
九一八事变后苏联对中日 冲突的不干涉政策

王 真

九一八事变后,苏联对中日冲突实行中立主义的不干涉政策,但这种政策也包含了某些非中立性的因素。史学界有人认为,这其中的矛盾“有时甚至发展到了令人无法理解的程度”。^① 本文试图对这一问题作些探讨,以求廓清这一时期苏联对华政策的原貌。

一

1931年,日本帝国主义发动了九一八事变。苏联对此表示了极大的关注。事变第二天,正在莫斯科参加中苏代表会议的苏方代表、苏联副外交人民委员加拉罕,就向中方代表莫德惠通报了苏外交人民委员会收到的“关于满洲发生很严重事变”的电报内容,并询问莫德惠有什么消息。苏联对事变作出的反应表现为两种趋向:道义上对中国的同情和具体政策上对这场冲突的不干涉。

前者,主要表现于苏联政府的声明和苏联报刊的言论。9月24日苏联外交人民委员李维诺夫发表声明,指出:“苏联在道义上、精神上、感情上完全同情中国,并愿作一切必要的帮助。”^②从9月23日到10月28日,苏联《真理报》相继发表《日本帝国主义在满洲》、《对满洲的军事占领》、《瓜分中国》、《满洲的被占和日本无产阶级

① 易显石等著:《“九一八”事变史》,辽宁人民出版社,1981年版,第320页。

② 《国闻周报》第8卷,第39期。

的反帝斗争》、《满洲分赃的斗争》、《满洲的绳结》等社论和署名文章,谴责日本的侵略,表示同情中国人民的斗争。

但苏联对这场冲突的实际对策,却是不干涉政策。日本占领沈阳后,继续向东北扩张,因担心苏联会出兵干涉,便照会苏联政府:如果苏军进入中东铁路区,日本将不得不保护其本国侨民,并保护洮安、齐齐哈尔间的铁路。苏联政府在回复日本的照会中指出,苏联根本无意于干涉“满洲”事件。^①九一八事变后不久,马占山率部发起江桥抗战,给日军以沉重打击。日本当局恼怒之余,竟指责苏联援助马占山抗日,说苏方向马占山提供了教官、火炮、飞机和飞行员。就此问题,苏联政府于1931年10月29日致函日本政府声明,包括马占山部在内的中国东北各支军队中从未有任何苏联教官,也从未得到苏联的任何武器和军事装备。^②11月14日,李维诺夫致函日本驻苏大使广田,重申苏联对中日冲突采取不干涉政策,并进一步解释说:“苏联之采取严格的不干涉政策,乃起自其不可更改历来之和平政策,乃尊重对华条约与他国独立之信念。”^③11月20日,李维诺夫在回答广田大使指责苏联同意用中东铁路运送中国军队的声明时宣布,苏联政府在同其他国家的一切关系中一贯严格执行和平与睦邻关系的政策……它严格遵守不干涉各国之间冲突的政策。^④当时日本向苏联提出,既然在1929年的中苏冲突(中东路事件)中南满铁路没有用来运兵,现在中东铁路也就不应再运送中国军队。李维诺夫在答复中一方面否认苏联1929年的行动和日本1931年的入侵有任何相似之外,另一方面又允诺苏联政府无论如何不会同意在中日冲突中运送任何一方军队到前线。1931年11月,国联决定派调查团到中国东北。当国联秘书长

① 傅启学:《中国外交史》下册,台湾商务印书馆,1983年版,第544页。

② 《消息报》,1931年10月30日,见《国闻周报》第9卷,第37期。

③ 《消息报》,1931年11月14日;见《国闻周报》第9卷,第37期。

④ 安·安·葛罗米柯:《苏联对外政策史》(1917—1945),中国人民大学出版社,1988年版,第318页。

埃里克·德拉蒙德邀请苏联参加时,被苏联拒绝。李维诺夫答复说,苏联政府实行的完全是“严格的中立路线”。^① 1933年2月,德拉蒙德再度邀请苏联参加国联关于“满洲”问题的常设委员会,李维诺夫以同样的理由予以拒绝。^②

在道义上对中国同情和支持的同时,苏联在外交上对中日采取不干涉政策,这是当时苏联远东政策的一个明显特点。那末,究竟如何来理解这种不干涉政策呢?

首先,不干涉政策就其本义讲,是无可挑剔的,因为这一政策符合国与国之间关系的准则。苏联政府之所以实行这种政策,如李维诺夫说,是出于“历来之和平政策”,出于“尊重对华条约和他国独立之信念”。苏联之所以如此,很重要的一点在于,它考虑其自身的利益。它认为,当时的中日冲突还仅仅影响中日两国,抵抗日本侵略,只是中国自己的事。1932年8月,苏联当局在释放被拘于海参崴的中国青年时表示:“在我们只是努力于自己的建设,关于中国的问题,就目下说,原是站在同样的关系上,我们只有中立。中国的事情,只是要自己努力了。”^③

当然,在外交政策上的不干涉和中立,不等于说没有自己的倾向。恰恰相反,苏联对日本发动九一八事变的谴责性立场和态度是相当明确的。苏联当时就指出:“对于满洲的军事占领,对于日本军阀的倒行逆施,对于侵犯中国人民权利的行径,应负责任的是日本统治集团。”^④ 这是旗帜鲜明的!苏联当时在奉行不干涉政策的同时,对中国的反侵略斗争也给予了支持。这种支持不限于宣传和同情,也还有物质方面的援助。例如,1932年12月5日,东北军苏炳文部因军械无法补充,交通被日军所困和部分平民由满洲里六十八小站避入苏联境内。马占山将军此时亦在其内。上述人员入苏

① 《苏联对外政策史》(1917—1945),第184页。

② 《中国外交史》下册,第545页。

③ 惜梦:《海参崴拘留记》,《大公报》,1932年9月3日。

④ 《对满洲的军事占领》,《真理报》,1931年9月25日。

联合国境后,苏联即根据国际公法惯例,先将军人武装解除,与平民一同安置于托木斯克,对义勇军招待颇周。马占山在1933年4月20日由苏联抵柏林时,日本大阪《每周新闻》记者大冢曾前往询问,马占山说在苏联时曾受到苏联政府的优待。后来日本要求将苏炳文引渡,苏联严辞拒绝,并帮助他安然返国。^① 对中国的抗日斗争,苏联的支援当时虽不多,但毕竟体现了它支持中国反对侵略的立场。

其次,就苏联实行不干涉政策的直接动因而言,是为了避免直接卷入中日冲突。第二次世界大战结束后,日本战犯、原日本陆军大臣南(1930—1931年任该职)出庭受审时说:“一旦同苏联打仗,满洲将被视为军事基地。无论是占领满洲,或是侵入中国,日本的最终战略目的是要发动反苏战争。”^② 日本陆军部长荒木当时也断言,日苏之战迟早是不可避免的,日本必须准备打这场战争。荒木的这一断言,从日本驻莫斯科武官河边嘴中流露出来,河边竟称对苏战争是必然的归结。^③ 当时,苏联远东的形势相当严峻,防卫能力较弱,直至30年代中期,苏联西伯利亚大铁路的运输能力还不足以应付远东战争的需要。如果苏日矛盾激化,以至发生战争,对苏联是十分不利的。不仅如此,帝国主义国家,尤其是美国希望苏日战争爆发以转嫁美日矛盾。美国并为此散布了不少有关日苏战争的舆论。鉴于这种形势,苏联一方面改善同中国的关系,因此而有1932年的中苏复交;另一方面则极力缓和同日本的关系,以避免被日本抓住所谓干涉“满洲”事务的口实。

二

苏联对中日冲突的不干涉政策表面上是在中日两国间保持中

① 曹锡珍:《中苏外交史》,北京世界知识社,1951年版,第57页。

② 《真理报》,1948年11月13日。

③ 《远东国际军事法庭判决书》,群众出版社1986年版,第372页。

立,但在实行这种政策时,所采取的某些做法实际上却损及中国的抗日斗争和民族利益。这具体表现在:

其一,同意日本用中东铁路运送军队。中东铁路属于商业性铁路,是不允许运送军队的。对此,日俄1905年签订的朴茨茅斯条约有明确规定:“日俄两国在满洲地方各自经营专以工商业为目的之铁道,决不经营以军事为目的之铁道。”^①十月革命后,苏俄宣布废除沙俄时代的对华旧条约,但朴茨茅斯条约不在其列。1925年1月20日,苏日于北京签订的关于两国关系基本法则的条约规定:“苏维埃社会主义共和国联盟同意1905年9月5日朴茨茅斯条约应仍有效。双方同意除朴茨茅斯条约以外日本和俄国于1917年11月7日以前所缔结的其他条约、专约和协定应由缔约双方政府间日后举行的会议上予以重新审查,并可以根据业已变更的环境所要求,予以修改或废止。”^②朴茨茅斯条约既然被保留下来,条约中关于中东铁路不许用来运送军队的规定就必须执行。九一八事变后,苏联政府起初还是认真履行条约的,如前所述,象李维诺夫答复广田大使时表示不允许用中东铁路运兵;中东铁路董事会副董事长库兹涅佐夫、中东铁路管理局局长鲁多伊也曾拒绝日本方面的违约要求。但是从1932年年初起,苏联方面开始让步。1月29日,广田大使与加拉罕会晤时表示,日本政府根本无意损害中东铁路利益,向哈尔滨派兵是为保护日本公民的生命与财产。这显然是想使中东铁路军事化的一种借口。加拉罕听后,只是提醒广田说,哈尔滨日本当局的行为方式“不能认为是正确的”。^③此后不久,当中东铁路董事会董事长李绍庚屈从日本人压力,同意用铁路运兵时,苏联方面也就顺水推舟,表示“作为例外和临时措施,苏联同意

① 北京大学国际政治系编:《国际关系史资料选辑》(近代部分)下册,第130页。

② 《国际关系史资料选辑》(现代部分)上册,第142页。

③ C. J. 齐赫文斯基:《苏联与1931年日本对中国东北的武装干涉》,《国外中共党史研究动态》,1993年第1期。

向苏联边界方向上的一定的车站运送有限的日军”。^①苏联既然在中东铁路问题上开了口,也就再难以将它收住了。1932年3月9日,伪满洲国成立。12天后,苏联就同意中东铁路用伪满国旗;15天后,苏联即承认伪满洲国对中东铁路的主权。苏联方面的这一系列让步,客观上助长了日本侵略的凶焰,同时又是对中国主权的一种褻渎。九一八事变后,日本能迅速将其势力扩展到全东北,不断对抗日军民进行“围剿”,与用铁路运兵是有直接关系的。

其二,以中立为由限制了中国方面的某些抗日行动。例如,苏联当局不许中国人从欧洲各国购买用于抗日的军火途径苏联,不许爱国人士经苏联回国抗日。1932年7月,有几位中国青年准备经由海参崴回国参加抗日,竟被苏联方面扣留长达1个月。放行前,苏联官员训话说:“无论中国某一方,只要是含有政治意味的活动,苏联的境内都一样的不许通过。”^②苏联方面的这一举动貌似中立,不干涉中日关系,实际上却干涉了中国人民自主抗日的权利,对中国方面是不利的。

其三,出售中东铁路损害中国主权。中东铁路是沙俄在华特权的体现。十月革命后,沙俄特权被废除。根据1924年中苏协定,中东铁路由中苏两国共同管理,“中东铁路之前途,只能由中、俄两国取决,不许第三者干涉”。^③但九一八事变后,苏联对中东铁路的处理却违反了中苏协定。苏联以不给日本以任何挑起反苏战争的口实为由,从1933年6月起,置中国主权于不顾,单方面与日本和伪满洲国进行让售铁路的谈判。经双方数次讨价还价,最后于1935年3月23日,苏联同日本和伪满在东京签订了《关于中东铁路让渡基本协定》,苏联同意以1.4亿日元(另附加公司职工3千万日元退职金)卖给日本和伪满洲国。苏联与日本的这笔交易,实际上

① C. JI. 齐赫文斯基:《苏联与1931年日本对中国东北的武装干涉》。

② 《海参崴拘留记》,《大公报》,1932年9月3日。

③ 《中俄解决悬案大纲协定及声明书》(1924年5月31日),《中国近代对外关系史资料选辑》(1840—1949),下卷第1分册,上海人民出版社1977年版,第23页。

是出卖了中国对中东铁路所拥有之利权,而且在这次交易中事实上承认了“满洲国”,严重损害了中国的主权和中国人民的民族感情。当时,中国政府就向苏联提出了强烈抗议。而“在苏联方面,则认为中国无力维护自己的主权利益,乃被日寇侵占,何异等于事实上废止中苏条约之规定。因此苏联政府因为中苏合营中东铁路局面,已无法维持,遂不得不将苏方权益,毅然售脱,以为暂时避免对日摩擦冲突之计”。^①这是苏联方面长期以来所持论点,似乎有理,实则不然。问题很明显,中苏协定规定铁路为双方共有,任何一方都不应独自处理铁路问题。诚然,中国东北当时已沦于日本铁蹄之下,中国政府已无力维护自己对铁路的权益,但这并不等于中国政府放弃了自己对铁路的权益。相反,它是始终坚持自己对铁路的权益的。因此,不同中国政府协商,苏联就单方面出售铁路,只能说明是对中国主权的干涉和破坏。

苏联在实行不干涉政策时的上述做法实际上是侵犯了中国的主权,在客观上对中国的抗日斗争也是不利的,并由此带来了一些消极影响。这主要是:

削弱了中国人民对苏联的信任感。本来九一八事变后,苏联给中国人民的印象是积极支持中国抗日斗争的。象李维诺夫曾代表苏联政府一再发表声明,称:“苏联所奉行的主义与国际侵略行为是水火不相容的,苏联人民极盼中国从速用自己的巨大力量来制裁日本在满蒙的阴谋。”^②1931年11月7日,苏联领导人在庆祝十月革命14周年的报告中又说:“苏联过去没有隐瞒,将来也不会隐瞒它和中国人民的关系,隐瞒它对中国人民摆脱帝国主义的压迫和争取国家独立与民族统一的斗争所采取的态度。在这方面,我国劳动人民是全心全意站在中国人民一边的。”^③如前所述,当时东

① 孙科:《中苏关系》,中华书局1942年版,第15页。

② 《东北日祸反响录》,《国闻周报》第8卷,第39期。

③ 彭明:《中苏友谊史》,人民出版社1957年版,第154、155页。

北抗日义勇军和中国难民退入苏联境内曾受到友好接待,中国人民十分感动。在北平的东北工务总会、农务总会、教育总会、商会联合会等团体曾致电苏联,“代表东北三千万民众,表示深刻之感谢”,表示“远东和平必建筑在中苏两大国之亲密友谊关系上”。^①特别是九一八事变后不久苏联主动提议中苏复交,这种捐弃前嫌、以两国关系大局为重的举动,确使中国方面感到苏联是自己真正的朋友。但是,苏联政府在实行不干涉政策时对日本妥协的行为,阻挠中国运送抗日军火和人员回国抗战等做法,尤其是单方面出售中东铁路的举动,即与其以往的态度大相径庭。中国政府和人民都“认此举为不合法之行为”,“是国际间之谬举”。^②形成这样一种认识,自然对发展两国关系是不利的。

模糊了苏联对华政策的本质。十月革命后,苏联废除了沙俄在中国的一切特权,以平等友好的原则对待中国,发展对华关系。特别是1924年签订的中苏协定,更加体现了苏联维护和平,反对侵略,尊重他国主权和独立这种新型的社会主义对华政策的本质。正因为如此,1929年中苏断交后,中国的进步社会力量和社会舆论才谴责国民政府,要求中苏复交,当时可谓“文电纷驰,一时称盛”。^③而这时苏联与日本妥协,竟用中国主权同日本作起交易来,在实际上承认了连美国等西方国家也未予承认的“满洲国”。苏联对外政策的原则是什么?人们不免要发生疑问。

为国民政府迟滞中苏关系的发展提供了口实。30年代初期,国民政府对发展中苏关系本来就不太积极,而苏联对华政策中的错误做法则使国民政府为其延缓改善对苏关系找到了理由。出售中东铁路即典型一例。在苏日谈判开始前夕,中国方面就已经得到消息。当驻苏大使颜惠庆奉命询问苏联外交人民委员会时,加拉罕

① 《北平晨报》,1932年12月20日。

② 张篷舟:《近五十年中国与日本,1932—1982年》第2卷,四川人民出版社,1985年版,第27页。

③ 《北平晨报》,1932年5月16日。

竟矢口否认有此事。但第二天李维诺夫又改变了口气。他通过塔斯社宣布：“在我和日本大使广田谈判期间，我注意到满洲国当局的行动对中东铁路引起了严重困难，并恶化日本、满洲国和苏联之间的会谈。为达成可能的解决，我因此建议满洲国买回中东铁路，这也许对它是一次机会；这是说，苏联政府向满洲国出售中东铁路的股份，这被视为解决目前困难的基本方法之一。”^① 当颜惠庆代表中国政府向苏联提出抗议时，李维诺夫竟以花言巧语搪塞，说什么苏联出售中东铁路的股份对中国是相当有利的，这样铁路就不能转移给日本，当中国收回“满洲”时，它就能最终收回铁路而无须向苏联偿付。^② 中国方面不满苏联的答复，仍继续交涉。苏联方面竟无视中国的主权，武断地答复说：“中国权利不及于东三省，今日之于满洲国谈判买卖中东铁路，与昔日之与张作霖签订奉俄协定相同。”^③ 对苏联的这些错误做法，国民政府当时就进行了抵制，声明出售中东铁路是非法的，“中国决不承认，中国保留对中东路之一切权利”。^④ 中国政府始终坚持自己对东三省的主权而不承认“满洲国”，是维护民族利益的表现。但是，国民政府在抵制苏联错误做法的同时，也以此为由迟滞中苏关系的进一步发展。蒋介石后来追述这件事时说，苏联出售中东铁路于伪满洲国，“这对于日本的侵略政策，当然是一种鼓励”。^⑤ 孙科谈及这一点时说，苏联此举“足以加深中苏关系之隔阂”。^⑥ 所以，在1932年中苏复交后的一段时间里，中苏关系一度发展缓慢，与此有直接关系。

① 《时事月报》第11卷，第5期。

② 程天放：《中俄关系史》（*A History of Sino-Russian Relations*），华盛顿1957年版，第186页。

③ 《中国外交史》下册，第547页。

④ 《近五十年中国与日本1932—1982》第2卷，第25页。

⑤ 中共中央党校科研局编：《中国国民党史文献选编（1894—1949）》，编者印行，1984年10月，第229页。

⑥ 孙科：《中苏关系》，第14页。

九一八事变后,苏联对中日冲突的不干涉政策同它在外交活动中的非中立性因素(既有同情支持中国一面,又有对日妥协、损及中国主权的一面)是矛盾的。透过这一矛盾我们对苏联外交政策可以进一步加深认识。

苏联是社会主义国家,实行的是国际主义的对外方针。九一八事变后,它同情并声援中国人民的抗日斗争。但苏联实行国际主义对外方针又是不彻底的。这主要是在列宁逝世以后的斯大林时期。斯大林时期,大国沙文主义和民族利己主义严重地影响到苏联的对外政策。前面讲到的苏联此时“不干涉”政策中的对日妥协、损及中国主权的因素等错误,不是孤立存在的,其根源在于民族利己主义。对这种民族利己主义,蒋介石在《苏俄与中国》一书中是大加抨击的。港台有些学者也认为,苏联当时实行的是两面外交,即向日本表示和平,对中国鼓励抵抗。这种“抵抗与和平两种见解的同时提出,似乎有点矛盾;实际上,这个口号只是同一政策的两面;这一政策就是让其他国家抵抗,尽量削弱日本的力量,使他们无法进攻苏俄;苏俄则向日本让步以保持和平。两种方法都为了同一目的,便是使苏俄不致失败于日本之手”。^①港台学者对苏联民族利己主义的指责有其合理方面,因为当时苏联确实存在这种错误。但也应指出,港台有的著作的评论带有偏见,对苏联的不干涉政策任意歪曲,例如说苏联这样做是“鼓励日本对中国放手的侵略”^②,显然是不符历史实际的。苏联不干涉政策中虽含有不少对日妥协的因素,但这绝不等于鼓励日本侵略中国。如果说苏联通过对日妥协而缓和了苏日矛盾的话,其最主要的直接后果则是加剧了美日矛盾。日

① 《中国外交史》,第 546 页。

② 《中国外交史》,第 546 页。

本统治集团在推行其侵略政策时,其内部曾对“南进”还是“北进”争论不休,最终,选择了南进的道路,决定首先解决美日矛盾,这才有后来太平洋战争的爆发。促成这种结果,无疑有苏联缓和苏日矛盾政策的因素。反过来说,苏日矛盾之所以能得到缓和,其原因也在于美日矛盾的不断加剧。日本出于自身的利益要南进,美国又不容日本南下肆意扩张,美日矛盾便不可调和。这迫使日本缓和苏日矛盾,以集中力量对付美国,因而 1940 年至 1941 年间日本主动提议同苏联缔结日苏中立条约。^①就苏联缓和苏日矛盾的政策而言,无论从哪方面分析,都不能得出鼓励日本侵略中国的结论。

外交是以国力作为基础的。苏联 30 年代初期在外交政策上对中日冲突不干涉,也与其国力有关,即明知日本是在侵略,也无法“干涉”,无力制止,对日本有所妥协。苏联在 1928 年才开始实行发展国民经济的第一个五年计划(1928—1932)。“一五”计划的实行,对于苏联由一个农业国转变为工业国具有决定性意义。但是,“一五”计划期间,工业总产值只完成计划指标的 93.7%。“一五”计划的最佳方案规定 1932 年生铁产量为 1000 万吨,实际产量只有 610 万吨;钢产量为 1040 万吨,实际完成约 600 万吨。轻纺、食品工业也未达到计划要求。^②由于苏联原来工业基础薄弱,“一五”计划实现后苏联经济实力和国防实力仍不很强。在苏联远东地区,经济发展的速度就更慢。日本长期从事对苏情报工作的林三郎说:“苏联远东的经济实力,即使在第一个五年计划完成时,也依然是孱弱的。”^③鉴于这种状况,苏联在外交上采取缓和的不干涉政策。在对日关系方面,苏联在 1928 年、1930 年、1931 年曾先后三次主动向日本提议缔结苏日互不侵犯条约,以确保两国相安无事,为凶焰正盛的日本所拒绝。对于日本的侵略行径,苏联虽然在外交上也

① 安·安·葛罗米柯:《苏联对外政策史》(1917—1945),第 481、482 页。

② 张义德主编:《苏联现代史,1917—1945》,吉林文史出版社 1988 年版,第 197 页。

③ 林三郎:《关东军和苏联远东军》,吉林人民出版社 1979 年版,第 31 页。

曾有一些强硬的表示,但碍于国力,而无法强硬到底。苏联对中日冲突不干涉,有时甚至以牺牲中国利益来缓和苏日关系,这就违背了它不干涉政策的原则。

30年代初期,苏联实行的含有损及中国主权因素的不干涉政策,对中苏关系的发展曾造成一些不利影响,但从总体来看,还没有成为两国关系发展的主要障碍。不久,随着日本法西斯势力的日益猖獗和世界大战危险的临近,中苏两国相互接近的速度开始加快,后来在共同对日的基础上结为反法西斯的盟友。

(作者单位:大连海军政治学院党史教研室)

《长城风云录》

《长城风云录——从榆关事变到七七抗战》一书,余子道著,上海书店出版社1993年5月初版。

此书记述了从1933年榆关抗战到1937年全国抗战爆发前这段时期内有关日本向华北、内蒙进犯,中国进行的几次局部抗日战争——长城抗战、察哈尔抗战、绥远抗战,直到卢沟桥抵抗和中日外交交涉等重大史事。同时,该书对这一时期内,中日两国在解决中日冲突中所制定的重大政治、经济方针也进行了深入的研究,提出了许多自己的见解。全书共40万字。

(以 林)