

■ 电影《铁道游击队》剧照

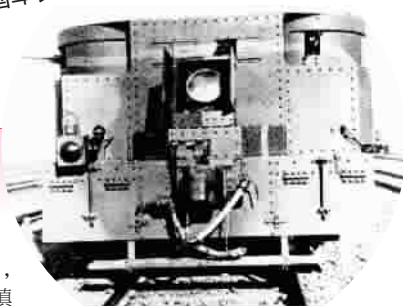


老电影《铁道游击队》生动再现了山东枣庄军民以铁路为战场,抗击日寇的传奇历史。该片拍摄于解放后不久,国内有大量收缴的日制武器,因此片中道具十分贴近史实。当然,白玉有瑕,该片最关键的道具——日军护路队所用的装甲列车是拿货车改造的,而非制式装甲列车。那么,真实历史中,日军装甲列车是啥样子?中国军民又是如何对付它们的呢?

难啃的骨头

早在1931年侵占中国东北后,日本关东军就组建装甲列车部队,镇压抗日武装。1937年全面侵华后,日军大举扩建铁道联队,负责战时铁路修护和周边治安。到1945年投降前,日军组建了20支铁道联队,基本用在中国战场。实际上,《铁道游击队》所提到的日本兵都来自铁道联队。

铁道联队最重要的装备是装甲列车,真实历史上,日军投入关内战场的有轻装甲列车和重装甲列车两种。前者诞生于1938年,原因是日本华北方面军把之前借用的关东军装甲列车归还后,为保护占领区铁路而自行研制,最初叫临时装甲列车,其后改称轻装甲列车。标准的轻装甲列车有9节,从前到后依次为警戒车(甲)、步兵车(甲)、指挥车、炮车、机车、煤水车、餐车、步兵车(乙)和警戒车(乙)。至于后者,正式名称叫九四



■ 日军九四式重装甲列车的警戒车

式重装甲列车,其炮车得到加强,有两座旋转炮塔,威力更强。除了炮车,日本装甲列车还有多挺机枪。列车车头、车厢都包裹着6-10毫米厚的装甲,对缺少重武器的中国军民来说,是难啃的骨头了。更棘手的是,日本每列装甲列车都搭载有50人左右的随车步兵,遇袭后迅速下车扫荡。

抗战中,日军铁道联队满编600人,一般配属三列左右装甲列车,除了车载火炮外,还配有步兵炮、野炮、山炮和多挺机枪。装甲列车还可根据需要搭载更多的步兵,截击过路的我军大部队。这也可以理解为什么当年八路军过铁路时十分慎重,每次部队过铁路,都可能是不小的战斗。

神秘的“广轨车”

艺术家袁阔成录制的经典评书《秘密车站》中,提到一种鬼子的秘密列车,它有枪有炮,最特别的是即便铁轨被游击队毁掉,它也能开到公路上,继续纠缠游击队。那么,日军是真有这种武器吗?答案是有的,这就是日军铁道联队的九一式广轨牵引车。

从名字就能看出,这是一种铁道牵引机车,用于短距离轻型货车牵引和战时铁路快速修复。它以六轮货车为底盘,加大发动机功率,在车头、车尾加装可调节高度的铁路牵引挂钩。像评书里说的,它的车轮比火车车轮宽,加装实心轮胎后,就能开上公路。像九一式的车体两侧共挂着六条实心轮胎,只要15分钟,就能从铁路行驶状态转入公路行驶状态。严格来说,九一式更类似一种工兵工程车



■ 日军1938年在新乡-清化镇铁路上动用的炮车

辆,不合作战,但它全身有装甲保护,车顶配一挺机枪,日军一遇到铁路被破坏,就出动它来应付。当行至被毁路段时,九一式就驶下铁轨,换成公路行驶模式,以装甲车实施伴随警戒,保护工兵修复铁轨。

▲ 日军九一式广轨车
▲ 山东八路军在博山缴获的日军火车头



中国式智斗: 降服日军铁道联队

◆ 朱京斌

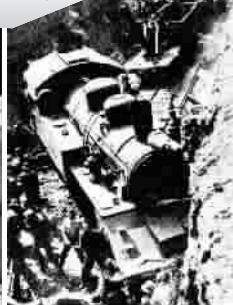
斗争的窍门

面对武装到牙齿的日军铁道联队,火力兵力都处劣势的中国军民没有消极避战,而是想方设法打击敌人。

让火车脱轨最简单。最初,我军趁夜扒掉一段铁轨,然后埋伏在铁路附近,等着日军火车出轨后再出击。可是,日军火车常在断轨处附近紧急停车,然后押车的日军下车搜索,我军难以得手。后经火车司机介绍,才知道日军没有空中威胁,因此他们的火车夜里都开大灯行驶,铁轨在灯光照射下是亮亮的两条,一旦被搬掉铁轨,前面就会出现一段黑色,司机自然能提前停车。

在铁路工人的帮助下,我军学会了新的斗争方式。他们用铁路修理器械在铁轨连接处“做文章”,让两条铁轨之间出现错开空当。这样一来,在无论远近,鬼子的司机都看不出来,一开到这里就会脱轨。对此,日军非常头疼,于是对铁路器械严加管

▲ 日军与强迫护路守夜的中国百姓 ▲ 日军望着被颠覆的列车无可奈何



“打屁股行动”

后来,日本军列在出站前,都派出铁道车进行侦察,防止铁路被我军破坏。这些铁道车有装甲,配有一两挺机枪,可以驱离铁路附近的游击队。随着我军实力的提升,孤零零的铁道车也不保险了,日本不得不派出装甲列车进行巡逻。

仗着火力猛、兵力多,日本装甲列车非常嚣张。最初,日本装甲列车上根本就不设厕所,日本士兵就站在车门口,扒着车门对车外撒尿拉屎,屎尿溅到路边中国人身上,他们还哈哈大笑。面对趾高气扬的鬼子装甲列车,沦陷区的老百姓敢怒不敢言。

面对嚣张的敌人,游击队专门组织神枪手,展开“打屁股行动”。据日军记录,真有不少日本兵在撇着屁股拉屎时被一枪打中屁股。日军不得不在装甲列车的每节车厢里都加装厕所,不敢再开车门方便了。

与普通货车车头放在前面不同,日军装甲列车一般都把蒸汽机车设在中间,地雷往往只能炸到列车最前方,也就是由平板车加装铁皮壳子改造而成的警戒车。这些警戒车里只有三四个

人,最多配一挺轻机枪,就算被炸,日军也损失轻微。几次较量后,游击队通过增加导火索长度,渐渐能准确控制起爆时间,爆炸点往往都在人员最多的步兵车上,这就给日本装甲列车造成了很大的杀伤。

经过多年的斗争,到了抗日战争后期,日军军用物资已经很难通过铁路进行快速运输,各处之间联络非常困难。到了1944年左右,中国战场上的“铁道之战”,基本由敌后抗日军民掌握主动权,日军连几条铁路干线都难以维持,其战败只是时间问题。1945年日军投降后,其装甲列车多被国民党军收编,并投入内战中。1947年解放石家庄战役中,国民党军在环城铁路上就部署了一列装甲列车,作为外围防线的主要兵力,但在加强了炮兵的解放军面前,装甲列车很快就被摧毁,毫无作用,这是日本装甲列车在中国大地上的最后战斗。

► 日军发现的铁轨爆炸装置



▲ 中国军民拆毁徐州至蚌埠间的铁路

红色征程