
日本对华北铁路的统制

张利民

抗战期间,华北铁路始终在日本严密的控制之下。日军利用铁路调动军队,运送给养,运输国防资源,巩固和扩大占领区,铁路是日本侵略者的“生命线”。揭露日本统制华北铁路的方针、政策、手段和目的,研究铁路在战争中的作用,有助于深入了解日本在华北的殖民统治。

一 日本对华北铁路的强占

日本对华北铁路垂涎已久。早在第一次世界大战时日本就一度出兵强占了胶济铁路,并对京绥铁路等进行经济渗透。1928年日本故技重演,武力侵占了胶济铁路,扩大了在华北的实力。1931年日本占领了东北后,加紧了谋取华北铁路的活动。1934年满铁理事十河信二考察中国后建议,延长北宁线至山西,把山西的煤运往日本。^①随后,日本朝野在制定各种对华北经济政策和计划时,无不把投资和统制的重点放在铁路,如计划建沧石线、沧沽线、彰济线等,目的是为了日本平时掠取华北的国防资源和战时提高军队机动能力。

卢沟桥事变后,华北尽入敌手,铁路被日军占领。9月,日本华北方面军参谋长冈本直三郎指示其特务部长喜多诚一郎,“直接供作战用的中国方面交通、通讯机关,统由军方直接使用”。10月1

^① [日]十河信二:《中华民国经济状况视察报告》,私人印刷,东京大学教养学部图书馆藏。

日日本政府又重申，“在军事上必需的交通设施及资源开发，应在必要的统治下进行”。^①最初，铁路由日军实行军事管制。当时铁路是敌我双方攻防的主要目标，毁坏十分严重。据统计，1937年末各线毁坏约7200处，约占全部铁路设施的16.8%，平均每公里为1.6处；其中津浦线最严重，每公里平均3.1处，正太线2.4处，京汉线2.1处。^②而且铁路职工或南下或失散回乡，运输瘫痪，不能输送日军南侵。日军一面由工兵进行应急性修复，以运送军队和武器；一面急命满铁派员到华北修复车站、桥梁及通讯设施。9月23日华北方面军密电政府：“鉴于铁路破坏意外之大，亟需配备技术性的专业铁路工程队”，“负责破坏设施的应急性修理，以达战场附近的应急运转”；已占领的铁路，“需迅速以满铁组成派遣队，负责其保守性修整和运转”。“为了使铁路得以配合军方迅速作战之意图”，需要“由满铁派遣八百名工程技术管理人员来华北协助修复和管理铁路”。^③于是，满铁的大批管理和技术人员来到华北铁路，负责铁路的修复和运营。

与此同时，日军则开始积极筹划组建统制铁路的机构。1937年末，华北方面军特务部制定了“交通机构构成处理要纲”。翌年2月，又通过了“日中合办华北铁路股份有限公司（暂称）设立要纲”，确定了设立宗旨、资金和人员组成。不久又将计划扩大为筹设华北交通会社。初期，华北方面军作为铁路的军管者，对统制机构领导者的组成有着相当的权利，还代表日本政府同伪华北政权交涉统制交通和设立会社等事宜。1938年4月华北方面军司令官寺内寿一与王克敏缔结了《关于交通通信及航空备忘录》，规定“对日军占有的交通通信及航空等有关问题的处理，应根据形势日后进行协

① [日]防卫厅防卫研修所战史室：《华北治安战》，朝云新闻社1968年版，第42、44页。

② [日]福田英雄：《华北的交通史——华北交通株式会社创立史小史》（机密）兴亚院华北联络部1941年，由日本TBSフリダニガ会社翻印，第348—349页。

③ [日]陆军省：《陆军省关于中国事务秘密大事记》，昭和12年9月23日，日本防卫厅防卫研修所档案馆藏。

商。在日军必要采取军事行动期间,因军事上的需要,得由日军华北最高指挥官对于交通通讯及航运等加以管理”。^①为了建立华北交通会社,华北方面军同伪华北政权进行了多次交涉,仅1938年9、10月和1939年3、4月,特务部长和王克敏的会谈就达33次,共65个小时之多。^②1938年3月,华北方面军把铁路移交给满铁新设立的华北事务局,由该局代管。1939年4月由军部一手炮制的华北交通会社成立,对华北交通实行全面的统制。

华北交通会社一成立,日本政府就煞有介事地宣布,华北铁路以中国政府(伪南京政府)的“国有铁路”归华北交通会社经管。华北交通会社是日本在华北经济统制总枢纽——华北开发会社的子公司,是当时最大的中日合办会社,统管着华北铁路、公路、港湾、水运等全部交通。该会社开办资本3亿日元,其中伪华北政权仅出资3000万元,满铁出资1.2亿元,华北开发会社出资1.5亿元。华北开发会社的出资全是“现物出资”,即把强占的华北铁路各种设施估价后做为日本政府对华北交通会社的实物投资。据有关档案统计,1938年至1942年日本政府以华北铁路的铁轨、枕木、桥梁、机车、车辆、车站及各种器材对华北交通会社的实物投资总额为207683373日元,即2亿多元。^③

华北交通会社统制铁路之后,日军并不放心,仍对其实行军事保护。铁路是日军的生命线,也正是中国抗日军民打击日寇的重要对象。对此,日军采取各种措施加强对铁路的控制和监督。根据日本政府的驻军地区交通“应一概保留军事上的要求权和监督权”的方针,华北方面军与华北交通会社制定了监督规程和实施细则,规定司令官“在急需情况下,可直接对会社发布军事上必要的命令”,“可直接要求会社进行必须的作战警备”;该会社变更职员、事业和

① 前揭《华北的交通史——华北交通株式会社创立史小史》,第750页。

② 前揭《华北的交通史——华北交通株式会社创立史小史》,第620页。

③ 据[日]《日本会社关系杂件:华北开发、华中振兴会社》统计,日本外交史料馆E2.21—3—13—5,详见拙作《华北开发株式会社与日本政府和军部的关系》,《历史研究》1995年第1期。

资金计划、建设铁路和运输计划,以及变更利益分配和重要制度等都要得到军方的同意和认可。^①同时,日军组织铁路警备队、训练铁路警察、建立“铁路爱护村”、修筑隔离壕墙等,确保铁路能迅速地运送军用物资和国防资源。1945年日本临近战败,海上运输断绝,更指望中国铁路千方百计提高运输能力,故于4月决定对中国铁路实行军管,于是华北铁路又由军方管制。由此可见,抗战以来华北铁路始终是在日本军方的严密控制之下。

二 统制下的华北铁路

日本统制华北铁路的宗旨是,支援战争、扩大和巩固占领区和掠夺国防资源,为此采取各种措施极力提高铁路的运输能力。

首先,恢复运营,建立铁路新线。事变前的1937年6月,河北、山东、山西、绥远和察哈尔5省共有铁路运营干线4253.105公里。战火所至,铁道毁坏,铁路全部瘫痪。日军随即调来工兵和满铁人员,调动东北和朝鲜的车辆,开通军运线路,以保证战场的需要;满铁也积极配合尽快开通华北北部和东北地区的运营,并开始修建通州至古北口铁路,该线长126公里,将原来的承德至古北口线延长到通州,使东北的日军能迅速侵入华北。1937年末,华北铁路恢复运营的线路总长为2736.9公里。

华北交通会社的管辖范围与华北方面军统治范围相同,即包括北宁、平汉、津浦、平绥、正太、同蒲、陇海等干线和若干支线。该会社除不断恢复原有线路外,还配合军队的统治建设了一些铁路干线和支线。如89公里长的开封至新乡支线,既避开了黄泛区,又利于寇略中原;横贯华北平原东西的石家庄至德州干线,全长181公里;山西境内的东观至潞安干线,全长174公里;溯县至原平干线,全长112公里;北宁线部分线段的复线和同蒲线改轨等。另有一些通往矿区的专用线,以便于煤铁等国防资源外运,如龙烟至宣

^① 前掲[日]《华北的交通史——华北交通株式会社创立史小史》,第620、762页。

化 86 公里的龙烟线、门头沟至大台 30 公里的门头沟线、大青山至包头 41 公里的大青山线,以及山东的章邱运煤线、中兴运煤线、民兴运煤线、金岭镇运铁线等。^① 1939 年,华北交通会社营业路线为 5258.5 公里。1941 年 6 月止,华北交通会社共建了 14 条干支线共长约 850 公里,年末铁路运营路线为 6008.4 公里,比 1939 年增加 14%。^② 太平洋战争爆发以后,华北交通会社几无力建新线,只是临时建立一些支线加快国防资源的掠夺,1943 年运营路线为 6117 公里,仅比 1941 年增近百公里。而且,抗日军民动辄数万人的铁路破击战,使许多线路损坏严重,修复困难,以致停止运营。1944 年后华北铁路运营路线逐年下降,1945 年减至 5728.6 公里。

其次,增加各种车辆和设施。据不完全统计,抗战前华北铁路共有 898 部机车、1109 辆客车和 13400 辆货车。^③ 战争爆发后,大量车辆南下或被毁坏。日军迅速从中国东北和朝鲜抽调大量车辆支援华北,仅 1937 年 10 月每天平均就有 155 部机车、113 辆客车和 4536 辆货车运送军队和给养到华北、华中。^④ 同时,日军和华北交通会社还到各战场掳掠原有车辆,如 1938 年 3 月占领山西运城南时掳掠机车 70 余部、客货车近 400 辆;5 月在徐州会战后掳掠津浦和陇海线的机车近百部、客车百辆、货车 1500 辆。到 1938 年 8 月共掳掠 394 部机车、540 辆客车和 4047 辆货车。7 个月后,又掳掠机车 36 部、客车 120 辆、货车 2023 辆。^⑤ 另一方面日本还扩建机车车辆厂,加紧修复坏车和制造新车;并从本国抽调旧车,从德国等购置车辆。1940 年 6 月华北开发会社组建了华北车辆会社。该会社资本 3000 万元,其中华北交通会社出资 800 万元、日本大陆交通机材会社出资 200 万元、伪满洲车辆会社出资 1200 万元,

① [日]大藏省管理局:《日本人の海外活动に关する 历史的调查》(极密)第 26 册,华北篇,华北日系事业概观,该局 1947 年出版,第 237、238 页。

② [日]华北开发会社:《北支那开发株式会社及关系会社概要》,1944 年度,该社 1945 年出版,第 51 页。

③ 前掲《华北的交通史——华北交通株式会社创立史小史》,第 43—49 页。

④ 前掲《华北的交通史——华北交通株式会社创立史小史》,第 397 页。

⑤ 前掲《华北的交通史——华北交通株式会社创立史小史》,第 399—403 页。

专门负责车辆的制造、组装、修理和购置。该会社迅速在唐山、天津、长辛店、石家庄、南口、济南、徐州、张家口和太原等地恢复并重建了9家机车车辆厂，每年修理能力为机车1163部、客车1038辆、货车8533辆（不包括太原和张家口机厂），并购置了少量的车辆。华北交通会社的各种车辆由此有所增加，1941年末共有各种车辆17771辆，比战前增加15.34%；其中机车增加最多为1072部比战前增19.38%，货车15498辆比战前增15.66%，客车1201辆仅比战前增8.3%。太平洋战争爆发后，日本已没有计划制造或购置车辆。尽管1943年各种车辆比1941年增加20%，但是其大部分是接受或租借日本、朝鲜铁路部门、满铁的旧车，以及各机车厂修复和改装的破损车辆。到1945年，在抗日军民的打击下，华北铁路的车辆略有下降，总共有各种车辆21037辆，比战前增加了36.54%；其中机车和货车增加较多，分别为38.75%和37.53%，客车仅增22.81%。^①

其三，加强载货量，提高运输效率。1937年前后，日本军政当局制定了庞大的掠夺华北国防资源计划，实行这些计划需要铁路给予密切的配合。但是，中国抗日军民的铁路破击战和铁路自身的能力有限，无法承担此重任。于是，日军和华北交通会社想方设法提高运输能力。1. 建立运输机构实行一元化管理。日本除了在华北交通会社内设第一、第二运输局外，1941年10月又出资1200万元建立了华北运输公司，专门对华北货运中的仓储、金融、借贷、委托、保险及代办等业务进行统一管理，加强了货物运输的计划性和协调性。2. 增加货运载重量。华北交通会社“实行增加挂车辆数，加强添装货载制度，努力彻夜装载搬运”等方法提高货车载重量，“以达战时资源运送的大动脉之使命”。^②一般每辆货车平均载量应为27.9吨，华北交通会社统制时的1939年实际平均车载量

① 《国民政府接收华北交通公司总报告》，平津地区敌伪产业处理局档案，2类6816卷，天津档案馆藏。

②（伪）《华北政务委员会施政纪要》，2周年纪念刊附，1943年3月。

为 27.4 吨,到 1941 年达 28.6 吨^①,超过了路轨和货车的承受能力;而且不考虑机车挽力任意增挂车皮。3. 加强调度,提高车辆利用能力。在战前的 1932 年,华北铁路各线货车利用能力约为 6%,最高的胶济线为 20.5%^②;货车运转率一般为 75%。^③华北交通会社加强调度和实行一元化管理以后,货车利用能力提高到 1938 年的 24%和 1941 年的 33%;货车运转率也由 1938 年的 81%,提高到 1941 年的 87%。^④尽管华北铁路的客货运输量有所提高,但是它所实行的是破坏性运营,尤其到了战争后期日本没有能力建新线造车辆,则不顾铁路设备技术上的限制,不做任何必要的养护,在军队的保护下一味进行破坏性运输,使华北铁路遭受严重的损坏,到日军投降前各条线路及其设备都处在残损不堪的状态。

三 华北铁路在统制下的作用

华北铁路在华北交通会社的统制下,所有的业务都是围绕着为侵略战争服务开展的。

首先是确保军运。在侵略者统治下,华北铁路首要的任务是充当战场的运兵线,无偿的为军队运送人员、武器装备和给养。日军强占铁路后,迅速修复线路,配备车辆。尽快将军队和装备运往各战场,所以这时的铁路完全是军运。从列车运输次数和距离统计看,1937 年 9 月前津浦线用于军运的占 100%,京包、京汉线分别为 78%和 76%。1937 年末和 1938 年初,虽然部分铁路恢复了运营,但是军运仍有很大比例。北部各线军运比例有所下降,京汉、津浦和胶济各线仍以配合日军侵略华中、华东为主,军运占 50%以上;京汉线达 68%,而正太和同蒲线则完全用于侵占山西和西北地区的军事行动,军运占 90%以上。总计这时华北各线用于军运

① [日]东亚研究所:《冀那占领地经济の发展》,该所 1944 年印行,第 306 页。

② 转引自宓汝成:《帝国主义与中国铁路》,上海人民出版社 1980 年版,第 469 页。

③ 铁道部:《中华国有铁路统计总报告》,1935 年份,第 18 页。

④ 前揭《冀那占领地经济の发展》,第 307 页。

的占开通各线总数的48%。1938年后,日军战线移向南方和内地,华北铁路中的军运比例有所下降,但军运的吨数和距离都随着占领地的扩大而增长,如1937年9月前军运行车距离仅29万公里,到了1938年下半年距离达252万公里。^①以后华北铁路运营中的军运比重一直占20—30%,而抗战前的1931年上半年至1936年6月,全国铁路中军运比重年平均为13.4%,最高的1933年上半年不过为17.9%。^②这表明日本统制下的华北铁路始终把确保军事运输做为最主要的任务。

其次,是加快掠夺华北国防资源。日本对华北经济掠夺的重要目标是国防资源,这就需要铁路把各矿区强制生产的煤铁等迅速运到沿海港口转往日本,或者运往中国的东北和华中。华北交通会社为了落实其掠夺计划,加强运营调度,增加货车数量,加大货运量;军队也出动大量的兵力确保线路通畅,使华北铁路的货运能力有较大提高。抗战前的1936年,在华北铁路运营各线货运总量为2882万吨,到1939年增至3052.5万吨,1942年最高达到4097.7万吨,比1936年增加了42.18%。^③这些货物的大部分是战争需要的煤、铁、棉、盐等国防资源。据统计,华北铁路1938年至1941年运输的矿产品占货运量比重,由65.3%上升到75%;煤炭运输1938年为858.8万吨,占货运量的42%;以后逐年增加,1940年为1690万吨,比1938年增加了近1倍,占货运量的46.89%;1942年为2149.9万吨,比1938年和1941年分别增加了1.5倍和1/3,占货运量的52.47%。另据测算,华北铁路运煤量占华北历年煤炭总产量的70%左右,最多时可达80%,也就是说华北各煤矿的产品大部分是靠铁路运出的。据华北交通会社统计,1939年向日本、东北和华中地区运送煤铁、矿石和盐等重要物资为590万吨,其中运往日本的占68.15%;1941年增至1043.8万吨,其中运

① 前掲《华北的交通史——华北交通株式会社创立史小史》,第301、331页。

② 转引自前掲《帝国主义与中国铁路》,第484页。

③ 前掲《华北开发会社及关系会社概要》,昭和18年度,第50页。

往日本的占 62.92%；以后因太平洋战争海运困难，向东北的货运增加，运往日本的比重下降为 1943 年的 46.46%，1944 年约 1/3。^① 可见华北铁路作为日本统治者的国防资源大动脉，在维护其战时经济体制中起了十分重要的作用。

第三，华北铁路在运送军需品、加强占领地统治和维护日见崩溃的战局等方面也起了相当的作用。日本对中国的经济政策是“以战养战”，占领地要首先保证本身的需要，这是华北铁路的另一项重要任务。尤其是军需品更需要快捷便利的铁路。1938 年至 1941 年华北交通会社运送军需物资所占货运量的比重分别为 26%、25%、20%、17%。在战争后期，日本主战场转移，海上运输力量不足，更要求华北在保证自给的同时，加强对日军用物资的运输。1942 年日本制定的物资动员计划中决定，中国铁路要实行军需优先，压缩民需物资的运输，不能期待日本的支持，在完全自给的同时，增加对日本的军需物资的供给^②；并且要求铁路实施“着重战时物资输送之政策，削减旅客列车行驶公里”。^③ 但是华北铁路此时已陷入困境。海运已几陷停顿，供华中、东北以及日本的军运物资愈来愈依赖铁路，而铁路的干支线时常被我抗日军民破坏，设备陈旧失修，停车调运能力已达饱和状态，运输能力几乎减半。华北交通会社除了组织华北运输公司实行统一调度和管理外，缩减客运计划，减少客车，并将客车改装为货车，甚至直接用客车代替货车，投入军需物资的运输。1940 年每天平均有 107 辆客车代替货车使用，到 1943 年增至 274 辆。^④ 经过该会社千方百计的努力，铁路运送军用品的数量和比重有所提高，到 1944 年上半年，华北铁

① 根据[日]《对华北四省 的建议及计划具体案》，日本外交史料馆 E0005；前揭《华北开发会社及关系会社概要》昭和 18 年度，第 50—51 页；前揭《支那占领地经济の发展》，第 314 页等统计。

② 转引自[日]中村隆英：《战时日本の华北经济支配》，山川出版社 1983 年版，第 288 页。

③ 前揭平津敌伪产业处理局档案，2 类 6815 卷。

④ 前揭平津敌伪产业处理局档案，2 类 6815 卷；参见居之芬：《日本对华北经济的掠夺和统制——华北沦陷区资料选编》，北京出版社 1995 年版，第 253 页。

路运送的军用品比上年同期增加了 25%，占货运量的 21.13%。^①

1942 年后，日本的主战场转向了太平洋地区，华北与日本、朝鲜、中国的东北、内蒙、长江下游同被划为“大东亚共荣圈”的核心圈，即“自存圈”，其作用就是发挥战争兵站基地的机能。为了节约海运力量，避免海上袭击，日本要求各铁路部门开辟所谓的“陆路运输大动脉”，保证对日本的供应。这条“陆路运输大动脉”是将中国的国防资源和军需物资经纵贯南北的铁路运抵朝鲜南部的釜山后，再以近海航运运达日本本土。1942 年 7 月，日本在东京通过的《关于大东亚建设方案》决定，中国铁路“就要尽快增强南北贯通铁路及其他重要干线，特别是国防上和生产扩充上必要的线路”，以“扩充铁路运输的生产力”。^② 10 月兴亚院制定的《昭和 18 年度中国物资动员计划补充要纲》也强调，“在海上运输能力紧迫的状态下”，“要极力把华北、华中、满洲国的海运转换为陆运，以腾出更多的海运能力增加对日输送；如还有能力则充作向华中、华南及南方的输送”。^③ 于是，华北交通会社积极与伪满洲国、朝鲜等铁路部门合作，开通区域间的联运，把华北的国防资源和物资通过铁路直抵朝鲜后运日本。据不完全统计，1942 年华北地区只有 9 万吨的盐由朝鲜中转到日本；1943 年运盐增至 38 万吨；到 1944 年煤炭、铁等也通过这条大动脉运往日本，其总量不包括第三季度就达 98.7 万吨，比上年增加了 1 倍，比 1942 年增加了 10 倍。^④ 1945 年初，日本又制定了《确保大陆重要运输线的政策》，计划开设日本博多至釜山的轮船和货车联运，要求铁路部门与军队密切联系，“调整输送能力及努力提高其效率”，将日本急需的军用物资“输送到大陆海港准备出口”，并“根据一元化的军事输送法处理”。^⑤ 但是，这条

① 前掲[日]《华北开发会社及关系会社概要》，昭和 19 年上半年，第 52—53 页。

② 前掲[日]《日本人の海外活动に关する 历史的考察》，第 26 册，第 21 页。

③ 前掲[日]《战时日本の华北经济支配》，第 288 页。

④ 前掲[日]《战时日本の华北经济支配》，第 294 页。

⑤ 复旦大学历史系日本史组编译：《日本帝国主义对外侵略史料选编》，上海人民出版社 1975 年版，第 486 页。

运输线需花费更多的人力、物力和时间,统一调度各区域铁路部门也相当困难;加之此时日本本土遭受空袭不断,败局已定,已无能力再实施。所以,这条运输线虽已开通,但收效甚微,没有起到什么作用。

铁路对统治者维护和扩大占领区有着重要的作用。沦陷初期日军统治范围是“点和线”,这就是靠铁路的“线”连接城镇的“点”。日军对抗日根据地多次进行大规模的扫荡,也是以铁路做为兵力集结线和警戒线。如在晋东实行的所谓“囚笼政策”,就是以铁路为柱,公路为链,碉堡为锁,分割和封锁抗日队伍,扩大占领区。日军统治者出动军队、路警和自卫团等多种兵力,在铁路沿线驻扎、潜伏和巡察,实行夜间禁行,修筑隔离壕墙。如在京汉线修了500公里长,两侧宽达10公里的隔离壕墙,形成了抗日军民至少一天之内不能接近铁路的“安全地带”。其目的除了确保铁路的畅通外,也是为了对抗日根据地进行经济封锁和维护殖民统治。1943年后,日本在各战场屡遭失败,兵力和物资严重不足,侵略者则以战略守势,缩短战线,龟缩到铁路沿线的城镇,力图利用铁路这条生命线继续顽抗。战败时,也在铁路沿线城镇缴械投降。

总之,华北铁路是日本统治华北的支柱,是其掠夺华北国防资源的主要运输工具,是维系其生存和支援战争的大动脉。为确保其生命线的通畅和发挥作用,日本制定了庞大而详密的计划,且费尽心机千方百计的竭力实施。但是在中国抗日军民的沉重打击下,日本统治的华北铁路不能完成原定的运输计划,在沦陷区的统治也仅仅维持在“点和线”范围;使其迅速而最大限度地掠夺华北资源,并将华北变成侵略战争兵站基地的企图成为泡影。

(作者张利民,1953年生,天津社会科学院历史研究所副研究员)

(责任编辑:刘兵)