舰上举行会晤讨论，也正是从这时起在海湾地区和阿拉伯海水域有了美国海军力量，并在 1949 年建立了中

① 比如，57% 的汽油、90% 的铁轨。具体参见：“太平洋战争在线百科全书”（The Pacific War Online Encyclopedia），<http://www.pwencycl.kgbudge.com/L/e/Lend-Lease.htm>

② John M. Barr, “Analysis: Lend Lease to Russia”, pp. 26 - 30.

东司令部，原英国在巴林贾法勒（Jufair）的基地成为美海军母港。也就是说，波斯湾地区自 1949 年起出现了美国永久性海军基地。美国试图阻止苏联扩大在中东地区的扩张，来自美国的压力是使苏联在战后撤出伊朗的推动力量之一。杜鲁门在 1950 年 6 月在国会演讲时指出，尽管有持续不断的来自苏联的压力，但伊朗仍能保持为一个独立主权国家，其部分原因是由于美国对其进行的强有力支持^①。二战后，英国逐渐撤出苏伊士运河以东地区、到 20 世纪 70 年代初撤出海湾地区，进而使美国在海湾地区逐渐占据主导地位，也进一步加剧了美苏之间在中东地区的竞争。要而言之，相关国家在波斯湾走廊通道开辟和利用过程中合作与分歧是并存的，是同期大国关系演绎的缩影。盟国为争取共同目标的实现使合作成为主流，欧洲反法西斯战争最终取得胜利。在波斯湾走廊运输通道开辟和利用过程中，盟国间在矛盾中谋合作、在合作中求发展，大国围绕这条“胜利之桥”（Bridge of victory）^② 的复杂历史体现了合作共赢之理。美国也就此机会完成了在海湾地区的角色转变，即由二战初期的配角发展到战后的主角之一的地位并迁延至今。

（责任编辑 李中海）

① T. H. Vail Motter, *The Persian Corridor and Aid to Russia*, p. 462.

② Arthur James May, *Europe and Two World Wars*, New York: Charles Scribner's Sons, 1947, p. 539.