

全面抗战时期 西安煤荒之演变与政府因应^{*}

梁善明

内容提要 全面抗战爆发后,国民党政府着力推动后方城市经济的平战转换,战时西安煤荒之演变与政府因应即是典型案例之一。伴随晋陕豫三省战局的演变与外向依附型供煤结构在战时的存续,加之通货膨胀加剧、物价上涨和煤市投机,频发的煤炭短缺事件在西安逐渐演变为“结构性煤荒”与“人为性煤荒”交织的复合型危机。为有效因应计,国民党政府通过统制煤炭运销、改革供煤结构和管控煤价等措置,使西安煤荒一度得以缓解。但囿于诸多煤务弊病的掣肘,各项举措多难以实现预期效果。

关键词 战时西安 煤荒 煤炭运销统制 供给结构改革 煤价管控

近代工业社会以来,煤炭逐渐成为人们日常生产与生活的必需品,当煤炭出现供应不继时,煤荒也就相伴而生。对于“煤荒”一词,目前学界尚无明确和一致的界定,但结合煤业发展的一般史实可知,煤荒的产生最初表现为一定时空范围内因煤炭供应紧缺而出现的短期危机,如未得到及时解决,或受煤市投机活动与货币市场波动等因素影响,势必又会衍生出因购煤成本增高而诱发的“人为性煤荒”,乃至演变为煤炭供给短缺与“人为性煤荒”交织的复合型危机。学界对煤荒问题给予了持续关注,先行研究多集中于国民党政府时期,其中呈现出两种迥异的观点:其一,有学者认为,在华外国势力与战后国民党政府虽曾尝试多种举措,但煤荒在短暂缓解后又重新蔓延并失控,这也成为外国在华势力与国民党政权加速灭亡的原因之一^①;其二,伴随新史料的发掘和新视角的开拓,部分学者通过研讨国民党政府应对各时期各类煤荒中的措施与成效,分别论证国民党政府在全面抗战前国家利权争夺、战时大后方经济动员与战后国统区经济重建中也有不少有益实践与可取之处。^②这些研究各有见地,但多为静态的阐释,因此,如何从动态的视角解析特殊时期煤荒之

* 本文系陕西师范大学中央高校基本科研业务费专项资金“博士研究生自由探索项目”(2017TS110)的阶段性研究成果。承蒙王荣华副教授、魏晓锴副教授与匿名评审专家对本文提出宝贵意见,谨此致谢!

① 朱佩禧:《抗战时期上海的“煤荒”研究》,《社会科学》2009年第1期;万妮娜:《战后国统区的煤荒与政府应对》,《兰州学刊》2014年第9期。

② 张伟保等:《经济与政治之间——中国经济史专题研究》,厦门大学出版社2010年版,第214—269页;张燕萍:《抗战时期国民政府经济动员研究》,福建人民出版社2008年版,第186—208页;高明:《边缘之路:战后中国经济的重建——基于民国时期上海燃料管理机构档案的研究》,《史林》2017年第3期,第10—21页。

演变与主政当局的应对更值得关注。

目前学界对于全面抗战时期国民党政府的经济统制已进行了卓有成效的研讨^①,其中燃料统制问题是重要议题之一,但大部分研究偏重于宏观考察,对象多偏于西南地区^②,而对于战时西北地区燃料问题的研究相对不足。同时,相关研究主要侧重燃料的调查、生产与运输等层面的研讨,而对于燃料的分配、经销等环节关注不够^③,尤其对战时燃料供应短缺产生的根源,以及国民党政府的因应与实际作用尚缺乏系统深入的探研。以西北重镇西安为例,煤荒这一突出的燃料问题不仅由来已久,且在战时更为突出,屡见报端。对此,郭甲寅在《陕西省志》中虽有初步探讨,但因编纂体例所限,其内容多为观点阐述,部分论点和征引史料也值得进一步商榷。^④

在先行研究的基础上,本文拟从全面抗战时期西安煤荒产生与演变的基本诱因切入,从煤炭运销统制、煤炭供给结构改革和煤价管控三个方面出发,研究国民党政府救济战时西安煤荒的系列措施与实际成效,并借此考察全面抗战时期西北地区城市平战经济转换中的多种面向与历史特质。

一、战时西安煤荒产生与演变的基本诱因

探寻全面抗战时期西安煤荒产生与演变的原因,首先需考察七七事变前后陕西煤业发展的基本情况,并从西安煤市的需求与供给两个方面进行分析。

(一) 战时西安煤荒产生与演变之需求端分析

1. 生产性煤炭需求的快速增长

九一八事变后,东北三省先后沦陷,举国震惊悲愤,爱国志士皆倡言开发西北,以便积蓄力量收复失地,其中关中地区成为各方瞩目的焦点。^⑤ 1932年3月5日,国民党四届二中全会决议“以长安为陪都,定名为西京”,其后又在人员组织、资金贷款与技术指导等方面多有举措。^⑥ 1934年12月,陇海铁路延展至西安,在官民各界积极鼓励和广泛呼吁下,工商实业界人士纷纷赴西安考察投

^① 代表性论著如陆仰渊《抗战期间国民政府的战时经济体制》(《安徽史学》1995年第3期);刘殿军:《评抗战时期国民政府经济统制》(《南开经济研究》1996年第3期);王同起:《抗战初期国民政府经济体制与政策的调整》(《历史教学》1998年第9期);陈雷:《经济与战争:抗日战争时期的统制经济》(合肥工业大学出版社2008年版);郑会欣:《国民政府战时统制经济与贸易研究(1937—1945)》(上海社会科学院出版社2009年版)。

^② 战时液体燃料问题的研究主要有孔庆泰《抗战期间中国石油工业的建立》(《历史档案》1989年第4期);王继洲:《抗日战争与中国近代石油工业》(《石油大学学报》1996年第3期);刘萍:《抗战时期后方液体燃料工业发展评述》(《中国社会科学院近代史研究所青年学术论坛》2005年卷,社会科学文献出版社2006年版);吴志华:《抗战时期国民政府汽油问题及其解决》(《甘肃社会科学》2003年第3期);吴志华:《试析战时大后方动力酒精工业与国民政府的互动关系》(《抗战史料研究》2015年第1期)等。战时煤炭等固态燃料的研究,主要有唐凌《抗战时期的中国煤矿市场》(《近代史研究》1996年第5期);张燕萍:《国民政府战时西部煤矿业管制述论》(《档案与建设》2007年第1期)等。

^③ 战时西北燃料问题的研究主要有杨丽萍《西北近代石油资源开发研究》(硕士学位论文,西北师范大学文学院历史系,2003年);陈紫竹、陈仲丹:《抗战期间西北石油工业建设中的物资运输问题——以玉门油矿为例》(《日本侵华史研究》2015年第4期);王志通:《抗战时期甘肃煤矿的调查与开发》(《近代中国》第27辑,上海社会科学院出版社2017年版);李峰:《全面抗战时期陕甘宁边区石油工业建设研究》(硕士学位论文,延安大学历史系,2018年)。

^④ 郭甲寅分析认为,“西安煤荒,自民国27年起,到29年冬天始得缓和,前后延续两年多”。但结合史实可知,西安在抗战中后期又频发煤荒,且其所征引之《西北矿产资源》刊载于《资源委员会季刊》第2卷第5期(1937年12月),这与所述史实存在时间顺序上的错位,故此该文献的真实性尚待商榷和考证。参见《煤荒病态由来久矣》,西安《国风日报》,1944年12月19日,第3版;郭甲寅主编:《陕西省志·煤炭志》第17卷,陕西人民出版社1993年版,第346页。

^⑤ 《陕西实业考察》,陇海铁路管理局陕西实业考察团1933年编印,第187页。

^⑥ 袁文伟编著:《中国抗日战争全景录·陕西卷》,陕西人民出版社2015年版,第180—188页。

资,各类新式工业之创设遂如雨后春笋。自陇海铁路通车西安至全面抗战爆发前,西安新设主要新式工厂的大致情形如表1所示。

表1 1935年8月—1937年6月西安主要新式工厂调查表

厂名	开办时间	企业性质	创办者/经理人	资本额(万元)	主要动力设备
成丰面粉厂	1935年8月	民营	王扶九	76.3	3000千瓦蒸汽透平机1台、管子锅炉1座。
西京电厂	1936年1月	公营	寿光	30	750千瓦汽轮发电机、42千伏安柴油发电机各1台。
大华纱厂	1936年2月	民营	石凤祥	300	锅炉3座、2000千瓦发电机1台。
华丰面粉厂	1936年4月	民营	金颂甸	60	350匹马力蒸汽发动机1台、锅炉2座、100千瓦发动机1台。
西北化学制药厂	1936年6月	民营	薛道五	30	锅炉1座。
西京机器修造厂	1937年6月	民营	夏舜卿	20	电动机、柴油机各1部。

资料来源:陕西省银行经济研究室:《西京市工业调查》,秦岭出版公司1940年版,第176—188页;王荫樵编:《西京指南》上册,中国文化服务社陕西分社1941年版,第109—112页。

说明:本表所谓“主要新式工厂”,系指采用动力机器生产且资本额在10万元以上之工厂。

由表1可知,1935—1937年,西安主要新办新式工厂有6家,资本额合计516.3万元。伴随这些新式工厂的建成投产,煤炭需求必然增多,仅西京电厂每月煤炭需求量即约1200吨。^①全面抗战爆发后,一批重要工矿企业迁入西安,一些新式工厂也相继创设。截至1943年,西安各类主要工业企业数达51家,资本总额约908万元,其中以机器纺织类企业所占比重突出,虽仅有8家,资本额却高约311万元,占资本总额约34%^②,随之出现的煤炭需求与日俱增。以大华纱厂为例,1937年5月,该厂锅炉每日需耗煤约30吨,时至1940年,已跃升至约50吨。^③

2. 生活性煤炭需求的波动攀升

一般而言,由于城市人口变动不居,民众日常各类生活性煤炭需求的变化即成为影响城市总体煤炭需求演变中最具弹性的一个变量。西安的煤炭需求变化亦是如此,故我们首先需要了解西安城市人口总量变动的基本情况。

由图1可知,自陇海铁路正式通车西安后,1935年西安人口增长约9.5%。又因国共军事博弈重心转至陕甘地区,国民党各类军政人员云集陕西,1936年西安人口猛增约57%,人口总数上升至213294人。至抗战军兴,因正面战场交锋日灼及战线西移,大批军民又先后涌入陕西,西安人口总数遂由1937年的209519人跃升至1945年的394978人,增长约88.5%。可见,在诸种复杂因素的交互影响下,全面抗战前至战时的西安人口变动大体呈波动性增长,随之而来的日常生活性用煤需求势必增多,这为战时西安煤荒的频发积累了潜在不稳定因素。而因西安事变和平解决后原东北

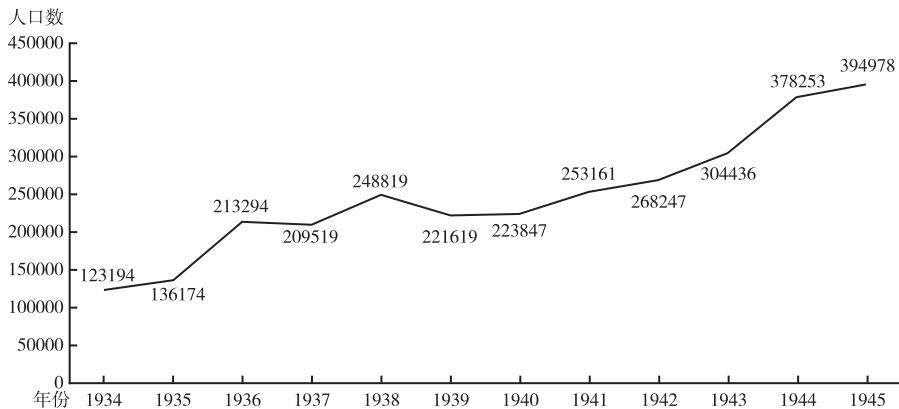
① 陕西省银行经济研究室编:《西京市工业调查》,第12页。

② 《西安市重要机器工业(1943年度)》,《陕西省统计资料汇刊》第5期,陕西省政府统计室1945年编印,第92页。

③ 《大华纺织厂参观记》,西安《工商日报》,1937年5月22日,第6版;严庄:《关中煤矿》,《资源委员会季刊》第1卷第1期,1941年9月1日,第198—199页。

军的换防^①，1937 年西安人口约有 1.8% 的小幅下降，又因日军频繁轰炸，当局紧急动员民众疏散至外县乡间避难^②，故西安人口于 1939 年又出现约 10.9% 的快速下降。这两年城市人口的异常回落，无疑在一定程度上抑制了自全面抗战以来西安煤炭需求量快速增长的势头，并为当局积极谋划救济西安煤荒赢得了宝贵的时机。

图 1 1934—1945 年西安人口变动统计数



资料来源：“西安市历年人口比较图(1932—1935)”，陕西省建设厅：《建设统计》，1936 年 7 月，第 50 页；黎小苏：《陕西经济概况》，《西北经济》第 1 卷第 1 期，1948 年 3 月 15 日，第 23 页；“各大城市户口变动(1937 年—1947 年 9 月)”，《统计月报》第 121、122 合期，1947 年 9、10 月，第 25 页。

3. 不确定性煤炭需求的增加

受西安附近燃料来源的变化与陕豫两省抗战形势的影响，战时西安煤炭需求也出现了一些不确定性的增长。其一是某些替代性煤炭需求的增加。西安附近百姓原有伐树烧柴的旧习，但及至战时，秦岭、终南山各处林木已日渐稀少^③，由此衍生的“以煤代柴”市场需求也日益增多，进而助推煤价上扬。其二是交通部门紧急储煤需求的突增。1944 年春，豫中会战爆发，豫西煤矿陆续失陷，为保证潼关以西动力运输不致停顿，国民党政府要求陇海铁路管理局(以下简称“陇海路局”)在当年 12 月底以前储存煤炭 2 万吨。为尽速完成储煤任务，该局还曾向西安部分工厂借用 3000 吨存煤应急。^④

4. 战时与全面抗战前煤炭需求变化之概略性对比

据时人调查可知，除陇海铁路机煤外，1940 年西安每日各类煤炭需求量约 413 吨，其中各主要工业企业的每日生产性用煤需求量约 246 吨，军政机关和 223847 名市民每日非生产性用煤需求量约 167 吨^⑤，两类主要煤炭需求量之比约为 7:3。又据雍兴实业公司负责人束云章于 1943 年调查

① 《何军长柱国谈东北军驻防地，西起南阳东至安徽淮河流域，缪徵流部昨日起已首先东开，东北第二批聆训将领即晋京》，西安《工商日报》，1937 年 3 月 4 日，第 3 版。

② 《西安加紧疏散——敌机频扰陕甘》，《抗建》第 4 卷第 3 期，1941 年 5 月 31 日，第 7 页。

③ 《解决本市煤荒》，《西京日报》，1943 年 5 月 29 日，第 2 版。

④ 陕西省政协文史资料委员会、陕西第十二棉纺织厂合编：《宝鸡申新纺织厂史》，陕西人民出版社 1992 年版，第 107 页。

⑤ 严庄关于 1940 年西安人口数与市民需煤量的调查为：“西京市各机关工厂逐日需煤约为三百零一吨，若计入市民用煤，人口三十万，依每人每日一斤计，需煤可一百五十吨，两者共计四百五十一吨。”可见“人口三十万”亦为估计数。为便于计算对比，本文以图 1 中 1940 年西安人口 223847 名为基数，故可知理论上当年市民每日需煤量约为 112 吨，各主要工业企业的每日生产性用煤需求量约为 246 吨，各主要军政机关每日用煤需求量约为 55 吨。参见严庄《关中煤矿》，《资源委员会季刊》第 1 卷第 1 期，1941 年 9 月 1 日，第 198—199 页。

估计称,西安各工厂及电厂每日需煤 220 吨左右,各机关团体 60 吨,市民 200 吨,共计约 500 吨左右。^①三年间,西安每日用煤需求量增长约 87 吨,增幅约 21.1%,其中每日生产性用煤需求量减少约 26 吨,降幅约为 10.6%,非生产性用煤需求量增长约 93 吨,增幅约为 55.8%,两类主要煤炭需求量之比变为 11:13。另据 1933 年陕西省建设厅统计,若将有烟煤、无烟煤两项合计数视作当年西安煤炭需求总量,则可折算为每日煤炭需求量约为 28 吨。^②10 年间,西安每日各类煤炭需求量增长约 472 吨,增长近 17 倍,年均增长量和增幅分别约为 44 吨和 10%,增量多,增速快。可见战时西安煤荒频发在需求端的深层动因,是骤增的煤炭需求量在短期内溢出煤市的既有供应量,煤炭短缺危机也就不期而至。

(二) 战时西安煤荒产生与演变之供给侧分析

战时西安煤荒频发的另一主要诱因在于煤炭供应端问题不断,而其根源则在于外向依附型供煤结构在遭遇战争时所引发的煤炭供需失衡,从而导致战时煤炭供应在产、运、销各环节皆出现问题。需要指出的是,同期的重庆、上海等地虽因相似原因,也时有煤炭供应短缺危机,但不同于重庆基本依托川煤供给和上海始终仰给于外来煤炭输入的情况^③,背靠储量充裕的陕煤^④,西安在战时却依然延续了全面抗战前外省煤炭主导的供煤结构。

1. 全面抗战前外省煤炭主导下的煤炭供应结构与煤荒危机

陇海铁路通车西安前,西安煤源主要为陕北韩城与山西河津等地的煤炭,两地煤炭运输线路皆由河津禹门口汇聚,经黄河、渭河水运,再由白杨寨或草滩镇分抵西安。^⑤自陇海铁路正式通车西安后,依凭铁路运煤的低成本优势,质优价廉的外省煤炭得以源源输入,西安逐渐形成了外向依附型的供煤结构:在煤源供销端,形成豫、晋、冀等外省煤炭主导与陕煤微弱补充的煤源供应格局;在运输端,形成以陇海、同蒲、平汉等铁路转运为主,陆运与河运相结合的多种运煤路径,“以运定销”特征突出。^⑥如此,西安的外省煤炭依存度快速提升,这导致在突遭西安事变时,外省煤炭供应不继,并掀起一阵“结构性煤荒”波澜。^⑦

2. 战时西安煤炭供应端危机的主要诱因

自全面抗战爆发,晋豫陕三省的军事交锋颇为惨烈,西安煤炭的供应也出现了严重危机。危机的具体原因主要有以下三点:

第一,外向依附型供煤结构在战时的延续成为西安煤炭供应的隐患。因陕煤开发进程相对迟缓,及至全面抗战初期,陕煤的供给量仍相对有限。^⑧同时,因豫晋两省未沦陷地区的煤产仍可利用铁路转运输陕^⑨,因此,在陕煤一时供给有限而外省煤炭尚可依赖的情况下,西安外向依附型供煤结构得以在战时存续。据陕西省煤炭统制运销处(以下简称“煤统处”)统计称:“自二十七年十

^① (束)云章:《陕西之燃料问题》,《陕行汇刊》第 7 卷第 4 期,1943 年 8 月,第 22 页。

^② 计算公式为:(有烟煤 17953922 斤 + 无烟煤 2371109 斤) ÷ 2000 斤 ÷ 365 日 ≈ 55685.17 斤/日 ≈ 27.84 吨/日。参见“陕西省各县二十二年度煤炭消费调查统计”,陕西省建设厅:《建设统计》,1934 年,第 80 页。

^③ 参见闻滨《渝市煤炭供应问题》,《经济世界》第 5 期,1945 年 1 月 12 日,第 2 版;朱佩禧:《抗战时期上海的“煤荒”研究》,《社会科学》2009 年第 1 期,第 166—172 页。

^④ 邬翰芳:《西北经济全貌》,《陕西汇刊》第 7 卷第 5 期,1943 年 10 月,第 9 页。

^⑤ 《陕西实业考察》,第 156—157 页。

^⑥ 《西安百业调查:煤炭业市况透视》,西安《工商日报》,1937 年 7 月 6 日,第 6 版。

^⑦ 《西安煤斤缺乏,民用燃料恐慌,省府昨电呈西安行营,请电铁部拨车运输》,《西京日报》,1937 年 5 月 30 日,第 7 版。

^⑧ 张世忠编辑:《陕西矿产一览——煤》,陕西省建设厅 1939 年版,第 3—4 页。

^⑨ 《陇海路局函复商会,准拨专车运煤,每日平均拨车皮二三百吨,今后本市燃料当更无问题》,西安《工商日报》,1937 年 7 月 30 日,第 7 版。

一月起至二十八年六月止,八个月中购入煤四七四四五吨零八公斤,中有购自外省共计三八一四三吨零十九公斤,本省产计九〇三三吨九〇九公斤,售出之煤总计三九五九一吨二九六公斤,本省产不过八,七八二吨七二九公斤。如是西安平均每月约需煤四千九百余吨,其属本省供给者仅一千余吨。以西安一地的情形而可推知本省非仰给外煤不可。”^①按此计算,截至 1939 年 6 月,西安仍约有 79.6% 的煤炭仰赖外省供给。伴随豫陕战局的演变,这种受制于人的供煤结构势必将为战时西安煤荒的频发埋下严重隐患。

第二,煤炭运输不畅造成煤炭供应短缺危机。因军运的紧迫与频繁,陇海路局的优质机车和车皮于 1938 年被紧急征调至西南各路,所余设备多已残旧,虽尚可勉力修补维持,但牵引力与行车速度均已大幅减弱。^② 同时,豫陕战局日益严峻,1938 年 5 月由日军发起的豫东攻势作战中,郑州以东陇海线被切断。^③ 至 1939 年 1 月 13 日,郑县以西又被迫拆卸,同年 12 月 16 日再拆至洛阳站以东约 679 公里处。其时陇海线之东泉店(今陕西省华阴市孟塬镇)至阌底镇(今河南省灵宝市豫灵镇)一段,计长 22 公里,距离日军盘踞之黄河北岸风陵渡最近,日军即趁机对黄河南岸陇海铁路线不时发动隔河炮击,尤以潼关附近第 17 号涵洞受创最剧,导致陇海线洛阳以西一段被迫分为两段承运客货。其后又因战事影响,陕州站被迫停办货运,义马、硖石等站转运之豫煤,只能任由货主自行装车,但却因车辆超载,时生车辆烧轴故障,冬季尤甚。^④ 1944 年豫中会战后,因洛阳、陕州相继失陷,陇海线实际营运段已仅存阌底镇至宝鸡一段及同官支线。^⑤ 由此可见,伴随豫陕两省战局的逐步恶化,潼关以东陇海铁路沿线煤矿的产运状况已日形维艰。

铁路转运外省煤炭难以保障,而陕煤的运输也不乐观。因陕西各地煤矿大多远离主要交通线,并多依靠牲畜转运,倘若阴雨连绵,煤炭运输即完全断绝,而驮运又多为农村副业,是故陕煤运输亦受农作耕种的季节性影响。以供应战时西安的主要陕煤产区之一的白水县为例,该县煤区距渭南车站 80 余公里,高低相差约 500 米,虽可利用渭白专线转运^⑥,但运至西安,每吨运费耗损即在 1000 元左右;倘以车驮中转富平车站再运至西安,每吨运费耗损亦在 1400 元以上。^⑦ 可见,因受渭北高原特殊的地理环境与夏秋雨季河水暴涨等恶劣气候的影响,陕煤的转运颇为艰险,运费亦高。

第三,煤炭经销弊病与“人为性煤荒”。因战时西安煤炭供应时有短缺,部分无良煤商与投机分子遂囤煤抬价、掺杂使假,以谋取暴利。《国风日报》于 1939 年 1 月 17 日报载称:“本市北大街悦来煤厂,竟将义马煤每六十斤售洋一元五角,而公家规定每百斤仅售洋一元三角,该厂有意抬高市价。”^⑧ 1940 年 10 月 21 日,《工商日报》又称:“查近数月以来,以煤荒奇重,暗市价格恶性膨胀,一般煤商乘机渔利,每有勾结各机关不法分子将由本处所购煤炭利转售掺假抬卖情事。”^⑨ 据晋陕监察使署调查称,1943 年西安煤荒的原因是:“第一为供求失调,其次为假借机关名义,运到后交商发售,既多一层剥削,即加一分成本,而煤炭之限价与成本,又有出入,煤商自运既甚困难,就地购

① 晓凡:《陕西经济建设之基本认识》,《陕西企业》创刊号,1942 年 2 月 1 日,第 21 页。

② 《陇海路近年实况》,《陕行汇刊》第 6 卷第 4 期,1942 年 4 月,第 60—61 页。

③ 《国防大动脉的陇海路,横贯东西自属险要,暴敌侵凌急赖共起保卫》,西安《工商日报》,1938 年 6 月 5 日,第 2 版。

④ 罗厚安:《陕西省交通运输概况》,《交通建设季刊》第 2、3 合期,1941 年 10 月 1 日,第 190—191 页。

⑤ 《交通部统计处编抗战以来之交通概况》(1945 年 5 月),中国第二历史档案馆编:《中华民国史档案资料汇编》第 5 辑第 2 编,“财政经济”(10),江苏古籍出版社 1997 年版,第 144 页。

⑥ 白荫元:《陕西省煤矿业之前途》,《陕政》第 9 卷第 3、4 合期,1947 年 12 月 31 日,第 26 页。

⑦ (束)云章:《陕西之燃料问题》,《陕行汇刊》第 7 卷第 4 期,1943 年 8 月,第 22—23 页。

⑧ 《悦来煤厂甘作奸商,高抬煤价罚洋四十》,西安《国风日报》,1939 年 1 月 17 日,第 3 版。

⑨ 《陕西省战时煤炭统制运销处启事》,西安《工商日报》,1940 年 10 月 21 日,第 2 版。

销,成本既大,售出自必较限价为高。因恐受违反法令之处罚,因而停止买卖,于是造成煤荒。”^①由此可见,自进入抗战相持阶段后,丛生的煤炭经销弊病又衍生出“人为性煤荒”危机。

3. 战时煤价增长与煤荒危机的加剧

因陕豫两省抗战形势的演变与战时金融投机活动的影响,导致法币供需变化无常,并引发西安总体物价上涨。^②而以煤炭为主的燃料作为生活必需品之一,其价格指数的变动势必也受到当时生活费总指数的影响。

表2 1937年6月—1941年10月西安生活费总指数与燃料类指数比较表

年月	生活费总指数	燃料类指数	两者差值 (生活费总指数 - 燃料类指数)
1937年6月	100	100	0
1937年12月	106.09	108.72	-2.63
1938年6月	125.16	108.72	+16.44
1938年12月	134.25	104.59	+29.66
1939年6月	151.22	107.34	+43.88
1939年12月	216.23	195.41	+20.82
1940年6月	337.18	215.23	+121.95
1940年12月	519.56	415.14	+104.42
1941年7月	939.96	982.57	-42.61
1941年10月	1231.82	1144.95	+86.87

资料来源:“战时西安生活费各月各类指数(1937年6月—1941年11月)”,《各地战时物价统计报告》第4号,国民政府主计处统计局1941年编印,第8、10页。

说明:(1)本表所采用之生活费物品总计5大类20小类,具体分类如下:1. 食物类(10小类):米2市斗、面粉2.5市斤、菜蔬14市斤、豆腐13市斤、猪肉5市斤、鸡蛋4个、盐0.8市斤、酱油1.6市斤、猪油1.6市斤、水12挑;2. 燃料类(2小类):煤炭0.9市担、灯用菜油1.5市斤;3. 衣着类(2小类):白布2市尺、棉花1市两;4. 房租类:平房(或楼房)0.5间(平房市丈);5. 杂项类(5小类):火柴1.5小盒、洗衣皂2小块、草纸0.4刀、茶叶1市两、香烟4包。

(2)为便于比对,本表仅选取相对完整和统一的1937—1940年间的6月、12月及1941年的7月、10月的数据。

(3)基期:1937年6月;公式:加权总值式。

由表2可见,总体而言,战时西安的燃料类指数与生活费总指数均出现波动性上涨,仅1937年6月—1941年10月,生活费总指数与燃料指数即分别增长约11.3倍和10.5倍,其中尤以1940年12月—1941年7月的增速最为迅猛,分别高达80.9%和136.7%。再作细致对比可知,生活费总指数在总体数值上高于燃料指数,说明增速在大体上是前者高于后者。可见,以煤炭为主的战时西安燃料类指数增长既有其自身的内在规律,社会总体生活水平对其也有重要的关联性影响;反之,燃料价格虽仅是考察战时西安社会生活水平的参照指标之一,但其助推社会总体生活费快速走高的作用亦不可低估。

综上可见,伴随陇海铁路通车渐次西展与晋豫陕三省抗战形势日形严峻,西安高度仰赖铁路转

^① 《本署关于陕西省煤荒的调查报告》(1943年7月13日—1943年8月1日),陕西省档案馆馆藏,山西陕西监察使署档案,3/3/538,第7页。

^② 张炳钧:《专论:陕西物价波动之观察与加强管制物价之方策(续一)》,《西京日报》,1943年4月6日,第2、3版。

运外省煤炭的外向依附型供煤结构仍得以在战时延续。但自进入抗战相持阶段后,伴随豫陕战局日形严峻,陕西省内外煤炭运输时有不畅,煤市投机和通货膨胀又牵动煤价攀升,而购煤成本增高又引发了新的社会恐慌,战时西安煤炭供应短缺危机即演变为“结构性煤荒”与“人为性煤荒”叠加的复合型煤荒危机。

二、战时煤炭运销统制

为保障全面抗战时期西安军需民用煤炭的稳定供应,针对煤荒的复杂情势,国民党陕西省政府与中央各部都做出了探索与努力。首先,为缓解煤炭供应紧张,当局紧急决议统制煤炭运销。专责战时陕西煤炭运销统制的机构先后为煤统处(1938年10月1日—1941年4月1日)与经济部燃料管理处陕豫区分处(1944年4月22日—1946年5月22日,以下简称“陕豫分处”),以下首先探究煤统处时期西安的煤炭运销统制情况与成效。

(一) 全面抗战前期陕西煤炭运销统制的探索与实践

全面抗战之初,为保障战时煤炭供应,陕西省当局于1937年8月筹组官商联合的“煤斤准备委员会”(后改为“煤斤管理委员会”,以下简称“煤管会”),先由陕西省建设厅及煤业公会调查存量及煤价情形,再邀集各煤商与西安工商界人士协商,积极购销省内外煤炭接济西安煤市。^①但自1938年开始,因晋豫等省大片煤区相继失陷,加之军运浩繁,无良煤商又乘机囤煤居奇,煤荒愈益严重。^②为统筹全陕内外煤炭运销以救济煤荒,陕西省政府遂于同年10月1日在陕西省银行内筹设煤统处,分文书、会计、运输、销售各组,并由该行行长李维城兼任首任经理。^③煤统处成立后进行的主要工作如下:

其一,调查存煤、预购和抢运省内外产煤。煤统处成立后不久,即查明西安尚存煤4000余吨^④,而市内各项工程所需用烟煤,除将每日运抵西安之白水煤炭统交煤统处按比率分配外,还分派专员前赴同官、澄城两县统运存煤^⑤,又与驻西安的各煤商紧急订购煤炭共4.5万吨。^⑥同时,还积极筹集资金,谋划推进“储煤计划”。^⑦

其二,加强与陇海路局联系与合作,保障煤炭运输安全。自成立伊始,煤统处即与陇海路局密切沟通合作,着手统制陕西省境内陇海铁路沿线及西安至同官、西安至澄城两段之煤炭运输事宜。^⑧如在统运外省煤炭方面,自陇海线之东泉店站至阌底镇站间划为危险区域后,该区间的客货运输皆由旅客与货主自理。因此,该处派专人赴潼关统一管理,豫煤转运即于夜间将运煤车辆推送至第17号涵洞东头,再空车推送至潼关西头。煤炭卸车后,只需绕道潼关南城根盘驳约六七华里之路程。剩余的豫煤西运事宜,则由战时兴起的各类转运公司代办。^⑨

① 《煤斤管理委员会昨举行第二次会议,对运输东煤开采省煤均有决定》,《西北文化日报》,1937年9月10日,第3版。

② 《徐肇宸谈煤统处最近工作概况,健全组织确立章程,开发煤矿增加储量》,西安《工商日报》,1939年9月16日,第2版。

③ 《战时煤炭运销处成立,省府严禁军警包批货运》,西安《工商日报》,1938年10月4日,第2版。

④ 《煤炭统制运销处大量购运,本市燃料无问题,统销及经销已拟定,俟省府核准后即行公布》,西安《国风日报》,1938年10月20日,第3版。

⑤ 《煤炭统制运销,大量烟煤调车装运来省,准备储存以备不时之需》,《西京日报》,1938年11月11日,第2版。

⑥ 徐肇宸:《陕西省战时煤炭统制运销概况暨工作简报》(手稿),陕西省档案馆藏,旧资料,C15/180,第8页(原档案没有标记页码数,本文所用页码由笔者编排)。

⑦ 《建厅下月实行储煤计划》,《西北文化日报》,1940年12月27日,第2版。

⑧ 《陕西省战时煤炭统制运销处各项章则》,陕西省档案馆藏,旧资料,C15/179,第1页。

⑨ 罗厚安:《陕西省交通运输概况》,《交通建设季刊》第2、3合期,1941年10月1日,第203页。

其三,统制煤炭销售,促进供需有序衔接。煤统处成立后规定陕西省各企业与煤商之现行煤炭交易立形即止,相关煤炭运销事宜均交由该处统筹统销。统销办法主要有二:一则陕西各大工厂用煤由煤统处直接售给;二则工厂以外销煤用户由该处委托煤商经销。如欲经销该处煤炭,煤商须办理相关申领手续,经营酬劳规定为每吨2.5元,并按实销之吨数于每月终由煤统处核实发给。^①同时,为兼顾煤商收益与民众购买力,特规定每吨售价为35元,以期平衡而资调剂。^②其后根据经销情形与煤商实际困难,相关规定有所修订^③,煤商报酬也有增加。^④时至1939年,当局又要求西安煤商限期重新办理登记手续,并按人口分布划分督销区,以分发之购煤证为购销凭证,煤炭种类、数量皆由督销员按照实际需要核定。^⑤自1940年后,煤统处又将核定之煤商改为煤炭联营厂,推行“比例分配”^⑥与“计口分配”^⑦制。“比例分配”即是依据西安主要用煤单位的每日实际煤炭需求量,按比例直供直销。“计口分配”最初由玄凤桥等市内5处煤厂试行联营经销^⑧,继则与煤业公会协商合作,逐步增设至20处左右^⑨,基本涵盖市内主要工商业聚集区与居民聚居区,以便民众就近购煤。至于煤炭营售,初始规定每日分4厂轮流营业,每日每厂由煤统处供给巩煤2吨,市民则须凭购煤证限期定量购煤^⑩,每人每次限购2元。^⑪其后伴随煤市供需变化,配售煤量时有调整。^⑫

其四,完善配套法规建设,规制煤市秩序。煤统处创设之初,虽仅拟有暂行简章、统销办法、煤商经销办法三项,但步入正轨后不久,即着手拟订《西同段运煤办法》等各项单行法规,以为执行统制标准。同时严密缉私,查获煤商暨官兵假借机关名义私运豫煤行销西安者即有数起^⑬,并鼓励举报煤销舞弊情事。^⑭

其五,适时调整统制政策,灵活增加煤市供给量。鉴于陇海铁路运力紧张,煤统处还曾征求商人承包临近陇海沿线主要矿场至车站间的煤炭转运业务。^⑮而为增加煤炭供应量,该处也曾放宽限制,鼓励商民自行运输陕煤,并在收购价格等方面多有照顾。^⑯

这一系列举措的推行,确使战时西安的煤炭供应紧张状况一度得以有效缓解。据1942年陇海路局车务处负责人王举瑞统计称,在与煤统处合作期间,历年经由该路分运到西安的煤量为:1939年65936吨、1940年60597吨,1941年则激增至104755吨。^⑰另据1939年时任煤统处经理徐肇宸称,1938年11月—1939年6月,该处总计收购豫陕两省各类煤炭约47445吨,售出约39591吨。

① 《统制运销处拟定煤炭统销经销办法,原文公布呈准省府后施行》,西安《工商日报》,1938年10月25日,第2版。

② 《防止囤积居奇,省府规定煤价,每吨价洋三十五元》,西安《工商日报》,1938年10月30日,第2版。

③ 《煤炭统制处开始办理煤商登记,组织简章第三条条文已公布》,西安《工商日报》,1938年10月29日,第2版。

④ 《陕西省战时煤炭统制运销处公告》,西安《工商日报》,1939年9月7日,第2版。

⑤ 《西京市煤炭编制暂行办法》,《陕行江刊》第3卷第9期,1939年10月,第83—84页。

⑥ 《煤炭统制运销处施行拨煤比例分配,按照各大厂消费数量,规定煤炭之分配标准》,《西京日报》,1940年1月23日,第2版。

⑦ 计口分配制度是指,将生活必需品按定量分配给每个国民,使国人对于生活必需品没有浪费的可能。参见孟广厚《论战时物价统制(续)》,西安《工商日报》,1939年1月11日,第2版。

⑧ 《煤统处为便利市民购买,设立煤炭联营厂五所,煤炭业公会本届执监委员会宣誓》,西安《工商日报》,1940年1月9日,第2版。

⑨ 《煤统处为便市民购煤,切实整顿本市联营厂,审查合格廿处增加各厂煤炭》,西安《工商日报》,1940年12月12日,第2版。

⑩ 《煤统处发散购煤证,本市日用品市价跌落,全省驿运下月开始》,西安《工商日报》,1940年11月18日,第2版。

⑪ 《煤统处派员严查联营厂流弊,并制申请书一种发给市民》,《西京日报》,1940年11月14日,第2版。

⑫ 《联营厂增加煤量》,西安《工商日报》,1940年11月16日,第2版。

⑬ 徐肇宸:《陕西省战时煤炭统制运销概况暨工作简报》(手稿),陕西省档案馆藏,旧资料,C15/180,第7—8页。

⑭ 《陕西省战时煤炭统制运销处通告各煤商及用户》,西安《工商日报》,1939年2月14日,第2版。

⑮ 《陕西省战时煤炭统制运销处征求呈报运煤商人通告》,西安《工商日报》,1940年5月30日,第2版。

⑯ 《战时煤炭统制运销处积极运储煤炭》,西安《国风日报》,1938年12月23日,第3版。

⑰ 《陇海路近年实况》,《陕行江刊》第6卷第4期,1942年4月,第61页。

因此,截至1939年6月,陇海铁路东段虽曾两度发生阻碍,但因煤统处存煤充裕,并能加紧运输,西安煤炭供应紧张状况得以有效缓解。^①然自煤统处开办以来,即时生包庇贪污风波,煤务弊窦丛生,尤以该处与西京电厂就煤炭短缺问题在报纸上掀起的一桩“笔墨官司”最为突出。其后虽“几经改组,但换汤不换药,黑暗如故,毫无改进”。^②最终,煤统处于1941年4月1日被裁撤。

(二)抗战后期陕西煤炭统制的重启与调整

煤统处自奉令取消后,即由陕西省企业公司特设煤炭供销处接办煤炭供销事宜,公司又拟会同中央银行、中国银行、交通银行、中国农民银行四行联合办事处以及陇海路局另行组设煤炭供销委员会,并由四银行大量投资采购各种煤炭,由陇海路局负责运输。^③但因铁路机车时有损坏,运煤量逐渐减少,加之煤商竞运,陇海路局分配给各煤商的车辆占到总量的4/5,故“煤炭供销处运省煤量低减至每月二千吨,较之原计划每月运省一万五千吨之预计数,仅为十分之一而强”。又因煤炭供销处法定之煤价颇为低廉,利润仅为成本价的5%,终致亏损加剧,引发各界责难。^④因是之故,当年9月8日,该处遂奉命草草结束。^⑤同时,陕西省当局还颁行《西京市煤炭运销管制暂行办法》等法规,允准西安工商企业与民众团体自行运煤。如1941年10月,大华纱厂等21家工厂即筹组陕西厂商战时联合煤焦购运处,总计实收资本3018000元,月销煤炭7800余吨。^⑥如此,战时西安煤炭运销呈现“官退民进”的趋势。然因运输不畅、运费高涨和不法煤商掺假抬价等影响,自1941年入冬后,“煤炭价格近月余以来颇呈腾达之象,尤以同官架炭为甚”。^⑦经陕西省当局与各界共同努力,煤炭短缺危机虽曾一度缓解,但时至1943年5月煤荒又现,并愈发严重。^⑧鉴于陕豫两省的军事战略重要性与西安煤荒问题的严重性,12月,经济部特指令燃料管理处筹组陕豫区分处^⑨,1944年4月22日该处在西安正式成立。

陕豫分处设立之时,恰值豫西战事又起,豫西煤矿尽丧敌手,是故该处实际统管区域仅为陕西境内,各项措置也以围绕管制全陕煤炭产运销逐步展开。其具体措施如下:

第一,调查陕煤供需实况,明确配销标准。除与陇海路局合作抢运洛阳、潼关一带存煤^⑩外,陕豫分处从登记调查入手,规定自1944年4月25日起至该月底止(外埠准展至5月10日止),陕西省各类煤矿、工厂、部队、机关进行存煤与产销登记。^⑪同时,先后在西安和同耀、白蒲煤区分别派设直属煤务管理专员与专管组织^⑫,逐步掌控全陕煤炭的产、销、存、运。至于配销标准,则优先供

① 徐肇宸:《陕西省战时煤炭统制运销概况暨工作简报》(手稿),陕西省档案馆藏,旧资料,C15/180,第8—9、15—16页。

② 《西安社会调查(1940年10月)》,中共陕西省委党史办公室编:《常黎夫》,陕西人民出版社2000年版,第144页。

③ 《省府解决全市燃料,将组煤炭供销会,由四行投资采购陇海路局转运,日内商讨办法俟决定后办理》,西安《工商日报》,1941年8月25日,第2版。

④ 《陕西省企业公司章程等材料》(1941年4月28日—1945年10月2日),陕西省档案馆藏,陕西省企业公司档案,93/1/213,第75页。

⑤ 《陕西省企业业务会议记录和业务工作情况的报告》(1941年12月15日—1943年),陕西省档案馆藏,陕西省企业公司档案,93/1/211,第6页。

⑥ 《中中交农四行联合办事处第一三零次理事会会议议事日程(1942年6月18日)》,中国第二历史档案馆编:《四联总处会议录》第14册,广西师范大学出版社2003年版,第170—172页。

⑦ 《匹头单刀回跌,煤统价格续升》,西安《工商日报》,1941年12月26日,第2版。

⑧ 《解决本市煤荒》,《西京日报》,1943年5月29日,第2版。

⑨ 《经济部燃料管理处陕豫区分处组织规程草案》(1943年12月21日收文),中国第二历史档案馆藏,经济部档案,4/8612,第3页。

⑩ 《经济部燃料管理处工作报告》(1943年1月—1944年6月),中国第二历史档案馆藏,经济部档案,4/30877,第17页。

⑪ 《陕区存煤及产销登记,燃料管理分处明起开始调查,存煤逾期不报以囤积居奇论》,《西京日报》,1944年4月24日,第3版。

⑫ 《本署视察经济(部)燃料管理处豫陕分处视察报告卷》(1944年5月20日—10月28日),陕西省档案馆藏,山西陕西监察使署档案,3/3/526,第42页。

应铁路、生产工业机炉与军队用煤，其次供给公教人员和一般市民炊事用煤。^① 当年配售比例依用途分配为：铁路机车用煤占 50%，电力用煤占 6%，工业用煤占 8%，炊事用煤占 36%。^②

第二，掌控运煤调拨权，核定配售范围与运量。鉴于陕西省用煤“全赖陇海路及其咸同支线经营运济”，且以往运销各环节有诸多弊病，陕豫分处遂与陇海路局会商，将所有运煤车皮拨归该处统筹支配，以消除争夺车辆的纠纷。同时协助各矿厂组织联运站，按月由陕豫分处预支煤款及内运费，整合各矿厂零星煤产，再分批整车运抵西安，并规定各矿产煤皆由该处负责承销。^③ 自 1944 年 9 月 1 日起，陕豫分处专注于铁路运煤管制，不再负责代收煤款和直接配销煤焦，各用户可按照该处核定吨量和限定标准价格，自行向指定矿区直接购煤。但每月运量仍由该处按各月核定用量拨车，并且其运费亦须遵照政府核定付给，不得私自提价。^④ 可见，相较煤统处时期，陕豫分处的统制已由管制运销两端转向产运销三环联控，煤炭统制更为严密。

第三，取缔煤炭黑市和非法煤商，提倡节约用煤。为保障西安煤炭销售顺畅，陕豫分处特着手打击煤炭黑市。《西北文化日报》于 1944 年 11 月 29 日报道称：“竟有本市北关怡和煤厂及北关吊桥东五十二号信记煤厂，不遵法价，私售黑市，且为数达四十吨之多，均被该处查获。”^⑤ 同时，陕豫分处还先后颁行《取缔非正式煤商办法》及《西安市郊煤商运销奖惩办法》^⑥，以完善煤炭供销的法规制度建设，并劝告各机关、部队节约用煤。^⑦

第四，密切联络各方集议，紧急调整运力救济煤炭短缺。由前述可知，1944 年秋冬，因陇海路局奉令尽先运储机煤，导致商煤运量减少，加之投机商囤煤抬价情事不断，西安煤价又形上涨。^⑧ 为救济煤荒，陕豫分处特联合官民各界代表洽商，决定自 1944 年 12 月 30 日起，各地存煤可由陇海路局源源运省，并发动民间运力周济应市。^⑨ 1945 年 1 月 18 日，该处又决定以区分便于采煤和便于煤炭运输的区域为原则，在赶运存煤期间，各用煤单位皆须自动节省，以减少运量，并议定主要用煤单位临时发车的优惠减核标准，或就近采择其他代用品，以便周济。^⑩

第五，适时调整运煤方案，组织联合配运。1945 年 5 月，因物价飞涨牵动煤价波动性上扬，陕豫分处遂与陇海路局会商，改用甲、乙、丙类运煤证，以简化托运手续，其分配标准如下：“甲：兵工、电力及主要工厂与主要部队，按其核定量发甲种证百分之七十，乙种证百分之二十；乙：普通工厂与普通机关、部队及煤商，则分别配发乙种证与丙种证。”^⑪ 时隔三个月，该处又组织陕西省煤焦配运评价评议会，规定各单位用煤量由各主管机关负责初审，其后即将待核准各单位煤焦分配量汇送煤管分处，拟具统筹分配方案，提经评议会审核，再交由陇海路局负责运输。每月煤焦运量定次序如下：1. 电力、兵工厂，2. 军需工业与重要工业，3. 党政军机关、部队、学校，4. 民用。^⑫ 自 1945 年 8

① 《燃料管理处设陕豫分处》，《西京日报》，1944 年 4 月 23 日，第 3 版。

② 《经济部燃料管理处工作报告》（1943 年 1 月—1944 年 6 月），中国第二历史档案馆藏，经济部档案，4/30877，第 25 页。

③ 《陕豫燃料管理处成立以来工作概要，招待记者席上唐副处长报告》，《西京日报》，1944 年 7 月 29 日，第 3 版。

④ 《管制铁路运煤，燃管处召座谈会》，《西京日报》，1944 年 8 月 26 日，第 3 版。

⑤ 《陕豫区燃料管理处惩办煤商擅售黑市》，《西北文化日报》，1944 年 11 月 29 日，第 4 版。

⑥ 《取缔非正式煤商，燃管处拟定办法》，《西京日报》，1945 年 6 月 17 日，第 3 版；《促进市郊煤焦运销，管理分处订定奖惩办法，陕物管会举行第三次联席会议》，《西京日报》，1945 年 6 月 20 日，第 3 版。

⑦ 《西北区补给司令部将设工厂管理处，煤管处劝告用户撙节用煤》，《西京日报》，1945 年 5 月 29 日，第 3 版。

⑧ 《煤荒真相》，《西北文化日报》，1944 年 12 月 28 日，第 5 版。

⑨ 《煤荒可望解决》，《西安国风日报》，1944 年 12 月 30 日，第 3 版。

⑩ 《本署购煤卷（一）》（1937 年 2 月 12 日—1946 年 9 月 29 日），陕西省档案馆藏，山西陕西监察使署档案，3/3/1445/1，第 18 页。

⑪ 《陕西省煤焦产运及供应近况》，《西北文化日报》，1945 年 5 月 18 日，第 3 版。

⑫ 《调整官民用煤，评议会成立》，《西京日报》，1945 年 8 月 5 日，第 3 版。

月 1 日起,陕豫分处又推行《铁路运输煤焦总托运办法》,并规定西京电厂等 7 个总托运单位。^①

在前述系列措置的共同作用下,抗战后期西安的煤荒危机一度得以有效管控,即使在 1944 年 5 月和 6 月豫西军运频繁期间,以及夏季农忙和雨季,各工厂也未有煤炭供给不继现象,“不但工厂电厂未受燃料影响,即各部队机关乃至公教人员,亦并未感受燃料之恐慌”。在统运煤炭方面,自铁路煤车施行统筹分配后,运输情形已渐趋合理,陕豫分处于 1944 年 10 月配拨各主要用煤单位之用煤量即达 1.8 万吨以上。^② 1945 年 1 月,据陇海路局车务处及长安站负责人称:1 月 1—29 日,咸同支线运输煤达 8000 吨,干线达 2100 吨,而同官煤矿董事会所运输之 2000 吨尚未计算在内。^③ 1945 年 5 月,又有大量煤炭应市,煤价已渐次低降,“据熟习煤斤市事者言,不久当要逾形下跌云”。^④ 至 1945 年 8 月,除已按时分配厂商机关外,陕豫分处仍尚存煤 1700 余吨。^⑤

三、战时供煤结构改革

全面抗战时期西安煤荒频发在供给侧的另一主要根源是陕煤供给不力。为振兴陕煤,国民政府着力整合各方力量,并综合诸种手段加以扶持。首先,依据《战时领办煤矿办法》等战时煤业法规,并结合陕西实况,当局的主要措置集中于如下几个方面:

第一,筹办官营同官煤矿。1939 年 6 月,陕西省政府与陇海路局共同出资 200 万元合办官营同官煤矿^⑥,一方面加紧测绘和估算同官煤田,以备设定矿业权^⑦;另一方面,积极与各商矿洽谈收买,筹划开采事宜,争取尽早出煤,同时试钻新煤井,增辟新煤源。^⑧ 时至 1940 年 9 月,该矿西十里铺、灰堆坡二处旧有土井共计出煤 2100 余吨^⑨;1942 年 2 月,该矿共三厂六口煤井共计出煤约 7000 吨^⑩;及至 1945 年上半年,该矿出煤亦有 7500 余吨。^⑪

第二,鼓励与督导民矿增产。为督饬民营煤矿增加煤产,陕西省建设厅曾要求白水等县各民营煤矿尽量开采,并令饬探矿处派员前往各县指导各煤商积极增产。^⑫ 1939 年 11 月,陕西省建设厅又续派技术人员常驻白水新生煤矿公司监督,并提供技术指导,要求该矿每日产煤至少应达 100 吨,同时也要求蒲城新兴煤矿每日须产煤 20 吨。^⑬

第三,协助资金贷借,预付购煤款。为扶持陕西省战时主要官民营煤矿扩大再生产,陕西省银行等金融机构在资金借贷上给予了必要支持。如 1938 年六七月间,陕西省银行曾向白水新生煤矿

^① 《疏畅煤焦运输,总托运办法昨日起施行》,《西京日报》,1945 年 8 月 2 日,第 3 版。

^② 《本市冬煤准备充分,燃管处说明业务近况》,《西京日报》,1944 年 11 月 5 日,第 3 版。

^③ 《调节粉今应市,昨日开始通知市民登记,限期紧急今日即行截止,路局运输煤量认为已尽全力》,《西京日报》,1945 年 1 月 31 日,第 3 版。

^④ 《煤荒可望解决,煤量增加市价渐跌》,《西京日报》,1945 年 5 月 27 日,第 3 版。

^⑤ 《大量煤焦运到,煤管处正分配中》,《西京日报》,1945 年 8 月 6 日,第 3 版。

^⑥ 《陕省举办两大要政,集资二百万开采同官煤矿,调整禁烟机构厉行禁烟政策,蒋长官昨领导举行扩大纪念周》,《西北文化日报》,1939 年 7 月 25 日,第 2 版。

^⑦ 《陕西省政府工作报告》,陕西省政府秘书处编译室 1939 年 7 月编印,第 57 页。

^⑧ 《陕西省政府工作报告》,陕西省政府秘书处编译室 1939 年 10 月编印,第 37 页。

^⑨ 《陕西省政府工作报告》,陕西省政府秘书处编译室 1940 年 9 月编印,第 47 页。

^⑩ 《陕西省政府工作报告》,陕西省政府秘书处编译室 1942 年 2 月编印,第 31 页。

^⑪ 《陕西省政府工作报告》,陕西省政府秘书处编译室 1945 年上半年编印,第 119 页。

^⑫ 《陕西省政府工作报告·建设》,陕西省政府秘书处编译室 1937 年 10 月编印,第 3 页。

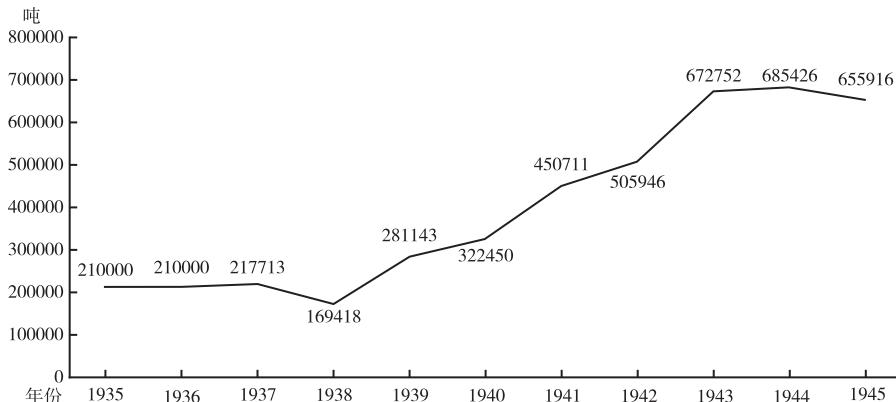
^⑬ 《陕西省政府工作报告·矿冶》,陕西省政府秘书处编译室 1939 年 11 月编印,第 35 页。

公司和同官煤矿管理委员会分别贷款5万元和30万元。^①自陕豫分处成立后,鉴于各矿资金周转不灵,又决议恢复预付煤款办法。^②同时,为缓解民营矿商流动资金匮乏问题,推进夏季购煤储存,该处还积极函请国家银行商借资金。^③

第四,规制矿权申领,组织陕煤勘查。规范煤矿申领程序和流程,既可保障各公营、民营矿商的合法权益,也有利于各地煤矿的稳定增产。如1939年7月,经陕西省建设厅核准请领采矿者,共有8宗。^④同时,为掌握全陕煤产分布详情,在全面抗战前陕西全省探矿处的基础上,1939年6月又改组成立陕西省矿产探测队,编成3组,分赴白河等县调查探测。^⑤

那么,这些系列举措推行后的实际成效又如何呢?

图2 1935—1945年陕西省原煤产量变动统计



资料来源:“中国煤矿产量统计表(1929年—1940年)”,《资源委员会季刊》第1卷第1期,1941年9月1日,第309—310页;“民国时期陕西省原煤产量表”,《陕西省志·煤炭志》第17卷,第348页。

由图2可知,1935—1945年,陕煤产量呈现波动性上涨态势,由210000吨增至655916吨,增长约2.12倍,年均增长约21.3%,尤以1939年的增幅最高,约65.9%。又据时人调查,截至1940年10月,陕西省领取煤矿开采经营权的大、小煤矿“约有三十多家,领采面积约三十万公亩”,其中“以新法机器在开采中者约有七家,在筹办或整理中者两家,以土法在开采中者约有十八家,在筹办中者约有三家”,两种采煤方式的每日开采量合计约有500吨。^⑥同时还应看到,因外省煤炭冲击、物价上涨、前线战事与军运频繁等影响,陕煤产量在1938年与1945年分别出现约22.2%和4.3%的回落。

增产之外,在陕煤增运上,既有陕西省府与中央政府各部合作,增辟运煤专线,增加煤炭运输工具,也有在国民党政府的动员和组织下,西安民间社会力量积极参与煤炭转运。其具体举措如下:

① 郭荣生:《抗战期中之陕西省银行》,《经济汇报》第6卷第10期,1942年,第79页。

② 《本市冬煤准备充分,燃管处说明业务近况》,《西京日报》,1944年11月5日,第3版。

③ 《增进煤产加强运输,陕省各矿会议决议要案》,《西京日报》,1945年5月28日,第3版。

④ 《陕西省政府工作报告·矿冶》,陕西省政府秘书处编译室1939年7月编印,第57页。

⑤ 隐民:《陕西省一年来经济建设之检讨》,《陕行汇刊》第5卷第3、4合期,1941年4月,第16页。

⑥ 白云:《陕西的煤矿业》,《西北资源》第1卷第1期,1940年10月10日,第77页。

第一,陕西省政府与中央各部合作修筑运煤轻便铁道,提高陕煤转运效率。如为提升白水、蒲城两地产煤外运量和速率,陕西省政府积极商请军政部铺设渭白轻便铁道,并由陕西省建设厅组织渭白轻便铁道运输管理。截至 1941 年 9 月,该专线已有平车 480 辆,每 20 辆编成一组行车,往返全线,约需 5—6 日,每月运煤量最少 1000 吨,最多 1600 吨。^①

第二,陕西省当局紧急征调各县民力,组织水陆联合转运。全面抗战之初,陕西省建设厅曾动员小车业同业公会组织运输业管理部,利用胶皮轮大车转运白水、同官两县产煤。^② 其后煤统处又督促各县征发民力,组织运煤专线。以澄城煤炭的运输为例,自煤统处成立以来,该处即征用该县民车转运澄煤,然因战时民艰与基层舞弊^③,理论上每日虽有 200 余吨澄煤可运抵西安,但实际上,如不考虑恶劣天气影响,澄煤由矿区转运至东泉店车站一次,约需 6—7 日^④,由此可见陕西煤炭转运之艰困。其后经陕西省当局多方动员与整饬,至 1941 年 9 月,澄煤每日转运西安的煤炭量由 30 吨逐渐增至 80 吨。^⑤

第三,为救济煤荒与自救,除前述战时联合煤焦购运处外,西安煤炭业同业公会也积极参与陕煤增运,主要表现为煤炭“共同购运”的组织与运作。自 1943 年 7 月起,西安煤炭业同业公会曾多次集议,决议成立非常时期西京市煤炭商业同业公会。在具体运作上,基金暂定为 500 万元,分 2500 股,每股 2000 元,由各会员筹集,不足部分由该公会会员共同商议筹集;至于煤炭采购,优先收购同官等地陕煤,必要时再设法购运豫煤补充;在运输工具安排上,旱路由政府征雇若干固定车骡,铁路车皮则由陇海路局按月指拨,其运输数量依照西安当时需要暂定 6000 吨分配 1 次;在分销上,按照各会员资本额所占比例分配,以规定价格平均转售市民。^⑥ 当年 11 月 28 日,该煤炭联合购运处正式办公,除大量采购同官、耀县等地煤炭外,又与河南义马煤矿商洽采购办法,并积极向陇海路局交涉分拨车皮,以利煤炭运输。^⑦ 1945 年 2 月,该公会奉令改为“西京市煤炭业同业公会共同购运社”,并要求煤商购运煤量须以交通工具情况而定,车皮分配标准按每月供运 4000 吨计。^⑧

陕煤的不断增产增运,为供给战时西安煤市夯实了基础。据时人调查可知,截至 1940 年 9 月,每日由白水与澄城转运供给西安的煤量已由 110 吨增至 200 吨^⑨,约占当年全市煤炭需求总量的 48.4%,三年间即有近半煤炭供应量可由陕煤填补,可见陕煤在解决战时西安煤荒危机中的基础性贡献。时至 1944 年春,因中日豫西战事再起,仅存的豫煤来源被全部切断,逐年增长的陕煤至此一跃成为西安煤市的唯一来源。

四、战时煤价管控

煤价的非常态增长既是全面抗战时期西安煤荒的基本表征之一,也是各界对煤荒的主要感受,

① 罗厚安:《陕西省交通运输概况》,《交通建设季刊》第 2、3 合期,1941 年 10 月 1 日,第 207 页。

② 《运输同官白水煤炭,建厅派员督饬小车业,即组织运输业管理部》,西安《工商日报》,1937 年 9 月 20 日,第 3 版。

③ 《澄城煤运办法改善,增价减车,公布煤斤,严查舞弊,熊专员力恤民艰》,西安《工商日报》,1941 年 1 月 3 日,第 2 版。

④ 罗厚安:《陕西省交通运输概况》,《交通建设季刊》第 2、3 合期,1941 年 10 月 1 日,第 206—207 页。

⑤ 严庄:《关中煤矿》,《资源委员会季刊》第 1 卷第 1 期,1941 年 9 月 1 日,第 199 页。

⑥ 《煤炭业公会筹办煤炭共同购运,详细办法呈省府核定中》,《西京日报》,1943 年 7 月 14 日,第 3 版;《经济资料:煤炭共运》,《陕行汇刊》第 7 卷第 5 期,1943 年 10 月,第 63—64 页。

⑦ 《煤炭购运处开始办公》,《西京日报》,1943 年 11 月 28 日,第 3 版。

⑧ 《煤炭购运社积极筹备中》,《西北文化日报》,1945 年 2 月 2 日,第 1 版。

⑨ 严庄:《关中煤矿》,《资源委员会季刊》第 1 卷第 1 期,1941 年 9 月 1 日,第 199 页。

是以对于加强煤价管控,国民党政府也有不少举措。大致以1942年10月蒋介石力推《加强管制物价方案》^①的施行为界,可将战时西安的煤价限定活动分为前、后两个时期,即全面抗战前期陕西省政府主导下的自主限价与抗战后期中央政府介入下的指令限价。

(一) 自主限价下的机构调整与煤价评定

首先,从组织设置及其变动来看,陕西省当局的战时煤炭限价大体经历了各界协商评价到煤炭统制机构独掌定价权,又复归政府组织各界共同议价的演变历程。

全面抗战之初,陕西省当局为应对西安煤荒,已着手组织各界协商评价。1937年8月14日,为管控包括煤价在内的各类战时必需品物价,当局于省民政厅内筹设陕西省会物价平准委员会(以下简称“省会平准会”),平准物价办法为:调查、平价、取缔囤积、采办。各环节分由省会警察局、长安县县政府、长安商会等机构共同办理。^②而与省会平准会并存的煤管会在西安煤炭定价上亦有相当发言权。如在1937年10月省会平准会第6次物价评定中,该会曾决议“煤斤价格按照煤斤委员会所定,稍有变动”。^③1938年3月18日,又筹设“西京市战时物价统制委员会”(以下简称“西京物统会”),省建设厅负责运销设计、生产设计,省民政厅担任物价平准,省党部负责统制,西京筹备委员会则职掌调查统计。^④

时至1938年10月,煤统处开始独掌西安煤炭定价权。该处成立伊始即遵照省府新定价目,规定煤价每吨为35元。^⑤而在取缔不法煤商掺杂短少与囤煤抬价方面,煤统处不仅颁行《取缔煤商抬高价格暨掺杂处罚办法》等法规,还查处不少煤商私抬煤价的案件。^⑥1941年4月1日,因煤统处被撤销,各种煤炭价格统一由建设厅加以合理评定。^⑦同月下旬,陕西省当局又颁行《管理煤炭评价办法》等法令,评定煤类包括陕煤与外省煤炭,并规定市面批发价、市面零售价应依各地供需情形,分别评定,而西安煤价则由建设厅会同陕西省战时物价评定委员会及工商政各界代表联合评定。^⑧至此,西安煤价限定又回归到政府组织各机关与工商实业界代表联合评定的联动机制上来。

在多个煤价评定组织频繁更动和两种运作机制转换的过程中,战时西安煤价限定取得了怎样的实际效果?以下稍作计量分析。

1937年8月26日,省会平准会首次评定西安煤炭类零售价格为“炭每百斤二元,石炭每百斤一元八角,烟煤每百斤一元”,^⑨其后各月还有多次煤价评定调整。^⑩初始,在外省煤炭渐次运到的前提下,煤价评定确曾发挥一定功效。^⑪但时至1938年1月中旬,西安煤价竟较评价增长3/10^⑫,限价成效有限,该会遂于同月奉令结束,其原有业务即转由战时经济设计委员会及其他有

^① 《加强管制物价方案全文》,《太平洋》第1卷第6、7期合刊,1942年11月15日,第25—27页。

^② 《昨在民厅开首次会议,物价平准会成立,通过组织法及平准物价种类》,西安《工商日报》,1937年8月15日,第7版。

^③ 《第六次物价评定,煤斤食粮价格略有变动,棉纱布匹价格亦经评妥》,西安《工商日报》,1937年10月8日,第3版。

^④ 《战时物价统制会成立》,西安《工商日报》,1938年3月20日,第2版。

^⑤ 《施行统制后煤炭运销情形,运省煤斤已达千数百吨,统运负责人畅述近况》,西安《工商日报》,1938年11月11日,第2版。

^⑥ 徐肇宸:《陕西省战时煤炭统制运销概况暨工作简报》(手稿),陕西省档案馆藏,旧资料,C15/180,第7—8页。

^⑦ 《煤炭管理制度变更,供销部分由企业公司接办,管理部分由建厅负责办理,并准各大公司商民等自运》,西安《工商日报》,1941年4月1日,第2版。

^⑧ 《煤炭评价办法》,西安《工商日报》,1941年4月27日,第2版。

^⑨ 《物价平准会评定之六项食用物品价格》,西安《工商日报》,1937年8月26日,第3版。

^⑩ 《物价平准会今举行第三次物价评定会议,平粜总局定期开粜存粉,东路煤日内即源源运来》,西安《工商日报》,1937年9月23日,第3版;《物价平准委员会将另行评议煤布等市价,各项调查竣事即召开会议》,西安《工商日报》,1937年10月5日,第3版。

^⑪ 《新货源涌到,本市物价继续回跌,囤积居奇之风顿寂》,西安《工商日报》,1937年9月13日,第3版。

^⑫ 《本市最近物价情形》,西安《工商日报》,1938年1月14日,第3版。

关机关统筹办理。^①而煤管会因掌控外省煤炭来源,因此得以对现存及各地将运抵西安之煤炭零售价进行评定,如该会规定由拨车运到之煤,皆须将煤类和数量呈报该会,并由煤管会规定价格出售,不得任意增价。^②可见,掌控稳定煤炭来源对于战时西安煤价限定具有关键作用。及至西京物统会开始评定西安煤价,以河南省巩县煤价变动为例:1938年2月19日,该会评定西安煤市巩煤每吨25元^③;同月27日,评定巩煤每吨23元^④;4月27日,评定巩煤每100斤1.2元^⑤;5月6日,又评定巩煤为每吨22元,每100斤1.2元^⑥;7月29日,再次评定巩煤每100斤1.3元,每吨26元。^⑦可见,该会对西安煤价的历次评定虽有起伏,但总体煤价波动处于相对合理区间,这为其后煤统处评定煤价提供了参照范例与实践经验。

表 3 1938 年 9 月—1939 年 6 月煤统处煤价比较表

单位:元/吨

煤炭种类 时间	巩煤	义马煤	岚煤	各种块炭	各种烟煤
1938年9—10月	55.00	38.00	85.00	60.00	50.00
1938年11月—1939年2月	35.00	30.00	50.00	38.00	35.00
1939年3—5月	32.00	27.50	50.00	38.00	35.00
1939年6月	32.50	27.50	50.00	38.00	32.50

资料来源:徐肇宸:《陕西省战时煤炭统制运销概况暨工作简报》(手稿),陕西省档案馆藏,旧资料,C15/180,第17—18页。

说明:本表所列或为1个月的煤价,或为两三月之平均煤价。

由表3内容可见,仅1938年11月—1939年6月,西安各类煤炭价格均有不同程度的下降,尤以1938年9月—1939年2月的降幅最为明显,五种主要统制煤炭的价格降幅分别为36.4%、21.1%、41.2%、36.7%和15%,其后逐月各类煤炭亦多归于常态煤价水平或继续略有小幅减价,可见煤统处稳定西安战时煤价的实际成效。

1941年4月,煤统处被撤销,其独掌西安煤炭定价的局面被打破,取而代之的是陕西省建设厅牵头组织的各界代表联合评价机制。以下以巩煤和同官煤分别代表外省煤炭与陕煤为例,考察建设厅主管时期西安煤价评定的成效。1941年6月1日,建设厅组织西安第一次煤炭联合评价,巩煤每吨批发价172元,零售价192元;同官煤每吨批发价116元,零售价136元。^⑧9月24日第二次煤炭评价,巩煤每吨批发价222元,零售价266元;同官煤每吨批发价127元,零售价152元。^⑨结合前述内容可知,因煤炭运销统制的取消与煤炭运输时有不畅,加之物价日涨与煤市投机不断,西安的评定煤价也日渐上扬。时至1942年7月,因兵役征调,矿工减少,兼以煤炭装运艰困,运抵西安煤量逐渐减少,从而导致各类煤炭价格比此前又有微增。^⑩可见,陕西省建设厅联合各界的煤

① 《物价平准会结束,商会转饬各商知照》,西安《工商日报》,1938年1月16日,第3版。

② 《煤斤准备委员会决议电路局大量运煤,并拟定煤斤运输管理办法(续)》,西安《工商日报》,1937年9月18日,第3版。

③ 《煤市稳定,豫煤源源运来,同煤产量大增》,西安《工商日报》,1938年2月19日,第2版。

④ 《煤炭市呈缺俏》,西安《工商日报》,1938年3月27日,第2版。

⑤ 《面粉匹头等评定价格,商会悬牌便商民周知》,西安《工商日报》,1938年4月27日,第2版。

⑥ 《物价统制会评定煤炭油类价格》,西安《工商日报》,1938年5月6日,第2版。

⑦ 《货价统制会历次评定物品价格》,西安《工商日报》,1938年7月29日,第2版。

⑧ 《建厅日前召开首次煤炭评价会议,各种煤炭价格已决定》,《西北文化日报》,1941年6月1日,第2版。

⑨ 《煤炭评定新价,定二十五日实行》,《西京日报》,1941年9月24日,第2版。

⑩ 《煤炭来货不涌》,西安《工商日报》,1942年7月31日,第2版。

炭限价已与日维艰，亟须中央政府介入整饬。

(二) 中央政府介入下的指令限价

自进入抗战相持阶段后，由于日军加紧经济封锁、游资投机与法币通胀压力加大，包括西安在内的后方各主要城市物价均呈快速腾涨之势。^① 为抑制后方各地物价过快上涨，1942年10月下旬，蒋介石推出《加强管制物价方案》。由此，包括煤价在内的陕西物价限定进入了中央政府介入下的指令性时期，具体又可分为陕西省遵令评价和陕豫分处奉令限价两个阶段。

首先，在陕西省遵令评价阶段，时任省政府主席的熊斌特于1943年1月6日明确要求：“今本省物价决不使超过委座规定去年十一月三十日市场价格，并使其酌量平抑逐渐减低……至去年十二月八日所评价格，应遵照委座电示，先期调整公布，不必待到一月十五日始行发表。调整评价格，除登报公布外，应在钟楼或其他重要地点悬牌，使一般市民一目了然。”^② 同时，省政府还指令西安平价商店发售平价同官混煤，每张购煤证限购68.3市斤，合价40.9元^③，以期弥补部分短缺，平抑煤价。此外规定西安煤炭业同业公会自行组织共同购运后之发售煤价，仅可在矿价、运费及其他杂费之外，增加30%的合法利润。^④ 1943年2月，物资管制会议开始公布评定之西安煤价，其后多有调整。以同官煤为例，1943年2月，规定批发价每吨1200元，零售价每100斤69元。^⑤ 同年6月1日，经省政府煤市限价调整后，同官煤炭涨至每吨2550元，每100斤130元。^⑥ 陕西省物价管制委员会虽于7月30日宣称：“近月以来，因陇海路之大量运输，除供给各工厂外，存储甚多，各煤商存煤亦各堆积如山，市价决在限价以下，陇海路局现仍继续运输中。”^⑦ 但时至12月16日，西安煤价又形上涨，同官块煤已涨至每吨5000元。^⑧ 可见，在煤炭供应不稳的情况下，政府介入下的陕西省遵令评价亦难以达至理想预期。

第二阶段，自1944年4月起，西安步入陕豫分处奉令限价时期。在疏通与掌控陕煤产运销各主要环节，并充分了解陕煤诸种价格来源与构成的基础上，该处于1944年九十月间公布经济部核定之同官等地各类煤焦生产价与市内售价。虽难以找到当时的具体价目，但其定价原则系根据煤矿采煤成本调查资料，采用标准法核定矿价，并依据矿价产生市价。其标准单位法则是依照煤质优劣分为甲、乙、丙三级，以乙级为标准，甲级照标准煤矿采煤成本加一成，丙级减一成。矿厂至起运站之运费，亦系酌量距离远近，分别厘定。^⑨ 对于工厂，该处要求其切实遵守限价，不得抬价争购，并决定大量运销冬煤。同时，陕豫分处还邀请各有关党部机关团体商讨调查检举，严禁违反限价活动，并指派专员赴同官、耀县等地，加强矿价与运价的管控。^⑩

然时至1944年11月初，因矿工工资和煤矿开采成本俱增，兼以其他物价的关联性影响，煤价亦随之波动性攀升，因此，陕豫分处特电请经济部调整煤价。^⑪ 同月中旬，陕豫分处又规定煤价不

^① 隐公：《论西安物价高涨原因与现行平抑办法》，《陕西汇刊》第6卷第9、10合期，1942年12月，第23页。

^② 《省府成立物资管制会议》，《陕行汇刊》第7卷第1期，1943年2月，第60页。

^③ 《平价商店发售混煤》，西安《国风日报》，1943年8月6日，第2版。

^④ 《煤炭共运》，《陕西汇刊》第7卷第5期，1943年10月，第63—64页。

^⑤ 《评定西安各种煤炭价格表》，《陕行汇刊》第7卷第1期，1943年2月，第59页。

^⑥ 《煤炭价格重新调整》，《西北文化日报》，1943年6月1日，第1版。

^⑦ 《物价管制委员会招待本市新闻界》，《西京日报》，1943年8月31日，第3版。

^⑧ 《煤价上涨》，《西京日报》，1943年12月16日，第3版。

^⑨ 《陕西省煤焦价格，经济部已核定公布实施，燃管处正调车装运供应》，《西京日报》，1944年9月26日，第3版。

^⑩ 《调整煤炭价格，燃管处召开座谈会》，《西京日报》，1944年10月1日，第3版。

^⑪ 《本市冬煤准备充分，燃管处说明业务近况》，《西京日报》，1944年11月5日，第3版。

得超过利润之一半。^①但 1945 年后,因矿区生产与生活成本上扬,加之火车运输能力不足,煤价日形腾贵,仅每吨煤炭的运费即约 2 万元。^②为遏制煤价过快增长,1945 年 6 月,陕豫分处新任主管关德懋主张“煤的价格不必请示中央,每月月初定出产价和运价”^③,并订定《西安市郊煤商运销奖惩办法》^④,加强煤炭运输,以稳定煤价。同年 8 月初,该处又组织成立陕西省煤焦配运评价评议会,加之抗战即将胜利,省内外政治环境相对和缓,西安煤价得以逐步回落。据西安煤炭业同业公会负责人 9 月初称:“市面煤炭价格相继跌落,块煤每吨价格约在三四万元左右,按法定价格现已跌至四分之一。”^⑤

五、结语

全面抗战时期,大后方各城市诸种重要物资皆曾出现供给紧张,其表征虽为市场供需失衡,然其根源在于全面抗战前市场经济条件下形成的物资供应结构在遭遇战争时引发的供应短缺危机。伴随抗战局势日益严峻,后方生产与运输日形艰难,加之通胀压力和投机活动,人为因素影响下的物资供应短缺危机造成了社会恐慌,战时西安复合型煤荒的产生与演变即是一个典型缩影。为解决这一突出的战时经济社会危机,进而推动大后方城市经济的平战转换,在保障产运层面,国民党政府主要通过煤炭运销统制与改革原有供煤结构,以保证煤源稳定与煤炭供应安全;在煤价管控方面,组织联合评定煤价,逐渐形成由政府主导的多部联动机制与官民互动效应。当局的系列措置确具一定针对性,并曾使煤荒一度得以逐步缓解,然各项举措在具体推行中,仍旧问题不断,难以形成持续有效的合力,预期效果也多难以圆满实现。究其原因,除战事干扰、军运优先与持久抗战等客观因素影响外,主观方面可归之于战时应急性危机应对特质下政府统制煤业的诸多弊病:其一,机构与人员变动频繁,事权分合无定;其二,煤炭统制政策延续性欠佳,产运销衔接时有阻滞;其三,矿煤限价过低,煤炭购运弊病丛生;其四,煤炭统销漏洞百出,煤市限价时好时恶。

再从全球史的角度来看,煤荒并非战时西安独有,第二次世界大战中各交战国皆曾发生煤荒事件,如何有效因应这一战时经济社会危机,既成为交战各方的共同议题,也为我们考察各国如何有效实现平战经济的转换提供了一个动态的观察视角。而具体至中国战场,全面抗战时期西安煤荒之演变与政府因应,则为管窥我国西北城市经济的平战转换与国民党政府的战时危机应对特质提供了一个典型观察案例。

[作者梁善明,陕西师范大学历史文化学院博士研究生]

(责任编辑:王来特)

① 《陕豫区燃料管理处惩办煤商擅售黑市》,《西北文化日报》,1944 年 11 月 29 日,第 4 版。

② 《陕西省煤焦产运及供应近况》,《西北文化日报》,1945 年 5 月 18 日,第 3 版。

③ 沈云龙、张朋园访问,林能士纪录:《关德懋先生访问纪录》,九州出版社 2012 年版,第 64—65 页。

④ 《促进市郊煤价运销,管理分处订定奖惩办法,陕物管会举行第三次联席会》,《西京日报》,1945 年 6 月 20 日,第 3 版。

⑤ 《本市煤价续跌,兰州游资冻结金融呆滞,渝市金价迭至五万九千元》,《西京日报》,1945 年 9 月 9 日,第 3 版。

Evolution of Coal Shortage in Xi'an and the Government's Responses during the Total War of Resistance against Japanese Aggression Liang Shanming(67)

Negotiations on "the Event of Arresting Ship" between Britain and Japan, 1939 – 1941 Zhang Xule(85)

Estrangement and Opposition: Chongqing People and Shanghai People in the Early Post-War Shanghai Society Yan Hailiang(97)

The long-lasting War of Resistance against Japanese Aggression divided China into three parts: enemy-occupied areas, large rear areas, and the base areas under the leadership of the CPC. The war had an important influence on the social status, self-awareness and psychology of the people in the enemy-occupied areas and the large rear areas. After the end of the War, in the context of demobilization and reception, along with the Nationalist government's lack of policies relating to the vital interests of the people in the recovered areas and its unjust campaign to punish traitors, there appeared general conflicts between the demobilized personnel and the people in the recovered areas, and then spread to the opposition of values and lifestyles. It was supposed to be the national celebration of victory, but the people of the recovered areas found themselves unqualified for it because they had been ruled by the Japanese and puppet regimes and became "others." The discussions about Shanghai People and Chongqing People prevailing in Shanghai society after the War reflected this situation.

A Study of Trial of Soemu Toyoda in Marunouchi Tribunal

..... Zhang Suping, Cheng Zhaoqi(111)

From the Theory of Empirical Fascism to the Theory of Total War System——The Change of the Research Paradigm for Japan's Rural War Mobilization after the War

..... Qi Jianmin(121)

The studies on Japan's rural war mobilization start from the theory of Empirical Fascism, attaching importance to the relationship between Fascism and social order of traditional villages. They not only analyze the origin of Fascism from the perspective of rural movement and village traditions, but also reveal the breadth and depth of rural war mobilization from aspects of village communities and their functional organizations. However, after a period of rapid economic development after the War, especially after the end of the Cold War, due to the reduction of criticism to war and the weakening of the sense of war responsibilities, combined with the influence of postmodernism, there appeared a theory of "total war system" that affirms the wartime mobilization policy. Although this theory is severely criticized by some scholars, its influence cannot be ignored. From the point of view of academic history, although the theory of "total war system" has a great estrangement with "post-war historiography" in ideology and values, it, in methodology, makes considerations linking "pre-war," especially "wartime" with "post-war," paying attention to linkages between the wartime mobilization system and the deep social changes caused by it and the development of post-war history, which has brought extensive and profound influences to the later studies on rural war mobilization.

From Military to Academic Circles: The Studies on the Military History of China's War of Resistance against Japanese Aggression in Taiwan Su Sheng-hsiung(141)

"The Comfort Women" Issue and "the Historical Reconciliation" in East Asia——A Perspective of the Controversies over The Empire's Comfort Women Zhu Yitian, Wang Yinshen(158)