西北中蘇航線的經營

民國二十八年至三十八年

簡笙簧著

國史館 Academia Historica

西北中蘇航線的經營

——民國二十八年至三十八年——

國史館
Academia Historica

序

九一八事變後東北亞之形勢大變。日本軍閥於民國二十一年攻占熱河，擊潰反日游擊隊，乃開始建築鐵路，二年內達二萬餘公里，其重要路線，有赤峯承德線，所以拊北平之背；有拉法哈爾濱線，所以與中東鐵路之哈爾濱綏芬河線平行；有圖們（圖們江濱之小鎮）至佳木斯（松花江濱之小鎮）線，切斷哈綏線於牡丹江市；後於牡丹江市向東築一支線至烏蘇里江濱之虎林，其對岸卽烏蘇里鐵路（西伯利亞大鐵路之極東段）中心的依滿；更把我國興築未成的齊齊哈爾至黑河屯之線完成。黑河屯的對岸卽海蘭泡，有鐵路至阿穆爾鐵路之中點，阿穆爾鐵路者西伯利亞鐵路接烏蘇里鐵路而至海參崴之中繼線也。綏芬河爲中東鐵路哈綏線之終點，此路自此出我國境，東南至海參崴，僅百數十公里而已。故日人以綏芬河爲中心，築成展向俄境之公路網。此等交通路線之築成，不僅使中東鐵路之軍事與經濟價值完全消失，而成爲財政上之大包袱，且其極東的西伯利亞，完全處於被日軍攻擊之下，東北亞成爲日本獨覇之形勢。莫斯科對此變局，不得不於一九三五年（二十四年）出售

國史館 Academia Historica

中東鐵路，別自赤塔築一鐵路，東至康索莫爾斯克，即所謂青年城，向其國內竭力宣傳青年城之重要，成爲東部西伯利亞金城湯池之固的政治、經濟、軍事中心，此即共黨式的所謂羣衆教育，實際上曝露了克里姆宮對東部西伯利亞防務空虛的憂慮。

實際上蘇俄解除其東北亞之錦囊妙計，另有一條，那就是發動我中華民國的提早抗日，以國軍的力量，拖住日軍的後腿，來減少其極東地區所受之壓力。在中國，有其豢養的第五縱隊，有其第五縱隊外圍的左傾分子；更有懷着一股抗日赤忱而極易被利用的愛國青年。中共以中國人不打中國，要打日本人的口號，蠱惑羣衆，並組織其外圍的左傾分子爲人民陣線，擴大其影響力於社會各階層。執政的國民黨中亦有同情此種運動者，蘇俄乃一面派遣其政府代表，一面利用中共高階層分子與國民政府進行談判，願以空軍及陸軍裝備援助我政府軍抗日，必要時蘇俄願在東北接壤地區開炮以助國軍，此即張鼓峯與諾蒙坎兩處炮戰事件之由來。

我國最高當局蔣委員長所持之對日策略，「安內攘外、抗戰建國」，也就是先消滅中共與建設國家，爭取時間，以達成兩項目標，故對日採取極端忍耐原則。其

國史館 Academia Historica

時執政黨內之外交政策，略分三派：其一，親日派，主張對日和談；其二，親俄派，主張聯俄制日；其三，是利用英國在華重大利益的因素，影響美國，援華抗日，這就是蔣委員長的主張，當時義大利崛起於地中海，納粹德意志崛起於中歐，都以英、法爲假想敵，英國已無餘力顧及東方，而美國對亞東事務，並無濃厚興趣，故蔣委員長的主張，未能爲執政黨多數同志所接受，因此採取折衷政策，聯俄與因英說美同時並進。當時中國之所謂聯俄，主動實出於蘇俄，其見於史實者則有中蘇之復交，中蘇互不侵犯條約之訂立，及蘇俄若干空軍與代表團之進駐我國，都是例子。實際上，蘇俄軍火之輸入我國，爲數不多，且皆有代價，我國產業特種礦產等皆經新疆輸俄，即其代價也。我國之與俄復交和接受俄援，對蘇俄有減輕威脅之效果，而日本對我國則轉成加緊侵略的趨勢，七七事變八一三事變的迫不及待的相繼發生，則爲當時主張親俄諸公始料所不及。

我國與俄關係之改善，在俄國是利益無窮，在我國則是受害無窮。但蘇俄卻在此時乘機向我勒索其他利益，中蘇航空公司之設立與被操縱，即其一例。蘇俄要求設立中蘇航空公司，初期不無理由，但其居心則殊爲叵測。當時我國設有兩個航空

國史館 Academia Historica

公司：其一爲中美合辦之中國航空公司，其二則爲中德合辦之歐亞航空公司。自日、德、義三軸心成立，中德斷交，歐亞即由中國獨營，稱爲中央航空公司。歐亞航空公司之設置目的，卽欲自我國東部之繁榮都市，橫貫我國，經由塔城與俄境而至西歐，使古代的絲路成現代化之航空路線。蘇俄要求設立中蘇航空公司，表面上是爲了蘇俄軍公人員前來我國之便利，實際上就是使線路現代化而由蘇俄控制的野心，並以此侵入我西北。此一公司之設立，其組織表面極爲平等，如董事長爲國人，副董事長爲俄人，總經理爲俄人，協理爲國人。董事六人，雙方各爲三人。這不是很平等嗎？但是不平等是在事實。雙方董事之人數相等，董事會卽不能發揮效力，因而實權都操在總經理之手，協理不過備位而已，而且我國自始卽未派任有聲望有魄力的協理，連牽制之力都不能發生。總經理爲所欲爲的結果，飛機之分派，航程之規定，乃至地勤人員之派任等等，都由俄籍總經理包辦，國人無法置喙。此一航線，原規定飛行於阿拉木國與哈密之間，在俄境僅短短一段，大部分均在我國境內，而蘇俄意依恃國力，喧賓奪主。當時我國由交通部長張嘉璈主持訂立此項條約，實難辭疏忽之咎。其實，這一條約，完全是中東鐵路合同的翻版。中東鐵路之董事

國史館 Academia Historica

長爲國人，鐵路局長爲俄人，董事人數雙方相等，董事會失去作用，而由俄籍局長大權獨攬，這是民國十三年的事而國人竟如此健忘，覆轍重蹈，平等云乎哉！

自日蘇中立條約訂立後，日本無後顧之憂，而放手南下與美國挑釁；蘇俄亦無東方之慮而專心對付納粹德國。德國認爲蘇俄不堪一擊，故以敗俄之責自任，而以牽制美國的責任交給日本，使日本得遂其所謂大東亞新秩序的建立。但是德日兩國都輕估了美國的作戰潛力，美國既能援助包括蘇俄在內的歐洲盟邦，且能立足於澳洲，自逐島反攻進而爲越島反攻，至民國三十二年而收復菲律濱，消滅日本的海上大艦隊，奠定直攻日本本部的踏脚石。是年蘇俄軍被德軍大敗，前方直退至史達林格勒，如無美國在海陸兩路之加緊援助，蘇俄的失敗已成定局。

蘇俄在如此潰敗之際，對我國的侵略，仍不放鬆。中蘇復交與中蘇互不侵犯條約之訂立，是蘇俄有求於我國，故尙有少量的軍火援助，中蘇航空公司尙能有若干對我國之助益。但自日蘇中立條約成立，蘇俄對我已無利用價值，所謂對我援助，遂虛有其名，中蘇航空也等於中斷，故我國依照規定而要求修改航約及期滿要求廢約，均不接受，反要求我國同意將此一航線由俄機延長經蘭州而至重慶之飛行，其

國史館 Academia Historica

侵我野心，至此曝露無遺了。

俄軍在新本駐有所謂「一團」（實際上超過一師）紅軍於新甘通道上的星星峽，阻斷新甘的聯絡。及史太林格勒告緊，此「一團」紅軍亦已西調，新疆復歸中國中央政府管理，中央軍亦入新疆。德軍敗亡，俄軍亦不能重返新疆，乃施其滲透顛覆詭計，唆使金山、白塔山、伊犁等處變亂，而對已無存在必要的中蘇航空公司之擴線要求，依然堅持，其侵略野心，至此更熾。

中蘇航空公司爲八年抗戰中蘇俄對我國侵略的一個環節。由於此一公司僅有俄機二架，每週或隔週飛航於阿拉木圖與哈密之間，其延線飛行之要求，我國政府始終拒絕，故外間知者絕少，但蘇俄欲以控制我西北而至西南之空中交通的野心，實以此公司爲中心。這一史實，如果淹沒不張，則世人將仍以蘇俄之援我抗日爲對我之一種施恩。簡君笙簫茲據交通部中蘇航空公司之專卷，加以分析與歸納，成爲專冊，索序於余。披覽一遍，深覺其爬羅剔撥，深費一番工夫，經此整理，而蘇俄的僞善與乘機對我的侵略，已照然若揭。因扼要略述當時國際間錯綜複雜的關係及其風雲變幻之多端，以明蘇俄對我之一貫野心，作爲本問題之闡釋。曾記得當時我國

國史館 Academia Historica

對日外交議論紛紛之時，蔣委員長曾堅決表示：與日談和，我國立亡；與俄謀援，五年之內亦亡；我國只有運用英國在華之利益，由其說美援我，方爲生路。當時一般認爲過於理想，卒循此一途徑使日本軍閥崩潰，近人稱之爲國史最偉大的計畫之一，良非虛語。讀簡君之作，重有所感，但中共與美國對俄之莽然無知，以致造成亞洲與全世界之不安。因揭破蘇俄僞善面目爲世人告。須知不再受俄欺罔爲反共勝利之第一步，則簡君此作，爲益於世者殊非淺鮮了。

七十三年五月　黃季陸

國史館
Academia Historica

西北中蘇航線的經營

國史館
Academia Historica

西北中蘇航空線圖

國史館
Academia Historica

前言

緣自清末中國國勢衰微以還，中國在東亞兩個主要鄰國日本與蘇俄即時常趁機侵華，其手段各自不同，斬獲亦有所別。一般而言，日本較傾向於急躁粗暴的武力，攻城掠地，蠻橫強奪，如清光緒二十年（一八九四）的甲午戰爭、民國二十一年（一九三二）的一二八淞滬戰役、民國二十二年（一九三三）的長城戰役及民國二十六年（一九三七）七月所爆發的中日八年戰爭等等，皆震憾中外，不但引發中國人激烈的排日抗日行動，而且遭到歐美各國的抵制，得不償失。但蘇俄則較傾向於陰柔狡獪，譎詐多端的秘密外交，乘虛而入，攫取暴利，待中外有所警覺，條款已訂，爲時晚矣。如清咸豐八年（一八五八）、十年（一八六〇）藉調停英法聯軍之役，要求中國簽訂「中俄天津條約」、「中俄北京條約」；光緒二年（一八九六）藉干涉日本還遼及共同防日，誘使李鴻章簽訂「中俄密約」；民國二十六年中日八年戰爭爆發後，又藉助華抗日，先後於民國二十六年八月、二十八年（一九三九）九月和中國簽訂「中蘇互不侵犯條約」及「中蘇哈阿定期飛航合約」等等，蘇俄均不費一槍一彈，就輕易在華攫奪非份的權益，即可了解蘇俄侵華手段利害之一般。然而上述有關「中俄天津條約」、「中俄北京條約」、「中俄密約」、「中俄互不侵

國史館 Academia Historica

犯條約」等，一般史籍或專文均有所研論，唯獨西北中蘇航線的經緯，常以史料欠缺而被忽述，本文的撰寫，即擬補此間之不足。

西北中蘇航線，就廣義而言，係由中國戰時首都重慶通達蘇聯首都莫斯科，全程七千餘公里，其間分由中國交通部經營的渝哈線（重慶至哈密）、中蘇合資組設中蘇航空公司經營的哈阿線（中國哈密至蘇聯阿拉木圖）及蘇聯民航總局獨辦的阿莫線（阿拉木圖至莫斯科）等三條航線以銜接。本文即擬就西北中蘇航線的開闢背景、航約簽訂、通航經過及其影響等方面，來探討：

㈠中日戰爭時期蘇聯藉開闢西北中蘇航線的侵華手段和中國的應對。

㈡中國戰時開闢西北對外航空交通的艱辛歷程。

㈢西北中蘇航線的開航，對中國西北，尤其對新疆的影響。

本文的撰寫，因著者職務之便，得參閱整理中的國民政府、交通部、外交部、財政部及閻錫山等檔案，希藉此原始資料所顯現的史實，對此重要歷史的一環，有較深的認識和創獲。本文撰寫期間，承蒙黃館長季陸、運景德教授、張明凱教授諸多鼓勵，蔣君章教授審閱全稿，國史館同仁提供史料，受惠良多，特申謝忱。惟因個人學淺智拙，掛一漏萬，在所難免，尚祈先進賢達，不吝賜教匡正是幸。

國史館 Academia Historica

目錄

序

西北中蘇航空線圖

前言

第一章　西北中蘇航線開闢的背景

第一節　廣闢對外通道……二

第二節　便利中蘇交通……六

第三節　開發西北鞏固西北……三一

第四節　蘇聯意圖控制中國西北航線……三六

第二章　中蘇哈阿航約的簽訂與檢討……六五

第一節　中蘇航線開闢的籌議……六五

國史館 Academia Historica

第二節　航約談判與簽訂……七二
第三節　航約重要條文的檢討……一一六
第三章　哈阿航線的籌備與渝哈、渝迪航線的通航……一四一
第一節　哈阿航線的籌備……一四一
第二節　渝哈航線的開航……一五一
第三節　渝迪航線的通航……一五八
第四節　渝哈、渝迪航線營運及實際飛航情形……一六三
第五節　蘇聯企圖控制中國西北航線的陰謀……一七三
第四章　中蘇航空公司的經營……一八七
第一節　公司名稱與開辦事項……一八七
第二節　董事會組織、權責與開會情形……一八八
第三節　股款的繳付與增資……一九八
第四節　經理部職掌及人員調派……二〇八

國史館 Academia Historica

第五節　哈阿航線的建築與運率……二一七
第六節　哈阿航線的營運與弊端……二二六
第五章　中國對蘇聯把持中蘇航空公司的不滿與對策……二四七
第一節　蘇聯延阻中國對公司改組及平等用人的提議……二四七
第二節　蘇聯延宕第四屆董事會的召開……二四九
第三節　第四屆董事會中蘇對公司改組的爭執……二五四
第四節　中國對蘇聯否決董事會討論公司改組的對策……二五八
第五節　交通部提議廢除哈阿航約另商新約……二六四
第六章　中蘇航空公司中國失敗原因的探討……二八五
第一節　蘇聯狡詐趁機把持……二八五
第二節　政治因素多所遷就……二八八
第三節　新疆政治情勢特殊……二九三
第四節　中國人員表現欠佳……二九七

國史館 Academia Historica

第七章　結　論……三〇九
附錄：
一、西北中蘇航線大事記……三一五
二、徵引資料及主要參考書目……三三一

國史館 Academia Historica

第一章　西北中蘇航線開闢的背景

航空飛機爲二十世紀新創造的產物，由於其較不受地形限制，速度快，利於長途交通，故自第一次世界大戰中，被使用於軍事和運輸上後，即廣泛爲人類所重視，而積極加以發展，尤其民用航機，已成爲今日不可或缺的交通工具。

中國幅員廣闊，地形複雜，最適宜於航空事業的發展，有識之士在清末民初，即已注意及此，惟其後因政局不穩，經費不足及科技落後等因素，致進展甚慢。(註一)俟民國十八年十一月，始由中美合辦的中國航空公司正式開辦上海漢口航線，其後歐亞、西南兩航空公司繼之成立，經營數條全國性及區域性空運線，民航事業才逐漸拓展。(註二)惟至民國二十六年七月中日戰爭爆發以迄二十七年冬，國內主要航空要站如北平、天津、青島、上海、南京、廣州等地，相繼失陷，致使中國、歐亞、西南三家航空公司大部份航線，被迫停飛，時國府亦已由南京移駐重慶，對於戰時首都重慶與西北、西南後方重要城鎮或鄰近各國的主要都市，均需經常有高速度的交通工具，以資連繫。況且當時中蘇兩國正講敦睦，中國爲廣闢對外通道，便利中蘇交通，以爭取外援起見，自有必要開闢一條由重慶經西安、蘭州、肅州、哈密、廸化、伊寧以通蘇聯的航線。(註三)而蘇聯爲遂其讓中國牽制日本，以紓解其東面威脅的戰略目的，亦期冀藉開闢中蘇西北航線，維

國史館 Academia Historica

持中國抗日情勢，並充當其侵略新疆及支助中共的交通工具。因此雙方目的雖有不同，但開辦西北中蘇航線的意願，顯然不謀而合。本章即擬就上述背景，加以剖析。

第一節　廣闢對外通道

緣自民國二十六年中日開戰直前，就中日兵力比較而言，由於日本實行徵兵制已有數十年，不但兵員甚多（日本總兵力四百四十八萬一千人，即刻可動員兵力包括陸軍五十個師團，每師團二萬五千人，可與中國編制完整的三個師對抗；海軍一百九十餘萬噸，僅次於英、美兩國，居世界第三位；陸海航空隊有飛機二千七百架，爲中國飛機的九倍），而且訓練有素。又日本兵工業發達，武器彈藥大多能自行生產，故其軍隊裝備精良，戰力堅强。（註四）惟日本缺乏石油、橡膠、廢鐵、銅、皮革、棉紗、羊毛、麻類、紙漿及油脂等不可欠缺的戰爭資材，不耐久戰。（註五）中國則因兵役制度，尚係初創，兵員大多由各部隊或各師管區自行徵募，戰鬪人員遠較日本爲少（中國兵員約二百萬人，可使用兵力僅步兵八十師又九旅，騎兵九師，砲兵二旅又十六團；海軍五萬九千噸，約日本三十分之一，空軍堪作戰飛機約三百架），兼以中國工業落後，大部份重武器及新式武器，不能自行生產，須仰賴國外輸入，軍隊裝備，遠遜於日本。（註六）因此在中日開戰時，兵力上無論質與量，中國均非日本敵手，但中國擁有大於日本三十一倍的土地，多於日本五倍的人口，尤其中日戰爭是日本侵略中國的戰爭，將可使中國悠久深厚歷史文化所孕育抵禦外

國史館 Academia Historica

侮的民族意識，充分發揮出來，其潛力是雄厚的。（註七）另就中日國防政策而論，日本係以海軍對付美國，陸軍對付蘇聯，（註八）只視中國爲其侵略對象而已，並非其主要敵人。（註九）而中國則只有日本一個主要敵人，其他均爲友邦，在國際間較易獲得同情與支持。

因而就前述中日雙方兵力、資源、國防政策及所面對國際局面的全盤綜合考量，中日開戰，日本利於「速戰速決」，須於最短期間內，解決中國問題，然後回身對付主要敵人美、蘇，否則即和其國防政策相違背。（註一〇）中國則利於「持久消耗」，先避開日本銳鋒，然後利用廣大空間與衆多人口的深厚潛力，執行誘敵深入的內陸作戰，以等待國際有利情勢的發展，再俟機反擊，爭取最後勝利。（註一一）

然而中國所執行的持久消耗內陸作戰，除了利用天然地形，據險以守之外，最重要的是需要有多條便捷、暢順、安全的對外通道，以期內外互通有無，源源不斷充實國力，才能支撐長期作戰的消耗，否則便成爲自坐愁城，待彈盡援絕，惟有束手自縛，任人宰割。尤其抗日戰爭時期的中國，在軍事上，除了輕武器及彈藥能自製外，舉凡戰場所需的兵工彈械，動力汽油，醫藥用品等，多賴國外運入；在經濟上，戰時生產所賴工業機器、零件，亦賴國外輸入，同時國內生產物資如礦砂、桐油、羊毛、豬鬃、茶葉等，亦需輸出以貨易貨或換取外滙，以穩定金融；在交通上，大部份的現代交通工具，如飛機、汽車、火車等多賴國外輸入；在外交上，中國所執行的持久消耗戰，其目的即在等待國際有利情勢的發展，因而與友邦間人員的往來，文化的交流，情報的

國史館 Academia Historica

交換，外援的爭取，均和抗戰前途有重大的關聯。何況廣闢對外通道，在外交上尚有其特殊的作用，因中國開闢對外通道，日本必以封鎖來對付之，故若中國得到鄰近國家的協助，打破日本封鎖，則日本必與這個國家發生磨擦。（註一二）因此抗戰時期中國的對外通道，不但被喻爲中國戰時的「生命線」，且具有外交的積極作用，其重要性可知。（註一三）

在中日戰爭爆發以前，中國所需國外物資，原恃太平洋海道而來，主要貿易大港如天津、青島、上海、廣州等，亦分布於東部臨太平洋沿岸。然自民國二十六年七月，中日開戰後，不數月，天津、上海、青島相繼淪陷，同時日本亦於二十六年八月二十五日及九月五日，先後宣布以其強大海軍，封鎖中國沿海各口岸，遮斷中國船隻進出。（註一四）因而在抗戰初期的一年四個月中（民國二十六年七月至二十七年十月），國外輸入中國物資，大部份依賴英屬香港轉口，循廣九、粵漢兩鐵路內運。（註一五）惟至民國二十七年十月，日本爲全面遮斷中國沿海對外交通，出兵廣州，致港粵線中斷，（註一六）中國對外通道，被迫轉移至法屬安南（越南），由海防轉口，經桂越、滇越兩線內運。（註一七）民國二十八年二月，日本爲再進一步遮斷中國對外通道，出兵海南島，（註一八）對法屬越南造成威脅，使得當時法越政府，爲一面顧及中國邦交，一面又懾於日本的脅迫，態度至爲模稜，自民國二十七年初中越線開運，以迄二十九年六月停運止，凡軍用品如槍械、子彈均不許過境，所允許借道者，祇藥材、機器、車輛及燃料等物耳，因此中國勢需另尋安全的對外通道以自救。（註一九）

就民國二十八年，以四川爲抗日基地的中國而言，因太平洋對外通道已完全受制於日本，其能遠離日本海空軍威脅的安全對外通道，不外西南經緬甸、印度出印度洋及西北出蘇聯以通歐洲兩途。西南線包括滇緬公路、中印駝峯空運及中印公路。（註二〇）西北線則包括甘新大道及本文即將敍及的西北渝哈、哈阿中蘇航空線。

西北國際通道方面，自抗戰爆發後，昔日的「絲路」，已再度成爲國際交通大動脈，全國經濟委員會因於民國二十六年十月一日，派員至蘭州，組織西北公路運輸處，配合駐武威騎兵師師長馬步青所派兵工，將甘新大道由蘭州修至哈密，以便銜接蘇聯所督造的新疆公路，爲中蘇國際運輸大道。（註二一）同月，蘇聯二噸半羊毛車千輛，由霍爾果斯越界，經廸化、哈密、猩猩峽東來。十一月十一日，首批蘇車開抵蘭州，甘新大道全面通車。（註二二）然此甘新大道，如由重慶通達霍爾果斯，長達四千公里（其路線係由重慶水運或公路至廣元六二五公里，廣元北行公路經陝西沔縣、褒城、甘肅天水至蘭州九三三公里，蘭州經猩猩峽至哈密一三九四公里，哈密經廸化、伊寧至霍爾果斯約一千三百公里），其間須經縈廻如帶多險灘的嘉陵江，綿延峻峭的大巴山、秦嶺和廣瀚無垠的沙漠，山嶺地帶，車行不是轉彎，就是上下坡；沙漠地帶，路面多爲沙漠石磧鋪設而成，路基簡陋，凹凸不平，顚仆異常。加之沿途氣候變化驟劇，秦嶺冬季嚴寒，沙漠地帶白天酷熱，混身淌汗，入夜氣溫突降，非重裘不暖。故車行其間，可謂路遙行艱，自古現爲畏途，自有其道理所在。（註二三）尤其抗戰時期，中國缺乏現代化交通工具，蘇聯卡車運貨至猩猩峽交

國史館 Academia Historica

給中國後，中國除一部份用卡車內運外，其餘尙需利用驛運的駱駝、騾、驢、馬、板車（有膠輪、鐵輪和木輪三種）、木船及挑夫等方式接運。（註二四）故如由蘇聯運貨至重慶，最快亦需旬月（如用汽車），（註二五）慢者則拖延至四、五個月以上（如驛運每站間三十公里走一天，據當時西北公路局長宋希尙報告，由廸化駱駝運油至猩猩峽，需四十七天，猩猩峽至廣元七十九天，廣元至重慶水運一星期，故由廸化運油至重慶，約需四個月）。（註二六）因此，西北公路，運輸一般物資尙可，如爲軍情急需者，恐有緩不濟急之慮。尤其中日戰爭爆發後，中蘇戰略關係密切，重慶莫斯科間（相距七千公里），重要郵件及物資轉運頻繁，爲不誤戎機，中國自有必要開闢一條高速便捷的國際航空線，連繫蘇聯，並通達歐洲，成爲橫跨歐亞的航空大道，以補西北公路之不足。

第二節　便利中蘇交通

爭取友邦，孤立敵人，爲自古以來戰爭獲勝要訣之一。因此一個陷於戰爭的國家，如能在國際間爭取多數的友邦。勝算就愈大。尤其中日戰爭期間的中國，一則係被侵略的國家，在國際公理與正義的前題下，較易獲得各國的同情與支持；二因中國工業落後，如無外力的協助，很難支撐長期作戰的國力，因此如何廣結友邦，孤立敵人，對中國抗戰前途，影響甚大。

就中日戰爭爆發時，中國接鄰諸國而言：東部、東北部與日本和其製造的朝鮮、滿州國相連，日本亦已陳兵平津一帶；北部與西部與蘇聯西伯利亞、中亞接攘；西南與阿富汗及英屬巴基斯

國史館 Academia Historica

坦、印度、不丹、尼泊爾、緬甸毗鄰；東南與法屬越南交界，並隔海與美屬菲律賓、荷屬印度尼西亞（印尼）相望，東南沿海尚有上海租界、英屬香港、葡屬澳門。就當時國際情勢而言，接鄰諸國中，除日本是敵國外，其他均是友好國家，且有深厚的在華利益。反觀日本，其向東北及西伯利亞發展的「北進政策」，與蘇聯在遠東利益相衝突；其向中國南海、南洋及南太平洋諸島發展的「南進政策」，亦與英、美、法、荷諸國在南洋利益相衝突。（註二七）故中國如能北結蘇聯，南結英、美、法、荷、德等與日本利益相衝突的國家，成爲盟國，來削弱日本戰力，亦爲可利用之點。

因之，民國二十六年七月，中日戰爭爆發後，中國自希望列強能挺身而出，爲維護國際公理與正義及本身在華的權益，出面阻止日本的侵略行爲，保持中國主權獨立與領土的完整。其中美、英、德、蘇諸國，中國均抱有殷切的企望。

㈠美國方面

自十九世紀中葉，美國開始介入遠東事務後，爲推展其商務，對中國就表現其獨特的風格。西元一八九九年，美國國務卿海約翰見列强在華劃分勢力範圍，强租海灣，即發表門戶開放政策，要求各國維護中國領土與主權的完整，並維護各國在中國的商業機會均等，使中國避免被瓜分；西元一九二二年，美國再度促成九國公約的簽訂，保證中國主權、領土的完整；一九三二年，

國史館 Academia Historica

美國國務卿史汀生發表其著名的不承認主義，警告日本任何違反巴黎非戰公約的手段所造成的局勢或協定，美國政府概不承認。此一「不承認主義」對於後來國聯通過李頓調查團報告書及不承認「滿州國」的決議，深具影響，均在在地幫助中國抵抗列強的侵略。（註二八）

因此，自七七事件爆發後，中國即希望美國再度挺身而出，主持正義，阻止日本擴大侵華。民國二十六年七月十二日，中國駐美大使王正廷即將中國希望美國出面調處中日糾紛的意願，向美政府轉達，（註二九）可是美國國務卿赫爾竟回以：「對我們而言，非常明顯，進行調處，只有遷怒日本，而給他們機會，告訴日本人民，指責西方列強正在設法干涉他們所謂日本在華的自衛權利。」（註三〇）而加以拒絕。七月十六日，王正廷再次拜晤赫爾，請求美國協助，援引九國公約，處理中日紛爭，而達到增進日本穩健派的勢力，（註三一）但赫爾欲認爲此舉反而會鼓舞日本的强硬論，再加以拒絕。（註三二）無疑地，美國所持不介入中日糾紛，亦不參與調處的態度，很使中國失望，故民國二十六年七月二十六日，蔣委員長中正接見美國駐華大使詹森時，即明白指出：「美國以九國公約之發起國，對於此事，實有法律之義務，而美國向來主張和平與人道主義，若東方戰端一起，歐美和平亦將受其影響，而人類所受浩刼，實難估計，故美國道義上亦有制裁日本之義務。」（註三三）惟蔣委員長此一呼籲，並未爲美國所接受，美國反而於九月十四日，宣布實施蔣夫人宋美齡女士所謂的：「美國在中國正從事生死存亡奮鬪道路上的絆脚石——中立法」，（註三四）禁止美國船隻運送武器、彈藥及其他戰爭用品至中、日兩交戰國。（註三五）

國史館 Academia Historica

導致美國政府不願介入中日糾紛，採取旁觀者的態度，甚至公布中立法，給中國無情打擊，其最主要原因有二：

(1)美國國內孤立主義高漲：避免戰爭是美國人的普遍心理，孤立主義因而成爲美國傳統外交政策，此一政策自一九二九年世界經濟危機發生，美國人轉而注意內政後，愈形高漲。因之一九三六年，美國國會通過中立法，授權總統，禁止運送軍火至交戰國，以避免被捲入世界大戰。亦由於孤立主義的高漲，也導致美國主政者欲表示對外事務的關切，或採取較强硬態度時，遭到阻礙。（註三六）例如民國二十六年十月五日，美國總統羅斯福發表有名的「防疫隔離演說」，認爲「戰爭之爲物，無論其已經宣戰與否，均有蔓延可能。特在此信任與安全兩俱破產之紊亂世界中，吾人亦殊難有充分保障耳。」因此羅斯福總統主張美國應積極參預國際事務，維護世界和平。（註三七）此篇演說，對當時在上海艱苦抗日的中國，無異是一帖極强的興奮劑，但在美國却引起普遍的反對。（註三八）美國六個和平主義團體，宣稱羅斯福將把美國人民推至世界大戰的道路上；勞工聯盟亦發表不能介入戰爭，同時一個二千五百萬人反對美國參戰的簽名運動，亦在展開中。（註三九）所以美國政府在國內反戰的壓力下，不但不願介入遠隔其本土的中日戰爭，而且在二十六年十一月布魯塞爾所召開的九國公約會議中，美國亦不敢出來領導各國發表聲明，反對日本侵略行爲。（註四〇）

(2)對日商務的重視：據一九三一年至一九三五年的統計，美國在遠東的貿易，佔其整個貿易

國史館 Academia Historica

額的百分之十九。在對遠東貿易當中有百分之四十三係對日貿易，至於對華貿易，包括香港在內，僅佔百分之十四，而且美國在日本的投資，亦多於在華投資的三倍有餘。（註四一）另據國際聯盟統計，西元一九三七年，日本對外貿易，由美國輸入者，佔百分之三三・六%，一九三八年佔百分之三四・四%，在輸入的物資中，有關軍事物資的廢鐵、石油、綿紗、重油、紙漿、機器及零件、汽車及零件、銅、皮類、燐礦等，佔日本輸入總額的百分五五%至五六%。由於美國佔有日本廣大的市場，因此難怪一些短視的政客如美國駐日大使格魯及一些唯利是圖的商人，反對和日本敵對，而損及其利益。（註四二）

(二)英國方面

在所有列強介入遠東事務中，雖然英日曾於西元一九〇二年簽訂同盟，對抗帝俄。但由於英國自西元一八四二年鴉片戰爭後，即在華擁有深厚的利益，因此在華事務上，英日常因利害關係，背道而馳，此種現象亦隨着日本加緊侵華的腳步，而更爲顯著。例如民國二十四年，英國即不顧日本反對，派李滋羅斯幫助中國進行幣制改革，挽救中國財政危機。民國二十六年七月三十日，英國借款三百萬英鎊給中國修築廣梅鐵路。八月四日又借款四百萬英鎊給中國修築浦口至襄陽鐵路。（註四三）因此自盧溝橋事件爆發後，蔣委員長中正即以中、日、英三邊關係特別重要，於七月二十一日，由廬山返京後，首先召見英國駐華大使許閣森，表示：「現在局勢只有英美兩國

國史館 Academia Historica

努力從中設法，或可變成和緩，而東亞和平亦可維持，此意請即轉達貴政府。」接到許閣森急電的英外相艾登，反應很快，即於翌（二十二）日在下院答覆質詢時表示：「只要有關華北事態的繼續，改善英日關係的交涉，尚非其時。」（註四四）

迨民國二十六年八月，滬戰爆發，波及英國在華權益中心地帶的長江流域後，英國即從下列幾方面幫助中國抗日及維持東亞和平：

(1)滬戰爆發後，英國曾以相當數量的武器、彈藥等軍火，經由香港，供給中國，此舉於八月中旬即遭日本抗議，但英政府以從前禁止對義大利武器輸出的實績來看，難以期待其效果覆之。（註四五）

(2)從中調停中日衝突：民國二十六年九月，滬戰轉趨激烈時，英國駐日大使克萊琪曾向日本外相廣田弘毅探詢日方談和條件，廣田答以個人意見爲：(A)在天津、北平一線以南設非武裝地區；(B)停止排日、侮日；(C)共同防共；(D)在華北方面對外機會平等。廣田的意見，由英國駐華大使許閣森轉達給中國，然而此意見旋因日本軍部反對而將之立即取消。（註四六）

(3)聯合美國採取行動，進行干預：民國二十六年九月底，英國外相艾登以克萊琪調停中日爭端失敗，乃轉而向美國建議，由英、美共同行動，干預遠東戰爭，並主張以「某種經濟制裁方法」行之，惟艾登建議，旋遭美國反對。（註四七）同年十一月，英國眼見日軍佔領上海後，又向南京推進，再向美國建議，由英、美聯合調處中日糾紛，俾雙方得有橋樑接觸，可進行直接談判，

國史館 Academia Historica

但又爲美國拒絕而無成。（註四八）

由上述可知，中日戰爭，對英國而言，是不欲見的。英國如不積極介入，則其數十年來在華的經營，將毀於一旦，但英國本身問題太多，對制止日本侵華，亦有力不從心之感：

(1)英國自第一次世界大戰以後，國力已漸衰微，防衛其遍佈全球的屬地，兵力已感不足，故如無美國協助，對日本根本無法表示強硬態度，但美國對中日問題，一直採取不介入態度，也使英國不能有所作爲。民國二十六年十二月二十一日，英國外相艾登答覆在野黨有關遠東事務的質詢時，曾表明英國的處境和立場說：「有效的制裁，雖不一定引起戰爭，但有陷於戰爭的危險，除非背後實力充足，足以壓倒一切，任何國家必不欲嘗試這種作法。」（註四九）

(2)由於德國納粹黨及義大利法西斯黨在歐洲興起，執行向外擴張政策，使英法在歐洲倍感威脅。一九三六年義大利侵略衣索匹亞，英法進行干涉，義大利向德國靠攏，成立所謂「軸心國」。同年發生的西班牙內戰，德、義援助佛朗哥政府，欲使西班牙脫離法國勢力範圍，此舉嚴重威脅到法國與其非洲屬地的交通，以及英國在直布羅陀和整個地中海的安全，均使英法自顧不暇，無力干預遠東事務。（註五〇）故雖然日本侵華行爲，不斷危害到英國在遠東的利權，但英國政府在重整軍備未完成以前，只有對日採取敷衍的政策，以免被捲入遠東的糾紛，並確保香港的安全。（註五一）

亦由於美、英、法等大國不願或不敢出面，也導致中國向國際聯盟及九國公約控告日本侵略

國史館 Academia Historica

，無法得到實質的效果。（註五二）

㈢德國方面

德國和中國的軍事現代化有密切的關係，中國民政府成立後，中國曾陸續聘請德國軍事專家來華擔任顧問，中國亦派多批人員赴德學習軍事知識，强化中國軍隊。（註五三）及至西元一九三二年希特勒上臺後，德國爲重整軍備，中德貿易迅速成長，中國出產的銻、錳、鎢、銅、錫等鑛，爲德國發展國防工業之急需原料，而德國亦將中國所需要的武器、機械運銷中國。（註五四）

民國二十三年八月二十三日及二十五年四月八日，中德爲促進雙方貿易的發展，先後在南京與柏林簽訂一項物資交換合約十八條，（註五五）其中規定德國供給中國一億馬克的信用貸款，中國可以用來購買德國出產品，然後以中國出產的礦砂換算價款歸還。貸款年息五厘，中國未動用的數目不付息，已歸還數目也不付息，此筆貸款無規定清還期限，可隨時延長與取消，雙方都不用現款，故叫以貨易貨。（註五六）此約簽訂後，中國卽在德國設有「駐德商務辦事處」，以譚伯羽爲專員，負責向德國採購軍火及輸華事宜。（註五七）從此中德貿易迅速成長，由民國二十三年（一九三三）年全年進出口總額一億一千六百萬馬克，至民國二十五年的一億九千五百萬馬克，增加一倍，增幅兩倍，其中德國累積出超達二億二千八百萬馬克。（註五八）中國輸往德國物資中，以鎢砂佔最大宗，民國二十六年輸出八、〇三七噸，民

國史館 Academia Historica

國二十七年增至八、九六二噸，約佔中國輸往德國貨物總額的百分之二十，亦佔德國輸入鎢砂數量的百分之六十以上。（註五九）至於德國輸華物資，以軍火佔最大宗，據統計，民國二十四年（一九三五）德國輸往中國軍火八十四萬一千馬克，僅佔其軍火輸出的百分之八•一%，惟翌（二十五）年，則增達六百四十萬五千馬克，佔其軍火總輸出的百分之二八•八%。然而軍火交易，往往是秘密的，很難得到確實的數字。就以民國二十五年德國輸華軍火而言，恐非六百四十萬五千馬克，而是六千四百五十萬馬克。（註六〇）民國二十六年，中德軍火貿易繼續增長，總值達八千二百七十八萬八千六百馬克。（註六一）另據民國二十七年六月十五日，美國國務院遠東司綜合各方報告，製成「中國輸入軍火備忘錄」中指出：自盧溝橋事變以來，供應軍火給中國的國家有蘇、美、英、德、法、奧、荷、挪、義、比、瑞士、瑞典、丹麥等國，武器從步槍、重砲、飛機、高射砲等，無所不包括在內，其中以德國製品佔最大宗。（註六二）由此可知，當時中德貿易之重要。

因此中日的糾紛，並非德國所樂見，德國擔心戰爭的擴大，將會破壞德國在中國的商業利益，而且亦將導致中國傾向於蘇聯一方，嚴重妨害到西元一九三六年十一月，德日所簽訂的防共協定。（註六三）故在中日戰爭的初期，德國保持中立態度，軍火大量輸華，其供應的十五口徑大砲及應聘在華的軍事顧問，均在淞滬會戰中，爲中國出了不少力。（註六四）民國二十六年冬至二十七年春之間，德國外交部亦訓令其駐日大使狄克遜及駐華大使陶德曼從中促使中日和談，然因日本所提條件太苛，卒未成功。（註六五）

國史館 Academia Historica

惟其後德國隨着希特勒國社黨加强其控制力，化。尤其民國二十七（一九三八）年二月，重視對防部長白龍培先後去職。二月四日，希特勒又以簽替對華友善的牛賴特出任外長後，德國外交政策已國承認「僞滿州國」，並稱讚日本爲安定東亞的力，希特勒終於接受日本的提議與催促，禁止軍火運發生激烈變化，（註六八）而軍火貿易亦隨著六月軍國漸走向日本的一方，成爲中國的敵人。

㈣蘇聯方面

民國二十年代（西元一九三〇），由於日本軍安全，致使東亞三個主要國家日本、中國、蘇聯間年以後，尤爲顯著。

在中國方面，由於日本於民國二十年捨棄幣原三省後，繼之於民國二十二年，進佔熱河，並越長北平，中國已至無可再行退却的最後關頭，其一再容忍日本不斷的煎逼，厥爲國內共黨作亂尚未

國史館 Academia Historica

肅清，倘爲抗日基地的西南川、黔、滇諸省尙需鞏固及兩廣和中央存有隔閡，故不得不委曲求全，爭取時間，先行安內，再集中全力以攘外。（註七〇）俟民國二十五年中國內政問題已大部份釐清和解決，而此時日本又加緊其侵華的步調。在外交上，向華提出廣田三原則（在日本正式名稱爲「外、陸、海三相關於對支政策的諒解」），要求中國捨棄依存歐美西方國家並排除來自蘇聯共產勢力，以完全依存日本；在和日本友好前題下，中國應停止排日，承認僞滿州國，並於華北實施中、日、滿文化經濟提携，來表示誠意。（註七一）在軍事上，日本華北駐屯軍不斷在華北製造事端，策動所謂「華北自治運動」，來分裂中國。（註七二）因而中日的情勢，已至決定性的關鍵時刻，中國最高軍事領袖蔣委員長中正卽認爲：「當時的情勢是很明白的，我們拒絕他的原則，就是戰爭，我們接受他的要求，就是滅亡。」（註七三）面對如此險惡的局面，中國最高當局乃認爲，除以實力對抗日本外，別無他途。民國二十五年十月三十日，日本對華北提出種種不合理要求，蔣委員長中正在其日記中就寫道：「日寇又向華北提出撤消軍分會與撤換北平市長之要求，聞之不勝氣憤，捨備戰外，更無第二條路矣。」（註七四）同月中旬，美國駐華大使詹森（Nelson T. Johnson）於訪問南京後，亦深深感受到中國領袖們準備抗日的氣氛，向美國國務院的霍爾伯克（Stanley Hornbeck）說：「蔣和他周圍的人，已準備以實力對付實力。」（註七五）

民國二十五年，由於中國最高當局已決心對日備戰，因此卽籌思如何聯結友邦，共同抵禦强敵日本。而當時中國政府的對外主張，略約有下列三派：(1)親日派，以汪精衞爲首，主張與日本

國史館 Academia Historica

和談，但因民間反日情緒高漲，汪不敢公開發表意見，直至民國二十九年十二月逃至河內，始發表艷電，作首次公開表白；（註七六）(2)親蘇派，孫科爲首，認爲只有蘇聯熱心援助中國抗日，中國對外實有聯蘇的必要。民國二十五年，孫科並發起組織「中蘇文化協會」，出任會長，主持領導。而此時蘇聯爲其本身戰略關係，乘勢策動中共及其同路人適時發動「抗日統一戰線」，鼓躁響應，一時形成一股很大的風潮，對中國政府外交政策頗具影響；（註七七）(3)聯合英美民主國家派，蔣委員長主之，蔣委員長認爲中國如接受日本要求與日和談，立卽亡國；如謀取蘇聯援助，前途叵測。（註七八）因此惟有利用英國在華鉅大投資，由其轉促美國，共同抵抗日本軍國主義，纔是正途。然當時英國因德國希特勒納粹黨興起，在歐洲自顧不暇，美國則因其國內孤立主義氣氛高漲，對華問題，興趣不高。故蔣委員長聯合英美民主國家的主張，一時不免曲高和寡，不得不對親蘇派採綏靖政策，而提出：「中國的外交方針，應當在國際聯盟組織之中，促進民主國家的合作，並在這一方針之下，促進中蘇關係。」乃由外交部長張羣和蘇聯駐華大使進行會談，覓尋中蘇共同維護東西和平的途徑。民國二十五年十月，蔣委員長特派蔣廷黻繼顏惠慶爲駐蘇大使，並指示他：「只要是在平等基礎上，對蘇交涉可以積極進行。」（註七九）至於當時中蘇間曾進行何種談判呢？據達林 (David Dallin) 在「蘇聯與遠東」一書表示：「一九三六年秋，南京和莫斯科之間開始新的談判，這一談判嚴守秘密，所討論的是一項極其重要的互不侵犯條約，其條款包括蘇聯以軍事物資供給中國，開闢航線，增設領事館，和不協助中國共產黨等。」（註八〇）

國史館 Academia Historica

在蘇聯方面，自西元一九三〇年，李維諾夫接任蘇聯外交部長職位後，即爲配合其國內五年計畫建設，加强經濟國防力量，並解除蘇聯建立社會主義政權後，爲資本主義國家孤立與包圍的威脅，開始執行一套和平外交政策。(註八一)及至西元一九三三年後，在蘇聯東西兩面又有日德兩個以防共爲標榜的國家，在歐亞兩洲同時興起，對其構成嚴重威脅。亞洲方面，日本自一九三一年發動九一八事變，翌年即囊括整個東北地區，並將其箭頭指向西伯利亞與外蒙。一九三五年一月二十一日，日本外相廣田對華發表三原則，其中第三條即提出中日共同防共。(註八二)一九三六年六月，日本五相會議，製定新的「帝國國防方針」，將美、蘇並列爲國防目標，並以陸軍對付蘇聯，海軍對付美國。(註八三)從此以後，蘇滿與滿蒙邊界，衝突不斷，形勢頓時緊張起來。(註八四)在歐洲方面，希特勒所領導的納粹黨自一九三三年一月取得德國政權後，爲執行其一黨專政，即以撲滅共產黨爲其主要任務。(註八五)一九三六年，德日簽訂防共協定，以共同防衛共產國際的破壞及防止蘇聯赤化世界爲宗旨，自此德日兩股力量，如鉗之兩端，分自東西兩面包圍蘇聯，使蘇聯更加惴惴不安。(註八六)

面對著德、日兩面夾擊的險惡情勢，蘇聯爲自身之安全，不得不在外交上，再求突破。一九三二年十一月，乘九一八事變發生，和中國復交。一九三四年九月，加入國際聯盟。一九三五年五月，分別與法國及捷克簽訂「互助公約」，規定締約國之一方，如遭第三國之攻擊，將立即互相援助。雖然蘇聯在一九三五年以前，分別在歐亞兩洲進行其集體安全政策，但因當時莫斯科及

國史館 Academia Historica

其御用的第三國際，仍以指使各國共黨積極從事顛覆各國政府，以推動世界革命爲其基本政策，因此各國政府，對蘇聯眞正企圖，自表懷疑，而不願與魔鬼同席共飲，對其所提政策，反應冷淡。如在西歐，蘇聯的集體安全政策，英國反應始終有欠明朗，法國國會則對法蘇互助公約之批准，阻難重重。因而蘇聯爲求其生存起見，認爲其外交方式，有改弦更張的必要。俄共季米特洛夫(G. Dimtrov)乃於一九三五年七月在莫斯科舉行的共產國際第七屆代表大會中，提出「人民陣線」的主張。

所謂「人民陣線」卽以各國共產黨爲主體，與各國之自由分子、社會主義分子、資產階級中之所謂民主前進分子以及其他反對德國及日本法西斯主義之中間勢力分子，取得協調，聯合組成一條陣線，與法西斯主義之反共勢力共同作戰。此項政策，表面看來，好像蘇聯已放棄其顛覆各國政府，進行世界革命之任務，而與各國政府採取合作態度。然殊不知，蘇聯的基本政策並無改變，只是在執行政策的方式改變而已，其作用有二：

㈠爭取各國合作，共同阻止德日勢力的發展，以確保蘇聯本身的安全。如上述目標無法達成，至少亦可利用與各國合作的姿態，提高蘇聯聲勢，充當與德、日談判的資本。

㈡利用「人民陣線」爲掩護，爭取各國人民的好感，爲共黨勢力的發展與擴張，奠定良好根基，尤其在中國。(註八七)

緣自民國八年（西元一九一九）三月，列寧在蘇聯建立世界上第一個共產主義政權後，卽在

國史館 Academia Historica

莫斯科宣佈成立第三國際，以實現其結合世界上無產階級力量，使共產主義得以完全勝利的世界革命構想，（註八八）種下其後世界動亂根源。民國十年，第三國際派其遠東問題專家，民族與殖民地委員會秘書馬林來華，在上海將中國共產黨加以組織，並予支助，作爲第三國際在中國支部。七月，中國共產黨正式在上海成立。（註八九）翌（十一）年，中共奉第三國際命令，要求加入中國國民黨，當時中國國民黨領袖孫中山先生允許中共黨員以個人資格加入，不能在國民黨內保持共黨組織。民國十二年十二月蘇聯派鮑羅廷至廣州，孫中山先生聘爲政治顧問。民國十三年一月，中國國民黨召開第一次全國代表大會，允許共黨分子加入中國國民黨，並確定聯俄政策。（註九〇）

然而第三國際命令中共加入國民黨，其目的是想利用國民黨來培植中共，使中共逐漸奪取國民黨力量，進而赤化中國。因而共黨分子加入國民黨後，即爲篡奪國民黨的領導權，和國民黨中堅分子不斷發生衝突，此事至民國十四年春，孫中山先生逝世後，逐漸表面化，國民黨內部亦不斷發動清除共黨運動。例如民國十四年，西山會議，林森、鄒魯等發起反共運動，要求制裁共黨。（註九一）民國十五年三月，共黨計畫刼持黃埔軍校校長蔣中正，以便奪取中國國民黨武力，事敗，廣州中央黨部清除涉嫌共黨分子及蘇聯顧問。（註九二）民國十六年四至七月，共黨欲謀篡取北伐勝利成果，導致寧漢分裂，中國國民黨大舉清黨，開除共黨領袖在國民黨黨籍，使共黨無法在國民黨內生存。至此蘇聯第三國際指示中共改走武裝暴動路線，先後於十六年八月發動南昌暴

國史館 Academia Historica

動，十二月發動廣州暴動，導致國民政府於民國十六年十二月宣佈與蘇聯絕交。（註九三）

中蘇斷交後，蘇聯對東亞中日兩國，採取兩種不同的外交政策，對日本則採取妥協退讓的政策。例如民國二十年九一八事變發生，蘇聯不但宣佈不干預日本在滿州的行動，而且於同年十二月三十一日，向日本建議締結互不侵犯條約。（註九四）民國二十一年三月二十一日，蘇聯同意將僞滿國旗懸掛於中東鐵路局，來變相承認僞滿，同時蘇聯亦准許日本利用中東鐵路運兵。同年四月，蘇聯又順從日本意願，拒絕加入國聯爲調查日本侵佔東北的滿州調查團。（註九五）民國二十二年二月，國聯閉幕前，蘇聯又拒絕參加國聯爲研討不承認滿州及對日禁運軍火而設置的顧問委員會。（註九六）同年六月，蘇聯不顧中國反對，和日本談判出售中東鐵路問題，並於二十四年三月，擅將中東鐵路以五千萬美元低價，出售給日本，徹底將其勢力，退出東北。蘇聯解釋上述的行動，說是爲了避免遠東糾紛演成世界大戰的「崇高和平政策」，（註九七）但實際上爲欺人之談。相反地，蘇聯仍然不放棄其侵華的野心，一方面於民國二十年十一月七日（俄共革命紀念日）指使中共在江西瑞金舉行所謂「第一次全國蘇維埃會議」，宣告成立「中華蘇維埃共和國」，充當其武裝推翻中國政府的傀儡組織。（註九八）同時亦積極向中國邊陲蒙、新兩省發動侵略。（詳見本章第四節）因而雖然日本侵佔東北，促使中蘇於民國二十一年十二月十二日復交。（註九九）但因蘇聯侵華行動，未曾戢止，雙方關係亦未見融洽。

迨民國二十四年七月，蘇聯眼見其在中國扶植的武裝暴動集團中共，已爲中國政府所擊潰，

國史館 Academia Historica

由江西蘇區西遁，前途渺茫。而以防共標榜的日、德勢力又日漸膨脹擴大，蘇聯爲其國家的安全，乃改變其武裝赤化世界的手段爲人民陣線，號召各國共黨，假借維護和平，反對法西斯主義爲美名，爲保護蘇聯而戰。其中並特別指示中共策動「抗日民族統一戰線」，發出停止內戰，一致抗日救亡的口號，以緩和中共被殲滅的危險，並充當中共「起死回生」或「絕處逢生」的一件法寶，同時借此手段，激起中國人的抗日情緒，逼迫中國政府提早與日本攤牌，爆發中日戰爭，來紓解蘇聯東面的威脅。（註一〇〇）

故自民國二十四年秋，中共接獲共黨第三國際的指示後，即向中國政府提出停戰抗日的試探。而當時中國政府亦以中日戰爭已屬無可避免，乃一面着手對蘇交涉，一面以政治方式，謀求中共問題的解決。民國二十五年五月五日，中共正式發出停戰議和通電，隨即由周恩來代表中共、潘漢年代表共產國際與中國代表張冲、陳立夫等，先後會商談判。（註一〇一）同時蘇聯駐華大使鮑格莫洛夫亦頻頻與中國政府、民間等各階層人士接觸，示意蘇聯準備予中國所需要的援助，並向中國新任駐蘇大使蔣廷黻表示，蘇聯甚至可以接受建議，訂立互助條約。（註一〇二）因而民國二十五年間，南京與莫斯科亦展開新的談判，此一談判至民國二十五年十二月西安事變爆發時，已有相當程度的進展。故西安事變挾持蔣委員長中正的張學良、楊虎城等，雖然具有「左派性質」，然而當時蘇聯正欲利用中國以鉗制日本，自認爲一個統一有力且對蘇聯友好的中國，對其較爲有利，而蔣委員長正是這個中國的領袖，蘇聯乃認爲西安事變對日本有利，而加以反對。

國史館 Academia Historica

(註一〇三) 莫斯科此一反對西安事變的立場，對西安事變的演變途徑，實具有某種程度的影響。

(註一〇四) 連帶地對於中蘇關係的增進及尋求國共兩黨間的政治解決，亦有所幫助。(註一〇五) 民國二十六年二月二十一日，中國國民黨五屆三中全會通過「根絕赤禍案」，將「中國蘇維埃政府」改名爲「中華民國特區政府」，紅軍改稱「國民革命軍」，歸軍委會統率，但實際上仍讓其保持完整的自主狀態，替國共合作，統一團結抗日，開個方便之門。三月十二日，中共發表宣言，表示接受。(註一〇六) 同年四月，蘇聯駐華大使鮑格莫洛夫即曾儼然以中共領袖自居，向紐約時報記者表示：「中國不會再有內戰」。(註一〇七) 同月，自民國十四年即前往蘇聯求學的蔣委員長長子蔣經國先生由蘇返國，進一步消除中蘇間的隔閡。(註一〇八)

然而西安事變所帶來中蘇關係的增進及國共「聯合陣線」的遠景，是否刺激那三番兩次脅迫中國和它共同防共，充當其進攻蘇聯附庸的日本軍閥，加速其侵華的步調呢？(註一〇九) 答案是肯定的。董顯光先生在「蔣總統傳」中即明白指出：西安事變的長期關係，對中國實爲不幸，由於共黨廣事宣傳中國統一與抗日，使得欲期待中國分裂的日本戰略家大爲驚訝！日本軍閥因此便考慮立時進攻中國，導致中日戰爭提早來臨。(註一一〇) 另一位蘇聯的評論家在列舉導致日本突然發動中日戰爭的原因時，亦包括有南京與中國共黨紅軍之間積極合作的謠言。(註一一一) 曾任日本駐華大使重光葵在其所著「昭和的動亂」一書中，亦云：「一九三六年西安事變後，由於中國國共合作，擴大對日共同戰線，半年後，一九三七年七月七日發生盧溝橋事變，導致中日全面

國史館 Academia Historica

戰爭的爆發。」（註一一二）

以友好的姿態來推動中國全面抗戰，藉以緩和日本北進的威脅，並挽救中共垂死的命運，實爲蘇聯在民國二十五年日、德簽訂反共協定後，對華外交的根本意圖。因而在民國二十六年三月國共聯合後，不數月而爆發的中日戰爭是蘇聯所預見的。但蘇聯仍然存著一份隱憂，即假如中日之戰正如日本軍閥首腦們所揚言，日軍在幾個月內就可以結束「中國事變」。（註一一三）則將會造成一個雄霸東亞的日本帝國，到那時蘇聯勢必倍受威脅。故蘇聯所最樂見的，莫如日本長期陷於中國戰場的泥淖，逐漸消耗其戰力。或者日本對華戰爭，逐漸南移，而導致日本與英、美、法、荷諸國衝突，則日本再回頭北進的機會自然大減，蘇聯即可免除其東方威脅。因此蘇聯在不削弱自身安全及不引發日蘇大戰的前題下，給予中國精神上和物資上有限度的援助，讓中國和日本長期火拼下去，對其最爲有利。

因之自中日戰爭爆發後，蘇聯即乘中日戰爭激烈之時，一方面在東北對日軍據點作有限度的轟擊，如民國二十七年七月至八月的張鼓峯事件，民國二十八年五月至九月的諾門坎事件。（註一一四）另方面蘇聯對華執行「口蜜腹劍」的外交政策，一面助華抗日以穩定中國抗日情勢，但又借對華表示友誼之際，從中取利。例如：

(1)中蘇互不侵犯條約：民國二十六年八月，中日戰爭全面化後，八月二十一日，中蘇簽訂爲期五年的互不侵犯條約，其中第二條規定：「倘締約國之一方，受一個或數個第三國侵略時，彼

國史館 Academia Historica

締約國約定，在衝突全部期間內，對於該第三國不得直接或間接予以任何協助，並不得有任何行動，或簽訂任何協定，致該侵略得用以施行不利於受侵略之締約國。」另此條約所附一項口頭約定亦規定：「條約有效期間五年內，雙方承諾：蘇聯不與日本締結不侵犯條約，中國不與第三國簽訂共同防共協定。」由上述字句可知此條款，在中國而言，將對日蘇過份親近，具有牽制作用，同時對中國國際聲望，亦有所幫助。但對蘇聯而言，何異斷絕中國加入日、德共同防共的陣營，同時在中日戰爭期間，有關中日的和談內容，將不得有損於蘇聯。(註一一五) 至於該約第三條：「本條約之條款，不得解釋爲對於在本條約生效以前締約國已經簽訂之任何雙面或多邊條約，對於兩締約國間所發生之權利與義務，有何影響及變更。」顯然只對蘇聯有利。這條規定，使蘇聯在民國二十四年三月在東北擅自和日滿所簽訂的出賣中東鐵路協定、民國二十四年五月和新疆盛世才所私訂的五百萬盧布借款密約及民國二十五年蘇蒙簽訂的互助條款等非法協定，獲得中國的默認。(註一一六)

(2)信用貸款和通商條約：民國二十八年八月，中蘇所簽訂的互不侵犯條約，對於當時中國而言，實不符合情勢的需要，中國原希望能簽訂互助條約，由中蘇聯合對付日本，但蘇聯爲其本身安全，避免和日德兩面作戰，根本就不欲刺激日本，引發日蘇戰爭，因而中國最後爲了遷就蘇聯的顧慮，簽訂互不侵犯條約。不過蘇聯亦同意以另行商訂信用貸款的辦法，出售軍用品給中國，來幫助中國抗日。此項貸款，由孫科在莫斯科簽訂，前後共有三次：第一次貸款開始於民國二十

國史館 Academia Historica

六年十一月一日，原訂金額爲中國幣一億元，後二十七年一月簽訂協定時，應蘇聯要求改折爲美金五千萬元（按當時一美元折合二・九三法幣，應約三千四百萬美元）；第二次貸款成立於民國二十七年七月一日，金額亦爲五千萬美元；第三次貸款成立於民國二十八年六月十三日，金額爲美金一億五千萬元。（註一一七）其物資交換辦法係民國二十七年五月五日蔣委員長中正致電史達林洽定，由蘇聯以軍用品交付中國折價計算，中國以礦產品（鎢砂、銻、錫、水銀）及農產品（桐油、生絲、豬鬃、茶葉、山羊皮）各擔半數陸續償還。（註一一八）自第一次貸款成立後，購料即行開始。由於中國所購均爲軍用品，故由軍委會派楊杰將軍爲團長，駐莫斯科經辦有關事宜。（註一一九）其結帳方式，係蘇聯將中國所需軍品交齊後，結算用款，交由中國駐蘇大使簽具認購償債書，以副本送中國財政部結帳。據財政部有案可稽者，中國利用貸款向蘇聯購料，共有九批，價值一億七千三百十七萬五千八百零九美元。（註一二〇）至於蘇聯利用貸款，出售給中國的軍用品若何呢？據日本情報顯示，有軍用飛機（包括轟炸機、戰鬪機、偵察機）、戰車、大砲、高射砲、卡車、彈藥等等。其武器輸華途徑大致有三：

(A)由西伯利亞鐵路上的烏蘭烏德站經恰克圖、庫倫運至包頭。

(B)由歐洲或海參崴海運香港、河內、仰光等港內運。

(C)利用卡車由阿拉木圖經霍爾果斯、廸化運至猩猩峽或蘭州。（註一二一）

上述貸款至民國三十年六月，德蘇戰爭爆發後，即完全停頓，因此全額二億五千萬美元實際

國史館 Academia Historica

上只支用一億七千多萬美元而已。然而無論如何，蘇聯運華的軍用品，對增强中國的抗日力量，有所幫助，但中國亦付出超份的代價。

至於民國二十八年六月十六日，由中國全權特使孫科與蘇聯外貿易部長米高揚在莫斯科所簽訂的「中蘇通商條約」十五條及附件：「關於蘇維埃社會主義共和國駐中華民國商務代表處之法律地位」，主要係規定商務代表機構之設置、權利及商品交換方式。此約的簽訂原爲增進中蘇商務的往來，但蘇聯却遲至民國二十九年一月六日始經蘇聯最高會議主席團批准，三月十六日才正式生效。(註一二二)

(3)軍事技術援助：民國二十六年秋，中蘇第一次信用貸款簽訂後，蘇聯即開始供給中國飛機，建築空軍基地，設立航空學校。同時由蘇聯空軍以志願兵名義所駕駛的四隊戰鬪機及兩隊轟炸機經新疆、蘭州、西安、武漢轉南京，直接加入對日空戰。此批空軍志願兵係由蘇聯派阿沙諾夫將軍 (General Asanov) 到中國親自指揮，並充分配備地勤人員及物資，協防西安、蘭州、武漢、重慶、南京等城市，先後在南京與武漢空戰及攻擊日本在長江船隻，有所表現。(註一二三)

民國二十七年至二十八年間，蘇聯空軍志願兵來華作戰，曾多至五百人，惟迨民國二十八年九月，歐洲戰爭爆發後，即全面撤退返蘇。蘇聯除派上述空軍來華參戰外，另於民國二十七年春，中國政府遷都武漢後，亦派有陸軍顧問，包括步兵、砲兵、戰車、通信、衞生及後勤等兵種到中國擔任戰術、訓練、技術等顧問工作，此批顧問至民國三十三年撤退止，前後約有二百五十人。

國史館 Academia Historica

(註一二四)

吾人從前述抗戰爆發後，蘇聯對華的表現來看，無論是蘇聯爲其本身利益，把中國當作其對抗日本的第一道防線，或將中國當作其軍事的訓練所，(註一二五) 但無可諱言地，自民國二十六年抗戰爆發以至民國二十九年這段期間內，只有蘇聯向孤立無助的中國伸出援手，幫助中國抵抗日本侵略。這也難怪當時美籍財政顧問楊格 (A. Young) 在其回憶錄中感慨地述及：

「只有蘇聯給中國迅速的信用貸款和軍事援助。戰發後蘇聯大批的飛機、軍火、志願隊送到中國。蘇聯並不要簽訂甚麼協議，就立即援助中國。至於美、英、法三國……幾乎有十八個月時間，一點援助都沒有給中國。……一九四〇年以前，蘇聯給中國的信用貸款，超過西方國家給中國貸款的三倍以上。尤其蘇聯的貸款，不同西方的貸款，可以買軍火、買武器。雖然蘇聯本土遠比任何西方國家更易受日本攻擊，但是她却很快地提供軍事顧問、派遣志願飛行員，實際參加（中國）戰鬪。」(註一二六)

既使一個在中國服務的外國人，都有如上述的感慨，那麼當時中國一般人希望蘇聯幫助中國的抗日情緒及對來自蘇聯友誼的重視，那就更强烈了。民國二十六年八月三十一日，上海申報曾就當月中蘇互不侵犯條約的簽訂，發表時評說：「不侵犯條約在本質上的意義是消極的，但其遠大的影響則是積極的。因爲在一方面，這條約保證兩訂約國間的反對戰爭，共維和平，但在另一方面，這條約乃是世界和平機構中的一環，它對國際間集體安全的影響，是至深而且巨大的。近

國史館 Academia Historica

年來歐局擾攘，但由於法蘇、蘇捷，以及其他許多不侵犯條約的訂立，終使國際集體安全的機構，得以重增力量，而侵略者狼奔豕突的行爲，也未致釀成星火燎原之大慘劇」。亦可了解當時中國人希望聯合蘇聯阻止日本侵犯的傾向。而此傾向亦隨着中日戰局的白熱化而更爲激烈。民國二十六年十一月二十二日，陶希聖先生即曾以「對蘇聯的熱望與失望」爲題，發表專論，將中國人希望進一步與蘇聯訂立互助條約，共同抗日的熱望，及事後蘇聯按兵不動的失望，充分表達出來，文中提到有些刋物竟有：「中國如不離開英美，便不能得到蘇聯幫助」等怪調的出現。（註一二七）另如民國二十九年五月，重慶大公報以「送邵大使赴蘇」爲題，對中蘇邦交發表社評稱：「中蘇兩國國交的發展，具有十分的重要性，特別關於亞洲的未來，要中蘇關係之演進如何，爲其決定的要素之一，這在中國國民當然格外關心的。」（註一二八）及至民國二十九年九月，歐戰爆發後，林語堂先生在「談抗戰外交」一文中，亦謂：「歐戰爆發後，英法自顧不暇，將來太平洋大勢，當然爲蘇聯、美國、中國三雄對峙日本。在此利益相同，聯美聯蘇非不可能同時進行，且以地理關係言，以過去成績言，以將來交通言，以歐洲戰局言，蘇聯尤可爲友中之友之至友。」（註一二九）可知當時中國對蘇聯期望與重視。然而蘇聯一則不願刺激德、日，輕啓戰端，二則蘇聯對華有一套諱莫如深的外交政策，在表面上盡力地宣傳中蘇間的情感，穩住中國抗日力量，例如民國二十八年九月一日，蘇聯新任駐華大使潘友新向中國國府主席呈遞到任國書頌詞中，即開外交國書先例，很坦白地說：「蘇聯援華，不是口惠，而係事實，同時並祝中國抗戰勝利」。

國史館 Academia Historica

(註一三〇) 亦可知蘇聯對中蘇關係宣傳之一斑。但實際上，蘇聯則儘量避免給中國任何承諾，讓有豐富情感與幻想的中國人，自己去揣度其未知的遠景，而吊足中國人的胃口。例如蘇聯和中國簽訂不侵犯條約，而不訂互助條約，其目的一方面在不與日本正面對抗，但同時也讓中國感覺到中蘇尚有許多關係需要增進和培養。另如蘇聯給中國信用貸款，而非軍事貸款，但中國却可以向蘇聯購買軍品。他如蘇聯不與中國簽訂任何協定，僅以口頭約定，就派飛機、軍事顧問、志願兵到中國參戰。這一切的一切，均充分顯示，中蘇間的合作關係，建立在有根據、有約束力的國際法上的基礎較少，而建立在莫可預測，隨時會發生變化的情感上的基礎較多。其結果是蘇聯完全掌握主動，中國則處於被動，除非中國能拉攏住對蘇的關係，答應蘇聯的要求，否則雙方友誼，隨時會發生變化。

抗日戰爭爆發後，中國的戰時外交，係以美、英、德、蘇四國爲主要重點，無如美國因其國內孤立主義氣氛濃厚，且又重視對日商務，不但不肯對華伸出援手，反而實施中立法，出售軍事物資給日本，變相地幫助日本侵略中國；英國因本身實力不足，兼以歐洲德、義軍國擴張主義的興起，自顧不暇，而無力干預遠東事務；德國本對中日戰爭抱持中立態度，但因納粹黨的向外擴張和日本軍閥實爲一丘之貉，因而於民國二十七年夏後，已傾向日本，漸與中國爲敵。惟有蘇聯，爲其戰略關係在抗戰爆發後，即刻起而幫助中國，讓中國消耗日本戰力，以減低日本攻蘇的機會。爲達到上述的戰略計畫，蘇聯勢需派遣人員到中國，一方面有限度的幫助中國抵抗日本，使

國史館 Academia Historica

中日之戰長久化；另方面則可在中國戰場從事軍事情報的蒐集和作戰經驗的吸取，以爲將來大戰作準備。但上述蘇聯對華援助，均僅以口頭約定的方式來進行，故中國爲增强抗日力量，亦不得不考慮拉攏蘇聯關係，以獲得其援助。

然而就民國二十八年初而言，中國戰時首都重慶和蘇聯首都莫斯科之間，相距達七千餘公里，由於交通阻隔，雙方人員、物資、情報的來往，往往需繞遠道而行（其途徑大致有：㈠由重慶轉香港海道至海參崴，循西伯利亞鐵路前往；㈡由重慶轉香港海道繞經歐洲前往），不但浪費時日（約需一個月），而且常因而延誤戎機。因此爲便利中蘇兩國的交通，自有必要開闢一條便捷的航線，連接重慶和莫斯科之間。

第三節　開發西北鞏固西北

西北地區，顧名思義，係指位居中國西北地方的省份，其範圍界定，衆說紛紛，有謂「陝、甘、寧、青、新」五省，另說是「陝、甘、寧、青、新、綏」六省，至今仍無定論。本文爲便於敍述起見，就以民國三十二年羅家倫先生率西北建設考察團考察的陝、甘、寧、青、新五省爲目標。（註一三二）這五省中，陝西位置最東，爲中國舊文化中心，秦、漢、唐三代的奠基所在；甘肅不但是中國的幾何中心，亦爲西北的中心，在西北具有樞紐地位；（註一三三）新疆位置最西，爲古代西域所在，不但是中國最大省份，西北的邊陲，且居亞洲的地理中心，爲中國、蘇聯、近

國史館 Academia Historica

東、印度諸國間的戰略要地。（註一三三）至於寧夏與青海，爲西北之左右兩翼，一爲高嶺荒漠，一爲高山莽原。

言開發西北，需先將抗戰初期西北情形，做一了解。茲就西北面積、人口、農牧、礦產、交通等情形，概述如下：

(1)面積與人口：據民國二十七年內政部統計，西北五省面積合計三百三十七萬九千四百三十七平方公里，佔全中國總面積一千一百五十六萬二千一百八十四平方公里的三分之一弱。西北五省人口共有二千二百六十六萬三千六百九十人，約佔中國總人口四億五千九百三十三萬九千六百六十四人的二十分之一，平均每平方公里僅七人，足見地曠人稀。（註一三四）

(2)礦產：據考察所得，西北礦產蘊藏豐富者約有三十二種，包括石油、煤、金、鐵、鹽、硝、鎢、鉬、石棉、礬土、石膏、硫磺、石灰、石墨、銅、土鹼、硼砂、銀、水晶及玉石等。其中以石油最爲著名，抗戰時期甘肅玉門老君廟和新疆獨山子兩油礦，均以盛產石油，名顯於世。（註一三五）另新疆阿爾泰山的金，亦早經開採，美國 H. R. Tambery 曾表示，阿爾泰爲世界產金區之一，從事採金的有五萬餘人，雖用古法開採，每人每日平均猶可得十盎司，此項生金，均被蘇聯買去。論者以爲內地若與新疆辦理航空事業，專事運金，已可給養，倘使採用新法開採，則中國幣制與財政問題，將可迎刃而解。（註一三六）

(3)農牧：農牧的發展，有賴於土壤、雨量、地勢、氣溫等四大天然因素的配合，就四者之中

國史館 Academia Historica

，西北僅土壤含多量礦質營養料，易於耕種外，其他如雨量、地勢、氣溫等三者，條件均很差。雨量方面，西北因地處內陸，海洋水氣不易透入，大部份地區年平均雨量在四百公釐以下，且愈往內陸，雨量愈少，氣候愈乾燥，致新疆有廣大的沙漠。（註一三七）地勢與氣溫方面，西北五省地勢高亢，兼以緯度高，導致氣溫低，冷凍期長達四、五個月，七月份平均溫，亦很少超過二十五度。就以酒泉爲例，其年平均溫僅八度，致植物生長期短，許多地方作物都無法生長。所幸尚有高山雪水和河水灌溉（如新疆及河西走廊引高山雪水灌田，陝西關中修渠灌溉），農業才有發展的可能，其主要作物有小麥、雜糧、棉花、水稻、油脂類等，但不能自給。（註一三八）至於畜牧方面，西北大部份屬於溫帶草原氣候性，除高山、沙漠外，廣大的草原，利於畜牧的發展，因此畜牧成爲西北最重要的產業，其主要家畜有牛、馬、騾、驢、山羊、綿羊、駱駝、猪、鷄等，其中以綿羊二千一百七十三萬頭，佔全國百分之四十三爲最多。（註一三九）

(4)種族：西北五省有漢、滿、蒙、藏、漢回、維吾爾、哈薩克、柯爾吉斯、錫伯、索倫、歸化、塔塔爾、塔蘭其、塔吉克、烏孜別克等十五種人，其中漢人最多，佔四分之三，維吾爾人次之。五省中，新疆種族最複雜，計有十四種人，可說大部分少數民族大多聚居於此。各種族中，由於生活習性，宗教信仰、語言等不同及國際關係（最主要的爲蘇、英勢力）的介入，時起糾紛，爲近代中國國防的隱憂所在，故如何融洽各族，爲安定西北之重要因素之一。（註一四〇）

國史館 Academia Historica

(5)交通：在中國漢、唐盛世時，對外關係，西北重於東南，從當時首都長安經蘭州，循河西走廊涼州（武威）、甘州（張掖）、肅州（酒泉）至敦煌出玉門關，沿天山南路以至中亞、近東、印度諸國，爲當時中西國際交通大道。（註一四一）遺留至今的敦煌千佛洞壁畫及羅布泊荒漠中的樓蘭古城，都在在顯示當時東西人員往來的頻繁與文化交流的深遠。而當時位居西域門戶的敦煌在國際貿易與軍事地位上，實與海通以後的上海，先後輝映。（註一四二）惟至十五世紀末葉海通以後，中西貿易轉移至瀕臨太平洋的東部口岸，其後中國政治中心逐漸由長安北遷北平（宋朝遷都河南開封，明、清均定都北平），遠離西北，中央對西北亦鞭伐日少，羈縻日多。明嘉靖三年（西元一五二四）更因吐魯番圍攻肅州，關閉嘉峪關，棄敦煌於不顧，西北中西大道，因而中斷。（註一四三）及至清光緒年間，左宗棠征新，西北大道才有再修繕機會。（註一四四）然至民國以來，中國陷於混亂局面，軍閥官僚不暇注意西北邊陲，而此時期，主持新疆省政者，又執閉關政策，阻隔與內地交通，（註一四五）使甘新大道，再形荒廢，尤其出玉門關至哈密間約五百公里路程，水草稀少，道路失修，行旅視爲畏途。故自民國十九年，蘇聯土西鐵路修築完成與西伯利亞鐵路接通後，由北平前往廸化者，反而繞個大圈子，從北平搭北寧鐵路轉中東鐵路越東北轉西伯利亞、土西鐵路，經由塔城或霍爾果斯入境，前往廸化。（註一四六）

由上述可知，西北雖然土地廣大，礦產豐富，惟因天然環境太差，兼以政治、交通的變遷，而逐漸失去其往昔的重要地位，導致地曠人稀，產業不振，在中國而言，是屬於較落後的地區。

國史館 Academia Historica

但西北是我國文化的策源地，內陸國防的要地，爲構成中華民族及版圖不可或缺的一分子。因之，自民國二十年，日本侵佔東北後，國人眼光轉向西北，開發西北浪聲，一時高唱入雲。(註一四七)及至抗戰爆發後，西北的地位更形重要：

(1)國防上：自民國二十六年七月，中日戰爭爆發後，不數月，包頭、大同、太原一線相繼失守，西北不但成爲抗戰基地四川的左翼，華北人民的避難所，而且已臨國防的前線，在中國歷代陝西關中和漢中兩地，實爲屏障四川安全的最重要基地。(註一四八)另一方面，民國二十七年一月，蘇聯藉保護甘新大道安全爲詞，派其所謂「紅八團」入駐哈密，阻隔中央和新疆的交通，已使中國最大省份的新疆，即將如斷線的風箏，而岌岌不保。(註一四九)

(2)交通上：由於抗戰爆發後，日本即以其強大海空軍，封鎖中國瀕臨太平洋的各口岸，阻斷中國對外海運交通。因此舊日的西北陸路大道，已成爲中國遠離日軍威脅，通達蘇聯、中東、印度的安全國際通道。另一方面，由於當時中國交通工具缺乏及新疆特殊環境，在陸路上，蘇聯卡車已於民國二十六年底越界駛猩猩峽，並有一部份駛至蘭州或西安。(註一五〇)上述蘇車東駛，雖爲戰時權宜之措施，但亦非長久之計，否則對中國國防與交通，將有嚴重的影響。

(3)經濟上：我國要維持長期的抗戰，需要有雄厚的國力爲基礎。西北雖然天然環境較差，農業較不發達，但地曠人稀，地下資源豐富，且適合畜牧業的發展。如西北的石油，爲當時交通的主要動力，另西北的羊毛，爲中國爭取外滙或以貨易貨的重要物資之一。因此西北的開發，潛力

國史館 Academia Historica

雄厚，其所欠缺者，厥惟人才、技術及貨物的流通而已。

故自抗戰爆發後，對西北地位的重視及開發西北的注意，民間亦有熱烈的反應。（註一五二）「到西北去」成爲朝野上下一致的口號。然論及西北的開發與鞏固，交通實爲首務之急。蓋交通之於國家，猶血脈之於人身，無論西北移民墾殖，開發水利，振興農業，挖掘礦產，以及調節產銷，以至調運軍隊，鞏固國防，均需交通的全面配合，才能奏效。在所有交通工具中，陸上的鐵路、公路固屬重要，但西北地曠人稀，地形複雜，兼以抗戰時期交通器材運入不易，築路並非一蹴可幾。例如凌鴻勛先生所主持修築的西北唯一鐵路——寶天鐵路，寶鷄至天水段一百五十公里，尚需費時三年才完成，其艱難可知。（註一五三）故較不受地形影響且迅速便捷的空運線，對西北而言，實爲最合適的交通工具。因而開闢一條民航線，由戰時首都重慶經西北重鎮西安、蘭州、肅州、哈密、廸化以迄伊寧，並通蘇聯，成爲西北最重要的空中交通動脈，不但對西北的開發與鞏固有實質的功效，尤其對於岌岌不保的新疆，更具有穩定的作用。

第四節　蘇聯意圖控制中國西北航線

羅家倫先生在「蘇俄的基本國策」一文中，曾明白指出，蘇俄因地理環境封閉，氣候酷寒，兼以傳統獨裁政治的壓迫與疑懼，生活艱苦，出門則與自然搏鬪，在家則感心情鬱結，造成其陰

國史館 Academia Historica

險、狠鷙、恐怖、猜疑的民族特性，易走極端，殘忍可怕，且盡力向外擴張，因而形成其如下的國策：㈠尋求出海口及海岸線；㈡爭取資源；㈢爭取溫暖地帶；㈣實行大斯拉夫主義；㈤擴充戰略地帶。（註一五四）

在世界所有國家中，中國與蘇俄接攘最廣，蘇俄所需要的，大多可在中國取得。而且蘇俄對中國亦深懷戒心，例如西元一九一六年帝俄古洛柏金（Kuropatkin）將軍於上俄皇書中，論及中國曾說：「中國呢？這是俄國將來的大患，有四萬萬的人口，可怕不可怕呢？從前成吉思汗出新疆而西征歐洲，結果俄國被軛於蒙古之下者，垂數百年，爲先發制人，俄國不得不取伊犂、併外蒙、吞北滿，使天山、海參崴之間成一條直線，直線以北的土地，都屬於俄。」（註一五五）由於蘇俄爲追求其國家利益，不斷向外擴張，及對華深具戒心，因此自十九世紀中葉，中國國勢日漸衰微後，即成爲蘇俄侵略的目標，而與蘇俄接連的新疆、蒙古、東三省首當其衝。

東北方面：東北有優良的溫水港及豐富的資源，爲蘇俄早期侵華的重心。清初帝俄向東擴展，即屢犯東北，引發爭端。康熙二十四年，三番之亂平定後，清廷派都統彭春率兵圍雅克薩城，予以懲戒，其後雙方於康熙二十八年（一六八九）簽訂尼布楚條約，劃訂北以格爾畢齊河及大興安嶺至海爲界，西以額爾古納河爲界，才遏抑俄人的兇焰，保持東北和平約達一百六十年。惟至清道光以後，英、法勢力東漸，兼以中國積弱不振，帝俄遂乘機再度東犯，先後於清咸豐八年至十年間，趁英法聯軍之役，脅迫清廷，簽訂「璦琿」、「天津」、「北京」三條約，不惟不費一

國史館 Academia Historica

兵一卒，盡享英法所得利益，而且輕易攘奪黑龍江左岸，烏蘇里江以東，比現在東北尙大的土地。光緒二十二年（一八九六），帝俄又借干涉日本還遼之厚誼及助華抗日爲餌，誘使李鴻章於俄皇尼古拉二世加冕典禮期間，在莫斯科簽訂「中俄密約」十二條，允帝俄依俄鐵路五英尺軌距（中國標準軌距爲四英尺八英寸半），經由黑龍江、吉林接造鐵路至海參崴（此鐵路英文原名爲"Chinese Eastern Railway"。至於中文名稱，有稱「東省鐵路」或「東清鐵路」。民國後又稱「中東鐵路」。及二次世界大戰後，中蘇友好同盟條約又將此路改稱「中國長春鐵路」，簡稱「中長鐵路」，其英文譯名爲"Chinese Changchun Railway"。）及准俄人有軍務時，使用旅順口及大連灣，種下光緒二十四年（一八九八）中俄簽訂「旅大租地條約」，由俄人强租旅順、大連港及建造東省鐵路南滿洲枝路，貫穿東北的惡果。（註一五六）迨清光緒二十六年（一九〇〇）庚子拳亂，帝俄更藉保護鐵路爲諉詞，出兵侵佔整個東北，且於事後遷延不撤兵，導致日俄利益衝突，而爆發日俄戰爭（一九〇四～一九〇五），帝俄戰敗，經美國斡旋和議，帝俄將在中國掠奪權益一部份的旅順、大連租借權及南滿洲枝路長春以南一段鐵路和附屬煤礦讓與日本（南滿洲枝路長春以南一段，日人稱爲南滿鐵路）。（註一五七）自此帝俄爲避免和日本發生衝突，轉而和日本妥協，共同瓜分東北爲北滿、南滿，並阻止英美勢力插足東北鐵路。（註一五八）俟民國六年十一月，蘇俄爆發革命，其後英、美、日、義、法、中等國共同出兵西伯利亞，蘇聯勢力實絕跡於東北，及至民國十三年五月三十一日，中蘇簽訂「中俄解決懸案大綱協定」，蘇聯才再

國史館 Academia Historica

返回北滿及中東鐵路。然因此亦造成中蘇間爲中東鐵路權益問題而迭起糾紛，且於民國十八年爆發中蘇戰爭。民國十九年雙方進行和談，惟談判尙未有具體結果，日本卽於民國二十年發動九一八事變，侵佔東北，並於民國二十一年春，扶植溥儀在長春成立僞滿洲國。（註一五九）從此日本卽加速在東北建築與中東鐵路平行線（如長洮鐵路與白杜鐵路）或交叉線（如拉哈、圖佳、虎林、北黑等鐵路），使中東鐵路失去其經濟及軍事的效用。而蘇聯此時正值其國內推行五年計畫，在遠東軍務未充備之前，不願和日本發生衝突，不得已乃於民國二十四年將中東鐵路以低價出售給僞滿，將其勢力撤出東北。（註一六〇）

外蒙方面：外蒙對蘇俄而言，具有切斷蘇俄東歐與西伯利亞的重要戰略地位，何況蒙古王朝曾於十三世紀至十五世紀間，統治蘇俄達二百四十餘年。（註一六一）故蘇俄很重視外蒙，務必策動外蒙脫離中國，將外蒙置於其控制下，才得安心。清光緒三十三年（一九〇七）七月三十日，日俄簽訂第一次協定和密約中，卽規定日本承認帝俄在外蒙的特殊利益。至此俄人圖謀外蒙，益趨積極。清宣統三年（一九一一）六月，帝俄開始唆使外蒙活佛哲布尊丹巴密謀獨立，迨辛亥武昌革命事起，俄人煽動愈力，外蒙活佛逐清廷駐庫倫辦事大臣三多，於十二月二十八日在庫倫登基，稱「大蒙古國」。旋於民國元年十一月三日，俄蒙簽訂「俄蒙協約」及「商務專條」，由帝俄扶助蒙古自治及編練國民軍，並准俄人在外蒙自由居住、買地、開墾、建廠等種種特權，而中國軍隊與人民則不准移駐蒙境，以全力排除中國在外蒙的勢力，對於外蒙此種不法行動，中國政

國史館 Academia Historica

府自表反對，其後由北京政府和俄人多次交涉，迨民國四年六月七日，在恰克圖簽訂「中俄蒙協定」，由中國承認外蒙自治，以換取外蒙承認中國宗主權。及至民國六年，蘇俄爆發革命，一時無法東顧，民國八年十一月，中國循蒙古王公之意，宣佈撤消外蒙自治，帝俄侵略外蒙政策，亦暫時遭到挫敗。（註一六二）惟其後，由於中國軍閥鬪爭劇烈，亦無暇顧及外蒙，民國十年二月，蘇聯白黨恩琴(Ungern Sternberg)趁機攻佔庫倫，蒙古活佛二度宣佈獨立，建立所謂「大蒙古帝國」，恩琴成爲實際統治者。當蘇聯白黨進犯外蒙陰謀暴露後，同年七月，蘇聯紅軍即不顧中國的反對，以協助中國撲滅共同敵人爲詞，出兵外蒙。八月，整個外蒙即已落入蘇聯掌握。十一月五日，蘇蒙在莫斯科簽訂「蘇蒙友好條約」十三條，由蘇聯承認「蒙古人民革命政府」爲蒙古的唯一政府。（註一六三）此事自然引起中國嚴重抗議，成爲中蘇爭端的重要項目，迨民國十三年五月中蘇簽訂「中俄解決懸案大綱協定」，有關外蒙方面，規定：「蘇俄承認外蒙爲中國領土之一部份，尊重中國在該地區的主權。」才獲得暫時解決，但蘇聯却拒不撤兵，故外蒙實際上仍受蘇聯宰制。七月一日，蘇聯將蒙古人民政府正式改組爲「蒙古人民共和國」。十一月八日，在蘇聯操縱下舉行所謂「全蒙人民會議」，製訂一部和一九一八年蘇聯憲法大同小異的蒙古憲法，外蒙已成爲蘇聯扶植的共黨傀儡政權。（註一六四）民國二十一年二月「滿州國」爲日本扶植下於東北成立後，滿蒙間即常爲邊界懸案發生爭端。民國二十四年一月，雙方在哈爾哈廟發生衝突，同年十二月至二十五年二月間，又相繼在貝爾湖附近發生多次衝突。（註一六五）同年三月十二日，

國史館 Academia Historica

蘇聯和外蒙簽訂爲期十年的互助條約，規定外蒙如遭軍事攻擊，蘇聯有義務派兵至外蒙境內。此事雖經中國於四月七日及十一日兩度提出抗議，然蘇聯悍然置之不理，派兵進入外蒙，至此外蒙即淪爲蘇聯附庸國。（註一六六）

新疆方面：新疆位居亞洲中心的重要戰略地位，兼以礦產豐富，種族複雜，爲蘇聯爭取資源，擴大戰略地帶及實行大斯拉夫主義的理想場所，故自十九世紀中葉，帝俄勢力擴張至中亞細亞後，即開始窺伺新疆。（註一六七）清同治十年（一八七一）三月帝俄趁新疆回民阿古柏作亂，出兵侵佔伊犂。迨清光緒四年，左宗棠平定新疆後，帝俄仍拒歸還。（註一六八）清廷派崇厚赴俄交涉，然崇厚昏瞶糊塗，竟擅與俄簽訂「返還伊犂條約」，將伊犂以西以南沃區險要全割讓給蘇俄，僅收回伊犂孤城。消息傳回，朝野驚憤，清廷再派曾紀澤赴俄，力圖挽回，歷經六個月的反復辯駁，於光緒七年重訂新約，改以霍爾果斯河至烏宗島山爲界，爭回伊犂以南約八萬平方公里土地，並縮小通商範圍，然亦允賠款由五百萬盧布增至九百萬盧布，才得罷休。（註一六九）光緒十年，新疆由左宗棠奏准，建立行省，爲長治久基。（註一七〇）民國成立後，新疆由楊新增主政之間，而不受染指，因此從光緒十年（一八八四）至民國十九年（一九三〇）的四、五十年間，楊氏採取閉關政策，使新疆處於英、俄兩大勢力新疆才得以未發生重大事件。（註一七一）惟至民國十九年春，蘇聯環新疆西界所造的土西鐵路完成後，蘇聯對新疆的交通，已完全改觀，（註一七二）其後蘇聯即加緊侵略新疆的步調。民國二十年十月一日，蘇聯乘新疆回民暴動，逼迫新疆

國史館 Academia Historica

省政府主席金樹仁簽訂「新疆臨時通商協定」，在新疆遍設蘇新貿易公司，享有商業特權，使新疆成爲蘇聯原料供給地及商品推銷場。（註一七三）民國二十二年冬，蘇聯介入新疆內戰，出兵助盛世才擊退馬仲英。二十四年五月十六日，盛世才擅與蘇聯簽訂五百萬盧布的借款密約，其重要條款除經濟協定外，尚包括：

(1)新疆須實行共產主義。

(2)由蘇聯貸款辦理新疆各種建設事業。

(3)新疆政府重要機關及各種建設事業，得聘用蘇聯顧問及技術人員指導。

(4)新疆對外（中央政府在內）及其他重大事件，須告知蘇聯駐廸化總領事全權代表或取得其同意。

(5)新疆重要官員之進退，須徵求駐廸化總領事兼全權代表之意見，或經其考察。

蘇盛密約簽訂後，蘇聯大批人員即以顧問、專家及技術人員等名義，介入新疆督辦公署、警備機構及各軍事學校，以使新疆逐漸蘇維埃化。（註一七四）

綜上所述，可知在民國二十六年七月，中日戰爭爆發之前，蘇聯在華的擴張，東北方面早爲日本所逐出，尚需等待機會；外蒙則完全落入蘇聯的操縱之下，而爲其附庸國；新疆方面，蘇聯勢力雖已伸入，但尚未能全面的控制；另蘇聯所扶植欲奪取中國政權的中共，已由江西蘇區逃至陝北延安，俟機坐大。因此在中日戰爭爆發後，蘇聯一面幫助中國，以充當其鉗制日本北進的馬

國史館 Academia Historica

前卒。另一方面則將其侵華箭頭指向西北，加強對新疆的控制，並扶植中共坐大。其間卽於民國二十七年一月，藉保衛中蘇陸上交通，免受日本攻擊爲詞，派其所謂「紅八團」，進駐哈密。此紅八團雖名爲一團，但飛機、坦克、大砲一應俱全，實有一旅甚至一師的兵力，而且防區不斷擴大，其飛機還分別駐紮於哈密、烏蘇、伊寧等各地，不但阻隔中央和新疆的連繫，而且直接威脅到西北諸省的安全。（註一七五）同年十一月，蘇聯駐華大使盧幹滋，又藉西北航線未開，蘇聯人員往返非常不便，請求蔣委員長中正特許蘇聯派民航機一架，每月餘往返莫斯科、重慶間一次，專爲遞送外交郵件或搭載來華服務蘇聯人員。此事經由蔣委員長口頭應允，（註一七六）其後蘇聯民航機，卽常藉故由阿拉木圖越界經伊寧、廸化、哈密、蘭州，西安飛抵重慶。然上項飛航，中蘇並無任何協定，每次飛華，均需於一個月前向中國外交部提出申請，填寫「外國航空器飛航國境申請書」，俟批准後，才能入境，不但極爲不便，而且雙方常爲蘇機所搭載的人員、郵件及油料的借給等問題，引起困擾。例如民國二十八年七月，蘇民航機來華返航飛抵蘭州時，因蘭州空軍當局未奉命令，拒絕供給汽油而無法起飛，後經多方交涉，始准借撥汽油一次，該機才得起飛。（註一七七）因此蘇聯亦希望由中蘇合組航空公司，開闢一條固定航線，飛航中國西北與蘇聯中亞及支助中共的交通工具。

國史館 Academia Historica

基於前述各節，中蘇西北航線開闢的動機和背景，約可歸納如下：

蘇聯方面：

(1)蘇聯欲借中蘇航線的開闢，來增進中蘇關係，進而穩定中國的抗日情勢，讓中國牽制日本，以紓解其東方威脅。

(2)蘇聯欲借中蘇航線的開闢，便利其軍事人員，以志願兵或顧問名義，前往中國蒐集情報或吸取作戰經驗，爲其即將來臨的大戰作準備。

(3)蘇聯欲借中蘇航線的開闢，作爲其控制新疆並擴及侵略中國西北的交通工具，一如中東鐵路之於東北。

(4)蘇聯欲圖借控制中蘇航線，充當其援助陝北中共的國際交通線。

中國方面：

(1)中國爲執行對日持久消耗的內陸作戰，需有便捷的對外通道，以期內外互通有無，來源源不斷充實國力，支撐長期作戰消耗。但因太平洋通道已爲日軍封鎖，故開闢一條航道，經由西北通達蘇聯連接歐洲，或由蘇聯中亞南下印度洋，均爲可覓尋的對外通道。

(2)自民國二十六年抗戰爆發以迄民國二十九年，英、美、法等民主國家對華實質援助甚少，而輸華軍火最大宗之德國又於民國二十七年夏傾向日本，惟有蘇聯爲其戰略關係，對助華抗日表示熱心，因此開闢中蘇航線，便利兩國交通，亦勢所必然。

國史館 Academia Historica

(3)中國最高軍事領袖蔣委員長中正甚了解蘇聯侵華野心，因而開闢一條由中蘇兩國共同經營的航線，不但可名正言順地杜塞蘇聯非法外交專機借故飛華，而且亦希借此航線，伸入新疆，對因盛世才政權傾蘇，致岌岌不保的新疆，安上一條牽引線，來穩定新疆局勢。由上述可知，中蘇兩國對開闢一條由重慶經中國西北、蘇聯中亞以達莫斯科航線的動機，雖有所不同，但其意願顯然是一致的，此爲西北中蘇航線得以開闢之背景也。

註釋

註　一：航空飛機爲西元一九〇三年美國萊特兄弟（Wright Brothers）所發明，其後經多次試驗與改進，至西元一九〇八年，其實用價值始獲得肯定。翌（一九〇九）年，即有法人瑟龍（Vollan）首次在華表演飛行，但不幸機裂殞命。而國人最早從事航空事業者，始於馮如，馮如曾於清宣統二年（一九一〇）在廣州試飛成功，時國父孫中山先生亦在場參觀，讚賞備致。見陳存恭：「中國航空的發軔」，原載「中央研究院近史所集刊」，第七期，民國六十七年六月出版。

註　二：我國民航事業，發展甚慢，民國十二年北京政府航空署始首辦北京至北戴河線及北京經濟南至上海航線，然爲時甚短，即告中輟。迨國民政府成立後，始有長遠計畫。民國十九年，交通部先後與美國飛運公司及德國漢沙公司合資成立中國及歐亞兩航空公司，經營國內及國際空運線。其後西南五省官商於民國二十三年再合辦西南航空公司，開闢兩廣間及通達越南航線，我國民航事業，才逐漸拓展。茲將民國二十年至二十六年七月各航空公司所闢航線，列表如次：

國史館 Academia Historica

公司名稱	航線	開航時間及航程	使用機種
中國航空公司	(1)滬蓉線：上海—南京—九江—漢口—沙市—宜昌—萬縣—重慶—成都	滬漢段於民國十八年十一月試航，十九年春開航，長八百七十五公里。十九年十二月展至南昌，計增二九〇公里。二十年十月展至萬縣，又增五六九公里。二十二年六月一日展至成都，再增二九五公里，計全線二、〇三七公里。	史汀生(Stinson) 洛寧(Leoning) 福特(Ford) 塞可斯基(Sikorsky) 道格拉斯(Douglas)的DC-2 DC-3各型
	(2)滬平線：上海—南京—海州—青島—天津—北平	民國二十二年一月十一日開航，全長一、四二七公里。	
	(3)滬粵線：上海—溫州—福州—廈門—汕頭—香港—廣州	民國二十二年十月二十四日開航，全長一、六九七公里。	
	(4)渝昆線：重慶—貴陽—昆明	民國二十四年三月二十八日先開辦重慶、貴陽段，五月展至昆明，全長七八〇公里。	
	(5)廣河線：廣州—廣州灣—河內	民國二十五年二月十四日開航，全長八三五公里。同年五月，改由西南航空公司經營。	
歐亞公司	(1)滬滿線：上海—南京—天津—北平—林西—滿州里	民國二十五年五月三十一日開航，全長二、一〇公里。二十年九月，因東北淪陷，北平滿州里段五一〇公里停航。	

國史館 Academia Historica

亞航空公司			西南航空公司		
(2)滬新線：上海—南京—鄭州—西安—蘭州，十二月十五日通抵廸化並至塔城，全長四、〇五〇公里。二十二年九月，因新疆戰亂，蘭州、廸化段停航。	(3)平粵線：北平—鄭州—漢口—長沙—廣州—香港	(4)蘭包線：蘭州—寧夏—包頭	(1)廣河線：廣州—梧州—南寧—龍州—河內	(2)廣州—茂名—瓊州—北海	(3)廣州—梧州—桂林—柳州	(4)廣州—廣州灣—河內
民國二十一年四月，上海西安段通航，五月八日展至蘭州，十五日通抵廸化並至塔城，全長四、〇五〇公里。二十二年九月，因新疆戰亂，蘭州、廸化段停航。	民國二十三年五月一日開航，全長二、〇五〇公里。	民國二十三年六月二十日，蘭夏段先開航，同年十一月一日展至包頭，全長八二〇公里。	民國二十四年九月二十五日，陝蓉段先開航。二十五年四月一日，展至昆明，全長一、三〇〇公里。	民國二十三年七月試航。二十五年七月開航，全長一千八百餘公里。	上述航線均於二十五年至二十六年間開辦。	
德國製容克斯(Junkers)W-33 W-34 F-13 Ju-52等機型。			美國製史汀生式飛機。			

上表資料見：

國史館 Academia Historica

(1)潘廸民：「五十年來空運方面之建設與興革」，民國三十六年三月二十日所寫，交通部檔案，毛筆原件。

(2)徐雪寒：「列强在華的航空爭霸戰」，原載「中國經濟論文集」，頁二六二～二六七，生活書局，民國二十四年十二月初版。

(3)中央黨部國民經濟計畫委員會編：「十年來之中國經濟建設」，第三章，頁三六～四五，南京扶輪日報社，民國二十六年二月一日出版。學海出版社，民國六十年十月影印本。

(4)民國二十二年海關中外貿易統計年刊，卷一，頁四七，民國七十一年六月國史館重印本。

(5)民國二十五年份海關中外貿易統計年刊，上册，頁一八八。本書爲國史館朱沛蓮纂修所藏。

(6)龔學遂：「中國戰時交通史」，頁二五一～二五四，上海商務印書館，民國三十六年六月初版。

(7)丙貢半月刊，第五卷，第三、四合期，民國二十五年四月十一日出版。

註三：龔學遂：「中國戰時交通史」，頁二六六。

註四：何應欽編著：「八年抗戰之經過」，頁一八～一九，中國陸軍總司令部，民國三十五年四月二十日出版。

註五：服部卓四郎著，國防計畫編譯室譯印：「大東亞戰爭全史」，第一册，頁一四，民國四十五年六月出版。另見日本歷史學研究會編：「太平洋戰爭史—日中戰爭Ⅱ」，頁三六～三七，青木書局，一九七二年五月一日第一版。

註六：國防部史政局編：「中日戰爭史略(二)」，頁一六六～一六七，民國五十一年九月出版。另見蔣緯國：「八年抗戰是怎樣打勝的」，原載中央月刊，第七卷，第九期，頁一二二，民國六十四年七月一日出版。

註七：國防研究院編：「蔣總統集」，第一册，頁一〇二一，民國五十二年十月三十一日臺增訂本初版。

註八：上村申一：「日本外交史—日華事變（上）」，頁一七二，鹿島研究所出版會，昭和四十六年一月十

國史館 Academia Historica

五日發行。案：西元一九三六年八月七日，日本五相會議改訂國防政策的基準，將美蘇同列爲主要敵人。

註　九：黃季陸：「人類前途與世界新道德標準之樹立」，頁一六，國史館，民國六十七年八月印行，小册子。

註一〇：重光葵：「昭和の動亂」，頁八五。原書房株式會社，昭和五十三年六月三十日發行。

註一一：吳相湘：「中國對日總體戰略及若干重要會戰」，原載薛光前主編：八年對日抗戰中之國民政府，頁五〇～八四，臺灣商務印書館，民國六十七年九月初版。

註一二：張公權：「建設邊疆交通與激發邊疆服務精神」，原載交通建設季刊，第二、三期合刊本，頁一九，交通季刊出版社，民國三十年出版。

註一三：凌鴻勛：「中國對日抗戰八年的交通艱苦建設」，原載八年對日抗戰中之國民政府，頁二八四～三〇三。

註一四：(1)民國二十六年八月二十五日，日本第三艦隊司令長官長谷川中將宣佈日本海軍封鎖中國沿海口岸，自山海關以迄汕頭（自北緯三二度四分，東經一二一度四四分，至北緯二三度一四分，東經一六〇度四十分），遮斷中國公私船舶及軍艦，但外輪不在此限。見東方雜誌，第三十四卷，第十六、十七號，頁四九～五〇。

(2)民國二十六年九月五日，日本外務省再發表聲明，擴大對華封鎖，北起秦皇島，南至北海止。見民國二十六年九月六日，南京中央日報。

註一五：簡笙簧：「粵漢鐵路全線通車與抗戰的關係」，頁九六～一〇一，臺灣商務印書館，民國六十九年四月初版。

註一六：今井武夫：「近代の戰爭」，頁一六四，日本人物往來社，昭和四十一年三月十日初版。

國史館 Academia Historica

註一七：交通部編印：「十五年來之交通概況」，頁六九～七〇，民國三十五年四月印行。

註一八：同註一六，頁一六七。

註一九：蔣永敬：「抗戰期間中法在越南的關係」，原載中華民國史料研究中心印行，中國現代史專題研究報告，第一輯，民國六十年十二月初版。

註二〇：同註一七，頁七〇～七四。

註二一：宋希尙：「抗戰以來之西北公路」，原載抗戰與交通，第三十三期，頁六五一，交通部總務司，民國二十九年一月一日編印。案：新疆省境廸化通哈密公路，係新疆省政府在蘇聯幫助與督造下，於民國二十六年七月修築完成。

註二二：淩鴻勛：「對日抗戰八年交通大事記」，頁七，交通部運輸計畫聯繫組，民國五十二年一月印行。案：由於抗戰爆發後，我國西北車輛少，來不及於猩猩峽接運蘇聯運華物資，故讓一部份蘇聯卡車駛至蘭州，甚至於至西安。

註二三：郁文榮：「西北公路交通概況」，原載抗戰與交通，第六五期，頁一一一九，交通部總務司，民國三十年八月一日編印。另見中國石油志編輯小組：「中國石油志」，下册，頁八二九，中國石油股份有限公司，民國六十五年六月一日出版。

註二四：交通部所擬：「西北公路與驛運配運物資五千噸計畫」，民國三十一年，交通部檔案，原件。

註二五：龔學遂：「中國戰時交通史」，頁一三二。案：民國三十三年，重慶、廸化間曾開行客車，行程三、五九四公里，需二十三天可達，如再延至霍爾果斯，當需一個月。

註二六：趙效沂：「營建西北驛運站的故事」，原載傳記文學，第二十七卷，第六期，頁二九。另見姚崧齡編著：「張公權先生年譜初稿」，頁二四九，傳記文學出版社，民國七十一年一月十五日初版。

註二七：鹿島平和研究所主編：「日本外交史——南進問題」，頁五，昭和四十八年二月二十日發行。

國史館 Academia Historica

註二八：張忠紱：「中華民國外交史」，第九章，正中書局，民國五十年九月臺三版。另見傅啓學：「中國外交史」，頁四三二～四三九，三民書局，民國四十九年八月再版。

註二九：秦郁彥：「日中戰爭史」，頁二六八，日本河出書房新社，昭和三十六年九月三十日出版。

註三〇：The Memoirs of Cordell Hull, London: Hudder & Stonghton, 1948. p. 550。

註三一：「中日外交史料叢編(四)」，頁四四五，中華民國外交問題研究會，民國五十五年七月印行。

註三二：同註二九。

註三三：同註三一，頁四二四。

註三四：Foreign Relations of the United States, Diplomatic papers, 1937, III, p. 516。

註三五：美國中立法於西元一九三五年八月三十一日正式制定，其後曾作數度修改，其中有關軍火運輸方面條文要點有：(1)美國總統於戰爭發生時，得以命令禁止運輸軍火與軍用品至交戰國；(2)戰事發生時，美總統得以命令禁止美國商船裝運軍火及軍用器具至交戰國或中立口岸轉運至交戰國；(3)美國總統有權在美國本部及所屬區域領海附近，禁止從美國口岸轉運人及軍火於交戰國。（見耿淡如：「一九三七年之美國中立法案」，原載東方雜誌，第三四卷，第十八、十九號，頁九五～九七）。

上述中立法的立法要旨，顯然美國只考慮到歐洲大戰，而忽略遠東的中日情勢。因爲英、法有大量的準備金及商船和强有力的海軍到美國接運物資，自比德、義要方便多了。可是中立法如運用到中日兩國，則日本將獨蒙其利。因日本軍火大部份可自行製造，其所欠缺者，只爲製造軍火的原料如廢鐵、銅、汽油等類罷了。而中國本身只能製造部份輕武器，其餘大部份須仰賴國外輸入。尤其中日開戰後，日本即以其强大海軍，封鎖中國各口岸，中國船隻根本無法到海上活動，更遑論到美國接運軍火。因此日人上村伸一在其所著「日本外交史——日華事變（下）」即明白指出：「美國實施中立法，最大受害者是中國。美國總統羅斯福亦曾指出：「某種法案原爲應付兩國間某種事態而設，乃於實

國史館 Academia Historica

施時與立法之初衷相反，實際上竟助長侵略者，而對被侵略者不予援助。見中日外交史料叢編(四)，頁四六三。另見郭榮趙：「中美戰時合作之悲劇」，第三章，中國研究中心，民國六十八年十二月初版。

註三六：謝仁釗：「二次世界大戰美國外交政策」，頁三七；同註三一，頁四二四～四二八。

註三八：李定一：「中美早期外交史」，頁六五二～六五三，傳記文學出版社，民國五十二年七月再版。

註三九：秦郁彥：「日中戰爭史」，頁二七〇、八～一二，中美文化出版社，民國六十八年十二月初版。

註四〇：The Memoirs of Cordell Hell, P. 550-552。

註四一：同註三八。

註四二：日本歷史學研究會編：「太平洋戰爭史——日中戰爭Ⅱ」，頁三六，一九七二年五月一日發行，東京。另見郭榮趙：「中美戰時合作之悲劇」，頁二五。

註四三：上村申一：「日本外交史——日華事變下」，頁一五五—一五六。另見「蔣總統秘錄」，中譯本，第十冊，頁六九。

註四四：古屋奎二編著，中央日報譯印，「蔣總統秘錄」，中譯本，第十一冊，頁一五三，民國六十六年五月三十一日出版。

案：民國二十六年六月間，日本爲謀改善由於在中國利權問題，以致漸趨惡劣的日英關係，曾令日本駐英大使吉田茂向英國當局提出交涉，籌劃締結英日協定，以調整兩國關係。見民國二十六年六月二十六日、二十八日，天津大公報社論。

註四五：同註四三。

註四六：中央日報譯印：「蔣總統秘錄」，第十一冊，頁六八～六九。

國史館 Academia Historica

註四七：The Eden Memoirs, Facing the Dictators, Cassell, London, 1962. P. 534-535。

註四八：The Memoirs of Cordell Hell, P. 555。

註四九：李聖五：「英國的和平策略」，原載東方雜誌，第三四卷，第二二、二三、二四號，頁二。

註五〇：Stewart C. Easton 原著，李邁先譯：「西洋近世史」，第三册，頁一三二，幼獅書局，民國五十八年七月出版。

註五一：民國二十六年十二月八日，漢口大公報。

註五二：民國二十六年八月三十日，中國將控訴日本侵華案送交國聯，希國聯引用盟約第十條（會員國應相互保證領土完整與政治獨立）、第十一條（會員國有權請求國聯理事會及大會討論國際糾紛）及第十七條（規定侵略者縱非會員國，國聯亦得以同樣制裁），對日採取必要行動。十月六日，國聯大會通過遠東顧問委員會對中國控訴日本侵略的報告，僅表示對中國精神上的援助，請各會員國個別援助中國，勿採取削弱中國抵抗能力之任何行動。見董霖：「顧維鈞與中國戰時外交」，頁一五，傳記文學出版社，民國六十七年二月一日初版。

註五三：鮑家麟：「列強對中國抗戰的態度（一九三七～一九三九）」，原載臺灣大學歷史學系學報，頁一三六，民國六十八年十二月出版。

註五四：William Kirby: German Interests in China, 1933~1939, P. 1-2, May 28, 1974.

註五五：辛達謨：「德國外交檔案中的中德關係」四、因，原載傳記文學第四十二卷，第二、三期。

註五六：程天放：「使德回憶錄」，頁一九五，正中書局，民國五十六年十月臺初版。

註五七：外交部爲「凡經駐德專員函請簽放軍火之件應先處理」訓令駐外各使館，民國二十七年三月二十一日，外交部檔案，原件。

註五八：同註五四，頁一。據德國資料顯示，西元一九三三年至一九三七年中德貿易統計如下表：

國史館 Academia Historica

年代	德國輸往中國（單位：百萬馬克）	中國輸往德國（單位：百萬馬克）	總數（百萬馬克）
一九三三	七五	四一	一一六
一九三四	七三	五一	一二四
一九三五	九〇・五	五六・二	一四六・七
一九三六	一二五・八	六九・二	一九五
一九三七	一六九・九	九三・八	二六二・七

註五九：民國二十六年德國輸入鎢砂一一、三七二噸，民國二十七年輸入一四、二〇〇噸，其中由中國輸入者，約佔百分之六十。（見同註五四，頁三〇）另從中國方面而言，民國二十七年，中國全年輸出鎢砂總數爲一二、三五八噸，其中輸往德國八、九六二噸，佔百分之七十以上。見張肖梅等編：「中外經濟年報」，民國三十年版，第三回，第九編，頁七九。

註六〇：同註五四，頁二三～二四。

註六一：吳相湘：「第二次中日戰爭史」，上册，頁四五四。

註六二：Foreign Relations of the United States 1938, V. III, The Far East ,600-602.

註六三：日本外交學會編：「太平洋戰爭原因論」，頁二七六～二七七，昭和二十八年六月一日，新聞月鑑社發行。

註六四：秦郁彥：「日中戰爭史」，頁二六二。

註六五：同註六一，頁四二四～四三三。

註六六：程天放：「使德回憶錄」，頁二九四～二九八。

國史館 Academia Historica

註六七：張熾章：「季鸞文存」，頁五一，文星書局，民國五十一年六月一日出版。

註六八：吳相湘：「第二次中日戰爭史」，上册，頁二九四～二九八。

註六九：姚崧齡：「張公權先生年譜初稿」，頁二〇五。

註七〇：「蔣總統集」，第一册，頁八一〇。另見張其昀：「黨史概要」，頁一〇一四～一〇二四。

註七一：「日本外交史——日華事變（上）」，頁二〇八。

註七二：李雲漢：「宋哲元與七七抗戰」，頁九二，傳記文學出版社，民國六十二年九月十五日臺出版。

註七三：蔣中正：「蘇俄在中國」，頁六九。

註七四：古屋奎二：「蔣總統秘錄」，第十册，頁六五，中央日報譯印，民國六十六年三月二十九日初版。

註七五：Dorothy Borg, The United States and The Far Eastern Crisis of 1933-1938, P. 188, Harvard University press, 1964.

註七六：「蔣總統秘錄」第十一册，頁一九一～二〇〇。

註七七：孫科：「孫科文集」，第三册，頁七九二、八〇七，臺灣商務印書館，民國五十九年九月初版。另見吳相湘：「民國百人傳」，第四册，頁一二八，傳記文學出版社，民國六十八年元月十五日再版。

註七八：蔣委員長中正對於日、蘇對華的企圖與作法看得很透徹，如其民國二十六年九月三十日記云：「俄狡而倭暴，吾中華實處乎其中，應自力自强，方能挽救危亡也。」另民國二十七年元旦日記云：「國之禍患，有隱有急，倭禍急而易防，俄患隱而叵測。」即可得之。見「總統蔣公逝世三周年紀念集」，頁二三、二四，近代中國社，民國六十七年四月五日出版。

註七九：蔣中正：「蘇俄在中國」，頁六九～七一。

註八〇：David Dallin 著，潘崖譯：「蘇聯與遠東」，頁六九。

註八一：李邁先：「俄國史」，頁五五三～五五四。

國史館 Academia Historica

註八二：秦郁彥：「日中戰爭史」，頁四八～五〇。

註八三：林三郎：「關東軍と極東ソ連軍」，頁七九，芙蓉書局，昭和五十二年七月十日三版。

註八四：陳智庭：「最近蘇聯之外交政策與滿蒙邊境問題」，原載東方雜誌，第三十三卷第九號，民國二十五年五月出版。

註八五：Rene Albrecht-Carrie 原著，鄒文海、董修民合譯「西洋外交史」，頁四五〇，正中書局，民國六十五年十一月四版。

註八六：重光葵：「昭和の動亂」，頁六八～七〇。

註八七：同註七九。另見國際關係研究所編印：「蘇俄」，頁二三五，臺灣商務印書館，民國六十年九月初版。

註八八：鄭學稼：「第三國際史」上册，頁一六〇，中國學術著作獎助委員會，民國六十二年八月印行。

註八九：李雲漢：「從容共到清黨」，頁六六～七〇。

註九〇：「中俄邦交之回顧」，原載民國二十一年十二月十四日，天津大公報。

註九一：同註八九，頁四一三～四二五。

註九二：吳鐵城：「吳鐵城回憶錄」，頁一五八～一五九，三民書局，民國五十七年二月初版。

註九三：張雲伏編著：「中蘇問題」，頁一三八。另見傅啓學：「中國外交史」，頁二三四～二五八。

註九四：David Dallin著，潘崖譯：「蘇聯與遠東」，頁五～二一，華國出版社，民國三十九年三月出版。

註九五：吳相湘：「俄寇侵華策略之剖析」，頁八一，華國出版社，民國四十五年十一月初版。

註九六：梁敬錞：「九一八事變史述」，頁三九九，紐約聖若望大學亞洲學院出版，民國五十三年結稿。

註九七：同註九三。

註九八：近代中國出版社印行：「中國近代大事年表」，頁九三，民國七十年九月初版。

註九九：民國二十一年十二月十四日，天津大公報：「外交部長羅文幹爲中蘇復交宣言」。

國史館 Academia Historica

註一〇〇：郭華倫：「中共史論」，第三册，頁一二四～一二六，中華民國國際關係研究所，民國五十八年九月印行。

註一〇一：蔣中正：「蘇俄在中國」，頁七二～七三。

註一〇二：蔣廷黻口述，謝鍾璉譯：「出使莫斯科」，原載傳記文學，第三二卷，第六期，頁九三。

註一〇三：Arthur Young: China and the Helping Hand, Harvard University Press, P. 19。另見「蘇聯與遠東」，頁六九～七一。

註一〇四：鄧文儀先生在「西安事變與中國命運」一文中曾表示：「西安事變因蘇俄反對，導致迅速護送蔣委員長回京，雖無公開條件，亦未要求蔣委員長負責簽字承諾，但事實上除全國統一，一致抗日外，却容許了中共的存在與發展，限制了國民黨的領導權，撤消了三民主義力行社及復興社的革命領導中心組織，加强了共產黨滲透顛覆活動機會……。」見傳記文學，第三十二卷，第三期，民國六十七年三月號。

註一〇五：例如民國二十六年十一月，德國駐華大使陶德曼出面調停中日衝突並代日本提出結束軍事行動的協議條款七件，中國在答覆此條款之前，亦先徵詢蘇聯意見，再行決定。見「蘇聯與遠東」，頁七五～七六。另見胡適：「史達林策略下的中國」，頁三四～三六，南港胡適紀念館，民國五十六年十二月出版。

註一〇六：儲玉坤：「動盪中的中蘇關係」，頁一六六～一六八，香港大公報代辦部，民國二十七年五月一日發行。

註一〇七：「蘇聯與遠東」，頁七二。

註一〇八：O Edmand, Clubb: China and Russia, Columbia University press, P. 308-309。

註一〇九：民國二十七年八月八日，天津大公報：「揭穿後壁的日蘇關係。」

國史館 Academia Historica

註一一〇：董顯光：「蔣總統傳」㈡，頁二七〇～二七一。

註一一一：鮑家麟：「列強對中國抗戰的態度」，原載國立臺灣大學歷史學系學報，頁一四四。

註一一二：重光葵：「昭和の動亂」，頁八五。

註一一三：同註一一二。

註一一四：林三郎：「關東軍と極東ソ連軍」，頁一一三～一八〇，芙蓉書房，昭和五二年七月十日三版。

註一一五：「蔣總統秘錄」，第十一册，頁七四。另見胡愈之：「中蘇互不侵犯條約的回顧與前瞻」，原載東方雜誌，第卅四卷，第十六、十七號，民國二十六年九月一日出版。

註一一六：中央日報社編印：「我們的敵國」，頁一一〇～一一一。另中蘇互不侵犯條約全文，見「中外條約輯編」，頁四八六～四八七。

註一一七：吳相湘：「俄帝侵略中國史」，頁四〇七～四〇八。另見民國二十八年七月三十日，香港大公報。

註一一八：中國國民黨黨史委員會編：「中國國民黨八十年大事年表」，頁三二二，民國六十三年八月三十一日印行。

註一一九：蔣廷黻口述，謝鍾璉譯：「出使莫斯科」，原載傳記文學，第三二卷，第六期。

註一二〇：　中蘇借款購料情形表（單位美元）

貨名	價款	結算日期
第一批	三〇、三二一、一六四	二十七年六月十日
第二批	八、三七九、二九三	二十七年六月二十日
第三批	九、八五六、九七九	二十七年六月二十七日
第四批	二九、六〇一、二一五	二十七年九月二十八日

國史館 Academia Historica

第五批	二一、八四一、三四九	二十八年九月一日	
第六批	一八、六二二、〇二四	二十八年九月一日	
第七批	三、九〇九、七二五	二十八年十一月一日	
第八批	四九、五二〇、八二八	三十年六月一日	
第九批	一、一二三、二三二	三十年六月一日	
總計	一七三、一七五、八〇九		

見財政部財政年鑑編纂處編：「財政年鑑三編」，第十一篇物資，第一章貿易，頁二〇～二一，民國三十年一月出版。

註一二一：上村申一：「日本外交史——日華事變（下）」，頁一六四～一六五。

註一二二：民國二十八年六月二十五日，香港大公報，第四版。另見「中外條約輯編」，頁四八八～四九九。另見民國二十九年一月八日，香港大公報。

註一二三：陳納德著，陳香梅譯：「陳納德將軍與中國」，頁六八。另見黃仁霖著，張玉葆譯：「記戰地服務團」，原載傳記文學，第四二卷，第一期，頁八一。

註一二四：「我們的敵國」，頁一二三。

註一二五：郭廷以：「俄帝侵略中國簡史」，頁一〇七。

註一二六：郭榮趙：「中美戰時合作之悲劇」，頁一五。

註一二七：民國二十六年十一月二十二日，掃蕩報。

註一二八：民國二十九年五月十六日，重慶大公報。

註一二九：民國二十九年九月十一日，金華東南日報。

國史館 Academia Historica

註一三〇：東方雜誌，第三六卷，第一九號，頁五五～五六，民國二十八年十月一日出版。

註一三一：羅家倫等著：「西北建設考察團報告」，國史館，民國五十七年五月初版。

註一三二：凌純聲改編：「中國地理大綱」，頁一一一～一二四，正中書局，民國四十二年四月改編臺一版。

註一三三：Qwen Lattimore, Pivot of Asia, p4, 1950, Boston.

註一三四：據民國二十七年內政部統計，西北五省面積和人口如下表：

省別	面積（平方公里）	人口（人）
陝西	一八七、四〇九	九、七九九、六一七
甘肅	三九一、五〇六	六、二五五、四六七
寧夏	二七四、九一〇	七三五、七六三
青海	六九七、一九四	一、五一二、八二三
新疆	一、八二八、四一八	四、三六〇、〇二〇
合計	三、三七九、四三七	二二、六六三、六九〇

見 China Handbook 1937-1943 A Comprehensive Survey of Major Development in China Six Years of War, Compiled by The Chinese Ministry of Information 1943, New York pp. 1-2.

註一三五：羅家倫：「西北建設考察團報告」，頁三四。另見「中國石油志」下册，頁八二八～八九四，中國石油公司，民國六十五年六月一日出版。

註一三六：許崇灝編著：「新疆誌略」，頁一一二，正中書局，民國三十七年七月滬二版。

註一三七：孫宕越，鄒豹君合編：「中國地理」，頁二六～三三，教育部社教司，民國四十九年六月二十七日再

國史館 Academia Historica

版。

註一三八：張心一著，鍾崇敏譯：「發展西北農業的可能性」，原載獨立評論，第一二〇號，頁九～一〇，民國二十三年九月三十日出版。另見蔣潔之：「西北問題的認識」，原載邊政公論，第一卷，第三、四期合刊本，邊政公論社，民國三十年十一月十日出版。

註一三九：陳正祥：「淺談西北的畜牧問題」，收錄於國防研究院、中華大典編印會合編：「邊疆論文集」，第二冊，頁一一六四，民國五十五年六月臺二版。另見「西北建設考察團報告」，水利、農業、畜牧三篇。

註一四〇：「西北建設考察團報告」，宗族篇。

註一四一：㈠漢、唐時中國經由西北中亞大路輸出的貨物，以絲、綢爲主，故稱爲絲路（Silk Road）或「絲綢大道」。

㈡絲路自敦煌出玉門關後，約分爲三路：

(1)由敦煌西北行經吐魯番而至準噶爾以通中亞叫中路。

(2)由敦煌向西南行經婼羌而至疏勒叫南路。

(3)由敦煌西行經樓蘭、尉犂、庫車而至疏勒叫北路。

嶺即可到中亞。見鄒豹君、劉德生：「甘肅走廊在西北建設中的重要性及其自然景觀」，原載「邊政公論」，第七卷，第一期，頁五，邊政公論社，民國三十七年三月編。

註一四二：方豪：「中西交通史㈠」，頁一〇九，華崗出版有限公司，民國六十六年十二月出版。案：敦煌在軍事上的地位，可由漢代有事西域，必先集結軍隊與給養於敦煌，而匈奴欲絕漢通西域，必先攻佔敦煌而得知。

註一四三：國防研究院編訂：「明史」，卷十七，民國五十一年九月初版。另金恵：「西北行」，頁五二～五三

國史館 Academia Historica

。臺灣商務印書館，民國六十五年二月出版。

註一四四：淩鴻勛：「由左宗棠平定新疆說到甘新鐵路的興築」，原載交通建設，第二卷，第一期，交通部出版物委員會，民國三十三年一月出版。

註一四五：蔣君章：「中國的邊疆與國防」，頁四〇〇～四〇一，黎明文化事業股份有限公司，民國六十八年八月初版。

註一四六：嚴德一：「抗戰與我國邊疆之交通」，原載「邊政公論」，第三卷，第三期，邊政公論社，民國三十三年五月出版。

註一四七：侯封祥：「開發西北的時期到了」，原載獨立評論，第二二六號，民國二十五年十一月八日出刊。

註一四八：何應欽編著：「八年抗戰之經過」，頁三二。

註一四九：張大軍：「新疆風暴七十年代」，頁三九四～三九四七。另見陳香梅譯：「陳納德將軍與中國」，頁六七～六八。

註一五〇：淩鴻勛：「對日抗戰八年交通大事記」，頁七。

註一五一：沈怡：「開發西北應有的認識」，原載民國三十三年八月九日，重慶大公報。

註一五二：王聿均：「抗戰期間西北經濟開發問題」，頁二，中華民國建國史討論會論文，民國七十年八月二十三日至二十八日於臺北。

註一五三：淩鴻勛：「十六年築路生涯」，頁七六～八二。

註一五四：羅家倫：「蘇俄的基本國策及其他」，頁一～三六，革命實踐研究院，民國四十六年元月增訂版。

註一五五：郭滌正：「俄國東攻策略的研究」，原載東方雜誌，第二十七卷，第十八號。

註一五六：淩鴻勛：「七十年來東清、中東、中長鐵路變遷之經過」，頁一～三六，交通部交通研究所，民國五十四年元月初版。

國史館 Academia Historica

註一五七：蕭一山：「清代通史㈢」，頁一三三六。

註一五八：郭廷以：「俄帝侵略中國簡史」，頁四二。

註一五九：David Dallin 著，周墅譯：「俄國侵略遠東史」，頁二五一～二七〇，正中書局，民國四十一年七月臺初版。

註一六〇：凌鴻勛：「中國鐵路志」，頁三一五～三一七，世界書局，民國五十三年三月初版，另見朱鴻禧：「中東路讓渡交涉之面面觀」，原載東方雜誌，第三十一卷，第二十三號，民國二十三年十一月十六日出版。

註一六一：郭廷以：「俄帝侵略中國簡史」，第一章～第四章。另見郭壽華編著：「蘇俄通鑑」，頁十一，大亞洲出版社，民國六十年一月一日初版。

註一六二：李毓澍：「外蒙撤治問題」，頁一～六，中央研究院近代史研究所，民國五十年四月初版。

註一六三：王聿均：「中蘇外交的序幕」，頁二四三～二五五，中央研究院近代史研究所，民國五十二年十一月初版。

註一六四：吳相湘：「俄帝侵略中國史」，頁三〇二。

註一六五：陳智庭：「最近蘇俄外交政策及滿蒙邊界問題」，原載東方雜誌，第三十三卷，第九號，民國二十五年五月出版。另見中村敏：「滿ソ國境紛爭史」，頁一六三，昭和十八年八月十九日印行。

註一六六：林三郎：「關東軍と極東ソ連軍」，頁七九，日本芙蓉書局，昭和五二年七月十日出版。另見市隱：「蘇聯與外蒙訂立互助條約」，原載東方雜誌，第三十三卷，第九號，民國二十五年五月出版。

註一六七：同註一五四。

註一六八：同治十年三月帝俄出兵佔伊犂，同年七月，北京總理衙門曾照會俄使，請帝俄交還伊犂，俄使答以：「俄國並無久佔之意，祇以中國回亂未靖，代爲收復，權宜派兵駐守，俟關內外肅清，烏魯木齊、

國史館 Academia Historica

綏來各城克復後，即行交還。」然左宗棠定新疆後，俄仍不交還伊犂，顯有强佔之意。見蒙藏委員會編印「新疆史」，民國五十三年十月印行。

註一六九：李恩涵：「曾紀澤的外交」，第三章中俄伊犂交涉，中央研究院近代史研究所，民國五十五年五月初版。

註一七〇：「新疆史」，頁二七三～二七四。

註一七一：張大軍：「新疆風暴七十年㈠」，頁四六。

註一七二：熊應祚：「蘇俄新築成之突西鐵路與中國西北之邊防」，原載東方雜誌，第二十七卷，第十八號，民國十九年九月二十五日出版。

註一七三：李寰：「新疆研究」，頁二一二～二一八，四川文獻研究社，民國六十六年二月臺北再版。

註一七四：張達鈞：「四十年動亂新疆」，頁六三～六五，香港亞洲出版社，民國四十五年六月初版。

註一七五：張大軍：「新疆風暴七十年㈦」，頁三九四四～三九四七。另見蔣中正：「蘇俄在中國」，頁一〇〇～一〇一，中央文物供應社，民國四十六年七月二十日六版。

註一七六：「外交部長王世杰接見蘇聯大使潘友新談話記錄」，民國二十九年二月六日下午四時於重慶，外交部檔案，原件。

註一七七：蘇聯民航機來華案㈠，民國二十八年五月～二十九年三月，外交部檔案，原件。案：「外國航空器飛航國境申請書」。內容包括下列十七項：(1)請求國外交官簽名，(2)飛行目的，(3)起程地點及時日，(4)入境地點及時日，(5)預定經過地點及時日，(6)預定境內停留地點及時日，(7)預定降落地點及時日，(8)出境地點及時日，(9)將航何處，(10)飛行員國籍姓名職業年齡，(11)同乘員國籍姓名職業年齡，(12)航空器國籍型式用途名稱，(13)國籍標誌註冊號碼，(14)發動機式樣馬力具數，(15)携帶附屬物品，(16)行程燃料容量，(17)速度及載重。

國史館 Academia Historica

第二章　中蘇哈阿航約的簽訂與檢討

民國二十七年春，交通部即秉承中央開發西北、廣闢對外通道及便利中蘇交通的意旨，與蘇聯磋商，開闢一條經由中國西北以通蘇聯的民航線。隨後雙方即展開歷時一年半六個階段的籌議與談判，最後簽訂中蘇哈阿定期飛航合約及中蘇航空公司章程等兩合同，以合組中蘇航空公司，從事哈密至阿拉木圖間的飛航。惟在航約及章程的折衝期間，中國曾爲種種因素，對蘇聯多所遷就，致使中國在合組公司的權益上，遭到極大損失。本章即擬就航約談判經過及航約和章程條款對中國不利因素，作一敍述與剖析。

第一節　中蘇航線開闢的籌議

民國二十七年二月二十一日，交通部長張嘉璈即承中央開闢西北中蘇航線之意旨，於當時國府所在地的漢口，宴請蘇聯駐華大使盧幹滋奧立斯基 (I. T. Luganetz Qrelsky)，正式向蘇聯提出，擬向蘇聯購買道格拉斯式飛機，開闢成都經蘭州、哈密、廸化以達蘇境阿拉木圖(Alma Aatta)的航線。(註一) 五月十日，蘇大使回拜張部長，對前述事，提議由蘇機飛行哈密至阿拉木圖。張部長同以我國「歷年來與外國通航，雖有自香港至河內之航線，但尚無外國飛機飛入我國領

國史館 Academia Historica

土之例」。蘇大使乃卽席再提出，仿中航及歐亞公司之例，由中蘇合辦。張部長表示：「按照中航公司合作方式，中國政府股份佔百分之五十五，外人佔百分之四十五。中蘇航線如用合辦方式，其航線可定自哈密至俄境，或自蘭州至俄境。」蘇大使表示：「本人當將合辦公司之意，轉達敝政府，候有確訊，再當來告。」（註二）

同年六月十三日，蘇大使再拜晤張部長，表達蘇方同意合辦哈密至阿拉木圖航線，雙方並就航線開闢事宜，作廣泛商討。張部長最後請蘇方擬定一項計畫，俾便與中方所擬者，共同討論。（註三）民國二十七年七月二十九日，交通部航政司長潘光迺卽奉令將中方所擬「中蘇航空公司組織大綱」及「中蘇航空公司合同」中英文各乙份，面交蘇聯駐華大使館中文秘書鄂夏寧（E. M. Oshanin），請其轉達蘇聯政府。（註四）其主要條文內容有：

一、中蘇兩國本合作精神，遵照中國法律，由中國交通部及蘇聯國營航空公司合組新疆航空股份有限公司，簡稱中蘇公司。

二、公司資本額爲國幣一百五十萬元，中方擔負百分之五十五，蘇方擔負百分之四十五，上項資本依合同規定繳付之。

三、公司管理權屬董事會，董事會設董事七人，中方四人，蘇方三人。董事會選舉總經理一人，協理二人管理公司業務。總經理卽任董事長之職。公司總經理一人及協理一人，由中方提任，協理一人由蘇方提任。

國史館 Academia Historica

四、公司設營業、財務、航務三組及秘書、事務員若干人。營業組主任、財務組主任、航務組副主任由中方提任，航務組主任、營業、財務組副主任，由蘇方提任。

五、公司呈經交通部核准，辦理哈密經廸化至蘇聯阿拉木圖航線之航空運輸，但此航線並非專利。

六、蘇聯國營航空公司允供給中蘇公司資金，作爲購買航空路線各項必要之飛機及其他航空設備之用。並允將上述機件，自合同簽訂日起，三個月內運至廸化，經交通部及中蘇公司核准後交貨。

七、中蘇公司收入款項，應存放於中國國籍銀行。一切付款支票，應由雙方代表人共同簽署。公司簿記會計應用中文，並以中文記載爲憑。

八、蘇聯國營航空公司應提供經營航線之技術、材料給予中蘇公司。公司並應以雇用中國籍之職員、駕駛員、機械師爲固定政策。

九、交通部及蘇聯國營航空公司准中蘇公司使用上開航線之機場、升降場、無線電通信及定向設備。

十、合同由雙方政府核准即刻生效。以三年爲期，期滿前六個月，若一方未通知對方表示解約之意，則於合同期滿後，繼續有效三年。合同期滿時，交通部有按平允估價，收買中蘇公司之權。合同如有爭執，雙方各推公斷員二人公斷之。合同以中英文字訂立，共製

國史館 Academia Historica

一式五份，合同解釋如有疑義，應以中文合同爲準。（註五）

由上述，在此項合同條款中，蘇聯得有提供資金、技術及材料設備給與公司之權，中國則在公司管理權上居於優勢地位。如此蘇聯因有資金、技術、器材的輸出，而獲得商業利益。中國則擁有控制公司行政管理及收買公司之權，使主權不致受到傷害，是則雙方在公司的權益上是均等的。

然而蘇聯對中方所提之條款，並不表贊同。二十七年九月一日，蘇聯駐華大使拜晤交通部張部長，即針對中方上列條款，提出對等投資及其他意見稱：

「本航線與其他航線稍有不同，中俄所經路線相等，且具有兩國協定性質，是以希望能本互惠與平等原則進行，俄與德合辦之柏林航線，其資本即爲相等。此外本人尚有意見數點：

㈠關於管理方面，希望設一管理委員會，由中蘇各派兩人組織之，以交通部代表爲主席。另設管理處，以蘇俄一人爲總經理。委員會職務在指揮監督公司，管理處則管理航行一切事宜。公司之盈虧由雙方平均分擔。

㈡關於進行步驟，自阿拉木圖至莫斯科航線由俄擔任；自重慶至哈密航線由中國擔任；阿拉木圖至哈密航線由公司擔任，公司中人以中俄國籍爲限。

㈢合同以十年爲期，五年後雙方可有不願繼續之表示，惟須於一年前互相通知。

㈣董事會設廸化，管理處設阿拉木圖。

㈤抗戰期中，專辦航空郵運，如需載客，以經政府許可者爲限。

㈥希望中國政府照會蘇俄政府，對於公司一切通航設備及其他材料等，委託蘇俄方面籌備，本人深知蘇方隨時可應中國需要。」

張部長於聆聽蘇大使所提意見後，隨即表示：

「此事尚未報告行政院，本人僅能以交通部立場，非正式表示意見：

㈠公司資本由中國擔任五一%。

㈡管理委員會組織擬增加爲六人，雙方各半，其中華方一人爲主席，俄方一人爲副主席。另俄方一人爲總經理，華方一人爲副總經理。

㈢合同期限定爲五年，期滿雙方同意後，可展期五年，合同停止，須於一年前通知。

張部長並對上述意見加以解釋稱：「資本中國佔五一%，乃表示願多負義務之意。」「管理委員會最好中國政府有關係機關，均能派人參加，是以人數有增多必要。」（註六）

有關中蘇通航原則問題，經由雙方數次談話與函件的往來後，交通部於民國二十七年九月二十七日，將交涉情形及癥結所在的投資比例問題提經行政院送請國防最高會議核定稱：

「查西北航空交通，關係國防政治異常重大，故本部創辦歐亞公司之初，於中德合同內，曾經規定開辦上海至塔城航空線，以便與蘇聯通航，並曾於二十二年間一度通航廸化，不幸因種種關係，不久卽告停頓，嗣雖屢圖恢復，迄未成就。本部鑒於抗戰以來，中蘇通航不容再緩，爰卽

國史館 Academia Historica

與蘇聯大使，進行磋商通航辦法，本部最初提議倣照歐亞、中國兩公司組織前例，合組一中蘇航空公司，以經營新疆至蘇聯邊境之航線，並曾擬有組織大綱與合同，送致蘇聯大使館。蘇聯大使考慮結果，認爲此次所辦航線與其他航線稍有不同，中蘇所經路程相等，且具有兩國協定性質，如按照中（國）、歐（亞）兩公司組織辦理，與該國素持平等原則不合，未予全意，後經多次磋商，始議定下列辦法：

㈠中國蘇聯合組一公司，定名「中蘇航空公司」經營哈密經廸化、精河、伊黎（犂）至阿爾馬阿爾泰（阿拉木圖）航線之往返航空業務。

㈡中蘇航空公司之管理權屬於董事會，董事會由董事六人組織之，其中三人由交通部選派，餘三人由蘇聯民用航空中央管理處選派。董事會應就董事中選任董事長、副董事長各一人。董事長一人由蘇聯民用航空中央管理處指定。

㈢爲便利公司管理與經營起見，經理處設於廸化，機航處設於阿爾馬阿爾泰。

㈣中蘇航空公司得享有經營哈密至阿爾馬阿爾泰航空業務之專利權。

㈤重慶至哈密之航空交通由交通部擔任設置，阿爾馬阿爾泰至莫斯科之航空交通由蘇聯擔任設置。

㈥中蘇航空公司服務人員只限於中蘇兩國人民。

㈦合約有效期間定爲五年，五年期滿經雙方同意，可再延長五年，但第一次五年期滿前一年，

國史館 Academia Historica

任何一方得以書面通知對方，予以廢止。

(八)抗戰期間內，前項航線之航空業務，只限於郵件與貨物，但經有關政府書面允許，得搭載乘客。

(九)中蘇航空營業盈虧，由雙方按照投資比例分擔之。

惟關於中蘇兩方投資比例數額一點，迄尚未能協議，本部最初提議按照中航公司前例，我方投資百分之五十五，蘇方投資百分之四十五。蘇方則主張雙方各投資本百分之五十。本部復建議我方投資百分之五十一，而蘇大使仍希望能本互惠與平等原則進行，並說俄與德合辦之柏林航線，其資本卽爲相等等語。查中外合資公司，中外對等投資一點，自與我國公司法有所未合，但現值非常時期，中蘇合作需要殷切，蘇方主張對等投資一節，似可權宜照准，以利進行，是否有當，敬候公決。」(註七)

此案於十月四日經行政院第三八三次會議決議：「通過，送請國防最高會議核定。」(註八)嗣經國防最高會議第一百次會議決議：

「㈠本案情形特殊，特准雙方對等投資，嗣後同類事件，非經國防最高會議核准，不得援例。㈡原擬辦法九條通過，並於第九條增列一條如下：『關於合同解釋及執行如有疑問時，應由雙方各推一人，並由雙方推定之代表同意合推一人，共同解決之。』」(註九)

民國二十七年十月十三日，交通部將國防最高會議議決同意對等投資及增列仲裁辦法一節，

國史館 Academia Historica

函告蘇聯駐華大使盧幹滋。（註一〇）惟關於仲裁一項，蘇方囘以在此兩國邦交敦睦之際，雙方縱有見解不同，儘可本平等合作精神，予以解決，故力主免去此項規定。而中方亦爲示友好起見，並認爲合約解釋及執行如發生疑問，可用通常外交手續辦理，而不再堅持。至此有關中蘇合辦航線的原則問題，卽已商妥矣。（註一一）

第二節　航約談判與簽訂

有關中蘇合組公司，經營兩國航線的原則問題，至民國二十七年十月，經交通部長張嘉璈與蘇聯駐華大使盧幹滋商妥後，雙方卽同意開始進行航約談判工作。此項航約條款的談判與簽訂，自民國二十七年十一月二日迄民國二十八年九月九日止，共歷時十個月，包括三十餘次的折衝始完成。所簽訂條款文字，幾於一字一句皆經無數爭執，無數變更，其間中國一再讓步，始得蘇聯同意，其過程可謂非常曲折複雜。今僅就談判過程概述如下：

㈠航約草案之擬定（民國二十七年十一月至二十八年三月）

先於民國二十七年十月三十一日，張部長與蘇大使商妥雙方進行航約談判的人選。（註一二）民國二十七年十一月二日後，中方代表交通部航政司長潘光迥、幫辦吳元超卽開始與蘇方代表蘇聯駐華大使館參事甘寧（Mr. Qshanin），秘書鄂夏寧（Mr. T. Ganin），司高磋（Mr. T. F.

國史館 Academia Historica

Skvortsoff) 在重慶交通部或蘇聯駐華大使館等地，以英文爲文字，中蘇兩國前所議數項原則爲基礎，展開一連串的會談。(註一三) 在會談中，如爲某些問題，雙方意見相左，但又因職位關係，無法解決時，再由交通部長張嘉璈與蘇聯駐華大使盧幹滋作直接溝通。此種會談至民國二十八年三月，雙方共進行十五次，其中包括交通部張部長與盧大使會商三次，潘司長謁蘇大使一次，張孟令訪司高磋一次。會談主要內容，廣涉公司名稱、資本額、航線設施，合同期限、財務條件、公司註册、仲裁問題、育才問題、股金繳納辦法、協定方式、董事會和辦事處駐在地及外交照會諸問題。(註一四) 迄民國二十八年一月底，雙方始將合同草案條文擬就，但其中尚有股本數額等十項未能解決，(註一五) 當經蘇聯駐華大使電莫斯科請示，延至三月十日始獲回電。當日再由交通部長與蘇大使舉行會談，將所有問題作最後決定，然後於民國二十八年三月中旬，擬定一份飛航合同草案及附件二款。三月二十三日，交通部派專員張孟令將合同草案英文本繕寫送蘇聯駐華大使館，(註一六) 由蘇駐華大使盧幹滋於三月二十四日携回莫斯科，備供蘇聯中央民用航空總管理局派代表至重慶簽訂航約。(註一七) 茲誌合同草案全文如下：

中華民國國民政府交通部與蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局關於經營哈密阿拉木圖間定期飛航合同

中華民國國民政府交通部奉中華民國國民政府之命，蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總

國史館 Academia Historica

管理局奉蘇維埃社會主義聯邦共和國之命，鑒於中蘇兩國間開辦定期航空，於雙方均有利益，因此簽立飛航合同，訂明條款如左：

第一條：雙方同意設立哈密與阿拉木圖間往來定期飛航（以下簡稱航線）作旅客、行李、貨物及郵件之運輸。上述航線經由伊犂及廸化。上述航線非經雙方同意，不得變更。

第二條：交通部及中央民用航空總管理局爲經營第一條所指定之航線，合組一航空公司，名爲中蘇航空公司（以下簡稱公司），該公司僅限中蘇兩方參加，其簡稱俄文爲 "Hami-Ata"，中文應爲「哈阿」。

第三條：公司之法定股本應爲美金壹百萬元，由雙方平均認購，卽每方認購股本百分之五十。雙方對於上述股本全部或分期繳付之方式及時期，均應由按照本合同第四條所組織之公司董事會決定之。

第四條：公司由董事會監督管理，董事會設董事六人，由交通部指派三人，中央民用航空總管理局指派三人。

董事會應設董事長一人，副董事長一人，由董事中互選之，董事長由交通部提名，副董事長由中央民用航空總管理局提名。

董事會應於董事中選舉公司總經理一人，副總經理一人。總經理由中央民用航空總管理局提任，副總經理由交通部提任。

國史館 Academia Historica

爲督促及管理公司業務起見，董事會應設於廸化，公司辦事處應設於阿拉木圖。公司之組織暨董事會與辦事處之權限職責，均應詳訂於公司組織規程中，公司組織規程，應先經雙方核准。

董事會議應在廸化舉行，但如經雙方同意，亦可在其他地點舉行之。

第五條：公司應按雙方國內註冊條例，分別在中華民國及蘇維埃社會主義聯邦共和國內註冊登記，爲註冊起見，公司之股本可以平均分作二部分，一部分佔股本百分之五十在中華民國國內註冊，其他一部分佔股本百分之五十在蘇維埃社會主義聯邦共和國國內註冊。公司所有之產業，應用"Hami-Ata"及「哈阿」字樣顯明標誌之。

第六條：公司經營按本合同第一條所述之航線，乃以專利權原則辦理之。

第七條：公司所有之旅客、行李貨物及郵件其往來於哈密及重慶間者，由交通部負責擔任航空運輸。

公司所有之旅客、行李貨物及郵件其往來於阿拉木圖及莫斯科間者，由中央民用航空總管理局負責擔任航空運輸。

第八條：航線全程之技術設備，應由公司遵照能擔保安全及經常飛航之條件及規範，妥爲設

國史館 Academia Historica

置。

第九條：凡備航線使用之一切飛機發動機零件、工具及機件，其由雙方任何一方之國境運入另一方之國境內，將於　年內復運出者，應准暫行免納進口稅。

在上述　年限之內，進口稅尚未繳付之前，此項進口材料，應由各該方海關當局監管，並應專供航線之用。

在上述　年限滿期之後，此項進口材料，如按有關方面之稅關章程，照規定手續繳付必要之進口稅後，仍可留存於進口之國境內。

公司應用之汽油及滑油，凡由公司往來之航機帶入雙方國境者，雙方准予免稅進口。

第十條：雙方應按互惠原則，准許公司之飛機使用各該國境內沿線之機場設備、無線電定向設備及氣象報告設備。

雙方同意准許公司在雙方國境內使用對於經營航線必要之電報及電話設備。

沿航線必需設置之機場及經營航運必需修理廠、無線電臺、無線電定向設備，以及其他設備，公司均應於取得雙方核准後，按照雙方政府法規，妥爲設置。

公司按上述規定所設置之無線電臺，對於一切商用之電信及其他與航運業務無直接關係之電信，概不得收發。

國史館 Academia Historica

第十一條：公司之職員，應以中華民國及蘇維埃社會主義聯邦共和國國籍爲限。

公司應以儘量訓練及任用中國駕駛員、機械師、無線電員及其他職員爲其固定政策。

凡舊俄帝國人民及其眷屬，設現時非蘇維埃社會主義聯邦共和國國民，卽已取得中華民國國籍，亦不得在公司任職。

第十二條：公司之飛機及機上服務人員與乘客，在雙方之國境內時，應各守所在國之一切法令規章。

雙方應將各該國境內現行並有關於航空交通之一切法令規程，通知公司。

第十三條：關於郵件運輸事件，應由雙方政府管理機構另訂合同規定之。

第十四條：雙方於必要時，對於按本合同之規定行程而飛行中之公司飛機及機上服務人員與其乘客，應給予一切便利與襄助，此項便利與襄助，應與雙方在同樣情形下，給予本國之飛機者相同。

第十五條：本合同一經簽字，卽發生效力。

第十六條：本合同自簽訂日起，以五年爲期，在期滿前一年，若雙方之任何一方，未以書面通知對方，表示解約之意，則本協定於五年期滿之後，再繼續有效五年。

本合同繕備一式五份，由雙方簽署以憑信守。

國史館 Academia Historica

中華民國交通部
蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局
中華民國二十八年　月　日在中華民國重慶簽訂　一九三九

附件一：關於搭客行李貨物郵件運輸及中蘇航空公司盈虧分配之規定

雙方同意在中華民國國境內戰事未結束以前，乘客非得公司之同意，不予載搭。

雙方並同意對於公司因經營航線所得之盈餘，應由雙方平均分享之，如公司因經營航線而蒙任何虧損，亦應由雙方平均負擔之。

附件二：關於公司股本繳付方式以及公司預算暨開支之管制

雙方按照本合同第三條之規定，同意將公司之法定股本分爲一千股，每股計爲美金壹千元，雙方各認五百股，計佔法定股本百分之五十。

自本合同簽訂日起兩月之內，雙方應各繳付現款美金陸萬貳千伍百元，作爲認付股本之一部分。上述所繳之現款共美金壹拾貳萬伍千元，應專作公司流動資金之用。

交通部同意供給公司飛機場場地、氣候報告設備、當地材料及人工，作爲闢造飛機場及建築房屋之用。中央民用航空管理局同意供給公司飛機零件、修理用機件工具、無線電機、無線電定

國史館 Academia Historica

向設備及其他飛航應用材料暨凡在蘇維埃社會主義聯邦共和國內所出產之任何可供經營飛航應用之材料，並同意供給上述材料運至公司之運輸工具及費用。

上述雙方所供給之飛機、飛航用設備以及其他一切材料，必須質地優良，新近製成，且型式新穎，能供航線有效之使用。上述雙方所供給之飛機設備以及材料之價格，應爲當時最公道之價格，並不得高於其他各國所造之同等馬力、速率、載重及質地之飛機或同樣標準及實質之設備之當時平均價格，如雙方供給已用過之飛機及設備，其價格應爲扣去應除之折舊後之實價。

凡雙方供給公司之飛機設備及材料、飛機場地、房屋及其他等等，應卽作爲公司之產業，亦卽雙方認付股本之一部分。自本合同簽訂日起滿二十四月時，雙方應互相比較各該方所供給公司之飛機設備及材料之價值，並由公司付與以同值之股票。凡有以當地貨幣單位計值之物品，應按法定匯價折成美金，再由公司付與同值之股票，屆時如雙方所供之飛機設備與材料之價值不等，則供給材料價值較少之一方，應卽以現款繳付公司補足差數，務使雙方所得之股票票面價值時時相等。

其餘雙方所認之股本全部或分期之繳付方式，或以現金、或以材料，應由公司董事會隨時決定之。

公司開辦費及常年暨其他經費，必須先行編造預算，呈由交通部及中央民用航空總管理局核准之。公司之董事會、總經理及協理應按照核准之預算監管及經營公司之財務。公司每一購置或開支費用在美金壹萬元以內並與已奉核准之預算相合者，董事會得自行決定之，但如此項購置或

國史館 Academia Historica

開支費用在美金一萬元或超出一萬元以上者，即已編入核准之預算內，亦必須先行呈請交通部及中央民用航空總管理局，經雙方批准方得開支。（註一八）

㈡航約草案第一次修正（民國二十八年六月至七月）

民國二十八年五月，蘇聯中央民用航空總管理局派遣總代表郭勞白夫（I. K. Galuboff）及代表依曼諾夫（B. S. Ivanoff）前來重慶，與中國交通部簽訂航約。（註一九）惟郭勞白夫等抵渝後，却提出原先雙方所擬合同草案，尙有再修改的必要，因此乃由潘司長、吳幫辦會同蘇聯代表再將合同草案逐條逐句地加以討論和修改。（註二〇）在歷次會談中，以第九條免稅問題，爲雙方爭執的焦點。蘇方希望有關航線設備，飛航器材等進口物品，完全免稅。中方代表以免稅問題，事關一國的稅則規定及稅收利益，且不在交通部權限之內，原則上可和財政部商量給予同意，惟需規定進口物品的期限，且運入物品必需爲航線建築暨設備上絕對必需者。因之張部長提議：建築設備材料免稅至西元一九四〇年底爲止，飛機、馬達、汽油及滑油在合同內言明五年內數量，按時免稅進口。（註二一）其後雙方同意，將此免稅問題，增列一條爲附約三：「關於特定期間特種輸入免除入口稅之規定」。

除上述增列「附約三」外，雙方尙對民國二十八年三月所擬合同草案，作一部份的修訂與增列，其較重要者有：

國史館 Academia Historica

㈠航約第十六條合同期限由五年延長爲七年。

㈡附約二，法定股款繳納期限，原先無規定，此次規定需在簽約後兩年期內支付。

㈢增列附約四：「關於合格工程技術飛行人員供給該航線事」，明文規定由蘇聯人員擔任航線工程技術及飛行事宜。

有關附約四，由蘇方提供公司工程及飛航人員，係民國二十八年六月四日的會談中，蘇聯總代表面交潘司長，並請中方加以研究。(註二二)然詳閱其後雙方的談話紀錄中，中國代表對此問題，均無異議，顯然就此給予默認。然而此舉，中國不但喪失了爭取人員參加公司工作及藉此訓練中國航空人才，以飛航西北航線機會，而且使中蘇航空公司成立後，完全控制在蘇聯人員的手中。

民國二十八年七月十日，交通部以航約草案已修正完畢，特將有關雙方議定條款及修改部份之說明，提交行政院會議核定稱：

「議案　關於中蘇合設哈密、阿拉木圖航空線事，經遵照本會議暨國防最高會議核定原則與蘇方代表會商草定合約一件、附約四件，檢附各該草案英文正本暨中文譯本，敬請核定，准予正式簽訂，藉便施行由。

說明　查本部前爲辦理中蘇通航，增進國際交通之計，曾於上年九月與蘇聯大使商定合作辦法九條，提呈奉本會議第三八三次會議通過照辦，並奉

國史館 Academia Historica

國防最高會議常務委員第一百次會議修正通過各在案。自此以後，除原辦法第四條，關於重慶至哈密及阿圖木圖至莫斯科之航線，業由雙方依照原議辦法，各自籌備，隨時可以通航外，關於合組中蘇航空公司，經營哈密、阿拉木圖定期航空線一節，曾經本部遵照決定原則，不斷與蘇方商討實施具體辦法，中間因蘇方代表屢有變更及雙方對於若干細節之見解不同，一時未能迅速商妥，直至最近，始由雙方本合作精神，排除各種困難，共同草訂合約一件，附約四件，以備簽訂實施。計此項合約條款，大體與原訂辦法尙相符合，惟按國防最高會議常務委員關於此議案決議，此項合約中，應有仲裁辦法之規定，但蘇方認爲在此兩國邦交敦睦之際，雙方縱有見解不同，儘可本平等合作精神予以解決，故力主免去此項規定。本部一再考慮，亦以爲將來合約之解釋及執行，如果發生疑問，自可依照一般通例辦理，蘇方所主免去仲裁規定一節，尙無重大關係，此特循其意，未予訂入。此與原案稍有不符，應予陳明者一。又原辦法第七條規定，合約有效期間，定爲五年。此節原係本部與蘇大使會商後，雙方均已同意者。惟蘇方代表變更以後，又主將有效時期，酌予延長，以利事業之健全發展，數經磋商，始折衷決定，將有效期間，定爲七年，此與原案稍有不符，應予陳明者二。本案經雙方會商，將歷一年，所有合約文字，幾於一字一句，皆經無數爭執，無數變更，方得雙方同意。前陳兩點，雖與原議不符，惟念中蘇邦交，素稱敦睦，爲示友好合作起見，似可特予通融照准，俾使迅速簽訂，早日實施，是否有當，敬候公決。

提案人交通部部長張嘉璈」（註二三）

七月十一日，行政院第四二二次會議對於交通部所提准予簽訂中蘇航線事，決議：「交財政、外交、交通三部及秘書處審查」。(註二四) 七月十二日，由行政院秘書處所召集之「中蘇合設哈密阿拉木圖航線合約草案審查會」於當日上午九時，在行政院會議廳舉行，會中由秘書處處長蔣廷黻擔任主席，外交部徐次長、財政部彭重威、交通部張部長、行政院端木愷等人出席。會中針對交通部提案及合同草案詳加討論後，通過八點審查意見，由行政院訓令交通部與蘇方洽商。(註二五) 其審查意見云：

(1)中蘇雙方對等投資，將來難免他國援例要求，流弊頗大，惟既經前國防最高會議議決特准，我們不便重提修改。

(2)公司之董事長與總經理必須規定任期，由中蘇兩方輪流派充。

(3)公司辦事處應設于廸化，如蘇方堅持設在阿拉木圖，則將來我方所派之總經理在阿必須取得外交官待遇，最低亦須有密電之權。

(4)合約第六條條文詞意欠明晰，擬加但書規定如下：「但不妨碍交通部在中國境內於第一條所規定之航線上自行舉辦航運之權利。」

(5)前國防最高會議議決原則第二項之仲裁規定，雖關係重大，我方擬可不堅持，將來合約解釋及執行如發生疑問，可用通常外交手續辦理。

(6)本院原決定辦法九項，第七項（見本章第一節）關於合同有效期間係規定五年，今合同因緻

國史館 Academia Historica

納股款關係，延長兩年，改爲七年，擬可照改。

(7)關於公司解散後之清算等問題，應由交通部與蘇方商討，定爲附約。

(8)附約三所列之八、九、十三項器材，係開辦時需用，不能列入增加飛行班次免稅器材之數量或價值比例增加範圍內，又我方既需特派稅務代表常駐公司，其住宿及必須費用，應照關務署通例，規定由公司負擔。至關於公司必須品之免稅，照航行次數表計算，如公司加增航行次數，則免稅額依比例增加規定，略欠彈性，擬改爲公司如決定加增或減少航行次數，則免稅額應比例增加或減少。(註二六)

(三)航約草案第二次修正（民國二十八年七月十二日至八月二日）

由於行政院所召集之「中蘇合設哈密阿拉木圖航線合約草案審查會」對於七月十日交通部所送合約草案，提出數點修正意見，交通部長張嘉璈乃於七月十二日審查會結束後的當天下午六時，約見蘇聯總代表，將審查意見第二、三、四、七、八等條向渠提出，以便修改有關條文。蘇總代表表示需將我方意見報告莫斯科，待接訓示再談。(註二七)

七月二十四日，蘇總代表接莫斯科訓令，將前述我方所提意見，面覆張部長略云：

(1)貴（中）方所提公司辦事處設在廸化，公司董事會設在阿拉木圖（審查意見第三條），可以同意。

國史館 Academia Historica

(2)雙方輪流指派董事長及總經理一點（審查意見第二條），莫斯科方面以爲恐與公司工作有碍，仍以貴（中）方指派董事長，我（蘇）方指派總經理爲宜。

(3)公司解散一點（審查意見七），現在公司尚未成立，似不必提及解散，我方希望公司能繼續營業，無須解散。

(4)關於航約第六條加句，華方飛機如飛往哈密以西，似與公司營業有損。

(5)附件三提及建築期至一九四〇年底爲止，現在合約簽訂之日尚未能定，恐今（一九三九）年不能開工，明夏一季建築決不能完，擬須一九四一年方能完畢。

張部長聆聽蘇聯莫斯科之回音後，即席表示：

(1)我（中）方提議公司辦事處設在廸化，董事會設在阿拉木圖，莫斯科方面同意甚感。

(2)雙方輪流指派總經理一點，貴（蘇）方既未能同意，我（中）方茲特按平等原則，提議公司應照一般 joint management 辦法，由雙方各指派總經理一人，共同處理公司事務。

(3)關於航約第六條下增加但書一節，我方可再讓步，改增列爲第七條：「中華民國政府飛機有時飛經本航線時，公司應以所有設備與勤務，供其應用。」

(4)附件三，建築期限可同意改爲合約簽字起二年爲限。

對於中方所提中蘇各派總經理一人共同管理業務一節，在當日會中，蘇總代表以「公司建築期內，因須盡量利用蘇方工程人員」爲由，提議在建築期內，總經理由蘇方指派，建築期滿，雙

國史館 Academia Historica

方再各指派總經理，實行共同管理。關於此點，張部長表示可以接受，並補充提出：「建築期內，蘇方指派總經理，華方指派副總經理，建築期滿後，中蘇各派一總經理，實行共同管理。」蘇總代表表示同意，但仍拒絕中國飛機飛航哈密以西之權（註二八）七月二十四日下午及七月二十六日上午，交通部各派幫辦吳元超及專員張孟令將修正文件送交蘇總代表過目，並獲得渠認同。（註二九）七月三十一日，交通部將中蘇代表所修正後的合約草案，提呈行政院會議公決。（註三〇）事經八月一日行政院第四二五次會議決議：「再與蘇方磋商兩點：(1)我政府在國境內該公司專利線上應保留非營利之航行絕對自由。(2)該公司如不能按期飛航，交通部應即有權自行舉辦。」（註三一）同時，蔣委員長中正亦對上述兩點表示關切，於翌（二）日召見張部長，指示一切。（註三二）

㈣航約之簽訂（民國二十八年八月三日至九月九日）

由於我最高當局對於哈阿線飛航權的重視，交通部長張嘉璈乃於八月三日約見蘇聯總代表時，向渠提出行政院之兩點決議，希蘇方照辦。孰知蘇總代表亦接獲莫斯科方面第二次訓令，態度轉趨强硬，不但拒絕我方意見，而且推翻七月二十四日雙方的協議，要求刪除前所增列之第七條，並將第四條建築期滿雙方各派董事長及總經理實行共管改爲「關於指派總經理一點，由雙方於建築期內商討期滿的辦法」。蘇總代表同時進一步要求將合同期限由七年改爲「建築期滿十年有效」。對於蘇總代表之提議，張部長以前次協議，中方已作讓步，今蘇方推翻協議，增加要求，

國史館 Academia Historica

極不平等，中方碍難同意。因而請蘇總代表本平等互惠原則，再電莫斯科請訓，希望中方於建築期滿有出任總經理的機會。然蘇總代表竟以已接莫斯科指示兩次，渠無權變更，拒之。至此，很顯然地，如無轉圜餘地，張部長和蘇代表間已無法再作進一步的商談。（註三三）

八月七日，蘇聯代理駐華大使館館務的薛伯尼（Mr. I. I. Severny）代辦介入談判，期能從中斡旋。然因雙方各自堅持立場，而無結果。（註三四）八月二十六日，雙方再舉行談判時，張部長表示：「此次中蘇通航合約，目的在合作營業，與其他政治性質條約不同，本人負討論合約草案之責任，惟討論至今已將一年，由於雙方各持己見，而無結果」，因而希望薛代辦能「本合作精神，推誠佈公，代籌一折衷辦法，以便中方能將合同條款，早日提交國防最高會議解決」。然而薛代辦於聆聽張部長的談話後，竟以威脅的口吻向張部長表示：

「惟一希望在貴部長向行政院報告時，詳細解釋我（蘇）方意見，則各點均能迎刃而解，本人希望部長能極力協助以促其成，否則如停止討論，恐與政治上影響甚大。」

處此情況之下，張部長爲避免因雙方合同談判絕裂而影響中蘇關係，遂再與薛代辦做最後協調，答應蘇方三點要求：

(1)關於指派總經理權一點，由雙方於建築期內商討決定期滿以後之辦法，建築期內仍由蘇方指派總經理，華方指派董事長。

(2)合約期限自簽約日起十年爲期。

國史館 Academia Historica

(3)第七條關於公司應予中國政府飛機以種種便利一點，容後由公司具函致中國政府表示此意。

(註三五)

民國二十八年八月二十八日，交通部長張嘉璈將中蘇雙方代表最後所議定的合同修正草案，提呈行政院會議核定。在呈文中，張部長先詳述上述修正合約的折衝經過，其後表達渠早訂合約的心情稱：

「謹查關於中蘇通航一事，其發動尚在年餘以前，其間兩國政府復一再表示，希望此項通航之得以早日實現，乃因擬訂合約之技術問題，不能順利解決，以致一再遷延，迄於今日。最近合約全文雖已大致議妥，但少數細節之未定，常有引起其他枝節之可能。此次本部遵令與蘇方磋商二點，蘇方非特不能完全同意，反乘機提出增加合約期限等項要求。本部明知蘇方主張與院議核定原則不盡相符，但爲求本案得以早日解決，藉副雙方政府之願望起見，不得不本協調精神，折衷決定如上。……」(註三六)

案經八月二十九日行政院四二九次會議審核後，決議：「合約通過，送請國防最高委員會核定。關於公司將來出函聲明對中國政府飛機在國境內該航線上作非營利之航行時，以公司一切設備供利用，併予一切服務一點，應由部與蘇代表即先交換一函，以代口頭同意。」(註三七)

交通部接行政院訓令後，於九月六日通知蘇方開會，提交行政院決議，請蘇方給予照辦。惟蘇代表竟謂該國中央民用航空總管理局對於合約草案，亦經核定，關於公司出函聲明，對於中國

國史館 Academia Historica

政府飛機，供給一切便利與服務一節，原則上完全贊同，惟在創辦期間，公司一切設備不全，其所可供給之服務，難以預定，故認爲目前換文規定似有不便。事經張部長與蘇方代表一再磋議，蘇方僅同意由薛代辦和郭總代表代表中央民用航空總管理局，作一聲明，加以紀錄簽署，充當合約草案的附帶條件，以資徵信。其聲明云：

「我人（薛參贊及郭代表）代表中央民用航空總管理局同意作如下聲明：

合約雙方茲爲原則上同意，在本航線建設完成以後，應以其便利，供給中國國民政府之飛機。惟因本航線目前尚未建築，未能預定。關於此點，合約雙方之見解爲：公司所能供給中國國民政府飛機（即蔣委員長及交通部之飛機）何項便利一節，應於建築初期完了以前，本互惠原則，予以討論決定。爲證實上項聲明起見，吾人願於本日談話紀錄上，加以簽署。」

至此有關合約條款，雙方均已達成協議，因此會中決定九月九日爲合約簽訂日。（註三八）

民國二十八年九月九日，中蘇哈阿飛航合約簽訂儀式在重慶交通部舉行。交通部由張嘉璈部長出席，蘇俄中央民用航空總管理局由郭勞白夫爲代表，所有合約及附約一式五份，由中蘇雙方各執二份，並留一份備供公司存執。另關於公司供給中國政府飛機種種便利與服務的聲明紀錄一式四份，亦由雙方各執二份。此項合約及紀錄，已先經雙方同意，以英文爲文字，故此次所簽訂者，爲英文本一種，至於其中文譯本，則另由交通部備送蘇方代表及公司作參考。（註三九）茲誌合約全文如次：

國史館 Academia Historica

中華民國國民政府交通部與蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局爲組設哈密、阿拉木圖間定期飛航訂立合約。

中華民國國民政府交通部與蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局鑒於中蘇兩國間開辦定期航空於雙方均有利益，因此簽訂飛航合約，訂明條款如左：

第一條　合約雙方應設立哈密與阿拉木圖間往來定期飛航（以下簡稱航線），作旅客、行李、貨物及郵件之運輸。

上述航線經由伊犂及廸化。

上述航線非經雙方同意不得變更。

第二條　交通部及中央民用航空總管理局爲組設第一條所指定之航線，應合組一航空公司，名爲中蘇航空公司（以下簡稱公司），該公司僅限合約雙方參加，公司簡稱：俄文應爲"Hami-Ata"中文應爲「哈阿」。

第三條　公司之法定股本，應爲美金一百萬元，由雙方平均認購，卽每方認購上述法定股本百分之五十。

雙方對於上述法定股本或分期繳付之方式及時期，均應由按照本合約第四條所組織之公司董事會決定之。

第四條　公司由董事會監督管理，董事會設董事六人，由交通部指派三人，中央民用航空總管

國史館 Academia Historica

理局指派三人。

董事會應設董事長、副董事長各一人，由董事中互選之，董事會並應由董事中互選一人爲公司總經理，一人爲公司協理。

在本合約簽訂日起二年以內之組織開始期間，董事長及協理應交由交通部提任之，副董事長及總經理應由中央民用航空總管理局提任之。

關於前述組織開始期間終了以後，本合約其餘有效時期內，公司事務經理部之組織方式，合約雙方同意於前述組織開始期間內決定之。

爲監督及管理公司業務起見，董事會應設在阿拉木圖，公司辦事處應設在廸化。

公司之組織暨董事會與辦事處之權限職責，均應詳訂於公司組織章程中，公司組織章程應先經雙方核准。

董事會會議應在阿拉木圖舉行，但如經董事同意，亦得在其他地點舉行之。

自本合約簽訂之日起一個月內，雙方應即召開第一次董事會會議，並按照上述規定選舉職員，訂立公司組織章程，及其他一切營業上必需之辦事細則及規章。

第五條　公司應按雙方國內關於註册之法律分別在中華民國及蘇維埃社會主義聯邦共和國內註册登記，爲註册起見，公司之股本可以平均分作二部份，一部份佔股本百分之五十在中華民國國內註册，其他一部份佔股本百分之五十在蘇維埃社會主義聯邦共和國國內

國史館 Academia Historica

註册，公司所有之產業應用“Hami-Ata”及「哈阿」字樣顯明標誌之。

第六條　雙方諒解公司經營本合約第一條所述之航線，係依專利之基礎辦理之。

第七條　公司所運之旅客、行李、貨物及郵件，其往來於哈密及重慶間者，由交通部負責擔任航空運輸。公司所運之旅客、行李、貨物及郵件，其往來於阿拉木圖及莫斯科間者，由中央民用航空總管理局負責擔任航空運輸。

第八條　航線全程之技術設備，應由公司遵照交通部及中央民用航空總管理局之條件及規範妥爲設置，以保證航務之安全與正常。

第九條　凡備航線使用之一切設備器材，由公司經雙方任何一方之國境運入另一方之國境內者，得自輸入之日起一年期內，暫時免納進口稅。

上述進口器材，應由各該方海關當局監督，並應依照各該政府關稅規章，由公司繳納進口稅並辦理正常手續後，方得自棧房中予以提取。

在上述一年期限滿期之後，此項進口材料未經公司使用者，則除非復運出口外，必須按照關稅規章卽行納稅。

第十條　雙方應按互惠原則許可公司之飛機免費使用各該國境內沿航線現有之飛機場及降落場。

雙方同意按互惠原則准許公司爲經營航線上之需要，在雙方國境內使用現有之無線電

國史館 Academia Historica

臺、電報及電話設備、機場勤務、無線電定向器及氣象設備。

沿航線必須設置之機場、降落場及經營航運所必需之修理廠、無線電臺、無線電定向設備，以及其他設備，公司均應於取得雙方核准後，按照雙方政府法規妥爲設置。

公司按上述規定所設置之無線電臺，對於一切商用之電信及其他與航運業務無直接關係之電信，概不得收發。

第十一條　公司之職員應以中華民國及蘇維埃社會主義聯邦共和國之國民爲限。

公司應以盡量實地訓練及任用中國駕駛員、機械師、無線電員及其他職員爲其固定政策。

第十二條　凡苞俄帝國臣民現時並非蘇維埃社會主義聯邦共和國國民者，其人及其眷屬即已取得中華民國之國籍，亦不得引進公司任職。

第十三條　公司之飛機及機上服務人員與乘客在雙方之國境內時，應各守所在國之一切法令規章。

雙方應將各該國境內現行有關航空交通之一切法令規章通知公司。

第十四條　關於郵件運輸事項，應由雙方政府之郵政管理機關另訂合約規定之。

雙方於必要時，對於按本合約規定在飛行中之公司飛機及機上服務人員與其乘客，應給予一切便利與襄助，此項便利與襄助，應與雙方在同樣情形下給予本國之飛機及機上服務人員與其乘客者相同。

國史館 Academia Historica

第十五條　本合約一經簽字即發生效力。

第十六條　本合約自簽訂日起，以十年爲期，在期滿前一年若雙方之任何一方未以書面通知對方表示解約之意，則本合約於十年期滿之後，再繼續有效五年。

本合約繕備一式五份，各由雙方簽署，合約雙方各存二份，公司存執一份。

中華民國國民政府交通部

蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局

中華民國二十八年九月九日在中華民國重慶簽訂

公曆一九三九年九月九日

飛航合約之附約

關於設立哈密、阿拉木圖定期飛航合約

附約一：關於搭客、行李、貨物、郵件運輸及中蘇航空公司盈虧分配之規定

雙方同意在中華民國國境內目前之戰事未結束以前，凡本航線乘客非經公司個別允許者，不得予載搭。

雙方並同意對於公司因經營航線所得之盈餘，應由雙方平均分享之，如公司經營航線而蒙任何虧損，亦應由雙方平均負擔之。

附約二：關於公司股本繳付方式，以及公司預算暨開支之管制

國史館 Academia Historica

按照交通部與中央民用航空總管理局所簽訂合約第三條之規定，雙方同意將公司之法定股本分爲一千股，每股計美金一千元，雙方各認五百股，計佔法定股本百分之五十。

自合約簽訂日起兩個月之內，雙方應各繳付現款美金六萬二千五百元，作爲認付股本之一部份，上述所繳之現款美金一十二萬五千元，應專作公司流動資金之用。

交通部得以供給本地或其他材料及支付公司爲建築機場房屋所僱勞工之薪給等方式，抵充其應繳之法定股本餘額，惟交通部以本地貨幣支付之費用，應依法定滙率折成美金。

中央民用航空總管理局得以供給飛機零件、修理用機件工具、無線電機、無線電定向設備及其他飛航應用材料暨自蘇聯輸入而於本航線爲必要之任何材料，抵充其應繳之法定股本餘額。

上述各項器材及設備之價格連同運入中華民國境內之費用在內，應以世界平均價格爲計算標準，並不得超過世界市場上同質地同種類出品之價格。

由合約雙方供給公司之一切飛機航行設備材料，機場房屋建築暨其他項目，均須爲最新式最新製，並合於航運有效經營之用者，且應卽作爲公司之財產，亦卽爲雙方認付股本之一部份。

依上述方法繳付股款以後，尙有未付之法定股款，應由交通部與中央民用航空總管理局於本合給簽訂以後二年期內支付之。

合約雙方之一方所供器材價值，如有超過該方應繳法定股額時，則其差額應由另一方在其應繳股款範圍以內，於本合約簽訂二年期內以現款補償之。

國史館
Academia Historica

公司開辦費及常年暨其他經費，必須先行編造預算，呈由交通部及中央民用航空總管理局核准之。公司之董事會、總經理及協理應按照核准之預算監管及經理公司之財務。公司每一購置或開支費用在美金一萬元以內，並與已奉准之預算相合者，董事會得自行決定，無須先行請示。但如此項購置或開支費用在美金一萬元以上者，即以編入核准之預算內，亦必須先行呈請交通部及中央民用航空總管理局經雙方批准方得開支。

附約三：關於特定期間特種輸入免除入口稅之規定

合約雙方茲互相同意在公司成立初期，爲公司應用而輸入雙方國境之設備或材料，應予一律免除入口稅。惟所謂成立初期，係自合約簽訂日起二年期間爲度，所稱免稅入口物品，必須爲合約第一條所開航空線建築暨設備上絕對需要者，各該物品自合約雙方之一方國境輸入另一方之國境其所取路線必須與規定航空線相接近，各該輸入物品，如未經公司於前述成立初期終了以前予以使用或裝置，則當視爲公司輸入之尋常材料，須按合約第九條之規定課以關稅。

合約雙方復相同意凡下開十一項中所述設備材料爲公司應用而輸入任何一方之國境時，應各免除進口稅，惟此項輸入品之數量或價值，應以附開價值爲限，各該輸入品應照規定時限並經上述路線輸入，又如各該輸入品未經公司於下開時限終了以前用於航線時，應視爲公司輸入之尋常器材，須照合約第九條之規定課以關稅。

（一）、與道格拉斯DC3型式相似，以每架約值美金十二萬元之飛機，以總數八架爲度，得依

國史館 Academia Historica

照下列時間輸入之：

年份	數量
一九三九——一九四零	二
一九四一——一九四二	二
一九四三——一九四四	二
一九四五	二
合計	八

(二)、爲上述飛機應用之備份發動機，不得超過二十一具，每具價約美金一萬五千元，得依照下列時間表輸入之：

年份	數量
一九三九	三
一九四一	三
一九四三	三
一九四五	三
合計	二十一具

(三)、爲上述飛機與發動機上應用之備份零件，以價值不得超過美金十一萬元爲限，得依照下開時間輸入之：

國史館 Academia Historica

年份	價值
一九三九	一萬二千美元
一九四一	一萬七千美元
一九四三	一萬七千美元
一九四五	一萬八千美元

(四)、飛機及地面無線電臺所用之無線電機及其零件暨各種機場設備，以總值不超過十一萬美元爲度，得按照下開時間輸入之：

年份	價值
一九四零	一萬二千美元
一九四二	一萬七千美元
一九四四	一萬七千美元
合計	十一萬美元

年份	價值
一九三九	二萬五千美元
一九四一	二萬美元
一九四三	一萬美元
一九四五	一萬美元
合計	十一萬美元

(五)、爲前述飛機所用之航空汽油，以不超過四千五百噸爲度，得依照下述時間輸入之：

年份	數量
一九三九	三百噸
一九四零	三百噸
一九四二	八百噸
一九四一	五百噸

國史館 Academia Historica

一九四三	八百噸		
一九四五	一千噸	合　計	四千五百噸

(六)、爲前述飛機及公司車輛所用之滑油，以不超過四百零一噸爲度，得依照下開時間輸入之：

年　份	數　量	年　份	數　量
一九三九	五十噸	一九四零	五十八噸
一九四一	三十八噸	一九四二	六十噸
一九四三	六十噸	一九四四	六十噸
一九四五	七十五噸	合　計	四百零一噸

(七)、爲公司車輛所用之汽車油，以不超過三千三百五十噸爲度，得按照下表輸入之：

年　份	數　量	年　份	數　量
一九三九	七百噸	一九四零	七百噸
一九四一	二百五十噸	一九四二	四百噸
一九四三	四百噸	一九四四	四百噸
一九四五	五百噸	合　計	三千三百五十噸

(八)、一九三九與一九四零年間，得輸入每具價值約美金二萬五千元之定向電臺，其數額不超

國史館 Academia Historica

過六具。

(九)、一九三九至一九四零年間，得輸入發電機，其數額不超過四座，每座價約美金二萬元。

(十)、價值不超過美金十二萬元之自動運輸車及建築機器，得照下表輸入之：

年份	價值	年份	價值
一九三九——一九四零	八萬美元	一九四一	一萬美元
一九四二	一萬美元	一九四三	一萬美元
一九四四	五千美元	一九四五	五千美元
合計	十二萬美元		

(十一)、一九三九與一九四零年間，得輸入價值不超過一萬美元之氣象設備材料。

一九四六、一九四七、一九四八各年及一九四九年至合約期滿時止之期內，關於前述一、二、三、四、五、六、七、十等項，每年免稅進口之數量或價值，應與前述一九四五年內相當各項列舉者同。

前開一、二、三、五、六、七各項器材之數量或價值，係根據下列飛行次數表所估計：

年份	哈密至阿拉木圖	年份	哈密至阿拉木圖
一九三九	每週來回各一次	一九四零	每週來回各一次
一九四一	每週來回各三次	一九四二	每週來回各四次

國史館 Academia Historica

一九四三　　每週來回各一次
一九四五——一九四九　　每週來回各一次

如合約雙方同意對於上列飛行次數予以增減，則上列一、二、三、五、六、七各項免稅器材之數量或價值，應比例予以增減。

中華民國政府得指派稅務代表常駐公司，對於按照本附約規定輸入之器材負責檢查登記，並對按照本合約第九條規定暫時免稅物品所儲棧房負責管理。

附約四：關於以合格工程、技術、飛行人員供給該航線事

（一）、爲保證合約第八條關於航線技術設備之規定得以達成起見，蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局擔任以必要之合格工程及技術人員供公司辦事處指揮，從事哈阿航空線各項調查設計工作，此項人員之酬金由公司董事會斟酌兩國現行制度決定之。

（二）、爲保證合約第一條關於開發哈阿航空線之規定得以達成起見，蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局擔任以必要之飛行人員供公司辦事處之用，此項人員之酬金應由公司董事會斟酌兩國現行制度決定之。（註四〇）

(五)章程的簽訂（民國二十八年十一月十五日至十八日）

章程爲公司平日行事的細則，民國二十八年九月九日中蘇航空公司合約簽訂後，中蘇雙方有

國史館 Academia Historica

關人員即着手草擬公司章程有關條款，其間交通部曾擬定一份章程計九章五十四條，備供雙方談判之參考。（註四一）民國二十八年十一月十五日，中蘇航空公司第一屆董事會議在阿拉木圖舉行，首先由中方董事張元夫、吳元超、劉唐領會同蘇方董事郭魯諾夫、尤爾濶夫、柔西曼等就雙方所擬章程草案，逐條討論修改，於十一月十六日議定「中蘇航空公司章程」共八章四十一條。同月十八日，經中蘇航空公司第一屆董事會議批准生效，會中雙方同意，章程不能解決之問題及應用時遇有章程與合約不符之際，應以合約爲主。然此章程足以補合約不明確之處甚多。（註四二）茲誌全文如次：

中蘇航空公司章程

第一章　公司成立之目的及其權利與義務

第一條　茲爲設立中華民國與蘇維埃社會主義聯邦共和國間航空線，特設立一航空公司，名爲中蘇航空公司，中文簡稱「哈阿」，俄文簡稱「Hami-Ata」。

第二條　本公司股東只限於中華民國國民政府交通部及蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局。

第三條　本公司爲實施本章程第一條所述之目的起見，經授權得以辦理下開事項：

㈠從事哈密——阿拉木圖航空線之開發設計及建設。

國史館 Academia Historica

㈡獨占經營中蘇兩國間自哈密經廸化、伊犂至阿拉木圖之定期航空線，從事乘客行李貨物及郵件之運輸。

㈢飛機航空發動機及其他航空設備之購置與租賃。

㈣分別遵照所在地之中華民國或蘇維埃社會主義聯邦共和國之法令規章設立並使用飛機場及中間昇降場。

㈤在中華民國及蘇維埃社會主義聯邦共和國境內設立並維持公司辦事處、代理處、代表人、飛機修理廠及汽車設備。

㈥公司所有之財產得遵照法律運用其應享之權利。

㈦與政府機關企業合作社或私人或私法人締結契約及合同。

㈧舉行借款及取得信用資金及掛票。

㈨遵照現行法律規章經營國外商業與金錢業務。

㈩經中蘇兩國政府雙方核准，得在中蘇兩國境內爲達到相同目的，參加其他之公司。

第四條　本公司自登記之日起享有法人之權利，公司應有之圖章刻明中蘇航空公司全名及「Hami-Ata」與「哈阿」兩簡名。

第五條　本公司及董事會設在阿拉木圖，經理部設在廸化。

第六條　本公司一切公告應登載在中央日報、新疆日報、蘇聯之 News of Covncil

國史館 Academia Historica

Worker's delegate 報。

第七條　本公司遇有本章程未經規定之事項，應遵照中蘇兩國公司法及其他現行與將來頒布之規章處理之。

第八條　本公司一切正式文件及會計兼用中蘇兩國文字。

第二章　股款及股東之權利義務

第九條　本公司額定資本爲美金壹百萬元，共分壹千股，每股美金壹千元。

第十條　本公司股款分由中華民國交通部及蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局承受之，交通部認購百分之五十即五百股，中央民用航空總管理局認購百分之五十即五百股。

第十一條　股款交付之方法如下：

㈠股款總額百分之十二・五應在本章程簽字後一個月以內以美金現款繳付之。

㈡其餘股款按照一九三九年九月九日所訂合約之規定，於兩年之內繳付之。

第十二條　合約雙方倘未能按照本章程第十一條規定繳付股款，或亦未經變更本章程減少股款數額，或未將交付股款之期間予以延展，本公司即須清算。

第十三條　本公司股票爲記名式，股款之交付得以設備充抵（如飛機、飛機發動機其他航空器材建築材料、建築工程以及其他按照一九三九年九月九日所簽訂合約附約二所規定

國史館 Academia Historica

各項），及以現款美金交付股款之一切金錢，應以雙方名義按照一九三九年九月九日所簽訂合約附約二之規定，個別分存於中央銀行及蘇聯國家銀行，以備本公司開始活動後向各該銀行分別提用，倘若本公司不能成立時，本利一併分別交還原存款雙方。

第十四條　股票登記簿公司應妥爲保管。

第十五條　公司股票須商得對方股東之書面同意，始得轉讓，經理部並應予以登記。

第十六條　本公司額定股款交付足額時，如股東雙方同意變更章程增加股款，即可續發股票增加股款。

第十七條　本公司之公積金係於公司每年盈利中，至少提取百分之十充之，公積金積聚總數達已交股本額之半數時，不再續提，其用途爲備彌補公司每年度決算之虧損，此項公積金應遵照中華民國及蘇聯共和國之法律保管之。

第十八條　本公司之折舊準備金係遵照中蘇兩國現行法律及兩國政府之決議，就公司財產原值酌提一定成數充之。

第三章　公司經營之開始

國史館 Academia Historica

第十九條　本章程批准之日卽作爲公司組織成立。

第二十條　本章程核准後按照本章程第二十六條推任之，經理部卽當聲請註册。

第四章　管理機關及監察

第二十一條　本公司設下列管理機關

（甲）董事會

（乙）經理部

甲、董事會

第二十二條　雙方股東爲依照各自之訓令及決議，指導處理本公司事務，以期完成本章程第一條之目的起見，特設立董事會，董事任期一年。

董事會由董事六人組織之，股東雙方各推派董事三人。

一年完了之後，董事會原任董事應俟繼任董事接事後，方爲任務終了。

董事會董事不得接受經理部任何職務。

董事會由其董事中互選董事長及副董事長各一人。在合約簽字之日起二年建設期內，董事長由交通部推派，副董事長由中央民用航空總管理局推派，正副董事長不得充任公司總經理及協理。

次序在此期間內由股東雙方決定之。

國史館 Academia Historica

第二十三條　董事會由董事長主持在阿拉木圖開會，每年不得少於二次，董事長不在時，由副董事長主持，股東雙方協議時，董事會可在其他地點開會，如此變更開會地址時，應在會期前一個月通知正副董事長。

每次董事會均由經理部受董事長之命負責召集之（董事長不在時，副董事長應發給此項命令），經理部受命後應於會期前至少二十日通知各董事並附送議事日程。

董事會議以出席董事滿四人爲法定人數，一切決議以出席董事過半數表決之。

董事長只有一個表決權，每次會議缺席董事得委託該方面出席者代其表決。

雙方董事表決票數相等時，所議事項應由雙方股東解決之。

公司董事如經雙方股東允許，可收受薪金。

第二十四條　董事會應處理左列事項：

㈠事前審核關於公司來年預算及財務計畫，並審核去年賬目。

㈡關於公司總經理、協理之任免並規定其薪給。

㈢關於去年盈利之分配，並決定來年動用款項數額。

㈣決定公積金彌補虧損消費之期限及次序。

㈤決定折舊備金之收集及支用。

㈥討論關於資本數額之變更、修改公司章程以及公司之清算等事項。

國史館 Academia Historica

(七)公司事務之總稽查。
(八)遇緊急事故，特准經理部執行計畫未規定之行爲，動用預算外之經費。
(九)最後決定總經理與協理不能同意之事項。
(十)決定關於經理部認爲必須先經董事會同意之事項。
(十一)向雙方股東呈遞公司工作報告。
(十二)討論關於乘客行李貨物運費之資率。
(十三)討論關於參加其他企業。
(十四)對於公司經理部簽發訓令。
(十五)關於公司設置代理處及辦事處之決議。
(十六)在政府機關其他機關以及法庭中代表公司。
(十七)董事長與副董事長聯合簽書委託書給予公司總經理，委託處理公司事務及其設備。
董事會工作方法可由雙方股東命令決定之。

第二十五條　董事會關於第二十四條一、二、三、四、五、十一、十二等款之決議應呈請股東核准。

乙、經理部

第二十六條　經理部設總經理及協理各一人，由董事會推選之，任期爲二年。

國史館 Academia Historica

在開始建設之二年期內，總經理由中央民用航空總管理局提任之，協理由交通部提任之。在前項開始建設時期以內，總經理及協理之提任方式，應由股東協議決定之。

第二十七條　總經理及協理之薪津由董事會決定，並由股東核准之。

第二十八條　經理部處理本公司一切事務及資產，其權利及義務如下：

㈠在公司依照本章程第三條之規定所賦予之權限以內，完成本章程第一條所指之任務。

㈡收受股款。

㈢管理本公司一切資產。

㈣辦理公司一切事務，收受款項，處理簿記，並編製報告損益表、預算及工作計畫。

㈤任免經理部員工，並規定其薪津及收受期票及其他所定期債券。

㈥在董事會所核定之範圍以內，發行債券。

㈦在董事會所核定之範圍以內，向蘇聯國家銀行及中蘇兩國信用貸款機關及組織以及私人借撥款項。

㈧向銀行及其他信用貸款機關開立及結束來往普通及特殊流水帳。

國史館 Academia Historica

(九)凡以公司名義送往公司之期票予以入賬。

(十)建設開辦及關閉公司之航空站、機場、堆棧及辦事處、代辦處及代表人租賃住房及其他房屋。

(十一)用現款或賒欠買賣各種器材及任何公司所需材料。

(十二)舉辦保險以保障公司財產。

(十三)完成各種買賣器材合同契約及紀錄。

(十四)依照蘇聯航空法規及蘇聯政府依該法規所訂之法令，訂立飛機合同及契約。

(十五)以公司名義發給委託書，當董事會不能代表公司出席法律訴訟時，代表公司出席訴訟。

經理部之工作方式及其組織由經理部呈交董事會核准之細則定之。

第二十九條　經理部之決議必須得總經理及協理之一致同意，總經理與協理意見不能一致時，提交董事會解決之。

第三十條　經理部動用款項之預算，每年應經董事會核准。

第三十一條　所有公司事務上以經理部名義來往之一切文件，由總經理或協理一人之簽署，即爲有效。期票委託書合同及其他紀錄，以及公司向信用機關取款之聲請書與支票，應由總經理簽字方爲有效，但當總經理不在時，由協理簽署之。由郵局收受各種郵件

國史館 Academia Historica

錢款及文件，由總經理或協理一人簽字即生效力。

第三十二條　總經理無需委託書有權向中蘇兩國政府機關及負責人員辦理公司事務，並得委託協理及他人辦理之。

第三十三條　總經理及協理執行職務時必須小心翼翼，如遇不法命令、超越權限、無能、違反本章程之規定、股東之決議及董事會之決定時，總經理及協理應各負（依所屬國籍）中華民國及蘇維埃社會主義聯邦共和國法律上之責任。

總經理及協理依董事會之決議，得在其任期內更換之，在此種情形之下，新總經理及協理由董事會依本章程第二十六條之規定任命之。

第五章　公司活動之監察

第三十四條　本公司股東應於董事會及經理部人員以外，即不在公司中擔任其他職務之人員中，選派人員，以便監察經理部之業務，稽查其活動及核驗其每年帳項報告及損益表。

監察及稽查手續由董事會規定之。

監察員有權稽核本公司各地全部財產及經理部所支付之一切款項，並由經理部給予一切之便利。

監察員之酬金由股東會議決定之，此項酬金及監察工作所耗費用，均由公司擔負之。

國史館 Academia Historica

第六章　公司之工作報告

第三十五條　本公司之營業年度自一月一日起至十二月三十一日止，惟第一年度應自本公司成立之日起至一九四〇年十二月三十一日止。

第三十六條　每一營業年度終了之日至遲三個月內將該年度本公司之一切業務作成詳細之營業報告書、損益計算書，各該書經監察員稽核完竣後，應即提交董事會。

第三十七條　本公司之賬項報告以美金爲單位。

第七章　公司盈利之分配及公司責任

第三十八條　由每年公司收入內除去開消及虧損以外之盈利中，提取不得少於百分之十作爲公積金，百分之三作爲職業及技術人員訓練之用，其餘盈利則由兩股東平分之，其他公司任何虧損亦由股東平均擔之。

第三十九條　公司按照現行法規將報告公布之。

第四十條　公司之責任以所屬財產爲限。

第八章　公司之清算

第四十一條　本公司活動以自合約簽訂之日起十年爲限。期滿後得依照合約規定自動延展之。

國史館 Academia Historica

本公司如經中華民國交通部或蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局在會計年度終了前六個月通知，則可在本條第一段規定之期間內，或在該期間以後舉行清算。

本公司之清算應由經理部按照董事會規定之規則執行之，清算後，公司之財產應按照賬簿價值由雙方股東平均分配之。

本章程由下列各員批准

中華民國國民政府交通部

董事長　張元夫

董　事　吳元超

董　事　劉唐領

蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局

副董事長　郭魯諾夫

董　事　柔西曼

董　事　尤爾濶夫

一九三九年十一月十八日於阿拉木圖

本文件由中蘇航空公司董事長張元夫先生（住中國重慶）副董事長郭魯諾夫先生（

國史館
Academia Historica

住蘇聯莫斯科）董事吳元超先生（住蘇聯莫斯科）劉唐領先生（住中國重慶）柔西曼先生（住中國廸化蘇聯總領館）尤爾濶夫先生（住中國廸化蘇聯總領館）簽署完畢。以上人員身份證明書驗明無誤，茲特免費作證如右。

蘇維埃社會主義聯邦共和國國家公證事務所公證人別切爾司基

一九三九年十一月十八日於阿拉木圖登記號數第二一五一〇號

別切爾司基（簽名）（註四三）

然而此次中蘇航空公司第一屆董事會所通過的正式章程，和交通部原先所擬者，差異甚多，茲舉其大要者如下：

(1)人員訓練方面：交通部所擬章程第三條：「本公司經授權得以辦理下開事項」列有訓練中國籍飛機駕駛員、無線電訊員、機械員及其他技術人員。然而在正式章程中第三條已缺此點。

(2)董事會會期：交通部所擬章程第二十條規定：「董事會至少應於每二個月舉行會議一次」。正式章程第二十三條已改爲：「董事會每年不得少於二次」。

(3)建築期滿經理部改組事宜：交通部所擬章程第二十七條規定：「經理部之組織方式暨其提任之權，應於一九四一年九月八日前舉行股東會議討論之」，正式章程則不提確定日期，僅含糊其詞謂：「總經理及協理之提任方式，在建築期內由股東協議決定之。」

(4)經理部的組織：交通部所擬章程第二十九條規定：「總經理與協理之下設下列三組：(A)業務

國史館 Academia Historica

組，(B)財務組，(C)機航組。各組主任、副主任均由董事會派任之，惟業務組、財務組主任及機航組副主任應由交通部提任，機航組主任應由中央民用航空總管理局提任。」然上述條文，在正式章程均缺。

(5)公司爭議之解決辦法：交通部所擬章程第三十四、三十五條規定：「遇本公司二股東間或本公司與第三者發生爭議時，應聽任爭議所發生地之當地法律，以憑解決。遇任何爭議同時或連續發生於兩國境內，同時牽涉中華民國及蘇維埃社會主義聯邦共和國兩國法律時，應將該爭議交付仲裁委員會由仲裁員二人，公正人一人組成，爭議雙方各推選仲裁員一人，由仲裁人合推公正人一人。仲裁會多數通過之任何決議，爭議關係各方，均須遵守。」上項條款，在正式章程中，均被刪除。

(6)會計制度：交通部所擬章程第四十二條規定：「本公司應具備最新式之簿記會計制度，以美金爲單位，用中蘇兩種文字記載之。」惟在正式章程僅言：「本公司之帳項報告以美金爲單位」而無規定以何種方式或何種文字來記帳。(註四四)

由上述可知，中蘇航空公司章程與中國交通部所期待的，相差甚遠，無論在技術轉移，人員參與公司工作，經理部改組之確定，公司爭端之解決及會計制度之明確等各方面，均無以對中國有所交待，而最後竟然簽訂了，顯然中國在章程條款上亦對蘇聯作重大的讓步，其所造成的後果，於下節檢討之。

國史館 Academia Historica

第三節　航約重要條文的檢討

合約爲公司成立及營運的基本軌範，載明投資者對公司的權利與義務。尤其兩國合組航空公司，經營跨越兩國間的航線，不但關係到投資報酬問題，還廣涉及兩國的交通、經濟、政治、國防、外交諸問題，因此對中蘇通航合約的談判，雙方政府均很愼重從事之，歷經十個月，三十餘次的協商，始完成簽約工作。如果我們詳研此次所簽訂的合約條款，很明顯地可發現，此種合約實存在着對中國非常不利的因素，中國西北新疆的民航權竟完全送斷在蘇聯手中，這對中國所造成的損失，不可言喻。茲擇就合同談判過程中，有關合組公司的管理權、仲裁辦法、人員分配、會計制度、飛航專利、合同期限及清算等項，加以申論之：

㈠管理權

在討論中蘇航空公司管理權歸屬問題之前，我們必先有一認識，卽一個科技落後的國家要求一個科技先進國家進行合作投資現代化企業時，科技先進國家必提出技術與資金相併輸出的要求。由於各種複雜的工程設計、製作及管理技術，爲現代化企業成功的主要基礎，因此控制技術的一方，自然就掌握了公司的一份營運權，如此不但可保障其資金免受風險，亦可將其技術與產品向國外市場作進一步的輸出，來獲取利益。相反地，對技術落後國家而言，由於經驗與技術的輸

入，可訓練本國人才，而達成技術轉移，促進工業生根與發展的目的。但在合組公司的營運上，由於技術已控制在對方手中，故勢需在公司管理部門上獲得優勢，否則雙方權利卽無法達到均衡。

航空事業亦爲需要高度精密科技與現代化管理之事業，對於民國二、三十年代的中國而言，如無先進國家的技術與經驗配合，實難言發展。故自國民政府以來，先後成立的中國、歐亞等航空公司，均分別接受美、德諸國的技術與資金的投資，因此在合同中註明有關飛航等技術性的項目，委由對方負責，機航組主任亦由對方提任。但在公司的管理權方面，亦在合約中規定董事長（兼總經理）、營業組主任、財務組主任等職務，由中國提任，使雙方在合組公司的權力，達到均衡。（註四五）而上述的觀點與作法，亦爲民國二十七年六月，交通部草擬「中蘇航空公司合同」中管理權條款的重要內容。（註四六）

然而我們如就前述中蘇所擬議之歷次合同草案及民國二十八年九月九日中蘇簽訂的正式合同來看，顯然和中國原先的構想相差很遠，蘇聯不但控制公司建築、飛航技術等權，而且包攬公司的行政權，總經理亦由蘇方人員擔任。中方只有在象徵決策部內的董事會，與蘇方各佔三席。導致上項的結果，其最主要原因是中國先在擬議中蘇航空公司投資比例時遷就蘇聯意見，其後又在經理部門組織條款中讓步。

就一般而言，一個合資公司管理部門的權力結構，係按照認購股份比例來分配，擁有過半數股份一方，很自然就掌握公司的指揮管理權。因之，中國與美、德簽訂中國及歐亞航空公司合同

國史館 Academia Historica

中，即明文規定中國擁有半數以上的股份，亦因而在公司管理權上佔優勢。同樣道理，在中蘇合組航空公司的初議時，交通當局亦向蘇方表達比照中航和歐亞兩公司之成例，由中國佔多數的股份。惟蘇方以中蘇航空公司哈阿航線，兩國「所經路線相等，且具兩國協定性質」爲詞，堅持雙方對等投資。而中國負責談判的交通當局，竟不查蘇方說詞是否與事實相符（案：哈密至阿拉木圖航線，全長一、四一五公里，其中飛越蘇聯境內僅二百公里，其餘一千二百餘公里均在中國新疆省境，因之蘇方所稱雙方所經路線相等，顯係與事實不合），竟以「現值非常時期，中蘇合作需要殷切，蘇方主張對等投資一節，似可權宜照准，以利進行」爲詞，提呈行政院及國防最高會議，在違反我國公司法（中外合資公司，外股不得超過百分之四十九）的規定下，給予特准，已如前述。由於此一立場的讓步，遂使中蘇航空公司的董事會，成爲雙方權力相等的態勢。

吾人深知，一個公司的管理程序是由董事會授權給經理部去推行業務。因此董事會有決策權，經理部有執行權。但如董事會無法發揮其決策權時，負責經理部門的總經理，基於推行業務之需要，將獨攬大權。中蘇航空公司由於中蘇對等投資，致使雙方在董事會中，各擁有董事三人，雖然在中蘇航空公司章程中規定：董事會以出席董事滿四人爲法定人數，一切決議以出席董事過半數表決通過。但又規定：董事長只有一個表決權，每次會議缺席董事得委託該方面出席者，代爲表決；雙方董事表決票數相等時，所議事項，應由雙方股東解決之。（註四七）故其最後結果是：任何中蘇航空公司的議案，未經中蘇雙方董事全體同意者（因中蘇航空公司之董事，所代表的

國史館 Academia Historica

是雙方國家的利益，而非個人利益），就需提交雙方股東解決。然而中蘇航空公司股東，名義上雖爲交通部與中央民用航空總管理局，實際上卽是兩國政府。所以中蘇航空公司任何議案，如無法在董事會中當場解決，勢必引起兩國外交的交涉。其間，經理部的總經理基於推行業務需要，遂大權獨攬。

基於上情。可知中蘇任何一方，如能爭取到總經理職位，進而控制經理部門，就能掌握中蘇航空公司的營運權。然而在此方面，我們從中蘇雙方擬議合約的過程中，很明顯可以看出，中方參與合約談判的代表們，不知是否由於「智慧不够」，而無法認清事實呢？或另有他種因素，竟然從雙方談判一開始就默認蘇方擔任總經理爲理所當然之事。因之在民國二十八年三月所擬草案及二十八年七月十日的第一次修正草案第四條，均明文規定總經理由蘇聯中央民用航空總管理局提任。及至二十八年七月十二日，行政院所召開的合約草案審查會中，才對此不妥條款，提出修正，要求：「公司之董事長與總經理必須規定任期，由中蘇兩方輪流派充。」此事雖經交通部長張嘉璈極力向蘇總代表交涉，然此時航約已大部份商定，爲時似嫌太晚，最後蘇方只含糊其詞的答應：在本合約簽訂日起兩年以內之組織開始期間內，董事長及協理應交由交通部提任之，副董事長及總經理應由中央民用航空總管理局提任之。關於前述組織終了以後，本合約其餘有效時期內，公司事務經理之組織方式，合約雙方同意於前述組織開始期間內決定之。從上述詞句中，很顯然可看出此種條款，對中國非常不利：

國史館 Academia Historica

(1)條款中不但無明文規定雙方輪派總經理，甚至亦無讓中方有出任總經理機會的詞句。

(2)條款中亦無規定組織期滿後，改組事務經理部門的最後期限。雖然章程中規定「由股東協議」爲解決方式，但因蘇聯反對中國交通部所提將一九四一年九月八日建築期滿終了的最後一天，爲解決經理部組織的最後期限，列入章程條款中，可知蘇聯並無誠意來解決此問題。

因此蘇聯使用前述口惠而不實際的詞句，亦只是爲搪塞的權宜之計罷了。然而中國負責談判的交通部長張嘉璈竟然在蘇聯薛代辦的壓力下，輕易地放棄己身的立場與國家利益，遷就蘇聯的意見，而且在上行政院提案中還說道：「本部明知蘇方主張與院議核定原則，不盡相符，但爲求本案得以早日解決，藉副雙方政府之願望起見，不得不本協調精神，折衷決定如上。」其折衷的結果，豈非將中蘇航空公司經營權完全斷送在蘇聯手中嗎？何況中蘇航空公司的設立，中蘇股權相等，依合約第五條規定，係依兩國法律分別辦理註册，同受兩國官署管轄。此與中國與歐亞兩航空公司單依中國法律辦理，祇受中國官署管轄的情況自然不同。亦由於中蘇航空公司受中蘇官署管轄，彼此原不能相强，，故機先掌握公司經營權者，在各方面自然佔盡優勢。

㈡仲裁辦法

就一般股份公司而言，公司中的任何議案，係由股東推選董事協商解決。然而中蘇航空公司

國史館 Academia Historica

由於股東只限中蘇兩國，股本且爲雙方平均認購，因而在董事會中形成中蘇各佔三席的局面，故任何議案如一方反對，就無法通過，形成僵局。基於前述的考慮，民國二十七年九月底，國防最高會議通過交通部所提「中蘇對等投資」提案時，即曾要求增列：「關於合同解釋及執行如有疑問時，應由雙方各推一人，並由雙方推定之代表同意合推一人，共同解決之。」來作爲雙方解決爭執的仲裁辦法，使雙方股東在問題的處理上較有緩衝及轉圜的餘地，而不立刻造成尖銳的對立。

然而中國國防最高會議所要求增列的仲裁辦法，蘇聯既已控制公司的技術與經營權，自不希望有一仲裁機構，橫梗其間。而中國負責談判合約的交通當局，却也認爲「將來合約之解釋及執行如發生疑問，自可依照一般通例辦理，蘇方所顯然蘇聯竟認爲無此必要。（註四八）觀其用意，主免去仲裁規定一節，尚無重大關係。」（註四九）民國二十八年七月十二日，行政院所召開的中蘇航空公司合約草案審查會時，竟然對仲裁辦法也通過如下意見：「前國防最高會議議決原則第二項之仲裁規定，雖關係重大，我方似可不堅持，將來合約解釋及執行如發生疑問，可用通常外交手續辦理。」（註五〇）殊不知任何公司股東對合約解釋及執行發生爭執時，當以在公司中解決最爲切要與方便，如中蘇兩股東在中蘇航空公司的任何爭執，均需繞個大圈子，由外交途徑來解決的話，豈非捨本逐末。況且就當時中蘇關係而言，由於中國需尋求蘇聯幫助以抗日，在外交上顯然蘇強華弱。因此中蘇航空公司的爭執，提交由外交途徑解決時，中國勢需衡量是否爲此小事

國史館 Academia Historica

，而導發雙方關係的破裂呢？如果沒有必要這樣作的話，中國只有讓步，而讓蘇聯去執行對其有利的方案。至於交通部所云：「合約解釋及執行如果發生疑問，自可依照一般通例辦理。」其所提的一般通例，當指董事會議而言。然而國防最高會議所以要增列仲裁辦法，亦卽針對因中蘇對等投資，導致董事會雙方權力相等，無法發生作用而設的。更何況中蘇航空公司董事會每年只開會兩次，任何爭執發生後，要等待董事會召開來解決，實有遠水救不了近火之憾。至於董事會是否能按期召開，召開後是否由某方讓步而產生結果，豈可預知。

由於中國負責談判的交通當局，不了解國防最高會議要求增列仲裁辦法的用心及其重要性，而一味遷就蘇聯，如此導致公司成立後，中國失去公司董事會權力無法運作時，有彌補的機會，而讓掌握公司經營權的蘇聯，爲所欲爲。

㈢人員分配

就一般公司人事組織而言，除了擔負決策及管理的董事及總經理、協理等高層人員外，平日實際負責推行公司業務者，厥爲中下層職員。因此投資者如能藉提任公司中下層（尤其中層）人員，亦不失爲直接介入公司業務的一種方法。此種觀點，亦表達於民國二十七年七月交通部所草擬的「中蘇航空公司合同」第四條第三節，要求中蘇航空公司營業組主任、財務組主任及機航組副主任由華方人員擔任。機航組主任、營業組及財務組副主任由蘇方人員擔任。（註五一）

國史館 Academia Historica

然上述觀點，在正式合同談判時，並沒有被蘇聯所接受。我們從中蘇代表歷次所擬合同草案及正式合同中可發現，並無任何條款規定中蘇航空公司中下層職員由雙方平等分派。反而中方竟在無異議情形下，於民國二十八年六月同意蘇代表所提，由蘇聯提供合格人員擔任公司工程技術及飛航人員，並將此觀點，明列爲附約四。（註五二）由於此種條款的列入及公司章程第二十八條第四項規定經理部有任免經理部員工並規定其薪俸之權，而使蘇籍總經理得藉以專擅雇用蘇聯人員。其最後的結果，將導致中蘇航空公司成爲幾乎是蘇聯包辦的民航公司，故其存在愈久，也愈對中國不利。

㈣會計制度

簿記爲公司記帳的會計方式，由於各國記帳方式各有不同，因之在合組公司的會計制度，當以雙方所能接受的方式爲原則，此亦民國二十八年交通部所擬「中蘇航空公司章程」草案第四十三條所表達的：「本公司應具備最新式之簿記會計制度，用中、俄文字記載之。」然而此種觀點，亦不爲蘇方所贊同，最後在正式章程中第三十七條僅規定：「本公司之帳項報告以美金爲單位。」而無規定以何種方式或何種文字來記帳。此種條文可解釋爲公司經營者可以用自己的方式和文字來記帳。由於中蘇航空公司經營權已在蘇聯控制中，蘇聯自可用其方式和文字來記帳，讓中方董事無法查帳，蘇聯即可在帳目中上下其手。

國史館 Academia Historica

㈤航線專利權

中蘇哈阿定期飛航合約第六條明文規定：「雙方諒解公司經營本合約第一條所述航線，係依專利之基礎辦理。」此一條文，很顯然的表明中蘇航空公司將獨佔阿拉木圖經伊寧、廸化至哈密間的航線，不但排除歐亞航空公司恢復滬新線的機會，而且因公司在專利性質下，擁有自己的機場與航線，蘇聯即可藉壟斷公司的經營權，進而控制中國新疆航空交通，作爲其侵略中國西北，竊佔新疆的交通工具，故此種條款，已顯然侵犯了中國領空權。（註五三）

緣自民國二十一年底，中德合營的歐亞航空公司爲經營歐亞兩洲的航線，曾開闢上海經洛陽、蘭州、哈密至廸化的航線。惟開航不久，即因盛世才在新疆介入政變，爲鞏固其新得政權，引蘇聯軍入新，但又恐秘密外洩，遭受非議，遂借廸化不寧爲詞，於民國二十二年冬電阻歐亞航空公司飛機入新，滬新線因而中斷。（詳見下章）由於有此段歷史的存在，故在中蘇航約談判時，蘇方即一再表示對歐亞航空公司牽涉到此航線的關切。例如民國二十七年十月三十一日，中蘇會商派遣代表至廸化籌備航線之事時，蘇大使即向張嘉璈部長詢問中方代表黃毓沛是否係「歐亞航空公司職員，」中國自辦之重慶至哈密段是否由歐亞航機飛行等語。當經張部長回以：「該代表係交通部所派，曾爲歐亞航空公司職員，諒即因而誤傳。」「自重慶北飛（哈密），原則上我們用中國機師駕駛，因歷史關係，歐亞機固不能有所軒輊，但亦必由中國機師駕駛，中國人當然愛

國史館 Academia Historica

中國也。」（註五四）由上述談話可知，蘇聯連中國所派參加籌備航線代表的身份背景及中國獨自經營渝哈線所使用飛機及飛行員都要加以干涉，就可了解蘇聯堅持哈阿航線爲專利性質的目的，即在排除歐亞航空公司滬新線的經營權，來壟斷中國西北航線。

至於此航線對中蘇兩國領空權的影響，可由哈阿航線跨越兩國國境的長度及沿途的地理、人文景觀等方面，加以探討之。中蘇航空公司哈阿航線，係起自蘇聯阿拉木圖，越中蘇邊界經伊寧、廸化至哈密，全程一千四百一十五公里。（註五五）其中在蘇聯境內約二百公里，餘約一千二百公里在中國境內，因此其航線所經中蘇領空的比例爲六與一之比，其影響自然和上述成正比。更何況由中蘇邊界經伊寧、廸化至哈密的中國段，沿途不但是新疆最精華地區，而且爲中國西北交通要道，因而此航線對中國領空的影響自比蘇聯重大，已不待贅言。

由於合同中規定中蘇航空公司擁有哈阿航線的專利權，而公司又實際控制在蘇聯手中，因此凡是中國欲飛行新疆的飛機，如未經中蘇航空公司蘇方人員的同意及協助（如沿途機場、氣象、無線電導航及油料供給等），就很難以飛行。中國政府亦已了解在此種情形下，對中國的不利。因於民國二十八年八月一日，由行政院會議決議訓令交通部，再與蘇方磋商兩點，以謀補救：

(1)中國政府在國境內該公司專利航線上，應保留非營利的航行絕對自由。

(2)該公司如不能按期飛航，交通部應即有權自由舉辦。

上述兩點，經交通部長張嘉璈於民國二十八年八月三日向蘇方代表提出，然蘇代表竟回以：

國史館 Academia Historica

關於第一條，中國飛機在中國領土之內隨處可去，公司無權限制，故合約似可不必提及；關於第二條，全約各條均已包含公司應努力服務之意，中方此點顯然擬保留另組公司與中蘇航空公司競爭，此對公司營業有礙，無法同意。張部長當場表示：關於第二條因蘇方反對，我（中）國可以讓步，至於第一條並未含有公司限制中國國權之意，僅表示公司肯予中國政府飛機以種種便利，如蘇方反對，恐蘇聯有不肯令公司給予中國飛機便利之嫌。張部長隨之表示，可將此項改列附約，以示不再讓步之意。（註五六）此事經雙方代表多次磋商及中方再度讓步，最後蘇代表僅同意簽署一項聲明謂：「公司所能供給中國國民政府飛機何項便利一節，應於建築初期完了以前，本互惠原則，予以討論決定。」（註五七）

從前述，中國以中蘇航空公司的共同投資人，爲取得在中國境內哈阿航線上的飛行便利，尙需乞求蘇聯答應，由中蘇航空公司給予便利，表面上看來，實使人費解。然而吾人如果了解當時中蘇航空公司已全然被蘇聯所把持及新疆盛世才政權的親蘇傾向，卽可瞭解這種「在人屋簷下，不得不低頭」的窘境。

㈥合同期限與公司的清算

合同期限顧名思義卽執行合同條款的有效期限。在合同有效期間，公司經營者依合同規定，處理公司業務。合同期限到期後，投資者卽可依公司之經營情形及其本身和公司之利害關係，來

國史館 Academia Historica

決定是否繼續投資，或要求修改合同，改變經營方式，以符合其利益。因此合同定有期限，可讓投資者在一定的時期後，重新考核、評價公司業績的權利。而此種權利之大小，正好和合同期限之長短成反比。即合同期限愈長，投資者對經營者的牽制力愈小。反之合同期限愈短，投資者對經營者的牽制力愈大。

中蘇航空公司爲中國與蘇聯共同投資的公司，惟在合約上已顯然表示由蘇聯擔負公司的營業工作。因此對於合同的期限，中方自然希望能在不妨礙公司業務推行下，訂出一個最短期限，以便對公司擁有更有效的控制權。因此在民國二十七年七月交通部所擬合同草案第十條即表示：「自合同批准生效之日起，以三年爲期限，期滿前六個月，若一方未以書面通知對方表示解約之意，則本合同期滿三年後，繼續有效三年。」「本合同期滿時，交通部有按平允估價，收買中蘇公司之權。」（註五九）

然而華方此一觀點，並未爲蘇聯所接受。民國二十八年三月，中蘇雙方所擬第一次合同草案即規定：「合同期限自合同簽訂日起，五年爲期，在期滿前一年，若雙方之任何一方未以書面通知對方表示解約之意，則本協定五年期滿後，再繼續有效五年。」（註六〇）及至民國二十八年五月，蘇聯民航總局代表郭勞白夫來渝進行合同條款第二階段協商時，對於合同有效五年期限，並不表滿意，要求中方再酌予延長。事經雙方代表數度磋商，折衷決定合同期限由五年延長爲七年。（註六一）然七年期限，蘇聯政府尚不滿意，竟於民國二十八年八月，當雙方代表爲輪派總經理

國史館 Academia Historica

及中國飛機在哈阿線飛航權而爭論不休時，乘機以中蘇航空公司「蘇方投資美金五十萬元，爲數甚巨」爲由，(註六二)要求增加合同期限爲公司建築開始二年以外，有效十年，合爲十二年。(註六三)此事復經雙方多次折衝後，由張部長提出合同期限爲「建築期滿八年」，即「自簽約日起十年爲期」，而獲得折衷解決。(註六四)而上述協議，即正式合約第十六條：「本合約自簽訂日起，以十年爲期，在期滿前一年若雙方之任何一方未予書面通知對方表示解約之意，則本合約於十年期滿後，再繼續有效五年」之由來。

吾人詳研上述條款和華方原先所擬者，實有極大的差別：

(1)合同期限已由原先交通部所擬的三年延爲十年。

(2)正式合同中對於公司期滿後的善後事宜，並無若何規定。其後雖在章程第八章「公司之清算」規定：「本公司活動以自合約簽訂之日起十年爲限，期滿後得依照合約規定自動延展之。本公司如經中華民國交通部或蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局在會計年度終了前六個月通知，則可在本條第一段規定之期間內或在該期間以後舉行清算。本公司之清算應由經理部按照董事會規定之規則執行之，清算後公司之財產應按照賬簿價值由雙方股東平均分配之。」(註六五)

上述規定，顯然和交通部原先希望中蘇公司期滿後，由中方按平允估價收買的構想，相去甚遠。(註六六)概依章程規定，清算後，蘇聯可撤走公司一半的財產，由於中蘇公司飛航技術控制

國史館 Academia Historica

在蘇聯手中，因此蘇聯如把可移動的設備和技術全部帶走，亦無異宣布公司全面解體，而使中國開闢中蘇航線的苦心，付諸東流。因而此種清算條款，無異對中國使用不續約的基本權力，再加以無形束縛，使中國不敢輕易提出清算公司，以免遭到重大損失。

我們由前述有關合同期限條款的折衝及章程清算條款的規定，可了解到，此種條款，不但束縛中國對中蘇航空公司存廢表明立場的基本權利，而且讓蘇聯有更充裕時間，去獨攬公司的大權，其間對中國的不利，顯然可見。

吾人從中蘇航空公司合約的談判過程中可看出，蘇聯很了解中國人「好面子」的心理，因此在公司名稱和董事長的崇高名義，均讓中國佔點無所謂的便宜。但涉及實際權力方面如經營、用人、飛航、財務、合同期限等條款，蘇聯絕不放鬆，一如民國十三年中蘇有關中東鐵路所訂之條款一般，絕對必將中蘇航空公司控制權完全掌握在蘇聯手中不可，而其思維之周密，手段之嚴辣，亦同出一轍。然此亦反映中方談判人員，智慧不够和昧於外交，是以受人之愚而不自知。故中蘇航空公司之命運，將重蹈中東鐵路之覆轍，似可預見。

注釋

註 一：交通部張部長宴請俄大使談話紀錄，民國二十七年二月二十一日，交通部檔案，原件。此次宴會，蘇方除蘇聯駐華大使奧立斯基外，尚有俄使館一等秘書麥梅利（G. M. Melamed）、甘寧（M. I. Ganin）、中文秘書鄒夏寧（E. M. Oshanin）。我方除交通部長張嘉璈外，尚有經濟部長翁文灝，次長盧作孚、次長彭學沛，交通部航政司長潘光迥及專司西北公路運輸業務之陳特派員。

國史館 Academia Historica

註二：俄大使張部長談話紀錄，民國二十七年五月十日下午三時於交通部部長室，交通部檔案，原件。

註三：俄大使張部長談話紀錄，民國二十七年六月十三日上午十一時半於漢口交通部部長室，交通部檔案，原件。

註四：交通部航政司司長潘迺光爲「呈報交涉中蘇航空經過情形」上交通部長簽呈，民國二十七年七月三十日，交通部檔案，毛筆原件。

註五：中華民國國民政府交通部與蘇聯國營航空公司合同暨中蘇航空公司組織大綱，民國二十七年六月，交通部所擬，交通部檔案，原件。

註六：俄大使拜會張部長談話紀錄，民國二十七年九月一日下午五時，於交通部部長官舍，交通部檔案，原件。

註七：交通部爲中蘇通航事呈行政院會議提案，民國二十七年九月二十七日，交通部檔案，毛筆原件。

註八：行政院訓令交通部，渝字第七九八四號，民國二十七年十月四日，交通部檔案，原件。

註九：行政院訓令交通部，渝字第八一二一號，民國二十七年十月八日，交通部檔案，原件。

註一〇：交通部致蘇聯駐華大使館函，民國二十七年十月十三日，航空渝字第一七五號，交通部檔案，英文函件。其文云：

「逕啓者，查關於貴我兩國合作經營哈密阿拉木圖航線事，前准貴大使九月二十七日來函以貴政府對於本部長九月十日函中所提各點，業已完全同意，惟關於公司資本認股比例及因此而生之公司盈虧分擔比例，貴政府主由雙方對等分配等由。

當經本部呈請本國行政院核示，並於九月二十九日函達貴大使在案。

茲奉本國行政院令知：『公司資本特許雙方對等投資，原議其餘各項辦法，准予照辦，並應增加如下一項：關於合同解釋及執行，如有疑問時，應由雙方各推一人，並由雙方推定之代表同意合推一人，共同解決之。』等因，相應函達，即希查照爲荷。此致

蘇維埃社會主義共和國聯邦大使奧立斯基先生。」

國史館 Academia Historica

註一一：㈠民國二十八年七月十日，交通部將中蘇航空合約草案提呈行政院會議提案中，對蘇方力主免去仲裁辦法一事，亦謂：「本部一再考慮，亦以爲合約之解釋及執行如果發生疑問，自可依照通例辦理，蘇方所主免去仲裁一節，尚無重大關係，因特循其意，未予列入。」

㈡民國二十八年七月十二日，行政院召開「中蘇合設哈密阿拉木圖航線合約草案審查會」時，對仲裁辦法，亦作如下之意見：「前國防最高會議議決原則第二項之仲裁規定，雖關係重大，我方似可不堅持，將來合約解釋及執行如發生疑問，可用通常外交手續辦理。」

註一二：俄大使謁見張部長談話紀要，民國二十七年十月三十一日上午十一時半，於重慶交通部，交通部檔案，原件。

註一三：民國二十七年夏，當蘇方同意開闢哈密至阿拉木圖航線時，交通部曾草擬「中蘇航空公司組織大綱」及「中蘇航空公司合同」中英文各一份，送交蘇方參考，故航約條款正式談判時，蘇方遂提出其所擬草案，充當談判底本。見甘參事潘司長初次談話紀錄，民國二十七年十一月二日下午四時，於重慶交通部，交通部檔案，原件。

註一四：㈠中蘇航空公司合約談判，自民國二十七年十一月二日迄二十八年九月九日止，約可分爲三個階段，雙方主要談判代表，中方有四人，蘇方先後有七人，茲將雙方代表人員姓名職務列表如下：

中國		蘇聯	
姓名	職務	姓名	職務
張嘉璈	交通部長	盧幹滋	蘇聯駐華大使
潘光迥	交通部航政司長	甘寧	蘇聯駐華大使館參事
吳元超	交通部幫辦	鄂夏寧	蘇聯駐華大使館秘書

國史館 Academia Historica

張孟令	交通部專員	司高磋
		郭勞白夫
		依曼諾夫
		薛伯尼

	蘇聯駐華大使館秘書
	民航總局總代表
	民航總局代表
	蘇聯駐華大使館參贊兼代館務

(二)民國二十七年十一月二日至二十八年三月十六日，爲中蘇航空公司合同談判第一階段。此階段雙方共舉行十五次會談，其時間、地點及雙方參加人員如下表：

時間（年・月・日）	地點	中國參加人員	蘇聯參加人員
27・11・2	重慶交通部	潘光迺	甘寧、鄂夏寧
27・11・5	同上	潘光迺、吳元超	甘寧、鄂夏寧
27・11・6	重慶蘇聯大使館	潘光迺、吳元超	甘寧、鄂夏寧
27・11・10	交通部	同上	甘寧、鄂夏寧、司高磋
27・11・14	蘇聯大使館	潘光迺、吳元超、張孟令	甘寧、司高磋
27・11・17	交通部	上	盧幹滋、司高磋
27・11・19	蘇聯大使館	張嘉璈、潘光迺	甘寧、司高磋
27・12・3	同上	潘光迺、吳元超、張孟令	司高磋
28・1・7	同上	潘光迺、張孟令	同上
28・1・19	交通部	上	司高磋
28・2・11	重慶新村四號	張嘉璈、潘光迺	盧幹滋
28・2・13	蘇聯大使館	潘光迺	盧幹滋、司高磋

國史館 Academia Historica

28・3・10	同上	張嘉璈、張孟令	
28・3・14	同上	張孟令	
28・3・16	同上	吳元超、張孟令	

同上	
同上	司高磋
同上	司高磋

註一五：民國二十八年二月十三日，交通部潘司長曾將雙方不能同意之點，面謁俄大使，加以討論，其結果如后：

㈠公司股本：暫定爲美金壹百萬元，容大使再向莫斯科請示。

㈡飛機數量：暫定爲兩架。

㈢外交部照會：即洽發，內容爲在協定未簽字前請先試航，所需費用由蘇聯政府酌予供給。

㈣財務條件：協定只載股本數額，雙方各半，其繳付方式時間等，均由公司董事會決定之，草案中之第三條末段可以取消。

㈤董事會議：大使希望雙方董事能在最近期間推定，以便早日集議。

㈥公司簡稱：大使希望公司簡稱「蘇華」。

㈦註册問題：雙方同意在雙方國內分別註册。

㈧免稅條款：大使希望能儘量採取蘇方所擬之條款。

㈨仲裁問題：蘇方主張免去，大使已允日內即答覆。

㈩協定草案：協定形式既擬由雙方政府出面，自需修改重繕，並將上列各修正點補入。

見潘司長謁見俄大使談話摘要，民國二十八年二月十三日上午九時，於重慶蘇聯大使館，交通部檔案，原件。

註一六：交通部專員張孟令上交通部長簽呈，民國二十八年三月二十三日，交通部檔案，原件。

註一七：蘇聯駐華大使盧幹滋致交通部長電，民國二十八年三月二十五日，交通部檔案，原件。案：此電係盧大使乘機返蘇，抵蘭州時拍發。

註一八：中華民國國民政府交通部與蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局關於經營哈密阿拉木圖間

國史館 Academia Historica

定期飛航合同，交通部檔案，原件。此合同原爲英文，係民國二十八年三月十四日，由交通部專員張孟令譯爲中文。

註一九：蘇聯中央民用航空總管理局總代表郭勞白夫等一行，係於民國二十八年五月十日由莫斯科乘道格拉斯DC3型飛機（蘇聯國籍標誌册號碼爲URSS-M，此機每小時速度二六〇公里，載重一千七百公斤），取道廸化、蘭州、成都，於五月十五日抵重慶，五月二十二日與我方代表潘光迥司長見面，並舉行會談。見外交部爲「蘇聯民航代表飛渝事」致交通部代電，民國二十八年五月十三日，外交部檔案，原件。另見蘇聯中央民用航空總管理局代表與交通部代表談話紀錄，民國二十八年五月二十二日上午九時於重慶交通部，交通部檔案，原件。

註二〇：民國二十八年五月二十二日，蘇聯民航總局總代表郭勞白夫即與中方代表，就原先所訂航約草案加以修改，迄二十八年七月七日，完成第二階段談判，此階段雙方共舉行十二次會商，其時間、地點及雙方參加人員如下表：

時間	地點	參加人員 中國	參加人員 蘇聯
二八、五、二二	重慶交通部	潘光迥、吳元超、張孟令	郭勞白夫、司高磋、依曼諾夫
二八、五、二三（上午十一時）	同上	同上	同上
二八、五、二四（上午十時）	同上	同上	同上
二八、五、二七（上午十時）	重慶蘇聯駐華大使館	同上	同上
二八、六、四（上午十時）	同上	同上	同上
二八、六、五（上午十一時）	交通部	同上	同上
二八、六、六（上午十時）	同上	張嘉璈、潘光迥、吳元超、張孟令	同上

國史館 Academia Historica

二八、六、六	交通部	張嘉璈、潘光迺、吳元超	郭勞白夫、司高磋、依曼諾夫
二八、六、九	同上	張孟令	同上
二八、七、四	同上	同上	郭勞白夫、司高磋
二八、七、五	蘇聯大使館	張嘉璈、吳元超、張孟令	同上
二八、七、七	同上	吳元超、張孟令	同上

註二一：蘇聯中央民用航空總管理局代表與交通部張部長談話紀錄，民國二十八年六月五日上午十二時半，於重慶交通部，交通部檔案，原件。

註二二：蘇聯中央民用航空總管理局代表與交通部代表談話紀錄，民國二十八年六月四日上午十一時四十分，於重慶蘇聯大使館，交通部檔案，原件。

註二三：交通部爲「商訂中蘇航空合約提請核定准予照簽實施由」上行政院會議提案，航字第一五一九號，民國二十八年七月十日，交通部檔案，毛筆原件。

註二四：行政院秘書處致交通部函，第七八四號，民國二十八年七月十一日，交通部檔案，原件。

註二五：行政院訓令交通部，呂字第八二二八號，民國二十八年七月二十日，交通部檔案，原件。

註二六：中蘇合設哈密阿拉木圖合約草案審查會紀錄，民國二十八年七月十二日上午九時，交通部檔案，原件。

註二七：蘇聯中央民用航空總管理局總代表與交通部張部長談話紀錄，民國二十八年七月十二日下午六時，於重慶交通部，交通部檔案，原件。

註二八：蘇聯中央民用航空總管理局總代表與交通部張部長談話紀錄，民國二十八年七月二十四日上午十一時，於重慶交通部，交通部檔案，原件。

註二九：㈠蘇聯中央民用航空總管理局代表與交通部吳幫辦談話紀錄，民國二十八年七月二十四日下午四時，於

國史館 Academia Historica

重慶蘇聯大使館，交通部檔案，原件。

㈡此次航約之第二次修正，與第一次（七月十日交通部所提者，見註二三）最大不同點有：

(1)航約第四條修正爲：

「董事會應設董事長二人，由董事中互選之，其中一人由交通部提任，另一人由中央民用航空總管理局提任，惟在合約簽訂日起二年以內之組織開始期間，應僅設董事長一人，由交通部提任，另設副董事長一人，由中央民用航空總管理局提任。

董事會應於董事中選舉公司總經理二人，共同辦理公司事務。其中一人由交通部提任，另一人由中央民用航空總管理局提任，惟在合約簽訂日起二年以內之組織開始期間，應僅設總經理一人由中央民用航空總管理局提任，協理一人由交通部提任。

爲監督及管理公司業務起見，董事會應設在阿拉木圖，辦事處應設在廸化。」

(2)增列航約第七條爲：

「中國國民政府之飛機有時飛經本航線時，公司應以所有設備與勤務供其應用。」

至於原草案第七條則改爲第八條，其餘諸條亦往後類推，因之航約亦由十六條改爲十七條。

(3)附約三將「惟所謂成立初期，無論任何理由，不得延長過一九四〇年十二月三十一日」之句改爲「惟所謂成立初期，係自合約簽訂日起二年期間爲度。」

(4)附約四有關蘇方提供工程技術及飛行人員薪給，原由公司董事會斟酌兩國現行制度決定之」。均改爲：「酬金應由公司辦事處決定或按蘇聯飛行人員標準支給，

註三〇：交通部上行政院會議提案，民國二十八年七月三十一日，交通部檔案，原件。

註三一：行政院訓令交通部，呂字第八七四一號，民國二十八年八月二日，交通部檔案，原件。

註三二：蘇聯中央民用航空總管理局總代表與交通部張部長談話紀錄，民國二十八年八月三日上午十一時半，於

國史館 Academia Historica

重慶交通部，交通部檔案，原件。

註三三：同註三二。

註三四：蘇聯大使館薛代辦訪交通部張部長談話紀錄，民國二十八年八月七日上午十一時半，於重慶交通部，交通部檔案，原件。

註三五：蘇聯大使館薛代辦及蘇聯中央民用航空總管理局郭代表與交通部張部長談話紀錄，民國二十八年八月二十六日上午十時，於重慶交通部，交通部檔案，原件。

註三六：交通部上行政院會議提案，民國二十八年八月二十九日，交通部檔案，原件。

註三七：行政院訓令交通部，呂字第九八一〇號，民國二十八年八月二十九日，交通部檔案，原件。

註三八：爲成立哈密阿拉木圖定期航空交通擬定合約事在渝舉行談話紀錄，民國二十八年九月六日上午十時，於交通部，交通部檔案，原件。

註三九：交通部爲「簽定中蘇航空合約辦理情形」上行政院呈文，航字第二〇二七號，民國二十八年九月十八日，交通部檔案，原件。

註四〇：㈠中華民國國民政府交通部與蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局爲組設哈密、阿拉木圖間定期飛行訂立合約，民國二十八年九月九日簽訂，交通部檔案，原件。

㈡自民國二十八年七月十二日以迄民國二十八年九月九日止，爲合約談判第三階段，此階段雙方共舉行十次會談，其時間、地點及參加人員如下表：

國史館 Academia Historica

時間	地點	參加人員 中國	參加人員 蘇聯
二八、七、一二	重慶交通部	張嘉璈、吳元超、張孟令	郭勞白夫、司高磋
二八、七、二四（上午十一時）	重慶交通部	張嘉璈、吳元超、張孟令	郭勞白夫、依曼諾夫、司高磋
二八、七、二四（下午四時）	重慶蘇聯大使館	吳元超、張孟令	郭勞白夫、依曼諾夫、司高磋
二八、七、二六	重慶蘇聯大使館	張孟令	司高磋
二八、八、三	交通部	張嘉璈、張孟令	郭勞白夫、司高磋
二八、八、七	交通部	張嘉璈、張孟令	薛伯尼、郭勞白夫、司高磋
二八、八、二六（上午十時）	交通部	張嘉璈、張孟令	薛伯尼、郭勞白夫、司高磋
二八、八、二六（上午十二時）	蘇聯大使館	張孟令	薛伯尼、郭勞白夫、司高磋
二八、九、六	重慶交通部	張嘉璈、吳元超、張孟令	薛伯尼、郭勞白夫、司高磋
二八、九、九	重慶交通部	張嘉璈	郭勞白夫

註四一：交通部所擬之「中蘇航空公司章程」，共分九章五十四條。第一章組織與法定權能；第二章資本與股份；第三章股東會；第四章董事會；第五章經理部；第六章登記與管轄；第七章財務；第八章清算；第九章附則。上述章程爲民國二十八年十月所擬，交通部檔案，原件。

註四二：中蘇航空公司第一屆董事會議紀錄，民國二十八年十一月十五日至十八日，交通部檔案，原件。

註四三：中蘇航空公司章程，民國二十八年十一月十八日於阿拉木圖簽訂，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

註四四：同註四一與四三。

註四五：中華民國國民政府交通部與德國漢沙航空公司訂立歐亞航空公司郵運合同，民國十九年二月二十一日訂立。另見中華民國國民政府交通部與美國飛運公司訂立合同，民國十九年七月八日訂立，俱見國民政府檔案，原件。

註四六：民國二十七年六月交通部航政司所擬合同第四條：「中蘇公司之管理」，共分四節，其文云：

第一節：中蘇公司之管理權屬於董事會，董事會設董事七人，其中四人由交通部指派，三人由航空公司指派。董事會經股東之請求，得兼充股東代表，出席股東會。董事會議案並須經過出席人半數以上贊同，始能通過。

第二節：董事會應於董事中選舉中蘇公司總經理一人，協理二人。總經理、協理一人歸交通部提名，其另一協理歸航空公司提名。董事會應照通過總經理兼董事會主席及常務董事，必要時總經理亦可指定副董事長（協理）一人，代理其職務。

第三節：董事會下設三組：（甲）營業組，（乙）財務組，（丙）航務組。各組主任及副主任均由董事會任命，但營業組主任、財務組主任及航務組副主任歸交通部提名；航務組主任、營業組副主任、財務組副主任歸航空公司提名。

中蘇公司視需要設秘書兩人至三人，並得在其航線經過地點，設辦事處。公司秘書及各組各辦事處職員，由董事長委派之。

第四節：本合同簽訂日起，五日內雙方應開會訂定公司章程，組織董事會。董事會成立後，應於兩星期內開第一次董事會，選舉總經理及協理，並訂定辦事細則及其他一切規條。

註四七：中蘇航空公司章程，第二十三條。

註四八：張部長回拜蘇大使談話紀要，民國二十七年十一月十九日下午五時，於蘇聯大使館，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

註四九：同註二三。

註五〇：同註二六，審查意見第五條。

註五一：見本章第一節交通部航政司於民國二十七年七月所擬「中蘇航空公司合同」。

註五二：中蘇哈阿定期飛航合同，附約四。民國二十八年九月九日簽訂。

註五三：David Dallin 著，潘崖譯：「蘇聯與遠東」，頁三六一。

註五四：蘇大使謁見張部長談話紀要，民國二十七年十月三十一日上午十時三十分，於重慶交通部，交通部檔案，原件。

註五五：中蘇航空公司運率表，民國三十二年（一九四三）七月一日實施，交通部檔案，原件。

註五六：行政院訓令交通部，呂字第八七四一號，民國二十八年八月二日，交通部檔案，原件。

註五七：蘇聯中央民用航空總管理局代表與交通部張部長談話紀錄，民國二十八年八月三日上午十一時半，於重慶交通部，交通部檔案，原件。

註五八：爲成立哈密阿拉木圖航空交通擬定合約事在渝舉行談話紀錄，民國二十八年九月六日上午十時，於重慶交通部，交通部檔案，原件。

註五九：同註五。

註六〇：同註一八。

註六一：同註二三。

註六二：蘇聯大使館薛代辦訪交通部張部長談話紀錄，民國二十八年八月七日於交通部，交通部檔案，原件。

註六三：同註三二。

註六四：同註三五。

註六五：見中蘇航空公司章程第四十一條。

註六六：同註五。

國史館 Academia Historica

第三章　哈阿航線的籌備與渝哈、渝廸航線的通航

西北中蘇航線，全程約七千餘公里，係由蘇聯首都莫斯科通達中國戰時首都重慶，其間由三個不同航空公司的航線以銜接。計自莫斯科至阿拉木圖的阿莫線，長約三六〇〇公里，由蘇聯中央民用航空總管理局負責；由哈密至阿拉木圖的哈阿線，長一四一五公里，由中蘇合組中蘇航空公司飛航；由重慶至哈密的渝哈線，長二〇五〇公里，由中國交通部經營。在上述三航線中，阿莫線係在蘇聯境內，蘇聯民航總局延至民國三十年五月五日始行開辦，且僅夏季通航，冬季則完全停航（註一），其開辦情形，因資料欠缺，故而從略。本章即擬就阿哈線的籌備情形及渝哈、渝廸線的通航，作一敍述。

第一節　哈阿航線的籌備

民國二十七年九月，中蘇合組航空公司，飛航阿拉木圖哈密間的原則問題，由交通部長張嘉璈與蘇聯駐華大使大致商妥後，雙方即同意派遣代表，進行航線的籌劃工作。九月二十九日，張部長致函蘇大使，表示將派遣代表黃毓沛及通譯邢國文、劉貴斌三人遄赴廸化，會同蘇方代表，籌商阿哈航線之航空路線、機場、公司資金及應需設備等事項。（註二）十月一日，張部長備專函

國史館 Academia Historica

由黃毓沛於十月四日帶往新疆，親交盛世才，請其鼎力協助。(註三)十月十三日，盛世才函覆表示贊同稱：

「公權吾兄部長勛鑒：黃主任來廸帶到華函，備悉一切，關於尊處籌備中蘇聯航事，此間恪表贊同，現值國難嚴重時期，弟更願以全力幫助，以期早日實現，藉以爭取最後勝利，所有一切詳情，業經迭電商請在案，務望我兄積極籌劃，俾早日促成，是所至盼。……弟盛世才上。」(註四)

民國二十八年一月十四日，蘇聯通航技術代表依瓦諾夫(Ivanor)暨隨員赫那和夫、濟利濟世也內格等三人，乘專機抵廸。十七日，雙方經由盛氏介紹見面。一月二十日，舉行初次談話，中方代表黃毓沛依交通部指示，首先提出：(1)阿哈線地面設施及需款項目；(2)所需飛機數及每機價格；(3)該線預計每週飛行一次，有機一架，當可敷用；(4)公司資本總額擬限五十萬美元，飛機設備以十二萬五千美元爲範圍，如超過此數，請蘇方暫作墊款，俟實繳資本時歸還等爲商討項目。蘇方代表則回以：(1)阿哈線除原訂大綱指定各站外，須加添迫降站四、五處及大規模地面設備，至需款項目，未經實地調查，故無法預算，大約估計，爲數甚鉅。(2)每週航行一次，無異議。至於飛機一架，決不敷用，現已置備道格拉斯美機兩架，每架美金拾貳萬元，其中一架，業已來新（依氏所乘專機）。(3)資本數目、墊款及用款範圍，因未奉命令，既已在大綱中規定雙方負擔，此時，似可不議。

國史館 Academia Historica

一月二十二日，黃氏將上述會議情形呈報交通部。（註五）二十六日，接交通部電覆稱：

(1)添迫降站四、五處可同意，惟通常迫降站祇須裝設簡單電臺房屋，無須大規模設備，此項簡單設備，可請新疆省政府幫忙，公司酌予補助，則可減少支出。

(2)飛機卽暫定兩架。

(3)資本數目可定爲第一期資本美金五十萬元，隨後再加，在此數內，除購機及一切設備所需外，應留一部份爲流動資金。

(4)開航日期，可早日規定。（註六）

二十八年一月二十六日，黃毓沛再將雙方商討情形呈交通部寢電稱：

「繼續商談兩次，蘇方只注重如何建設，不論款項多少，我方因有資本限制，故雙方意見根本不同，討論頗費周折，茲議定航線設備及通航分爲兩項，各自單獨進行。（甲）關於地面設備：(1)設備計畫書議定後呈送交通部核辦；(2)工程查勘隊已由蘇方派定，令其着手在指定地點查勘；(3)建築材料如洋灰等因種種原因，必須預先訂購，已由蘇方購妥待運，設將來無需要，亦不强迫接受。（乙）關於通航：(1)暫借原有飛機場，稍加修築；(2)設置活動無線電臺，俟蘇方已派定之技術人員到齊，卽開始航行。（丙）雙方卽從事沿航線視察。又蘇方提議阿站不另設總修理場，擬由總公司與阿站訂一修理合同，以資撙節。並面談總經理已派定，必要航空物品亦備妥，不久將來廸云，謹此電陳，黃毓沛寢。」（註七）

國史館 Academia Historica

此報告電呈交通部後，黃毓沛即會同蘇聯代表作全線的視察。（註八）一月三十一日，黃氏返廸化後，對有關資本問題，電呈交通部裁示稱：

「關於資本問題，蘇方一貫主張根據必須建設計畫，草就預算，再訂資本全額，我方則先限定資本，以談設備，曾迭次會商，均不能順利進行。據蘇方代表面述意見如下：(1)飛機兩架及其零件、通訊器材、修理器具及場站設備，已超過美金五十萬元。(2)總經理聽候設備草案，正籌辦一切，來華後似亦不負談判資本及款項使命。(3)資本限定問題，阻碍商洽進行，蘇方建議資本及款項問題，似應由蘇聯駐華大使在重慶接洽，此間只談必要設備計畫，報告政府核辦。」（註九）

二月一日，黃氏再將哈廸段試航及有關航線籌備事宜呈交通部東電云：

「（前略）(1)哈廸段已試航，決定迫降場如下：(A)鎮西；(B)七角井子；(C)古城。(2)精河站取消改爲迫降場。(3)廸伊段因雪深緩試。(4)阿站已有完善設備，公司飛機起落乃租借性質，將來由雙方訂立合同辦理。(5)航線設備所需之款，蘇聯政府已將一部份撥交蘇聯代表備用。」（註一〇）

對於黃毓沛所呈世、東電，交通部於二月四日及九日先後電覆稱：

㈠「世電悉，資本總額即難決定，不必再予爭論，唯有籌劃一切，儘量核實及撙節計畫，使不至爲數過鉅，俟得確數當由本部在渝與蘇聯駐華使館最後商定，但開航日期，尤早尤妙，仰即遵照。部長張嘉璈支（四日）。航空渝印。」（註一一）

㈡「東電悉，公司飛機在阿站起落採租借方式，可予同意，我國境內各站，亦應同意辦理，

國史館 Academia Historica

此點應對蘇方聲明，其餘據報各項，均可同意。部長張嘉璈佳（九日）。航空渝印。」（註一二）

二月九日，黃毓沛再報告交通部謂：「阿哈線沿線大綱已擬定，蘇代表已於齊（六）日乘公司新機回莫斯科覆命，職亦擬乘此機會，返渝報告經過情形。」（註一三）

二月十日，黃毓沛將中蘇籌備航線代表所共擬之「中蘇航空公司設備計畫洽議撮要」十項，呈交通部核示，並謂蘇方工程人員及建築材料均準備分批來華，如設備草案能早日核准，尚可及時動工，否則雪融冰涸，運輸困難，恐今年不能建築。（註一四）

民國二十八年二月十日，中蘇航線籌備代表黃毓沛將設備草案呈送交通部後，暫步已告一段落，蘇代表依瓦諾夫飛返莫斯科報告，中國代表黃毓沛將設備草案呈送交通部後，暫滯新疆，處理中蘇航空公司廸化總公司辦事處及各航站房屋租貸事，而有關雙方爭議的資本額，則交由交通部與蘇聯駐華大使館在重慶會商解決，因而交涉地點已由廸化移回重慶。（註一五）

民國二十八年二月十一日，交通部長張嘉璈經由連繫，於重慶新村四號官邸會見蘇聯駐華大使盧幹滋，就中蘇航空公司資本問題，作意見的溝通。此次會談，蘇大使對中國急於開闢西北哈阿航線的心情，甚爲瞭解，因此施以「攻心」詭略，以達其提高資本額之目的，茲誌雙方談話內容如次：

（蘇）大使：中蘇通航事商洽年餘，至今尚未能通航，本人急欲早日促其實現。

（張）部長：本人亦正與貴大使之意相同，亦希望中蘇通航得以早日實現，今日接本部在廸化代

國史館 Academia Historica

表來電，稱貴國代表現已回國，俟得其報告，即可決定公司資本數目，協定即可簽字。

大使：五十萬元美金資本恐不敷用。

部長：本部之意，以二十四萬購買飛機兩架，其餘充作設備之用。

大使：飛機兩架恐不敷用，本國方面現已準備以三架道格斯機充本線之用。

部長：本部計畫每週來往飛行一次，是以兩機當可敷用，我國以抗戰期間外滙困難，是以在資本方面，當初即已言明中蘇兩方各出二十五萬，共爲五十萬，如數目不敷，擬請貴國以信用借款方式，爲我國代墊，現在本部即急欲知貴國可爲墊款之數目，以便在協定上載明，則協定即可簽訂，通航即可實現。

大使：本人意見，公司資本數額爲一事，通航爲一事，現在可先籌備通航技術上之準備，將來凡在通航上所支出之款項，均有發票可以爲憑，中蘇兩方均可按發票數目，計算其已墊之資本。本（二）月十五日，本使館甘參事即將回國，可否即於是日請貴部派潘司長同甘參事自重慶飛蘭州，再由蘭州飛哈密，然後再飛往莫斯科，此行即可作爲試航之準備，關於飛往俄國方面之飛機及設備，本人可負責通知哈密方面作準備。

部長：先行試航之意，本人亦贊同，惟協定仍須早日簽訂，本月二十號左右，我政府方面有人擬飛往莫斯科，鄙意彼即可先行利用此線赴俄，一方面亦可作爲試航。

國史館 Academia Historica

大使：二十號仍嫌太晚，且恐其延期赴俄，則此事又將延緩，可否仍乘十五號甘參事回俄之便，由貴部派人同往。

部長：本人之急欲通航早日實現與貴大使相同，滿擬此事能於中國舊曆新年以前成功，本部前曾令歐亞公司備容克斯機一架，專供本部辦理試航本線之用，本人當即令航政司趕期籌備，能趕十五號甘參事回俄之用最好。

大使：本人之急欲通航早日實現，乃感於中蘇兩方通訊之困難，來往非一月以上不可，徒恃電報來往，往往感辭不達意之處甚多，想貴國方面亦有同感，關於外交部方面致本使館之照會，最好請貴部通知外交部早辦。

部長：現在試航技術上之準備既擬先辦，則外交部照會上可即言明在公司資本數目未定之前，用款先請貴國先墊，本人當囑潘司長於星期一（十三日）前往貴使館詳細商擬。照會內容當趕於星期二將照會由外交部送達貴使館。（註一六）

二十八年二月十三日，交通部長張嘉璈將與蘇大使交涉經過，提呈行政院稱：

「查關於中蘇通航，經本部於二十七年十月間，將與蘇聯大使館議定辦法，提呈鈞院第三八三次會議通過。嗣奉鈞院同月八日渝字第八一二二號訓令，飭知國防最高會議常務委員第一百次會議關於此案之決議，自是以後本部與蘇聯大使館復經迭次會商，惟是辦理通航之資本總額及投資方式等項，迄未議定，但對於通航設備及技術事項，本部與蘇方均已各派代表前往迪化商議，

國史館 Academia Historica

現仍在進行中，最近蘇聯大使之意，以資本總額爲一事，通航爲一事，現在可先籌備通航技術上之準備，將來凡在通航上所支出之款項，均有發票可以爲憑，中蘇兩方均可按發票數目計算其已墊之資本。此項意見，經本部詳加研究，認爲資本數量俟一切設備議定之後，方易確定，而目前商議設備等事，係在廸化舉行，事事往返電達，頗需時日，所以現在討論資本總額，事實上確實困難，而中蘇通航需要殷切，基此數點，蘇聯大使意見，似可接受，故已立卽準備，擬定於本月十七日左右，先行派遣飛機自重慶飛往哈密，作爲渝哈段首次通航，此後卽經常飛行渝哈之間，至於自哈密飛行蘇聯方面之飛機及設備，蘇聯大使表示彼可負責通知哈密方面準備，惟要求中國方面須由外交部出面致函蘇聯大使，聲明在資本未確定，合同未簽訂以前，准由蘇聯方面墊付必須設備及購置費用，並供給技術人員，以便先行開航，除函請外交部照辦外，事關對外航空，是否可行，理合陳報進行情形，呈請鑒核施行！謹呈

行政院

有關交通部所呈上項意見，案經行政院第四〇一次會議通過。（註一八）二月十五日，外交部正式照會蘇聯駐華大使稱：

「逕啓者，關於中蘇兩方計議合組公司，開辦哈密 Hami 至阿拉木圖 Alma Ata 飛機航線一事，自去年十一月二日以來，業由我方代表與貴大使館迭次磋商，根據各該次談話經過，中蘇兩政府均盼望該線通航之早日實現，但以目前協約尚未簽訂，其中關於財務條款猶待商討，尤

交通部長張嘉璈」（註一七）

以航空公司之資本數額，須於查明實際需要之後，始能確定，處此情勢之下，本國政府爲促成此議之實現起見，同意於上述財務條款未商妥及正式協約未簽訂之前，先由雙方開辦哈密至阿拉木圖航線，所有暫辦期中所需之費用與設備及技術人員，本國政府希望貴國政府隨時與本國代表商洽後，酌予供給，此項供給於正式協定訂立時，依照協定中之規定，予以清算，同時中國政府確信現在商訂中之協定，即可於最近日期內簽訂完成，相應照請查照，見復爲荷。

本部長順向

貴大使重表敬意

此致

蘇維埃社會主義聯邦共和國駐中華民國特命全權大使盧幹滋閣下」（註一九）

民國二十八年三月十日，蘇聯駐華大使盧幹滋即將回國述職，張部長親赴蘇館拜訪，並就通航事，做最後交換意見，其中資本一項，雙方決定爲壹佰萬美元，同時對付款方式交換意見云：

（蘇）大使：關於公司資本，莫斯科方面擬將該公司股本總額定爲美金壹佰萬元，雙方各認半數，其中十二萬五千元美金作公司流動資金，應由雙方即時各半付現（即蘇方即付六萬二千五百元，中方即付六萬二千五百元），其餘股本可由雙方以供給公司之物品折價交納之。我（蘇）方擬供給飛機、配件、修理用機器、無線電機及其配件、無線電定向設備與我國境內所出之一切材料以及以上各項之運費。貴（中）方可供給

國史館 Academia Historica

飛機場場地、氣候設備、當地所出之材料以及建築機場房屋等所用工人之工資等，雙方供給公司之物資，均各記帳，至協定簽字後滿十二個月時，雙方彙算按外滙法定價格，折成美金作爲股本，如有差額，其少付之一方，應以現金補足之，使雙方股票所得之數額相等。

(張)部長：均贊成，但協定簽字後滿十二個月時，雙方結算差額一節，可否分兩年繳付，或改爲協定簽字後滿二十四個月時結算。

大使：當向莫斯科方面請示後，再行決定。(註二〇)

資本數目及付款方式經由上述談話獲得解決後，有關中蘇通航之籌備事宜，已無若何阻礙，雙方即可先籌備通航，既使在三月十日的談話中，蘇大使亦表示「在協定未簽字前，哈阿線即可經常開航。」當張部長同以：「我方渝哈線機本(三)月十五日至二十日間即可開始作經常飛行。」蘇大使並答以：「俟貴(中)方渝哈線開航，我(蘇)方飛機即可由阿拉木圖飛哈密銜接，並已有乘客等候矣」。(註二一)惟民國二十八年三月底，渝哈線開航後，蘇聯並無履行派機飛哈阿線以銜接的諾言，既使民國二十八年九月，哈阿線航約簽訂後，亦無若何消息，直待至民國二十八年十一月中蘇航空公司第一屆董事會中，蘇方才正式公佈哈阿線於同年十二月六日開航。(註二二)

由上述可知，蘇聯駐華大使盧幹滋三番兩次以哈阿線開航爲詞，實爲其誘使交通部長張嘉璈

國史館 Academia Historica

答應其所提增加資本爲壹佰萬元的假象罷了，當其目的已達，諾言卽成虛有，中國徒呼中計，亦無可奈何。

第二節　渝哈航線的開航

㈠滬新線的開闢

先是民國十九年二月，中德合組歐亞航空公司，經營兩洲間航空郵運時，卽曾規劃一條由上海經南京、甘肅、新疆，越蘇聯或中亞細亞至歐洲的航線。（註二三）民國二十年春，新疆省代表廣祿獻玉晉京，國民政府主席蔣中正卽曾向廣氏透露中央擬開辦新京航線，每月飛航一次的計畫。（註二四）同年秋，因東北變故，歐亞航空公司原先開辦上海飛滿洲里轉西伯利亞鐵路至歐洲的郵運路線被迫中斷，乃亟亟進行改道新疆以通歐洲計畫。（註二五）同（二十）年十二月十三日，交通部派歐亞航空公司營業組主任李景樅、航機組主任石密德等從事上海、南京、北平、哈密至廸化的試航。（註二六）同月二十日，李景樅等駕歐亞第一號機由北平出發，途經包頭，取道綏遠、寧夏，於下午四時半抵歸化之弱水河，宿於人禽俱無，淹沒千餘年的黑城子古城荒郊。二十一日繼續西飛，當日抵哈密。二十二日晨由哈密飛廸化，當天下午三時半平安到達，由北平至廸化共飛行二千九百公里。飛行時間，計北平至包頭三小時，包頭經弱水河、哈密至廸化，各站間各需五小時，合計十八小時。至此，平新間旅程，經由飛航，可由三個月縮短爲兩日半矣！（按：

國史館 Academia Historica

平常由北平至廸化陸行，係先乘火車至包頭，然後轉駱駝續行，費時三個月。）（註二七）

民國二十一年四月一日，滬新線先開闢南京經洛陽至西安一段。五月八日展至蘭州。同月十八日，滬蘭段正式開航，由南京至蘭州全長一千五百餘公里，如上午七時由南京起飛，下午六時可抵蘭州，自是京蘭旅行，亦由二十日縮短爲十二小時。（註二八）至於蘭州以西路線，因籌備困難，延至二十一年十一月十四日，交通部始再派歐亞航空公司航機組主任石密德、機師盧茲由北平駕五號機，再度前往試飛。同月二十三日，抵廸化，其後並飛達塔城。（註二九）翌（十二）月十五日，滬新線正式通航，由上海經南京、洛陽、西安、蘭州、肅州、哈密、廸化至塔城，全程四〇五〇公里，費時三天可達。此航線並由歐亞航空公司德方股東與蘇聯商訂辦法，預定中蘇飛機於二十二年五月實行聯運。（註三〇）原以爲歐亞通航，指日可待，惟先因哈密廸化段新省不准設立無線電臺，致使飛航安全缺乏保障。嗣因民國二十二年四月，新疆發生政變，新疆白俄歸化軍團長安團諾夫向新疆督辦金樹仁請餉，被金訓斥，安在惱怒之餘，聽信各方慫恿，即與廸化城防指揮官白受之、督署參謀長陳中等人，於四月十二日發動政變，趕走金樹仁。時盛世才正率兵平亂民，於烏拉拜（廸化城西三十里）得訊後，即刻率部趕回。十三日抵廸化，將與金氏有關人員一律解除武裝並施以囚禁，更換其學生充當連排長（按：盛世才爲新疆軍事學校戰術總教官），又要求東北義勇軍加入反金行列（按：盛世才爲遼寧人，屬東北系軍人），先佔領城北一砲成功山制高地區坐機觀變。同日，金樹仁指揮軍隊反攻廸化，佔領西北城角大半，安團諾夫所率白

國史館 Academia Historica

俄歸化軍不敵準備逃亡，盛世才於城東參戰，金樹仁見東北軍反叛，知不能敵，遂倉皇撤兵退昌吉。十四日，倒金者召開聯席會議，盛世才以軍隊包圍會場，不得已選盛世才爲督辦，劉文龍爲主席。（註三一）同年九月，盛氏爲與馬仲英交戰，引蘇軍入新助陣，恐機密洩漏，遂藉廸化不寧爲詞，電阻歐亞航空公司飛機入新。（註三二）從此新疆轉而傾向對蘇開放局面，故滬新航線雖屢經歐亞航空公司請求復航，但均爲盛氏所阻。（註三三）嗣後民國二十六年，盛世才在新疆進行大整肅，竟誣告歐亞航空公司利用其商業，掩護蘇聯托洛斯基派在新疆建立基地，進行陰謀活動，而封閉歐亞航空公司，沒收該公司廸化站財產，連同交通部所屬在新各機關人員，均被收押。至此，滬新線再行開航的最後希望，全告破滅。（註三四）

(二)渝哈線的籌備

基於前述滬新線爲新疆地方當局阻攔的經驗，故當民國二十七年九月，中蘇擬議重開西北航線時，交通部特委託新疆駐京代表（兼外交部駐新疆特派員）張元夫將中央開辦西北航線，連絡中蘇交通意旨，徵詢於盛世才，俾收中央與地方連繫之效。（註三五）事經盛氏首肯後，交通部即積極籌劃渝哈線的試航。

民國二十八年二月十三日，交通部正式呈報行政院，准予派機自重慶飛行哈密，作爲渝哈線首次試航。（註三六）同月二十日，交通部徵召歐亞航空公司 Eu23 號機，改名「交通一號機」，

國史館 Academia Historica

由重慶首途哈密。（註三七）據民國二十八年三月九日時事新報報導此次試航經過情形稱：

「交通部爲溝通西南與西北間之交通起見，特籌闢重慶至哈密航空線，同時並將與蘇聯合辦由哈密至阿拉木圖之航線，俾與渝哈線相接，以便利中蘇兩國之交通，並已於上（二）月二十日，派機一架，由渝飛哈，作第一次之試航，當時交通部並派有航政司某高級人員，隨機前往哈密視察，並與哈密當局洽商一切，結果甚爲圓滿。該線全程二千七百公里，僅需二日可達，上午七時由渝起飛，當日下午二時達蘭州過宿，次晨由蘭起飛，下午二時即可達哈密，故全程實際上僅需十五小時可達。現該線籌備事宜即將就緒，短期內即可正式開航，預定每週來回各飛一次，至該線沿途降落地點，決借用歐亞公司以前滬新線原有之航站，無需另設。」（註三八）

然而不順之事，接踵而來。先因擔任此次試航的交通一號機，於二月二十一日抵哈密後，主管哈密機場的蘇籍站長，不明中蘇通航原委，竟不准交通一號機起飛，事經雙方交涉協調後，迄二十五日始准放行，由哈密回航。（註三九）惟此機飛至肅州，又因機器故障而停擺，俟歐亞公司將零件送去後，延至三月十一日，再經西安、成都飛返重慶，並於當日加油直飛昆明。但不幸飛臨貴州省威寧上空時，因天氣惡劣，擅山而毀，正副駕駛受重傷，乘客四人罹難。（註四〇）

然而我交通當局，對於開闢渝哈線的決心，並未因此次擅機而受影響。民國二十八年三月二十四日，正式開航時，即由交通部再徵召歐亞航空公司 Eu17 號銀灰色巨型機，改名「蘭州號」，擔任正式首航。該機由正機師林敬岱及副機師陳宏加駕駛，於當日上午八時三十分由渝起飛，

國史館 Academia Historica

機上除無線電員舒之鑰外，另有乘客蘇聯駐華大使館人員四人，渝哈線哈密站主任龍熙，辦事員葛天民、侯偉民等共十人。蘭州號由重慶起程後，先飛漢中過夜。（註四一）二十五日繼續西飛，經蘭州、涼州、肅州，於下午抵哈密。此機飛達哈密後，本擬於翌（二十六）日返航，但因哈密機場蘇聯主管有意刁難，不借給汽油，而無法起程。（註四二）事經交通部派專員張孟令拜晤蘇聯駐華大使館中文秘書司高磋，請渠電告哈密機場蘇籍主管，准予先行借給汽油，而後由交通部以現款償付。（註四三）三月三十一日，蘭州號借得汽油，於當日晨回航，四月一日下午一時四十分，安抵重慶，全程二千三百一十公里。（註四四）

㈢渝哈線飛航經過

渝哈航線由於蘇聯反對由中德合辦的歐亞航空公司接辦經營，中國交通部乃轉換個方式，改爲名譽上調用歐亞航空公司 Ju52 式飛機，由交通部自行辦理。（註四五）其飛機在機翼上下繪「民用航空機」字樣，機身後部左右兩面繪「交通〇號」及「郵」字樣。民國二十八年四月，排定班期爲每週往返各一次，逢星期五由渝起飛，經西安、蘭州、涼州、肅州至哈密。逢星期日自哈密循原線返渝。經停各站有關設備及人員，均借用歐亞航空公司人員。（註四六）

此航線經營至民國二十九年八月，爲應戰時需要，正式列爲歐亞航空公司昆渝哈主航道，成爲中國戰時首都重慶連繫西北、西南兩地方的最重要航空交通。其航班，仍然每週來回一次，每

國史館 Academia Historica

星期二由昆明起飛，經重慶、成都到蘭州，星期三由蘭州飛哈密，星期四由哈密返航。（註四七）民國三十年三、四月間，由於日本加强對法屬安南（越南）的控制，並擴大對華封鎖，致使我國沿海對外交通，更形困難，歐洲運華物資、郵件乃兩度假道蘇聯莫斯科——阿拉木圖航線東來，渝哈線隨之於五月間，增加航班至每週各兩次，擔負起國際運輸重責。（註四八）同（三十）年六月，德蘇戰爭爆發，歐洲東來客貨頓減，渝哈線再度回復每週往返各一次，但在渝蘭段另增直飛航班，隔週一次，作機動性的調運西北客貨郵件。（註四九）

民國三十年七月一日，德、義承認南京汪僞政權，翌（二）日，外交部宣佈對德、義絕交。（註五〇）七月三十日，我國終止中德郵運合同，將歐亞航空公司收歸國有，由交通部接辦。交通部指派公司原有中方董事、監察，繼續以歐亞航空公司名義，經營原有航線，並由公司董事長何墨林、總經理李景樅負責一切業務。（註五一）不意民國三十年十二月八日，太平洋戰爭爆發，當日日本飛機突襲香港、九龍，是時歐亞航空公司第二十二號（重慶號）、第二十四號（哈密號）、第十五號（蕭州號）等巨型機，均因搶運政府留港物資及人員，暫停九龍待發，日機驟至，除第十五號機已載器材飛桂外，第二十二號、第二十四號兩機均慘遭炸燬。另歐亞公司第六號、第七號兩架小型機，時亦在香港修理，遂同罹浩劫。更不幸地是，隔三天（十二月十一日），日機襲擊桂林機場，復將前由港飛桂之第十五號機掃射焚燬。至此歐亞航空公司僅剩 Ju52 巨型機第十九號（成都號）及 W34 小型機第二號各一架。（註五二）然前述歐亞航空公司飛機，均爲德製

國史館 Academia Historica

容克斯機，所需零件惟賴德國漢沙公司售給，來源不易。因之在民國二十九年九月二十七日，德意日締結三國同盟，並承認日本建立所謂「大東亞新秩序」的領導地位，導致中德關係，瀕於絕裂之際，交通部即以渝哈航線，關係重要，搶先向德國漢沙公司訂購飛機零件一批，以備飛航所需。此批零件，經由蘇聯莫阿航線東運，其中一小部份於三十年初運達，但大部份零件却遲至六月二十二日德蘇戰爭爆發時，剛抵蘇聯阿拉木圖，遂爲蘇聯海關視爲德人物品，作敵資加以扣留。事情發生後，我國交通部航政司即致函蘇聯駐華大使潘友新，告以該批零件係中國向德購置，專供渝哈航線之用，價款亦已付清，希望蘇聯阿拉木圖關，准予放行。同時交通部於三十年八月間，派哈密航空站主任陳友援親往阿拉木圖設法催商放行，惟蘇聯均不加理睬。（註五三）其後中德斷交，飛機零件，更無法補充。因此歐亞航空公司在民國三十年十二月以後，由於飛機、零件兩缺，其經營頗有巧婦難爲無米之炊的困境。何況在所剩大小兩機中，小型機歐亞二號，不但難以經常使用，且無法擔任遠程飛行，祇得以成都號巨型機維持昆渝哈遠程航班。但此機却也早已逾齡，縱使平常養護極佳，亦難撐大局。（註五四）爲此之故，民國三十年十二月十三日，交通部長張嘉璈，即以中蘇交通日益重要，就商於蘇聯駐華大使潘友新，表達希望蘇聯出售 PC48 式運輸機兩架給我國，以增強渝哈線的載運，配合哈阿線空運能力，當面曾獲潘大使允以協助。同月三十日，交通部正式致函潘大使鼎力協助，並告以倘彼（蘇）方一時不能出售，亦請設法以兩架租讓我國使用。然蘇聯對此事，遲至民國三十一年四月，始以「德蘇戰事關係」爲諉詞，透過中

國史館 Academia Historica

國駐蘇大使劭力子，加以回絕。（註五五）

第三節　渝廸航線的通航

㈠中央航空公司的成立

民國三十一年秋，正當歐亞航空公司渝哈航班因飛機和零件兩缺，飛航陷於時斷時續的困境時，又值新疆督辦盛世才趁蘇聯爲全力迎擊入侵德軍，不得不自新疆撤回部隊，而減弱對新疆控制力的機會，轉變其親蘇態度爲歸向中央，下令遣走在新蘇聯人員。我國政府爲把握此有利時機，穩定新疆情勢起見，不但不追究盛氏以往罪過，並且着手派遣大批人員入新協助。民國三十一年八月六日，蔣委員長中正卽爲使政府派赴新疆人員能如期赴新履任起見，特手令交通部，加强西北交通，由歐亞航空公司渝哈線展延至廸化，而爲渝廸航線。（註五六）然而此舉，却使以一逾齡老機，苦撐渝哈航線已捉襟見肘的歐亞航空公司的經營，更爲艱難，不得不改弦更張。

民國三十二年二月八日，交通部和航空委員會爲謀解決歐亞航空公司困境，俾使擔負西北航空交通之重責，合呈蔣委員長中正，將歐亞航空公司改組爲中央航空運輸公司，其呈文云：

報　告　民國三十二年二月八日　于重慶

謹按歐亞航空公司因器材補給困難，目前已至無法維持之狀態，在政府致力西北建設之時，

國史館 Academia Historica

該公司實不能負擔西北交通之重責，經職等商討結果，認爲有卽重新改組之必要，敬將各情呈列如左：

（甲）歐亞公司現狀之缺點

(1)僅有容克斯飛機一架，已經使用五年，零件不全，時飛時停，班期不定。

(2)最重要之西北航線，因飛機缺乏，不能定期航行與俄國飛機相合接，致給俄方藉口，常以其本國之飛機，請求飛入我國內地。

(3)因前與德國合辦之關係，美國對該公司飛機之補充，每藉口拒絕，英國則自身之補充尙虞不給，更不能予該公司以若干之補充。

(4)公司尙有八組飛行人員閒置無用。

（乙）擬重新改組之要領：

(1)擬將歐亞航空公司改組爲中央航空運輸公司，仍隸交通部(簡稱中運公司)(The Central Air Transport Cooperation) (CAT Co.)

(2)中央航空公司之組織，依業務綱要另擬呈核。

(3)原任歐亞公司經理李景樅，擬由交通部另調職務，中央航空運輸公司之主辦人員，由航委會遴派陳卓林充任。

(4)歐亞公司之勤務人員及機械人員與必要之職員及全部器材，移交中運公司。

國史館 Academia Historica

(5)以中央航空運輸公司名義，向美國要求分配運輸機，在外交上與軍事上之理由，較爲充分，措詞亦易。

(6)改組後現狀之維持，可由空軍協助之。

該般之建設。

(丙) 中央航空運輸公司之任務

(1)保持並增進渝蓉、寶鷄、蘭州、哈密、廸化、伊寧航線之定期航行，不使中斷，以利西北

(2)依器材增加之狀況，逐次開闢以左各航線：

1. 蘭州、西寧、共和、玉樹、昌都、嘉黎、拉薩之線。
2. 西安、敦煌、且末、于闐、莎車、
3. 吐魯番、焉耆、庫車、疏勒之線。
4. 蘭州、寧夏、庫倫之線。
5. 蘭州、西安支線。
6. 國內其他之必要航線。

(3)與空軍協調，培植長途航行人才，爲將來空軍擴軍之準備。

(4)與空軍協調，發展航空製造工業。

本案如蒙

鈞座核准，當依照本報告之綱要，另擬詳細改組方案呈核。是否有當！敬乞

鑒核批示祇遵　謹呈

蔣委員長

職　交通部長曾養甫

航空委員會主任周至柔（註五七）

上項改組歐亞航空公司的呈文，在同（二）月十三日，即迅蒙蔣委員長批示照准。（註五八）民國三十二年三月一日，交通部令歐亞航空公司予以結束，調總經理李景樅爲交通部專門委員，另組中央航空運輸公司，派陳卓林爲總經理，查鎭湖爲副總經理，並於當日交接任事。（註五九）惟中央航空公司成立後，雖由航委會先後撥給大小軍用飛機十架（包括俘得日本九七式機一架，二十五年廣東所購亨克機（Heinkel）一架，伏爾梯機（Voltee）二架及三十三年六月以後所撥之洛克希（Lockhead）A-29 式六架，加以改裝，權爲使用，但該項飛機，原非民用者，運輸性能自然欠佳，且曾作戰受損，零件亦屬無法補充，以是各機使用時少，修理時多，實際運能，反不如歐亞公司所存性能優良的逾齡老機。（註六〇）兼之當時德蘇戰況激烈，西北飛航所依賴的蘇聯汽油中斷，在此機、油兩缺的情形下，中運公司營運，更形黯淡，西北渝廸航線，時有中斷之虞。民國三十二年十月二十八日，中運公司即因蘭州站存油已罄，不得不通令渝廸航班當日暫停飛航。（註六一）因此遇有急需，交通部不得不臨時調派中國航空公司飛機飛航渝廸線，或商調中

國史館 Academia Historica

蘇航空公司飛機協助，以應急需，而資銜接。（註六二）例如民國三十二年十二月二日，交通部因蘇聯外交官多人及交通部幫辦吳元超等亟需赴新公幹。（註六三）而原飛航渝廸線之中運公司中五號巨型機，適需大修，一時無法擔任西北航線長途飛行，（註六四）乃急飭中國航空公司於十二月九日，派遣專機，臨時飛渝廸線一次，至於該機在哈密所需油料，由中運公司借撥，沿途亦由中運公司西北各臺導航。（註六五）民國三十三年四月七日，中運公司更以西北航站油料奇缺，已陷停航，爲節省開銷，下令將渝廸線廸化站裁撤，航行仍舊通至哈密爲止。（註六六）

(二)中國航空公司加入渝哈線飛航

基於中運公司已無力獨自承擔西北航運重責，民國三十四年，適值伊犂動亂爆發，（註六七）交通部爲加强重慶與新疆間交通起見，於三月間特飭中國航空公司加入渝哈線的飛航，以便與中運公司相互調濟。三月十三日，中航由重慶試飛肅州。十八日試飛哈密。三月二十八日，渝哈段正式通航，全程一千九百五十公里（該航線由重慶直飛蘭州，省去飛西安一站，故較中運公司原航線縮短一百公里）。其票價爲：肅蘭段國幣六千元，蘭哈段國幣一萬二千元，渝哈直達全票國幣二萬元，並暫定每月飛行一次（每月最後星期五開航）。（註六八）民國三十五年三月，國府改組新疆省政府，以張治中代替吳忠信出任新疆省政府主席，期冀以和談方式，解決伊犂問題，進而穩定新疆情勢。爲便於張治中所帶大批人員入新，三月二十一日，交通部飭令中國航空公司儘速籌辦，將渝哈航次，由每月來回一次，增爲每兩週來回一次，並自五月份起實行。（註六九）三

國史館 Academia Historica

月二十二日，交通部又以渝哈、哈阿兩線班機，常有脫班，以致不能在哈密銜接，再令中國、中蘇兩航空公司糾正。（註七〇）三月三十日，中國航空公司呈覆遵辦，並定五月份起，渝哈班機每月第二及第四個星期五由渝飛哈，各於次日（星期六），自哈返渝。（註七一）以便與中蘇航空公司廸哈段航班銜接。（廸哈航班係每月第一及第二個星期三由廸飛哈，星期四由哈返廸。）（註七二）

第四節　渝哈、渝廸航線營運及實際飛航情形

㈠渝哈、渝廸航線營運情形

西北渝哈、渝廸航線的飛航史實已如上述，至於此航線的營運情形若何？茲爲便於敍述起見，擬就其飛航狀況、乘客人數，貨物、郵件、行李重量，延人和延噸公里，基本運價變動表及渝哈航線、西北公路運價指數與重慶、西安物價指數比較表等項，列表如下：

（表一）渝哈廸航線飛航狀況

年度	公司	航線名稱	起訖地點	航線里程（公里）	飛行次數（次）	飛行里程（公里）	飛行時間（小時—分）	平均速度 公里／小時	試飛中途折回及定機更調等飛行公里
三一	歐亞航空公司	渝廸線	重慶—廸化	二、六〇〇	六六	二〇、七七〇	五九三—一八	二〇四	
三二	中央航空公司	渝哈線	重慶—哈密	二、〇三〇	三	一三、〇三六	四四—五八	二六七	一九五

國史館 Academia Historica

年度	公司	航線	重慶—哈密						
三四	航中空公司	渝哈線	一、九五三	六	九四、〇六	三一-三〇	三四	一一九、〇一三
三四	航中空公司央	渝哈線	一、〇三〇	二	一、四九二	五-三	三九	四四〇
三五	航中空公司國	渝哈線	一、九五二	三四	四八、八四	三四-五	三六	三、四三二

（表二）渝哈迪航線乘客人數及貨物郵件行李公斤數

年度	公司	航線	客運（人）				貨運（公斤）		郵運（公斤）		行李（公斤）	
			人數	收費	免費	公斤數	收費	免費	收費	免費	收費	免費
三一	歐亞	渝廸	六六	六三	四三		九、三六	八、四四	一三、四三	三	一六、六一〇	四、六九
三三	中央	渝哈	五一	五六	四	一、九一四	一九二	三七	四四四	三	四三	六〇六
三四	中國	渝哈	一、〇五一	一、〇三一	三	四九、〇六	一四、四六	六、〇六	五、六三	一	一三、〇四三	七六四
三四	中央	渝哈	一	一	一	一、四六〇	一四	一、一七六	一六	一	一	一
三五	中國	渝哈	四四七	四三九	八	一六、一六六	一、一六九	四、一四四	六、七九九	一	三、一〇一	九、六四四

國史館 Academia Historica

（表三）渝哈航線延人公里及延噸公里

年度	公司	航線	總計		客運		貨運		郵運		行李	
			延人公里	延噸公里	收費	免費	收費	免費	收費	免費	收費	免費
三三	中央	渝哈	七七、一九二	二、九七八	七二、五五五	四、六四六	三〇八	二七八	六三四	—	一、三五八	八七七
三四	中國	渝哈	一、一〇〇、一三九	六一、三七〇	一、〇六六、五八四	三三、五五五	一九、一三五	五、四三一	六、八一七	—	二九、一三〇	九、八四〇
	中央	渝哈	八八〇、二四七	三〇、五六三	八七〇、四〇七	九、八四〇	一、二五五	一、〇四三	一六六	—	二三、五五八	三、六六
三五	中國	渝哈	八八〇、二四七	三〇、五六三	八七〇、四〇七	九、八四〇	一、二五五	一、〇四三	一六六	—	二三、五五八	三、六六

（表四）渝哈廸航線基本運率變動表

里程（公里）	客運（不分等）（每人公里元）	貨運（普通品）（每公噸公里元）	實行日期 年、月
二、三一〇	〇・四九七八	四・九七八	二八、三
一、一六〇	〇・六七二四	六・七二四	二八、一〇
二、一九〇	〇・七五三四	七・五三二五	二九、七

國史館 Academia Historica

二九、八	九・五八六五	〇・七九九〇	二・一九〇
三〇、六	一六・七六〇	一・三九〇	二・一九〇
三一、五	五九・七〇〇	一・三九〇	二・一九〇
三一、六	八九・六一〇	二・二四〇	二・〇五〇
三一、一二	一一五・三七〇	三・〇七〇	二・六〇〇
三一、八	一六二・三〇	四・六五	二・六〇〇
三三、三	二〇九・六一	五・八〇七	二・六〇〇
三三、七	二〇七・六九	七・六九	二・六〇〇
三四、六	六一五・三八	一五・三八	二・六〇〇
三四、九	九二三・〇七	四〇・三三	二・六〇〇

(註十三)

（表五）滁哈航線西北公路運價指數與重慶西安物價指數比較表

基期：二十六年上半年

年份	運價				指數				物價指數	
	滁哈航線				西北公路				重慶	西安
	客運		貨運		客運		貨運			
二六	一〇〇		一〇〇		一〇〇		一〇〇		一〇〇	一〇九
二七	一		一		一〇四		一一四		一三四	一四二
二八	一七九		一七九		一四五		一三二		二三六	二三八
二九	二五二		二七五		二八〇		二四九		七〇五	五五五
三〇	三九四		四七四		六三八		五九四		一、七五一	一、九二八
三一	六七三		一、一三九		一、四一六		一、七八四		五、三九六	五、八一四
三二	一、二八五		四、七一二		三、二八五		三、三一五		一三、九〇二	一七、一九七
三三	二、二六〇		八、六七二		八、一七三		八、〇八三		四〇、一七〇	四四、三三〇
三四	五、〇八〇		一〇、三一八		一一、七一五		一四、七七九		一九一、三七七	一六五、七五二

（註七四）

由上述資料可知：

(1)渝哈線自民國三十年底，太平洋戰爭爆發後，航運始終不振。

(A)飛航次數不足：如按照民國二十八年渝哈線開航時，每週往返各一次計算，則每年應飛行一〇四次，但是表中顯示，民國三十一年僅飛行六十六次，三十三年十二次，三十四年四十次，三十五年二十三次，均和開航時相差甚多。

(B)飛航里程未達標準：歐亞渝廸線長二〇五〇公里，中國渝哈線長一九九五公里。但民國三十一年，歐亞渝廸線每次僅平均飛航三一五公里；三十三年中央渝哈一〇〇〇公里；三十四年，中國一六六〇公里，中央七四六公里；三十五年中國一九九五公里。其中僅民國三十五年中國航空公司達到標準。

(C)乘客搭乘里程平均值太低：渝哈全程，中央二〇五〇公里，中國一九九五公里。但民國三十三年，中央航空公司每位乘客僅平均搭乘一二四五公里；三十四年中國一〇三四公里，中央六五〇公里；三十五年中國一七八公里，可知短程乘客甚多。

(D)由（表三）客貨運收入數目觀之，免費太多，其中貨運尤甚，這對營收影響很大。

(2)渝哈線運價指示跟不上物價指數漲幅，員工生活困苦。

(A)由（表四）與（表五）可知，自民國二十八年至三十四年的六年中，渝哈線客運運價僅漲四六・三倍，貨運漲一八五・四倍。但同期間西北公路客運漲一四九・八倍，貨運漲二〇

國史館 Academia Historica

三倍；重慶物價指數則漲八一〇倍；西安物價指數漲六九六倍。可知渝哈線運價跟不上西北公路漲幅，更跟不上西安及重慶物價漲幅。

(B)如以渝哈線運價指示與重慶物價指數作爲衡量航業員工的收入標準，則渝哈航線員工薪資，顯然偏低甚多，員工生活自然困苦。

(二)渝哈廸航線實際飛航情形

渝哈廸航線係由重慶經西安、蘭州、肅州、哈密飛達廸化，全程二千六百公里，其間需經秦嶺高嶽及廣瀚沙漠，氣候條件甚爲惡劣，尤其出河西走廊嘉峪關以西，起大風時，風速每秒高達四十公尺，中夾灰沙雲塊，且風向變更不定，甚難捉摸，因而飛航其間，飛機來源不易，飛行此航線飛機，多爲逾齡老機，甚至是由受損過的軍用飛機，臨時拼裝充數，其安全度，尤爲可慮。民國三十四年秋冬間，鄧文儀先生曾爲消弭伊犂動亂，先後兩次往返重慶廸化間，其後並將此兩趟飛航的可貴經驗，詳細記述下來，成爲後人了解渝哈廸飛航的最佳資料。茲將鄧氏「西北遊記」有關此兩趟飛行所經地點、自然人文景觀及所遭困難，節錄如次：

(1)民國三十四年秋，伊犂叛軍向新疆省政府表示，願意和談，國民政府派張治中赴新接見叛軍代表，時鄧文儀先生任軍委會政治部第一廳廳長，奉命偕往，其由重慶首途飛赴廸化經過情形如次：

國史館 Academia Historica

「（民國三十四年）九月中旬，我們乘飛機由重慶至蘭州，飛行將近五個小時」，「由蘭州至廸化，據說陸路要走兩個十八站，一站九十公里，合計三千二百多華里，空中飛行二千航空里左右，直飛通常要飛七小時以上，否則就要在玉門或哈密住宿一宵，我們這次先飛到肅州，因爲這裏有國軍駐防，是河西走廊重鎭」，「離肅州數十里就是嘉峪關」，「出嘉峪關飛到玉門停兩小時，和地方軍政人員晤談，玉門油礦出產汽油，規模甚大，經常每天可以生產一萬加侖，西北公路所用之汽油，多取給於這裏。」「由玉門到哈密，僅需兩點多鐘，由飛機下望大地，盡是沙石，所謂平沙無垠，千里黃沙，雜著很多紅的石山或石頭，很不容易看到水草，自古由內地到邊疆的人，都是用牛馬或駱駝作交通工具，經過這一段，常常數百里沒有人煙，艱難的程度，不難想見，就在飛機上觀看，也覺得枯燥無味，而且這一段路程，空中氣候很壞，飛機震動，我們同機的人，差不多都嘔吐了，普通人認爲到新疆爲畏途，不是沒原因的，旅途之困苦與險阻，一言難盡，不是實地經歷過的人，是不知道其中的情味的。」「哈密地方比較廣濶，這裏是玉門到廸化的中途，居民數千，回教同胞佔大多數。哈密的西瓜是很著名，因爲是種在很深的沙土，瓜味美好，顏色鮮艷，重量小者十斤，大者數十斤，解渴佐餐，都稱上品，爲新疆特產之一，品種之好，冠於全國。我們在飛機上因爲氣候不好，人人難過，到哈密天氣甚熱，大家吃了好些西瓜，眞是清涼舒暢。這時國軍有一個軍駐防哈密地區，軍長是楊德亮將軍。……我們在哈密吃午飯，下午三點鐘，才繼續西飛，前往廸化。」

國史館 Academia Historica

(2)鄧氏於新疆公幹後，卽回重慶，其回程情形如次：

「我們在一個天朗氣清的早晨離開了廸化，經過哈密停了兩小時，把廸化情形告訴哈密軍政負責人李鐵軍將軍，再飛玉門停兩小時，然後直飛蘭州，到了蘭州已是暮色蒼茫的時候，谷主席（正倫）、蔡市長（孟堅）等都已在機場迎接，我們在蘭州住了一天，很快就由蘭州飛回四川重慶，三天之內，由西北回到西南，等於由塞外回到家鄉。」

(3)鄧氏回重慶約一個月後，由於新疆當局電請渠等再至廸化，與伊犂代表商酌和談各項辦法，遂二次由渝飛廸，其飛航情形如次：

「我們仍由張治中率領，再去新疆，在十月上旬的某日，由重慶飛到了蘭州，這次飛行比較前次要好些，也許因爲一回生疏，兩回熟識的關係，或者問題可望解決，精神上、心理上都存着愉快的感覺。」

「我們這次在蘭州停的時間很短，僅僅住了一宿，第二天就飛廸化去。因爲過去來回經玉門都沒有停多久，這次多停留幾個小時，在那裏吃午飯。出玉門關後，天氣不好，有巨風，飛機陳舊，被風吹得時時發出巨大的響聲，我們提心吊膽，怕飛機失事。陳舊的飛機，實在不適宜於這樣長途的飛行，幸而在黃昏的時候，平安到達廸化。聽說第三天這架飛機回航，飛到玉門降落的時候，有一個發動機突然斷了，飛出機場失事，假使我們乘坐這架飛機多飛幾個小時，也許我們都遭到厄運，這是個很可怕的回憶，也是不幸中之大幸也。」

國史館 Academia Historica

(4)民國三十四年農曆十二月底，由於鄧氏等所要會面的伊犂談判代表未如約前來，鄧氏因在重慶政治部職務關係，先於十二月底由廸化乘坐一架小型軍用機至蘭州，候機兩天再轉搭中央航空公司班機經西安回重慶。其旅程如次：

「這時已是十二月底，飛行員盼望早些回家過年，我們在玉門停機加油，朔風凜烈，天氣惡劣，飛機不易發動，費了兩三小時努力才起飛，飛到蘭州已經暮色蒼蒼。」「由蘭州到重慶，歐亞航空公司（當時已改名中央航空運輸公司）的班機每週兩次，我搭上了班機，飛機在西安降落一次，下午經過川陝交界的秦嶺（應爲大巴山），遇到狂風暴雨，雪雹打擊着飛機作響，飛行受到阻力，行進速度減慢，預定下午四時可到重慶，黃昏才到達，近郊大雨如注，大霧瀰漫，天黑找不到機場，在上空盤旋飛了半小時，我們就心是否還有油料，最後冒險下降，終於安全降落在長江中心的珊瑚壩機場，到家已是夜深時候了。」

「三個月來兩度天山，匆匆來去，到此告一段落。西北邊疆的區域，雖因有了飛機，縮短了距離，由重慶到廸化，大約一個星期卽可來回，但是因爲各地機場地面設備不好，飛機陳舊，不宜長途飛行，加之天氣變化甚劇，旅行仍然是困難危險，偶一回想這兩次旅行的經過，眞是驚喜交集。」（註七五）

誠哉斯言，我們爲鄧氏慶幸，但如同時設身爲每日飛航此航線的空勤人員設想，亦可了解其間之危險與艱難。

國史館 Academia Historica

第五節　蘇聯企圖控制中國西北航線的陰謀

民國二十八年，中國藉蘇聯應允開闢中蘇航線之便，重開西北渝哈航線，並於三十一年冬展延至廸化，成爲中國戰時首都重慶連絡西北地區最重要的航空幹道。此航線的開航，對於抗戰時期輸入蘇聯及歐洲物資，增進中蘇交通及對西北的開發，尤其民國三十一年後，對於新疆情勢的穩定，均有所貢獻。

然而蘇聯應允西北中蘇航線的開闢，實亦暗藏着控制中國西北航線的異圖。其辦法是先控制哈密至阿拉木圖的哈阿線，然後阻難中國經營渝哈線，俟中國無力經辦時，蘇聯即可乘機而入，派機接航，其飛機得以名正言順經由伊寧、廸化、哈密、蘭州直抵重慶，全面控制中國西北航空交通。例如：民國二十七年冬，中國積極籌辦渝哈線時，蘇聯明知中國無力再成立一航空公司經營此航線，即反對歐亞航空公司接辦渝哈線，事經交通部長張嘉璈同以由交通部自行辦理，才得罷休。（註七六）民國二十八年二月，渝哈線試航飛機抵哈密後，哈密機場蘇籍主管竟扣留飛機，不准起飛，經交涉後，始得放行。翌（三）月，渝哈線首航，哈密機場蘇籍主管又不准借給汽油，予以刁難。民國二十九年九月，交通部與德漢沙航空公司洽租 DC3 式飛機兩架，爲歐亞航空公司飛航西北之用，因當時已無法由海道輸入，惟轉洽商蘇聯，准以借境東來，但爲蘇聯拒絕。（註七七）民國二十九年秋，交通部以中德關係日漸濒危，曾搶先向德國漢沙公司訂購飛機零件一

國史館 Academia Historica

批，備供渝哈線之用，經由蘇聯東運，其中一部份於三十年六月德蘇戰爭爆發時，剛抵阿拉木圖，遂爲蘇聯海關視爲德人物品，作敵資扣留，事經交通部向蘇多方交涉放行，惟蘇聯均不加理睬。由於此批零件被扣，使渝哈線的飛航，倍增艱難。(註七八)民國三十年十二月，太平洋戰爭爆發，歐亞航空公司飛機，先後在香港、桂林等地被日機炸毀多架，交通部曾請求蘇聯出售運輸機兩架給中國，以增强渝哈線運載能力，亦爲蘇聯所回絕。民國三十一年秋，新疆情勢好轉，交通部奉蔣委員長中正手令，將渝哈線展延至廸化，蘇聯竟以此舉違反中蘇航空公司合約第六條，向中國提出抗議。(註七九)可是在民國三十二年底，交通部以飛機短缺，無法維持渝哈航班，向蘇聯提出由中蘇航空公司飛機一架，作哈密、蘭州、重慶間定期與不定期飛行，却爲蘇聯同意，(註八〇)則蘇聯欲阻礙和減弱中國飛行渝哈線的能力，進而由渠控制中國西北航線的企圖，已甚爲明顯。

因此中國開闢渝哈廸航線，除了前述廣闢對外通道，便利中蘇人員往來及鞏固西北的目的外，何嘗不是含有杜塞蘇聯飛機，假借名義東來的內在作用，自然不會自毀立場，讓蘇聯陰謀得逞。

緣自民國二十七年冬，蘇聯駐華大使盧幹滋來華履任後，即以西北中蘇航線未闢，蘇聯人員來華非常不便，請蔣委員長中正特許，由蘇聯派民航機一架，每月餘往返重慶莫斯科間一次，專爲遞送外交郵件或搭載蘇聯來華服務人員。(註八一)自此以後，蘇聯飛機(包括民航機、大使館

國史館 Academia Historica

專機、軍運機等）即時常藉故由伊寧入境經廸化、哈密、蘭州、西安、成都飛重慶，對中國西北領空影響甚大。民國二十八年十二月，航委會主任委員周至柔據蘭州空軍第一軍區司令黃秉衡的報告，（註八二）將蘇機在中國西北領空自由飛行，載運八路軍，不受檢查，致影響中國主權事，呈報蔣委員長核定向蘇交涉辦法。（註八三）事經蔣委員長於民國二十九年一月十四日，核定五項辦法，交由外交部與航委會向蘇交涉：

(1)蘇機飛航我國境凡逾越中蘇通航協定所規定之範圍者，或竟飛至哈密以東者，應力請蘇方速爲制止，以保主權，而免演成慣例。

(2)我國已頒之對於領空防護各種法規，應即通知蘇方，俾遇蘇機入境依法處置時，彼方不致發生誤會，且使知該項法規並非對蘇機特定苛嚴之辦法。

(3)現中蘇即已直接通航（指哈阿線），爲增加中蘇通航班次，促進民航事業之發展，所有蘇方以前使用運載人員器材之各式飛機，應一律停航，更無過哈（密）東航之必要與理由，應請蘇方限期調回。

(4)關於蘇機運載八路軍員兵及便衣俄員荷槍駐守機傍，反禁我方人員近前各節，應力請蘇方不得再有同樣事項發生，如須保護之時，應通知我關係方面核派員兵前往保護之。

(5)對於越境飛機及所乘出入國境之蘇方軍民人員，除事先已通知我方及服務我國之蘇志願空軍人員負有特種任務者，已另有規定外，餘概須依照法令規定檢查，對於飛機，亦可酌用扣留

國史館 Academia Historica

或以不供汽油等辦法，以爲有效之制止，並嚴禁國人乘坐是項非法飛機。（註八四）

民國二十九年二月六日，外交部長王世杰約見蘇聯駐華大使潘友新，將蔣委員長核定之五項辦法，向蘇方提出，惟蘇大使竟回以：蘇機來華，係因中國「交通未便，交通工具亦不完備，蘇聯爲顧全友誼關係，乃自動派機以謀便利，若交通無阻，工具完備，我（蘇）方之外交郵差得以暢行暨軍事人員亦能往來無間，則無需此種設備矣，抑有言者，此輩義勇軍，係服務於貴（中）國，亦爲貴國抗戰而犧牲，過去已多死傷，將來乃不能免，是以關於彼等之往返祖（蘇）國，尤不能不爲顧慮也。」蘇大使並對搭乘渝哈航班事表示：「歐亞飛機行駛已久，在物質方面多已陳腐，易滋危險，多不願乘，是亦人之常情，不能責備。」經由蘇大使此番的答辯，中國爲顧及中蘇邦交，亦無以阻止蘇機之東來。（註八五）及至民國三十一年，蘇聯在中國服務義勇軍已撤退返蘇，中蘇關係因日蘇簽訂中立協定及德蘇戰爭爆發而日漸冷淡，而此時蘇聯外交專機却變本加厲，時常未待批准，即逕自入境，蔣委員長中正據報後，即以「現中蘇航線久經建立，哈阿、渝哈間各有公司聯絡飛行，擔任兩國間重要運輸，電令外交部停止蘇聯外交專機飛渝，以免妨害哈阿、渝哈兩公司的權利。（註八六）事經外交部於四月七日致蘇聯大使館節略，要求蘇聯停止民航機飛渝，「蘇方人員亦應搭乘該兩線（渝哈、哈阿）之飛機往來，未便有所例外」。（註八七）惟四月二十四日，蘇大使館竟覆以因渝哈線已無正常航行，致哈阿、渝哈兩線不能銜接，使來往人員及郵件不能按時到達，所以蘇聯才派機東來。（註八八）然據交通部表示：渝哈線每月往返兩

國史館 Academia Historica

次，「遇有到哈（密）蘇聯客貨，即非班期，亦每設法加派飛機前往接運，蘇聯大使館所稱各節，均非事實，僅爲其專用機造成飛來重慶之藉口而已，與蘇方每次預定客座，臨時失約同一用意。」（註八九）

因此西北渝哈廸航線的經營，雖於民國三十年多以後，非常艱苦，但因其擔負着西北航空交通及杜塞蘇機東來的雙重責任，故承擔此航線的交通從業人員，惟有咬緊牙關，想盡辦法，苦撐到底，以完成上級所交付任務。

註釋

註一：黨史會編：「中國國民黨八十年大事年表」，頁三三九，民國六十三年八月三十一日出版。

註二：㈠蘇聯民航總局給予其代表依瓦諾夫之任務爲：(1)調查中蘇航空線及沿線應有之機場與設備；(2)允將其所乘至廸化之專機，在航約未簽字前，供充中蘇航線及沿線調查之用。

㈡交通部給予黃毓沛等之訓令，指定其工作爲：(1)研究航空線路；(2)考察機場情形；(3)決定公司應有資本；(4)調查應加之設備。

見交通部長張嘉璈致蘇聯駐華大使函，民國二十七年九月二十九日，交通部檔案，英文原件。另見甘參事潘司長談話紀錄，民國二十八年一月七日上午十時半，於重慶蘇聯大使館，交通部檔案，原件。

註三：㈠交通部長張嘉璈致盛世才督辦函，民國二十七年十月一日，交通部檔案，原件。其函云：

「（前略）茲以本部籌備中蘇航空線，亟須開始，派黃君毓沛前來廸化籌備進行，並帶同劉貴斌、邢國文兩君協助辦理，特囑黃君東謁面陳一切，務祈賜予接見，並懇鼎力協助，俾早日促成，無任感禱。專此敬頌　勛祺。弟張嘉璈拜啓」

國史館 Academia Historica

㈡黃毓沛等三人係於民國二十七年十月四日由漢口乘歐亞航空飛機飛廸，同機者尚有被邀入新的杜重遠、薩空了，另有航委會工程師夏振揚、田兆普及大公報記者陳紀瀅，共八人。見交通部航政司爲「本部派黃毓沛赴廸化之經過情形及任務」致財政司函，民國二十八年三月六日，交通部檔案，原件。另見陳紀瀅：「新疆烏瞰」，頁一六三，臺灣商務印書館，民國六十二年五月臺二版。

註　四：廸化盛世才致張部長函，民國二十七年十月十三日，交通部檔案，毛筆原件。

註　五：㈠廸化黃毓沛晏交通部長巧電，民國二十八年一月十八日發，交通部檔案，原件。

㈡廸化黃毓沛晏交通部長養電，民國二十八年一月二十二日，交通部檔案，原件。

㈢文中所云原訂大綱，係指民國二十七年七月二十九日交通部交與蘇聯之「中蘇航空公司組織大綱」，在大綱第九條規定「公司晏經交通部核准得辦理哈密經廸化至蘇聯邊境 Alma Ata 航空線之航空運輸事項。」

註　六：重慶交通部長張嘉璈致黃毓沛宥電，民國二十八年一月二十六日，交通部檔案。

註　七：廸化黃毓沛晏交通部長寢電，民國二十八年一月二十九日，交通部檔案，原件。按：民國二十八年一月十九日，交通部航政司長潘光迺與蘇聯駐華大使館秘書司高磋談話中，即向蘇方表示，如蘇聯代表依瓦諾夫擬用乘至廸化專機試航哈阿線時，須由中方代表黃毓沛陪同試航。

註　八：廸化杜重遠致交通部長艷電，民國二十八年一月三十一日，交通部檔案，原件。

註　九：廸化黃毓沛晏交通部長世電，民國二十八年二月一日，交通部檔案，原件。

註一〇：廸化黃毓沛晏交通部長東電，民國二十八年二月四日，部發文航字第五〇一號，交通部檔案，原件。

註一一：交通部長致黃毓沛支電，民國二十八年二月九日，部發文航字第五五七號，交通部檔案，原件。

註一二：交通部長致黃毓沛佳電，民國二十八年二月九日，交通部檔案，原件。

註一三：廸化黃毓沛晏交通部長佳電，民國二十八年二月九日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

註一四：廸化黃毓沛晏交通部長灰電，民國二十八年二月十日，交通部檔案，原件。案：「中蘇航空公司設備計劃洽議撮要」，共分爲(1)總綱，(2)資本及款項，(3)購置事宜，(4)航線設備事項，(5)臨時通航事項，(6)人事，(7)運輸事項，(8)建築事項，(9)預算，(10)工程管理及組織事項等十項，爲其後哈阿航線建設施工的基本方案。因原文甚長，內容在此從略。

註一五：廸化黃毓沛晏交通部長哿電，民國二十八年三月二十一日，交通部檔案，原件。案：其後黃毓沛奉交通部令，於三月三十一日搭乘渝哈線首航飛機返渝。見交通部爲「飭搭乘中蘇及本部渝哈線飛機來渝」令廸化黃毓沛電，航字第九四〇號，民國二十八年二月二十六日，交通部檔案，原件。

註一六：部長俄大使談話紀錄，民國二十八年二月十一日下午四時半，於重慶新村四號，交通部檔案，原件。

註一七：交通部爲「擬於十七日左右派飛機飛哈作渝哈首次通航由」上行政院晏文，航字第三二六號，民國二十八年二月十三日，交通部檔案，原件。

註一八：行政院指令交通部，呂字第一五五二號，民國二十八年二月十八日，交通部檔案，原件。

註一九：外交部致蘇聯駐華大使館照會，民國二十八年二月十五日封發，交通部檔案，原件。案：此照會係由交通部起稿，經外交部酌予修改發出。有關照會中所言財務條款，係指中蘇飛航合約附約三：「關於特定期間特種輸入免除入口稅之規定」而言。

註二〇：俄大使部長談話紀錄，民國二十八年三月十日下午五時，於重慶蘇聯大使館，交通部檔案，原件。

註二一：同註二〇。

註二二：中蘇航空公司董事長張元夫晏交通部篠電，民國二十八年十一月十七日，交通部檔案，原件。

註二三：中華民國國民政府交通部與德國漢沙航空公司訂立歐亞航空公司郵運合同，共十條，民國十九年二月二十一日訂立，國民政府檔案，原件。

註二四：張大軍：「新疆風暴七十年代」，頁二九九五，蘭溪出版社，民國六十九年十月出版。

國史館 Academia Historica

註二五：民國二十年二月，歐亞航空公司成立後，即先開闢上海滿州里郵運線。三月十六日試航。五月三十一日正式通航，由上海經南京、天津、北平、林西至滿州里，全程二五一〇公里，飛行十五小時。郵件運至滿州里（臚濱）後，交由西伯利亞鐵路聯運，經莫斯科轉赴柏林。惟此航線通航不久，即先於七月二日因而交通部乃於二十年九月，命歐亞航空公司，籌開滬新航線，以資替代。見交通部二十年三、五、七、九月份工作報告，交通部檔案，小册子。另見張其昀：「中國之領空」，原載申報月刊，第一卷，第一號，頁三六，上海申報館，民國二十一年七月十五日出版。

註二六：吳昭璘：「新疆概觀」，第十一章，交通事業編，頁二〇〇，上海仁聲書局，民國二十二年出版。

註二七：交通部二十年十二月份工作報告，頁六，交通部檔案，小册子。

註二八：民國二十年九月，交通部令歐亞航空公司試航滬新線，原由北平出發，經鄭州、陝州、西安、蘭州、涼州、甘州、肅州、安西、哈密、廸化至伊犂，但因當時甘肅地方不靖，盜匪充斥，公司用油無法運送，仍改道綏遠、寧夏前往。見交通部二十年九月、十月份工作報告，交通部檔案。另見中央黨部國民經濟計劃委員會主編：「十年來之中國經濟建設」，第三章交通，頁三七，南京扶輪日報社，民國二十六年二月一日初版。

註二九：民國二十一年十二月一日，南京中央日報。

註三〇：「十年來之中國經濟建設」，第三章交通，頁三七。

註三一：交通部二十二年一月份工作報告，頁一七，交通部檔案。另見張達鈞：「四十年動亂新疆」，頁三九—四〇。

註三二：民國二十二年九月，中央派外交部長羅文幹入新幹旋盛世才與馬仲英衝突失敗後，盛世才即以扣發汽油爲手段，阻止羅文幹乘歐亞航空公司飛機離新。同年十二月十五日，盛世才正式致電交通部，阻止歐亞

國史館 Academia Historica

航空公司飛機入新，其電略云：「（銜略）新疆戰事未寧，須俟一月後，始能戰事敉平，該公司航空西北線，暫時不需飛廸化，仍照原有計劃飛蘭州、肅州，否則恐有不使。」見廸化盛世才致交通部刪電，民國二十二年十二月十五日，交通部檔案，原件。

註三三：「新疆風暴七十年代」，頁四〇五四。

註三四：盛世才：「新疆十年回憶錄」，原載民國四十一年十二月三至七日臺北自立晚報。

註三五：俄大使拜會張部長談話紀錄，民國二十七年九月一日下午五時，於漢口交通部長官舍，交通部檔案，原件。

註三六：交通部爲「擬於十七日左右派飛機飛哈作爲渝哈線首次通航由」上行政院呈文，航字第三二六號，民國二十八年二月二十日條，交通部檔案，毛筆原件。

註三七：歐亞航空公司抗戰史料第一集，民國二十八年二月二十八日條，交通部檔案，毛筆原件。

註三八：民國二十八年三月九日，時事新報。另民國二十八年三月四日電慶大公報亦有渝哈線試航報導，惟日期誤爲三月二十日。

註三九：民國二十七年一月，盛世才以哈密一帶不寧，自蘇聯運赴國內重要物資缺乏必要安全保障爲詞，請求蘇聯派騎兵一團，空軍一支隊，開赴哈密駐紮，此卽所謂紅八團也。此團名爲一團，然飛機、坦克、大砲俱全，實有一旅或一師的編制，而且防區不斷擴大，其空軍還分別駐紮哈密、烏蘇、伊寧各地。據王廣英在新疆接機記一文（見傳記文學，第四十卷，第二期，頁四四），述渠等於民國二十七年十月赴哈密接機時，見哈密機場完全由蘇聯士兵警衛，亦可證明當時哈密機場已在蘇聯控制中。見「新疆風暴七十年代」，頁三九四四—三九四七。另見陳香梅譯：「陳納德將軍與中國」，頁六七—六八。

註四〇：機上乘客楊文明、王鳳璋、左紹先、許光澤四人罹難。見民國二十八年三月二十日，國民日報及商務日報。

國史館 Academia Historica

註四一：民國二十八年三月二十五日，掃蕩報、新華日報。

註四二：有關哈密站借油一節，民國二十八年三月十六日，交通部曾派幫辦吳元超親訪蘇駐華大使館秘書司高磋，請蘇館轉令蘇駐哈密主管人員，允准憑交通部證明及機師簽字，借給汽油，當面蒙蘇方應允，故此次哈密蘇籍主管不借給汽油，顯係有意刁難。見交通部吳幫辦訪司秘書談話紀錄，民國二十八年三月十六日，交通部檔案，原件。

註四三：張孟令專員訪司高磋秘書談話紀錄，民國二十八年三月二十七日十二時半，於重慶蘇駐華大使館，交通部檔案，原件。

註四四：民國二十八年四月二日，重慶大公報。二十八年三月二十五日，重慶中央日報。

註四五：李景樅：「抗戰以來之歐亞航空公司」，原載抗戰與交通，第三三期，頁六六五，民國二十九年一月一日，交通部總務司編印。

註四六：交通部爲「覆詢問中蘇通航各事」致航委會代電，民國二十八年三月二十九日，交通部檔案，原件。

註四七：㈠見民國二十九年八月七日，重慶大公報。

㈡民國二十九年九月三日，東川郵政管理局正式通告，改訂渝哈線飛航時刻表稱：

「查交通部渝哈航空線之飛行時刻表已改訂如下：重慶至哈密每逢星期二上午九時十分由渝飛哈，於星期三下午二點五十分到達。哈密至重慶，每逢星期四上午七時由哈密飛渝，於星期五上午八時五十五分到達，無論來去飛機，均停成都、蘭州、涼州、肅州等地，合行通告周知，此告」。

見民國二十九年九月六日，重慶大公報。

註四八：歐亞航空公司大事記續編，民國三十年三月至四月條，交通部檔案，毛筆原件。

註四九：歐亞航空公司大事記續編，民國三十年六月條。

註五〇：傅啓學：「中國外交史」，頁五五一，三民書局，民國四十九年八月再版。

國史館 Academia Historica

註五一：同註四九，民國三十年八月及九月條。

註五二：㈠歐亞航空公司容克斯 Ju52 型巨型機，有座位十八個，載重二千八百公斤，飛行速度每小時二百六十公里。容克斯 W34 型小型機，有座位八個，載重六百一十公斤，飛行速度每小時二百四十公里。見「十年來中國之經濟建設」，第三章交通，頁四二。

㈡我國的民用航機自中日戰爭爆發後，一則避免空襲，二則便於裝油，選擇香港爲航機停留及修理設備安置的場所。因而當太平洋戰爭爆發，日機突襲香港，始有民航機在香港被毀事件發生。見「交通部長於九中全會口頭報告」，民國三十年十二月十七日，交通部檔案，原件。

註五三：阿拉木圖扣留飛機零件案，民國三十年七月至三十三年四月，外交部檔案，原件。按：此案自民國三十年七月經外交及交通兩部透過各種途徑向蘇聯交涉迄民國三十三年四月，仍無結果。見「交通部學遂：「中國戰時交通史」，頁二六三，上海商務印書館，民國三十六年六月初版。

註五四：

註五五：交通部爲「詳覆與蘇商洽租售飛機經過情形」致外交部函，航空字第九二九五號，民國三十一年五月二十一日，外交部檔案，原件。

註五六：蔣委員長中正手令交通部長張嘉璈，民國三十一年八月六日，交通部檔案，毛筆原件。

註五七：交通部爲「擬具改組歐亞航空公司爲中央航空運輸公司綱要乞鑒核示遵由」上蔣委員長報告，民國三十二年二月八日，交通部檔案，原件。

註五八：航空委員會主任委員周至柔致交通部長曾養甫函，原函云：「養甫吾兄勳鑒：關於改組歐亞航空公司案，茲奉委座本月十三日批示照准，應速辦等因，除飭陳卓林迅行準備前往大部請示一切外，用特抄送原報告，至希督照爲荷，專此順頌　勳祺，弟周至柔敬啓，二月十五日」，民國三十二年二月十五日，交通部檔案，毛筆原件。

註五九：中央航空運輸公司大事記，民國三十二年三月一日條，交通部檔案，毛筆原件。

國史館 Academia Historica

註六〇：「中國戰時交通史」，頁二六三。另見中央航空運輸公司總經理陳卓林呈交通部報告，民國三十四年一月十日，于重慶，交通部檔案。

註六一：中央航空運輸公司大事記續編，民國三十二年十月二十八日條，交通部檔案，原件。

註六二：民國三十二年十二月二十八日，中蘇航空公司於阿拉木圖召開第四屆董事會時，我國即以中央航空運輸公司欠缺飛機，不能作渝哈線定期航行，爲增强中蘇兩國間航空運輸及發展中蘇航空公司業務起見，提議由中蘇航空公司以 DC-3 型飛機一架，在哈密備油，以租賃方式，由中蘇、中央兩公司各派機師合作，飛航哈密、蘭州、重慶間定期或不定期航行，事經蘇聯首肯。見中蘇航空公司第四屆董事會議紀錄，民國三十二年十二月二十八日，交通部檔案，原件。

註六三：交通部幫辦吳元超因兼任中蘇航空公司董事，當時亟需赴新轉阿拉木圖，出席中蘇航空公司第四屆董事會議。

註六四：當時中央航空公司惟一可飛行渝廸線的中五號巨型機（容克斯52型），因早屆大修時限。民國三十二年十一月，奉令飛廸時，原擬在渝搶修後飛桂換班，即飛西北，詎於十二月二日飛桂時，即發現左馬達震動甚烈，抵桂後檢修，又發現該馬達曲轉前機殼已裂，須等待在昆明的中一號機獲得油料接濟後，送馬達前往換裝，才能起飛。因而乃急電交通部，延後飛航任務。見中央航空運輸公司爲「中五號機須在桂另換馬達，飛送蘇員任務能否延後由」上交通部電，渝字第三四八二號，民國三十二年十二月四日，交通部檔案，原件。

註六五：交通部長曾養甫爲「飭於九日左右派專機飛行渝廸一次」電中國航空公司，民國三十二年十二月二日，交通部檔案，原件。

註六六：中央航空運輸公司航空大事記續編，民國三十三年四月七日條。

註六七：「新疆風暴七十年(中)」，頁六五二六—六五二九。

國史館 Academia Historica

註六八：同註六七，頁六六三五。

註六九：交通部爲「令飭增强渝哈線班次由」訓令中國航空公司，渝航發字第四五號，民國三十五年三月二十一日，交通部檔案，原件。另見「新疆風暴七十年(廿)」，頁六七九六。

註七〇：交通部爲「令飭中國、中蘇航空公司班機在哈密銜接由」訓令中國、中蘇航空公司，渝航發字第六五號，民國三十五年三月二十二日，交通部檔案，原件。

註七一：中國航空公司爲「渝哈班機五月份起每兩週來回一次」上交通部呈文，渝臨字第七七號，民國三十五年三月三十日，交通部檔案，原件。

註七二：中蘇航空公司協理李如桐上交通部長俞飛鵬呈文，民國三十五年七月八日，交通部檔案，毛筆原件。

註七三：（表一）、（表二）、（表三）、（表四）資料見：

㈠「中華民國三十一年交通部統計年報」，交通部統計處編，民國三十三年三月出版。

㈡「中華民國三十三年交通部統計年報」，交通部統計處編，民國三十五年九月出版。

㈢「中華民國三十四年交通部統計年報」，交通部統計處編，民國三十六年六月出版。

㈣「中華民國三十五年交通部統計年報」，交通部統計處編，民國三十七年二月出版。

註七四：交通部編印：「十五年來之交通概要」，民國三十五年四月印行。

註七五：鄧文儀：「遊踪萬里」，頁二六一——二七六，黎明文化事業股份有限公司，民國六十七年五月十五日初版。

註七六：俄大使謁見張部長談話紀錄，民國二十七年十月三十一日上午十一時三十分，於交通部，交通部檔案，原件。

註七七：租用德機經蘇來渝案，民國二十九年四月至三十年四月，外交部檔案，原件。

註七八：同註五三。

國史館 Academia Historica

註七九：交通部爲「准電稱蘇大使要求取締中央公司渝廸飛行權一事」致外交部代電，字第九九七三號，民國三十二年四月七日，交通部檔案，原件。

註八〇：中蘇航空公司第四屆董事會會議紀錄，民國三十二年十二月二十五日至三十三年一月三日，於阿拉木圖，交通部檔案，原件。

註八一：外交部長王世杰接見蘇聯駐華大使潘友新談話紀錄，民國二十九年二月六日下午四時，於重慶新村官舍，外交部檔案，原件。

註八二：蘭州黃秉衡上航委會周主任委員皓業代電，民國二十八年十二月十九日，外交部檔案，原件。

註八三：航委會周至柔上蔣委員長皓古蓉及養古蓉各代電，民國二十八年十二月十九日、二十二日，外交部檔案，原件。

註八四：軍委會蔣委員長致外交部長王世杰寒電，民國二十九年一月十四日，外交部檔案，原件。

註八五：同註八二。

註八六：蔣委員長中正致外交部代電，字第五二七五號，民國三十一年四月四日，外交部檔案，原件。

註八七：外交部爲「蘇聯民用機此次特別通融准予飛渝，嗣後應即停止飛行」致蘇聯駐華大使館節略，民國三十一年四月七日，西字第一六二一號，外交部檔案。

註八八：蘇聯駐華大使館致外交部節略，民國三十一年四月二十四日，外交部檔案，原件。

註八九：交通部致外交部代電，字第四三三號，民國三十二年四月九日，外交部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

第四章　中蘇航空公司的經營

民國二十八年九月九日，中國交通部長張嘉璈與蘇聯民航總局總代表郭勞白夫於重慶簽訂哈阿間定期飛航合約後，中蘇航約卽日生效，迄民國三十八年九月，因新疆淪於共黨手中，致航線中斷止，恰好爲十年。本章卽擬就此十年中，有關中蘇航空公司之成立、組織、營運及其弊端，作一敍述與剖析。

第一節　公司名稱與開辦事項

民國二十八年九月九日，中國交通部與蘇聯民航總局爲開闢哈密至阿拉木圖航線，簽訂合約所組設的民航公司，全名爲中蘇航空公司（Sino-Soviet Aviation Company），中文簡稱「中蘇」，俄文簡稱「Hami-Ata」。

中蘇航空公司爲實施前述飛航之目的起見，經授權得以開辦下列事項：

㈠從事哈密至阿拉木圖航線之開發設計及建議。

㈡獨占經營中蘇兩國間自哈密經廸化、伊犂至阿拉木圖之定期航空線，從事乘客、行李、貨物及郵件之運輸。

國史館 Academia Historica

(三)飛機、航空發動機及其他航空設備之購置與租賃。

(四)分別遵照所在地之中華民國或蘇維埃社會主義聯邦共和國之法令規章，設立並使用飛機場及中間昇降場。

(五)在中華民國及蘇維埃社會主義聯邦共和國境內設立並維持公司辦事處、代理處、代表人、飛機修理廠及汽車設備。

(六)公司所有之財產得遵照法律運用其應享之權利。

(七)與政府機關企業合作社或私人或私法人締結契約及合同。

(八)舉行借款及取得信用資金及期票。

(九)遵照現行法律規章經營國外商業與金錢業務。

(十)經中蘇兩國政府雙方核准，得在中蘇兩國境內爲達到相同目的，參加其他之公司。(註一)

由上述可知，中蘇航空公司可開辦的事項，範圍非常的廣，不但獨占經營阿拉木圖至哈密間的航線，以及和航線有關事項，而且可以經營國外商業與金錢業務，並得參加其他公司。因此中蘇航空公司並不只是單純的經營哈阿航線，而且可以將業務擴張至相關行業，其潛力是無可限量的。

第二節　董事會組織、權責與開會情形

國史館 Academia Historica

(一)董事會的組織

中蘇航空公司董事會係雙方股東（交通部和民航總局）爲依照各自訓令及決議，指導處理公司事務，以期完成組設航線之目的而設立。換言之，中蘇航空公司董事會係奉雙方股東之命，擔負監督、管理公司之責。（註二）

董事會設董事六人，由交通部與民航總局各一人，由董事互選之，在合約簽字之日起二年建設期內（民國二十八年九月九日至三十年九月八日），董事長由交通部推派，副董事長由民航總局推派。上述建設期滿後，正、副董事長推派次序，在建設期內，由股東雙方決定之。

董事會董事任期一年，一年期滿之後，原任董事應俟繼任董事接事後，方爲任務終了。董事會董事不得接受經理部任何職務。正副董事長亦不得充任公司總經理及協理。（註三）

董事會由董事長主持在阿拉木圖開會，每年不得少於二次。董事長不在時，由副董事長主持。上述開會地點，如經雙方股東協議，亦可在其他地點舉行，惟變更開會地點，應在會期前一個月，通知正、副董事長。

每次董事會均由經理部受董事長之命，負責召集之（董事長不在時，副董事長應發給此項命令）。經理部受命後，應於會期前至少二十日通知各董事並附送議事日程。

董事會議以出席董事過半數表決之。表決時，董事

國史館 Academia Historica

長只有一個表決權，缺席的董事，得委託該方面出席者代其表決。雙方董事表決相等時，所議事項，應由雙方股東解決之。

公司董事如經雙方股東允許，可收受薪金。（註四）

(二)董事會的權責

董事會應處理左列事項：

(1)事前審核關於公司來年預算及財務計畫，並審核去年帳目。

(2)關於本公司總經理、協理之任免，並規定其薪給。

(3)關於去年盈利之分配，並決定來年動用款項數額。

(4)決定公積金彌補虧損消費之期限及次序。

(5)決定折舊準備金之收集及支用。

(6)討論關於資本數額之變更修改公司章程以及公司之清算等事項。

(7)公司事務之總稽查。

(8)遇緊急事故，特准經理部執行計畫未規定之行爲，動用預算外之經費。

(9)最後決定總經理與協理不能同意之事項。

(10)決定關於經理部認爲必須先經董事會同意之事項。

國史館 Academia Historica

(11)向雙方股東呈遞公司工作報告。
(12)討論關於乘客行李貨物運費之資率。
(13)討論關於參加其他企業。
(14)對於公司經理部簽發訓令。
(15)關於公司設置代理處及辦事處之決議。
(16)在政府機關其他機關以及法庭中代表公司。
(17)董事長與副董事長聯合簽書委託書給予公司董事會關於前述(1)、(2)、(3)、(4)、(5)、(11)、(12)等項之決議，應呈請股東核准。至於董事會處理上項工作的方法，由雙方股東決定之。(註五)

由前述中蘇航空公司董事會之設立、組織、會議等方面的規定而言，即知此種董事會顯然與一般公司之董事會有所不同：

(1)中蘇航空公司董事會雖有董事六人，但因中蘇雙方各擁有三名董事，且係稟承各該方面股東訓令同一行動，此與僅有董事兩名，在權力行使上毫無軒輊。

(2)中蘇航空公司董事會在議案表決時，雖規定以出席董事過半數表決之，但因董事長僅有一表決權，且缺席董事可委託該方面出席董事代其表決。因此無論何時董事會表決時，投下的票，必定是全數的六票，在中蘇各佔董事三人及各承其股東命令的情況下，任何董事會議案的表決，

國史館 Academia Historica

只有如下兩種結果：(A)全體贊成通過；(B)因一方反對，需提交雙方股東解決。

(3)中蘇航空公司董事會規定以出席董事滿四人爲法定開會人數，故如一方董事奉命不赴會，即無法湊足法定之四人，而達成抵制董事會議的召開。

(三)董事會的召開

基於前述及前所列董事會所能處理的事項而言，中蘇航空公司的董事會，權力非常有限，僅能處理公司一般事務，根本無權涉及股東在公司權力分配問題，故雖由中方擔任董事長職位，但在董事會權力結構上，雙方權力是均等的，而且是相互牽制的。因此中蘇航空公司董事會的召開，其後即隨雙方股東對公司權力的糾紛而起伏。一般而言，在公司成立頭兩年的建築期內，中國因需借重蘇聯技術人員，以使航線早日建設完成，而蘇聯亦需中國按期繳付股款，充當其建設航線的資金，因而董事會較能按期召開。惟至民國三十年一月，第三次董事會開會期間，中國提出公司改組及用人案後，蘇聯即開始藉德蘇戰事激烈爲詞，延宕董事會的召開，達兩年之久。俟民國三十二年十二月，始再召開第四次董事會，但會中雙方又爲公司改組及任用華員事，發生爭執，從此蘇聯爲獨攬公司的經營權，迄民國三十八年合約期滿止，並無再召開正式的董事會。茲將第一屆至第四屆董事會開會情形，列表說明如次：

國史館 Academia Historica

屆期	時間地點	出席人員	重要議案
第一屆董事會議	民國二十八年十一月十四日至十八日於阿拉木圖。其中十一月十四日爲預備會議，十五日至十八日爲正式會議。	華方 張元夫—董事長 吳元超—董事 劉唐領—董事兼協理 李鳳翹—中國駐阿拉木圖領事館辦事員 蘇方 郭魯諾夫—副董事長 柔西曼—董事 尤爾澗夫—董事兼總經理 席蒂別曼—秘書（蘇聯中央民用航空總管理局首席法律顧問）	(一)簽訂中蘇航空公司章程。 (二)選舉張元夫爲董事長，郭魯諾夫爲副董事長，尤爾澗夫爲總經理，劉唐領爲協理。 (三)規定總經理月薪美金三百五十元、協理月薪美金三百元，皆折合新疆省幣支付。 (四)決議航線運率由經理部製訂，交由雙方股東批准。 (五)批准一九三九年及一九四〇年建築計畫書。 (六)規定下屆董事會日期定於一九四〇年四月十日舉行。 (七)訂定飛航時間，自一九三九年十二月一日起，每月六日、十三日、二十日及二十八日由阿拉木圖起飛，當日到達哈密，七日、十四日、二十一日、二十九日由哈密飛返阿拉木圖。（註六）
第二屆董事會議	民國二十九年四月十三日至十五日於阿拉木圖	華方 張元夫—董事長 吳元超—董事 劉唐領—董事兼協理 卡宗孟—秘書 蘇方 郭魯諾夫—副董事長	(一)建築科長西拉也夫報告公司建築情形。 (二)總經理尤爾澗夫報告公司建設及營業情形。 (三)審查公司二十九年度預算及運價。 (四)西元一九四〇年起飛行時間表改訂爲每逢星期三由阿拉木圖飛哈密，星期四由哈密返阿拉木圖。飛機候班地點爲阿拉木圖。 (五)由於飛機候班地點在阿拉木圖，故應請交通部與民航

國史館 Academia Historica

		柔西曼—董事 尤爾潤夫—董事兼總經理 西拉也夫—建築科長 翌澤夫—財務科長
第三屆董事會議	民國三十年一月十三日至十五日於阿拉木圖	
		華方 吳元超—董事 劉唐領—董事兼協理 陳紀瀅—秘書 蘇方 阿塔瑪索夫—副董事長 郭魯諾夫—董事兼總經理 杜布洛夫司基—董事 席蒂別曼—秘書 翌澤夫—財務科長
		(一)通過張元夫、吳元超、劉唐領爲本屆華方董事，並以張元夫爲董事長，劉唐領爲協理。 通過阿塔瑪索夫、郭魯諾夫、杜布洛夫司基爲本屆蘇方董事，並以阿塔瑪索夫爲副董事長，郭魯諾夫爲總經理。 (二)華方提出討論公司經理部新組織及用人事，蘇方以公司一部份工程尚未竣工，一切組織及用人問題均難解決，請華方擬一草案於第四次董事會前，寄交民航總局，以便下次董事會解決。 (三)總經理報告公司工作及建築情形。 (四)通過法定股本由一百萬美金增至一百八十萬美金。 (五)商訂中蘇郵運合同。 (六)通過經理部移阿拉木圖，惟遷移困難，仍予保留，繼駐廸化。 (七)議定下次會期在五月十日至十五日召開，並建議地點在廸化。(註八)

國史館 Academia Historica

第三屆董事會圖表說明

(1)有關第三屆董事會舉行日期一再延宕，其經過情形如下：先是民國二十九年七月上旬，蘇聯民航總局局長莫洛潤夫（Gospopinu Molokov）電蘇聯駐華大使館轉通知交通部，擬訂於八月二十一日在阿拉木圖召開中蘇航空公司第三次董事會。（註九）惟交通部接獲通知後，以公司首次計畫書尚未接到，無法赴會，建議延至九月二十一日舉行。（註一〇）然此時民航總局又爲更換總經理尤爾潤夫，再主張延期舉行。（註一一）事經交通部建議，改於十二月十四日爲會議日期，經莫洛潤夫覆電同意。（註一二）可是在十二月八日，莫洛潤夫又以蘇方董事一人患病，不克出席，再致電交通部，延期第三屆董事會日期至三十年一月十日，交通部則以飛行班期關係，要求改爲一月十二日舉行，至是會期乃告確定。（註一三）

(2)此次會議，華籍董事長張元夫因故缺席，將表決權及選舉權委由吳元超董事代行，惟按章程第二十三條規定，其董事長一職，不能委託他人，因之此次董事會由蘇籍副董事長阿塔瑪索夫主持。（註一四）

(3)此次董事會，張元夫雖缺席，但仍推薦陳紀瀅爲董事會秘書（擔任紀錄）。（註一五）陳氏爲大公報兼任記者（本職在郵局），渠於參加第三屆董事會返渝後，曾於民國三十年二月十日至十二日，就「阿拉木圖旬日雜記」爲題，在重慶大公報發表赴阿拉木圖經過情形及觀感。（註一六）

國史館 Academia Historica

此文與其後陳氏於民國六十三年在臺所發表的「憶阿拉木圖」一文，雖爲同一人所寫，亦寫同一件事，但內容及觀點已相差甚多，（註一七）研史者不能不察。

(4)參加此次董事會議的蘇方董事，均爲民航總局的高層人員，如副董事長阿塔瑪索夫係民航總局副局長，董事杜布洛夫司基爲民航總局會計長，反觀中方人員，均爲交通部中下級人員，如董事吳元超爲交通部幫辦（兼空運科科長）、董事兼協理劉唐領爲交通部派駐新疆驛運處處長，因而蘇方參與董事會人員的層次及素質，均較中方人員高。

按：蘇聯民航總局直屬蘇聯部長會議，所有員工全是空軍出身，所以是蘇聯空軍的預備隊，平時替正規空軍儲備飛行員，戰時參加戰鬪，擔負軍運、補給、連絡、通訊、運送傷病兵員等任務。（註一八）

屆期	時間、地點	出席人員	重要議案
第四屆董事會會議	民國三十二年十二月二十五日至三十三年一月三日於阿拉木圖	華方 吳澤湘——代理董事長 吳元超——董事 顧耕野——董事兼協理 沈立中——秘書 蘇方	(一)總經理郭魯諾夫報告公司一九四一、一九四二年建築及營業情形。 (二)核准運率調整百分之五十。 (三)通過飛機失事時死亡乘客及飛航人員家屬撫恤案。 (四)華方以二年建築期滿提議公司改組及用人問題，蘇方以該項問題不在董事會職權之內，因此在董事會例會中

國史館 Academia Historica

郭魯諾夫	董事兼總經理
杜巴（布）	洛夫司基——代理副董事長
巴拉黃斯基	董事
華司考	專家
莫伊謝也夫	財務科長兼秘書

，如無雙方股東事前協議，亦不能加以審核拒之。（註一九）

囚晏請雙方股東批准第五次董事會於一九四四年六月在廸化舉行。

第四次董事會圖表說明

(1)第四次董事會召開日期，原經第三次董事會建議於民國三十年五月間召開，惟其後蘇聯民航總局屢藉德蘇戰爭爆發，無法派人赴會爲諉詞，延宕董事會的召開，直至民國三十二年十二月。（詳見第五章）

(2)此次董事會召開前，新疆情勢已發生變化，新疆督辦盛世才由原先傾蘇改爲歸順中央，導致新疆人事大幅變動，（註二〇）而交通部亦於民國三十二年八月改聘新任外交部駐新疆特派員吳澤湘繼張元夫爲中蘇航空公司董事長，另亦改派新任新疆驛運處處長顧耕野繼劉唐領（三十一年多被調回交通部）爲董事兼協理。（註二一）

㈣正、副董事長人選提任輪替情形

國史館 Academia Historica

中蘇航空公司董事會，雖依章程規定，一年一任，但因無屆期限制，故可連選連任。由於中蘇航空公司成立的十年中，蘇聯民航總局拒絕交通部所提改組公司及用人案，因此董事長人選一直由交通部提聘外交部駐新疆特派員兼理，副董事長人選，則由民航總局提派該局高級人員兼任，其間雙方各自提任三人，其情形如下表：

屆別	第一任	第二任	第三任
董事長	張元夫	吳澤湘	劉澤榮
在職時間（年・月）	二八・一一—二九・一二	三二・一一—三三・九	三四・八—三八
副董事長	郭魯諾夫	阿塔瑪索夫	杜巴洛夫司基
在職時間（年・月）	二八・一一—二九・九	二九・九—三二・一二	三二・一二—三八

第三節　股款的繳付與增資

中蘇航空公司資本總額，依合約規定，「應爲美金一百萬元」，分一千股，每股美金一千元，由交通部與民航總局各認購五百股（美金五十萬元），其繳款辦法，依規定爲：交通部與民航總局應在章程簽字後一個月內，即民國二十八年十二月十八日以前，需以現金均攤繳付股款總額百分之十二・五，即美金十二萬五千元（中蘇各需繳付美金六萬二千五百元），專作公司流動

資金之用。其餘雙方尙各需繳付之股款四十三萬七千五百美元，應於合約簽字（民國二十八年九月九日）後，兩年內繳清。在繳付前述股款時，交通部得以供給本地或其他材料及支付公司建築機場房屋所僱勞工之薪給方式，抵充其應繳之法定股本餘額。惟交通部以本地（新疆）貨幣支付之費用，應依法定滙率折成美金。至於民航總局則得以供給飛機、零件、修理用機件工具、無線電機、無線電定向設備及其他飛航應用材料，暨自蘇聯輸入而於哈阿航線爲必要之任何材料，抵充應繳之法定股本餘額。（註二二）

㈠中國交通部繳付股款經緯

有關首期股款的繳付，出席中蘇航空公司第一屆董事會的華籍董事吳元超（交通部幫辦）即於民國二十八年十一月十八日，章程簽訂的當天，由阿拉木圖電交通部航政司長何墨林，告以需在一個月內，繳付股款美金六萬二千五百美元。（註二三）事經財政部以國幣二十一萬一千八百六十四元結購外滙美金六萬二千五百元，依章程十三條規定，撥存重慶中央銀行中蘇航空公司股本美金戶內，準備隨時繳付。（註二四）但因中央銀行並無中蘇航空公司帳戶，其後經公司協理劉唐領連繫，中方乃將上述款項，滙交倫敦大通銀行（The Chase National City Bank）蘇聯駐英大使邁斯基，轉交中蘇航空公司。（註二五）

至於第二期以後，尙需繳付的股款，在民國二十九年四月，第二屆董事會時，曾作如下議決

國史館 Academia Historica

：交通部需於一九四〇（民國二十九）年五月十五日繳美金十萬元，七月十五日繳美金十萬元，九月九日繳美金三萬七千五百元，其餘美金二十萬元在一九四〇年至一九四一年間，每季繳付五萬美元。（註二六）上項股款，交通部依董事會決議，於民國二十九年底以前付清二十六萬二千五百美元（包括二十八年十一月二十四日所繳第一期美金六萬二千五百元，二十九年六月十六日所繳第二期美金十萬元，二十九年十月八日所繳第三期美金十萬元）。（註二七）惟民國三十年一月，中方應蘇聯要求，同意將中蘇航空公司資本額由一百萬美元增至一百八十萬美元。至此中方所需分攤股款總額，亦由五十萬美元，增爲九十萬美元，除前已繳付的二十六萬二千五百美元外，尚須再繳付六十三萬七千五百美元，這對因抗戰而外滙極端困難的中國而言，實爲很大負擔，因此乃在第三屆董事會中，議決修改中方繳款日期如下：

(1)本地（新疆）花用的四萬美元（應爲三萬七千五百美元）由交通部於一九四一（民國三十）年二月十五日以前以新幣繳付。

(2)其餘尚需繳付之美金股款照下列時間數目繳付：一九四一年四月一日五萬美元，七月一日五萬美元，一九四二年一月一日五萬美元，四月一日十萬美元，七月一日十萬美元，共計四十萬美元。

(3)交通部負責購置新式DC3式飛機一架，連同附件及發動機六架（折合二十萬美元），於一九四一年第一季完了以前購到，如無法購置或有困難時，須向公司經理部說明情由。（註二八）

國史館 Academia Historica

上述爲第一、二、三屆董事會議中，對中方分批繳付股款日期的決議。然其繳付方式，因合約附約二規定：「交通部得以供給本地或其他材料及支付公司建築機場房屋所僱勞工之薪給等方式，抵充其應繳之法定股本餘額，惟交通部以本地（新疆）貨幣支付之費用，應依法定滙率，折成美金。」故其間，顯然存在着幾個問題：

(1)交通部雖得以提供材料及僱用勞工修築機場和房屋來抵充股本，但由於中蘇航空公司哈阿航線，在中國境內者，均在新疆省境，距離內地遼遠，且在當時新疆督辦盛世才一直拒絕中央派人入新的特殊情勢下，由交通部就地供給材料及僱用勞工建築機場及房屋等工程，事實無法辦到，最後只有委託中蘇航空公司自行辦理。（註二九）

(2)由中蘇航空公司在新疆購料及僱工的費用，係以新疆省幣支付，因此交通部即希望獲知該項數目，用來抵充股本，以節省外滙支出。但其間即發生蘇方是否願意讓中方以新幣來支付這筆費用以抵充股本的問題。

(3)由於第(2)項所支付的是新疆省幣，然因新幣和中國法幣，並不相互流通，因此交通部勢需請盛世才督辦代墊。但如何折合法幣歸還，或以何種方式歸還，均要看盛世才的意思了。

由於有前述問題的存在，故在中方繳付股款時，就衍生許多波折。

民國二十九年四月十五日，中蘇航空公司第二屆董事會，討論交通部繳付股款事宜時，中方董事吳元超即以董事會所議交通部第一次續繳股款美金十萬元，日期定在五月十五日，太爲急促

國史館 Academia Historica

，因而主張先由中蘇航空公司提出財務報告，看公司成立以來，所用國幣（指新幣）支付帳目共數若干，以便決定交通部續繳股款數額及日期。然蘇方董事卽席表示，蘇方應負擔之股款業已繳足，中方應攤付之股款，亦應照數繳付，無須等待公司提出財務報告以後，始行決定。對於蘇方所言，中方三位董事隨卽交換意見。吳元超主張如照蘇方所提請中方繳款辦法予以通過，亦應聲明均以法價折合國幣（新幣）繳付，以免日後發生糾葛，倘蘇方表示異議，卽可留待回渝（重慶）請示，由雙方股東洽定，以留伸縮餘地。惟董事長張元夫對吳氏所言，並不表贊同，並謂：「蘇方已繳足股款，中方自當卽時繳付，至應繳美金或國幣，合約已有規定，可不必過慮。至於五月十五日首次應繳之股款，可由彼商請盛督辦由新省暫代墊付，倘新省亦辦不到，彼可商請孔（祥熙）副院長設法撥付，絕無問題，此事由彼負完全責任」，請吳氏釋念等語。同時協理劉唐領亦謂：「蘇方對於法幣情形，曾經詳加調查，蒐集材料甚多，如我（中）方此時提及法價折合問題，蘇方必不同意，且恐提出黑市場折合率等問題，必難應付」，亦不主張提出法幣折合繳付股款問題。當時雖經吳元超根據合約規定與張、劉二氏反復爭論，無奈董事長張元夫堅持己見，在此情形下，第二屆董事會乃有中方以美金繳付股款的決議。（註三〇）但交通部仍認爲中蘇航空公司成立後，所有建築費用及員工薪金等，大部份係以新疆省幣支付，因此中方對於該公司所應繳繳股款，雖未必可全數按照法價折合新幣繳付，但無論法理與事實，交通部實有將一部份股款按照法價折合新幣繳付的權利。（註三一）因而對於五月十五日所需繳付股款十萬美元，卽於五月

國史館 Academia Historica

十四日以「時間短促，滙付不及」爲由，電請盛世才督辦就近按法價折合新疆省幣墊付，再由交通部撥還。（註三二）同時交通部再透經張元夫急電盛世才，盛世才遂派員前往中蘇航空公司接洽付款事宜。（註三三）惟蘇方認爲，依合約規定及第二屆董事會決議，交通部如購買材料及支付工資所用款項，可由法幣折算美金抵充股金繳付，但如由現款繳付股金，須以美金繳付，法幣及新幣均不能收，而拒絕中方用新幣繳付。六月十一日，中蘇航空公司蘇籍副董事長郭魯諾夫（Gorunov）更致函張元夫，特別强調「合同及會議紀錄之眞意，係謂股金應以美金支付，並非中國幣」。（註三四）事經交通部於二十九年六月十四日，致電中蘇航空公司尤爾潤夫（Dshushman）總經理，希公司依合約附約二的規定，接受盛督辦以新幣代繳的中方股款。（註三五）

當中蘇雙方爲交通部應以美金或依法價折合新幣繳付股款事，爭議不休時，出席中蘇航空公司第二屆董事會的交通部幫辦兼中蘇航空公司董事吳元超，因受到部內的責詢，於六月二十日函請董事長張元夫，將第二屆董事會時討論中方繳付股款的經過情形，以書面詳告交通部長張嘉璈。（註三六）六月二十一日，張元夫一面致函吳元超解釋，另方面電中蘇航空公司尤總經理稱：

「（前略）查上次董事會議決交款日期，並未討論應否以美金交付，合約上股款卽係美金名義，則議事錄紀載亦當然照例美金二字。公司章程規定董事會議決如有違背合約之處，應作無效，以合約爲主，董事會並無變更股款之權。蘇聯方面如認爲合約解釋不同，自應以股東名義向股東據理交涉，如認爲上次董事會議事錄所載交款字樣用美金二字，卽謂應以美金交付，元夫惟有

國史館 Academia Historica

引咎辭職，靜候合法處分而已。特此電聞，董事長張元夫馬。」（註三七）

事態發展至此，蘇方如不稍加退讓，則將一發而不可收拾。七月十六日，中蘇航空公司蘇籍總經理乃致電張元夫，接受交通部請盛世才代墊之新疆省幣三十二萬元，其電云：

「重慶交通部中蘇航空公司董事長張元夫先生大鑒：為適應貴方剛於從速完成建築之意旨，第一批付款十萬美金，用本地（新疆）錢幣敝方當可接受，以作支付工資及本地建築材料結帳之用。及七月十六日收到三十二萬新幣，業已記入帳目，相應電請一併察照為荷，中蘇航空公司總經理岳爾柯夫（尤爾濶夫）于哈密。一九四〇、七、十六。」（註三八）

由於蘇聯同意中方以新疆幣繳付部份股款（共二十三萬七千五百美元），因此交通部於民國二十九年五月十五日及七月十五日到期的股款美金二十萬元，即先後透過張元夫商准盛世才以新幣六十四萬元支付，交通部再以同數法幣滙交新省駐蘭州土產公司（新省裕新公司蘭州辦事處），（註三九）以節省外滙支出。（案：當時蘇聯國際貿易係跟美元走，而新疆始終維持三・二元折一美元的價位與蘇聯交易。其時如以法幣二九・五折牌價換算，當時美元一元已折合三・三八九法幣，然是否能購到，當成問題。據陳紀瀅在新疆鳥瞰一書所言，民國二十七年十二月，國內黑市已經到了十五元買一美元，（註四〇）而至民國二十九年夏，其折算價位當更高於此數。就以十五比一換算，交通部用新疆幣三・二元合一美元支付，再以同數法幣付給新省，至少可節省五分之四的錢，何況又不必購買外滙，可說很划算）。

國史館 Academia Historica

惟上述之款項，第一次美金十萬元，經盛世才同意由交通部以法幣三十二萬元滙交新省駐蘭州土產公司，爲備購茯茶、大茶或湖南茶之用。（註四一）而第二次十萬美元，盛世才先於民國三十年二月七日電交通部，希按國際市場土產價格，交付土產，代運至猩猩峽。（註四二）但其後又於二月二十一日，以新省積欠蘇聯款項，周轉困難爲由，電請交通部將美金十萬元，直接滙交莫斯科蘇新貿易總公司。（註四三）交通部惟有覆電照辦。（註四四）由於盛世才態度的轉變，因而眞正由交通部以法幣繳付中蘇航空公司的股款，僅第二期十萬美元而已，其餘八十萬美元（包括第一期六萬二千五百美元，第三期由盛世才代墊的十萬美元及其後繳付之股款），均由中國政府撥給美金外滙陸續滙交蘇聯對外貿易銀行（The State Bank For Foreign Trade）中蘇航空公司37/4819號帳戶。（註四五）迄三十二年底，中蘇航空公司第四屆董事會召開前，交通部已將中方所需繳納股款滙清。（註四六）

(二)蘇聯要求增資

由於附約二規定：蘇聯中央民用航空總管理局得以供給飛機零件、修理用機件工具、無線電機、無線電定向設備及其他飛行應用材料暨自蘇聯輸入而於航線爲必要之任何材料，抵充其應繳之法定股本餘額。因此在合約簽訂後，蘇聯即大量將航空器材運交中蘇航空公司。據中蘇航空公司協理劉唐領呈報交通部稱：「截至二十九年一月一日止，蘇聯所繳股款高達美金九十二萬元（

國史館 Academia Historica

蘇聯應繳股款僅五十萬元），其中以器材爲多數。且蘇聯所運交之器材，已超出中蘇公司所需之數量，而有頗多剩餘。」「蘇聯多餘器材，將來或仍退還，或在當地出售。」（註四七）可見蘇聯在短短三個多月內（原規定兩年內繳清股款），運來超過股款價額的大量器材，其目的有三：

(1)鑽合約附約三：「在公司成立初期，爲公司應用而輸入雙方國境之設備或材料，應予一律免除入口稅」的漏洞，大量運入器材以逃稅。

(2)大量推銷航空器材，賺取利潤。

(3)造成增資的事實。

果然民國三十一年一月，第三屆董事會議中，蘇籍副董事長阿塔瑪索夫即以航線建築物價與工資均行高漲爲由，提議公司法定股本由美金一百萬元增爲一百八十萬元，並照下表分配：

品名	額金	共計金額
工程	1,000,000	
原有飛機	358,000	
汽車	60,000	
器具與傢俱	37,000	
零件器材	25,000	
飛機備用器材	63,000	
汽油與滑油	25,000	
箱桶	35,000	
新飛機一架附發動機六件	200,000	1,800,000

國史館 Academia Historica

此項增資案，最後雖經雙方股東批准，但顯然係在蘇聯的壓力下所達成的協議。茲錄蘇籍副董事長阿塔瑪索夫提出增資案後，與華方董事吳元超、劉唐領值堪回味的對話如下：

吳元超：對於公司之預算，本人及交通部方面以前並未看過，甚爲可惜。關於公司財政支出一項，正如阿先生所說，爲何不量入爲出？

阿塔瑪索夫：（對協理劉唐領）公司之預算，劉先生應該知道。

劉唐領：對於公司許多事，余實不完全明悉，以地位關係，亦不便過於追問，以免陷入僵局。

阿塔瑪索夫：本人所說物價與工資增漲情形，俱係事實。余更坦白進一言，中國縱然財政困難，但對於此項之款，可謂九牛一毛，兩國爲保持友好關係計，爲公司營業計，亦不應該吝惜，否則即勢須拆夥也，未悉諸位先生高見如何。

吳元超：阿先生之言，甚表同感。惟中國正在戰時，需用之款項甚多，購買外滙，尤其不易，此點亦係事實，願請貴方予以顧及。茲既因事實關係，非增加股本不可，且蘇方已首先提議，余雖未受權作負責之處理，但決竭力向敝方股東詳加說明，俾達目的。余茲提議：㈠公司預算須先呈請雙方股東核准；㈡公司動用款項，須按照預算；㈢須令劉協理唐領明悉公司財務活動情形，隨時報告交通部。

阿塔瑪索夫：吳先生所提三點，本人甚爲贊同。既往不咎，嗣後應責令經理部照辦。

吳元超：阿先生之言甚好，即請作決議。

國史館 Academia Historica

決議

甲、㈠公司法定股本認爲必須增爲美金一百八十萬元，責令經理部將增加股本詳細理由，分呈交通部及民航總局予以核准。

㈡呈請交通部及民航總局將公司之合約及章程與本案有關之條文予以修改。

㈢所有預算須經雙方股東核准後，始能實行，並須再經本董事會批准方生效力。

乙、經理部動用款項不得超過預算所示範圍。

丙、須令經理部協理亦明悉公司財政活動情形。（註四八）

第四節　經理部職掌及人員調派

㈠經理部職責

中蘇航空公司經理部爲公司執行業務機構，依合約、章程及董事會決議案，處理公司一切事務及資產，其權利與義務如下：

(1)在公司依照本章程第三條之規定所賦予之權限以內，完成本章程第一條所指之任務。

(2)收受股款。

(3)管理本公司一切資產。

(4)辦理公司一切事務，收受款項，處理簿記，並編製報告損益表、預算及工作計畫。

國史館 Academia Historica

(5)任免經理部員工，並規定其薪津。

(6)在董事會所核定之範圍以內，發行及收受期票及其他定期債務。

(7)在董事會所核定之範圍以內，向蘇聯國家銀行及中蘇兩國信用貸款機關及組織，以及私人借撥款項。

(8)向銀行及其他信用貸款機關開立及結束來往普通及特殊流水帳。

(9)凡以公司名義送往公司之期票予以入賬。

(10)建設開辦及關閉公司之航空站、機場、堆棧及辦事處、代辦處及代表人租賃住房及其他房屋。

(11)用現款或賒欠買賣各種器材及任何公司所需材料。

(12)舉辦保險以保障公司財產。

(13)完成各種買賣器材合同契約及紀錄。

(14)依照蘇聯航空法規及蘇聯政府依該法規所訂之法令訂立飛機合同及契約。

(15)以公司名義發給委託書，當董事會不能代表公司出席法律訴訟時，代表公司出席訴訟。

（註四九）

由上述可知，中蘇航空公司經理部權力非常的大，無論飛航、人事、財務、資產、對外交涉等，無所不包。尤其中蘇航空公司決策部門的董事會，因受種種限制，無法發揮功能，更使經理

國史館 Academia Historica

部成爲公司權力所在。

(二)總經理、協理的提任與職掌

中蘇航空公司經理部設總經理及協理各一人，由董事會就董事中推選（董事長與副董事長不得兼總經理或協理職），任期兩年。依合約與章程規定：在合約簽訂日起開始建設之兩年內，總經理由蘇聯民航總局提任之，協理由中國交通部提任之。至於建設期以後總經理及協理提任方式，於該建設期內，由股東協議決定之。(註五〇)由上可知，中蘇航空公司開始建設期內，總經理由蘇籍人員擔任，協理由華籍人員出任。

中蘇航空公司總經理爲經理部最高負責人，綜理經理部一切業務。協理則襄助總經理，受總經理委託，處理有關業務。民國二十八年十一月十八日，第一屆董事會依章程第二十四條第十七款的規定曾通過一份「中蘇航空（哈阿）線委託書」給予首任總經理尤爾淵夫，委託總經理處理公司事務及設備的權責如下：

(1)得以中蘇航空公司（哈阿線）名義對蘇聯國家銀行駐阿拉木圖及其他各地辦事處及分行，蘇聯實業銀行駐阿拉木圖及其他各地辦事處，蘇聯國外貿易銀行駐中國各分行以及其他中國及蘇聯各信託機關，辦理本公司下列各種事務，計開：得施行轉賬、活期、特種及其他各種存款之開戶或停戶，並支配以上各項存款，得簽署支票、支付命令及簽證轉賬聯單，得收受錢

國史館 Academia Historica

款及貴重物品，得出立期票及其他債票，並得締訂合同。

(2)得在核定之員額及薪金總額範圍內任用或解僱員工。

(3)得租賃本公司所必需之建築物、房舍、棧庫，其租期不得超過兩年。

(4)得根據董事會所核准之建設分類表、設計圖案及預算書施行各項建築。

(5)得在核准之預算範圍內購辦本公司應需材料。

(6)得向各機關、企業及個人（自然人及法人）收受本公司應得之錢款、各種文件、普通掛號及保險信件，以及由鐵路、水路或航空轉運之貨物及包裹。

(7)得在核准之限度、財務計畫及預算範圍內，訂立與本公司業務直接有關之各種契約、證券及合同。

(8)對於中蘇兩國所有各國家機關及職業社會與合作各社團，得爲本公司經理部之代表人。

(9)得在中國及蘇聯所有各司法機關、國立及直轄仲裁機關以及各種解決紛爭之機關及委員會依法全權進行訴訟，並有權和息金額少於美金一萬元之案件。

(10)本全權之全部或其一部於轉委託與其協理及他人後，不得再行轉託。

附註：①本委託書所授予之款項支用及信用借貸之支配權，其款額每次須少於美金一萬元。

②本委託書給予尤爾潤夫、格利果里、德米特利也維赤，其簽名如下。

③本委託書之有效期限爲至一九四一年十二月三十一日止。（註五一）

國史館 Academia Historica

由上述可知，中蘇航空公司總經理權力甚大，不但是經理部的代表人，且控制公司用人、行政、財務、資產等大權。此亦即公司成立後，蘇聯堅決反對交通部所提改組公司議案（見第五章），一直強佔總經理職位的原因所在。因此在公司成立十年中，總經理均由蘇聯民航總局調派，協理則由交通部提任。共間雙方各調替四人，其人選及任期如下表：

(1)總經理調替表及說明

屆別	第一任	第二任	第三任	第四任
姓名	尤爾濶夫	郭魯諾夫	莫司可溫（代理）	沃羅比岳夫
在職時間（年、月）	28、11—29、9	29、9—34、4	34、4—35、11	35、11—38

(A)尤爾濶夫係於民國二十八年十一月十八日第一屆董事會時，被推爲總經理，依章程規定，任期兩年。惟其在位時，因公司營業虧損太多，民國二十九年九月被民航總局調走，改派時任副董事長的郭魯諾夫繼任。（註五二）

(B)郭魯諾夫繼任總經理後，即利用航約不平等規定及新疆盛世才親蘇的特殊環境，「獨攬公司大權」，「公司一切用人行政，概不與中方所派協理協商，亦不採納協理意見。」（註五三）致與華籍協理感情頗爲不洽。民國三十三年夏，即因與華籍協理顧耕野爲會簽公文事，「言語衝突，互擲玻璃杯，不歡而散。」（註五四）民國三十四年二月，顧耕野在提呈交通部報告中提議撤換

國史館 Academia Historica

「粗橫獨斷」，「延不履行中蘇合約與董事會決議案，遇事與華方協理毫不商量，處處對華方刁難，且輕辱華員」的總經理郭魯諾夫，改派「溫和穩健人員，俾能敦睦雙方友誼。」（註五五）因此當民航總局答應交通部於民國三十四年三月下旬召開中蘇航空公司股東會議時，即爲緩和雙方人員的磨擦，準備於民國三十四年二月，將郭魯諾夫調走。（註五六）惟其後中方以當時中蘇關係不佳，要求延期舉行股東會議。（註五七）然蘇聯仍於三十四年四月間，將郭魯諾夫調走，但亦未再派新總經理，而以機航組主任莫司可溫代理。至於「中蘇航空公司始末」一書所述，蘇籍總經理郭魯諾夫因與華籍協理爲會簽公文事，「言語衝突，互擲玻璃杯」，其後協理顧耕野通知廸化商會不買物品給公司，致郭魯諾夫於「民國三十三年六月間，舉家離新返蘇，七月間，蘇聯民航局竟向我交通部抗議，說總經理給協理趕走」等語，顯非事實。因民國三十四年二月七日，協理顧耕野上交通部的一份辭呈及報告中尚謂：「總經理郭魯諾夫亦有調轉之說，正爲我爭取主權之良好時機。」即可證明，民國三十四年二月，郭魯諾夫尚在職，反而顧耕野先提辭呈了。（註五八）至於郭魯諾夫和顧耕野均於民國三十四年四月間撤換，是否爲中蘇航空公司雙方股東的有意安排，值堪回味。

(C)民國三十五年十一月，中蘇航空公司因營運虧損甚鉅，需中方支持以調整運率，蘇聯民航總局乃改派沃羅比岳夫出任總經理，以緩和中蘇在公司的關係，迄民國三十八年止。

(2)協理調替表與說明

國史館 Academia Historica

屆別	第一任	第二任	第三任	第四任
姓名	劉唐領	顧耕野	沈立中	李如桐
在職時間（年、月）	28、11—31、12	32、11—34、4	34、4—34、10	35、2—38

(A)在交通部所提派中蘇航空公司四位協理中，第一任協理劉唐領和第二任協理顧耕野，均以交通部駐新疆驛運分處處長身份兼協理職。第三任協理沈立中和第四任協理李如桐爲專任協理。

(B)第一任協理劉唐領自民國二十八年十一月，第一屆董事會中被推選就任後，由於自認「職位關係」，對於公司事務「不便過於追問，以免陷於僵局」。（註五九）導致蘇籍總經理有機可乘，不遵守章程第二十九條：「經理部之決議，必須得總經理及協理之一致同意」的規定，而大權獨攬，致使「公司協理一職，等於虛設」。迄民國三十一年冬，交通部因蘇聯民航總局不履行合約規定，延不召開第四屆董事會，亦不採納交通部所提改組公司的提議，交通部乃將劉唐領召回，「以俟各項問題之解決」。（註六〇）

(C)迨民國三十二年秋，新疆督辦盛世才改變親蘇立場爲歸順中央，政府派遣大批人員入新。民國三十二年八月六日，交通部改派顧耕野（新疆驛運分處處長）兼任中蘇航空公司協理。適當此時，蘇聯民航總局亦同意三十二年底舉行中蘇航空公司第四屆董事會，顧氏乃奉命隨新任中蘇航空公司董事長吳澤湘，於十一月四日赴公司履任。（註六一）惟顧氏就任後，先因總經理郭魯諾

國史館 Academia Historica

夫專權，不遵章程規定，不給看公文，而與郭氏發生衝突（如前）。復於三十三年八月，新疆省變，被盛世才非法逮捕入獄，嗣盛世才內調，寃獄才獲平反，於十一月二十七日被保釋出獄。（註六二）然顧氏出獄後，驛政已改制，雖經新疆省政府主席吳忠信挽留，改任社會處長，但仍於三十四年二月七日，呈請辭去中蘇航空公司協理職。（註六三）

(D)民國三十四年四月，交通部改派技正沈文立中（曾任中蘇航空公司第四屆董事會議秘書），接替顧耕野職，爲專任協理。（註六四）惟沈氏抵廸化履任後，先因新疆物資缺乏，生活費用高漲，所領待遇，入不敷出，呈請交通部核發每月補助費五萬元。（註六五）俟抗戰勝利，東北復員，沈氏又以前在中長鐵路服務爲由，於民國三十四年十月十九日，呈請「准予恢復鐵路資格，調回長春鐵路服務，以資熟練，而符所學」，交通部唯依所請，准以離職。（註六六）

(E)沈立中離職後，交通部乃電請時任中蘇航空公司董事長劉澤榮，在新疆就近物色適當人選以接替。（註六七）其後經劉澤榮推薦，於民國三十五年二月，任李如桐爲中蘇航空公司協理，迄民國三十八年爲止。（註六八）

㈢經理部人員分配與任用

中蘇航空公司經理部，在公司成立一年多的建築期內，因創業伊始，人們大多集中廸化總公司調派，員額約有五十人，重要人員除總經理尤爾濶夫外，尚有協理劉唐領，建築科長西拉也夫

國史館 Academia Historica

，財務科長翟澤夫等人。及至民國三十年一月，建設即將完成時，因各航站、無線電臺及各地辦事處均需派員前往負責，因此總員額增至一百十六人。（註六九）如此再經一年多的組織和調整，迨民國三十一年十二月，經理部設有經理室、總務科、機航科（營業屬之）、財務計畫科及汽車運輸股等單位，另沿航線設哈密、廸化、伊寧三航站，精河、烏蘇兩無線電臺，阿拉木圖、沃譯克和莫斯科三辦事處，總員額八十人。（註七〇）惟至民國三十三年冬，因伊寧事件爆發，中蘇航空公司伊寧站封閉，公司營業受損，人員一再裁減，據民國三十四年九月二十五日，公司財務計畫科長莫伊謝也夫提交協理沈立中的一份「中蘇航空公司全體員工薪給表」中，顯示當時公司員工（包括工人及清潔夫）僅四十六人，可知中蘇航空公司已不復開辦初期的盛況了。（註七一）但不論公司人員如何增減，由於蘇籍總經理掌握公司用人大權，致公司絕大部份員工均爲蘇人，中國人僅協理及秘書（翻譯）各一人罷了，即使公司需雇用工人或更夫，亦不雇用漢人，而雇用思想親蘇的哈德塔族人。（註七二）

由於中蘇航空公司在蘇籍總經理專擅下，不按平等用人原則，錄用中國人員，而交通部亦無法提出有效對策，致使公司完全爲蘇聯所控制，即連依航約規定的中方協理，根本看不至公文，更遑論參與經理部的決議。（註七三）而其中尤甚者，蘇聯常藉安排各航站、氣象臺、無線電臺人員的機會，廣設其情報網。據民國三十四年五月，中央訓練團黨政訓練班畢業學員通訊處所擬：「中蘇航空公司之過去、現在與未來之推測」的報告指出：

國史館 Academia Historica

(1)伊寧航站有蘇員四人，另有掛名氣象員的皮特黎澗夫一人，非由公司領薪，實際隸屬蘇領館發薪的秘密情報員。

(2)廸化航站有蘇員九人，飛機師四人，隨機機械員及隨機無線電員各二人，另有蘇領館情報員麻羅左夫一人。二人不在公司預算內。

(3)哈密航站有蘇員四人，另有蘇聯領館情報員庫爾甘諾夫。

(4)烏蘇氣象臺三人，其中更夫沃普雷什肯或係蘇領館情報員。

(5)精河定向臺有蘇員二人，另有蘇領館情報員庫爾甘諾夫。

上述中蘇航空公司航線蘇聯領館秘密情報網的發現，係民國三十四年一月，公司派華籍翻譯劉貴鑫隨蘇員博戛輟夫赴精河辦理該處定向臺撤廸事宜，在談話中發現庫爾甘諾夫名爲氣象員，實係情報員。嗣後復核對「公司職別薪給表」與「公司中蘇職員請發公糧姓名表」時，發現薪給表上無氣象員的職別，但在請發公糧姓名表上，則有氣象員的職別姓名，故顯係蘇聯額外安插的情報人員。以上係蘇聯特意安排的專業情報人員，至於公司蘇籍職員在新疆從事情報工作，亦爲共黨國家駐外人員份內之事。（註七四）

第五節　哈阿航線的建築與運率

(一)哈阿航線的建築

國史館 Academia Historica

民國二十七年冬，中蘇雙方爲及早進行哈阿航線的建築，同意各派代表，共同籌備航線應需設備及會商有關通航技術問題。二十八年二月，中國交通部代表黃毓沛即與蘇聯民航總局代表依瓦諾夫共同擬定「中蘇航空公司設備計畫洽議撮要」爲航線建設藍本。（註七五）惟其後，負責航線建設的蘇方，並未即刻進行，延至民國二十八年十月一日，始委由中蘇航空公司建築科長西拉也夫着手進行。（註七六）

中蘇航空公司哈阿線，全長一四一五公里，橫亘於蘇聯阿拉木圖與中國哈密之間，中經天山高嶽及廣瀚沙漠，氣候條件甚爲惡劣，起大風時，風速每秒達四十公尺，中夾灰沙之雲塊，且風向變更不定，因此爲了航行的安全起見，設有阿拉木圖、伊寧、廸化、哈密四航站，精河、古城子兩定向臺及烏蘇通訊臺，使飛機在航行中能隨時保持連絡，安全起降。（註七七）

在上述四航站中，除阿拉木圖係租用蘇聯原有航站，不必另行建築外，其他哈密、廸化、伊寧三航站，爲符合航線正常營業的需要，均先後從事完善建設，其情形如下：

(1)哈密站：距哈密城十三公里，設有飛機場、進場道路、票房、住宅二棟、公務房、汽車房、貨棧、滑油庫、電話、測候所、停機場、定向臺及汽油庫等設施。（註七八）

(2)廸化總站：在廸化城東南郊外十八公里的地窩堡，（註七九）設有飛機場、進場道路、票房、住宅二所、汽車房一間、公務房、貨棧、澡堂、汽油庫、汽車油庫、測候所、電話、電燈、機場圍欄及厠所等，另有工作人員住室及工人住室二十餘間。（註八〇）

國史館 Academia Historica

(3)伊寧站：位居伊寧東北角高地上。（註八二），有公務房三間（飛行人員住所、站長住所及客廳一間）、定向臺、通信無線電臺及油庫等設施。（註八二）

除上項三航站外，中蘇航空公司因哈阿沿線氣候惡劣，爲謀航行安全起見，在哈密、廸化、烏蘇、精河、伊寧等五處，設有無線電臺，且將各電臺電力特別加强，計有五百瓦特者四處，一百瓦特者一處。（註八三）

迄民國三十年冬，哈阿線各項建築先後完成，全線建築費用共爲九五六六〇九・九五美元，其中民國二十九年份（包括二十八年十月至十二月）動用美金五七九五三九・三九美元，民國三十年份動用三七七〇七〇・五六美元。（註八四）

(二)哈阿航線的運率

民國二十八年十一月十六日，中蘇航空公司第一屆董事會決議授權經理部，製定哈阿線運率，交雙方股東批准施行。（註八五）迨同年十二月，哈阿線開航，經理部卽製定「哈阿線一九四一年旅客貨物及行李運率表」如下：

國史館 Academia Historica

哈阿航線一九四一年旅客貨物及行李運率表　製定日期：民國二十八年十二月

出發站名	到達站名	途程（公里）	客票價目（元）				行李、郵運、貨物（每公斤）			
			蘇幣（盧布）		美金（元）	新疆幣（元）	蘇幣（盧布）		美金（元）	新疆幣（元）
阿拉木圖	伊犁	三八五	一五〇	二八・三〇	九〇・五六		一・五〇	〇・二八三	〇・九一	
阿拉木圖	廸化	九六〇	三一五	五九・四〇	一九〇・〇〇		三・一五	〇・六〇	一・九〇	
阿拉木圖	哈密	一、五〇〇	四四〇	八三・〇〇	二六五・六〇		四・四〇	〇・八三	二・六六	
伊犁	廸化	五七五	二〇五	三八・七〇	一二三・九〇		二・〇五	〇・三九	一・二四	
伊犁	哈密	一、一五	三五〇	六六・〇〇	二一一・二〇		三・五〇	〇・六六	二・一二	
廸化	哈密	五四〇	一九五	三六・八〇	一一七・八〇		一・九五	〇・三六	一・一八	

（註八六）

上述運率表，經第二屆及第三屆董事會議決議不作調整。然至民國三十二年六月二十八日，中蘇航空公司蘇籍總經理郭魯諾夫以「減少公司一九四三年營業損失」爲由，透經蘇聯民航總局建議公司自一九四三年七月一日起，增加運率百分之五十。（註八七）交通部以增加運費應在董事會解決，故對郭總經理調整運率之來電，以「碍難同意」駁回。（註八八）然而郭氏又於七月十五日再電交通部，請求「運費在公司董事會未批准以前，伏乞俯准暫爲實行」，（註八九）但交通部仍

國史館 Academia Historica

於七月二十九日，以「碍難照准」駁回，（註九〇）惟中蘇航空公司總經理仍然逕行施行新運率。嗣民國三十二年冬，第四屆董事會開會時，中方爲避免衝突，遂補行同意，並追溯自民國三十二年七月一日起調整。（註九一）其調整後之「中蘇航空公司運率表」如次：

中蘇航空公司運率表

實施日期：民國三十二年七月一日

出發站名	到達站名	途程（公里）	客票（元）				行李、郵運、貨物（每公斤）			
			盧布		美金	新疆幣	盧布		美金	新疆幣
阿拉木圖	伊犁	三五六	二二五		四二・五〇	一七〇	二・二五		〇・四二五	一・七〇
阿拉木圖	廸化	九〇一	四七二・五〇		九〇	三六〇	四・七三		〇・九	三・六〇
阿拉木圖	哈密	一、四一五	六六〇		一二四・五〇	四九八	六・六〇		一・二四五	四・九八
伊寧	廸化	五四五			五八	二三二			〇・五八	二・三二
伊寧	哈密	一、〇五九			九九	三九六			〇・九九	三・九六
廸化	哈密	五一四			五五	二二〇			〇・五五	二・二〇

（註九二）

前項「中蘇航空公司運率表」施行至民國三十三年四月一日，中蘇航空公司蘇籍總經理郭魯諾夫不經交通部同意，獨斷決定再增加運率百分之五十。據中央訓練團黨政訓練班畢業學員通訊

國史館 Academia Historica

處，於民國三十四年五月，列舉公司運率如次：

(1)客票：廸阿五四〇元，廸伊三四八元，廸哈三三〇元，伊阿二五五元，伊哈五九〇元，哈阿七四七元（以上均爲新幣。當時美金一元折合新幣四元或蘇幣五盧布三十戈比。）

(2)行李及貨物：行李在十五公斤以下免費收運，十五公斤以上則連同十五公斤計算收費，以每公斤新幣三元三角核算。

(3)由廸化南樑公司至地窩堡飛機場汽車票價，由原每人新幣十五元增爲十八元，行李及貨物由每公斤新幣四角增爲八元五角。

上述加價，均爲蘇籍總經理擅自行爲，並未徵詢交通部同意，僅於開始收費時，由出納員示告，足見把持公司的蘇籍人員，甚漠視中國在中蘇航空公司的權利。（註九三）

由於中蘇航空公司蘇籍總經理在民國三十二年及三十三年連續兩年擅自大幅加價後，終使自開辦以來連續四年的虧損，轉爲盈餘。民國三十三年全年盈餘二十一萬餘美元。惟同年十一月，伊寧動亂爆發，蘇新貿易中斷。民國三十四年一月，伊寧淪陷後，新省物價逐漸高漲，但公司運率並未隨物價作適當調整，致使哈阿航空票價比新省公路汽車票價尚低三倍有餘。例如廸化至哈密公路局車票爲一、〇三〇元，而機票僅三三〇元（新幣）。（註九四）另和民國三十四年四月中國航空公司運率相比，中蘇航空公司客運票價約低四倍，貨運約低十五倍，實不足以維持開支。（註九五）如此拖延年餘，至民國三十五年，由於中國國內物價更形高漲，十月，中蘇航空公司曾

國史館 Academia Historica

要求提高新幣對美元折合率（當時官價仍定美金一元折合新幣四元，新幣一元折合法幣五元），以期增加收入。（註九六）交通部以「茲事體大」，未便照准，惟飭公司自三十六年一月份起，加價五倍（加至每客公里新幣六十元），但蘇籍總經理沃羅比岳夫却表示，需俟召開董事會方可決定。交通部則以公司改組問題，如不能商得解決辦法，開會亦屬無益，若俟改組問題取得協議，再行開會，則恐遲延時日，因而請外交部電駐蘇大使傅秉常洽商蘇方，先行調整運價，以應急需。（註九七）

如此再拖延至民國三十六年秋，蘇民航總局始指示蘇籍總經理，「准予公司自十月一日起，提高運價至中國兩航空公司之標準」。沃羅比岳夫接指示後，即於民國三十六年十月六日約華籍協理李如桐、秘書張樹枏開會研商，會中中蘇航空公司財務計畫科科長莫依謝也夫提議將公司運率提高至三十六年九月中國航空公司之標準，即廸哈票價爲新幣十二萬七千元（國幣六十三萬五千元），廸伊票價新幣十三萬五千元，由廸化公司運送乘客至地窩堡機場汽車票價，暫定爲新幣五千元，合國幣二萬五千元，貨物則以每公斤按新幣一千三百元計算。此外莫氏又提議：「公司美金折合率不按中國中央銀行所定官價，而以公司以往價額折算。」例如廸哈線民國三十三年四月一日以後票價爲美金八十二元五角，以此數除新定票價新幣十二萬五千元，即一美元折新幣一千五百四十元（應爲一千五百十五元），並擬即以此數定爲公司收支單位。莫氏所持理由爲：「哈阿線各段票價美金數額即爲董事會所決定，則在未召開下屆董事會以前，自當無權改定。」但

國史館 Academia Historica

沃羅比岳夫却表示：「公司如需滙還蘇聯民航總局汽油之款，應按中國中央銀行所定，以美金一元折合新幣一千五百四十元折合美金一元滙還，恐民航總局不予接受」等語。（註九八）

從前述蘇籍人員所表達的意思可知：莫氏的建議，是欲售票時以新幣一千五百四十元折合美金一元計算；沃總經理則表示公司撥付蘇聯油款時，按中國官價以新幣一萬元折合美金一元歸還。此間相差價碼，有六倍之多，故此方案如果執行，則無非在提高運價後，將公司收入款項用於撥付蘇聯油款罷了。由於中蘇航空公司當時乘客大多爲蘇聯人，故不加價，中方已虧折，但加價後以六倍的折算差額付油款給蘇聯，中國在中蘇航空公司權益更加虧損。因之交通部對蘇方所提公司提高運價的提議，准予實施，至於公司記帳美金與新幣折合問題，交通部以公司帳目歷來係以美金計列，惟其收入多係新幣且向以新幣四元折合美金一元列帳，至於應如何改變折合率，因牽涉問題太多，且大部份係屬財政部與新疆省政府職權範圍內事，故需俟劉澤榮董事長返新後，將蘇方對此事意見探問明白，報部再行核辦。（註九九）

同（三十六）年十二月十日，蘇聯民航總局會計長杜巴（布）洛夫司基（Lubravski）前來廸化與中蘇航空公司沃總經理商談調整運價問題，雙方協議，自民國三十六年十二月十一日起再提高運率比照中國、中央兩航空公司十月六日調整標準，實行加價，並登報公告。十二月十七日，杜氏與華籍董事長劉澤榮晤面（劉氏係於十二月十二日返廸），雙方就召開董事會及運價問題

國史館 Academia Historica

交換意見。對於公司新幣與美金折合問題，劉氏告以俟「公司改組問題商談告一段落後，續提公司美金與新幣的折合問題」。杜氏告以：「公司方面照華方意見調整運價，已協議由本（十二）月十一日起實行，對公司職員薪給，擬於本（三十六）年十一、十二兩月仍維持以往所定美金薪額，以中央銀行所定行市付新幣。」劉澤榮同以：

(1)關於調整運價問題，現依照十月六日標準之調整，係臨時辦法，仍應按照中國公司所定標準，隨時加以調整。

(2)關於薪給問題，此次運價調整，以新幣言，係屬增加，以美金言，係屬減低，例如廸伊線票價以往爲美金八十五元，現收新幣三十萬元，此三十萬元僅折合美金二十餘元，是美金收入減低，故爲使收入與支出相符起見，對原定薪額之美金數似亦應相當減低較爲合理。此外如將美金原定薪額照現行行市折付新幣，則職員待遇比廸化一般待遇過高，亦有未便之處，因此本人認爲對此問題，應加審愼考慮。

杜巴洛夫司基對劉澤榮所言，當場並未作肯定答覆，祇謂編明年預算時，再予考慮。十二月二十日，杜氏卽飛返莫斯科。（註一〇〇）

吾人試觀中蘇航空公司蘇籍總經理沃羅比岳夫及民航總局會計長杜巴洛夫司基對中蘇航空公司運率及薪給的談話中，可以了解到，蘇聯的目的，顯然欲將公司增價的所得，充當歸還蘇聯油費及供給公司蘇籍人員的薪給罷了，至於交通部在公司權益，則非渠等所顧及也。

國史館 Academia Historica

第六節　哈阿航線的營運與弊端

民國二十八年十一月十七日，中蘇航空公司第一屆董事會決議哈阿線自民國二十八年十二月一日起正式開航，會中總經理尤爾濶夫報告：依照合約附約三所編製的飛行時刻表，即每月六、十三、二十及二十八等四日由阿拉木圖起飛，當日到達哈密。每月七、十四、二十一及二十九等四日由哈密返回阿拉木圖。（註一〇一）

哈阿線全長一、四一五公里，其飛航係採用道格拉斯DC—三型飛機，以每小時平均二百六十公里的速度，飛行於哈密、廸化、伊寧、阿拉木圖四航站之間，其路線係由蘇聯阿拉木圖起飛，沿伊犂河谷越中蘇邊界至伊寧，然後北行沿博羅霍洛山西麓越精河，循天山北麓東飛越烏蘇至廸化，再由廸化經奇台、木壘河、七角井至哈密。民國二十八年十二月開航時，有飛機兩架。三十三年增爲三架（其中一架有時借給渝哈線，飛蘭州之用）。（註一〇二）三十三年八月，公司有DC—三式及C四九式飛機各一架。（註一〇三）民國三十四年仍有大小飛機各一架。（註一〇四）三十五年冬再有DC—三式飛機三架。（註一〇五）

至於公司營收方面，由於董事會僅召開四次，且民國三十二年底第四屆董事會召開後，即未再有正式董事會的召開，本文僅就董事會議中，中蘇航空公司總經理有關民國二十九年、三十年、三十一年三年的營業報告，列表如次：

國史館 Academia Historica

項目 / 年代	飛行時數	乘客人數	郵件重量（公斤）	行李	貨運
二十九年	五七六小時	一、七一〇人	一三、六三三公斤	四六、二八六公斤	
三十年	一、一八三小時五十一分	三、二〇一人	二一、五三七公斤	六二、四〇一公斤	七七、八八二公斤
三十一年	九〇三小時七分	三、六六四人	三、八七七公斤	七九、二七一公斤	八〇、三〇七公斤

上表中，民國二十九年係每星期來回阿拉木圖與哈密間飛航一次，三十年則增至來回各兩次。故表中民國三十年飛行鐘點、乘客人數、郵件等均比二十九年約增一倍。惟民國三十一年因德蘇戰況激烈，郵運大減，公司爲撙節開支，局部減少飛行班次，故飛行鐘點較三十年爲少。至於表中所列載運數量，因此航線開辦不久，歐戰隨即爆發，國際運輸並不暢順，而沿線各地區及各城市人口稀少，經濟文化均甚落後，因此運輸量僅及飛機載運量七成左右。例如民國二十九年共飛行一〇四次，每次平均載客一五．五人，郵件一三一公斤，行李貨運四四五公斤（按：道格拉斯DC—三大型機可載客三十人，小型機可載客二十一人，另可載重一千五百公斤）。而且據統計，貨運只有由西向東，阿拉木圖至廸化一段，營業最佳，其他由廸化至哈密或由哈密至廸化或阿拉木圖的貨物，均極少。可知哈阿線的通航，顯然對蘇聯輸出貨物至新疆幫助最大，對中國爭

國史館 Academia Historica

取外援的實質幫助，反而較小。（註一〇六）

因此哈阿線開航後，連續四年均有巨額虧損，計民國二十九年（包括二十八年十二月）虧損一二六、七七四・八三美元，（註一〇七）三十年虧損二二五、八三四・一八美元，三十一年虧損九二、三九〇・六二美元，（註一〇八）三十二年亦虧損數萬美元。（註一〇九）迨民國三十三年，由於蘇籍總經理擅自大幅調整運率，乃有二十一萬餘美元的盈餘。（註一一〇）惟是（三十三）年冬，伊寧動亂爆發。十一月十日，第八戰區司令長官朱紹良宣佈伊犂全區戒嚴，並經新疆督辦公署正式函達蘇聯駐廸化總領事館，在戒嚴期間，中蘇航空公司飛機及人客不得在伊寧降落。（註一一一）爲哈阿線營收最多的伊寧站因遭封閉，對公司營收造成重大影響，而且又因伊寧動亂，阻隔陸上交通，公司原由蘇聯陸運哈阿各航站的油料，唯有改由空運，更佔去飛機部份運力，相對增加公司運輸成本。（註一一二）故至民國三十四年底，公司不但已無盈餘，反而虧損一七一、九三二・七五美元。（註一一三）民國三十五年以後，新疆動亂不已，物價飛漲，自是公司營收每下愈況。而上述每年的虧損，依合約附約一：「如公司經營航線而蒙任何虧損，亦應由雙方平均負擔之」的規定，交通部和民航總局勢需分擔虧損的各半數。據資料顯示，在民國二十九年、三十年、三十一年中總共虧損的四四四、九五九・六三美元中，交通部曾將分擔之半數二二二、四七九・八一美元，滙交公司。至於三十二年以後，由於蘇聯民航總局拒絕召開董事會，以解決公司改組及用人問題，交通部是否再行分攤虧損半數，因資料欠缺，就不得而知了。但無可否認

國史館 Academia Historica

，交通部投資中蘇航空公司的款項，包括股款（九十萬美元）及分攤虧損額，已超過一百一十萬美元。

中蘇航空公司營業不良，除上述運輸不暢與伊寧動亂外，另一最主要原因，厥爲公司一直在蘇籍人員的把持下，人謀不臧，財務不清，一切營運且以對華爲方針，以蘇聯利益爲依歸。例如：

㈠飛航方面

飛航爲航空公司最主要任務與工作。中蘇航空公司係中蘇對等投資而設立，其有關人員自應由雙方人員平均參與，況中國投資中蘇航空公司，尙有引進航空技術，培植航空人才的目的，因而在合約第十一條，亦明文規定：「公司應以盡量實地訓練及任用中國駕駛員、機械師、無線電員及其他職員爲固定政策。」惟公司成立後，與飛航有關人員如機航科科長、飛機駕駛員、機械員、無線電員及各航站人員、氣象員、通訊員等等，完全由蘇人所包辦。（註一一四）更有甚者，中蘇航空公司飛機自開航後，即不遵守航約第五條：『公司所有之產業，應用"Hami-Ata"及「哈阿」字樣顯明標誌之』的規定，儼然如同外國飛機，侵入中國境內，自由飛行，嚴重損害中國領空。此事雖經民國三十年一月十五日第三屆董事會華籍董事吳元超及民國三十三年一月三日第四屆董事會華籍董事長吳澤湘相繼提出糾正，並經第四屆董事會議決交由公司實行改換飛機標

國史館 Academia Historica

誌。（註一一五）如此經中方再三催促，公司始向中國海關保證，「於（三十三年）四月一日前將各機標誌塗妥，否則願受扣留處分。」（註一一六）

亦因中蘇航空公司飛航完全掌握在蘇人手中，故其航班亦視蘇聯利益而隨意調整。民國三十四年十月，中蘇航空公司華籍協理沈立中一份報告提到此事稱：「廸哈一段，對我（中）方人員往來極爲重要，每月祇開班機兩次（規定爲四次），每次祇載客十五人左右（顯然只開小型機），同時登記者，則有百餘人至二百人，以致乘客必須候機數月，始得乘機。至於廸阿一段，向來乘客極少，蘇方藉口運送汽油，每星期仍維持一至二次之飛行，所載除汽油外，大多爲蘇領館運送布疋、糖、酒及其他日用品，有時空機往返，則可料及專爲領館運送重要文件。」（註一一七）另據民國三十四年五月，中央訓練團畢業學員通訊處一份報告云：「公司飛機，應蘇聯駐阿山（承化寺）領事館的需要，常飛承化寺，運送黃金至廸化。」（註一一八）（按：阿山爲新疆阿爾泰山產金區的重要城市，美國 H. R. Tambery 曾表示，阿爾泰山爲世界產金地區，從事採金者有五、六萬人，所採生金均爲蘇聯買去，（中國）內地若與新疆辦理航空事業，專事運金，已可給養。）（註一一九）

由此可知，在蘇聯控制下的哈阿航線，已成爲蘇聯對其在新人員的補給線及掠奪新疆重要物資的交通線。至於此種作爲，是否損害中國在公司的權益及侵犯中國領空權，則已非蘇聯所顧及也。

國史館 Academia Historica

(二)財務方面

由於中蘇航空公司蘇籍總經理擁有經理部的絕對人事任用權，故在其把持之下，公司財務單位，一直拒絕中方派員參與，而公司財務報告所用會計科目，亦與中國及中央兩航空公司統一會計科目不同，致使交通部審核至爲不便。（註一二〇）事經民國三十二年十二月二十八日，中方董事在第四屆董事會中，提議公司改定會計報告，俾中方所能適用。經會中決議，委由總經理郭魯諾夫及協理顧耕野根據交通部及民航總局所用之會計報告，編製一種雙方股東均能適用的報告方式。（註一二一）而新的會計方式，其後是否編製，則不得而知。但依第四屆董事會議後，中蘇在公司關係漸冷淡而言，其編製改變的可能性甚低。

由於公司財務部門完全控制在蘇籍人員手中，在蘇員獨斷下，公司營業資金及其他公款，亦不按章程第十三條規定，個別分存於中央銀行及蘇聯國家銀行，而自開辦以後，即存放於蘇聯駐廸化總領事館的財政股內。（註一二二）此事亦經華籍董事長吳澤湘於民國三十二年十二月二十八日在第四屆董事會中，提出糾正，並建議所有公司錢款，應分別存放中蘇兩國銀行。會中蘇方董事，對此提議並無異議，惟事後蘇籍負責人員，並未依董事會決議辦理，儼然將公司資產，視爲蘇聯所有。（註一二三）

至於有關公司財務帳目，公司雖按時呈報交通部審核，但因科目與中國所用不同，故其實際

國史館 Academia Historica

情形，交通部頗爲隔閡。因此交通部爲澈底瞭解公司實際情況，究竟若何，乃於民國三十三年一月四日，以華籍三名董事吳澤湘、吳元超、顧耕野爲交通部全權代表名義，致函蘇聯民航總局，要求派員共同稽核公司活動，其函云：

「逕啓者，按照中蘇航空公司章程第三十四條，中蘇雙方股東應選派監察人員稽核公司各項活動。查中蘇航空公司成立已經四年，所有該公司四年來之業務活動、資產帳目、財務報告等項，均須予以清查，茲代表中方股東即請中蘇雙方各派監察一人，於三月一日前自廸化起，開始稽察工作，所有監察及稽查手續，照章應由董事會規定。惟第四屆董事會會期短促，無暇辦理，茲並建議由中蘇雙方分別指派駐在廸化之董事長吳澤湘，董事郭魯諾夫、顧耕野從速擬定實行，迨下屆董事會再行追認，至希

惠予同意，並請將遴派監察人姓名先期電復爲荷。此致

蘇聯民航總局

」（註一二四）

對於交通部要求派員稽查公司業務的函件，同年二月五日，民航總局函復稱：

「交通部公鑒：一九四四年一月四日貴部代表吳澤湘、吳元超、顧耕野關於擬行派員稽查中蘇航空公司大函敬悉。本局對於稽查，原則上並不反對，惟以戰事過忙，無法抽派稽查，擬暫緩再辦，相應函請查照爲荷。

民航總局局長空軍中將阿斯達霍火」（註一二五）

國史館 Academia Historica

同時蘇聯外交部遠東司司長將上項覆函面交中國駐蘇大使傳秉常時，並謂：「幸雙方尚未覺有卽須監察之必要，似可緩辦」等語。（註一二六）可知蘇聯民航總局表面藉戰事作爲拖延的權宜之計，而實際上根本反對派員稽查，來包庇蘇籍人員在公司的種種弊端。

㈢公司蘇華員工待遇不平等

民國三十年，中蘇航空公司員工最多時，曾達一百十六人，就是民國三十四年營業欠佳時，亦有員工四、五十人，然而華籍人員則一直僅有協理和秘書各一人，這對中蘇對等投資，平均用人的原則，是極不公平的。然而卽使公司華籍人員僅兩名，公司對蘇籍及華籍人員，仍有差別待遇，除薪金按規定辦理外，公司蘇員尙片面享受如下待遇：

(1)公司以蘇境眷屬贍養費名義，每月加發蘇員薪水百分之三十的津貼。

(2)公司每月由公款中提出月薪百分之一·七五，撥交蘇聯領事館所辦醫院，充當蘇員醫療費用。（註一二七）

(3)蘇聯政府經由領事館供給蘇員米、麵、牛奶、牛油、肉類、呢料、布疋等日用必需品，取價極低，等於免費。

(4)蘇籍經理及職員可自由使用公司小汽車與棚車，華籍協理因公請撥車，蘇籍經理則拒絕撥給。（註一二八）

國史館 Academia Historica

(5)蘇聯派在新疆情報員，常假冒公司員工名義，在公司領薪。（註一二九）

總之，蘇聯把持哈阿線，顯然並不以促進中蘇交通或爲商業營利爲目的，而是在充當其侵略新疆的交通工具。因之中蘇航空公司協理沈立中於民國三十四年十月十九日的報告中，亦認爲：

「該公司目下在新省境內，無利有害，站在我（中）方立場，當以關閉爲愈，即暫時停頓，亦可減少損失。」實爲至言。（註一三〇）

註釋

註一：中蘇哈阿定期飛航合約，第二條。另中蘇航空公司章程，第二十二條。

註二：中蘇航空公司章程，第二十二條。

註三：同註二。

註四：同註二，第二十三條。

註五：同註二，第二十四條。

註六：中蘇航空公司第一屆董事會會議紀錄，民國二十八年十一月十四日至十八日，於阿拉木圖，交通部檔案，原件。

註七：中蘇航空公司第二屆董事會會議紀錄，民國二十九年四月十三日至十五日，於阿拉木圖，交通部檔案，原件。

註八：中蘇航空公司第三屆董事會會議紀錄，民國三十年一月十三日至十五日，於阿拉木圖，交通部檔案，原件。

註九：蘇聯駐華大使館致交通部函，部收文第二三九七〇號，民國二十九年七月十二日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

註一〇：交通部致蘇聯駐華大使館函，部發文第一六九六二號，民國二十九年七月十五日。其文云：

「大函以准

貴國民用航空總管理局局長電告：中蘇航空公司董事會，定於本（二十九）年八月二十一日，在阿爾木塔（阿拉木圖）召集董事會議，請中國方面董事等屆時前往出席。如無異議，囑即查照辦理等由。查中蘇航空公司董事會第二次會議，關於下次董事會之地點及時期，曾經議決俟本部及貴國民用航空總局收到該公司首次計算書後，由董事長副董事長會商解定，現查該公司首次計算書，本部尚未收到，因此對於該公司下次董事會議，本部提議定期於本年九月二十一日舉行，至於會議地點在阿爾木塔（阿拉木圖）一節，本部茲表同意。准函前由，相應函復，即希查照轉達貴國民用航空總管理局局長爲荷，此致

蘇聯國駐華大使館

中華民國交通部啓」

註一一：廸化劉唐領呈交通部文電，民國二十九年九月十二日，交通部檔案，原件，其電云：

「（前略），頃得莫電，三屆董事會蘇主延期，日期另定，蘇政府已准尤總經理休假兩個月，職務由郭副董事長暫代，郭申巧（十八日）來廸。職劉唐領申文（十二日）。」

註一二：蘇聯民航總局局長致交通部電，民國二十九年十一月十六日，原電云：

「定期於十二月十四日在阿拉木圖開會」節，茲表同意，並候公安。莫洛濶夫。」交通部檔案，原件。

註一三：交通部致蘇聯民航總局灰電，民國二十九年十二月十日，航字第三九八二號。交通部檔案，原件。另見民國二十九年十二月十一日，重慶大公報二版。

註一四：中蘇航空公司第三屆董事會會議紀錄。

註一五：張元夫致吳元超函，民國二十九年十二月二日，交通部檔案，原件。其函略云：「……秘書一人，經

國史館 Academia Historica

弟選擇，結果以現在郵務局任職之陳紀瀅君最爲相宜。查陳君長於文筆，前往廸化一次，印象極佳，此次同行，便利甚多，弟不前往，亦必電盛督辦格外對兄等予以方便。……」

註一六：陳紀瀅：「阿拉木圖旬日雜記」，原載民國三十二年二月十日至十二日，重慶大公報三版。

註一七：陳紀瀅：「抗戰時期的大公報」，頁一六二—二〇一，黎明文化事業股份有限公司，民國七十年十二月初版。

註一八：中央日報編印：「我們的敵國」，頁一四三，民國四十一年十月二十五日出版。

註一九：中蘇航空公司第四屆董事會會議紀錄，民國三十二年十二月二十五日至三十三年一月三日，交通部檔案，原件。

註二〇：張大軍：「新疆風暴七十年(九)」，頁四九〇二—四九一一。

註二一：廸化顧耕野爲「告就職各乃宜由」上交通部支電，民國三十二年十一月四日，交通部檔案，原件。

註二二：中蘇哈阿定期飛航合約附約二及中蘇航空公司章程第十一條。

註二三：阿拉木圖吳元超上重慶交通部何司長巧電，民國二十八年十一月十八日，交通部檔案，原件。

註二四：財政部致中央銀行代電，第二三二九三號，民國二十八年十一月二十四日，交通部檔案，原件。

註二五：交通部爲「前繳中蘇公司股款美金六萬二千五百元已滙蘇駐英大使由」覆中蘇航空公司副董事長郭魯諾夫電，民國二十九年六月二日，交通部檔案，原件。

註二六：中蘇航空公司第二屆董事會會議紀錄。

註二七：交通部航政司爲「檢送中蘇公司收據」致財務司函，民國三十年八月二十三日，交通部檔案，原件。

註二八：中蘇航空公司第三屆董事會會議紀錄。

註二九：交通部航政司爲「中蘇公司股款給付及增資事」致財務司函，航空密字第七號，民國三十年二月二十

國史館 Academia Historica

日，交通部檔案，原件。

註三〇：交通部航政司爲「關於本部五月十五日應繳中蘇公司股款事擬具辦法，簽請核示」上交通部長呈文，民國二十九年六月十一日，交通部檔案，毛筆原件。

註三一：同註三〇。

註三二：交通部爲「電請近先代墊付中蘇航空公司股款美金十萬元」致盛世才督辦電，航字第一三五八號，民國二十九年五月十四日，交通部檔案，原件。

註三三：廸化盛世才致交通部張部長已支電，民國二十九年六月四日，交通部檔案，原件。

註三四：中蘇航空公司駐莫斯科辦事處郭魯諾夫致張元夫董事長公函，民國二十九年六月十一日，交通部檔案，原件。

註三五：交通部致中蘇航空公司尤總經理電，航字第五四二號，民國二十九年六月十四日，交通部檔案。原件。

註三六：吳元超致張元夫函，民國二十九年六月二十日，其函云：

「……關於我方五月十五日應繳中蘇公司股款美金十萬元事，上月底，郭魯諾夫來電催付，曾以吾兄名義由部電復，告以經請盛督辦在廸化付款，嗣又先後接得柔西曼及尤總經理電請以美金繳付該項股款，亦均經部電復，謂按中蘇合約規定，我方茲以法幣按法價折合繳付，囑其代收。蘇聯民航總局刻又電部，謂按合約及二次董事會會議決議，是項股款，我方必須以美金繳付，此事所根據於合約之一點，雙方解釋不同，容當別圖解決，惟因董事會議，確係決定我方須繳付美金，是以蘇方振振有辭。憶前在阿開會時，弟對此節，原已深慮辦理困難，祇以吾兄堅主贊同蘇方意見，爲免我方董事主張紛歧，致予蘇方以不良印象起見，勉從尊意，兄當時亦有願負全責之表示。現在事態如此，部中對弟頗不能諒解之處，爲表白計，敢請吾兄將此事在董事會議討論決議時經過情形，以書面詳告部座，俾免

國史館 Academia Historica

誤會，是所感幸，不情之請，尙乞諒察。……」

註三七：張元夫致中蘇航空公司尤總經理馬電，民國二十九年六月二十一日，原件。

註三八：中蘇航空公司總經理尤爾淵夫致張元夫董事長電，民國二十九年七月十六日，於哈密，原件。

註三九：㈠同註三二。

㈡交通部爲「電請迅速再代付中蘇公司股款美金十萬元由」致盛世才督辦敬電，民國二十九年八月二十四日。

註四〇：陳紀瀅：「新疆鳥瞰」，頁五九，臺灣商務印書館，民國六十二年五月臺三版。

註四一：廸化盛世才致交通部有電，民國二十九年十月二十五日，交通部檔案，原件。

註四二：廸化盛世才致交通部張部長亥虞電，民國三十年二月七日，交通部檔案，原件。

註四三：廸化盛世才致交通部張部長丑馬電，民國三十年二月二十一日，交通部檔案，原件。

註四四：交通部張部長覆盛世才宥電，民國三十年二月二十六日，交通部檔案，原件。

註四五：交通部航政司爲「繳付中蘇公司股款滙蘇聯對外貿易銀行」致財務司函，民國三十年四月二十三日，交通部檔案，原件。

註四六：浚鴻勛先生在「中蘇航空公司始末」一書，頁二六，曾說：「中蘇航空公司中方所須負擔之公司虧損十八萬餘元及增資股本，中方均未完全付足或交付，故在此情形下，中方在公司之權力，自是難以增强等語」，實有所誤解。有關繳付中蘇航空公司股款及貼補虧損金額，中國雖因戰時結滙困難，而無法按期撥付，但迄民國三十二年十二月，第四屆董事會前，交通部實已付清，此可由第四屆董事會中，蘇方對股款均無片語提及可證之。

註四七：交通部航政司爲「對中蘇公司董事會第三次會議各項重要議案簽陳意見，呈請鑒核由」上交通部長呈文，民國二十九年九月五日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

註四八：中蘇航空公司第三屆董事會會議紀錄，第二號，民國三十年一月十四日，於阿拉木圖，交通部檔案，原件。

註四九：中蘇航空公司章程，第二十八條。

註五〇：中蘇哈阿定期飛航合約第四條及中蘇航空公司章程第二十六條。

註五一：中蘇航空（哈阿）線委託書，民國二十八年十一月十八日中蘇航空公司第一屆董事會通過，交通部檔案，原件。

註五二：廸化劉唐領呈交通部文電，民國二十九年九月十二日，交通部檔案，原件。

註五三：交通部爲「關於中蘇公司董事會蘇方延不舉行一案，請貴部向蘇方提出召開並見復由」致外交部代電，民國三十二年五月五日，交通部檔案，原件。此案係劉唐領被調回交通部所簽辦。

註五四：浚鴻勛：「中蘇航空公司始末」，頁二八，交通部交通研究所，民國五十一年八月出版。

註五五：中蘇航空公司協理顧耕野上交通部簽呈及報告，民國三十四年二月七日於廸化，交通部檔案，原件。

註五六：同註五五。

註五七：交通部爲「請轉達蘇民航局展期開會由」致外交部代電，第三〇〇九號，民國三十四年二月二十七日，交通部檔案，原件。

註五八：同註五五。

註五九：中蘇航空公司第三屆董事會議紀錄。

註六〇：同註五三。

註六一：廸化顧耕野爲「告就職各乃宜由」上交通部支電，民國三十二年十一月四日，交通部檔案。其電云：

「奉交通部長曾養甫三十二年八月六日人甄渝字第一八四六號，令派兼任中蘇航空公司協理，邊於十一月四日上午十時，隨吳董事長澤湘前往就職。」

國史館 Academia Historica

註六二：張大軍：「新疆風暴七十年(卄)」，頁五九五一—五九六五。

註六三：同註五五。顧耕野辭呈云：

「謹簽者竊職自三十二年十月奉派兼充中蘇航空公司協理，以我方主權放棄過久，積重難返之勢已成，兼以近年中蘇邦交未盡敦睦，故凡爭取主權及改善公司業務之舉，僅能就可能範圍，提出交涉，不便僵持，致濫竽年半，鮮有建白，午夜沉思，愧無展布。更以八月省變入獄，繼而驛政改制，本擬辭退稍卸仔肩，復蒙吳主席堅留，擔任新省社會處職務，於公司協理一職，實難兼顧，茲三月會期將屆，總經理郭魯諾夫亦有調轉之說，正爲我爭取主權之良好時機，應請鈞部另派專門人員來新接替，以專責成……。」

註六四：交通部空運科爲「中蘇航空公司股東會議暨接替該公司董事長、協理人選由」上交通部長呈文，民國三十四年二月二十一日，空運字第一二九九號，交通部檔案，原件。

註六五：廸化沈立中爲「到差後經辦事項及生活難維持由」呈交通部航政司呈文，民國三十四年四月二十八日，交通部檔案，原件。

註六六：中蘇航空公司協理沈立中爲「中蘇航空公司最近情形及應付方法」上交通部呈文，民國三十四年十月十九日，交通部檔案，原件。

註六七：交通部航政司爲「請物色中蘇公司董事兼協理人選報部遴用由」致廸化劉澤榮電，民國三十四年十二月二十七日，空發第二二八五號，交通部檔案，原件。

註六八：廸化劉澤榮致交通部航政司子養電，民國三十五年一月二十二日，交通部檔案，原件。

註六九：中蘇航空公司第三屆董事會紀錄。

註七〇：交通部航政司所呈「中蘇航空公司組織概要」，民國三十一年十二月二十一日，交通部檔案，原件。

註七一：中蘇航空公司全體員工薪給表，民國三十四年九月二十五日，交通部檔案，其表如次：

國史館 Academia Historica

中蘇航空公司全體員工薪給表

日期：一九四五年九月二十五日

目次	姓名	職務	薪給（美金・元）
一	莫司可溫	代理總經理	四二〇
二	沈立中	協理	三五〇
三	那巴爾果夫	總務科長	二一〇
四	張樹枏	秘書	二〇〇
五	烏拉茲漢	更夫・爐夫	五五
六	尤蘇保夫	同右	五五
七	古巴以都林	同右	五五
八	薩對也夫	同右	五五
九	皮面別多夫	工人	五五
一〇	札馬爾	清潔女工	五五
一一	莫伊謝也夫	財務計盡科長	二七〇
一二	索保列夫	主任會計員	二二〇
一三	保爰巧夫	電訊主任	二五〇
一四	巴齊果夫	航站電台主任	二三〇
一五	伊瓦諾夫	電技術	二〇〇
一六	索果洛夫	無線電報員	一九〇
一七	班果夫	同右	一九〇
一八	古茲聶錯夫	航站電台主任	二三〇
一九	蘇其果夫	無線電報員	二〇〇
二〇	多洛崔夫	飛機師	二五〇
二一	無拉索夫	同右	二五〇
二二	洛曼諾夫	同右	二五〇
二三	哈力多諾夫	同右	二五〇
二四	克留也夫	副機師	二一〇
二五	日兩也夫	同右	二一〇
二六	伊瓦諾夫	無線電報員	二一〇
二七	巴爾汗斯基	同右	二一〇
二八	謝列不倆果夫	廸化站站長	二一〇
二九	別爾錯夫	主任飛機技師	二一〇
三〇	司結巴年果	飛機技術	二一〇
三一	沃哈卜根	飛動機師	一六〇
三二	哈薩諾夫	工人	六〇
三三	烏蘇爾	工人	六〇
三四	烏蘇滿諾夫	工人	六〇
三五	馬達里毛夫	工人	六〇
三六	古爾那以	女清潔夫	五〇

國史館 Academia Historica

三七	比族諾夫	哈密站站長		
三八	沃特巴也夫	看守夫		
三九	薩里嘘汗	女清潔夫		
四〇	果魯別夫	汽車房主任		
四一	郭留史根	汽車司機		
二五〇	四二	勃列霍夫	同右	一六五
六〇	四三	也洛費也夫	同右	一六五
五〇	四四	無瓦洛夫	同右	一六五
二三〇	四五	阿勃都林	工人	六七・五〇
一六五	四六	也滅力言諾夫	發動機及電池管理員	一六〇

註七二：中央訓練團黨政訓練班畢業學員通訊處所擬：「中蘇航空公司之過去、現在與未來之推測」，民國三十四年五月十八日，交通部檔案，原件。

註七三：浚鴻助：「中蘇航空公司始末」，頁二六—二八。

註七四：同註七二。

註七五：見本文第三章第一節：「阿哈航線的籌備。」

註七六：中蘇航空公司協理劉唐領爲「哈阿航空線建築情形報告表」上交通部呈文，民國二十九年九月十五日，交通部檔案，原件。

註七七：同註七六。

註七八：中蘇航空公司建築科長西拉也夫所呈「建築程序報告書」，民國二十九年十二月，交通部檔案，原件。另見中蘇航空公司第三屆董事會議紀錄。

註七九：范功勤：「中華山河」，頁一三九，正中書局，民國六十年十一月臺初版。

註八〇：同註七八。

註八一：陳力：「伊寧事變紀略」，頁五—六，文海出版社出版。

註八二：中蘇航空公司協理劉唐領上交通部呈文，民國二十九年十月三十日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

註八三：交通部所擬：「中蘇航空公司現狀」，民國三十一年六月，交通部檔案，原件。

註八四：中蘇航空公司第四屆董事會議紀錄。

註八五：中蘇航空公司第一屆董事會議紀錄。

註八六：哈阿線一九四一年旅客貨物及行李運率表，中蘇航空公司經理部一九四〇年十二月所擬，交通部檔案，原件。

註八七：廸化郭魯諾夫上交通部宥電，民國三十二年六月二十八日，交通部檔案，原件。

註八八：交通部致中蘇航空公司電，民國三十二年七月九日，交通部檔案，原件。

註八九：廸化郭魯諾夫上交通部午元電，民國三十二年七月十三日，交通部檔案，原件。

註九〇：交通部覆中蘇公司電，民國三十二年七月二十九日，交通部檔案，原件。

註九一：中蘇航空公司第四屆董事會議紀錄。

註九二：中蘇航空公司運率表，一九四三年七月一日實施，交通部檔案，原件。

註九三：中央訓練團黨政訓練班畢業學員通訊處所擬：「中蘇航空公司之過去、現在與未來之推測」，民國三十四年五月十八日，交通部檔案，毛筆原件。

註九四：中蘇航空公司協理顧耕野呈交通部簽呈及報告，民國三十四年二月七日，交通部檔案，毛筆原件。

註九五：中蘇航空公司協理沈立中爲「到差後經辦事項及生活難維持由」上交通部航政司呈文，民國三十四年四月二十八日，交通部檔案，原件。據沈氏呈文稱：當時廸化生活費用高漲，渠每日在社會服務處吃客飯，最低客飯千元，渠每月薪水七千元，祇足吃數日之用。

註九六：中蘇航空公司協理李如桐上交通部報告，民國三十五年十一月十五日，交通部檔案，毛筆原件。據李氏報告稱：當時廸化物價高漲，麵粉百斤新幣兩萬六千元，合國幣十三萬元；米一斗四十斤新幣一萬五千元，合國幣七萬五千元；住屋兩間，每月租金新幣一萬元，合國幣五萬元，而協理（李如桐）、

國史館 Academia Historica

秘書張樹枏每月生活補助費各二十五萬元，實無法維持生活。

註九七：交通部所擬：「關於中蘇航空公司重要事項節略」，民國三十六年十二月一日，交通部檔案，原件。

註九八：中蘇航空公司協理李如桐爲「呈報關於提高運價洽商經過並條陳管見」上交通部呈文，民國三十六年十一月，交通部檔案，原件。

註九九：交通部爲「指示公司運價及改組等事項仰知照由」批示協理李如桐，民國三十六年十二月一日，航空字第一九六九號，交通部檔案，原件。

註一〇〇：中蘇航空公司董事長劉澤榮致交通部航政司長李景潞函，民國三十六年十二月二十六日，交通部檔案，原件。

註一〇一：中蘇航空公司第一屆董事會會議紀錄。

註一〇二：同註九三。

註一〇三：交通部爲「中蘇合同簽訂情形」覆軍委會特檢處函，民國三十三年八月二十一日，交通部檔案，原件。

註一〇四：同註九三。

註一〇五：交通部幫辦吳元超所呈「中蘇航空公司經過及組織概況節略」，民國三十五年十一月二十三日，交通部檔案，原件。

註一〇六：㈠中蘇航空公司第三屆及第四屆董事會會議紀錄。

㈡據民國三十四年九月二十五日中蘇航空公司財務計畫科長莫伊謝也夫呈協理沈立中的一份報告稱：「廸化至阿拉木圖一段，每次大多裝載百分之二十五。而由阿拉木圖至廸化，則每次滿載，即知貨物不足時，亦裝載汽油及滑油材料。」

註一〇七：中蘇航空公司第三屆董事會會議紀錄。

國史館 Academia Historica

註一〇八：中蘇航空公司第四屆董事會會議紀錄。

註一〇九：同註九三。

註一一〇：同註九三。

註一一一：廸化張治中爲「恢復廸伊間航行」致交通部長俞大維江電，民國三十五年八月三日，交通部檔案，原件。

註一一二：中蘇航空公司協理沈立中爲「中蘇航空公司最近情形及應付方法」上交通部呈文，民國三十四年十月十九日，交通部檔案，原件。

註一一三：同註一〇五。

註一一四：同註七一。

註一一五：中蘇航空公司第三屆及第四屆董事會會議紀錄。

註一一六：廸化吳澤湘上交通部長會養甫電，民國三十三年三月四日，交通部檔案，原件。

註一一七：同註一一二。

註一一八：同註九三。

註一一九：金惠：「西北行」，頁七，臺灣商務印書館，民國六十五年二月初版。

註一二〇：交通部航政司爲「對中蘇航空公司董事會第四次會議討論事項簽陳意見」上交通部長呈文，民國三十二年十一月十三日，空發字第一一六一號，交通部檔案，原件。

註一二一：中蘇航空公司第四屆董事會會議紀錄。

註一二二：同註九三。

註一二三：同註一二一。

註一二四：交通部致蘇聯民航總局函，公函第一號，民國三十三年一月四日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

註一二五：蘇聯民航總局覆交通部函，民國三十三年二月五日，交通部檔案，原件。

註一二六：莫斯科駐蘇大使傅秉常致殆化吳醴泉（澤湘）特派員電，民國三十三年二月十一日，交通部檔案，原件。

註一二七：同註九四。

註一二八：同註一一二。

註一二九：同註九三。

註一三〇：同註一一二。

國史館 Academia Historica

第五章　中國對蘇聯把持中蘇航空公司的不滿與對策

從前述中蘇航空公司航約的簽訂及公司組織和營運情形，可得知在航約的條文上，已存在着對中國非常不利因素，及公司成立後，蘇聯又趁勢把持，致使公司完全控制在蘇聯手中，其後中國逐次在董事會中，要求蘇聯履行建築期滿後，改組公司及平均用人的規定，惟迭遭蘇聯拖延與抵制，其間自然引起中國的不滿，導致雙方衝突。本章卽擬就中國對蘇聯把持公司的不滿與對策，作一敍述與剖析。

第一節　蘇聯延阻中國對公司改組及平等用人的提議

民國二十九年四月十五日，中蘇航空公司在阿拉木圖召開第二屆董事會時，華籍董事長張元夫卽乘蘇籍總經理尤爾凋夫報告公司建築時間由兩年縮短爲一年半的機會，提出公司延用中國人員問題稱：

「本公司係依照平等精神所組織，則用人自然以平等爲原則，在建築時期已由民航總局提供技術人員，因而加速建築工作之進行，在營業方面亦同樣派用飛行及技術人員。現值中國方面航空技術人才頗感缺乏之際，中國政府甚願派遣具有航空經驗之青年來本公司，由蘇方專家加以訓練，如此則自足以增强中蘇兩國友誼，再則合約已規定所有本公司一切文件，應中蘇文並用，因

國史館 Academia Historica

此在公司行政管理部份，應延用中國人員，以符合約，而資便利，惟對此項人員選擇必須特別愼重，設此項人員既經選定，則公司必須延用。」

對於張董事長所提公司延用華人的提議，蘇籍副董事長郭魯諾夫卽席同以：

「對於確實履行合約規定一節，無待贅述。但在組織期間，究應延用中國人員若干，頗難規定，按照合約第四款之規定，關於公司組織開始期間終了以後，其餘有效期間，公司事務經理部之組織方式，應由交通部及民航總局於組織開始期間內決定之，以是爲謀公司用人問題，沒有適當之解決，本席請張元夫先生準備必要人員，並提出其合於本公司需要之專長。」

對於前述用人問題，董事會最後作如下決議：

「提請交通部及民航總局現因建築時期縮短，關於建築時期終了後之公司經理部組織方式，應按照合約第四條第四款之規定會商解決，發交董事會討論。」（註一）

由於有第二屆董事會對經理部組織方式的決議，交通部乃於二十九年八月，擬定一份「經理部組織方式大要」，送交民航總局參考。（註二）故民國三十年一月十三日第三屆董事會第一次會議時，華籍董事吳元超卽提議先行討論公司經理部新組織及用人問題。惟仍爲蘇籍副董事長阿塔瑪索夫以航線工程尚未完成爲諉詞，建議交由第四屆董事會解決，加以拖延。茲誌吳元超、阿瑪塔索夫二氏對話如次：

吳元超：關於本公司經理部之新組織及用人問題，是否一併討論？

國史館 Academia Historica

阿塔瑪索夫：關於此問題，因公司尚有一部份工程未竣工，故一切組織及用人問題，均難以解決，不知貴方已否擬定具體辦法？

吳元超：已擬有一草案。

阿塔瑪索夫：余擬提一折衷辦法，即請貴方將草案於第四次董事會前，寄交敝國民航局，以便於下次董事會解決。

吳元超：阿先生所提辦法甚同意，但須寫入紀錄，以便下次討論時，有所根據。

阿塔瑪索夫：既如是，即決議本年四、五月間（即下次董事會召集前）公司未完之工程，應儘速竣工，本公司之新組織章程及用人草案，由交通部擬定寄交民航局查照，並提交第四次董事會解決。（註三）

第二節　蘇聯延宕第四屆董事會的召開

依照中蘇航空公司章程第二十三條規定，董事會的召開，每年不得少於兩次。故在第三屆董事會時，曾決議於三十年五月間，召開第四屆董事會。

民國三十年四月二十四日，蘇聯民航總局即致電中國交通部，擬於五月二十六日在阿拉木圖召開第四屆董事會，徵詢交通部同意。（註四）是時交通部以華方應繳股款，尚未能照付，如赴會討論此事，諸多不便，乃以「董事吳元超公務羈身，五、六兩月間不克前往」爲由，提議將會期

國史館 Academia Historica

延至七月十九日，仍照蘇方所請在阿拉木圖舉行（按：第三屆董事會時，曾決議第四屆董事會改在廸化舉行）。（註五）其後華籍董事長張元夫又「因事不能於七月中旬離渝」，交通部再於六月十二日電公司華籍協理劉唐領，轉商蘇方同意，將會期延至八月四日在阿舉行。（註六）七月一日，劉唐領電報「蘇方來電同意」。（註七）惟七月二十二日復電呈交通部稱：

「蘇聯民航總局局長莫羅科夫建議四次董事會因蘇方董事不能於八月四日出席，擬請改期，期限另行提出。」（註八）

蘇聯民航總局提議延期八月四日第四屆董事會的會期，雖未說明理由，但顯然和同年六月二十二日，德國發動對蘇聯的戰爭有關。（註九）亦由於德蘇戰況激烈，交通部亦體諒蘇聯戰局方熾，延至民國三十一年三月二十七日，始致電古比雪夫中國駐蘇大使邵力子，代向蘇聯民航總局商取同意，於三十一年四月十四日在廸化召開中蘇航空公司第四屆董事會。（註一〇）惟蘇聯民航總局以「因戰事緊難即行召集」爲由，提議「俟比較相宜時，再行召集。」（註一一）及至民國三十一年冬，蘇聯在史大林格勒的冬季攻勢已漸奏效時，交通部乃於十一月四日再電請邵大使轉民航總局，徵詢蘇方同意於三十一年十二月五日在廸化舉行中蘇航空公司第四屆董事會。（註一二）然同年十二月七日，交通部復接民航總局局長奧斯塔諾夫（Astahov）來電稱：

「因戰局關係，並因個別指導人員非常忙碌，本局最高中蘇航空公司第四次董事會會期，於最近數月內，惜難妥定，一俟有期，即行奉告。」（註一三）

國史館 Academia Historica

嗣民國三十二年夏，蘇聯在德蘇戰爭中，已佔優勢，進行反攻之際，交通部乃於五月二十日再電中蘇公司，提議在八月一日召開第四屆董事會。（註一四）然蘇民航總局又以「各董事均感忙於軍事，本局實難如命」，加以拒絕。（註一五）

由於自民國三十年七月以後，蘇聯不遵守航約規定，蓄意藉戰事爲理由，拖延第四屆董事會的召開，達其壟斷取巧，把持公司的目的。在中國交通部方面，爲促使蘇聯同意召開董事會，除透過外交途徑電請駐蘇大使邵力子向蘇聯民航總局催促外，亦曾先後擬具下列幾個辦法：

㈠爲維護主權，並促蘇方遵守條約計，交通部曾將三十一年份應向中蘇航空公司交付之股款及貼補金，暫予緩發。無如蘇方並不追索，長久僵持，又恐投與蘇方把持之藉口，其後不得不將二十萬美元之股款仍滙交公司。（註一六）

㈡民國三十一年冬，交通部以蘇方延宕開會，且公司內一切用人行政概不與我方所派協理協商，亦不採納協理所提意見，公司華籍協理一員，等於虛設，乃將協理劉唐領召回，以待問題之解決。（註一七）

㈢俟民國三十二年六月二十八日，蘇方再拒絕中方所提召開董事會，交通部長曾養甫批「交航政司研究對策呈核」。七月十四日，交通部航政司擬具對策呈報稱：

「……查該公司董事例會，被蘇方一再拖延，迭經邵大使及本部向蘇當局電商，均遭拒絕，外交途徑業已無法解決，勢須另籌對策，經詳加考慮，認爲公司目下最應先決之問題，厥爲人事

國史館 Academia Historica

，依照中蘇航空公司合約『公司應盡量訓練及任用中國駕駛員、機械員及其他職員』，而公司章程『經理部得任免經理部員工，並規定其薪津』，是公司原有任用我國員工之責任，且可無待董事會之核准。根據此點，謹擬對策如下：

(1)指派協理即日到公司服務。

(2)指令公司任用下列我國人員：總務科二人、機航營業科二人、財務科二人、飛機師二人、哈密、廸化、伊寧三航空站站員各一人、無線電報員各一人、機械員各一人。

(3)如公司拒絕任用，則應由本部根據章程第四十一條：『本公司如經中華民國交通部或蘇維埃社會主義聯邦共和國民用航空總局在會計年度終了前六個月通知，則可在合約十年期間內，或在該期間以後舉行清算』，向蘇方提出清算，如果蘇方再行延宕不理，即應商請盛督辦之協助，飭令公司停航，看蘇方反應如何，再圖對策」。

惟航政司上述所提方案，遲至民國三十二年十二月十七日始奉批：「本件已處理，送還歸卷。」（註一八）批文中所謂「已處理」，當指三十二年十月，蘇聯民航總局已答應召開第四屆董事會而言。（見下節）

吾人試就中國急於召開董事會，進行公司改組，而蘇聯蓄意拖延的道理，加以探討，即可得知：

㈠中國方面：由於哈阿航線大部份在中國境內，關係中國對外交通與西北國防甚大。然由於航

線籌議時，新疆督辦盛世才親蘇，不准中央人員入新，兼之中國航空人才缺乏，故不得不將航線的建築工作交由蘇聯人員辦理。此間華方亦了解如此可能導致公司大權旁落，故在合約中亦規定二年建築期滿後，須進行公司改組。民國三十年一月，第三屆董事會時，中方即提改組公司及用人事，惟被蘇方以建築工程部份尚未完工加以搪塞。因之中方即希冀借第四屆董事會的召開，澈底改組中蘇公司，爭取中方在公司之平等權利，尤其民國三十二年以後，新疆盛世才已改變親蘇立場，正爲收回權益的良機。

㈡蘇聯方面：

(1)由於蘇聯已獨攬公司大權，自不希望將已得權益放棄，故寧可違反合約，蓄意延宕，不願有所變動。

(2)公司改組對於公司蘇籍人員，除爲其國家利益外，尚有其個人進退關係。況且當時蘇德戰事正激烈進行，蘇聯國內人民生活艱苦（據交通部一份報告稱：民國三十二年冬，蘇境生活以戰事關係，物價較德蘇戰前約漲二百五十倍，鷄蛋每枚售至二十五盧布，每餐費用五、六十盧布，而新疆物價，約漲五十倍，其間相差達五倍之多），工作繁重，故中蘇航空公司蘇籍人員，均不願回國，而暗中牽制公司改組案，殆爲意料中事。

(3)中蘇航約第四條雖規定二年建築期滿後，改組公司，但並無明文規定如何改組或總經理由何方擔任。故雙方股東如不另行磋商，成一定案，則在董事會中，因雙方權力相等，付諸表決時

國史館 Academia Historica

，必成僵局。

至於蘇聯民航總局三番兩次藉口戰事無暇開會一節，殊不成理由。蓋當時中國本身亦在戰爭時期。且中國係在中日戰爭爆發後，方始與蘇聯籌商開闢中蘇航空交通，是則哈阿線的通航，正因戰爭需要而起，況且德蘇戰爭爆發後，歐亞兩洲戰爭幾已連成一體，哈阿線的價值，不但未因德蘇戰爭爆發而減低，且反愈顯其重要性。蘇聯絕不能因本身戰事，而忽視此唯一聯繫兩國航道的重要性。尤其民國三十年下半年以後，哈阿線建設完成，不啻正式開幕，在此事業諸待發展之際，蘇聯拒絕召開董事會，使公司無法步上常軌，更屬毫無道理。因之中國交通部絕不能聽任蘇聯民航總局片面之詞，而讓第四屆董事會會期一再延宕，惟有一再催促民航總局，儘快舉行第四屆董事會議。

第三節　第四屆董事會中蘇對公司改組的爭執

有關中蘇航空公司第四屆董事會的召開，迭經中國交通部兩年的催促，遲至民國三十二年十月，終於獲得民航總局肯定答覆。（註一九）又經雙方函電磋商後，訂於三十二年十二月下旬在阿拉木圖舉行。（註二〇）同年十一月間，中蘇航空公司蘇籍總經理郭魯諾夫飛返古比雪夫（蘇聯戰時首都）民航總局商討第四屆董事會應付中方提案的對策。（註二一）中國交通部方面，亦以此次會議關係重要，一方面令代理董事長吳澤湘及新任協理顧耕野迅速至廸化總公司履任。（註二二）

國史館 Academia Historica

另一方面由交通部航政司長擬具交通部在董事會中所需提出之議案如：

㈠公司建築終了後經理部改組及任用中國人員問題。

㈡修改中蘇航空公司合約問題。

㈢公司款項存放問題。

㈣改善公司會計事項。

㈤繳付股款及彌補一九四一及一九四二年公司營業虧損事項。

㈥增加運價問題。

㈦飛機失事死亡旅客撫恤問題。(註二三)

上項問題，均在第四屆董事會中被提出，列入議案討論，而其中最關重要者，厥爲公司建築終了後的改組及用人問題。

中蘇航空公司第四屆董事會，係於民國三十二年十二月二十五日當天討論議事日程時，中方董事即要求將建築期滿後公司改組及用人案，列爲首要的討論議案，並將交通部所擬三份資料：(1)中蘇航空公司經理部組織章程草案；(2)擬請修改中蘇哈阿飛航合約條文對照表；(3)中蘇航空公司第四屆董事會議擬添用中方人員員額表等，交給蘇方董事。(註二四) 惟蘇方董事竟以此事須俟民航總局同意後，交下屆會議討論，企圖打消中方提案。事經中方董事吳澤湘、吳元超、顧耕野三人極力堅持，雙方僵持五小時，蘇方始同意列入議程，但謂

國史館 Academia Historica

須電民航總局請示後，再行討論。此時中方董事爲避免過份刺激蘇方起見，同意先討論次要問題，俟民航總局回音後，再行討論公司改組及用人事。（註二五）故第四屆董事會於三十二年十二月二十五日開幕至二十八日卽休會，俟民國三十三年一月三日再行復會，討論公司改組事。

民國三十三年一月三日，中蘇航空公司第四屆董事會最後一日議程中，蘇籍總經理郭魯諾夫在會中宣讀民航總局對中方董事所提公司改組及用人問題的覆電稱：

「民航總局關於中方所提公司改組及用人問題之建議，獲悉大概情形後，認爲該項問題不在董事會職權之內，因此在董事例會中，如無雙方股東交通部與民航總局事前之協議，亦不能加以審核，故民航總局認爲，不能將該項問題列入本屆董事會議日程之內。

民航總局請交通部關於各該項問題之材料，轉交審核。民航總局並認爲公司董事例會應將一九四四年按照經理部現有組織及人員編制所造之工作計畫，予以審定。如將來公司雙方股東商定變更公司組織及人員編制時，則須根據該項變更修改工作計畫及預算。」

當郭魯諾夫讀完民航總局電文後，中方代理董事長吳澤湘卽請郭氏報告何時將中方轉交材料，送往民航總局。郭氏回稱：「該項詳細材料，係於數日前經郵局寄往民航總局」。吳澤湘隨卽聲稱：「爲保障中方權益及使公司工作正常化起見，公司改組問題必須迅速解決」，並認爲「以三個月期間足可爲民航總局審閱該項問題」，因之「建議交通部及民航總局雙方代表在一九四四年四月一日以前，齊集廸化，以便商討該項問題。」然郭魯諾夫卽席回以：「因民航總局對於公

國史館 Academia Historica

司改組材料，尙未能獲悉，故董事會不能爲民航總局規定商決問題之期限，但民航總局方面，按照電文所述，原則上並不反對該項問題之最速解決。」

對於規定商決問題的期限，中蘇雙方董事，在會中討論甚久，最後同意作如下折衷決議：

「請民航總局加速審核中方所交材料，並會同交通部對於其餘合約有效期間公司組織問題，予以商定。」「請交通部民航總局規定一商定該項問題之期間。」（註二六）

吾人從前述第四屆董事會討論公司改組及用人案中，可以了解到：

(1)蘇聯民航總局的電文，顯然是在董事會召開前已備妥，爲充當中方提出改組公司議案的答覆。故蘇籍總經理郭魯諾夫在會中宣稱已將中方材料寄達民航總局的話，可靠性甚低。

(2)蘇聯民航總局此次係依合約第四條及章程第二十六條的規定：「建設期滿後，總經理、協理提任方式，於前項建設時期以內，由股東協議決定之」，認爲董事會無權商討改組公司事，而斷然加以否決。

(3)交通部事先沒有充分了解蘇聯民航總局在簽訂上述合約第四條及章程第二十六條的用意，故未於事前從事股東間的協商，而逕行將公司改組事，提交董事會討論，自然吃了閉門羹。

(4)交通部爲顧及中蘇友誼，不欲與蘇聯過份磨擦，致使中方董事在討論公司改組事時，態度無法强硬。例如民國三十二年十二月二十五日，華籍董事曾電呈交通部，就如何阻止蘇聯提出由股東討論，而使公司改組事，需在董事會解決的辦法：

國史館 Academia Historica

(A)如果蘇聯提出必須與交通部決定，中方董事卽中止討論一切案件，以示決心。

(B)交通部賦予中方董事爲交通部全權代表，並電民航總局遵照，俾蘇方無法廻避討論改組公司要案。（註二七）

然交通部對華籍董事上項提議，於同月三十一日作如下指示：

(A)予各該董事以全權與蘇方會商。

(B)對於提案應斟酌情形，妥爲伸縮，避免過分磨擦。

(C)非萬不得已，勿使會議決裂，並勿任對方拖延交下屆會議討論。（註二八）

交通部此種指示，眞使中方董事對於改組公司案，有上下不得，不知如何着力之感，其失敗殆可預料。

第四節　中國對蘇聯否決董事會討論公司改組的對策

民國三十二年十二月底，中國交通部依據中蘇航空公司第二屆及第三屆董事會的決議，將公司改組及用人案，提交第四屆董事會解決。惟蘇聯民航總局竟以合約及章程規定，認爲董事會無權作決定而加以否決，同時亦反對中方所提，訂一確實時間，作爲雙方股東商決公司改組問題的日期，蘇聯此舉，顯係蓄意延宕，達其繼續把持公司之目的。

在中國方面，於第四屆董事會結束後，除依董事會之決議，致電蘇聯民航總局，請其派員會

國史館 Academia Historica

商解決公司問題外，並於民國三十三年三月七日，由交通部長曾養甫將中蘇航空公司開辦以來，種種不平衡問題及交通部欲謀改善的對策，呈報蔣委員長中正稱：

「謹查本部前與蘇聯民航總局訂約合設中蘇航空公司，經營自哈密至蘇境阿拉木圖航線，其目的固在便利兩國交通，但亦以當時中蘇之關係及新疆之情勢，不無政治性質。該公司成立後，因按合約規定在合約簽訂後二年內總經理由蘇員擔任，蘇方利用此點非法把持公司，無微不至，本部所派協理在公司無法行使職權，公司飛機活動以及一切比較重要事件，蘇方並不使其與聞，所有技術及管理人員絕未依照合約規定平等原則，分用中蘇人員，全用蘇員擔任，對於本部法令，亦復多不遵行，兩年以來屢經本部召開該公司董事會議，以謀解決公司各項重大問題，蘇方迭次藉口戰事關係，彼方董事未能赴會，故遷延至上年底始克舉行會議，本部出席董事提議依照合約規定討論變更公司組織事宜，蘇方堅拒在會內討論，本部當時爲避免會議破裂，未加堅持，茲已電請蘇聯民航總局派遣代表來渝商議，一俟商議後，再將情形陳報。惟查過去以新疆情勢特殊，而該公司設在廸化，其所辦航線大部份亦在新省，故對於該公司一切不良狀態，本部無法糾正，不得不暫予容忍，茲據本部航政司幫辦吳元超此次出席董事會議後回渝密報，查得該公司及其各站飛機場內種種情形，蘇員均保持相當秘密，似或不無航運業務以外之隱情，其對於蘇籍以外之乘客尤甚歧視，新省各界對該公司均極不滿，爰經該員與盛督辦世才密商，當承盛督辦表示：如該公司今後能加以改組，一切遵我法令，並將業務公開，則任其存在，對於交通不無裨益，自

國史館 Academia Historica

屬上策，惟倘仍由蘇方如舊把持，則其藏垢納汚至堪注意，不如將其停辦，並謂新省公路已有玉門油料可用，停辦該公司對於省內交通並無重大影響云云。基此情形，本部擬俟蘇方代表到渝後，堅決商請依約將該公司經理部組織變更，務使該公司之管理，我能事事參與，以明瞭其一切活動。用人亦須雙方平等，倘蘇方不表同意，則擬不惜提出停辦該公司舉行清算。事關對蘇政策，未敢擅專，是否可行，敬乞　鑒核批示祇遵。謹呈

委員長蔣

職曾養甫謹呈」（註二九）

此簽呈上後，三月十五日奉批：「此事方鍼，應待交涉結果再行報核爲要。」（註三〇）因之交通部惟有加緊催促蘇聯民航總局召開股東會議，以待結果，再行核報。

在催促蘇聯民航總局開會商討公司改組及用人問題方面，民國三十三年二月十七日，交通部即電民航總局，提議於三十三年四月一日以前，指派代表至重慶會商。（註三一）然三月九日旋接民航總局覆電稱：「關於中蘇航空公司之改組及用人問題，本局正在研究，所有意見，容當奉告。」（註三二）交通部接電後，認爲民航總局的答覆，顯然不具誠意，因而於三月二十日再電民航總局云：「中蘇航空公司之改組及用人問題，至爲重要，必須儘速商議解決，仍請即派代表於四月一日前到渝商議。」（註三三）惟四月二十日，民航總局復以「戰時特殊關係，現歉難討論」，提議延至三十三年秋，再行商討。（註三四）

對於蘇聯民航總局上述答覆，交通部深感不滿，一面於四月二十六日，再電民航總局謂：「

中蘇航空公司如不迅速改組及根據平等原則解決用人問題，本部認爲有違本部與貴局所訂合約及平等精神，仍請貴局儘速派遣代表來渝商議，以利合作，未便延至本年秋間。」（註三五）同時交通部以中蘇航空公司「改組問題，事關我國在公司內之行政主權影響至爲重大，且該問題在民（國）二十九年末卽應解決，祇以蘇方屢次拖延，以致懸擱數載未能按約實行，似此情形，不得不再循外交途徑催促蘇方履行合約」，乃咨請外交部電令中國駐蘇大使傅秉常，透過外交途徑，鄭重請民航總局派員到重慶會商。（註三六）五月二十三日，傅大使將渠與蘇聯交涉情形電報云：

「據蘇外交部遠東司長稱：『此事正由民航總局研究答覆，理論上華方希望頗合理，但據本人看法，本年夏季大進攻爲全能戰局，蘇聯全副精神均注於此，民航總局對此負擔過大，該局人員有限，此時派人赴華，極爲困難，現在中國戰事亦甚緊張，似可緩至秋季爲宜，希望華方同意』等語。」（註三七）

交通部以蘇聯借戰事來延宕股東會議，殊不成理由，「揣其用意，當在繼續把持公司」。因於六月二日再請外交部轉傅大使，請民航總局表明確實於秋季何月舉行股東會議，商討公司改組及用人問題。（註三八）至此，蘇聯乃以：

(1)民航總局擔負軍事工作極忙，不易派員赴華，如負責人員離居留國多時，恐影響工作。

(2)此次會商中蘇航空事業，關係重大，如在莫斯科舉行，蘇代表可與當局隨時接洽，各問題似較易解決。

國史館 Academia Historica

(3)前西元一九三九年（民國二十八年）談判該公司之組織，曾在重慶舉行。等三點理由，提議中蘇航空公司股東會議，於民國三十三年十月，在莫斯科舉行。（註三九）

民航總局此一提議，經交通部航政司研判後，以「此次會議關係公司改組問題，與以前公司創立時之會議，性質相同，以前會議在重慶，此次蘇方提議改在莫京，似亦不無理由。」（註四〇）遂於八月二日經由外交部覆知蘇聯，表示同意。（註四一）惟至同年九月，交通部因主要會議代表外交部駐新疆特派員兼中蘇航空公司董事長吳澤湘奉命調回重慶外交部，電請辭職，且不願出席即將在莫斯科舉行的股東會議，同時另一代表交通部駐新疆驛運分處處長兼中蘇航空公司協理顧耕野亦於八月十一日被新疆督辦盛世才逮捕入獄，一時不易解決。（註四二）遂以「因事務問題，恐難如期派員到莫」赴會，請傅大使通知蘇聯，將會期延至十二月舉行。（註四三）交通部這一建議，實正迎合蘇聯延擱開會之意，蘇聯民航總局更借勢將會期儘量延後云：「本（三十三）年十二月民航總局開會，歉難照辦」，提議延至三十四年三月在莫斯科舉行。（註四四）交通部接電後，惟於三十三年十一月三十日回電表示同意。（註四五）

然至民國三十四年二月，中蘇關係因國共問題及在新疆相繼爆發的阿山及伊寧事變，而陷入低潮。（註四六）交通部「默察（當時）中蘇關係情形」，認爲三十四年三月下旬在莫斯科召開中蘇航空公司股東會議，「似不相宜，不如稍候時機，再行商決，庶免徒勞往返。」因之再藉「事

國史館 Academia Historica

務關係，本部（交通部）各股東代表均難分身前往開會」，請駐蘇大使傅秉常婉達蘇聯民航總局，提議三十四年三月的股東會議，「暫緩舉行，會期再另行商定。」（註四七）蘇聯民航總局接電後，以「並無異議」覆之。（註四八）至此以後，中蘇關係每況愈下，中蘇航空公司股東會議，亦延至民國三十八年，再行召開，惟不久新疆即告淪陷。（見下節）

吾人試就中蘇航空公司股東會議無法順利舉行的原因，加以探討，即可得之：

㈠在蘇聯方面，則誠然有意拖延，因此先以戰事，後以在莫斯科召開等理由和手段，來延宕與刁難股東會議的舉行。

㈡在中國方面，則因赴會代表，不能以國家利益爲己任，視赴莫斯科開會爲畏途。同時交通部亦缺乏決斷的意志，無法派出優秀的外交政治人才赴會。例如民航總局所同意的民國三十三年十月在莫斯科召開股東會議，交通部竟因吳澤湖不願赴會及顧耕野被捕入獄，而輕言放棄，良爲可惜。其實在莫京召開的是股東會議，而非董事會議，故吳、顧二位董事出不出席，均無關係。況且吳、顧二氏在第四屆董事會時，爲中方爭取公司改組及用人事已失敗，交通部當改派具有外交折衝、航空專業及熟習國際法等人員，組團前往，才堪勝任。另如民國三十四年三月在莫京的股東會議，交通部又因伊寧、阿山等事件發生，而認爲中蘇關係不佳，輕言取消。其實對於存在已久的中蘇航空公司不平等問題，中國正可借伊寧動亂，導致伊寧機場關閉，而在股東會議中，提出停辦公司要求，以爲改組公司討價還價的籌碼，可惜交通部未見及此，坐失良機。

國史館 Academia Historica

第五節　交通部提議廢除哈阿航約另商新約

民國三十四年二月，中國交通部以當時中蘇關係欠佳，認爲同年三月下旬在莫斯科舉行的中蘇航空公司股東會議，似不相宜，而提議暫緩舉行，會期另行商定。迨同年八月，中蘇關係已因中蘇友好同盟條約及有關換文的簽訂，而有所改善。十一月十三日，新任中蘇航空公司華籍董事長劉澤榮亦認爲宜趁此時機，向蘇聯交涉，上電交通部長俞飛鵬稱：

「部長俞鈞鑒：本公司成立六載，雙方權利極不平等，似應亟須改善。三十二年十二月，董事會中我方雖將公司改組及平均用人意見提出，但蘇方藉口此項問題，須由雙方股東會商解決，拒不討論，乃三十三年十月、三十四年三月大部與蘇民航局兩次定期召開會議，我方又因事通知蘇方延期，問題懸擱，瞬將兩載，惟此事愈拖延對蘇則愈有利，對我則愈有損，值此中蘇新約甫訂，我方正宜向蘇民航局提出指定日期開會，同時對於兩年未開之董事會亦可召集舉行，惟會議材料及將來人事問題甚繁，爲審愼事前準備，擬囑沈經（協）理立中搭最近機返渝面陳一切，並請示，諸希俯察爲禱。中蘇航空公司董事長劉澤榮叩元。」（註四九）同年十月十九日，中蘇航空公司協理沈立中亦擬一份「中蘇航空公司最近情形及應付方法」簽報交通部，其要點有：

(1)中蘇航空公司成立六載，大權多掌之於蘇方，雙方權利極不平等。

(2)廸哈一段對中國極爲重要，而每月僅開班機兩次（規定爲四次），廸阿段爲便於蘇領館，每

國史館 Academia Historica

星期仍維持一、二次之飛行。

(3)公司營業三十四年上半年虧損十五萬六千美元，預計全年虧損共五十萬美元。

(4)今後公司之整頓：

(A)積極方面：①提高運費至中航公司標準；②調整人事及待遇；③擴充航線。

(B)消極方面：在新省匪亂未平竣前，將公司業務，暫行停頓。（註五〇）

有關劉澤榮電文及沈立中簽呈，經交通部長俞飛鵬批交航政司簽辦。三十四年十一月十九日，航政司長高廷梓將研究結果，簽陳意見如下：

「……查該中蘇航空公司之設立，原屬政治性質，其存廢問題與外交頗有關係，非本部所能逕行處置，茲將本司對於本案研究結果，分陳如下：

㈠積極方面：如照劉董事長建議，即時定期召開股東會由雙方股東會商解決業務及人事各項問題，使公司繼續延存，查此項辦法必須待伊區匪患平定以後，始能實行致效，蓋匪患一日不清，其航班即一日不能維持正常，飛行航班減少，收支虧損愈大，故依目前情形而言，積極進行徒增失望。

㈡消極方面：中蘇航空公司之存在既於我國無所補，反有損害，值茲新疆變亂之際，正可利用此一機會，以公司虧損太大，業務難以維持及顧全雙方利益爲理由，由本部向蘇民航總局提議將該公司業務暫予停止活動，一俟伊亂平定，再行開會商討整個調整復業。上項辦法，並應先由本部

國史館 Academia Historica

呈請行政院核准後進行。……」（註五一）本案呈上後，十一月二十二日，經汪一鶴（擬爲交通部主任秘書）批示：「本案關係複雜，頗難照批答，擬請約同沈協理面陳部長，並將簽呈面遞較爲有實際也。」（註五二）此後因協理沈立中辭職回長春鐵路服務，交通部爲物色協理事而忙碌，此事因而不了了之。

迨民國三十五年十一月，公司新任蘇籍總經理沃羅比岳夫以公司營業虧損甚重，遂向華籍協理李如桐表示，對於改組經理部，容納華籍職員各點，可以讓步，並已向民航總局建議於三十五年十二月召開董事會。（註五三）交通部接李如桐報告後，認爲是誠中國整頓公司業務，挽回主權的良機，並爲迅捷計，於民國三十五年十二月三十日，將第四屆董事會中方所提改組公司及用人問題有關材料，電請外交部令飭駐蘇大使傅秉常在莫斯科與民航總局直接商談，俟雙方議有成果，再決定日期，舉行第五屆董事會，解決中蘇公司各項問題。（註五四）惟交通部此一行動，蘇聯民航總局拖延至民國三十七年，迄無答覆。

民國三十七年春，交通部以中蘇航約應於三十八年九月期滿。依合約第十六條：「本合約自簽訂日起，以十年爲期，在期滿前一年，若雙方之任何一方未以書面通知對方表示解約之意，則本合約於十年期滿之後，再繼續有效五年」的規定，即着手進行研究，以備三十七年九月合約期滿前一年，將中方意思，通知蘇聯。交通部在研究中蘇航約是否繼續或廢除時，亦曾徵詢於當時西北行轅主任張治中。張氏主張由中方先提修改方案，如蘇聯不採納，再由中國不續訂約。

國史館 Academia Historica

（註五五）三十七年六月，交通、外交兩部將張治中意思，會呈行政院核示。經六月二十一日行政院第二次臨時會議議決：「由外交、交通兩部擬具具體改進辦法，先與蘇方交涉。」（註五六）對於行政院之核示，經交通部再詳加研究後，認爲中蘇航約「原無關於修改之規定，且內容諸欠妥善，即予修改，亦難期妥適，爲確保我方權利，免再損失起見，似以改爲通知蘇方，俟至該合約原訂十年期滿之日，即行解除。同時對其表示我方對於增進哈密與阿拉木圖間空中交通便利，甚願與其繼續合作，如彼方擬另擬商訂新合作辦法，歡迎其指派代表來京，另行重新商議，較爲妥當。」（註五七）

同年七月十九日，交通部長俞大維，外交部長王世杰就有關解約事，進行商洽，並將商議結果，提經七月二十一日行政院院會通過。（註五八）交通部即將「致蘇聯中央民用航空總管理局通知解約節略」送請外交部同意並代爲修潤。七月二十四日繕備正式節略，由外交部轉致蘇聯民航總局。茲誌節略全文如次：

「中華民國交通部茲向蘇聯中央民用航空總管理局擬組設哈密阿拉木圖間定期飛航事，曾於一九三九年九月九日簽訂合約，該合約至本（三十七）年九月九日屆滿九年，交通部茲敬告蘇聯中央民用航空總管理局，俟至該合約第十六條原訂有效期間十年期滿，即一九四九年九月九日起，該合約即行失效。敬請

國史館 Academia Historica

查照。

再：關於中蘇間航空問題，如蘇聯中央民用航空總管理局擬另商新約，交通部歡迎蘇方指派代表在南京與交通部所派代表另行重新商議。

中華民國三十七年七月二十四日於南京」（註五九）

對於交通部所提廢除中蘇原訂航約，改商新約之建議，蘇方表示贊同，並提議民國三十七年八月卅日在阿拉木圖召開董事會，進行協商。交通部遂派航政司專員夏舜參偕董事長劉澤榮、協理李如桐出席，但亦無若何具體結果。（註六〇）是時中國因共黨作亂日趨嚴重（東北幾已全部淪陷，華北亦岌岌不保），雖對蘇聯敬鬼神而遠之，但爲緩和外交，安定內部政治及顧全新疆交通與經濟起見，亦不宜給予蘇聯刺激過甚，加速雙方關係惡化。（註六一）因此對於中蘇航空公司的存廢問題，亦靜待時間到了（合約期滿）以解決。然不料蘇聯竟趁民國三十八年春，新蘇貿易及經濟合作談判的機會，進一步要求中國交通部派員前往廸化，談判延長中蘇航約問題。（註六二）

此事經民國三十八年三月八日下午，由交通部次長凌鴻勛臨時於行政院會議中，提出指派外交部駐新疆特派員兼中蘇航空公司董事長劉澤榮，交通部民航局業務處長蕭立坤、新疆省建設廳長伊敏、西北長官秘書長劉孟純四人爲中蘇航空公司合作商談代表，以劉澤榮爲首席代表。另派交通部參事夏舜參、中蘇航空公司協理李如桐爲顧問，齊赴廸化與蘇聯民航總局代表談判。

（註六三）五月三十一日，中國交通部授權代表劉澤榮與蘇聯民航總局授權代表阿夫謝耶維赤在廸

化簽訂「中華民國交通部蘇維埃社會主義共和國聯邦民用航空總管理局延長合辦中蘇航空公司（哈阿線）協定」，就原有航約繼續展期五年，至民國四十三年九月九日止。（註六四）民國三十八年六月十七日，外交部爲蘇新貿易及經濟合作事，上行政院簽呈論及此事稱：

「查新疆情形特殊，對蘇關係重要，連年以來，政府在不損害國家主權之原則下，莫不儘量對蘇遷就，以謀新疆之安定，如最近中蘇航約延期五年，即爲一例。……」（註六五）

對於民國三十八年夏，中國在新疆儘量遷就蘇聯，其最主要原因，厥爲民國三十八年四月間，太原、榆林、南京相繼淪於中共手中。在中國東面正值軍事緊張之時，政府當局自希望先以外交來緩和中蘇關係，以便掩護駐新國軍內撤，部署於河西走廊與蘭州以西一帶，來確保西北的穩定，進而保障四川的安全。因此先將喪失權利已久的中蘇航空公司中方權益，再次以政治因素犧牲了。

然而當時中國在新疆對蘇聯多所遷就，是否爲十萬裝備精良的駐新國軍內撤，提供些微的幫助呢？答案是適得其反。正因爲當時中國有關首長及部會，以爲蘇聯願意和中國談判新疆的航空、貿易及經濟等事宜，而認爲蘇聯不會應允或幫助中共西犯西北，因此對撤兵問題，豫而不決，竟因而阻塞撤兵的進行。（註六六）未料時任西北軍政長官的張治中又乘擔任和談代表赴北平的機會投共，進而慫恿中共提前向西北採取軍事行動，並聯絡西北動搖份子陶峙岳等，準備易幟。（註六七）三十八年五月二十日，中共進佔西北重鎮西安，威脅新疆部隊調回的後路。（註六八）同

國史館 Academia Historica

年七月下旬，中共在蘇聯首肯及公開支持之下，分兵二路，進逼甘隴。八月二十六日，蘭州失守，國軍撤退河西走廊武威。（註六九）九月十九日，中共由青海民樂突入張掖、武威之間，甘隴因之變色，國軍西撤，困守新疆，孤懸萬里，無法東調的十萬國軍，已如甕中之鱉，惟有束手待擒。（註七〇）九月二十六日，新疆省政府主席鮑爾漢、警備總司令陶峙岳投共，新疆遂淪入中共手中。（註七一）

民國三十八年十月二日，蘇聯承認中共政權。翌（三）日，中國外交部正式宣佈與蘇聯斷絕外交關係，而中蘇航空公司亦隨着中蘇斷交及新疆淪陷而結束，則非始料所及也。

註釋

註一：中蘇航空公司第二屆董事會議紀錄，民國二十九年四月十三日至十五日，交通部檔案，原件。

註二：交通部空運科爲「對中蘇航空公司董事會第四次會議討論事項簽陳意見呈請示遵由」上交通部長呈文，空發字第五七八號，民國三十年七月十九日，交通部檔案，原件。

註三：中蘇航空公司第三屆董事會議紀錄，民國三十年一月十三日至十五日，交通部檔案，原件。

註四：蘇聯民航總局致交通部函，民國三十年四月二十四日，交通部檔案，原件。

註五：交通部航政司爲「中蘇航空公司第四屆董事會改在七月十九日在阿舉行由」上交通部長呈文，字第三一九號，民國三十年四月二十九日，交通部檔案，原件。

註六：交通部航政司致廸化劉協理文電，航空字第二一一號，民國三十年六月十二日，交通部檔案，原件。

註七：廸化劉唐領上交通部航政司長何墨林午東電，民國三十年七月一日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

註　八：廸化劉唐領上交通部張嘉璈部長午養電，民國三十年七月二十二日，交通部檔案，原件。

註　九：李邁先：「俄國史」，頁五八五，正中書局，民國六十年二月臺二版。

註一〇：交通部爲「本部提議於四月十四日在廸化召開中蘇公司第四次董事會，請代向蘇方商取同意」致駐蘇大使邵力子代電，航字第三二三號，民國三十一年三月二十七日，交通部檔案，原件。

註一一：交通部致中蘇公司劉唐領協理電，航字第一〇四九號，民國三十一年四月二十四日，交通部檔案，原件。

註一二：交通部爲「本部定於十二月五日舉行中蘇公司第四次董事會，開會地點擬在廸化請同意由」致民航總局支電，民國三十一年十一月四日，交通部檔案，原件。另見儲玉坤：「第二次世界大戰」，頁一〇二—一一二，上海永祥印書館，民國三十五年十二月再版。

註一三：古比雪夫民航總局局長奧斯塔諾夫致重慶交通部電，民國三十一年十二月七日，交通部檔案，原件。

註一四：交通部爲「定期召開中蘇航空公司董事會仰通知蘇方同意辦理電復由」致中蘇航空公司電，民國三十二年五月二十日，交通部檔案，原件。

註一五：廸化郭魯諾夫上交通部宥電，民國三十二年六月二十八日，交通部檔案，原件。

註一六：交通部爲「中蘇公司拖延開會陳明經過情形」上行政院呈文，民國三十一年十二月二十一日。按此文爲中蘇公司協理劉唐領被調回交通部所擬，其呈文後奉張部長面交幫辦吳元超再考慮暫存，故呈文並未發出。另見民國三十一年交通部統計年報，頁七五。

註一七：交通部爲「關於中蘇公司董事會蘇方延不舉行一案，請貴部向蘇方提出召開並見復由」致外交部代電，民國三十二年五月五日，交通部檔案，原件。

註一八：交通部航政司上交通部呈文，空發字第六八九號，本呈文事由爲「密」。民國三十二年七月十四日。此案於同年十二月十七日奉批：「本件已處理，送還收卷。」

註一九：莫斯科中國駐蘇大使館致交通部電，民國三十二年十月十四日，原電云：

國史館 Academia Historica

「急交通部，本日蘇外交部通知，關於中蘇航空公司召集董事會事，蘇方同意本年十一月上半月在阿拉木圖舉行，議事日程如下：㈠總經理關於一九四一、一九四二兩年工作報告。㈡關於股本及補償上述兩年公司損失之計算等語。貴部答覆由本館轉達或逕與廸化總經理接洽均可，請速電示。」

註二一：交通部爲「同意開會日期及我方擬加議程由」覆莫斯科中國駐蘇大使館急電，航字第一六五一號，民國三十二年十一月十三日，交通部檔案，原件。

註二二：廸化吳澤湘致交通部巧電，民國三十二年十一月十八日，交通部檔案，原件。

註二三：交通部航政司「爲對中蘇航空公司董事會第四次會議討論事項簽陳意見」上交通部長呈文，空發字第一一六一號，民國三十二年十一月十三日，交通部檔案，原件。

註二四：同註二三。三項材料之內容如下：

㈠ 中蘇航空公司經理部組織章程草案

第一條　本章程依中華民國國民政府交通部與蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局爲組設哈密阿拉木圖間定期飛航所訂合約第四條之規定訂定之。

第二條　本公司經理部（以下簡稱經理部）依照本公司章程之規定及本公司董事會（以下簡稱董事會）之決議管理本公司事務。

第三條　經理部設總經理、協理各一人均由董事會就董事中選任，總經理綜理經理部事務，協理襄助總經理辦事，並於總經理不能執行職務時代理之。

第四條　經理部設左列各組：

㈠總務組

㈡業務組

㈢財務組

㈣機務組

第五條　總務組掌理文書、人事、庶務及其他不屬於各組事務。

第六條　業務組掌理運輸、統計、宣傳及其他與營業有關之一切事務。

第七條　財務組掌理會計、出納及其他與財務有關之一切事務。

第八條　機務組掌理機航、電訊及其他與機務有關之一切事務，遇必要時並得分設股及廠分掌事務。

第九條　經理部設總經理及協理各一人，秘書二人，繙譯二人，組主任四人，總工程師一人，工程師二人至三人，會計主任一人，會計員三人，組員五人，飛機師四人，副飛機師四人，電訊員五人，機械員六人，辦事員若干人，僱員若干人，汽車司機十四人。

第十條　經理部於哈阿航線沿線各固定航站、備用航站、通訊站設置員工，辦理各站事務，其員額由董事會依事務之繁簡議定之。

第十一條　經理部呈經董事會核准得於必要地點設立代表辦事處，派駐代表辦理事務。

第十二條　經理部及各站處廠各級員工承各主管人員之命令，分掌各該管事務。

第十三條　經理部各組主任、副主任、總工程師、秘書由董事會決定派用，其餘員工及各站處廠員工，由總經理、協理會同派用，並呈報董事會備案，以上各項員工之除退亦同。

第十四條　經理部總經理、協理及其餘員工與各站處廠員工均以中華民國及蘇維埃社會主義聯邦共和國之國民爲限。

第十五條　經理部總經理、協理及其餘員工與各站處廠員工應行分別任用中華民國國籍人員及蘇維埃社會主義聯邦共和國國籍人員，其職稱員額及派用期限由董事會按平等分配原則決定，交經理部執行之。

第十六條　本章程經董事會通過後，呈報中華民國國民政府交通部及蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局備案施行。

第五章　中國對蘇聯把持中蘇航空公司的不滿與對策

國史館 Academia Historica

㈡ 擬請修改中蘇哈阿飛航合約文對照表

條款	原文	擬請修改	備考
第三條 第一段	公司之法定股本應爲美金壹百萬元，由雙方平均認購，即每方認購上述法定股本百分之五十。	公司之法定股本應爲美金壹百八十萬元，由雙方平均認購，即每方認購上述法定股本百分之五十。	在「壹百」二字之下加「八十」二字。
附約一 第一段	雙方同意在中華民國國境內目前之戰爭未結束以前，凡本航線乘客非經公司個別允許者，不得予搭載。	擬請准將此段文字刪除。	
附約二 第一段	按照交通部與中央民用航空總管理局所訂合約第三條，雙方同意將公司法定股本分爲壹千八百股，每股計爲美金壹千元，雙方各認九百股，計佔法定股本百分之五十。	按照交通部與中央民用航空總管理局所訂合約第三條之規定雙方同意將公司之法定股本分爲一千股，每股計爲美金壹千元，雙方各認五百股，計佔法定股本百分之五十。	在「壹千」二字之下加「八百」二字，將「雙方各認五百股」之「五」字改爲「九」字。

國史館 Academia Historica

㈢ 中蘇航空公司第四次董事會議我方擬提添用我方人員員額表

查中蘇航空公司之設立中蘇雙方股權平等，一切用人行政均應按照平等原則辦理，且航線大部均在我國境內，沿線服務人員自以延用國人爲宜，過去在建設時期，公司所用人員十、九皆係蘇籍，茲者該航線業已建設完了，公司人事自應予以調整，爰就本部所擬章程草案擬就我方提用人員如左：

㈠經理室：總經理一人，秘書及繙譯各一人。

㈡總務組：主任一人，組員、繙譯及辦事員各一人。

㈢業務組：主任一人，組員、辦事員及僱員各一人。

㈣財務組：主任一人，會計員二人。

㈤機務組：總工程師及工程師各一人，組員及僱員各一人，飛機師一人，副飛機師二人，機械員及電訊員各三人，汽車司機八人。

㈥哈密辦事處：主任兼航空站站長一人，辦事員及僱員各一人，機械員一人，電臺領班一人，電訊員一人。

㈦迪化航空站：電臺領班一人，電訊員二人，機械員三人，辦事員一人，僱員一人。

㈧伊寧辦事處：辦事處主任兼航空站站長一人，電臺領班一人，電訊員一人，辦事員一人。

㈨精河定向電臺：領班一人，機械員一人。

㈩烏蘇通訊電臺：領班一人，機械員一人。

(十一)古城子定向電臺：（擬設）領班一人，機械員一人。

(十二)駐阿拉木圖辦事處：副主任一人。

註二五：阿拉木圖吳澤湘等致交通部航政司有電，民國三十二年十二月二十五日，交通部檔案。其電云：

「重慶外交部請譯轉交通部何司長茂板（墨林）兄勳鑒：弟等敬（二十四）日抵阿，今日開始討論議事

國史館 Academia Historica

日程，蘇方提議四件均經列入。我方提五案，除兩案照例外，如公司經理部全部改組，公司章程修正及合約附帶修正三要案，蘇方藉詞須俟民航總局同意後，交下屆會議討論。弟等窺探其意，必在拖延，雙方堅持五小時後，蘇方始同意列入，並電局請示後再行討論，爲避免過分刺激蘇方起見，弟等同意明日討論次要兩案，如蘇方復電須與大部洽辦，以保持其拖延目的，弟等擬請轉呈部座核定下列辦法之一，以資遵循：㈠蘇方必須與大部決定，弟等即中止討論一切案件，以示決心。㈡大部即電弟等賦予全權代表大部與該局商決，並電該局查照，俾蘇方無法迴避討論此項要案。如何，希請示後迅電阿館轉電托外交部用密碼拍發爲荷，弟吳元超、顧耕野、吳澤湘有。」

註二六：中蘇航空公司第四屆董事會議紀錄，民國三十三年一月三日。

註二七：同註二四。

註二八：交通部爲「有電悉，茲指示三點仰遵照由」覆出席中蘇公司董事會吳代表澤湘等急電，航字第一九三九號，民國三十二年十二月三十一日，交通部檔案，原件。

註二九：交通部呈蔣委員長中正報告，事由「機密」，密發字第二一五號，民國三十三年三月七日，交通部檔案，毛筆原件。

註三〇：軍委會致交通部批函，機秘乙第六二六七六號，民國三十三年三月十六日，交通部檔案，原件。

註三一：交通部致蘇聯民航總局密電，航字第一六九號，民國三十三年二月十七日，原電云：

「莫斯科駐蘇大使館煩轉蘇聯民用航空總管理局鑒：密(1)關於中蘇航空公司之改組及用人問題，業由公司第四屆董事會議決議請兩股東定期商決，本部茲提議請貴局於本年四月一日以前指派代表到達重慶商洽辦理。(2)關於該公司第四屆董事會議決議在本年六月在廸化舉行公司第五屆董事會議一節，本部同意，亦請貴局同意辦理，以上兩節，貴局意見若何，請電復。交通部印。」

註三二：莫斯科中國大使館轉蘇聯民航總局致交通部電，民國三十三年三月十三日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

註三三：交通部爲「仍請派代表到渝商議中蘇航空公司之改組及用人問題由」致蘇聯民航總局電，航字第三一三號，民國三十三年三月二十日，交通部檔案，原件。

註三四：莫斯科中國大使館轉蘇聯民航總局號電，民國三十三年四月二十日，交通部檔案，原件。

註三五：交通部爲「仍請儘速派遣代表來渝商議中蘇公司改組及用人問題由」致蘇聯民航總局電，航字第四八二號，民國三十三年四月二十六日，交通部檔案，原件。

註三六：交通部爲「通知中蘇公司第四屆董事會議經過及請電傅大使催民航總局派員會商公司改組事宜由」致外交部代電，字第六八五六號，民國三十三年四月二十日，交通部檔案，原件。

註三七：外交部致交通部感電，民國三十三年五月二十七日，交通部電，民國三十三年五月二十三日，交通部檔案，原件。另見莫斯科傅秉常致外交部轉交通部電，民國三十三年五月二十三日及七月一日各一電，交通部檔案，原件。

註三八：交通部致外交部代電，事由「密」，航字第四四七號，民國三十三年六月二日，交通部檔案，原件。

註三九：莫斯科傅秉常致外交部轉交通部電，民國三十三年七月一日及七月八日各一電，交通部檔案，原件。

註四〇：交通部航政司長何墨林爲「擬請由部電告同意蘇方在莫京開會提議由」上交通部曾部長呈文，民國三十三年七月二十八日，交通部檔案，毛筆原件。

註四一：交通部爲「復同意在莫斯科開會請查照轉達由」致外交部代電，字第一三三六八號，民國三十三年八月二日，交通部檔案，原件。

註四二：廸化交通部次長徐恩曾上交通部長曾養甫佳電，民國三十三年九月九日，交通部檔案，原件。另見廸化吳澤湘上交通部曾部長感電，民國三十三年九月二十七日，交通部檔案，原件。同見交通部航政司爲「請指派中蘇公司董事長及協理由」上部長呈文，空發字第八七四號，民國三十三年十月七日，交通部檔案，原件。

註四三：交通部爲「本部與蘇聯民航總局開會事宜由」致外交部代電，字第一六六〇〇號，民國三十三年九月二

國史館 Academia Historica

十三日，交通部檔案，原件。

註四四：外交部致交通部梗電，民國三十三年十一月二十三日，交通部檔案，原件。

註四五：交通部爲「電復同意蘇方提議中蘇公司會議改期由」致外交部代電，字第三〇一八一號，民國三十三年十一月三十日，交通部檔案，原件。

註四六：蔣中正：「蘇俄在中國」，頁一二八。

註四七：交通部爲「請轉達蘇民航總局展期開會由」致外交部代電，字第三〇〇九號，民國三十四年二月二十七日，交通部檔案，原件。

註四八：外交部致交通部馬電，民國三十四年三月二十一日，交通部檔案，原件。

註四九：廸化劉澤榮呈交通部俞部長元電，民國三十四年十一月十三日，交通部檔案，原件。

註五〇：中蘇航空公司協理沈立中爲「中蘇航空公司最近情形及應付方法」上交通部呈文，民國三十四年十月十九日，交通部檔案，原件。其全文云：

中蘇航空公司成立六載，雙方權利極不平等，人員分配既不平均，中蘇人員之待遇亦極差異。去冬因伊區匪亂，中蘇航空公司航線首當其衝，向在該航線內收入最多之伊寧站已於去冬停止飛行，故公司今年營業收入減少極多，約計共將虧損美金伍十萬元。又以匪亂之故，陸路不通，該公司所用飛機及汽車汽油均改由飛機運送，既不經濟，又佔噸位，以致班機不能維持，每次載客數量又減少甚多，廸哈一段對於我方人員往來極爲重要，每月祇開班機兩次（規定係四次），每次祇載乘客十五人左右，同時登記者則有百餘以至二百人，以致乘客等必須候機數月始得乘機。至於廸阿一段，向來乘客極少，蘇方藉口運送汽油，每星期仍維持一至二次之飛行，所載除汽油外，大都多爲蘇領館運送布疋、糖、酒及其他日用品，有時空機往返，則可料及專爲領館運送重要文件。

至於中蘇人員之分配，全公司職員蘇籍三十人，華籍二人，雙方人員之待遇薪金數目雖相差不多，（蘇

國史館 Academia Historica

員多領百分之卅所謂出國津貼），但蘇政府經由領館供給蘇方職員米、麵、牛奶、牛油、肉類、呢料、布疋等日用必需品，取價極低，等於免費，而我方職員則無有此項待遇，新省合作社雖准公司華員購物，但照省外公務員辦法，每人每月領取平價米麵須付新幣壹仟陸佰餘元，始可購領，此數已超過所得薪金甚多，無力購領布疋等。日用品平時既不按時發售，即或偶有售出，定價高昂，亦決無力購領，以目下新省物資缺乏，生活仍在高漲之際（較滬高兩三倍），蘇方人員雖有政府極力維持，尚感困難，我方人員職員二人，工人十四人，實已均至山窮水盡，現在嚴冬降臨，燃料增加，威脅更甚，已至實在無法繼續維持之狀況。基於以上情形，可作以下之結論，公司現狀於政府有虧損，於地方無福利，僅可爲蘇領館傳遞物品消息之便利。

關於公司情形曾與劉董事長澤榮，蘇代總經理莫司可溫亦表示運送汽油及提高運率與待遇必須解決，莫司可溫已於上月中旬飛返莫京述職，向蘇民航總局請示，故我方對於公司前途似亦應早籌方策。

應付之策似可分積極與消極兩方面：

積極方面如果伊匪平定則應：

一、提高運率：目下本公司運率客運照中航低十八倍，普通貨運低七十倍，貴重貨運低一百四十倍，照現在運率今年將虧損美金六十萬元，如提高至中航運率，則每年尚可盈利。

二、提高員工待遇：本公司員工之待遇尚係三年前規定，較新省任何機關爲低，據會計科長莫依謝也夫報告，職員每月最低生活費應爲新幣八萬元（合法幣四十萬元）。換言之即將薪額提高九十倍左右，查邊省工作人員不易延攬，縱有較內地優厚待遇者，不願往，爲獎勵殖邊政策似應請大部特別注意。

三、調整人事：運率及待遇提高以後，即可提出挿用我方人員，各科、各航站及各電台均應挿用。

國史館 Academia Historica

西北中蘇航線的經營

四、擴充航線：新省內各種交通工具均感缺乏，而渝哈線由中航每月開放一次班機，亦太不敷用，此後如果人事調整爲地方福利計，似可擴充南北疆航運，東面則擴至蘭州，以爲銜接。在西北大鐵路未修築前，實有必要。

五、提高兌換率：關於提高運率及員工待遇一節，因本公司以美金爲計算單位，如能提高美金對法幣折合率，則頗易解決。

以上各項似應由本部與蘇民航總局直接會商解決之。

消極方面

如果伊寧不能平復，則以目前新省匪亂之猖獗情形，伊區被佔，中蘇航線既不能維持正常飛行，而汽油材料又不能從陸路運進，祇可依賴空運，公司祇有飛機兩架，以之空運汽油則乘客減少甚多，損失既大，而於地方福利又小，當地政府及人民對於公司嘖有煩言，尤在最近新省情勢緊張，撤退婦孺之際，更感中蘇公司之無能爲力，似此情形，似不如建議蘇民航總局在伊亂未平復前，以公司虧損航線破壞，顧全雙方利益爲理由，暫將公司業務停頓，一俟伊亂平定，再開會商討整個調整辦法。

上項辦法可由本部直接電徵蘇民航總局意見。

總之該公司目下在新省境內，無利有害，站在我方立場，當以關閉爲愈，即暫時停頓亦可減少損失，以伊寧事變之含有國際性觀之，我方如提出暫停營業，不無正當理由，情勢所趨，亦不致有損於邦交。

以上關於中蘇航空公司最近情形及應付方法理合備文簽請

鑒核。至關於立中個人因原在中東鐵路多年，目下抗戰勝利，鐵路復員，長春鐵路需人接收之際，擬請鈞座准予恢復鐵路資格，調回長春鐵路服務，以資熟練，而符所學。至本公司協理職務，將來空軍復員人材衆多，似以遴派專門飛行人員接替，較爲適當。是否可行，理合併呈。伏乞

鑒核賜准，不勝感禱之至。謹呈

部長
次長
次長

中蘇航空公司協理沈立中　謹呈

卅四、十、十九

註五一：交通部航政司長高廷梓爲「奉交下中蘇航空公司沈協理呈文及劉董事長電各一件，謹將研究結果簽陳兩點管見，請鑒核示遵由」上交通部長呈文，民國三十四年十一月十九日，交通部檔案，原件。

註五二：同註五一所附便條批文。

註五三：中蘇航空公司協理李如桐呈交通部報告，民國三十五年十一月十五日，其報告略云：「近來迭據蘇總經理面陳稱：公司飛行人員擬添用華籍人員，公司員工百分之六十擬用華籍人員，公司總務組主任，擬委派華籍人員。又稱：已向蘇聯民航局二次建議，於本（三十五）年十二月內召開公司董事會。」

註五四：交通部致外交部代電，字第六〇六一號，民國三十五年十二月三十日，交通部檔案，原件。

註五五：凌鴻勛：「四年從政回憶」，頁一二九，民國四十六年十一月，交通建設學會重印本。

註五六：交通部致外交部代電，航空字第三三〇九號，民國三十七年七月一日，交通部檔案，原件。按：此稿其後奉諭改辦。

註五七：交通部致外交部代電，事由「機密」，民國三十七年七月十九日，交通部檔案，原件。本件無發文字號。

註五八：交通部致外交部代電，事由「機密」，航空字第三四〇八號，民國三十七年七月十九日，交通部檔案，原件。另見「四年從政回憶」，頁一二九。另見「中蘇航空公司始末」，頁三〇。

註五九：同註五八，交通部致外交部代電附件。

國史館 Academia Historica

註六〇：浚鴻助：「浚鴻助自訂年譜」，頁二〇八，中國交通建設學會，民國六十二年二月初版。

註六一：廸化交通部航政司專員夏舜參上航政司長李景潞簽呈，廸字第一號，民國三十七年八月二十六日，交通部檔案，原件。此一簽呈爲夏舜參由廸化赴阿拉木圖開會前所呈，呈文中剖析不可與蘇聯絕裂之原因。其文云：

㈠部份新疆民族之傾向中央，主因係畏懼共產黨並不曾眞心認中國爲祖國，宜儘可能緩和外力新刺激。

㈡蘇聯目前對新疆經濟目的大於領土野心，政治問題尚未十分積極，不宜再致怨招尤。

㈢中國對於蘇聯固然敬鬼神而遠之，但不宜刺激過甚，如加速惡化，我國並無絕對把握有效對策。

㈣中蘇如斷絕交通，日用百貨無來路，主要產品無出路，新省經濟將生問題，自身先受其害。

㈤蘇聯外交對於任何國家一貫用「強辭曲解」、「強顏抵賴」、「強力執行」三步曲之作風，惟無論國際情勢如何轉變，中蘇關係永無關閉休止之可能。

總上各節，此次會議如不完全失敗，仍宜保持相對關係，不必完全杜絕續訂航約之門（得罪不起，自不便過分得罪，既不能完全絕決，則惟有強打精神，相對委蛇，以緩和外交，穩定內部政治，暫維目前經濟需要。）

鈞部訓令已與劉董事長、李董事經數度客觀研討後，對於如何達到任務之技術問題，已有若干決定，始再繕呈。謹呈

司長李

職夏舜參謹呈

八月二十六日

註六二：吳相湘：「俄帝侵略中國史」，頁五九〇。

註六三：同註六〇，頁二二一。其中交通部民航局業務處長蒲立坤及參事夏舜參，時在廣東，無法成行。

註六四：外交部編：「中外條約輯編」，頁五〇四。協定全文如次：

國史館 Academia Historica

中華民國交通部蘇維埃社會主義共和國聯邦民用航空總管理局延長合辦中蘇航空公司（「哈阿」線）協定，三十八年五月三十一日簽訂，同日生效

中華民國交通部與蘇維埃社會主義共和國聯邦民用航空總管理局認爲繼續合辦中蘇航空公司（「哈阿」線）經營哈密、阿拉木圖間定期航空交通，爲對於雙方具有利益，爰經雙方決定訂立協定如下：

第一條　對於中華民國國民政府交通部經蘇維埃社會主義共和國聯邦民用航空總管理局爲組設哈密阿拉木圖間定期航空交通於中華民國二十八年（即公曆一九三九年）九月九日在重慶所訂立協定，其有效期間於中華民國三十八年（即公曆一九四九年）九月九日應即屆滿者，現予以繼續展期五年，則以中華民國四十三年（即公曆一九五四年）九月九日爲止。

第二條　本協定自簽字之日起生效。

爲此，由締約雙方之代表將本協定簽字，以昭信守。

中華民國三十八年（即公曆一九四九年）五月三十一日訂於廸化，中文俄文各繕三份，中文俄文有同等效力。

此項中文，俄文協定三份，應由中華民國交通部及蘇維埃社會主義共和國聯邦民用航空總管理局各收存一份，餘一份由上述中蘇航空公司收存之。

中華民國交通部授權代表　劉澤榮（簽字）

蘇維埃社會主義共和國聯邦民用航空總管理局授權代表　阿夫謝耶維赤（簽字）

註六五：中華民國外交部編印：「蘇聯對新疆之經濟侵略」，頁一四六—一四七，民國三十九年七月出版。

註六六：民國三十九年三月三日，行政院長閻錫山在立法院施政報告口頭報告論及新疆淪陷事稱：

「新疆事件在何（應欽）閣時，已提議撤兵，當交副院長召集審查，錫山到任後，閱審查報告，對撤兵

國史館 Academia Historica

事，主張不一致，錫山當時考慮者數點：(1)撤兵的日期，就可能的交通工具，需二且有國際關係。(2)需費八百五十萬銀元。(3)新疆土地面積佔全國面積七分之一弱，能調回之希望亦甚小，政院一面令籌交通工具，一面核籌當時並接有密報數通云：兵數少、需費多主張審愼。同時又加以與蘇聯訂立貿易及經濟協定的關係經費，一面數詢馬步青意見，一面函徵有關各院部會意見，一面在總統府召集會議，李代總統主張先撤一半，馬步青主張緩調，而各部會意見，同時先撥一百萬元開拔費，準備撤兵，不意派員未能全秦次長（德純）及蒙藏委員會周副委員長（昆田）携帶方案，亦阻窒撤兵的進行。於是決定派國防部飛新與陶總司令及地方首長研究撤兵的意到，新疆即發生變化。」見民國三十九年三月三日，「閻錫山日記」，閻錫山檔案，原件。

註六七：張達鈞：「橫渡崑崙三萬里」，頁一八，香港亞洲出版社，民國四十四年八月再版。

註六八：蔣經國：「風雨中的寧靜」，頁二〇一，黎明文化事業有限公司，民國六十四年五月五版。

註六九：張達鈞：「四十年動亂新疆」，頁二三二。

註七〇：同註六八，頁二三九。

註七一：劉紹唐主編：「民國大事日誌」，第二册，頁八三八，傳記文學出版社，民國六十八年三月一日再版。

國史館 Academia Historica

第六章　中蘇航空公司中國失敗原因的探討

民國二十八年多，中蘇航空公司正式成立後，公司行政、用人、財務、營運等大權，完全操縱在蘇聯手中，並爲蘇聯侵略新疆及支助中共的國際通道。以致中蘇通航，對中國而言，無異操刀而授人以柄，得不償失。本章即擬由蘇聯對華異圖、抗戰爆發後中蘇關係、新疆情勢及中國參與公司有關人員表現等方面，來探討中蘇航空公司中國失敗之原因。

第一節　蘇聯狡詐趁機把持

民國二十六年七月，中日戰爭爆發後，蘇聯一面援華，讓中國拖住日本，來紓解其東方威脅。但在另一方面，蘇聯亦不放棄其侵華的腳步，由於東北已落入日本掌握中，外蒙則已淪爲蘇聯附庸國，因此蘇聯侵華的箭頭，對正中國的西北。故當中蘇籌議開闢西北中蘇航線時，蘇聯即籌劃謀奪中蘇航空公司的控制權，來壟斷中國西北航線，作爲其囊括新疆及支助中共的交通工具。而其使用方法，大致可分如下三步驟：㈠民國二十七年至二十八年合約談判時，蘇聯一方面以中蘇親睦情感及佯裝希望中蘇早日開航，來迎合中國早開航線的心理。但另方面却藉種種枝節問題，阻延合約談判的進行，最後並以中蘇邦交相脅逼，如此一熱一冷，雙管齊下，壓迫參與合約談

國史館 Academia Historica

判的中方代表，答應有利蘇聯之條款，爲其後蘇聯控制公司，奠下基礎。㈡民國二十八年底公司成立以迄三十四年八月間，把持公司的蘇聯先以公司建築尚未完成爲諉詞，後以對德戰爭方酣，無法召開董事會及股東會議的拖延抵賴方式，應付中國所提改組公司及平等用人要求。㈢民國三十四年秋，第二次世界大戰結束，蘇聯已成世界頭等强國，遂不顧中國的感受，以强力執行的方式，達其繼續控制中蘇航空公司的目的。例如：

(1)民國二十七年十月，國防最高會議決議同意中蘇航空公司由中蘇對等投資時，即有感於依投資比例，董事會中蘇席位必相等，故如有糾紛發生，就很難解決問題，而提議增設「仲裁辦法」，然蘇方竟以「在此兩國邦交敦睦之際，雙方縱有見解不同，儘可本平等合作精神，予以解決」爲詞，主張免去此項規定。（註一）中國其後亦爲表示友好起見，未再堅持，種下其後無常設機構，以解決中蘇航空公司的糾紛，讓把持公司的蘇聯，爲所欲爲。

(2)民國二十八年二月，蘇聯駐華大使盧幹滋以急欲中蘇早日通航爲餌，誘使交通部長張嘉璈答應提高中蘇航空公司資本額至一百萬美元，惟當其目的已達，開航諾言即成虛有。反而在其後合約談判中，蘇方代表却常藉免稅條款、合同期限等枝節問題，阻延合約談判進行，必待中方代表答應蘇方所提條款才得罷休，對中方代表造成極大壓力。

(3)民國二十八年七、八月間，中蘇爲中蘇航空公司經理部組織方式爭論不休時，八月二十六日，蘇聯駐華大使館代辦薛伯尼竟以威脅的口吻，向交通部長張嘉璈表示，如不依蘇方所擬條款，

國史館 Academia Historica

導致停止討論，「恐與政治上影響甚大」。張部長爲避免因合約談判破裂，致影響中蘇情感，遂允蘇方條款。（註二）此舉致使中蘇航空公司成立後，公司執行業務機構的經理部門，完全控制在蘇聯手中，種下其後中國人員無以參與中蘇航空公司業務的主因。

(4)民國二十九年四月，中蘇航空公司召開第二屆董事會議時，華方提出公司延用華人問題。蘇方則以在建築期內，究應延用中國人員若干，頗難規定，要求華方先行準備合乎公司需要的專長人員再討論，來作爲公司拖延任用華員的手段。及至民國三十年一月，第三屆董事會召開時，華方再提出討論改組公司經理部及任用華員事，蘇方竟以公司建築尚未完工，一切組織及用人問題，均難解決，作爲推諉之詞，而使中蘇航空公司無論行政與用人，均完全掌握在蘇聯手中。（註三）

(5)依中蘇航空公司航約規定，董事會開會每年不得少於二次，第三次董事會於民國三十年一月在阿拉木圖召開，故第四屆董事會當在同年下半年召開。惟自民國三十年七月後，蘇方爲阻止中國在董事會中提出改組公司及添用華員議案，遂一再藉德蘇戰事爲理由，拖延第四屆董事會的召開，達其壟斷把持公司的目的。（註四）

(6)民國三十二年十二月，被蘇聯藉故拖延二年半的第四屆董事會終於在華方的不斷催促下，於阿拉木圖召開。惟當華方正式提出改組公司及用人議案時，蘇方先以此事須俟民航總局同意後，交下屆會議討論，來阻撓議案列入議程，事經華方堅持始同意列入，但又以須電蘇聯民航總局請

國史館 Academia Historica

示後，再行討論，故將華方議案列爲最後討論項目。迨民國三十三年一月三日，第四屆董事會最後一日會議中，蘇籍總經理郭魯諾夫宣讀民航總局電中，竟謂：華方所提改組公司及用人問題的議案，不在董事會職權範圍之內，因此如無雙方股東交通部與民航總局事前的協議，董事會亦不能加以審核。而認爲董事會無權討論公司改組事。蘇方此舉，很顯然又在施展其拖延抵賴的手段，以達其繼續控制公司之目的。（註五）

(7)民國三十三年至三十四年間，交通部爲促使中蘇航空公司改組早日完成，以挽回中國在公司的權益，曾一再催促蘇聯民航總局，舉行股東會議，惟蘇方先以公司改組及用人事，正在研究覆之，其後又以對德戰事關係，無法派人赴會拒之。及至民國三十四年秋後，無論由交通部致電民航總局，或由外交部透過外交途徑請蘇方召開中蘇航空公司股東會議，以解決雙方在公司權力的不平衡，但蘇聯均不顧中國的感受，不予理會，强力執行其把持中蘇航空公司的目的，並於三十八年夏，再借當時中國內外煎迫的情勢，强迫中國答應航約繼續有效五年。

由於中蘇航空公司在蘇聯「强詞曲解」、「强顏抵賴」和「强力執行」外交三步曲的交互應用下，公司共同投資人的中國，在公司應享的權利，自始至終均被蘇聯所排除，致使公司完全落入蘇聯掌握中。（註六）

第二節　政治因素多所遷就

國史館 Academia Historica

民國二十六年七七事變爆發後，中國曾利用各種外交途徑，尋求美、英、法、蘇等列强的同情與支持。然美國不但不願介入中日糾紛，反而實施中立法打擊中國，另一方面又將廢鐵、石油等戰略物資大量運銷日本，變相地幫助日本侵略中國；英、法則因歐洲德、義軍國主義興起，在自顧不暇情況下，無力介入遠東事務。惟有蘇聯，中日一開戰，即和中國簽訂互不侵犯條約和信用貸款，並將大批軍火運送至中國，同時還派遣空軍及志願兵來華助戰，對於來自蘇聯的情誼，中國除特別重視外，即希望開闢一條航線，連繫重慶、莫斯科兩地，來增進中蘇交通，並充當中國西北對外交通線。所以西北中蘇航線的開闢，對中國而言，實含有爭取中蘇友誼的政治作用。因此在民國三十年四月十三日，日蘇中立條約簽訂以前，(註七)中國爲維繫中蘇兩國的和睦邦交，無論在中蘇航空公司航約的談判上或公司成立後的有關措施，對蘇聯均多所遷就，委曲求全，致讓蘇聯在中蘇航空公司佔盡優勢。例如：

(1)民國二十七年九月，交通部和蘇聯議定中蘇航約組織大綱時，有關對等投資一節，在呈行政院提案中即謂：「查中外合資公司，中外對等投資一點，自與我國公司法有所未合，但現值非常時期，中蘇合作需要殷切，蘇方主張對等投資一節，似可權宜照准，以利進行。」事經國防最高委員會議決議：「本案情形特殊，特准雙方對等投資。」(註八)可知，中國在中蘇友誼下，對蘇讓步。

(2)民國二十八年八月底，交通部在航約談判中，在有關經理部組織方式及合同期限向蘇方讓步

國史館 Academia Historica

後，向行政院所提報告亦稱：「本部明知蘇方主張與院議核定原則不盡相符，但爲求本案得以早日解決，藉副雙方政府之願望起見，不得不本協調精神，折衷決定如上。」（註九）

(3)民國二十九年七月，交通部爲蘇方堅持中國繳付中蘇航空公司股款須用美金事，致財政部函亦謂：「茲以中蘇雙方合組該公司，經營哈阿間航空線，富有政治性質，對於兩國邦交，關係極大，在此情勢下，對於蘇方意見，似不得不略爲遷就。」（註一〇）

(4)民國三十年二月，交通部航政司爲繳付中蘇股款及增資事致財務司函亦謂：「查中蘇合資，設立公司，經營航空運輸事宜，匪特便利兩國與亞歐兩洲國際交通，其在政治上之意義，尤爲重要，在目前中蘇關係及國際情勢之下，該公司航運業務，不能一日或輟，是以增加該公司股本一節，雖我方財政困難，似非其時，然因事實上萬分需要，確不能不勉爲照辦。」（註一一）

(5)民國三十二年五月交通部電請外交部催促蘇方召開中蘇航空公司董事會亦謂：「查本部與蘇聯民用航空總管理局於一九三九年九月九日簽訂飛航合約，開辦哈密、阿拉木圖間定期飛航，在航約商訂期間，我方爲顧及中蘇友誼，多所遷就，三年以來，始終委曲求全，竭誠與蘇方合作，以期維持西北國際交通。」（註一二）

及至民國三十三年，由於㈠日蘇關係和解及中共擴大坐亂，導致中蘇邦交日漸疏遠；（註一三）㈡新疆督辦盛世才已由傾蘇改爲歸順中央；（註一四）㈢重慶、廸化間的航空交通，已由蔣委員長令交通部將渝哈線延長至廸化；（註一五）㈣蘇聯又阻撓中國在中蘇航空公司董事會中有關改組公

國史館 Academia Historica

司的提議。致使中國當初投資中蘇航空公司以增進中蘇邦交及開拓西北交通的意義，已消失大半，中國自可趁蘇聯與德國戰事激烈而無力東顧的機會，要求停辦公司，舉行清算。民國三十三年三月七日，交通部即曾將此意，提呈蔣委員長核示。三月十五日，蔣委員長批示：「此事方鍼，應待交涉結果，再行報核爲要。」(註一六) 顯然蔣委員長尚不欲停辦中蘇航空公司，而其道理，大致可就下列幾方面來看：

(1)中蘇航空公司方面：由於蘇聯在中蘇航空公司第四屆董事會中，依據章程二十六條：「建設期滿後，總經理、協理提任方式，於前項建設時期內，由股東協議決定之」的規定，來阻撓中方在董事會中討論公司改組事。因此在股東會議尚未召開前，似不宜採激烈手段，以免節外生枝，讓蘇聯有機可乘。

(2)中國抗戰情勢而言：民國三十三年春，日本正傾其全力，進行其打通平漢、粵漢鐵路貫穿至中南半島的所謂「一號作戰」。(註一七) 因此中國抗戰已到最後的緊要關頭，在抗戰的大前題下，自不必爲中蘇航空公司的糾紛，開罪蘇聯，多樹敵人。

(3)就同盟國方面而言：當時對中國最具有影響力的美國，爲其本身利益，希望集中同盟國力量，儘早結束對日戰爭，因此對於因國共衝突及蘇蒙越界攻擊新疆阿山地區而導致急劇惡化的中蘇關係，特別重視，要求雙方改善關係，其後並於民國三十三年六月，特派副總統華萊士由阿拉斯加經西伯利亞，再從中亞細亞取道新疆飛渝，以緩和中蘇邊境衝突。(註一八) 中國處此情況下，

國史館 Academia Historica

自不必再爲中蘇航空公司事，引發中蘇間的爭端。

惟至民國三十三年夏，蘇聯已將入侵德軍逐出蘇境，（註一九）乃再東向，異謀侵華。同年十一月，煽動新疆少數民族於伊寧暴動，成立東土耳其斯坦人民共和國，並向廸化逼進。（註二〇）及民國三十四年抗戰勝利後，中國㈠因抗日戰爭甫經結束，復員重建工作亟待展開，爲體諒邊民疾苦，自不願再啓戰端，況且內地與新疆拖着一條漫長而又脆弱的補給線，即使有決心，也有鞭長莫及之感。㈡因當時「中蘇友好條約」已經簽訂，蘇聯表示願出面以和談方式，幫助中國解決伊寧問題，中央乃派張治中入新，主持一切。（註二一）由上述可知自抗戰勝利後，中國有求於蘇聯者甚多（另如東北撤軍問題，國共和談及共黨坐亂等），在外交上顯然蘇强華弱，故對於蘇聯强力控制的中蘇航空公司，中國亦無可奈何，且亦不願爲此等事務，滋生糾紛，唯有等待合約期滿，再行議處。

迨民國三十七年，中國交通部依航約第十六條規定，於七月十九日，航約期滿前一年，通知蘇聯待中蘇航空公司航約十年期滿，該合約即行失效。但歡迎蘇聯派代表至南京，另訂新約。蘇聯對華方此一決定，表面上表示贊同，但暗地裏却於民國三十八年春，趁新蘇貿易及經濟合作談判的機會，壓迫中國答應延長中蘇航約五年。時中國因中共作亂，華北、華中軍事緊張，即希以外交緩和中蘇關係，俾利於駐新十萬國軍內撤，乃於五月三十一日與蘇聯簽訂將中蘇航約延長五年，致使中國在中蘇航空公司的權益，再次以政治因素犧牲了。（註二二）

國史館 Academia Historica

中蘇航空公司航線起自蘇聯阿拉木圖，中經伊寧、廸化至哈密止，全長一、四一五公里，其中在蘇聯境內者，僅約二百公里，餘約一千二百公里均在新疆省境，且中蘇航空公司總公司亦設在新疆省會廸化，因此新疆的情勢和中國對公司的控制力，有很大的關係。

新疆位居歐亞大陸中心地帶，不但是中國位置最偏西，幅員最廣袤，種族、宗教、語言最複雜的行省。而且在地理形勢上，形成對內封閉（僅賴河西走廊與漠南草地一線與內地通連），對外開放（新疆西北面與蘇聯交界約三千公里，綿長平坦）局面，中央對新疆因交通遼遠，時有鞭長莫及之感，而蘇聯勢力則容易介入，兼以民國以來，主持新疆省政者，往往爲逞個人專權，採取閉關自守，不與內地往來的政策，甚至依附蘇聯力量，藉圖苟延殘喘，因而造成新疆的特殊政治情勢。（註二三）

從民國二十七年，中蘇航空公司始議，以迄民國三十八年九月，新疆淪陷止，主持新疆省政者，先後歷經五人，即盛世才（民國二十二年四月—三十三年九月）、吳忠信（民國三十三年十月—三十五年五月）、張治中（民國三十五年六月—三十六年五月）、麥斯武德（民國三十六年六月—三十七年十二月）及鮑爾漢（民國三十八年一月至九月）。在這五人之中，吳忠信及麥斯武德主持新政時，正值新疆少數民族作亂，故其對內已接應不暇，實無力牽涉中蘇航空公司事，

國史館 Academia Historica

何況當時中蘇航空公司已進入最暗淡時期。至於鮑爾漢僅是張治中在新疆政策的執行者而已，其後亦隨張治中投共，導致新疆淪陷。因此其間較重要的二人爲盛世才與張治中，（註二四）尤其盛世才最爲重要。

盛世才，遼北省開原縣人，日本陸軍大學畢業，民國二十二年在新疆參與「四一二政變」，推翻金樹仁政權，而崛起於新疆政壇。（註二五）民國二十二年多，盛氏爲專擅新疆政權，曾引蘇軍入新，以擊潰其對手馬仲英、張培元、馬赫英等勢力，同時盛氏爲恐洩漏其引蘇軍入新助陣消息，竟藉廸化不寧爲詞，阻止歐亞航空公司飛機入新，以遮斷新疆與內地之航空交通。（註二六）民國二十四年五月，盛氏更進一步與蘇聯簽訂一項「五百萬盧布借款」密約，從此新疆即轉而傾向對蘇開放局面。尤其至民國二十七年一月，蘇聯「紅八團」入駐哈密，阻斷中央和新疆的往來，同年八月，盛世才又赴莫斯科加入共產黨，致使新疆實質上已成爲親蘇的半獨立狀態，（註二七）故任何事情，如未得盛世才同意，中央政府均無法在新疆有所作爲。例如：民國二十七年九月，中蘇籌議開辦哈阿航線時，交通部即先委託新疆代表張元夫報告盛世才，經盛世才首肯，才得進行。（註二八）民國二十七年十月，交通部派黃毓沛、邢國文、劉貴斌等三人赴新疆籌備哈阿航線，亦曾由交通部長張嘉璈備專函致盛世才，請渠鼎力協助，才得以完成任務。（註二九）

何況盛世才自民國二十二年，黃慕松及羅文幹入新，調處新疆戰亂失敗後，在其觀念中，總認爲中央派往新疆人員，有推翻其政權的嫌疑，因此渠對內地赴新人員限制非常嚴格，即使由渠

國史館 Academia Historica

應允而入新者，盛氏亦時與大獄，加以逮捕。其間阻礙交通部參與中蘇航空公司事務者如：民國二十八年九月，中蘇航空公司成立後，即開始進入建築時期（二年），依中蘇航約的規定，中國交通部可就地供給材料，僱用勞工建築機場、房屋等工程，作爲抵充該繳的股本，惟因當時新疆距離內地遼遠，盛世才又不准大批工作人員入新，交通部只有將公司航線建築，交由蘇人辦理，致使中國喪失參與航線建築的機會，而且還須以美金繳付建築股款。（註三〇）另如民國二十九年十月，交通部長張嘉璈由重慶出發，視察西北交通，曾徵詢於盛世才，准予入新巡視中蘇航空公司業務（交通部爲中蘇航空公司兩大股東之一），但亦爲盛氏搪鴈，至武威悵返。（註三一）至於交通部派赴新疆參與中蘇航空公司工作而被捕入獄者，亦不乏例子：如民國二十七年十月隨黃毓沛入新籌備哈阿航線，其後留在新疆工作的劉貴斌、邢國文，即於民國二十九年二月，被盛世才懷疑參加杜重遠爲首的「國際性陰謀暴動案」，而被捕入獄。（註三二）又民國三十三年八月，盛世才調職前夕，再藉故發動「八、一一事變」，把民國三十二年中央派新人員，幾乎全部逮捕入獄，其中亦包括中蘇航空公司協理顧耕野在內。（註三三）

由於盛世才在統治新疆時期的親蘇及阻難中央人員入新，甚至非法逮捕入新人員的作風，致使交通部對中蘇航空公司權力行使上，受到極大的阻礙：

(1)由於盛世才親蘇，一切以蘇聯馬首是瞻，導致交通部對中蘇航空公司權力的行使，總存有一份顧忌，而無法放手去作，亦無法擺出強硬姿態。

國史館 Academia Historica

(2)由於盛世才嚴格限制內地入新人員，致交通部根本無法派出有力人手加入中蘇航空公司工作，惟有以在新現有人手，勉强充數。例如中蘇航空公司華方所擔任的董事長，係由外交部駐新特派員兼理；協理則由交通部駐新疆驛運管理處處長兼任，均非航空專業人員，亦非專職人員。

(3)由於盛世才時與大獄，交通部派在中蘇航空公司有關人員（如顧耕野）被逮捕後，無形中使交通部與中蘇公司的連繫，因而中斷，致讓蘇聯有機可乘。

民國三十三年八月，盛世才雖由親蘇改爲歸順中央，但又大事逮捕中央入新人員的種種作爲，已使盛氏無法在新疆立足，而且亦被美國副總統華萊士視爲中蘇和好的一項障礙。（註三四）中國政府乃將盛氏內調爲農林部長，改派吳忠信爲新疆省政府主席。吳氏入新後，即以中、美、英、蘇俱爲同盟國家，故在新疆推展親仁善鄰外交。（註三五）無如此時蘇聯對新疆政策，已摒棄前扶持漢人政權，以充其保護東方側翼安全的策略，而轉變爲拉攏土著民族，提出打倒漢人爲口號，來打擊中國在新疆行使治權。（註三六）民國三十三年冬，蘇聯開始支助新疆哈薩克暴徒在伊寧叛亂，並向廸化推進，一時北疆動搖。（註三七）治民國三十四年八月，中蘇簽訂「中蘇友好同盟條約」，蘇聯應允不干涉中國在新疆的內政，並願協助中國以和平方式解決新疆事變。（註三八）因而國府乃於三十四年九月二日，派遣熱衷國共合作的張治中入新，主持和談事宜。民國三十五年四月一日，並以張治中出任新疆省政府主席。張氏治新後，除繼續高唱其反戰聯蘇論調外，並爲投共黨所好，所用幹部無論是漢人或回人，盡係親共分子。從此新疆已成爲共黨另一溫床。

國史館 Academia Historica

(註三九) 亦由於張治中的親共媚蘇立場，使得中國對中蘇航空公司的有關措施，受到影響。例如民國三十七年春，交通部爲中蘇航約是否於民國三十八年九月期滿後繼續有效五年或將之廢除事，進行研究時，曾徵詢於時任西北行轅主任的張治中，張氏卽主張先提修改方案，如蘇方不採納，再由中國宣佈不續訂約。顯然張治中並不贊成交通部廢約的作法。(註四〇)

由於在中蘇航空公司的成立十年中，因在新疆特殊地理形勢，及先後有盛世才、張治中的傾蘇與媚共作風，以遂其個人專權的種種作爲，也導致交通部在中蘇航空公司權力行使上，受到有形或無形的阻礙。

第四節　中國人員表現欠佳

一切事業的發展，莫不賴人力的創造，故用人的得失與事業的成敗，實有莫大關係。在中蘇航空公司成立過程中，中國參預公司人員，大致可分前後兩批。第一批爲公司成立前，參與航約談判人員；第二批是公司成立後，參與營運工作人員。茲就此兩批人員的表現，來探討之。

㈠航約談判人員

民國二十七年春，中國爲應抗日需要，卽由交通部長張嘉璈率同航政司長潘光迺、幫辦吳元超等人開始和蘇方代表磋商及談判有關中蘇航空公司合約條款，迄民國二十八年九月止，雙方先

國史館 Academia Historica

後接觸三十餘次。就一般而言，合約爲公司營運的軌範，載明股東在公司的權利與義務。由於中蘇航空公司係由中蘇兩國共同經營，但因航線大部份在中國境內，其對中國影響自較蘇聯爲大，且蘇聯已掌握飛航技術權，因此按常理而言，中國勢非在公司管理權上稍佔優勢，一如民國十九年所簽訂的中美航空合同和中德歐亞郵運合同，才能使雙方權力達到均衡。因而中國參與中蘇航空公司合約談判人員的主要任務，厥爲爭取有利條款，以掌握公司。

然而就中蘇航空公司合同的談判過程及其所簽訂的條款來看，顯然張嘉璈部長等不但未達預期目的，反將公司大權，完全斷送在蘇聯手中。其所以導致如此的結果，究其原因，大致有二：

(1)張部長爲求早日開闢中蘇航線，以應抗戰亟需，事事遷就蘇方意見，此可由張部長歷次將中蘇航空公司合約草案呈行政院審核時提案中說詞證之。如民國二十七年九月二十七日呈文云：「現值非常時期，中蘇合作需要殷切，蘇方主張對等投資一節，似可權宜照准，以利進行。」(註四一)二十八年七月十日呈文云：「前陳兩點（仲裁辦法與合同期限），雖與原議不符，惟念中蘇邦交，素稱敦睦，爲示友好合作起見，似可特予通融照准，俾使迅速簽訂。」(註四二)二十八年八月二十八日呈文又云：「本部明知蘇方主張與院議核定原則不盡相符，但爲求本案早日解決，藉副雙方政府之願望起見，不得不本協調精神，折衷如上。」(註四三)而蘇聯是個很精明狡猾的民族，亦早已洞悉交通部長張嘉璈上述的心情，因而很巧妙地使用中蘇親睦情感及藉枝節問題拖延合約交涉時間的戰術，來軟硬兼施，脅迫張部長答應蘇聯有

國史館 Academia Historica

利的條款，使張部長倍受壓力。如民國二十八年八月二十六日這天，在蘇聯駐華大使館代辦薛伯尼壓迫下，張部長答應不在合約中規定建築期滿後，總經理由雙方輪派的條款。（註四四）但在當天張部長的日記却寫道：「總經理在兩年內，由中蘇兩方輪流擔任。」（註四五）顯然張部長的內心裏亦不願承認將中蘇航空公司經營權斷送的事實，乃在日記中自欺。此亦可了解渠當時所承受的壓力。

(2)張部長等智慧不够，無以善用互惠平等原則，爭取權益。中蘇航空公司係由交通部與中央民用航空總管理局對等投資，故雙方股東自可依平等原則，分配公司權力，尤其人事上的安排。更何況從中蘇外交大局視之，蘇聯援華，亦可使中國拖住日本，致日本無力侵蘇。因此中蘇相親，蘇聯亦獲得利益，而非只對中國有利。無如張部長等在合約談判中，均無以將平等互惠原則，善加發揮，導致擔負公司日常業務的人事分配，除協理一人外，其餘包括總經理、機航、總務、財務各組及各航站、各電訊、氣象臺等有關人員，完全由俄人包辦。其結果，公司自然落入俄人的控制中。（見第四章第四節）

由上述可知，由於參與航約簽訂的中國交通部長張嘉璈及航政司長潘光迺等，只知急於早訂航約，以應抗戰，但却未顧及航約簽訂後可能造成的流弊與貽害，致使在合約的條款中，中國已喪失了絕大部份的權力，種下中國投資中蘇航空公司不良的惡果。

國史館 Academia Historica

(二)參與公司營運人員

依中蘇航空公司合約和章程的規定，在公司成立後，中國參與公司人員僅公司董事兼董事長一人，董事一人及董事兼協理一人。民國二十八年十一月，中蘇航空公司正式營運後，交通部對中方在公司三名人員的安排和工作分配，大致如次：

(1)由外交部駐新疆特派員張元夫兼任董事及董事長職，負責(A)出席並主持董事會議；(B)與公司協商連繫工作；(C)與新疆當局協商連繫工作。

(2)由交通部航政司幫辦吳元超兼任董事，負責(A)出席董事會議；(B)在交通部內辦理交通部與中蘇航空公司業務。

(3)由交通部駐新疆驛運管理處處長劉唐領兼任董事及協理，負責(A)出席董事會議；(B)代表交通部實際參與公司日常工作。

上述三人中，吳元超於民國二十七年十一月，即曾爲談判中蘇航空公司合約的中方代表，民國二十八年底公司成立後，又被派爲董事，迄三十八年止，可謂參與公司事務最久，資格最老的人，但因吳元超辦公地點在重慶交通部，遠離中蘇航空公司總站廸化，且只有開董事會議才赴阿拉木圖，因此實際上和公司常有接觸者爲董事長及協理二員。故中方參與中蘇航空公司營運者，亦以此二員最關重要。

國史館 Academia Historica

(1)董事長方面：

民國二十八年十一月，交通部長張嘉璈聘請張元夫擔任中蘇航空公司董事長一職，其主要原因除張氏爲盛世才之岳父，具有外交部駐新疆特派員身份外，而且還是新疆駐京代表，便於對外交涉及與新疆當局的連繫。（註四六）惟張元夫上任後，恃勢而傲，民國二十九年五月，中蘇航空公司第二屆董事會中，即因中方繳付股款事與吳元超董事意見相左，致其後蘇方要求中方繳付美金。（註四七）事後吳元超請張元夫將董事會開會情形，詳告交通部長張嘉璈，而使張元夫很下不了台。（註四八）同年十一月，張元夫遂藉「辭去新省代表名義」及「多病不願遠行參加第三屆董事會」爲由，請辭董事長職。（註四九）此事雖經張部長予以慰留，但張元夫從此便不再出席中蘇航空公司董事會，導致交通部派在中蘇航空公司董事長一職，形同虛設達二年之久（民國二十九年十一月至三十二年十一月）。及至民國三十二年十一月，新疆形勢變動，交通部乃改聘新任外交部駐新特派員吳澤湘爲中蘇航空公司董事長。惟吳氏懼與蘇聯交涉，於民國三十三年初參加中蘇航空公司第四屆董事會後不久，即請辭董事長職，同年九月又因不願出席十月份在莫斯科舉行的中蘇航空公司股東會議，再以「奉命調部」爲由請辭，（註五〇）此後即不再涉及中蘇航空公司事務，致使董事長職位再形同虛設達年餘。迨民國三十四年八月，抗戰勝利後，交通部始再改聘新任外交部駐新特派員劉澤榮兼理中蘇航空公司董事長職，直至三十八年爲止。

由上述資料顯示，自民國二十八年十一月中蘇航空公司成立，以迄民國三十四年八月抗戰勝

國史館 Academia Historica

利爲止的五年九個月期間，爲中國期待中蘇航空公司對抗戰有所幫助的時期，然而由交通部所提任的公司董事長職者，竟如同虛設達四年之久，其間自然給予蘇聯有機可乘。

(2)協理方面

依合約規定中蘇航空公司經理部在總經理，設協理一人，由交通部提任之。另依章程規定，協理權責要項如下：(A)經理部之決議，必須得總經理及協理一致同意，才能生效。(B)所有公司事務上以經理部名義來往之一切文件，由總經理或協理之簽署，即爲有效。(C)協理經由總經理委託，可向中蘇兩國政府機關及負責人辦理公司事務。(註五〇)由上述可知，中蘇航空公司的協理，除非總經理倚以重任，其權力非常有限。但因協理爲交通部唯一派在公司日常工作人員，代表交通部對公司經理部決議案行使發言權及表決權，故其重要性，自較董事長尤甚。

民國二十八年十一月，中蘇航空公司成立後，交通部以地利之便，就近派交通部駐新疆驛運管理處處長劉唐領兼中蘇航空公司協理職。惟劉唐領遇事怯前，就任協理職後，對公司許多事，竟自認地位關係，「不便過于追問，以免陷於僵局」。(註五一)終使蘇籍總經理趁機大權獨攬，公司內一切用人行政，概不與協理協商，經理部有關公文函件，亦不遵章程規定，徵詢協理意見，以致交通部派在公司的「協理一員，等於虛設」，交通部乃於三十一年冬，將劉唐領調回重慶，以示抗議。(註五二)

及至民國三十二年秋，新疆盛世才政權已改變親蘇態度爲歸順中央，交通部亦改派顧耕野爲

國史館 Academia Historica

新疆驛運處處長兼中蘇航空公司協理。十一月四日，顧氏隨新任公司董事長吳澤湘赴廸化總站就職。顧耕野爲新疆歸順中央後的首批入新人員，其赴任後，亦頗思有所作爲，但因中國在中蘇公司的主權，放棄過久，積重難返之勢已成，欲憑藉協理個人力量，來挽囘劣勢，實非易擧。（註五三）兼以顧氏個性急躁，竟爲要求會簽公文事，與蘇籍總經理郭魯諾夫「言語衝突，互擲杯子，不歡而散」。（註五四）民國三十三年八月，顧氏又爲盛世才非法逮捕入獄，俟其於十一月獲釋，驛政亦已改制。三十四年二月，顧氏以已脫離交通界爲由，呈請辭去中蘇航空公司協理職務。（註五五）

民國三十四年四月，交通部改派技正沈立中接替顧耕野爲中蘇航空公司協理職。惟沈氏就任後，先因新疆物價高漲，所領待遇入不敷出，呈請交通部核發補助費。（註五六）交通部依其所請，改電董事長劉澤榮在新疆就近物色適當協理人選，以資接替。民國三十五年春，經劉澤榮推薦，改任李如桐爲協理，迄三十八年止。（註五七）

中蘇航空公司協理，不但爲公司的高級人員，且爲交通部參與公司日常業務的代表，因而其人選，不但需具備航空專業的知識，而且需兼具行政、外交的長才。然而我們就所知的劉唐領、顧耕野、沈立中、李如桐四人而論，雖然劉、顧、沈三人均爲從事交通工作者，但劉、顧二氏的本職是驛運，沈氏是鐵路，均非航空。至於個人表現方面，首任協理劉唐領最爲重要，無如劉氏

國史館 Academia Historica

遇事怯前，敷衍了事，致中方在公司尚可爭取的主權，在其手中，喪失殆盡。次任協理顧耕野雖有心挽回失去主權，但因操之過急，反而弄成不歡而散。第三任協理沈立中，不安於位，就任不及半載，即見異思遷。第四任協理李如桐表現平平，僅是交通部與公司間信息的傳達人而已，因此四位協理，均無堪當大任之才。

平心而論，自民國二十七年春，中蘇籌議合組航空公司，經營西北航線始，歷經航約談判、公司成立營運以迄民國三十一年止的頭五年中，爲中蘇航空公司最重要的時期。無如在這五年中，中國先後參預公司事務人員如交通部長張嘉璈、航政司長潘光迺、幫辦兼董事吳元超、董事長張元夫、協理劉唐領等五人的表現均欠佳，致使中國在中蘇航空公司的主權，喪失殆盡。當然其間交通部長張嘉璈因擔負航約談判及人員調派重責，亦最難辭其咎。

昔亞聖孟子曾謂，兩國相爭，其成敗可就天時、地利及人和三者的運用來決定，吾人亦由此一觀點來看中國投資中蘇航空公司這件事。在天時上，因中國爲抗戰，需蘇聯相助，故蘇聯在天時上佔上風。地利上，哈阿線介於新疆與蘇聯間，因新疆特殊的地理與政治環境，故地利上蘇聯優於中國。在人和上，從中蘇航約談判以至公司成立後，中國人員表現欠佳，讓蘇方囊括了公司大權觀之，可知在人和上，中國亦較蘇聯遜色。因而無論天時、地利、人和三者，蘇聯均優於中國，中國投資中蘇航空公司，豈能不失敗呢？

國史館 Academia Historica

註　一：交通部爲「商訂中蘇航空合約提請核定准予照簽實施由」呈行政院會議提案，航字第一五一九號，民國二十八年七月十日，交通部檔案，毛筆原件。

註　二：蘇聯大使館薛代辦及蘇聯中央民用航空總管理局郭代表與交通部張部長談話紀錄，民國二十八年八月二十六日上午十時，於重慶交通部，交通部檔案，原件。

註　三：中蘇航空公司第二、三屆董事會會議紀錄。

註　四：見本文第五章，第一節。

註　五：中蘇航空公司第四屆董事會會議紀錄，民國三十二年十二月二十五日至三十三年一月三日，於阿拉木圖，交通部檔案，原件。

註　六：見本文第五章，第四節及第五節。

註　七：鹿島平和研究所編：「日本外交史」，第二十一卷，頁二八四。

註　八：交通部爲「中蘇通航事」呈行政院會議提案，民國二十七年九月二十七日，交通部檔案，毛筆原件。

註　九：交通部上行政院會議提案，民國二十八年八月二十九日，交通部檔案，原件。

註一〇：交通部爲「續繳中蘇航空公司股本一案」致財政部代電，航空字第六〇二號，民國二十九年七月二十四日，交通部檔案，原件。

註一一：交通部航政司爲「中蘇公司股款給付及增資事」致財務司函，航空密字第七號，民國三十年二月二十日，交通部檔案，原件。

註一二：交通部爲「關於中蘇公司董事會蘇方延不舉行一案，擬請貴部向蘇聯提出召開並見復由」致外交部代電，民國三十二年五月五日，交通部檔案，原件。

註一三：中央日報譯印：「蔣總統秘錄」，第十三册，頁五八，民國六十六年九月三十日初版。

國史館 Academia Historica

註一四：張大軍：「蓋棺論盛世才」，原載傳記文學，第十九卷，第四期，頁一七，民國六十年十月號。

註一五：蔣委員長中正手令交通部長張嘉璈，民國三十一年八月六日，交通部檔案，毛筆原件。

註一六：見本文第五章，第四節。

註一七：服部卓四郎著，國防計劃局編譯室譯印：「大東亞戰爭全史(Ⅲ)」，頁一九二，民國四十五年六月出版。

註一八：㈠蔣中正：「蘇俄在中國」，頁一一五—一一六。案：民國三十三年三月初，蘇聯飛機及外蒙軍隊越界助新疆哈薩克人公開叛亂，進攻新疆阿山區之青河、烏河等地，稱爲「阿山事件」。

㈡民國三十三年六月十八日美國副總統華萊士經由蘇聯到廸化，以謀改善中蘇邊境糾紛。見「新疆風暴七十年㈦」，頁五九九四。

註一九：儲玉坤：「第二次世界大戰史」，頁一二三—一二五。

註二〇：陳力：「伊寧事變紀略」，頁二九—三二，文海出版社，近代中國史料叢刊續編，第四十六輯。

註二一：民國三十四年九月初，中國外交部接到蘇駐華大使彼得洛夫通知一件，表示準備委派駐伊寧領事，試對中國政府提供協助，以便調整新疆已造成的情勢，政府乃於九月二日派張治中飛廸，以便採取和平方式，解決伊寧問題。見同註二〇，頁四〇—四一。

註二二：見本文，第五章，第五節。

註二三：張其勤：「新疆概述」，頁一—七，文海出版社，近代中國史料叢刊續編，第四十六輯。另見蔣君章：「中國的邊疆與國防」，頁四〇〇—四〇一。

註二四：張大軍：「新疆風暴七十年㈠」自序。

註二五：張大軍：「盛世才早年的憂患歲月」，原載傳記文學，第十九卷，第六期，民國六十年十二月號。

註二六：廸化盛世才致交通部刪電，民國二十二年十二月十五日，交通部檔案，原件。

註二七：張大軍：「新疆風暴七十年㈦」，頁三九四九—三九五九。

國史館 Academia Historica

註二八：俄大使拜會張部長談話紀錄，民國二十七年九月一日下午五時，於重慶部長官舍，交通部檔案，原件。

註二九：廸化盛世才覆交通部張部長函，民國二十七年十月十三日，交通部檔案，原件。

註三〇：見本文第四章，第三節。

註三一：交通部吳元超致張元夫函，民國二十九年十月十四日，交通部檔案，原件。另見姚崧齡：「張公權先生年譜初稿」，頁二六六—二七一。

註三二：盛世才：「四月革命的回顧與前瞻」，原載新新疆，第一卷，第一期，新疆中國國民黨省黨部，民國三十二年四月十二日編印。

註三三：廣祿等著：「盛世才怎樣統治新疆」，邊政協會，民國四十三年七月出版。

註三四：David Dallin 著，潘崖譯：「蘇聯與遠東」，頁三五七。

註三五：張大軍：「新疆風暴七十年(廿)」，頁六一五九。

註三六：同註三五，頁六二四三—六二四四。

註三七：張大軍：「新疆風暴七十年(廿)」，第四十二章。

註三八：中蘇友好同盟條約第五條及莫洛托夫致王部長照會第三條，見傅啓學：「中國外交史」，頁六二四—六二五。

註三九：雷嘯岑：「我所見識的張治中」，原載傳記文學，第十九卷，第五期，頁一四。

註四〇：凌鴻勛：「四年從政回憶」，頁一二九。

註四一：交通部上行政院會議提案，民國二十七年九月二十七日，交通部檔案，原件。

註四二：交通部爲「商訂中蘇航空合約提請核定准予照簽實施由」上行政院會議提案，航字第一五一九號，民國二十八年七月十日，交通部檔案，原件。

註四三：交通部上行政院會議提案，民國二十八年八月二十九日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

註四四：蘇聯大使館薛代辦及蘇聯中央民用航空總管理局郭代表與交通部張部長談話紀錄，民國二十八年八月二十六日上午十時，於重慶交通部，交通部檔案，原件。

註四五：姚崧齡：「張公權先生年譜初稿」，頁二二九。

註四六：張元夫上交通部張部長呈文，民國二十九年十一月十七日，交通部檔案，原件。

註四七：交通部航政司爲「關於本部五月十五日應繳中蘇公司股款事擬具辦法，簽請核示由」上交通部長呈文，民國二十九年六月十一日，交通部檔案，原件。

註四八：吳元超致張元夫函，民國二十九年六月二十日，交通部檔案，原件。

註四九：同註四六。

註五〇：㈠廸化吳澤湘上交通部曾部長支電，民國三十三年三月四日，交通部檔案，原件。

㈡廸化吳澤湘上交通部曾部長感電，民國三十三年九月二十七日，交通部檔案，原件。

註五一：中蘇航空公司第三屆董事會會議紀錄，民國三十年一月十三至十五日，交通部檔案，原件。

註五二：交通部爲「關於中蘇公司董事會蘇方延不舉行一案，請貴部向蘇方提出召開並見復由」致外交部代電，民國三十二年五月五日所擬，交通部檔案，原件。

註五三：中蘇航空公司協理顧耕野上交通部簽呈及報告，民國三十四年二月十七日於廸化，交通部檔案，原件。

註五四：淩鴻勛：「中蘇航空公司始末」，頁二八。

註五五：同註五三。

註五六：中蘇航空公司協理沈立中爲「中蘇航空公司最近情形及應付方法」上交通部呈文，民國三十四年十月十九日於廸化，交通部檔案，原件。

註五七：廸化劉澤榮致交通部航政司子養電，民國三十五年一月二十二日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

第七章　結　論

中國俗語云：「禍兮福兮，福兮禍兮」，即表示一件事情，有所得，亦必有所失，頗難有一定論。西北中蘇航線的開闢，正應驗這一句話。吾人試以下列數項爲例，就中蘇通航對中蘇兩國的得失申論之。

㈠對新疆情勢而言：民國二十七年春，當中蘇籌開中蘇航空線時，由於盛世才傾蘇，且蘇聯「紅八團」已入駐哈密，因此中國政府的政令，僅止於甘肅，即連當時蘇聯卡車運貨來華，中國亦僅能派車至甘新交界的猩猩峽接運，而無法進入新疆省境。（註一）可知，如果沒有蘇聯的應允，中國民航機是無法飛入新疆省境哈密。就因爲蘇聯對中國西北航線，存着先行介入再加以控制的異圖，答應由交通部獨自經營渝哈線，及中蘇合資在蘇聯控制下的哈阿線，使中蘇通航，得以實現。但亦使兩航線皆得以伸入新疆，對於已如同飄浮在半空之風箏的新疆，無形中由中蘇各安上一條牽引線，而互較力量。在民國三十一年夏以前，由於新疆督辦盛世才傾蘇態度未變，再加上哈阿線橫貫新疆，蘇聯力量在新疆顯然佔着極大的優勢。惟蘇聯絕沒想到，已加入國際共黨的新疆督辦盛世才，會在民國三十一年夏，趁蘇聯對德戰事激烈，無法東顧之時，脫離蘇聯控制，歸順中央。而此時蔣委員長中正又即刻於三十一年八月六日，手令交通部將渝哈航線延長至廸化

國史館 Academia Historica

，運送大批人員入新，（註二）如此中蘇兩國對新疆控制力一緊一鬆，致使中國有機會重新收回新疆政權。此中國有所得，亦蘇聯有所失也。然因哈阿線係中蘇簽訂正式合約，合組中蘇航空公司所開辦的航線，因而在民國三十二年蘇聯勢力被逐出新疆之後，（註三）哈阿航線就成爲蘇聯勢力唯一留存在新疆的據點，成爲其後蘇聯在新疆情報的大本營及支持新疆少數民族作亂的交通工具。（註四）而使民國三十三年冬蘇聯對德戰爭獲得決定性優勢，而有餘力再行東向後，新疆就再陷於戰亂中，此中國之有所失，而蘇聯之有所得也。

㈡從運輸郵件貨物而言：廣闊對外通道，支撐長期抗戰國力，爲中國開辦西北渝哈、哈阿兩航線的主因之一。的確，在民國二十八年十二月兩線全面通航，以迄民國三十年六月，德蘇戰爭爆發前的一年七個月中，對於中國與蘇聯及歐洲間郵件和重要物資的運送，有所幫助，亦成爲中國對外交通的一環。惟至民國三十年六月，德蘇戰爭爆發後，渝哈、哈阿兩線的郵運即行大減，逐漸喪失其對外通道的重要性。故西北中蘇航道的開闢，對中國在抗日戰爭期間對外郵件的遞送是有所幫助，但在民國三十年六月後重要性即形大減。（註五）然因哈阿航線自民國二十八年十二月開航後，一直控制在蘇聯手中，因此哈阿航線不但成爲蘇聯掠奪新疆物資的交通工具，且爲蘇聯在新工作人員的補給線。此可由哈阿航線飛機常偏離航線，飛往阿山（承化寺）運金赴蘇，（註六）及哈阿航線中，阿拉木圖、廸化段營運最佳，所運者大多爲蘇聯駐新領事館的布疋、糖、酒及其他日用品，甚至有時空機往返，專爲蘇聯領事館運送重要文件證明之。（註七）因此西北中

國史館 Academia Historica

蘇航線的開闢，在遞送中外郵件及物資方面而言，中國有所得亦有所失，而蘇聯則有所得而無所失，顯然蘇聯較佔上風。

㈢便利中蘇人員往來方面：增進中蘇交通，便利雙方人員的往來，亦爲中蘇通航的主因之一。惟在民國三十年五月，中蘇航約全面開航時（中蘇航線係自莫斯科至重慶，全程約七千公里，其中由三條航線以銜接，而此三條航線，開航時間，各有不同。交通部主辦的渝哈線最先於民國二十八年三月二十四日通航；中蘇合辦的哈阿線延至二十八年十二月六日開航；蘇聯主辦的阿莫線不久又停辦），中蘇有關協定，早已簽訂（民國二十八年六月十六日，中蘇最後簽訂通商條約時，哈阿線及阿莫線均尚未通航），及至民國三十年四月十三日，蘇聯與日本簽訂「蘇日中立協定」後，蘇聯對中國需要程度大減，其後同年六月，德蘇戰事爆發，蘇聯撤退在華人員，從此中蘇關係更趨冷淡。而中蘇航空公司飛航廸化至哈密段航次亦越來越少，由每週來往兩班次，漸減至半個月來往一次，甚至一個月才飛航一次。其使用飛機亦由大型機改爲小型機，均是此項情勢的反映。更何況抗戰時期，蘇聯人員來華，甚少搭乘哈阿或渝哈航機，絕大部份係乘坐蘇聯外交專機東來。此專機自民國二十七年底蘇聯駐華大使盧幹滋請求蔣委員長特許飛航後，蘇機即常藉故由霍爾果斯入境，經伊寧、廸化、哈密、蘭州飛重慶。據統計自民國二十八年七月至三十一年三月底，蘇機飛行西北重慶間，往返達六十次（平均每月往返各一次）。民國三十一年四月至三十二年五月至三十四月再增十九次。（註八）民國三十二年五月至三十

國史館 Academia Historica

三年九月，再添十三次。其搭載人員，包括蘇聯外交人民委員會遞信員、蘇聯駐華大使館人員及眷屬、駐華商務代表、蘇聯來華顧問及義勇軍、塔斯社通訊員等等，其間尙搭乘八路軍等不明身份人員。（註九）此種飛航，對中國領空影響甚大，雖迭經蔣委員長下令禁止蘇機飛華，要求蘇員來華改搭哈阿、渝哈航班。對於蔣委員長的禁令，在民國三十年以前，蘇聯以蘇員往返，係爲助華抗日，對彼等往返祖（蘇）國，中國當不能不爲顧慮，來應付之。迨民國三十一年後，又以渝哈航線無正常航行，致哈阿、渝哈兩線不能銜接爲藉口，力承擔渝哈航線的正常飛行，致無法斷絕蘇機當局亦自民國三十一年以後，因飛機來源無着，無東來。（註一一）因此西北中蘇航線的開闢，就中國而言，渝哈廸線便利了中國人員往來於西北各省。可是就中國期冀中蘇通航，成爲兩國人員往來的交通工具，並杜塞蘇聯非法外交專機入境的這一觀點而言，其效果並不顯著，反而讓蘇聯利用哈阿線及非法專機，作爲其侵略新疆及支助中共的交通工具。此卽蔣中正先生在「蘇俄在中國」一書所云：「西北的國際線，爲莫斯科與延安的交通所利用。」（註一二）

由上述史實及印證民國三十二（一九四三）年八月十九日，美國國務院就蘇聯在遠東的目的，所作的備忘錄中指出：「蘇聯在遠東的目的，與其在歐洲、近東或其他鄰近蘇聯地區的目的，基本性質，殊無二致，蘇聯政策的主要形成因素，是蘇聯加强國家安全的自然願望。蘇聯最高的政治目標之一，是在鄰近的區域建立傾向蘇聯，在思想上同情蘇聯的政府。蘇聯滲入外蒙，建立

國史館 Academia Historica

蘇維埃政權，以及其在新疆與中國西北所謂中國共產黨之中的影響力，均可作爲顯著的例子。」（註一三）即可了解，蘇聯答應中國開闢西北航線的作用，厥爲蘇聯爲加强對新疆控制，以及打通與陝西延安中共間的國際通道，建立傾蘇共產政權，來保衛共產國際祖國蘇聯的安全。然而西北，不但是中國舊文化的中心，且爲中國國土不可分割的一部份，尤其新疆對中國而言，具有非常重要的國防地位。昔清末左宗棠力排衆議，率兵收復新疆之眞知灼見：「重新疆所以保蒙古，保蒙古所以衞京師。若新疆不固，則蒙古不安，匪特陝甘山西各邊，時虞侵軼，防不勝防，即直北關山，亦無宴眠之日。」尚昭史册。而曾任西北建設考察團團長及新疆監察使，對邊情感受良深的羅家倫所寫玉門出塞詞：「左公柳拂玉門曉，塞上春光好，天山溶雪灌田濤，大漠飛沙旋落照，沙中水草堆，好似仙人島，過瓜田碧玉叢叢，望馬羣白浪滔滔，想乘槎張騫、定遠班超，漢唐先烈經營早，當年是匈奴左臂，將來更是歐亞孔道，經營趁早！經營趁早！莫讓碧眼兒射西域盤鵰。」猶留耳際之時，我們對於近代構成中國大患的蘇聯侵華手段與方式，豈能不詳加認識與研究，來籌謀長遠的安疆良策呢？此亦即本文以「西北中蘇航線經營」爲顯例，所欲表明的史實。

註釋

註　一：張大軍：「新疆風暴七十年代」，頁四〇七—四〇七一。

註　二：蔣委員長手令交通部長張嘉璈，民國三十一年八月六日，交通部檔案，毛筆原件。

國史館 Academia Historica

註　三：張大軍：「新疆風暴七十年(九)」，第三十六章。

註　四：中央訓練團黨政訓練班畢業學員通訊處所擬：「中蘇航空公司之過去、現在與未來之推測」，民國三十四年五月十八日，交通部檔案，毛筆原件。

註　五：見本文第四章，第五節。

註　六：同註四。

註　七：中蘇航空公司協理沈立中爲「中蘇航空公司最近情形及應付方法」上交通部呈文，民國三十四年十月十九日，交通部檔案，原件。

註　八：外交部、軍委會、交通部等爲「關於蘇俄飛機入境及中央運輸公司由哈至廸客貨運二案會議」紀錄，民國三十二年四月十九日於重慶，外交部檔案，原件。

註　九：蘇聯飛機來華案(一)至(七)，民國二十八年五月至民國三十四年三月，外交部檔案，原件。

註一〇：蘇聯飛機來華案，外交部檔案。

註一一：見本文第三章，第四節。

註一二：蔣中正：「蘇俄在中國」，頁二三六。

註一三：Foreign Relations of The United States, 1943 China, P. 317. United States Government Printing Office, Washington, 1957.

國史館 Academia Historica

附錄一、西北中蘇航線大事記

——自民國二十七年至三十八年——

中華民國二十七年

一月　蘇聯紅八團入駐哈密，阻斷中央與新疆交通。

二月二十一日　交通部長張嘉璈於漢口宴請蘇聯駐華大使盧幹滋，正式向蘇提出開闢兩國間航線。

五月十日　中蘇議商由兩國合辦航空公司，飛航哈密至阿拉木圖。

六月十三日　蘇聯同意開闢哈密至阿拉木圖航線。

七月二十九日　交通部擬具中蘇航空公司組織大綱暨合同各一份，送交蘇聯參考。

九月一日　蘇聯提議對等投資合辦航空公司，並以蘇人一人爲管理處總經理，華人一人爲管理委員會董事長。

九月二十七日　交通部將蘇方對等投資提議送交行政院轉國防最高委員會議核定。

九月二十九日　交通部張部長致函蘇聯駐華大使盧幹滋，表示將派遣黃毓沛、邢國文、劉貴斌等三人赴廸化，會同蘇方代表籌備阿哈航線。

十月一日　張部長備專函交黃毓沛帶往新疆，請新疆督辦盛世才鼎力協助中蘇航線的開闢。

國史館 Academia Historica

十月四日　國防最高委員會議特准中蘇對等投資，合辦航線，但要求增列仲裁辦法，以便雙方爭端之解決。

同日，黃毓沛等三人前往新疆。

十月十三日　蘇聯反對增例仲裁辦法，中方亦不再堅持。

同日，盛世才函覆張部長，對中蘇通航表示贊同。

十月二十五日　日軍侵佔廣州，切斷港粵運輸線。

十月三十一日　交通部長張嘉璈與蘇聯駐華大使商妥中蘇航約談判代表，中方爲交通部航政司長潘光迺、幫辦吳元超；蘇方爲蘇聯駐華大使館參事甘寧、秘書鄂夏寧及司高磋。

十一月二日　中蘇航約談判開始在重慶舉行。

中華民國二十八年

一月十四日　蘇聯通航技術代表依瓦諾夫等三人乘專機抵廸化。

一月二十日　中蘇通航代表黃毓沛、依瓦諾夫等於廸化開始籌備哈阿航線。

一月二十六日　黃毓沛會同蘇聯代表進行哈阿全線視察。

二月十日　日軍侵佔海南島，嚴重威脅中越運輸線。

同日，黃毓沛將與蘇代表共擬「中蘇航空公司設備計畫洽議撮要」十項，呈交通部核示。

二月十三日　交通部呈報行政院，准予派機自重慶飛哈密，作爲渝哈線首次試航。

國史館 Academia Historica

二月十五日　外交部照會蘇聯駐華大使館，請蘇方同意在正式協約未簽訂前，先行開辦哈阿航線。

二月二十日　交通部徵召歐亞航空公司Eu23號機，改名「交通一號機」，由重慶首途試航哈密。

二月二十一日　哈密機場蘇籍主管刁難扣留交通一號機。

三月十日　中蘇議定中蘇航空公司資本總額爲一百萬美元，由雙方各攤五十萬美元。

三月十一日　經交涉始放行返航的交通一號機，飛臨貴州省咸寧上空不幸撞山而毀。

三月二十四日　渝哈線由蘭州號正式開航，由重慶起飛經西安、蘭州、涼州、肅州至哈密，全程二〇五〇公里。

三月二十四日　蘇聯駐華大使盧幹滋携帶中蘇第一階段所擬哈阿飛航合同草案返回莫斯科述職。

五月二十二日　蘇聯民航總局總代表郭白勞夫抵華與交通部代表潘光迺在重慶對航約進行第二階段談判。

六月四日　蘇聯代表郭勞白夫提議由蘇聯提供中蘇航空公司工程及飛航人員，中方代表無異議。

七月十日　交通部將中蘇代表第一次修正之航約草案提交行政院會議核定。

七月十二日　行政院所召集之「中蘇合設哈密阿拉木圖航線合約草案審查會」通過審查意見，要求交通部向蘇民航總局代表提出：

㈠公司董事長及總經理應規定任期，由中蘇雙方輪派。

㈡交通部有權在中國境內哈阿線上自行舉辦航運之權利。

國史館 Academia Historica

七月二十四日　交通部長張嘉璈將行政院審查意見面交蘇聯民航總局總代表郭勞白夫，事經雙方協商後，雙方同意在航線建設期（二年）內，由蘇方指派總經理，華方指派副總經理，建設期滿後，中蘇各派董事長、總經理各一人，實行共管。

七月三十一日　交通部將中蘇雙方代表第二次修正之哈阿航約草案，提呈行政院會議核定。

八月一日　行政院會議對交通部所提哈阿航約草案，決議要求交通部再與蘇聯磋商兩點：

㈠中國政府在國境內該公司專利線上應保留非營利之航行絕對自由。

㈡該公司如不能按期飛航，交通部應即有權自行辦理。

八月二日　蔣委員長中正召見交通部長張嘉璈，對中蘇哈阿航約事指示一切。

八月三日　交通部長張嘉璈要求蘇聯總代表接受行政院所提兩點決議，惟蘇聯總代表不但不表同意，反而推翻前所議定建設期滿雙方各派董事長總經理各一人，實行共管的協議，而要求不規定總經理輪替辦法，僅在合約中規定「關於指派總經理一點，由雙方於建築期滿內商討期滿的辦法」。同時蘇總代表提議將合同期限由七年延爲十二年，致使雙方意見紛歧，討論多時，無結果。

八月六日　中蘇於莫斯科簽訂通商條款。

八月二十六日　蘇聯駐華大使館代辦薛伯尼脅迫交通部長張嘉璈答應蘇聯所提哈阿航約要求，否則停止討論，恐與政治影響甚大。張部長爲避免雙方因合同談判絕裂，而影響中蘇關係，

國史館 Academia Historica

和蘇方協商決定三點：

㈠關於指派總經理一點，由雙方於建築期內商討決定期滿後之辦法。建築期內仍由蘇方指派總經理，華方指派董事長。

㈡合約期限自簽字日起十年爲期。

㈢關於公司應予中國政府飛機以何種便利一點，容後由公司具函致中國政府表示此意。

八月二十八日　交通部將中蘇所擬定之哈阿航線合約提呈行政院核定。

八月二十九日　行政院審查通過哈阿航線合約。

九月六日　蘇聯駐華大使館代辦薛伯尼暨民航總局總代表郭勞白夫簽署一份聲明，答應以互惠原則於公司建築期滿後，討論公司供給中國政府飛機何項便利一節。

九月九日　中蘇合辦哈阿航線合約由交通部長張嘉璈暨蘇聯民航總局總代表郭勞白夫在重慶簽字。

十月一日　中蘇航空公司建築科長西拉也夫開始進行哈阿航線建築工作。

十一月十五日　中蘇航空公司第一屆董事會在蘇聯阿拉木圖舉行，推舉張元夫爲董事長，郭魯諾夫爲副董事長，尤爾淵夫爲董事兼總經理，劉唐領爲董事兼協理，另與會者尚有董事吳元超，董事柔西曼。董事會由六人組成，中蘇各佔三人。

十一月十六日　中蘇航空公司董事會議定「中蘇航空公司章程」八章四十一條。同日董事會授權

國史館 Academia Historica

經理部製定哈阿線運率，交雙方股東批准。

十一月十八日　日軍侵入南寧，企圖切斷桂越線。

十二月六日　中蘇航空公司哈阿航線正式首航，由外交專機不遵規定，在西北自由飛行，載運八至哈密，全程一四一五公里。

十二月十九日　蘭州第一軍區司令黃秉衡呈報蘇聯阿拉木圖起飛，越中蘇邊界經伊寧、廸化路軍，不受檢查，嚴重侵犯我國主權。

中華民國二十九年

一月十四日　蔣委員長中正核定禁止蘇聯飛機飛越中蘇通航規定範圍五項辦法，交航委會與外交部向蘇交涉。

二月六日　外交部長王世杰約見蘇聯駐華大使潘友新，提交蔣委員長核定蘇機飛華五項辦法，但蘇大使以中國需顧及蘇聯來華參戰之義勇軍往返中蘇兩國，而加以回絕。

二月　隨黃毓沛入新籌備哈阿航線，其後留新工作之劉貴斌、邢國文二員，被盛世才以參加杜重遠陰謀叛亂案，逮捕入獄。

四月十三日　中蘇航空公司第二屆董事會議在阿拉木圖舉行。

四月十五日　中蘇航空公司華籍董事長張元夫在第二屆董事會中提出公司延用中國人問題，但被蘇方董事以建築尚未期滿，拒絕討論。

國史館 Academia Historica

六月一日　法國屈於日本要求，封閉滇越鐵路，自是越南禁運我國物資。

七月十八日　英國屈於日本，封閉滇緬公路三個月。

七月　中蘇航空公司伊寧站開工建設。

八月六日　法屬越南總督與日本簽約，允日軍在海防登陸。

九月　蘇聯民航總局調走尤爾濶夫，改派郭魯諾夫爲中蘇航空公司總經理。

九月　交通部租用德國漢沙公司DC3式飛機兩架，備供西北飛航之用，因海道被阻，轉洽商蘇聯准予借道東來，但爲蘇聯拒絕。

十月五日　新疆督辦盛世才以因病不能見客，電阻交通部長張嘉璈入新視察中蘇航空公司業務。

十一月十七日　中蘇航空公司華籍董事長張元夫，以已辭新疆駐京代表爲詞，電交通部請辭董事長職務。

十二月　本年（包括二十八年十二月）中蘇航空公司虧損一二六七七四・八三美元。

中華民國三十年

一月十三日　中蘇航空公司第三屆董事會在阿拉木圖舉行，因華籍董事長張元夫缺席，會議由蘇籍副董事長阿塔瑪索夫主持。會中華籍董事吳元超要求先行討論公司經理部組織及用人問題，但爲蘇方以航線工程尚未完成爲由，建議交下屆董事會解決。

一月十四日　中蘇航空公司董事會決議公司法定股本由美金二百萬元增爲美金一百八十萬元。

國史館 Academia Historica

一月十五日　中蘇航空公司華籍董事吳元超因公司飛機無標示"Hami-Ata"及「哈阿」字樣，違反合約規定，在第三屆董事會中提出糾正。

五月五日　蘇聯自辦之阿拉木圖至莫斯科航線開航。

五月　由交通部自辦之渝哈航線爲紓解歐洲運華物資，由每週往來一次增爲每週往返各兩次。

六月二十二日　德蘇戰爭爆發，我國向德國漢沙公司訂購之航空器材一批，適運經蘇聯阿拉木圖，被蘇聯以敵資扣留沒收。

七月二日　外交部宣佈對德、義絕交。

七月三十日　我國終止中德郵運合同，將歐亞航空公司收歸國有，由交通部接辦。

十二月八日　日軍突擊香港，歐亞航空公司飛機巨型機重慶號、哈密號及小型機歐亞六號、歐亞七號均被炸毀。

十二月十一日　日機襲桂林，歐亞航空公司巨型機肅州號遭掃射焚毀，歐亞航空公司僅剩巨型機成都號及小型機歐亞二號各一架。

十二月三十日　交通部以中蘇交通日益重要，致函蘇聯駐華大使潘友新，希蘇聯出售PC48式運輸機兩架給我國，以增强渝哈線的運力。

十二月　中蘇航空公司本年虧損二二五八三四·一八美元。

中華民國三十一年

四月四日　蔣委員長中正電令外交部，停止蘇聯外交專機飛渝，以免妨害渝哈、哈阿兩公司權利。

四月七日　外交部致蘇聯大使館節略，要求蘇聯停止民航機飛渝。

四月　蘇聯以德蘇戰事爲詞，拒絕出售運輸機兩架給我國。（同見三十年十二月三十日條）

四月　蘇聯民航總局以德蘇戰事爲詞，拒絕交通部所提在廸化召開中蘇航空公司第四屆董事會議。

七月一日　新疆督辦盛世才函呈蔣委員長中正，表示願脫離蘇聯共產主義，投歸中央，同時下令在新蘇聯人員撤離新疆。

八月六日　蔣委員長中正爲因應新疆情勢發展，便於中央人員入新，手令交通部加强西北交通，將渝哈航線展延至廸化。

十二月七日　蘇聯民航總局再以戰事無法派人赴會爲詞，拒絕交通部所提召開中蘇航空公司第四屆董事會議。

十二月　交通部因蘇方不履行中蘇哈阿航約平等用人及改組經理部規定，亦延不召開第四屆董事會，乃將中蘇航空公司協理劉唐領召回，以俟各項問題的解決。

十二月　本年中蘇航空公司虧損九二三九〇・六二美元。

中華民國三十二年

附錄一、西北中蘇航線大事記

國史館 Academia Historica

二月八日　交通部與航委會爲謀解決歐亞航空公司缺機困境，合呈蔣委員長中正，擬改組歐亞航空公司爲中央航空運輸公司。

二月十三日　蔣委員長中正批准歐亞航空公司改組爲中央航空運輸公司。

三月一日　交通部令歐亞航空公司予以結束，調總經理李景樅爲交通部專門委員，另組中央航空運輸公司，派陳卓林爲總經理。

六月二十八日　蘇聯民航總局再以戰事爲由，拒絕召開中蘇航空公司第四屆董事會。

七月一日　中蘇航空公司運率自本日起增加百分之五十。

八月六日　交通部改聘新任外交部駐新疆特派員吳澤湘繼張元夫爲中蘇航空公司董事長，另派新任新疆驛運處處長顧耕野繼劉唐領爲中蘇航空公司董事兼協理。

十月二十八日　中央航空運輸公司因蘭州站存油已罄，通令暫停渝廸航班。

十一月四日　我國所派中蘇航空公司新任董事長吳澤湘暨協理顧耕野赴廸化總公司履任。

十二月二日　交通部因中央航空運輸公司飛機大修，無法擔任西北飛航，乃急飭中國航空公司派機飛渝廸航線。

十二月二十五日　爲蘇聯延擱兩年多的中蘇航空公司第四屆董事會於阿拉木圖開幕。

十二月二十八日　中蘇航空公司華籍董事吳澤湘、吳元超、顧耕野等三人在第四屆董事會中提議：

㈠公司應改訂會計報告，俾華方所能適用。

國史館 Academia Historica

㈡公司用款應依合約規定，存於中蘇兩國銀行，而不能私自存放於蘇聯駐廸化總領事館的財政股內。

十二月　中蘇航空公司本年度虧損美金數萬元。

中華民國三十三年

一月三日　中蘇航空公司華籍董事長吳澤湘在第四屆董事會中，就公司飛機違反合約規定，無標示「Hami-Ata」及「哈阿」等字樣，再提出糾正。（同見三十一年一月十五日條）

同日，蘇聯在第四屆董事會中拒絕討論華方所提公司改組及平等用人案，第四屆董事會隨之結束。

一月四日　華籍董事吳澤湘、吳元超、顧耕野等三人以交通部全權代表名義，致函蘇聯民航總局，要求派員共同稽核中蘇航空公司活動。

二月五日　蘇聯民航總局以戰事過忙，拒絕派員稽核中蘇航空公司活動。

二月十七日　交通部電蘇聯民航總局於四月一日以前，派員至重慶舉行中蘇航空公司股東會議。

三月七日　交通部長曾養甫將中蘇航空公司開辦以來種種不平衡問題及交通部謀清算公司事，上呈蔣委員長中正裁示。

三月十五日　蔣委員長中正以中蘇航空公司問題，尚待雙方進行交涉，批以「此事方鍼，應待交涉結果，再行核報爲要。」

國史館 Academia Historica

三月二十八日　中國航空公司渝哈航線正式開航，由重慶起飛經蘭州、肅州至哈密，全程一千九百五十公里。

四月一日　中蘇航空公司總經理郭魯諾夫獨斷增加運率百分之五十。

四月七日　中央航空運輸公司以西北航空油料奇缺，已陷停航，爲節省開銷，下令裁撤廸化站。

六月十八日　美國副總統華萊士爲謀改善中蘇邊境糾紛，經蘇聯抵廸化。

七月　蘇聯民航總局反提議在莫斯科舉行中蘇航空公司股東會議。（同見本年二月十七日條）

八月十一日　新疆省變，盛世才非法逮捕中央入新人員，中蘇航空公司協理顧耕野亦被捕入獄。

八月二十九日　國府調盛世才爲農林部長，改派吳忠信出任新疆省政府主席。

九月二十七日　中蘇航空公司董事長吳澤湘呈請辭職。

十一月七日　蘇聯煽動伊寧回教土著民族大規模變亂。

十一月十日　因伊寧動亂，第八戰區司令長官朱紹良宣佈伊犂全區戒嚴，關閉伊寧機場。

十一月二十七日　中蘇航空公司協理顧耕野獲釋出獄。

十二月　中蘇航空公司因總經理郭魯諾夫獨斷增加運率百分之五十，本年首度盈餘二十一萬餘美元。

中華民國三十四年

二月七日　中蘇航空公司協理顧耕野提辭呈。

國史館 Academia Historica

二月二十一日　交通部空運科提呈沈立中繼顧耕野爲中蘇航空公司協理。

二月二十七日　交通部以中蘇關係因國共問題及新疆動亂而陷低潮，認爲三十四年三月在莫斯科舉行中蘇航空公司董事會議似不相宜，仍向蘇聯民航總局提議股東會議暫緩舉行，會期另行商訂。（同見三十三年七日條）

四月　中蘇航空公司協理沈立中赴廸化履任。

同月，蘇聯民航總局調走中蘇航空公司蘇籍總經理郭魯諾夫，以機航組主任莫司可溫代理總經理職。

六月十五日　美國將雅爾達會議有關中國之秘約，通知我政府。

六月二十七日　我國外交部長宋子文飛莫斯科，商訂中蘇條約問題。

八月九日　蘇聯對日宣戰，進軍我國東北境內。

八月十一日　中、美、英、蘇接受日本無條件投降。

八月十四日　中蘇在莫斯科簽訂「友好同盟條約」。

九月二日　國府派張治中入新主持消弭新疆動亂，舉行和談事宜。

十月十九日　中蘇航空公司協理沈立中呈請辭職。

十二月　本年中蘇航空公司虧損一七一九三二・七五美元。

中華民國三十五年

附錄一、西北中蘇航線大事記

國史館 Academia Historica

二月　由中蘇航空公司董事長劉澤榮所推薦之協理李如桐到職履任。

三月二十一日　交通部爲因應張治中所帶大批人員入新，飭中國航空公司渝哈航班由每月一次增爲每兩週往來一次。

四月一日　國府改組新疆省政府，派張治中繼吳忠信爲新疆省政府主席。

中華民國三十六年

十月一日　中蘇航空公司運價提高至中國航空公司之標準。

中華民國三十七年

七月十九日　交通部長俞大維和外交部長王世杰議定中蘇哈阿航約至三十八年九月九日期滿，即行失效。

七月二十一日　行政院會議通過中蘇哈阿航約十年期滿即行失效。

七月二十四日　交通部致蘇聯民航總局節略，告以民國三十八年九月九日中蘇哈阿航約十年期滿，即行失效，關於中蘇間航空問題，如蘇聯民航總局擬另訂新約，交通部歡迎蘇方指派代表在南京與交通部代表另行重新商議。

八月三十日　中方代表劉澤榮、李如桐、夏舜參等與蘇方代表在阿拉木圖集會，以解決中蘇航約問題，但無結果。

國史館 Academia Historica

中華民國三十八年

三月八日　交通部應蘇方要求，派劉澤榮等與蘇民航總局代表在廸化談判中蘇航空合作問題。

五月二十日　中共進佔西北重鎮西安。

五月三十一日　交通部授權代表劉澤榮與蘇聯民航總局代表阿夫謝耶維赤在廸化簽訂延長合辦中蘇航空公司協定，就原有航約繼續有效展期五年。

八月二十六日　中共進佔蘭州，國軍退守武威。

九月二十六日　新疆省政府主席鮑爾漢，警備總司令陶岳峙投兵，新疆淪陷。

十月二日　蘇聯承認中共政權。

十月三日　中國外交部宣佈與蘇聯斷交。

國史館 Academia Historica

西北中蘇航線的經營

國史館
Academia Historica

附錄二、徵引資料及主要參考書目

㈠檔案文件、函件、電文（國民政府、交通部、外交部、閻錫山等檔案）

中華民國國民政府交通部與德國漢沙航空公司訂立歐亞航空公司郵運合同，民國十九年二月二十一日，國民政府檔案，原件。

中華民國國民政府交通部與美國飛運公司訂立合同，民國十九年七月八日，國民政府檔案，原件。

廸化盛世才致交通部刪電，民國二十二年十二月十五日，交通部檔案，原件。

交通部張部長宴請俄大使談話紀錄，民國二十七年二月二十一日，於漢口，交通部檔案，原件。

外交部爲「凡經駐德專員函請簽放軍火之件，應先辦理」訓令駐外各使館，民國二十七年三月二十一日，外交部檔案，原件。

俄大使張部長談話紀錄，民國二十七年五月十日，交通部檔案，原件。

俄大使張部長談話紀錄，民國二十七年六月十三日，交通部檔案，原件。

交通部所擬：「中華民國國民政府交通部與蘇聯國營航空公司合同」暨「中蘇航空公司組織大綱」，民國二十七年六月，交通部檔案，毛筆原件。

國史館 Academia Historica

交通部航政司長潘光迥爲「呈報交涉中蘇航空經過情形」上交通部長簽呈，民國二十七年七月三十日，交通部檔案，原件。

俄大使拜會張部長談話紀錄，民國二十七年九月一日，交通部檔案，原件。

交通部長張嘉璈致蘇聯駐華大使函，民國二十七年九月二十九日，交通部檔案，英文原件。

交通部爲中蘇通航事呈行政院會議提案，民國二十七年九月二十七日，交通部檔案，原件。

交通部長張嘉璈致盛世才督辦函，民國二十七年十月一日，交通部檔案。

行政院訓令交通部，渝字第七九八四號，民國二十七年十月四日，交通部檔案，原件。

行政院訓令交通部，渝字第八一二一號，民國二十七年十月八日，交通部檔案，原件。

廸化盛世才覆交通部張部長函，民國二十七年十月十三日，交通部檔案，原件。

交通部致蘇聯駐華大使館函，航空渝字第一七五號，民國二十七年十月十三日，交通部檔案，英文原件。

俄大使謁見張部長談話紀錄，民國二十七年十月三十一日，交通部檔案，原件。

甘參事潘司長初次談話紀錄，民國二十七年十一月二日，交通部檔案，原件。

張部長回拜俄大使談話紀要，民國二十七年十一月十九日，交通部檔案，原件。

甘參事潘司長談話紀錄，民國二十八年一月七日，交通部檔案，原件。

廸化黃毓沛呈交通部長巧電，民國二十八年一月十八日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

廸化黃毓沛呈交通部長養電，民國二十八年一月二十二日，交通部檔案，原件。

廸化黃毓沛呈交通部長寢電，民國二十八年一月二十六日，交通部檔案，原件。

重慶交通部長張嘉璈致黃毓沛宥電，民國二十八年一月二十六日，交通部檔案，原件。

廸化杜重遠致交通部長艷電，民國二十八年一月二十九日，交通部檔案，原件。

廸化黃毓沛呈交通部長世電，民國二十八年一月三十一日，交通部檔案，原件。

廸化黃毓沛呈交通部長東電，民國二十八年二月一日，交通部檔案，原件。

交通部致黃毓沛支電，部發文航字第五〇一號，民國二十八年二月四日，交通部檔案，原件。

交通部致黃毓沛佳電，部發文航字第五五七號，民國二十八年二月九日，交通部檔案，原件。

廸化黃毓沛呈交通部長佳電，民國二十八年二月九日，交通部檔案，原件。

廸化黃毓沛呈交通部長灰電，民國二十八年二月十日，交通部檔案，原件。

部長俄大使談話紀錄，民國二十八年二月十一日，交通部檔案，原件。

潘司長謁見俄大使談話摘要，民國二十八年二月十三日，交通部檔案，原件。

交通部爲「擬於十七日左右派飛機飛哈作渝哈線首次通航由」上行政院呈文，航字第三二六號，交通部檔案，原件。

外交部致蘇聯駐華大使館照會，民國二十八年二月十五日，交通部檔案，原件。

行政院指令交通部，呂字第一五五二號，民國二十八年二月十八日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

交通部航政司爲「本部派黃毓沛赴廸化之經過情形及任務」致財政司函，民國二十八年三月六日，交通部檔案，原件。

俄大使部長談話紀錄，民國三十八年三月十六日，交通部檔案，原件。

交通部吳幫辦訪司秘書談話紀錄，民國二十八年三月二十一日，交通部檔案，原件。

廸化黃毓沛呈交通部長朂電，民國二十八年三月二十三日，交通部檔案，原件。

交通部專員張孟令上交通部長簽呈，民國二十八年三月二十五日於蘭州，交通部檔案，原件。

蘇聯駐華大使盧幹滋致交通部長電，民國二十八年三月二十七日，交通部檔案，原件。

張孟令專員訪司高磋秘書談話紀錄，民國二十八年三月二十九日，交通部檔案，原件。

交通部爲「覆詢問中蘇通航各事」致航委會代電，民國二十八年三月二十八日，交通部檔案，原件。

中華民國國民政府交通部與蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局關於經營哈密阿拉木圖定期飛航合同（草案），民國二十八年三月，交通部檔案，毛筆原件。

外交部爲「蘇聯民航代表飛渝事」致交通部代電，民國二十八年五月十三日，外交部檔案，原件。

蘇聯中央民用航空總管理局代表與交通部代表談話紀錄，民國二十八年五月二十二日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

蘇聯中央民用航空總管理局代表與交通部代表談話紀錄，民國二十八年六月四日，交通部檔案，原件。

蘇聯中央民用航空總管理局代表與交通部張部長談話紀錄，民國二十八年六月五日，交通部檔案，原件。

交通部爲「商訂中蘇航空合約提請核定准予照簽實施由」上行政院會議提案，航字第一五一九號，民國二十八年七月十日，交通部檔案，原件。

行政院秘書處致交通部函，第七八四號，民國二十八年七月十一日，交通部檔案，原件。

中蘇合設哈密阿拉木圖合約草案審查會紀錄，民國二十八年七月十二日，交通部檔案，原件。

蘇聯中央民用航空總管理局總代表與交通部張部長談話紀錄，民國二十八年七月十二日，交通部檔案，原件。

行政院訓令交通部，呂字第八二二八號，民國二十八年七月二十日，交通部檔案，原件。

蘇聯中央民用航空總管理局總代表與交通部張部長談話紀錄，民國二十八年七月二十四日上午十一時，交通部檔案，原件。

蘇聯中央民用航空總管理局總代表與交通部吳幫辦談話紀錄，民國二十八年七月二十四日下午四時，交通部檔案，原件。

行政院訓令交通部，呂字第八七四一號，民國二十八年八月二日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

蘇聯中央民用航空總管理局總代表與交通部張部長談話紀錄，民國二十八年八月三日，交通部檔案，原件。

蘇聯大使館薛代辦訪交通部張部長談話紀錄，民國二十八年八月七日，交通部檔案，原件。

蘇聯大使館薛代辦及中央民用航空總管理局郭代表與交通部張部長談話紀錄，民國二十八年八月二十六日，交通部檔案，原件。

交通部上行政院會議提案，民國二十八年八月二十九日，交通部檔案，毛筆原件。

行政院訓令交通部，呂字第九八一〇號，民國二十八年八月二十九日，交通部檔案，原件。

爲成立哈密阿拉木圖定期航空交通擬定合約事在渝舉行談話紀錄，民國二十八年九月六日，交通部檔案，原件。

中華民國國民政府交通部與蘇維埃社會主義聯邦共和國中央民用航空總管理局爲組設哈密、阿拉木圖間定期飛行訂立合約，民國二十八年九月九日，交通部檔案，原件。

交通部爲「簽定中蘇航空合約辦理情形」上行政院呈文，航字第二〇二七號，民國二十八年九月十八日，交通部檔案，原件。

交通部所擬：「中蘇航空公司章程」（草案），民國二十八年十月，交通部檔案，毛筆原件。

中蘇航空公司第一屆董事會議紀錄，民國二十八年十一月十四日至十八日，於阿拉木圖，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

中蘇航空公司董事長張元夫呈交通部長篠電，民國二十八年十一月十七日，交通部檔案，原件。

中蘇航空（哈阿）線委託書，民國二十八年十一月十八日中蘇航空公司第一屆董事會通過，交通部檔案，毛筆原件。

阿拉木圖吳元超上重慶交通部何司長巧電，民國二十八年十一月十八日，交通部檔案，原件。

中蘇航空公司章程，民國二十八年十一月十八日簽訂，交通部檔案，原件。

財政部致中央銀行代電，第二三二九三號，民國二十八年十一月二十四日，交通部檔案，原件。

蘭州黃秉衡上航委會周主任委員皓業代電，民國二十八年十二月十九日，外交部檔案，原件。

航委會周至柔上蔣委員長皓古蓉代電，民國二十八年十二月十九日，外交部檔案，原件。

航委會周至柔上蔣委員長養古蓉代電，民國二十八年十二月二十二日，外交部檔案，原件。

軍委會蔣委員長致外交部長王世杰寒電，民國二十九年一月十四日，外交部檔案，原件。

外交部長王世杰接見蘇聯駐華大使潘友新談話紀錄，民國二十九年二月六日，外交部檔案，原件。

中蘇航空公司第二屆董事會議紀錄，民國二十九年四月十三日至十五日，於阿拉木圖，交通部檔案，原件。

租用德機經蘇來華案，民國二十九年四月至三十年四月，外交部檔案，原件。

交通部爲「電請近先墊付中蘇航空公司股款美金十萬元」致盛世才督辦電，航字第一三五八號

國史館 Academia Historica

，民國二十九年五月十四日，交通部檔案，原件。

交通部爲「前繳中蘇公司股款美金六萬二千五百元已滙蘇聯駐英大使由」覆中蘇航空公司副董事長郭魯諾夫電，民國二十九年六月二日，交通部檔案，原件。

廸化盛世才致交通部張部長巳支電，民國二十九年六月四日，交通部檔案，原件。

中蘇航空公司駐莫斯科辦事處郭魯諾夫致張元夫董事長公函，民國二十九年六月十一日，交通部檔案，原件。

交通部航政司爲「關於本部五月十五日應繳中蘇公司股款事擬具辦法簽請核示」上交通部長呈文，民國二十九年六月十一日，交通部檔案，原件。

交通部致中蘇航空公司尤總經理電，航字第五四二號，民國二十九年六月十四日，交通部檔案，原件。

吳元超致張元夫函，民國二十九年六月二十日，交通部檔案，毛筆原件。

張元夫致中蘇航空公司尤總經理馬電，民國二十九年六月二十一日，交通部檔案，原件。

蘇聯駐華大使館致交通部函，部收文第二三九七〇號，民國二十九年七月十二日，交通部檔案，原件。

交通部致蘇聯駐華大使館函，部發文第一六九六二號，民國二十九年七月十五日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

中蘇航空公司總經理尤爾澗夫致張元夫董事長電，民國二十九年七月十六日，於哈密，交通部檔案，原件。

交通部爲「續繳中蘇航空公司股本一案」致財政部代電，航字第六〇二號，民國二十九年七月二十四日，交通部檔案，原件。

交通部爲「電請迅速再代付中蘇公司股款美金十萬元由」致盛世才督辦敬電，民國二十九年八月二十四日，交通部檔案，原件。

交通部航政司爲「對中蘇公司董事會第三次會議各項重要議案簽陳意見，呈請鑒核由」上交通部長呈文，民國二十九年九月五日，交通部檔案，原件。

廸化劉唐領呈交通部文電，民國二十九年九月十二日，交通部檔案，原件。

中蘇航空公司協理劉唐領爲「哈阿航線建築情形」上交通部呈文，民國二十九年九月十五日，交通部檔案，原件。

交通部吳元超致張元夫函，民國二十九年十月十四日，交通部檔案，原件。

廸化盛世才致交通部有電，民國二十九年十月二十五日，交通部檔案，原件。

中蘇航空公司協理劉唐領上交通部呈文，民國二十九年十月三十日，交通部檔案，原件。

蘇聯民航總局局長致交通部電，民國二十九年十一月十六日，交通部檔案，原件。

張元夫上交通部張部長呈文，民國二十九年十一月十七日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

張元夫致吳元超函，民國二十九年十二月二日，交通部檔案，毛筆原件。

交通部致蘇聯民航總局灰電，航字第三九八號，民國二十九年十二月十日，交通部檔案，原件。

中蘇航空公司建築科長西拉也夫所呈：「建築程序報告書」，民國二十九年十月，交通部檔案，原件。

中蘇航空公司第三屆董事會議紀錄，民國三十年一月十三日至十五日，於阿拉木圖，交通部檔案，原件。

廸化盛世才致交通部張部長亥虞電，民國三十年二月七日，交通部檔案，原件。

交通部航政司爲「中蘇公司股款給付及增資事」致財政司函，航空密字第七號，民國三十年二月二十日，交通部檔案，原件。

廸化盛世才致交通部張部長丑馬電，民國三十年二月二十一日，交通部檔案，原件。

交通部張部長覆盛世才宥電，民國三十年二月二十六日，交通部檔案，原件。

交通部航政司爲「繳付中蘇公司股款滙蘇聯對外貿易銀行」致財務司函，民國三十年四月二十三日，交通部檔案，原件。

蘇聯民航總局致交通部函，民國三十年四月二十四日，交通部檔案，原件。

交通部航政司致廸化劉唐領協理文電，航空字第二一一號，民國三十年六月十二日，交通部檔

國史館 Academia Historica

案，原件。

廸化劉唐領致交通部航政司長何墨林午東電，民國三十年七月一日，交通部檔案，原件。

交通部空運科爲「對中蘇航空公司董事會第四次會議討論事項簽陳意見呈請示遵由」上交通部長呈文，空發文字第五七八號，民國三十年七月十九日，交通部檔案，原件。

廸化劉唐領上交通部長張嘉璈午養電，民國三十年七月二十二日，交通部檔案，原件。

交通部航政司爲「檢送中蘇公司收據」致財務司函，民國三十年八月二十三日，交通部檔案，原件。

交通部長九中全會口頭報告，民國三十年十二月十七日，交通部檔案，原件。

交通部爲「本部提議於四月十四日在廸化召開中蘇公司第四次董事會，請代向蘇方商取同意」致駐蘇大使邵力子代電，航字第三二三號，於民國三十一年三月二十七日，交通部檔案，原件。

蔣委員長中正致外交部代電，字第五二七五號，民國三十一年四月四日，外交部檔案，原件。

外交部爲「蘇聯民用航機此次特別通融准予飛渝，嗣後應即停止飛行」致蘇聯駐華大使館節略，西字第一六二一號，民國三十一年四月七日，外交部檔案，原件。

蘇聯駐華大使致外交部節略，民國三十一年四月二十四日，外交部檔案，原件。

交通部致中蘇公司劉唐領協理電，航字第一〇四九號，民國三十一年四月二十四日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

交通部爲「詳覆與蘇商洽租售飛機經過情形」致外交部函，航空字第九二九五號，民國三十一年五月二十一日，交通部檔案，原件。

交通部所擬：「中蘇航空公司現狀」，民國三十一年六月，交通部檔案，毛筆原件。

蔣委員長中正手令交通部長張嘉璈，民國三十一年八月六日，交通部檔案，原件。

交通部爲「本部定於十二月五日舉行中蘇公司第四次董事會，開會地點擬在廸化請同意由」致民航總局支電，民國三十一年十一月四日，交通部檔案，原件。

古比雪夫民航總局局長奧斯塔諾夫致交通部電，民國三十二年十二月七日，交通部檔案，原件。

交通部爲「中蘇公司拖延開會陳明經過情形」上行政院呈文，民國三十一年十二月二十一日，交通部檔案，原件。

交通部航政司所呈「中蘇航空公司組織概要」，民國三十一年十二月二十一日，交通部檔案，毛筆原件。

交通部所擬：「西北公路與驛運配運物資五千噸計畫」，民國三十一年，交通部檔案，原件。

交通部爲「擬具改組歐亞航空公司爲中央航空運輸公司綱要乞鑒核示遵由」上蔣委員長報告，民國三十二年二月八日，交通部檔案，毛筆原件。

航空委員會主任委員周至柔致交通部長曾養甫函，民國三十二年二月十五日，毛筆原件。

交通部爲「准電稱蘇大使要求取締中央公司渝廸飛行權一事」致外交部代電，字第九九七三號

國史館 Academia Historica

，民國三十二年四月七日，交通部檔案，原件。

交通部致外交部代電，字第四三三號，民國三十二年四月九日，交通部檔案，原件。

外交部、軍委會、交通部等爲「關於蘇俄飛機入境及中央運輸公司由哈至廸客貨運二案會議」紀錄，民國三十二年四月十九日，於重慶外交部，外交部檔案，原件。

交通部爲「關於中蘇公司董事會蘇方延不舉行一案，請貴部向蘇方提出召開並見復由」致外交部代電，民國三十二年五月二日，交通部檔案，原件。（本件未發）

交通部爲「定期召開中蘇航空公司董事會仰通知蘇方同意辦理電復由」致中蘇航空公司電，民國三十二年五月二十日，交通部檔案，原件。

廸化郭魯諾夫上交通部宥電，民國三十二年六月二十八日，交通部檔案，原件。

中蘇航空公司運率表，民國三十二年七月一日實施，交通部檔案，原件。

交通部致中蘇航空公司電，民國三十二年七月九日，交通部檔案，原件。

廸化郭魯諾夫上交通部午元電，民國三十二年七月十三日，交通部檔案，原件。

交通部航政司上交通部長呈文，空發字第六八九號，民國三十二年七月十四日，交通部檔案，原件。

交通部覆中蘇公司電，民國三十二年七月二十九日，交通部檔案，原件。

莫斯科中國駐蘇大使館致交通部電，民國三十二年十月十四日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

交通部爲「同意開會日期及我方擬加議程由」覆莫斯科中國駐蘇大使館急電，航字第一六五一號，民國三十二年十一月十三日，交通部檔案，原件。

廸化顧耕野爲「告就職各乃宜由」上交通部支電，民國三十二年十一月四日，交通部檔案，原件。

交通部航政司爲「對中蘇航空公司董事會第四次會議討論事項簽陳意見」上交通部長呈文，空發字第一一六一號，民國三十二年十一月十三日，交通部檔案，原件。

廸化吳澤湘致交通部巧電，民國三十二年十一月十八日，交通部檔案，原件。

交通部長曾養甫爲「飭於九日左右派專機飛行渝廸一次」電中國航空公司，民國三十二年十二月二日，交通部檔案，原件。

中央航空運輸公司爲「中五號機須在桂另換馬達，飛送蘇員任務能否延後由」上交通部長電，渝字第三四八二號，民國三十二年十二月四日，交通部檔案，原件。

阿拉木圖吳澤湘等致交通部航政司有電，民國三十二年十二月二十五日，交通部檔案，原件。

交通部爲「有電悉，茲指示三點仰遵照由」覆出席中蘇公司董事會代表吳澤湘等急電，航字第一九三九號，民國三十二年十二月三十一日，交通部檔案，原件。

中蘇航空公司第四屆董事會議紀錄，民國三十二年十二月二十五日至三十三年一月三日，於阿拉木圖，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

交通部致蘇聯民航總局函，公函第一號，民國三十三年一月四日，交通部檔案，原件。

蘇聯民航總局覆交通部函，民國三十三年二月五日，交通部檔案，原件。

莫斯科駐蘇大使傅秉常致廸化吳醴泉（澤湘）特派員電，民國三十三年二月十一日，交通部檔案，原件。

交通部致蘇聯民航總局密電，航字第一六九號，民國三十三年一月十七日，交通部檔案，原件。

廸化吳澤湘上交通部曾部長電，民國三十三年三月四日，交通部檔案，原件。

交通部呈蔣委員長報告，事由「機密」，密發字第二一五號，民國三十三年三月七日，交通部檔案，原件。

莫斯科中國大使館轉蘇聯民航總局致交通部電，民國三十三年三月十三日，交通部檔案，原件。

軍委會致交通部批函，機密乙第六二六七號，民國三十三年三月十六日，交通部檔案，原件。

交通部爲「仍請派代表到渝商議中蘇航空公司之改組及用人問題由」致蘇聯民航總局電，航字第三一三號，民國三十三年三月二十日，交通部檔案，原件。

莫斯科中國大使館轉蘇聯民航總局致交通部號電，民國三十三年四月二十日，交通部檔案，原

國史館 Academia Historica

件。

交通部爲「通知中蘇公司第四屆董事會議經過及請電傳大使催民航總局派員會商公司改組事宜由」致外交部代電，字第六八五六號，民國三十三年四月二十日，交通部檔案，原件。

阿拉木圖扣留飛機零件案，民國三十年七月至三十三年四月，外交部檔案，原件。

交通部爲「仍請儘速派遣代表來渝商議中蘇公司改組及用人問題由」致蘇聯民航總局電，航字第四八二號，民國三十三年四月二十六日，交通部檔案，原件。

莫斯科傅秉常致外交部轉交通部電，民國三十三年五月二十三日，交通部檔案，原件。

外交部致交通部感電，民國三十三年五月二十七日，交通部檔案，原件。

交通部致外交部代電，航字第四四七號，民國三十三年六月二日，交通部檔案，原件。

莫斯科傅秉常致外交部轉交通部電，民國三十三年七月一日，交通部檔案，原件。

交通部航政司長何墨林爲「擬請由部電告同意蘇方在莫京開會提議由」上交通部曾部長呈文，民國三十三年七月二十八日，交通部檔案，原件。

交通部爲「復同意在莫斯科開會請查照轉達由」致外交部代電，字第一三三六八號，民國三十三年八月二日，交通部檔案，原件。

交通部爲「中蘇合同簽訂情形」覆軍委會特檢處函，民國三十三年八月二十一日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

廸化交通部次長徐恩曾上交通部長曾養甫申佳電，民國三十三年九月九日，交通部檔案，原件。

交通部爲「本部與蘇聯民航總局開會事宜由」致外交部代電，字第一六六〇〇號，民國三十三年九月二十三日，交通部檔案，原件。

廸化吳澤湘上交通部曾部長感電，民國三十三年九月二十七日，交通部檔案，原件。

交通部航政司爲「請指派中蘇公司董事長及協理由」上交通部長呈文，空發字第八七四號，民國三十三年十月七日，交通部檔案，原件。

外交部致交通部梗電，民國三十三年十一月二十三日，交通部檔案，原件。

交通部爲「電復同意蘇方提議中蘇會議改期由」致外交部代電，字第二〇一八一號，民國三十三年十一月三十日，交通部檔案，原件。

歐亞航空公司抗戰史料第一集，民國二十六年七月至二十八年七月，交通部檔案，毛筆原件。

歐亞航空公司大事記續編，民國二十八年八月至三十二年二月，交通部檔案，毛筆原件。

中央航空運輸公司大事記，民國三十二年三月至九月，交通部檔案，毛筆原件。

中央航空運輸公司大事記續編，民國三十二年三月至三十四年三月，交通部檔案，毛筆原件。

蘇聯飛機來華案(一)至(七)，民國二十八年五月至三十四年三月，外交部檔案，原件。

中央航空運輸公司總經理陳卓林呈交通部報告，民國三十四年一月十日，交通部檔案，原件。

中蘇航空公司協理顧耕野上交通部簽呈及報告，民國三十四年二月七日，交通部檔案，毛筆原

國史館 Academia Historica

件。

交通部空運科爲「中蘇航空公司股東會議暨接替該公司董事長、協理人選由」上交通部長呈文，空運字第一二九九號，民國三十四年二月二十一日，交通部檔案，原件。

交通部爲「請轉達蘇聯民航總局展期開會由」致外交部代電，第三〇〇九號，民國三十四年二月二十七日，交通部檔案，原件。

外交部致交通部馬電，民國三十四年三月二十一日，交通部檔案，原件。

廸化沈立中爲「到差後經辦事項及生活難維持由」上交通部航政司呈文，民國三十四年四月二十八日，交通部檔案，毛筆原件。

中央訓練團黨政訓練班畢業學員通訊處所擬：「中蘇航空公司之過去、現在與未來之推測」，民國三十四年五月十八日，交通部檔案，原件。

中蘇航空公司協理沈立中爲「中蘇航空公司最近情形及應付方法」上交通部呈文，民國三十四年十月十九日，交通部檔案，原件。

廸化劉澤榮呈交通部俞部長元電，民國三十四年十一月十三日，交通部檔案，原件。

交通部航政司長高廷梓爲「奉交下中蘇航空公司沈協理呈文及劉董事長電各一件，謹將研究結果簽陳兩點管見，請鑒核示遵由」上交通部長呈文，民國三十四年十一月十九日，交通部檔案，原件。

國史館 Academia Historica

交通部航政司爲「請物色中蘇公司董事兼協理人選報部遴用由」致廸化劉澤榮電，空發第二二八五號，民國三十四年十二月十七日，交通部檔案，原件。

廸化劉澤榮致交通部航政司子養電，民國三十五年一月二十二日，交通部檔案，原件。

交通部爲「令飭增强渝哈線班次由」訓令中國航空公司，渝航發字第四五號，民國三十五年三月二十一日，交通部檔案，原件。

交通部爲「令飭中國、中蘇航空公司班機在哈密銜接由」訓令中國、中蘇航空公司，渝航發字第六五號，民國三十五年三月二十一日，交通部檔案，原件。

中國航空公司爲「渝哈班機五月份起每兩週來同一次」上交通部呈文，渝臨字第七七號，民國三十五年三月三十日，交通部檔案，原件。

中蘇航空公司協理李如桐上交通部長俞飛鵬呈文，民國三十五年七月八日，交通部檔案，原件。

廸化張治中爲「恢復廸伊間航行」致交通部長俞大維江電，民國三十五年八月三日，交通部檔案，原件。

中蘇航空公司協理李如桐呈交通部報告，民國三十五年十一月十五日，交通部檔案，原件。

交通部幫辦吳元超所呈：「中蘇航空公司經過及組織概況節略」，民國三十五年十一月二十三日，交通部檔案，毛筆原件。

附錄二、徵引資料及主要參考書目

國史館 Academia Historica

交通部致外交部代電，字第六〇六一號，民國三十五年十二月三十日，交通部檔案，原件。

中蘇航空公司協理李如桐爲「呈報關於提高運價洽商經過並條陳管見」上交通部呈文，民國三十六年十一月，交通部檔案，原件。

交通部爲「指示公司運價及改組等事項仰知照由」批示協理李如桐，航空字第一九六九號，民國三十六年十二月一日，交通部檔案，原件。

交通部所擬：「關於中蘇航空公司重要事項節略」，民國三十六年十二月二十六日，交通部檔案，毛筆原件。

中蘇航空公司董事長劉澤榮致交通部航政司長李景潞函，民國三十六年十二月二十六日，交通部檔案，原件。

交通部致外交部代電，航字第三三〇九號，民國三十七年七月一日，交通部檔案，原件。

交通部致外交部代電，事由「機密」，民國三十七年七月十九日，交通部檔案，原件。（本件無發文號）

交通部致外交部代電，航空字第三四〇八號，民國三十七年七月十九日，交通部檔案，原件。

廸化交通部航政司專員夏舜參上航政司長李景潞簽呈，廸字第一號，民國三十七年八月二十六日，交通部檔案，原件。

行政院長閻錫山施政報告口頭報告，民國三十九年三月三日閻錫山日記，閻錫山檔案，原件。

國史館 Academia Historica

(二)專著、小册子、譯著、日文、英文

王聿均　中蘇外交的序幕，中央研究院近代史研究所，民國五十二年十一月初版。

中央日報編印　我們的敵國上下册，民國四十一年七月二十五日發行。

中央日報譯印　古屋奎二編著　蔣總統秘錄，第十册至第十三册，民國六十六年出版。

中央研究院近史所編印　淩鴻勛先生訪問紀錄，民國七十一年三月初版。

中央黨部國民經濟計畫委員會主編　十年來之中國經濟建設，南京扶輪日報社，民國二十六年二月一日出版。

中國石油志編輯小組　中國石油志，中國石油股份有限公司，民國六十五年六月一日出版。

中國國民黨黨史委員會編印　中國國民黨八十年大事年表，民國六十三年八月三十一日印行。

中華民國各界紀念國父百年誕辰籌備委員會編印　革命先烈先進詩文選集，民國五十四年十一月十一日出版。

中華民國外交部編　蘇聯對新疆之經濟侵略，民國三十九年七月出版。

中華民國外交史料叢編(四)(六)，民國五十五年七月編印。

中華民國外交問題研究會編　中日外交史專題研究報告第一輯，民國六十年十二月初版。

中華民國史料研究中心編印　中國現代史專題研究報告第一輯，民國六十年十二月初版。

方豪　中西交通史，全五册，華崗出版有限公司，民國六十六年十二月出版。

外交部編輯　中外條約輯編　臺灣商務印書館，民國四十七年四月出版。

國史館 Academia Historica

交通部編印　交通部工作報告，七册，民國十九年至二十五年，小册子，原存交通部檔案。
交通部統計處編印　中華民國三十一年交通部統計年報，民國三十三年三月出版。
交通部統計處編印　中華民國三十三年交通部統計年報，民國三十五年九月出版。
交通部統計處編印　中華民國三十四年交通部統計年報，民國三十六年六月出版。
交通部統計處編印　中華民國三十五年交通部統計年報，民國三十七年二月出版。
交通史編纂委員會編印　交通史航空編，民國十九年，交通部印行。
交通部編印　十五年來之交通概要，民國三十五年四月印行。
李定一　中美早期外交史，傳記文學出版社，民國六十七年五月一日初版。
李恩涵　曾紀澤的外交，中央研究院近代史研究所，民國五十五年五月初版。
李雲漢　從容共到清黨，中國學術著作奬助委員會，民國六十二年八月印行。
李雲漢　宋哲元與七七抗戰，傳記文學出版社，民國六十二年九月十五日出版。
李邁先　俄國史，正中書局　民國六十二年二月臺二版。
李邁先譯，Stewart C. Easton原著　西洋近世史，幼獅書局，民國五十八年七月出版。
李寰　新疆研究，四川文獻研究社，民國六十六年二月，臺北再版。
李毓澍　外蒙撤治問題，中央研究院近代史研究所，民國五十年四月初版。
何應欽　八年抗戰之經過，中國陸軍總司令部，民國三十五年四月二十日出版。

國史館 Academia Historica

近代中國出版社　中國近代大事年表，民國七十年九月初版。
吳相湘　俄帝侵略中國史，正中書局，民國六十五年十一月臺八版。
吳相湘　第二次中日戰爭史上下冊，綜合月刊社，民國六十二年五月初版。
吳相湘　俄寇侵華策略之剖析，華國出版社，民國四十五年十一月初版。
吳相湘　民國百人傳第四冊，傳記文學出版社，民國六十八年元月十五日再版。
吳昭璘　新疆概觀，上海仁聲書局，民國三十二年出版。
周肇譯　David J. Dallin　著　俄國侵略遠東史，正中書局，民國四十一年七月臺初版。
金惠　西北行，臺灣商務印書館，民國六十五年二月初版。
吳鐵城　吳鐵城回憶錄，三民書局，民國五十七年二月初版。
范功勤　中華山河，正中書局，民國六十年十一月臺初版。
姚崧齡　張公權先生年譜初稿，傳記文學出版社，民國七十一年一月十五日初版。
胡適　史達林策略下的中國　南港胡適紀念館，民國五十六年十二月出版。
孫宕越、鄒豹君合編　中國地理，教育部社會教育司，民國四十九年六月二十七日再版。
孫科　孫科文集　臺灣商務印書館，民國五十九年九月初版。
財政年鑑編纂處編印　財政年鑑三編，民國三十七年一月出版。
凌純聲改編　中國地理大綱，正中書局，民國四十二年四月改編臺一版。

國史館 Academia Historica

海關總稅務司編印　民國二十二年海關中外貿易統計年刊，民國二十三年出版。
海關總稅務司編印　民國二十五年海關中外貿易統計年刊，民國二十六年出版。
高蔭祖主編　中華民國大事記，世界社，民國四十六年十月十日初版。
陳力　伊寧事變紀略，文海出版社，近代中國史料叢刊續輯第四十六輯。
黃同仇　俄國侵華史的透視　香港新世紀出版社，民國四十八年八月初版。
郭廷以編著　俄帝侵略中國簡史，復興書局，民國四十六年一月臺三版。
國防部史政局編　中日戰爭史略，民國五十一年九月初版。
國防研究院編　蔣總統集，民國五十二年十月三十一日臺增訂本。
國防研究院編訂　明史，民國五十一年九月出版。
陳香梅譯　陳納德將軍與中國，傳記文學出版社，民國六十七年七月二十七日出版。
陳紀瀅　抗戰時期的大公報，黎明文化事業有限公司，民國七十年十二月初版。
郭華倫編著　中共史論，中華民國國際關係研究所，民國五十八年九月編印。
許崇灝　新疆誌略，上海正中書局，民國三十七年七月滬二版。
許逸超　中國地形研究，重慶中國文化服務社，民國三十二年十月出版。
梁敬錞　九一八事變史述，紐約聖若望大學亞洲學院，民國五十三年結稿。
郭壽華　蘇俄通鑑，大亞洲出版社，民國六十年一月一日初版。

國史館 Academia Historica

郭榮趙　中美戰時合作之悲劇，中國研究中心，民國六十八年十二月初版。
國際關係研究所編印　蘇俄，民國七十二年四月一日出版。
凌鴻勛　十六年築路生涯，傳記文學出版社，民國五十七年十月一日出版。
凌鴻勛編著　中蘇航空公司始末，交通研究所，民國五十一年八月出版。
凌鴻勛編　對日抗戰八年交通大事記，交通部運輸計畫聯繫組，民國五十二年一月印行。
凌鴻勛　四年從政回憶，交通建設學會，民國四十六年十一月重印本。
凌鴻勛　凌鴻勛自定年譜，交通建設學會，民國六十二年二月出版。
凌鴻勛　七十年來東清、中東、中長鐵路變遷之經過，交通部交通研究所，民國五十四年元月初版。
凌鴻勛　中國鐵路志，世界書局，民國五十二年三月初版。
張大軍　新疆風暴七十年，蘭溪出版社，民國六十九年五月出版。
張達鈞　橫渡崑崙三萬里，香港亞洲出版社有限公司，民國四十四年八月再版。
張達鈞　四十年動亂新疆，香港亞洲出版社有限公司，民國四十五年六月初版。
張其昀　黨史概要，中央文物供應社，民國四十年一日出版。
張熾章　季鸞文存上下册　文星書局，民國五十一年六月出版。
張肖梅　中外經濟年報（中華民國三十年版第三回），國史館影印本。

國史館 Academia Historica

張其勤　新疆概述，文海出版社，中國近代史料叢刊續編，第四六輯。
張其昀　抗日戰史，國防研究院，民國五十五年六月出版。
張忠紱　中華民國外交史，正中書局，民國五十年九月臺三版。
張雲伏編著　中蘇問題，上海商務印書館，民國二十六年二月初版。
傅啓學　中國外交史，三民書局，民國四十九年八月再版。
程天放　使德回憶錄，正中書局，民國五十六年十月臺初版。
鄒文海、董修民合譯 Rene Albrecht-Carrie 原著　西洋外交史，正中書局，民國六十五年十一月臺四版。
董霖　顧維鈞與中國戰時外交，傳記文學出版社，民國六十七年二月一日初版。
蒙藏委員會編印　新疆史，民國五十三年十月印行。
蒙藏委員會編印　邊疆涉外關係，民國五十一年三月出版。
董顯光　蔣總統傳，中華文化出版事業委員會，民國四十六年六月四版。
廣祿等著　盛世才怎樣統治新疆，邊政協會，民國四十三年七月出版。
廣祿　廣祿回憶錄，傳記文學出版社，民國五十九年八月一日初版。
蔣中正　蘇俄在中國，中央文物供應社，民國四十六年七月二十日六版。
蔣經國　風雨中的寧靜，黎明文化事業股份有限公司，民國六十四年五月五版。

國史館 Academia Historica

蔣君章　中國的邊疆與國防，黎明文化事業股份有限公司，民國六十八年八月初版。
鄧文儀　遊踪萬里，黎明文化事業股份有限公司，民國六十七年五月十五日初版。
潘崖譯 David Dallin 原著　蘇聯與遠東，華國出版社，民國三十九年三月出版。
鄭學稼　第三國際史，臺灣商務印書館，民國六十年九月初版。
謝仁釗　二次世界大戰美國外交政策，中美文化出版社，民國五十二年七月再版。
薛光前編　八年對日抗戰中之國民政府，臺灣商務印書館，民國六十七年九月初版。
簡笙簧　粵漢鐵路全線通車與抗戰的關係，臺灣商務印書館，民國六十九年四月初版。
儲玉坤　動盪中的中蘇關係，民國二十七年五月一日，香港大公報代辦部發行。
儲玉坤　第二次世界大戰史，上海永祥印書館，民國三十五年十二月再版。
羅家倫等著　西北建設考察團報告，國史館，民國五十七年五月初版。
羅家倫　蘇俄的基本國策及其他，革命實踐研究院，民國四十六年元月增訂本。
龔學遂　中國戰時交通史，上海商務印書館，民國三十六年六月初版。
今井武夫　近代の戰爭，日本人物往來社，昭和四十一年三月十日初版。
日本外交學會編　太平洋戰爭原因論，新聞月鑑社發行，昭和二十八年六月一日出版。
日本歷史研究會編　太平洋戰爭史，一九七二年五月一日發行，東京。
林三郎　關東軍と極東ソ連軍，芙蓉書房，昭和五十二年七月十日三版。

國史館 Academia Historica

服部卓四郎著，國防計劃局編譯室譯印　大東亞戰爭全史，民國四十五年六月出版。
中村敏　滿ソ國境紛爭史，三本三生，昭和十四年八月十九日發行。
重光葵　昭和の動亂　原書房株式會社，昭和五十三年六月三十日發行。
秦郁彥　日中戰爭史，日本河出書房新社，昭和三十六年九月三十日出版。
鹿島平和研究所編，上村申一著　日本外交史——日華事變，東京鹿島研究所出版會，昭和四十六年一月十五日發行。
鹿島平和研究所編　日本外交史——日獨伊同盟、日ソ中立條約，東京鹿島研究所出版社，昭和四十六年六月二十五日發行。
鹿島平和研究所編　日本外交史——南進問題，東京鹿島研究所出版會，昭和四十八年二月二十日發行。
China Handbook (1937–1943), The Chinese Ministry of Information, New York, 1943.
Foreign Relations of The United States, 1938 The Far East Vol, United States Government Printing Office, Washington, 1954.
Foreign Relations of The United States, 1943 China, United States Government Printing Office, Washington, 1957.

國史館 Academia Historica

Dorothy Bory: *The United States and The Far Eastern Crisis of 1933-1938,* Harvard University Press, 1964.

O. Edmand Clubb: *China and Russia,* Columbia University Press, New York and London, 1971.

Cordell Hull: *The Memoirs of Cordell Hull,* London Hudder & Stonghton, 1948 Press.

The Eden Memoirs, Facing the Dictators, Cassell, London, 1962 Press.

Arthur Young: *China and The Helping Hand,* Harvard University, 1963 Press.

William Kirby: *German Interests in China* 1933-1939 May 28, 1974.

Qwen Lattimore: *Pivot of Asia,* Boston, 1950.

(三)報紙

大公報　天津　民國二十一年十二月，二十六年六月。

大公報　香港　民國二十八年，二十九年。

大公報　重慶　民國二十八年，二十九年，三十二年，三十三年。

中央日報　南京　民國二十一年十二月，二十六年九月。

Academia Historica

申　報　上海　民國二十六年七月—十二月。
自立晚報　臺北　民國四十一年十二月。
東南日報　金華　民國二十九年九月。
時事新報　重慶　民國二十八年三月。
商務日報　重慶　民國二十八年三月。
新華日報　重慶　民國二十八年三月。
國民日報　重慶　民國二十八年三月。
掃蕩報　重慶　民國二十六年十一月，二十八年三月。

(四)專論

王聿均　抗戰期間西北經濟開發問題，中華民國建國史討論會論文，臺北，民國七十年八月，單行本。

王寵惠　抗戰以來我國之外交，革命先烈先進詩文選集，第五册，頁一二一—一二六，民國五十四年十一月十二日出版。

市隱　蘇聯與外蒙訂互助條約，東方雜誌，第三十三卷，第九號，民國二十五年五月出版。

宋希尚　抗戰以來之西北公路，抗戰與交通，第三十三期，交通部總務司，民國二十九年一月編印。

國史館 Academia Historica

沈怡　開發西北應有的認識，民國三十三年八月九日，重慶大公報。
朱鴻禧　中東鐵路讓渡交涉之面面觀，原載東方雜誌，第三十一卷，第二十三號，民國二十三年十一月十六日出版。
李景樅　抗戰以來之歐亞航空公司，抗戰與交通，第三十三期，交通部總務司，民國二十九年一月一日編印。
李聖五　英國的和平策略，東方雜誌，第三十四卷，第二二、二三、二四號。民國二十六年十二月十六日出版。
辛達謨　德國外交檔案中的中德關係(四)(五)，傳記文學，第四十二卷，第二、三期，民國七十二年二、三月號。
吳相湘　中國對日總體戰略及若干重要會戰，八年抗戰中的國民政府，臺灣商務印書館，民國六十九年四月初版。
郁文榮　西北公路交通概況，抗戰與交通，第六期，交通部總務司，民國三十年八月編印。
侯封祥　開發西北的時期到了，獨立評論，第二六號，民國二十五年十一月八日出刊。
胡愈之　中蘇互不侵犯條約的回顧與前瞻，東方雜誌，第三四卷，第一六、一七號，民國二十六年九月。
胡煥庸　我國西北地理大勢與公路交通建設，抗戰與交通，第四八期，民國二十九年十月出版

國史館 Academia Historica

耿淡如　一九三七年之美國中立法案，東方雜誌，第三四卷，第一八、一九號，民國二十六年十月一日出版。

徐雪寒　列强在華的航空爭霸戰　中國經濟論文集，生活書局，民國二十四年十二月初版。

黃仁霖著，孫玉蓀譯　記戰地服務團，傳記文學，第四二卷，第一期，民國七十二年一月號。

盛世才　四月革命的回顧與前瞻，新新疆，第一卷，第一期，新疆中國國民黨省黨部，民國三十二年四月十二日編印。

盛世才　新疆十年回憶錄，民國四十一年十二月三日至七日，臺北自立晚報。

陳正祥　淺談西北的畜牧問題，邊疆論文集第二册，國防研究院、中華大典編印會合編，民國五十五年六月臺二版。

陳存恭　中國航空的發軔，中央研究院近史所集刊，第七期，民國六十七年六月出版。

陶希聖　對蘇俄的熱望與希望，民國二十六年十一月二十二日，掃蕩報。

黃季陸　人類前途與世界新道德標準之樹立，國史館，民國六十七年八月印行。

陳紀瀅　阿拉木圖旬日雜記，民國三十年二月十日至十二日，重慶大公報。

陳智庭　最近蘇俄外交政策與滿蒙邊境問題，東方雜誌，第三三卷，第九號，民國二十五年五月一日出版。

郭滌正　俄國東攻策略的研究，東方雜誌，第二七卷，第一八號，民國十九年九月二十五日出

國史館 Academia Historica

版。

凌鴻勛　由左宗棠平定新疆說到甘新鐵路的興築，交通建設季刊，第二卷，第一期，交通部出版物委員會，民國三十三年一月印行。

凌鴻勛　中國對日抗戰八年的交通艱苦建設，八年對日抗戰中之國民政府，臺灣商務印書館。

張大軍　蓋棺論盛世才，傳記文學，第十九卷，第四期，民國六十年十月號。

張大軍　盛世才早年的憂患歲月，傳記文學，第十九卷，第五期，民國六十年十一月號。

張心一著，鍾崇敏譯　發展西北農業的可能性，獨立評論，第一二〇號，民國二十三年九月出版。

張公權　建設邊疆交通與激發邊疆服務精神，交通建設季刊，第二、三期合訂本，交通季刊出版社，民國三十年出版。

張其昀　中國之領空，申報月刊，第一卷，第一號，上海申報館，民國二十一年七月十五日出版。

鄒豹君、劉德生合著　甘肅走廊在西北建設中的重要性及其自然景觀，邊政公論，第七卷，第一期，邊政公論社，民國三十七年三月編印。

雷嘯岑　我所見識的張治中，傳記文學，第十九卷，第五期，民國六十年十一月出版。

趙效沂　營建西北驛運站的故事，傳記文學，第二七卷，第六期，民國六十四年十二月號。

國史館
Academia Historica

熊應祥　蘇俄新築之突西鐵路與中國西北之邊防，東方雜誌，第二七卷，第一八號，民國十九年九月二十五日出版。

鄧文儀　西安事變與中國命運，傳記文學，第三二卷，第三期，民國六十七年三月號。

蔣永敬　抗戰期間中法在越南的關係，中國現代史專題研究報告，第一輯，民國六十年十二月初版。

蔣永敬　抗戰初期的外交與國聯及德使之調停，中國歷史學會集刊，第五期，中國歷史學會，民國六十二年五月出版。

蔣廷黻口述，謝鍾璉譯　出使莫斯科，傳記文學，第三十二卷，第六期，民國六十七年六月號。

蔣潔之　西北問題的認識，邊政公論，第一卷，第三、四期合刊本，民國三十年十一月十日出版。

蔣緯國　八年抗戰是怎樣打勝的，中央月刊，第七卷第九期，民國六十四年七月一日出版。

潘廸民　五十年來空運方面之建設與興革，民國三十六年三月二十日，交通部檔案，毛筆原件。

鮑家麟　列強對中國抗戰態度（一九三七—一九三九），國立臺灣大學歷史系學報，第六期，民國六十八年十二月出版。

國史館 Academia Historica

簡笙簧　中日淞滬會戰的歷史意義，中國歷史學會集刊，第十二期，民國六十九年五月出版。
嚴德一　抗戰與我國邊疆之交通，邊政公論，第三卷，第三期，民國三十三年三月出版。

(五)地圖

張其昀主編　中華民國地圖集，國防研究院，民國五十一年九月臺出版。
張其昀主編　中華標準地圖，中國文化研究所，民國五十三年八月臺出版。

國史館
Academia Historica

國史館
Academia Historica

中華民國七十三年六月出版

西北中蘇航線的經營

著者：簡笙簧

印行者：國史館

地址：新店市北宜路二段四〇六號

電話：九一一一六〇八

承印者：俊人印刷公司

地址：台北市西園路二段52巷12弄28號

電話：三〇六二〇〇二・三〇六七六三五

定價：精裝二〇〇元
平裝一五〇元

國史館 Academia Historica

Academia Historica