

論勝本通文

卷之三

智者大師著

ChaoXing.com

行千里而不勞者
行於善人之間也

鄭介民



劉序

王君可襄譯哈利斯上校所著交通決勝論畢，持以屬序於余。經審閱一遍，覺其立論允當，發人深省。克勞塞維慈有言：『爲軍隊命脈之所繫者，有一基本條件，即保持軍隊與根據地間之交通是也。』所謂：『戰略者交通之研究也』者，蓋以就戰略言：第一線部隊與根據地間，爲一不可分之整體；於是而後方連絡線尙矣。此連絡線愈長，斯戰略側面之危險愈大。苟沿線居民更與之爲敵，則必因難重重，無可解救。拿破崙遠征莫斯科之失敗，即連絡線之失敗，亦交通線之失敗也。

故交通線之長短，與作戰之難易成正比例。然其難易之程度，則又與交通工具之性質有關：即『距離價值』隨『交通工具』而變。蒙古人利用其馬之速力，以創造大元帝國者，交通也。昔之西班牙王國與今之大英帝國擅海上交通之利，以稱雄世界者，交通也。普法之役普軍賴鐵道以致勝者，交通也。法國懲之，乃改造其鐵路設備，使第一次世界大戰成爲陣地戰者，交通也。希特拉懲之，乃大量使用空軍與機械化部隊初收閃擊之效者，交通也。美國懲之，亦大量生產飛機坦克與船舶，於一九四一年底至一九四三年上半年止，輸送二千萬噸之貨物於國外，迄諾曼第登陸以九倍優勢之空軍而將德國壓倒者，交通也。太平洋之作戰也，盟軍亦以九倍優勢之飛機生產，自一九四四年六月以來，轟炸敵本土二〇〇次，投彈十九萬餘

頃，最後以兩次原子彈之光顧，而使日本屈膝者，交通也。故戰爭之取決於交通也，明矣。

以現代交通工具之使用，汽油乃交通之泉源。是以希特拉放棄蘇聯北方之大軍而不攻，轉而之南，以入於斯大林格勒之甕，與高加索之壁，以圖爭取交通源泉，卒至一敗不振者，交通也。日本對我國作戰之膠着無功，後乃下南洋，取荷印，出緬甸，亦無非在爭取交通源泉，並圖截斷交通線，乃使其海陸兩面之連絡線延長，卒致輕易無力以失敗者，交通也。故戰爭之失敗於交通也，亦明矣。

反觀我國在八年抗戰中，國外交通備受封鎖，作戰之困難，艱苦備嘗，卒因滇緬路之打開，乃頓起反攻之勢者，交通也。更可知交通之於作戰，爲何如也。

今當北極航空時代，與原子能運用之世，雖空間距離大爲縮小，時間價值，亦倍起變化。然若有戰爭，則原子彈仍不能憑空而降。故根據地與第一線間之基本條件，仍將不變。不過以穿梭之轟炸，較能伸長其臂膀，與加大其速率而已。戰爭其能避免乎？誠人類之大幸！其不能避免乎？仍交通決勝已耳！其詳試觀此冊，當知王君所述其破的乎？是爲序。民國三十五年，國慶日。劉斐謹於國防部。

根據二次世界大戰教訓，檢討兵學思想演變狀況而較有系統之權威著作，「交通決勝論」其一也。原書闡發現代兵學思想之趨勢，特別強調交通為戰爭之主宰樞紐，凡控制交通者，控制一切，尤以現代戰爭為然。否則雖萬衆勁旅，倘生命綫毫無保障，或備受敵人威脅，雖勝猶敗也。故國家安全，每一假定威脅，如能按交通限度貯衛之，則必有所適從。著者對於確立聯合國全球戰略原則與國家建設基調，觀察分析，深具科學研究精神，而譯筆簡潔練達，信達流暢，亦可與原書媲美，洵為我國究研現代兵學者，所渴望之參考資料也。

侯飛霞謹識

自序

——論兵法之精華在於交通——

「交通決勝論」為研究聯合國兵法基本原理之作。內容分析「致人而不致於人」之演變狀況，與「不顧一切代價犧牲」之謬誤觀念，詳徵博引，精審要，洋洋都六萬餘言，為現代兵學名著中，不可多得之佳構。

原著哈里斯空軍上校 (Group-Capt. E. G. Harris)，為英國本部航空轟炸司令官哈里斯空軍上將之胞弟。二次大戰期間初服役開羅盟軍總部，旋奉調華府聯合統帥總部，對於全球大戰指導心得，富有創意的觀察與研究，因將兵學之重心，作嶄新之估價與檢討，用能脫掉過去陳腐之窠臼，樹立現代兵法之新觀念：「兵法之精華，在於交通。」

交通之地位，因內燃機之發明，已以壓倒之勢，獨霸兵學思想之核心。交通意義廣泛，遠非一般學者所可想像。舉凡船舶、鐵道、公路、航空、運輸、電訊、通信及燃料等，皆屬交通。故發動攻勢，或守勢作戰之根本基礎，交通為惟一條件。孫子曰：「行千里而不勞者，行於無人之地也。」

艾森豪威爾將軍：「歐戰勝利報告書」稱：交通崩潰——為德寇失敗之基本原因。例如盟國空軍活動之結果，造成德軍車輛缺乏，修理廠所破壞，儲煤廠量銳減，橋樑遂道封鎖，後

方交通陷於混亂，供應斷絕，援兵不濟；加以油料工業設備損壞，油料分配供不應求，於是德空軍與潛水艦艇，突告停止活動。部隊之機動性質，完全喪失。

倭寇進犯華夏中原，我初期雖節節後進，以空間換取時間，甚感不利，然歷攷倭寇爭守之據點，皆以交通幹綫樞紐為主。我堅苦抗戰期間，雖至最後階段，仍以維持後方交通綫之安全，為吾國全民生命之所寄，要非過甚誇張之辭。即其他擾擾統一和平或復興建國者，亦以破壞交通，奪取交通為手段，可見交通之重要性，絕對不能再列入不重視之地位。孫子曰：「地者、遠近、險易、廣狹、死生也。」豈非皆以維持交通為樞紐乎。

今日我國建軍與建國，以至國防安全保障，非以交通建設為基調不可。不論平時與戰時，交通問題均將主宰一切。凡控制世界交通之命脈者，必能控制全世界，雖欲與之抗衡，終不可得也。故凡國防安全每一個定之威脅，應按交通限度均衡，方不至茫無所從。交通實戰爭之主宰本體。交通實勝利之出發點。交通實戰略之最重要因素。交通之重要性，平時與戰時毫無差別。交通在戰爭中，具有決定性使命。主宰交通者，主宰一國之命運。保障軍事交通，較任何激戰，應居於重要地位。現代大戰之重點判斷，皆受交通左右之力。交通應置於軍訓之第一位；不論戰術，戰略，戰務，大演習，白紙作業，均不可忽視交通。統帥之養成，交通意識應為其第二天性。總之，交通者，作戰之梯尺也。

戰時主要使命實為交通軍官之任務。最高幕僚會議交通軍官必須出席，並須賦與發言權。國防部似應成立「交通高級幕僚委員會」，對所擬定之作戰計畫方案，該會應核簽意見具申。

，甚至可否決之者有之，該會實掌握全國國防安全。緣兵法應注意目的，與達成目的方法。諸軍種應如何協全動作，諸軍種戰略平時應如何調整，在在須視交通條件。雖然糧秣之爲力，與裝備之爲力無等差，士氣固不可或缺，然精神與體力之比，仍爲一比三，最終則決定於『餓餓』。

又國防安全，因『距離價值』遞變而變；『距離價值』又因交通要具遞變而變，故空間觀念，轉移戰略思想，雖然距離空間，仍爲制勝之一大障礙。蓋決定大戰全局者，胥視生產潛能，使用成品方法，與輸送居戮地點等，所要之人力如何而定；但人力，物力，與意志力之外，尚須獨賴生命線之控制。現代生產工業能力，與熟練技術事項，已將人力價值改變，人口多寡，已非戰爭之要件，尤以原子兵器時代，更屬確鑿，故欲延緩第三次大戰之爆發，須視原子能元素之統制，與氮，氫工業生產之統制程度如何爲轉移，其他原因，要皆未能認識現代戰爭之本質，與夫兵法之新義，終至聚訟紛紜，對於當前國防安全問題之解決方案，毫無補益也。筆者研究本書時，深有感於斯，因特於付梓之頃，略抒所見，挂一漏萬，在所難免。尙祈閱者不吝指正。又，本書渥承劉次長爲章將軍，侯代廳長飛霞將軍賜序，鄭廳長介民將軍題詞，使本書增色不少。并承世界兵學社主持者慨然即予付印，使本書得以早日與國人相見，合併誌謝。

王可襄謹識

三十五年十月十日于國防部

——聯合國兵法基本原則引論——

吾人對德國軍事領袖，歷作精密正確之研討後，卒見德軍與英軍每次交綏後，德軍不免於慘敗之原因，述之深覺心神不寧，令人肝膽欲裂，德人痛定思痛，似宜改弦更張，別圖建國之大徑。著者深欲將德人之狂妄不逮，作一明確結論，雖然德人乃不可一世之民族，對於未來演變狀況，或可作為中流砥柱，倘德人能一覽拙作，實人類之大幸。

暴露德國軍事學術思想弱點時，著者並無羞澀之感，況德國兵學派，一向為戰爭指導之圭臬，雖經錯誤引用，亦以金科玉律視之，風行之盛，曷可方物。德人之偉大，或為其百戰百勝之戰術家，一般對於『土地征服』與『戰爭勝利』之基本差別，尚未明白，誠至憾之事。大而言之，德人思想偏狹，料為事實，若干顯明之現象，第皆為其妄自尊大所蒙蔽。德人自信軍事技能高超，挾其巨大之攻擊威力，可以所向無敵，迅即獲致戰果，達其既定目的，戰爭之掀起，如為長者折枝，謂為算無遺策。德人因狂妄誇大，自詡其民族性，富於軍事天才，嚴守紀律，勇敢有為，能屈能伸，殊不知全體人類，亦多少具備此種德性，第僅稍有程度之差別，且某種民族性格，超過德人之上者有之。如英土人民善於逆來順受，波加人民果敢英勇，有口皆碑，均為不可抹煞之事實。蓋最高軍事謀略，應知何時何地可不顧一切犧牲，以達所要之目的；過度之抵抗，對於全球作戰努力，究有何種影響，不可不權衡輕重，予以判

明，方可實施。

德國偉大思想人物輩出，惜繼承之者，並未重視之，其狂妄之程度，空前絕後。俾斯麥嘗奏議德皇威廉，陛下可在歐洲橫行，惟須將英國除外為條件。他如法根生，史蒂芬，列布及塞克德輩，皆知名之德軍事領袖，均一再著書立說，警告德國參謀本部，幸勿深入蘇聯為戒，削弱德軍實力，向廣正面之戰場展開，超出本身能力之外，其趨勢至為危險，應引為殷鑑。浩斯吳佛曾警告納粹領袖，輒以美國參戰之確定性為慮。然德人狂妄自若，其恃才傲物，大有響遏行雲之慨。

通常戰術可賴訓練養成；但戰略，則須雄才大略，深謀遠慮。德雖有賴徵兵制，編練强大勁旅，具有高度戰術素質，然在作戰二年之後，民主國家素無嚴格訓練步伍，亦能及時改組整建，其標準不但可與德並駕齊驅，卒至效率超越德軍之上，並非不可能之事。但德軍實缺深謀遠慮之戰略思想。

『戰術成果』絕對不能不受『戰略利益』管制，特別是持久抗戰，長期過渡中，戰術上之節節勝利，終不克彌補戰略上之謬誤，尚有其他一定之迫切因素，特別是交通，如何控制全球戰略過程，著者均將根據二次大戰教訓，引證古今學理及作戰經驗，盡力解釋現代兵法之妙諦，打破過去傳統的偶像的一知半解的觀念，建立聯合國全球戰略的新思想，然後，民主國家獲得兵法之理則學（The Logic of War），潛在的敵人，庶幾再無狂妄猖獗之一日。是為序。

英國空軍上校前華府聯合作戰統帥總部參謀哈利斯

一九四五年七月於華盛頓

交通決勝論

目次

英國 哈利斯著
王可可 補譯

題詞 劉侯序
自序

第一章 交通原理	一
第二章 戰鬥前線	一三
第三章 戰術成果與戰略利益	四七
第四章 生命線	五七

第五章 大戰教訓	一〇一
第六章 勝利之因素	一一三
第七章 和平之道理	一一九
第八章 交通樞紐論	一二九

交通決勝論

第一章 交通原理

戰略者交通之研究也。魏立生將軍

大戰學理 (Theorie des Grossen Krieges) 乃戰略學之典範，其著者魏立生將軍 (General von Waliese) 之聲望盡譽，並非賴其驍勇善戰，渠所參與之戰役，殆皆淹沒無聞，而其立說之名言，實有足多焉。

『戰略者交通之研究也』。此語實該權威之著作中心思想，凡吾人牢記此言，佐以優良地圖，即與軍事專家相去無幾。誠然，高等司令部之若干將校對於戰略方案之整體觀念，尙不克體會之，殊為奇特。例如，海軍統帥常對於空軍無何理解，陸軍統帥竟其一生之研究戰史，擡陞到上將階級，而其所熟讀精思者，僅為過時之學理而已。

其他權威作家，如拿破崙及克勞塞維慈，渠等著書立說之淵博，幾將戰略之一切剖釋無遺，但竟無其一，明示兵法基本原理之確切如富列斯特將軍 (General Bedford Forrest) 法言之典則：(To get there first with the most)「以機先行動集中最大之兵力」者——此語至今仍為兵法之準則，其內涵交通所擔任之活動，可以概見矣。倭寇初期對聯合國之攻勢，

殆即遵守此項原則者。不幸迫切之情況所加諸於英美之後果殊屬不利，造成當時殘破之局面，反映於大眾之腦海者，無過『太少與太遲了』，此即以『最少應付最後』之苦況也。

現代戰爭之日趨複雜，更使戰爭指導困難，即軍事專家，對於戰略之每一剖面判決，亦不易獲得其絕對觀念。故戰略學全部之觀察，必須待諸他人，並暫不計各種可變質素，而專注力於一個常數不變之因子，且此常數對於陸海空軍皆共通，而影響每一戰爭每一動作者，此即交通也。

二次大戰期間交通所擔任之任務如何重要，威爾基先生曾於紐約某演講中強調之。威爾基先生謂：『此次戰爭，每被視為生產戰爭，而今日已變為輸送戰爭矣。』

茲試將交通所負之重要任務研討之，若干有關之因素，均須注意之。例如，最要緊者，局地制空權，及其敵後交通線破壞之威力；次燃料，供應；第三，公路與鐵道運輸量；第四，海運航線及其受阻撓之暴露性；第五，地形之狀況，其他等等。就中，燃料一項為屬於交通線之本體者，或可置諸有關因素之外。

最要緊者，所用運輸工具之比較效能，必須首先衡量之。鐵道較公路載量較大，但所有運輸工具，船舶效應最大，且最經濟。例如一九四二年五月由蘇克蘭斯經福老利達至新街，賽用油船運輸，包括戰時保險費，每加侖為一分。若用鐵道輸送，距離約為前者之半，運費所耗，每加侖須四分，而最高時幾達六分。故船舶與鐵道比較，根據此一例證為十比一，據事實油公司原有其油船，故此數字仍可作為參考。蘇聯內陸水運未開闢前，油船由巴統經太

西洋方能運至波羅底海各港，距離較鐵道約大六倍。故十比一之數字，似甚相近。故軸心國所遭遇之困難，須賴鐵道由羅馬尼亞油田運至各線，而泰克薩斯，海發，亞巴頓，及巴蘭等地油船，高加索及烏發油田之分別供應聯合國者，其狀況之比較，自易判明。

惟一般見解每認為該項經濟理論已屬過時，納粹已獲得不顧經濟法則，亦無所損，殊為皮相之論。但經濟乃吾人估計人力與努力之唯一方法，蓋某一方面作過度之努力，則必影響可施用於其他方面最大努力之潛能，而遭不利。

德人幾自始至終為內綫作戰者。因之對其初期初戰殊有裨益，但爾後即逐漸因其向外擴展攫取資源，而受不利之影響。德人曾充分利用其內路水運，但缺乏橡皮及燃料以及因此而產生底本能的公路運輸能力薄弱之故，希特勒之軍事汽車大道之龐大運輸公路網之建築，實為一錯誤之政策。據一九四一年四月二十六日福朗克富人報所載：「運輸界產生了若干新星，而今日鐵道明星之燦爛奪目，為過去所無。」此即證明公路運輸不足處理大量軍事負荷之嚴重性。

戰時公路與鐵道之比較效能說明，當推德軍事專家德國交通部長馬爾瓜爾德 (Ernst Meissner) 之解釋最為中肯，渠云：「標準軌鐵道足以運輸全部軍隊通過攸遠之距離，以應戰略目的之要求，而汽車及野戰鐵道僅為戰場及後方增加戰術運動之速度而已。」（據第一次歐戰統計德軍在東戰場會敵設該項窄軌達一千哩之距離。）

茲試將戰鬥員所用器具之質量比較之，亦頗有研究之興趣。例如美國裝備之優越與巨量

——摩托開路機，機械平路機等——如國際收穫廠等所供應之築路機器，予聯合國家修築公路，開闢飛機場，及土工作業等困難工作以極彰著之助力。而美國摩托輸送車輛之優良與優渥之供應，則更為重要。與此有關者，當余在埃及時希臘參謀軍官曾謂，希臘人之所以能在阿爾巴尼亞獲得對意大利作戰初期會戰之成功，全賴六百輛美國優秀之卡車助力，否則根本不能發動攻勢。英軍在阿比西尼亞及北非作戰之最後勝利，亦應歸功於美國之輸送要具，此殆為美國參謀軍官所樂於自承者。

在現代戰爭狀況之下，交通當然是戰略所最首先要顧慮的問題；倘生命線之安全無保障，則任何軍事行動均為不可能。甚至飛機亦將趨於無用，戰車更甚之，倘無燃料與補充，距其基地甚近之處即將停頓；必須有賴於繁重之給養與供應單位維持之，而此種維持單位又須賴海運或鐵道運至前進要點，始足應急。

供應問題因武器裝備之繁多有增無已，更趨困難。步槍已換為衝鋒步槍，所用彈藥倍增，砲兵火器之口徑與重量亦不斷增加；戰車及飛機又增加一種新因素，特別是材料與燃料之重量，必須緊隨之不斷供應。

一般最為人所忽視者，即汽車在戰爭中，實為不易機動之因素。敵軍之有用侵入謂無界限者，早已屬過去，過去徒步乘馬；一刀一弓，及若干騎槍，即為其所攜帶之一切兵器。亞歷山大第一在阿富汗卡布東北之高爾本山谷建立總部，距其策源地幾有二千哩之遙，渠固糧於敵，故未受糧秣裝具之減少及補充之必要而負累。其馬斯當尼亞人自中東侵入中印度，

亞深入遠東之西伯利亞。成基斯汗之鐵騎及蒙古人之屢次侵犯及吐魯番之游牧民族竟席捲東歐進抵維也納之門戶；亞刺伯人自其沙漠出發，橫越北非西班牙，卒抵土爾斯。

因砲兵之興起，致行李愈趨笨重，此乃機動性開始受限制之端。今日摩托化裝備所能達到之限度，亦以接近燃料供應與修理兵站所能許可之範圍——當然不能超過一百哩或如此遠距完善而能隨時補充之基地。因此吾人始知此一矛盾現象：因運用汽車之故，反招無機動之力。換言之，因內燃機之進步，造成了短距離運輸愈短，長距離運輸更長；離基地出發前進之部隊每哩之增加其困難亦愈甚。試與百年前之情況比較，其真確性可立判之。

拿破崙之軍事天才與步兵師之成立有關，數目上多半爲一常數；例如，各國一師之兵力約在一萬五千至二萬人之間，雖然裝甲師之人員實較少。但試將每師所要裝具重量作一精密之比較——如步兵火器，砲兵火器，彈藥及其他裝具等——在拿破崙時代所需者，與現代一般師所需者，其重量顯然有極大之差異。其比率古今之不同約爲一比一百。（此數因交通之改進或須略加調整。但另一方面維持問題亦大爲增大。）因此此一事實，誠予吾人以絕大啓示，表明交通線之如何重要也。

茲試將後勤司令部及運輸統制局，將第一次世界大戰與第二次世界大戰作一相類之比較計算，則更足以佐證吾說。即裝備器材之重量增加曲線即無異表示交通線之重要性之增加。即與二十年前相較至少須以二倍之努力，方能運動一個師至百哩之外——此即陸地輸送之限制增加之例證。此種估計乃最近在華盛頓所核算者，第一次大戰之數字爲後方供應補給維持

，以至策源地兵站庫倉所用之七個人員，即可適合一人上火線；第二次大戰其比例已倍增，竟至前後之人力為十八與一之比。此即表示此次戰爭較上次更為機械化之故。

根據生產部大臣萊頓（Sir Walter Layton）稱，一九一八年時代英國每百名入伍，即須以六十五人從事軍火生產。一九四三年時代，每百人應徵，軍火工人即須一百二十名。且生產工作時間因連續換班制亦大增，故實際運達第一線每個士兵所要裝具之重量，已達一九一八年之三倍，甚至四倍者有之。此即證明此次戰爭交通所負之任務，已較上次大戰有三至四倍之重要性。無論如何是以幾何級數增加的。

倘吾人將歷次戰爭，代代增長之數字比較之，則更有驚人之結論。如天命之預言一般，人類之命運已有鐵則可循，即每代必須有一次大戰，且小規模之戰爭總在世界某一部份永續不斷。惟此種宿命的論斷所謂渠等已覓得消滅戰爭之方法矣，實不能不令吾頓起疑竇。吾人勿寧以過去之教訓作為吾人思想之出發點，過去尚有其他何種教訓？根據歷史記載，開天闢地以來就見戰爭不止，依人類之經驗推論之，即戰爭將繼續發生至人類歷史之終極為止。

因之吾人將每代作一時間單位計算交通之重要增加性，則本世紀機械化之發展異常迅速，即視為幾何級數之增加，實尚有低估之弊。余乃獲得此種結論，當余最近受紐約總商會之聘，得靜聆美國運輸司令官格魯斯少將（Major General George C. Gruess）之演講後。格魯斯稱美國參加第一次歐戰第一年時，輸送至海外之兵員三七五，〇〇〇及裝備一，七五〇，〇〇〇噸。而在一九四二年派遣赴各戰區者，自美國港口出發之員兵為九〇〇，〇〇〇及材料一〇，五

○○，○○○噸；換言之，人員方面約為二倍，而物資已較前多出六倍，一九一七年每個士兵須四噸半之裝備物資，一九四二年已須十一噸半之物資矣。故在一個代中，每個士兵所要之物資重量已達三倍。

計算船舶輸送量之基本數字，現即採用十七噸位之船舶輸送至海外之一「體」與三·四噸位之船舶輸送方能維持之。此乃美國第一次大戰所得之教訓，此項數字在本書中屢見不鮮。讀者可以此項數字為基礎配合前述現時所要之比例，即可計算一近似值以作參考，因吾人目前仍缺乏所要之諸元，未能確定將今日之要求變為一固定之公式。（據羅斯福總統時代陸軍次長柏德生 Robert E. Patterson 曾對著者稱，進攻北非時每人所要之發動裝備須七噸位之船舶運輸，爾後每人月須一噸半維持之，運輸至北非各種物件多至七○○，○○○種。今日每步兵師一日戰鬥須三○○噸之彈藥；此次戰爭之特點為防空砲兵所要之裝備重量驚人；一百門高射砲，口徑為三公分七者，每日消耗彈藥為一二七噸半。運至北非之補給品較第一次大戰美國全部海外之運輸量尚大。一九四一年十二月七日至一九四三年五月三十日之間美國共運輸二○，○○○，○○○噸之貨物至海外。此數字尚未計租借物資。柏德生將軍對運輸供應部之供獻偉大備致嘉獎。渠謂：『供應部隊絕少受得大眾之讚譽者。供應品皆無誘惑力，亦無戲劇性之動作，緣其在戰地也。偉大的後勤司令和兵站補給長即成仁亦淹沒無聞；吾人熟知，假定，拿破崙之後勤司令官是那一位。然其部隊補給系統之優越，無有出其右者。』柏氏殆無疑強調現代戰爭狀況主宰勝敗者，舍交通之重要增加性外，皆末節也。）

格魯斯將軍，對其運輸機能最高首腦部，竟選美國航業協會主席爲其次長，其幕僚人員有本雪文尼亞鐵道之總經理，通用汽車公司之副總經理。彼之得能達成任務固無足異。彼還拔幕僚之理論殊爲美滿；蓋渠已直接選到了運輸界之主要巨星而富有學識經驗之首腦——船舶，鐵道及公路。吾國是否如此聰穎的選拔了，實未必然。

美國將軍之遠見深刻如何：一九四二年間每日船舶運輸量平均爲三〇，〇〇〇噸。執行輸送時，每個戰區司令長官都可直接向港務總部徵求之，港務總部在準備齊全時即開船。

格魯斯將軍並謂一九四二年六月底，在士布魯克失陷之後，羅斯福總統曾命令六個船舶連輸量裝載丘爾門戰車及砲兵器準備運至埃及。戰車斯時尚在廠中；必須改裝適應沙漠作戰，須經美國大陸之中央以鐵道運至裝船之海港。七月十二日已登舟，若干角佚及受傷的碼頭工人，用擔架被抬到岸上，因爲他們繼續工作終至成仁爲止。此乃美國在運輸戰爭中所盡力之典型例證。

試觀敵方，德人在蘇聯之戰場長達一千六百哩；補給品須以扇形輻射自生產中心越千哩之遙，運至該線之弧形任何一點。敵人之輸送動務夜以繼日亦非輕易之舉，僅能在若干有限之半徑以內大肆活動，因白俄羅斯及烏克蘭之東西鐵道交通線數目極少。

此項疲憊不堪之運輸負荷已足證明敵人之如陷入泥淖；因希特勒之直覺小產結果，將此重擔加諸於德國國防軍之仔肩，忽視製械作戰因距離所增加之不利狀況，希氏竟不顧其幕僚之警告，仍銳意以爲如在波蘭及法國之勝利又可在蘇聯重演之。

較有遠見之希氏將領當知，直至現在，德軍並未再以閃電戰能加諸任何人；蘇聯之戰況更足以使其確信，所有德國人之天才應如何使其本身能免却困厄也。

波蘭會戰及一九四〇年五月西方之閃電戰而產生一段威脅性之休息者，亦可由運輸問題說明之。所謂『戰』或『期』戰者，實為大部在準備部署，賴於運輸發動現代攻勢所要之鉅量物資。

在擬定戰略部署計畫時，軍事指揮官應予交通問題以優先之顧慮。同時對於破壞敵人之交通重要性亦有同等之價值。破壞敵人交通線應為軍事訓練正規課目之一，例如蘇聯履行『焦土政策』之澈底與成功，使敵人受極嚴重之損失。

在戰爭終了之前，當然尚須不斷作背進戰，於是與輸送或交通有關之一切人員，均須受嚴密之破壞爆破訓練。每個駕駛兵，每個積集所之步哨兵，均應準備必要之工具及炸藥，且賦予破壞之責任。祇有此項緊張嚴密之爆破訓練，始能保證破壞如身體之反應，變為天性，似此方可防止若干再現之可憾之事實，如在此次戰爭中所常遭遇者，敵人反能獲得若干之利益。用反攻之法恢復一部分運輸工具及器材與確定的阻撓敵人不能利用之，其效果就大，可以立判。

輿論易受環境之感召，如日頭禪稱『銅牆』，李上校等之無能與不得要領，皆取其表面價值而論者。雖然民主國家軍隊之幕僚工作標準極高，其素質與工業或其他任何行政官吏之優秀標準相較，均不落後。故能大胆在其本業內作諸多之建議。總之，余深願將研究交通之事

，應置於一切軍事訓練之第一位，不論戰術與戰略，甚至作大演習時亦應如此。

茲再由一般原則探究特殊事實，依吾人勝利之生命線觀點觀察，最近作戰狀況效果如何。希臘戰役直接與嚴重之結果為大量物資之損失，特別是摩托輸送，總數幾等於英國汽車工廠一年之產量。試觀一章一節七次戰役之嚴格原則，「應時時刻刻機先注意交通之重要關鍵」，則結果或可收得徹底破壞，不僅限於軍火製造廠，竟未損毀，並須將所有交通工具儲備之燃料，完全破壞——此種致命之疏虞，使吾遭遇更大之代價。似因當時指揮權分割，不幸該項工作大部留待殘敗希臘人之手。

次英格蘇(Ralph Eggersoll)所著『前綫動作』(Action on All Fronts)曾述及古林德運河被轟炸之經過，某次確屬成功將該河封鎖。該河被切斷之左岸深達四百呎，故完全破壞實屬易舉。爾後若有一個破壞小隊於數小時之內即可完全阻塞之，較之以空軍從事轟炸者，便利多矣，因之可阻撓敵人利用油船自君士丹沙出發接濟——此乃極重要之處置，因至多瑙河有油管，鐵道運輸絕不能代替油船之運輸量。此處對於交通問題又遭輕視。

次為克里特島之失陷，損失亦大，構成愛琴海之屏障，對於北非英軍備受威脅，僅相距二五〇哩，於是地中海東部之英軍行動完全破壞。海軍在克里特島損失至為嚴重；一九四一年五月間地中海內據云已無一隻未受傷之戰艦及巡洋艦矣。

克里特島已被用為補助多得喀尼亞羣島之機場起落地，僅馬利沙可容重轟炸機。自克里特出發轟炸蘇彝士，或用降落水雷封鎖運河均易如反掌，在此期間近東方面之補給隨大受障礙。

礙。造成混亂之局面，致有淺見者流以爲海港之容量不足負荷此項重累，實與事實大相逕庭。且對英人在該戰區之基本困難毫無瞭解——不知在地中海東部已暫時失去交通之控制權也。

通常謂其「可能有」並無何益，惟在希臘戰役慘敗後尙有血的教訓足以發人深省。鑑於意軍在利比亞第一次攻勢頗挫之後，其士氣已完全喪失；次一月英軍即可安然在的黎波里建立基礎，即可從事發動對意之攻勢，此乃一般公認之捷徑。地中海之航綫原可提早兩年恢復之，且魏非爾將軍原可與魏剛比肩作戰，天曉得終能獲致何種美滿結果。富饒之非洲原可無軸心之遺跡——根本不能發掘土尼斯之礦藏，以及其他重要物資均經馬賽轉口運至德國。地中海原應爲吾人之海——意大利那堪稱之爲『我們的海』——英方原可開放直布港向中東以三百艘運輸艦艇之最大量二倍三倍以供應之。於是依此次戰爭教訓，交通乃戰略家所首應着眼者。根據此種教訓，因此聯合國家爾後之主要努力遂集中於該基本目標——恢復地中海交通綫之控制權爲第一要務矣。

第一章 交通原理

第二章 戰鬥前線

超越深入或有不利於戰略要求者。魏非爾元帥。

第一節 北非戰役

交通影響作戰之發展最顯著之例證，莫如北非戰役，某一時期，雙方幾均陷於停止狀態。一九四〇年意大利軍已進抵埃及之邊境，其作戰物資必須自三百哩外之班加西起運輸送，均不斷在空襲轟炸之下，或的黎波里須七百哩，僅有沿海可用之公路及越過沙漠之道路。自意大利本土之一般補給品，均須冒險突過英海軍之封鎖線始能前來，至少在馬爾塔永爲戰鬥航空之攻勢基地時，不能謂無部分效用。油料來源更遠，須自萊烏那，布利次或魯爾用火車裝運；有經多腦—沙維運河者，有經多腦河至萊根斯堡者，再以鐵道運往南意大利者。因英潛艇在愛琴海之成功，當時僅有少數油船間或利用古林德運河。

同盟國方面因有魏非爾將軍坐鎮非陸，對於最近及過去之作戰教訓有深刻認識者，渠之軍事素養爲同僚中所僅見者。渠乃予敵人以機會處置其供應之困難即告滿足，不顧本軍遭此不利，靜待其準備就緒，足以發動攻勢爲止。第一次攻勢終於臨眉，原可使英軍越過的黎波里，但因受希臘戰役之挫敗，寧可將人員物資運量後撤，以挽殘局。爾後作戰果爾越過班加西之外，進抵錫德拉灣。於是地理——仍爲現代戰爭之障礙——又陷於停頓。自的黎波里至亞

蓋拉較自亞歷山大至該處輸送爲易自不待言，因僅有三分之一的距離。此時一足已着另一鞋，供應問題來矣，每哩之增加愈甚，則英軍之困難亦愈大，反使意軍易與其德軍之補充支援反撲盟軍，直抵埃及之邊境——當時已不能再深入了，雖然其鉅量之戰車與飛機佔優勢，亦無再推進一步之望。坐因於補給之問題，軸心部隊僅能自其基地前進至此，不能再進一步。

北非荒漠之地，距離尚非唯一之障礙。該沙漠地帶對於士氣與忍耐之壓迫力始終如一。凡人羣聚集之地即有可惡之蒼蠅結隊隨之。此種蒼蠅富於傳染病菌，稍一不慎，皮破血流之處即潰爛浮腫。氣候狀況極不宜，非但沙漠中之烈日炎熱如焚，且無中止之時——因無蔭涼可蔽，營幕乃爲神龕，對空暴露——且冬季夜間之沙漠又爲砭人肌骨之寒冷。

且，全年，沙漠地帶之微風皆灰沙蔽天，特別是可怕的『哈姆散』——春風——吹五十日之久，自撒哈拉之中央梯具斯梯及丹次羅夫等地，將戈壁中之疏沙揚入天空，飛沙走石，爲北非沙漠中之特性。此種金沙丘波，隨起隨伏，其界線明朗可辨，皆依風力而變。如欲環繞此種沙丘，則無路徑可循，其幅沿多爲一百五十哩者。其高度少有超過百呎之外者，惟其等高線乃未斷者，遂構成運輸之天然障礙。此種沙丘自北而南與尼羅河平行，距西部大沙漠尚遠，皆爲鬆沙，遂爲沙漠風永吹不盡的塵灰，實予任何探險者，以極大之不利。

該沙漠沿海邊際，乃較近開發者，如自班加西至亞歷山大，特別西蘭尼加尚有羅馬人之城村遺跡，皆爲水利作業所發掘者。但今日古代之沃田皆爲焦熱如焚之沙土所掩蓋，原爲羅馬帝國之穀倉者，今爲法西斯野心之墳墓矣。

假定戰鬥精神及決心，敵我雙方，至少在德軍到達之後認為相等。則交通將為作戰之梯尺。敵方端賴每個戰鬥員在其後方所能攜帶之補給品。試以順計之，敵我雙方所能攜帶重量比率如何，吾人不但可忽略人類之因素為一個常數，甚至不可預料者——如氣候之影響，奇襲之要件，等——因曠日持久之戰役，不意之利益或利彼方，或利此方，固未可一定。

一九四二年春敵我態勢——在隆美爾發動六月攻勢前三個月。我方軍事專家深悉每日自亞歷山大至接近利比亞邊境之美沙。馬特魯之鐵道線運輸量；假定此數為 \times 噸，因顧慮閱審處不准發表精密數字。同時對於隆美爾通過沙漠及邊境之運輸量。公路運輸量之標準，每日五百噸已為軍事綫路之重級負荷，每月平均二萬噸已屬甚高，通常不易超過此數。

隆美爾之最大運輸量到達埃及邊境，利用海岸公路及沙漠中之所有道路，不至超過三分之一 \times 。即使其運二分之一 \times ，雖裝備較優，仍屬不利，絕不能企圖過早發動攻勢，至其所要運輸量為一分之 \times ，或相等時。即使能有相等之機會，則每哩對彼均屬困難，而盟軍防禦則更得力，因自充足之亞歷山大基地逾極短之交通線，即能作圓滑之供應。

故經過二十足月之沙漠激戰後態勢甚明，結果乃一拉鋸戰，除非一方或他方能集中鉅量之物資與燃料足以打擊其對方，使之毀滅為止。

此種事實固未在隆美爾籌謀之外。彼如何解決補給問題？此答案曾由最有資格之肯寧漢（Sir Andrew Browne Cunningham）判斷之，渠乃英地中海艦隊之老將，同時曾暫任華盛頓聯合作戰部之委員。〔去年十月（一九四一年），海軍上將稱：「在英軍自埃及邊境前進時，

潛艇，空軍，及艦隊載客兵，在馬爾塔作戰，目的即在阻擋軸心至利比亞之補給。某期中擊沉赴利比亞之敵運輸艦達百分之五十，致隆美爾所得無幾，德軍對此大為震驚，乃調其空軍主力於西西里，襲擊馬爾塔，直至隆美爾幾已獲得所要之補給品為止。」

換言之，埃及會戰第一場乃馬爾塔上空之作戰。劇烈之空中閃擊馬爾塔，致將該地幾已不能再作為戰鬥機之基地，因之曾將隆美爾之地地中海重要生命線開放，使其能集中所要之物資；準備一次主要攻勢。敵方之任務因受維琪之便利而簡單化，因其容許軸心貨運渡過狹隘之海峽至土尼斯——祇須一夜之航程——在西西里與法屬北非之間。

第二場——乃利比亞之戰車會戰，竟至土布魯克淪陷，英第八軍兵力已大為削弱——已為戰爭無足輕重之物，然統帥之卓越，佔極重要之成分。倘隆美爾未先將補給會戰制勝，任何軍事天才均不能對其有助。交通終為有效之梯尺，首先馬爾塔機場被炸，然後艦艇利用黑夜途通過地中海最狹隘之區。

土布魯克之失陷，當時衆皆大驚失色，莫知所措。斯時曾在白宮向羅斯福及邱吉爾報告戰況，一年之後，當邱吉爾再度赴華府之時，渠向記者稱：英軍已遠越土布魯克之前，邱吉爾曾赴該地視察，自沙拉托加之柏古尼後，英軍之慘敗無出其右者。

但土布魯克之失陷是否確屬不祥乎？防守此一不重要之港口作戰，原有兩種不同之見解。其一謂在利比亞第一次挫敗之後，該港之守兵雖被圍困，仍為敵人進攻埃及之威脅。另一觀念富於海軍思慮者，倘屬正確時；認為供應土布魯克之補給，補充，燃料，給水等之困難

實爲得不償失之處置，因東地中海海軍物資已負荷過重，實不宜再遭此補給線之損失。在該地陷落之後，隆美爾並未能利用該港，因一九四二年制空權已確在聯合國掌握之中。

一九四二年夏大量作戰物資護航到達非洲。飛機在尼基利亞森林及恰德沼澤地之空見慣，一如在戰前之克羅義登者。亞歷山大至開羅之沙漠公路兩沿，已滿佈着堆棧及無數飛機場。在夏秋間之準備停頓期間，對蒙特哥美爾之反攻威力，已獲得必要之大量物資補充。蒙帥坐鎮北非，靜待積極準備，精確集中所要之兵力正對敵人裝甲之弱點，果斷之決心，利用機動威力至其最大效能，皆爲主將成功必備之要件。邱相所選之將才以及其性格之要求，已達古來名將之上。

蒙帥自埃及向突尼西亞推進一六〇〇哩僅用六個師，即裝甲師二個及步兵師四個。主要原因，則因計算沙漠補給問題，不得不盡量降低可供應之部隊實力。該項部隊均獲得優渥之作戰兵器，空軍在其上空保持優越之制空權。此項部隊之機動攻擊威力，或爲戰場所僅見者。該項部隊絕未超越供應距離之外，或空軍掩護之先頭。

取躍進式作戰，每次繼以準備停頓，以待次一躍進。協全乃惟一之要件，但補給品，火砲彈藥，燃料，給水，均能按時到達。此一戰役乃軍需後勤兵站藝術之典型。惜後勤人員並未獲得榮譽，僅較與有力焉稍勝一籌耳。

德軍及意軍之整個毀滅主要因素，第一，即其長之供應線，此事當奧欽列克決心撤退至阿拉明時，殆已證實；第二，協同之英美空軍已將敵人之交通線完全破壞。因絕對之制空

權，我方巡邏飛機得能自由向敵人之後方交通施行襲擊。在此期間，敵人所獲彈藥及燃料實屬無幾，據俘虜云敵人大感給養給水之恐慌。

同時海軍嚴密監視西西里海峽。水面，水底及空中部隊之協同，將敵人之船舶大部擊沉，我方之護航隊多得安全到達。肯寧漢海軍上將稱：一九四二年十一月八日至一九四三年五月八日之間，到達北非港口之補給供應達一一，〇〇〇，〇〇〇噸，損失比率佔百分之二點一六。軸心方面損失百分之三十三又三分之一，因之地中海已變爲肯寧漢池了。肯寧漢努力終於再建地中海艦隊控制此一水綫之素願，彼之樂觀終經證實。

當聯合國之部隊登陸北非後，均以爲土尼斯之敵軍即可於數日內肅清之。但波那及非利普維爾均在西西里及撒丁轟炸航空距離之內。故大量物資須在向西較遠之港口——阿爾及爾與阿蘭登陸。軍火及補給品尚須公路及鐵道運輸五百哩之遙。此一綿延之狹隘運輸路綫，由阿爾及爾至前線，表明距離攸長之困難，說明德軍初期在土尼斯戰役時對於補給及補充勝利之原因。於是須六個月之停頓方能籌足集中最後之攻擊。

土尼斯戰役將永遠視為陸海空軍互相協全會戰之敗與勝，基本即在供應線之擴及全球標準範例。在阿拉明時，隆美爾深入過度；其交通線毫未安全；自班加西以五〇〇哩之沙漠運輸壓力，已使其輸送勤務到達破裂點。「我們的海」(Our Sea)已在吾人之控制下。有戰略思想者，體認交通所擔負之任務，則知隆美爾之孤軍深入，但又懼第八軍推進迅速，增長交通線，又將遭受反攻，一如過去者。但肯寧漢之海軍在地面部隊前進後，立將港口恢復

，大批物資均由海運，逐步緊隨地面部隊前進。

關於制空權又發生一種新因素，自一九三九年九月以來各戰區均未獲得此種經驗；即此種制空能予敵人之交通線以打擊，同時吾人一面向前推進，造成敵人無片刻足以獲得立脚之補給餘地，而能久擡，惟有背進之一途。蒙帥之輸送勤務因長距離之負荷僅遭技術困難之外，絕未另遭阻撓。此次戰役再次證明敵人，不論其發動時期之裝備如何充足，倘吾人能將其交通線切斷，同時保持吾人之開放，則終趨於敗亡。

第二節 阿比西尼亞戰役

研究交通者，對阿比西尼亞戰役教訓亦應注意之。初期階段，在意大利參戰之後，突由柏沙格利向卡沙拉邁進，趾高氣揚，如入無人之境。全意大利皆為勝利之歌聲與旗幟所籠罩。英軍，包括精銳之部隊，皆被逐經哈格沙至柏貝拉而入海。英軍被意軍之攻擊，竟一敗塗地，如秋風之捲殘葉，對於英帝國之臣民，實為一嚴重之打擊。但在此次之撤退，魏非爾與其幫手肯寧漢將軍，對戰略之原則，實有深切之瞭解，寧坐觀意軍逐漸增長其輸送線，使其疲憊不堪，至其部隊已大半集中並在良好之蒙巴沙基地獲得所要之作戰物資。

一俟準備完成，即將意軍驅出奇斯馬玉之外，然後一鼓進入非洲之心臟。讀者至此必疑問：肯寧漢之部隊如何越過沙漠前進八百哩，掃蕩哈拉爾，再進四百哩，佔領阿的斯亞貝巴。增長之交通線當可迫之停頓？答案甚為簡單；英軍究竟尚有一條交通

線，不論如何綿長，意軍則已根本無交通線以補充作戰物資，特別爲燃料，有一滴油一滴血之感。即輪胎亦須自班加西經撒哈拉至奧維納特，再經蘇丹至厄立特里亞；該線時有戰鬥機將其輸送機攔截。

故意軍傾其作戰物資來犯時，將英軍驅逐於索馬利蘭之外，但當英軍重建其基地之後，由海洋供應時，英軍即將意軍驅逐於阿比西尼亞之外，因意軍已根本無交通線。

第三節 經土耳其互犯論

對土耳其始終未能獲得完全合作，實爲外交上之一大障礙，並非戰略家所焦心積慮者，然有迫使軍自土敍邊境發動攻勢之可能，即將使其捨棄自保加利亞基地發動攻勢之初心，敵人又將遭遇嚴重之運輸困難，並因地理之障礙而加甚。按安那多洛台地之特點乃爲其沙漠性。其邱阜與乾燥，在平垣處一如俄羅斯之無樹草原，但更爲荒瘠。塔陸斯及反塔陸斯之山脈屏障及其東向之山系，皆構成流向愛琴海及流向黑海之分水嶺，但在流入海口前多構成若干之鹽湖；其南，自亞爾麥尼安高地集流構成之美索不達米亞之各大河流，注入波斯灣，自塔陸斯流入地中海之河流較少。平均此項荒瘠山嶺爲七千呎，稍有森林及草原之地帶居有牧入者，實屬例外。進入其南必須穿越細里細安山脈——高三千三百呎——及若干稍易之山階。自巴牙斯至亞歷山累塔（依斯坎特隆）之海岸公路殊無可述，即在哈塔亦少通路——如在烏比里維山之巴奇山階，及拜蘭山，乃拿破崙進攻大陸之舊道。

越此亞那多落台地之唯一公路，一年四季可通行者，則爲自哈依達巴夏，與伊斯丹堡相對，經安卡拉，卡塞利至美爾新者。該路依其現狀言之，尚不能負荷軍事運輸。至於鐵道，甚至在德國技術顧問監督之下，經尹斯基席爾及可尼亞，或門尼沙至亞宜丁者，足以應付裝甲師之必要供應，實屬可疑。與英美歐洲之鐵道不能相提並論；例如英格蘇曾稱土耳其賣花童竟能隨車奔跑兜售鮮花，此乃渠自列寧那漢至安卡拉乘火車所目睹之狀況。

該亞那多落線之南部對空特別暴露，又爲另一限制因素，因該線塔陸斯山脈後，特別自飛夫齊巴夏起，不斷之遂道，涵洞，橋樑——皆爲空襲目標。在該部分幾無其他道路。即在最有利之場合，德軍亦不能通過此九百哩之台地企圖運輸足夠之物資，而能與其塔陸斯山脈之南相接者。經敘利亞向北之各線交通，鐵道及公路均較優良，運輸量亦可數倍之。

須知一個裝甲師每日可燃汽油五〇〇噸，外加經常之維持，則敵人欲獲得主要作戰物資而能構成奇襲者其伸縮性可謂絕無。故德軍欲自亞那多落台地作戰必加甚其輸送問題，在常期支撑之下必屬自殺無疑。

自塞浦路斯空襲敘利亞又爲論辯之同樣結局。有效之空中閃擊，對地面部隊約爲二百哩，敵人在克里特所享之空中優勢，絕不能與其近接之空軍抵抗。自克里特起飛之戰鬥機至斯卡本托祇須十五分鐘之飛行距離，自羅得或可斯則稍遠。塞浦路斯距多得喀尼斯爲三百哩，故在戰鬥機航程之外。甚至敵人將該島佔領，敵人亦將感空軍設備不足，作進擊敘利亞之基地。軸心假定若在拉塔基登陸則可控制東地中海，惟事實尚無此種可能之跡象。無此種控制

權，敵人欲輸送所要之作戰物資加諸所要之戰場，實爲不可能之事。

土耳其人相信聯合國家雖遭屢次挫敗終必獲勝；土耳其並無傾向軸心國之重要團體——相反的，其抵抗納粹之壓迫對盟軍殊爲有利；土耳其始終同情同盟國作戰，並以善意對盟國處理原料之出口，特別鉻，銅，棉，皮革。故戰爭之幸運，漸次對軸心不利，土耳其更將傾向盟國，最終或將加入盟方。果然，則相同之論辯又將起於聯合國家，是否可經土耳其攻擊巴爾幹，土耳其之交通竊收，其機車數量極感缺乏，欲利用運輸所要之作戰物資，而能掀起痛擊羅馬尼亞之要求，實無希望。

攻擊線或可強迫利用愛琴海；多得喀尼斯及克里特之奪取，或可預定進擊欲在瓦爾達河谷勝利之條件。然土耳其人與我並肩作戰必爲慄悍之勁旅。土耳其人乃有名之好兵——據勞倫索稱土耳其人爲天生的戰士——但渠對其缺點之認識，特別是現代裝備及輸送，亦爲事實，在其能抵抗軸心初次反應前之支援保證前，不能盲目使其暴露受以保加利亞爲基地之德軍打擊。

結束中東戰區之前，試將倭寇控制孟加拉灣所生之困難檢討之。此並非日本人已控制印度洋，因距離之關係，倭寇絕不能遠離基地冒險以其主力艦從事可倫坡以西之行動。但對阿曼灣作神出鬼沒之襲擊威脅性，甚至遠抵巴布埃門德布^{海峽}，並未能消滅，至少可阻撓自亞巴登之燃料補給，其次護航至遠東之作戰物資，亦將受阻。

當時，埃及伊拉克及波斯灣間之大量運動，皆賴海運交通，經紅海及印度洋。因若干汽

油，特別是重油及飛機汽油，須自亞巴登煉油廠取給。故必須保持該線之開放。但倭寇之膽
賊性，雖並不大，因其缺乏截擊艦艇兼顧太平洋及印度洋，海運因新的陸運路線亦減少，中
東各區平行交通得無阻。例如敘利亞之新標準軌接連海發及的黎波里者，已完成，可使埃及
鐵道機車通至德黑蘭及飛夫齊巴夏。次為巴格達至海發之公路，為保護亞巴登及基爾庫克油
管者。該路穿越沙漠五〇〇哩，為全世界最靜寂之道路。所耗費用及努力較平時經濟條件所
要求者超過萬萬；其主要目標已達到，即利比亞與阿富汗間之東西公路交通可能性已經建立
。自耶路撒冷至巴格達之公路汽車二十四小時可達，為繞阿勒頗及尼尼微鐵道之一半時間。
公共汽車亦已開始，路面良，日夜均可保持每小時三十哩速率。在地中海生命線恢復之後，
該新路線將更有價值。

第四節 蘇聯戰區

交通之重要決定性，蘇聯戰區可作為第二例證，其狀況與利比亞戰役頗相類。一九四一
年夏，德軍挾其優越之部隊及大量之物資，愈入愈深，徒增長其前此所無之交通線；但戰略
之彈性限度僅能至此不能至彼，及時機到來時，當其銳進無止境時，已屬強弩之末，或卒至
敗回。

除非有足夠之大量物資補充燃料已集中於險灘之外，進入第聶伯爾之西，能使德軍續向

千哩之巴庫攻入外，則一九四二年之攻勢，對於錫延過遠之納粹交通線之輒性壓力當然趨於過度緊張。

與蘇聯戰役有關者，試將德人攻略蘇聯之真正動向研討之，亦甚湛興味，因至今尚無較切之解釋，足以說明此種冒險之舉，當然一般均認為德人主要目的即在獲得油源之故。

依余觀之，寧為德人深懼被包圍，與外界無交通線，所要必須原料來源斷絕，在納粹人之腦筋中當屬真確不移。因反復不斷的大聲疾呼受包圍——*Seitsestag*，已變成了國民的夜魔了。此事開始發於德國如圈牢中之老牛，應以任何犧牲尋覓出路。德人之猛侵蘇聯猶如盲目之鬥牛不辨西東者。所有軸心份子，皆對包圍怨聲載道，結果認為潛在敵人控制海線之危險。同理，遠見之倭寇，一面讚譽飛機之新任務，過去十年中銳意經營太平洋代管地，中國沿海，台灣，海南，以至安南一連串之海洋基地，謂為其圈柵已擴大矣。現已奔出，控制新嘉坡與印度，並欲鞏固之據為已有。

德軍之供應與維持組織，素稱嚴密，但對交通問題研究有素者，自觀納粹最後兩年在蘇聯戰場刻刻延伸之正面，欲能延長其奇蹟，亦覺深不可能。德人曾採蘇聯之鐵道改裝為可為己用之鐵道，頗著成效。德軍前線平均距離德國邊境已超八百哩，所有物資均須經此長距離輸送供應；中歐鐵道之負荷壓力已漸增至無力應付之階段，甚至在戰爭開始前，該東歐鐵道狀況既已不良。且蘇聯事實並無軍用公路，僅有之可稱為軍用公路者，一為莫斯科明斯克公路，一為通高加索之格奧基軍路。

逐步躍進之閃擊，每次比每一次縮短；供應問題亦依躍進階段而繁，每次比一次困難。起跑時裝甲部隊可一躍而百哩，但至第四階段時僅能前進二十或三十哩。初期之空中閃擊，德軍用俯衝轟炸機為步兵開闢前進路，據稱為二百哩。倘該次使用一千架飛機閃擊時，必須有一千架飛機為預備隊，每週之補充率約為百分之十，即每七日須百架飛機，該數均須自千里外之德國生產中心前來。須知飛機之損耗消耗損失，較戰鬥為烈，尚有出險之事。裝甲部隊及俯衝轟炸機必須補給彈藥及燃料；僅油業人員，深悉用三十噸之油車火車運泰克薩斯之油至新傑爾塞之困難，方能體驗供應二千哩之陣線，僅能用十噸之油車火車，此為歐洲慣用之油車，而其最接近之油源或尚在千里之外，其嚴重性，不言可喻。

據戈林元帥自稱一九四一年至一九四二年之冬季納粹所遭遇之補給困難，殊駭人聽聞。「蘇聯戰場之冬季戰役可怕已極，」戈林自承。「任何戰線絕非吾人於第一次大戰所已遭遇者。所見者幾到處皆有工事掩體，稍要塞化之村落或森林。俄國人總是在我們後方發見——北戰場俄國人在我後方，中戰場俄國人在我們後方，南戰場俄國人還是在我們後方。

「游擊隊破壞鐵道將吾人之補給品焚毀。吾們部隊在嚴冬皆已凍僵如死。冰霜載道的寒冬鐵軌皆裂。吾們機車停頓。整日前線不見彈藥，給養和被服。」

一九四一十四二之冬季德軍準備已達其典型之澈底，建造龐大燃料及軍火補給堆棧；兵學家早已洞悉將準備夏季攻勢，威脅蘇維埃之生命線——第爾加河，為俄羅斯之主要河流動脈及高加索之燃料來源。德軍所聚集之資源初皆用於淹沒俄人之防禦，及其剗達高加索之山

隨後，所有物資殆已耗盡。

一九四二年夏，俄軍距離其主要基地與其補給來源較在戰爭初起時愈為接近。油料即在其高加索線之後門，河運交通可達各地。其工業亦近接莫斯科之東部。事實造成俄軍為一嚴密單位，僅有短小之內線作戰，而德軍反遠離基地散布廣泛。德軍利用冬季所聚集之物資頗善，且獲得若干意外之勝利，但俄軍之精神抵抗已證明長期作戰之惟一結果，則為消耗納粹作戰機構至其疲憊枯竭為止。

此次戰役為一顯著之例證，證明德軍最高統帥部之無能與近視。當然即最初對戰略有啓蒙者亦能預料其結局。（克勞塞維茲之大戰學理固有若干謬誤之論斷，特別預示攻略俄羅斯之可能性。一八二〇年渠稱：「在一八一二年戰役後俄羅斯所予吾人之教訓為土地廣大之帝國不易被征服一也；最後勝利，並非在各種場合如會戰，首府，省縣之損失而消失二也；但此種國家每在其心臟部分為最堅強，倘敵人之攻勢已屆枯竭，則防守者將傾其全力作全面之反攻。」

（惟克勞塞維茲之大戰學理為「喪失土地為喪失士氣之準繩。」斯大林格勒戰役已將其觀點之謬誤證實。惟其大戰學理仍為德國軍事思想認誤之典型。）德軍供應線之困難如此，竟至德空軍亦須擔任輸送勤務。德軍自誇已飛行了二千萬哩供應該戰區，亦未獲得效果。吾人寧願承認德軍組織機構之勝利，但並非德國空軍所望在俄羅斯之勝利。

一九四二年高加索戰役到處皆未能達其主要目標，及冬季降臨，德軍已到達斯大林格勒

及格羅次尼，遂為德軍猛撲浪潮之最高記錄；至是不可爭辯之地理要素，又為作戰之障礙；儼如潮波退縮，泛濫阻遏，流回低凹之地，卒至退回其原來出發之點。

俄軍乘機反攻，壓迫敵人不暇撤退，德軍消耗，損失嚴重。但俄軍最後亦進至距其供應段列之外矣，特別在哈爾科夫戰區，故一九四三年春在頓納次一線，又陷入停頓之狀態。

以上兩次銳利之教訓，德國參謀本部作戰計劃科對於俄羅斯之距離，應如何作正確之重視，實勿庸疑，但閃電戰之傳統觀念，是否再主宰基本警戒心，則尚待證實。

假定列寧格勒及莫斯科之陷落即注定俄羅斯抵抗之崩潰，實無理由。俄軍之縱深防禦配備，其深度為不可探測者，絕非他國所能照抄者。烏拉爾區之工業已如雨後春筍奠立基礎，直抵庫次巴斯盆地，皆為新興之工業區，遠在莫斯科東三千哩。下一世代該處即將化為生產發展之中心，注定東半球之『腹地』即將為該區。槍砲，戰車，飛機及彈藥均已在烏拉爾大量生產。俄人須要盟國之所能協助於彼者，較應獲之權猶過之。

祇須吾人能控制北大西洋，而未受人嚴重阻擋，生產必要之船舶，吾人即可繼續傾瀉作戰物資至亞爾干日爾及磨爾曼斯克。可能威脅赴俄之供應線或將起於印度洋，但因自波斯灣至裏海之間尚須經過長距離之輸送，其重要性實次於北路之白海線各港。通蘇聯之此項交通線或為聯合國家聯合作戰努力最重要之部分。

德最高統帥部倘於對俄作戰開始即能顧慮交通，則不至以奪取首都為職志，即可將全力傾注頓河盆地切斷俄人之動脈窩加爾，則勝利之曙光，實在其眼前，『無奈上帝欲毀滅之者

，渠已先自瘋狂矣」，惜哉！

第五節 中國戰區

左右交通之原則又可在中國戰區作高度之運用，因聯合國家對在中國發動對軸心之攻勢論辯，已甚囂塵上。試思聯合國家如何方能始終維持自印度至中國中部之遠距離之供應線，俾中國軍隊能驅逐倭寇入海，因海岸皆為倭寇所控制耶？聯合國果已保持供應中國軍隊所要之作戰物資，中國軍隊之英勇已能賴之阻遏倭寇之威脅，並將敵人控制於距離海千哩之遙，於是造成倭寇亦忍受陸運之限制。

試詢輸送軍官每月運至昆明之噸數若干——甚至在仰光門德勒臘戍鐵道尙未切斷之前情況如何。可斷言倭寇每日必能運輸相等之噸位至中國港口——又為船舶輸送之優越性明證，特別較道路輸送為有利。

次緬甸公路終於切斷——該路長七百哩——新路線越禪區之山嶺，由薩的亞至保山接至幹路，僅能裝運過去輸送量之餘數，遭遇所能想^想之各種物理困難，包括七千里以上之關隘險地。尚不如，中國部隊移至阿禪區或印度裝備訓練之有利，整訓為一有力之部端賴安全接近之基地，方可進行最後攻勢，將倭寇驅出於暹羅，安南，及馬來亞等地。同時聯合國家須竭盡努力將主要作戰工具供應重慶，俾中國部隊克繼續擔任最重要之使命，將僞寇之兵力作警戒中國佔領區之二十至三十個師單位，永遠不能抽調為他用。但中國之攻勢使命必須儘

限於游擊戰爭，擾亂敵人永無寧息之日，施行無限制之消耗政策。預定之全面攻勢動作，必須配合其戰區，俟其可能時方行之，換言之待輸送軍官明示渠可將必須之作戰物資可大量供應之時機也。

倘蘇聯本身能有餘裕可在遠東採取攻勢，則全般態勢變化。俄軍進入東九省，為中國開一新生命綫——汎西伯利亞鐵道——或可使聯合國獲得中國人力資源之完全利益，甚至如此，而道路輸送仍屬過長，不足供應中國部隊所要之裝備。直至斯時，限制陸路輸送之原則，亦將限制中國部隊活動之範圍。自蘇聯之烏里木齊及阿爾馬爾塔運至中國之微資，或能維中國部隊之步兵火器，但以飛機供應中國則甚易，但一俟飛到，該項飛機殆已可報廢。最有效之攻勢能襲擊日本本土者，當以美國巨型轟炸機可自中國內地出動，較有希望。但三千哩之來回距離對日本工業中心遠征，所攜炸彈必須削減，同時向中國內地供應汽油，又造成運輸上之極大問題。

倭寇亦受同樣之原則被阻，因中國中部之廣闊面積，已使其動作失效，其惟一之利益，因其輸送汽油至其前進基地尚屬較易，故能不斷以飛機威脅重慶並轟炸中國其他各中心。

第六節 太平洋戰區

繼續檢討交通在各戰場之影響，太平洋戰區亦未可忽略。倭寇當然感到此種延伸之交通綫為一不可究詰之問題，因日本工業潛勢微弱不足應付船舶之損失。每一隻運輸船之沉沒

，爲一不可補償之損失，而聯合國家於每損失一艦時即可以兩艦補之。故欲敗倭寇必須用過漸消耗其船舶將其海運線打破不可，故終有一日雙方太平洋艦隊須被迫一試高低。同時，潛水艦，水面艦艇，及飛機與更多之飛機，警戒阿拉富拉及帝汶海面者，以及印度洋者，凡發現每一敵艦，即將之沉沒，對澳洲之安全效力最大，最後將倭寇在東印度之活動陷於瓦解，較之一般評論家或不負責之政治家所建議者用不充分之物資發動假定之攻勢者，優良多矣。美國轟炸航空須對此種使命作重大之犧牲。其任務爲轟炸該護航隊，切斷其供應綫——四千哩長——倘倭寇欲對澳洲作全面攻勢時。吾人之文化將在太平洋受危，除非美國能繼續維持麥克阿塞戰區之飛機及人員與燃料之供應。

美國可勝任之，對其本國之安全性毫無犧牲。在大戰無定之迷陣中，其一最顯明之確定事實，依研究交通學者之觀點言之——美國根本無被侵略之可能。倭寇威脅美國之加利福尼亞，尚距五千哩之洋面。甚至一次壓倒之海軍勝利，倘上帝無眼時，倭寇亦無力忍受美國西海岸之任一點百分之一的物資重量，或百分之一的飛機數目，待機出動者。

雖然，澳洲一再呼籲救濟，據吾人所知，倘無美國之援助，則曠世無籌之悲劇，即將在西南太平洋揭於此無能爲力之世界。至一九四二年底倭寇之努力似已再無延伸之跡象。倭寇已佔領馬來亞及東印度屬島，獲得必要之基地，再作南進之準備。人民均在自詢歐洲是否將趨於永遠滅亡於太平洋，一個新興之帝國，將對於世界各處歐洲人之傳統及其文化受不斷之威脅。

澳洲人與紐錫蘭人皆英人之後裔。故欲應援，僅有美國物資及美國空軍足以應付之，一面在澳洲海岸取防禦態勢封鎖倭寇之進犯，一面對其交通綫採取攻勢，方能在吾人鞭長莫及之外圍解除任何威脅。試一覽世界地圖，澳洲政治家之恐慌似可減輕，即使倭寇已建立大陸之橋頭堡壘於澳洲，其交通綫之長，橫濱至雪梨為四三七五哩，絕不能保持開放，除非盟國之海軍艦隊及空軍均已在西南太平洋被其滅亡。以二十五萬之攻略部隊所要之船艙輸送，即將倭寇之所有商船隊運輸能力完全佔有，以保守之數字估計每士兵逾此遠程須十七噸，並以三噸四作爲每人登陸後所要之預備量，此種數字乃第一次大戰美軍在法國登陸所得之記錄；或適合今日倭寇之需要，因倭寇之要求實較吾人爲少。勿忘七十年前倭寇始向吾人學步效鑒；其國民固皆農民，其生活固今昔如一。倭寇腦筋仍無變化，但不幸者已熟練如何運用西方之兵器。

故澳洲命運之答案，並不在將其陸軍之整備，以抵抗威脅之被侵入，寧在聯合國海軍及空軍之勝利，將倭寇之船艙資源毀滅之，即可大收庸功。

澳洲之海岸綫長達一一，五〇〇哩，大陸三分之二爲沙漠，內陸幾爲人烟稀少之區。人口稠密之處僅爲海岸之狹隘地帶，特別在東部自昆士蘭之中至澳洲南部海灣地帶爲甚，西方僅有接近柏德之袋形沃土。欲防守海岸綫之全部幾不可能，且僅在富庶之區有攻擊之價值。一九四二年倭寇似企圖欲在達爾文港獲得一立足點，緣其有若干戰略利益。但達爾文港乃一熱帶式之多蠶區，爲東方及澳洲大陸商務交通之天然十字路。雖其名稱悅耳，達爾文與其他

澳洲城市相差甚遠，全部北方海岸對於其榮圈之盜匪毫無誘惑之力，甚至用爲踏足石，進行較有利之攻略目的——奪取澳洲有價值之工業——達爾文究非廣遠爲上策之地。距新嘉坡較近，距雪梨反較遠，與南相通者僅通柏頓之窄軌鐵道；爾後須經六五〇哩之沙漠方可至「死心」阿麗斯泉；自此有單軌鐵道至亞德拉德——當然非一侵進之路綫。

某一時期，麥克阿瑟自麥克阿瑟河曾有兩週之陸地旅行，該河注入接近達爾文港之卡本塔利亞灣。該交通綫之困難對一侵進之將軍有名幾相等，倘其欲自達爾文越大陸之荒漠，其所遭遇之困難將更無以名狀。僅有由海面向煤產區之新南威爾斯，或西澳洲八十哩海灘進攻，方可能制澳洲咽喉之死命。

西部之柏德與東南富庶區相連者有一千哩長之公路及鐵道，但對於其榮圈之利益並無可言，雖然該處有白種人廿五萬居民，武士道之好手或可拘之作爲有用之還價抵押品。總之，此種據點——達爾文及柏德——分居極北與極西，確有戰略之價值，頗有誘惑倭寇之毒計。

澳洲本部鐵軌不一又爲機動之一大障礙。據查計有五種不同之軌道，雖然一九一年啓欽納曾建議制式軌道爲軍事緊急需要，仍未見效。

據澳洲軍事專家判斷倭寇一俟進犯必循歸來亞作戰之故智典型——換言之，先摧毁海岸居民區，效袋鼠之跳躍，自一空軍基地至另一空軍基地。但是袋鼠乃澳洲之土產，料已準備任何事變。於是倭寇始須初次對其輜重供應自理；如初蒞澳洲之原始土著，以蛇，蜥蜴充飢，以淺坑之水解渴，亦無在中央及北部荒漠之區生還之望。

聯合國各戰區指揮官之受人愛戴與信仰向無若麥克阿瑟將軍者，不但其本國人如此對之，即其他人民亦如此。渠將澳洲改為攻勢之跳板，所要作戰工具，船舶，及飛機均已陸續自美國供應而來。當然麥帥之交通線甚長，經檀香山由舊金山至雪梨為六五一哩，直線或可減三〇〇哩。但倭寇之綫亦遠，橫濱至雪梨為四三七五哩。敵人之利幾甚微，因吾人噸位之優越及吾人補充損失之能力，每能勝過之。

故澳洲防禦第一綫為自橫濱之運輸綫，吾人可確定運至澳洲之物資與燃料較倭寇所能運動者必超出其上。體認此種不可爭辯之真理，東京之軍閥當知之甚明，特別在倭寇欲與澳洲作戲劇性之單獨媾和後，固無足驚異，倘倭寇集中其全力進犯中國與印度，同時鞏固其最近所征服之區，對澳洲威脅銳減，甚至對達爾文及其他各地之空襲間斷或停頓，吾人可相信麥帥必能伺機將戰爭帶至日本，一俟其必要之物資已整備完成。

第七節 英國交通線之破壞

戰爭初起時，希特勒必獲得並接受了最善之戰略顧問。德國人對交通事項當然已作到最理想之工作。須知在第一次大戰末數設於挪威及英國東北海岸之水雷數量達七萬之多，德人深知挪威海岸為其北部出口之要津，掃雷艦必須經常工作，其裝駁艦若得挪威海岸之峽谷出發，則不可一世。拉浦蘭控制赴俄之北極路綫；故先將之佔領。法國西海岸可供應其潛水艦出沒大西洋航線。克里特將愛琴海封鎖。於亞西里集中飛機，可隨時對任何方向出動，切斷

地中海。倭寇投機聰明將太平洋及印度洋之交通封鎖，且將印度油源及橡皮奪取。大戰初期三年中軸心所獲者誠屬驚人，特別在交通線上成功最大。對吾人交通線之戰役，確為精密計畫，精密執行的。

戰術阻撓交通之例證最明顯者為德軍在荷蘭以降落傘攻擊莫爾基克橋梁之舉，因之遂控制荷蘭交通之樞紐，將荷軍主力退却路切斷；以最少之代價，獲得最大之戰果。

但一九四三年初起，不可置喙之地理性障礙，及陸路輸送限制之原則，開始發生作用。海洋再度證明為輸送媒介之最優越條件。希特勒決定攻略俄羅斯乃其死狀之簽發。大戰之絃樂交響產生了新調……。希特勒在其征服之重負下叫苦連天。逐次渠為縮短其交通線而放棄其已奪得之地。但德國軍事思想原認為戰爭之獲勝，即為土地之征服，故繼續土地之喪失，即認為大不利，對於國內之民氣有不可挽回之頹勢。

歐洲戰區漸放光明之色。吾人之交通線已重建並屬有效；敵人受不堪負荷之重累大有崩裂之危。惟太平洋戰區狀況尙未能力疾改善。

茲試檢討東印度，馬來亞，緬甸，及新加坡之損失，對於交通線之影響如何。在一次的敗績，倭寇竟獲得美國百分之九十五的橡皮供應與百分之八十的美國工業用之錫；遠東之丟臉喪面子須好多世代纔能恢轉來。但最嚴重之損失為油料。倭寇獲得塔拉干之油源，其純度可直接啣入船隻之油槽內應用。塔拉干於失陷後六個月之內，油產即已恢復，對倭寇並非嚴重問題。至巴蘭本及巴蘭干之失陷，對吾人更為不利——此乃吾人所遭遇最大一次打擊。因

巴蘭本區產油量與浦拉斯梯者及與所有羅馬尼亞各區之總量相等。換言之，蘇門答臘一區吾人已損失掉如德人在全歐總體戰爭努力所消耗之量，及巴蘭干之損失，則高度之油源供應已無代替之地，特別適合造百號猝燒飛機汽油者。兩者之損失為吾人遠東生命綫內運輸之最大損失；因油船之缺乏，致造成澳洲及紐錫蘭油料供應輸送問題慘局。

據此項征服吾人應承認倭寇現已獲得所有利益並將繼續享受之，只要其船舶不成問題。生產為倭寇之病根。倭寇每年鋼皮產量將屆百萬噸之數，美國每月即可造此數。倭寇補充船舶之力尚不及吾人五分之一，飛機亦如此——倭寇每月僅能造三百架——而其損失較其初期祇剩其半。一俟聯合國家能有餘虞調用全部艦隊與空軍實力反攻倭寇之交通綫時，則倭寇之勝利結構，即將如積木所堆之家屋而傾覆也。

第八節 開闢日本戰場

進攻日本本部之攻勢可能性動作，交通問題又居首要。設無蘇聯之完全合作，日本絕不至受連續不斷轟炸。好事之評論家每稱阿留申羣島之荷蘭港，殊不知該港距本洲之東京工業中心尚有二八三五哩。僅中國之威海衛距橫濱為在千哩之內者，可視為轟炸較有效之範圍。自東西伯利亞，即海參威，斯巴斯克，伯力及海蘭泡等地之轟炸機可向倭寇心臟及其朝鮮與東北九省之軍事據點作有力之轟炸。

吾人必須認識日俄戰爭，在交通方面倭寇居於上風——倭寇僅一海之隔即可自其最近之

基地輸送，而蘇聯之大規模生產中心尚須經汎西伯利亞三千哩之輸送。

蘇聯深知其遠東戰區相當孤立，蘇聯不但將中西伯利亞之水陸交通加強，建立主要國防工業地區於各該地，即沿海濱省區，亦在其注意之範圍。過去十二年外界對於蘇維埃政府如何進行工業化之成功奇蹟，如在鼓中。如支加哥在十九世紀之六七十年中之開發，與馬格尼多高爾斯基——烏拉爾東一千哩之工業化相較，未免相形見拙，該處在一九二九年時尚為開擴之無樹草原，三年之後人口突增至二十五萬，一九四〇年鋼產量已超過克魯伯鋼鐵廠；誠屬驚人！距馬格尼多高爾斯基東又一千哩之庫次貝次盆地與利德爾（外興安嶺）礦業區，十年前為中亞之又一無樹草原，原為韃靼族遊牧帳幕之區；今日已滿布軍需工業製造廠。甚至康索馬列斯克及海參威東北之礦業區亦在工業化之過程中。

汎西伯利亞鐵道全為雙軌者，就中有增至三軌者，其運輸量亦大增，但與倭寇能遲至羅津及中國北部大港之數量，而有助於作戰者，尚不及其十一。故依交通之觀點論今日蘇聯之狀況較日俄戰爭時代已強似多矣，且接近海參威之地區已新興若干工業前哨，較前遠出二千里之外。但現代戰爭要求於交通綫者，及其戰略上之相對重要性，較二十世紀初葉其大已無可比擬。汎西伯利亞鐵道繞黑龍江者殊為暴露，反之日本短距離之海運更為有利。故同盟國之戰略與最高統帥對此點表現考慮周詳，務使蘇聯專心致力對德軍作戰，不受其他干擾；否則一有分心，必至分散實力，對盟國終無何益。

倭寇之戰略計畫在藉其初期發動之勝利，向各方奪取吾人之供應資源及其所能達到之各

據點。其爆發誠如入無人之境，但一物理現象為其忽略，凡任防護幽員者皆認之；即在爆炸半徑距離內之壓縮空氣之急驟與威力，必繼之因大氣壓力復原時發生約相等之劇烈向心吸力。故距爆炸中心若干遠之牆壁每凹入，經剎那之震動，最後向外傾倒，並向爆炸之中心而傾倒，此乃壓力補償定律；此定律在一九四二年初所發生之爆炸亦將證實之。

倭寇在該戰區用奪取東印度之廣大資源與擾亂吾人在西南太平洋之交通，以達到其摧毀聯合國家之實力。殊不知在其計畫中發生兩大謬誤：第一、橡膠，油，錫之損失僅屬造成不便，但並非如彼所期望之致命之傷，因吾人尚可賴其他處資源供應。第二、對吾人交通之打擊已將其本身之交通線加長而暴露，竟至其裝甲已現弱點。

倭寇處心積慮以本洲為輪轂之工業中心以構成其國防輪盤之輪轄者，全賴其輪輻之支撑。於是其弱點即在此；倘其一輻折裂，則其軸即脫落。例如，特路克之佔領，即可將倭寇在太平洋之勢力肅清其一直角弧。塞班與帛琉之佔領及關島之收回，即可使其在東印度之盤踞動搖，若能獲得小笠原羣島或南沙羣島，則其交通線即將崩潰。此種戰略觀念所產生之弱點，一俟聯合國家之陸海空軍聯合集中毀滅日本海軍及其商船時，即可立見。一俟輪轂折斷，倭寇即將退縮守其本島。

第九節 開闢新戰場

大戰初期三年間，若干政治政潮之壓力，迫使吾人開闢未成熟之新戰場；或放棄守勢拖

延戰爭，要皆受當時環境之關係，在他處及每處掀起攻勢作戰。美國參戰之後，美國出版界所充滿者，皆此種動憤之濫調。其書描寫此種攻勢，頗受羣衆之歡迎；主張對意大利發動全面攻勢，對基本之交通重要性毫未置諸腦際。對意大利進攻若供應線尚未獲得保障時，則必無效可收，換言之，除非俟吾人已控制全北非海岸遠至突尼斯之前，不能對意大利作有效之攻擊。故吾人始終不放棄威爾比亞者，殆即為攻擊意大利之準備。故第二戰場之開闢尚須稍候。

自非洲肅清軸心勢力刻已大獲全功；船舶可通過直布羅陀，縮短交通線約達一個月之航程，但撒丁尼亞及西西里之機場仍阻撓吾人運輸足夠之物資前往意大利海岸之弱點，俾能大規模之登陸作戰。在佔領前二島之前，吾人無有力空軍支援之望；在地中海生命線完全在吾人操縱之前，則空軍之維持，登陸部隊之物資燃料供應，幾屬毫無把握。

攻勢之猶太誤吠於林木矣。希臘戰役之教訓未知也，因未能供應作戰地點所要足以應敵之百分之一的物資，於是造成百分之百的失敗，斯時德軍在奧斯特馬克及保加利亞積集之物資，實遠超吾人所能供應者。事實上，某希臘高級幕僚，現已任部長者，曾反對此種冒險，建議審撤退若干希臘壯丁至巴力斯坦受訓整編，再圖後效。

任何新發動之攻勢，均須注意最短與最安全之交通線，予以充足之空軍支援可能性，導向最有利之戰略地位。吾人必須抵抗隨意開闢第二戰場，輸送明示吾人，吾人將遭遇較吾人所能發出之大量火力。任何場合，凡未獲得有利情況之先，吾人必須靜靜伺機，俟敵人之懈。

舶，運輸工具，燃料等均已告罄。並切記交通將任最要之使命，盡力保障吾人之交通綫，消耗敵人之交通綫，特別其船舶；在高加索取守勢使敵人無獲油料之可能；將列烏納及波利次之人造汽油廠及格爾申克寧之重要煉焦廠，均行轟炸之。

但攻勢之猶大又狂吠於海峽地帶，遭受同樣之原則限制。納粹現欲發動攻英作戰實甚無可能，德軍已早認識，英人準備已完成，英國國防已加強，德軍欲求保持其供應綫之開放實為夢想。故然性之判斷侵英僅先於侵美而已。

英國受侵之威脅，現雖較遠，但其英勇之精神亦如拜絲后所表現者，渠稱：『朕之愛民歟，暴君豈懼乎！朕身一弱婦耳，朕心乃王者乃英王也，然試思巴爾馬或西班牙或歐洲任何王子應對侵略吾土有所畏。朕不願造成此亂局，朕寧願身先士卒，保衛邦國。』

侵略美國雖可想像，但須假定大西洋會戰與太平洋會戰皆已失敗，換言之即無異謂戰爭之整個失敗。即使假定最不利之情況下，此種冒險結局終告失敗，敵人絕無是項船舶足以輸送所要之人員與物資，遠越重，遭遇美國儲備之鉅大火力反攻。次要之攻勢如由航艦出擊之空襲，或技術進步許可時，用以陸地為基地之空軍可自海外出發，似亦尚在直接有效距離可能之外，雖然尚可如此準備之。美國有被襲之可能固屬可信，但美國絕不至依現在生產之飛機即可向其本土自海外作不斷之空襲。

此事空襲里程確為重要因素。最遠一次之轟炸記錄為意軍一九四一年春向波斯灣之巴爾空襲。敵軍自羅得島之馬利查機場出發至巴爾共一千六百哩，僅投擲半打小號炸彈——並未

造成任何損害——自該處越哈沙之卡紹克油產之上空，曾炸毀一段油管，爾後飛越亞刺伯至阿比亞尼亞之阿斯馬拉，總距離為二千七百哩。燃料重量過鉅，致僅能攜帶傷人之炸彈，根本無力造成工業上之嚴重損壞。

當時英國最大之蘭開夏及斯太林轟炸機，載量八噸，出襲柏林及都靈等地，絕未超出千里半徑之外。意空軍之空襲記錄雖佳，但成功殊少，或可達到宣傳之目的。

故有用之正常轟炸限度為往千哩來千哩，其為一千哩，雖然超此距離亦為技術限度可能者。一九四一年十二月七日菲律賓之空中堡壘對佐士保海軍基地，僅距馬尼拉一千四百哩，可謂良好目標，大阪，名古屋，橫濱尚未計之。斯時未實施空襲者，即因攜彈量有限，並無利益可言。該距離為歐洲至美國之半，故以劣勢之軸心飛機不足作有效之轟炸。

大戰產生若干奇蹟，如柏林廣播台所明確宣稱者：『向來之民族絕未如美國今日之國民麻醉者。如紐約及新英格蘭等地已從事防空演習，誠為馬戲團五星巴爾弄後最大之節目。』惟欲轟炸美國，除自太平洋之航艦出發外，實尚無成功之望。但當地對高度之工業化區域之防護措施乃屬必要者，但其東部海岸除軸心已控制大西洋後，始能作有效之襲擊。美國對不意之空襲已預為措施，當不致受嚴重之損害。軸心欲在兩洋獲得主動，開闢西半球之新戰場，實尚無此種跡象可言。

故任何高呼之盟國所要開闢之新戰場，實乃一老戰場。最顯著者為意大利戰場，此方準備工作已進行甚久，摩爾曼斯克與亞爾干日爾為另一可能正面，該處具備已建立之基地。但

大戰初期三年中如在法國或挪威進攻，皆無異自殺，因該處為敵人防護最强之點；吾人必須待機，至敵人之堡壘已逐漸衰弱始可着手。德人已失去機先與決心，向軸心歐洲正面攻擊之時機已成熟。何時到來，固不須吾人之妄加揣測。

中英美之戰略有須明朗化自屬必要，輿論界應避免紙上談兵之戰略家之信口開河，蓋稍有不慎，每易造成羣衆之不安，迫使政治人物冒昧從事，此類不幸事件，已數見不鮮。

第十節 輸送軍官之使命

戰時主要之使命為輸送軍官之使命，輸送軍官應當，通常為，同時為一地理專家。在任何作戰會議均須有輸送軍官出席與發言之機會。祇情通常多視之為不關重要之附屬品，認為過去之成就都是職業兵所造成之軍事傳統觀念，祇有他們自己是戰略部署之決定者，此殆即證明『太遲太少』所造成之原因。

任何系統之下倘不接納運輸專家之意見者，必造成絕大之裂痕。因運輸專家始有力申明敵人可自何處集結必要之物資進攻，我軍何地可採取攻勢行動，且確實對應供應於戰地之必須供應品。

依大戰之教訓，若干因素須考慮——氣候，地形，給養，給水，燃料供應，局地制空權，所遭遇之火力重量等。十全十美之將帥，如英軍之魏非爾與亞歷山大輩，不可多得；渠等尚瞭解任何高等戰略計畫與每一決心，不但須有足夠之空軍支援，且須經過輸送軍官之核簽

，方能奏效。

氣象專家亦擔任決定之使命。按寒冷每可被忽略而不顧；但熱則如何。例如俄羅斯每受此種影響。一世紀半前俄人在隆冬之季將拿破崙驅出，一屆雙方勢均力敵時已延至寒冬冰凍期。一九一五年元月尼古拉大公不顧氣候之酷寒卒在阿爾麥尼亞發動輝煌之攻勢。魏非爾將軍評此次作戰云：「依其交通狀況及補給困難言之，其前進深入，或有不利於戰略要求者」——此例，證明凡大戰略家對於交通之注意已為其天性矣。

俄人向芬蘭發動攻勢亦在最冷之季候中行之。一九四一年冬，雙方均應冬眠，俄人則又大舉自列寧格勒及莫斯科發動反攻，納粹作戰機構竟遭受空前未有之大害。

次年，一九四二——四三之冬季，德軍正欲高唱奪油之完全勝利與封鎖窩爾加綫，德軍努力企圖保全所得：德軍深入至格羅次尼，威脅高加索南北之鐵道綫；佔領蘇維埃之主要穀倉，羅斯托夫之東南廣大無樹草原，對蘇聯作戰經濟體系打擊慘重。但德軍未計算俄軍之特質——善於冬季戰——再次被逐退回。一九四二發動之區，其損失重大又為前此所無。於是蘇維埃之冬季有效作戰已進入大有可能性之領域；俄軍竟為冬季中之危險物，猶如倭寇之適應叢林戰者，其歸化性頗有共通之處。但沙漠中之高溫度，在夏季之運動戰每為一大絆繫，（如第一次利比亞戰役，掃蕩工作繼續至六月及七月中），雖然未能完全阻止之。

此次大戰誠有若干不可預料之事實，蓋任何研究之結論，均隨即有被推翻之慮。雖然，交通業務，輸送軍官所從事者實乃一嚴整之科學，與，一如理論數學之嚴格，至低限，渠所

導吾人沿直狹之公算最大之道路前進。

渠可立刻斷言利用喀拉可蘭山隘越過一八，〇〇〇呎之希馬刺雅山，或經杜拉山系越過印度庫錫（二六〇〇呎）作爲供應中國之經常線爲不可能者，雖然馬哥勃羅及其後人曾取該道東往中國並非不可能者。在八世紀時中國古將會率萬人之陸軍越過希馬刺雅山，今日吉爾吉特及洪沙尙有遺跡可尋。但今日依作戰物資之需要複雜，運動軍隊亦趨繁難，凡建議利用該綫者，尙須以牛與驥駝代之。

輸送軍官可立言，由美國用油船赴澳洲較倭寇以鐵道由曼谷運至景邁，再運至緬甸前綫爲易，雖然海運距離幾十倍之。

凡倭寇能用海運供應之地，並護有局地制空權，則必易獲勝利。倭寇並享一實際利益——即其不需糧重。如蝗蟲然，就地取給。寇倭因能忍飢挨餓，故常能持久作戰，平時卽訓養之一碗米飯，一片生魚，一攝海藻果腹，此對西方人幾等於饑餓。但在長期作戰，倭寇亦備受交通綫之拉長，不克逃避主要作戰物資之運輸。

此乃一般受訓之輸送軍官所考慮者，每可精密預測某處將發動攻勢，某處將停頓矣。現代戰爭之重量與否判斷，每一運動幾皆由此種科學之理則所左右。

吾人現已確定，其他事件皆相等，凡能善於控制交通者必勝無疑，故宜成立完全獨立之「交通委員會」，應包括最有權威之交通領袖人物，廣義的，包括燃料，及資源，及其他相關之事項。因凡此種種因素在後勤部及國防部之各處科中皆將嚴密考慮之，同時經濟作戰部，

船舶部亦精密重視之。所有統計資料諸元，均澈底編輯有案可稽，海軍情報對此項資料素有供獻，但至今尚無一調整之機關，而能對此種部科之事件以權威自居者，除非總司令本人，向各該部科搜集所要之資料，以作參考。

倘該委員會組成後，一切軍事方案即將自動向其諮詢。如攻歐計畫方案，該計畫可設計經瓦爾大河谷攻略巴爾幹。則該委員會即可報告開闢愛琴海及爾後保持以船舶供應沙洛尼卡路綫之薄弱性，或述明瓦爾大河谷之補給綫，資源之可為我用者或不能為敵用者——如布爾之銅礦；特別成功之攻略應如何對付敵人之交通等。檢討此案時，由士爾奴塞維林至加拉次奪取多瑙河，當然即為軸心之崩潰。該委員會將引證魯登道夫之名言：「自巴爾幹突破為德軍交通之致命傷」——「多瑙河之河運對德軍補給系統絕對重要」——「飛機汽油僅餘兩個月之量，海軍燃料僅有十月之量，羅馬尼亞之補給來源又被切斷。」二次大戰德軍參謀部對此必有深切認識，故佔領克里特及希臘本土，俾聯合國永在愛琴海外不能取道瓦爾大河谷。

故巴爾幹公路通達敵方之重要地區者，必受該委員會之最大注意，最後經核簽之後，該計畫若果須實施時，必須保證通愛琴海之供應線已開放與維持為條件。

同理建議攻略挪威之計畫方案，亦非一人可擬定者，無論如何重視之，其心目中必有其他思慮，不如歷年對蘇聯供應線有研究之機關核簽之。渠等深知護航隊每三十五隻有沉二十八艘者，到達者僅二艘，餘則分散——此實交通上最慘之結局。美國運輸勤務部司令格魯斯少將謂經此慘禍後，美國船舶經此路者已暫時停頓。但巴蘭海補給線甚屬重要，交通委員會

不致輕易核簽任何脆弱方案，倘其安全保障無把握時。

次，倘有意欲供應重慶一個裝甲師與重砲兵之計畫方案，則該委員會將立刻否決之。此種設計，無論如何不可能，而多年訓練之軍人尙極端主張此案。

凡各專家名流構成之各團體機關，解決某一問題時，則意見紛歧每不易得一結論，各單位任何人均可依其想像提出計畫，左右最後之最高決定權；不顧其他單位之反對。倘若一般能予今日戰爭中之交通重要使命考慮之，則交通委員會可有否決權時，則希臘戰役之慘敗與將所有資源供應新加坡之不利，即將永無再犯之機會。

次，倘建議機關永久賴平時之帝國國防委員會，則應成立一負責之反對機關，以滿足吾人之疑慮。必能對伊登反對意大利對阿比亞尼亞之蠢動——對吾人之交通線威脅性最大者，當有助力。較邱吉爾位低者當羣起鼓動老反反帝國主義之謬誤，此事料在戰爭爆發後即起。代表各軍種之團體，其聯合意見未可厚非之，或可調諧反帝國主義者與妥協派之富於誘惑之方案，然後使全國瞭解自救之道果何在。

將來之安全是否仍基於什麼新的夢想之塔，或一種新生的國聯？吾人是否建築吾人之堡壘於空中乎？吾人之國防於沙灘上乎？……審顧吾人未來之安全掌握於安全之交通委員會手中。事實上成立此項委員會已為一不可置辯之辯辭，倘吾人欲認定進入全球和平，較進入全球戰爭為更迫切時，則光明之焦點將仍聚積於此重要之問題——交通。

第二章 戰鬥前線

四六

第三章 戰術成果與戰略利益

——軍事專業已變爲運輸工業技能。瓦石木德將軍

約言之兵法可分爲三大部門，每部門又可分爲子目。三大部門者：戰略學，戰術學，與戰務學是也。戰務學者，軍需後勤業務也。凡部隊之運動調遣宿營及供應補給事項，殆均屬之，該名詞由法文之行軍學 *L'organisation* 而來，(*Logis* 為駐紮，*Logistique* 為含營)，雖然軍需署之業務並未在此議題之內。(按戰務學 *Logistics* 乃美國名詞，與法文原名略有出入，其涵義之廣，總之該詞幾將大戰中所包括之廣大業務，已概括爲一個獨立之單詞。)

戰畧學與戰術學之界限，向來即無確定之劃分，僅能將之適應其固有之範圍，俾吾人對戰爭之全體概念有所依據。最佳之定義，或爲哈姆萊 (Sir Edward Hamley) 所稱：『全體戰區屬於戰畧，戰場則屬於戰術之範圍。』換言之，最高統帥部——爲操於羅斯福，斯大林，蔣主席，及邱吉爾——等之手者，屬於戰畧範圍，至作戰行動之戰術統制，則由戰鬥單位司令官處理之。

希臘文戰畧 (*Strategos*) 其義爲最高軍事統帥，其職權在計劃。戰術家僅在執行戰畧家所擬定之政策。戰畧之目標在於最有利之情況下達到所要之目的，初期準備階段，吾人不能從事攻勢動作，即在避免不意之冒險，但嗣後吾人之戰畧即將直接着眼最後之目的。

試將時作引證之戰役研究之，一般見解對於某種戰爭與戰畧問題每發生混淆之弊。拿破

備每被稱爲現代閃電戰理論之始祖，且爲閃電攻勢之名將。但其命運如何。當然閃電戰之誤辯論立陳於眼前。拿破崙之失敗，實爲其所易得之勝利所迷惑，致導向於延伸其交通線，乃爲不可避免之事實。結果閃電戰竟驅其企圖之外——一直奔向地中海倫納。

自一八〇六年後拿破崙之戰畧思想退化期間甚屬明顯，其惟一之注意事項，幾屬將敵人置諸戰鬥並摧毀之，渠歷次均獲得成功。每經一次勝利渠即愈爲得意忘形趾，高氣揚，一如希特勒之目空一切，大張撻伐者。拿破崙僅逃避掉自然與不可避免之過度延伸較依現代戰爭狀況下支持稍久耳，蓋駛載時代之交通遠不如現代之視爲更重要。內燃機之時代，拿破崙之勳業必可縮爲一半，或四分之三。據謂渠之弱點皆在輜重補給，其所不克停頓一再繼續攻畧之原因，即因其部隊刻須要新食糧。今昔相較狀況如一，固然納粹之鐵騎要求，不僅糧食且及所有原料。

一九四一年及一九四二年各方呼籲採取攻勢動作以助蘇聯，並可收復已失之地。不幸欲獲得外行之同情心未免過易，於是誤導之擬定一戰略計劃，以適應其個人之願望思想。當一拳打倒鼻頭時，何事更較打回來之心切？故凡支援攻勢作戰不顧一切犧牲者，每多大意之處。漢尼拔及拿破崙每因之引爲例證。但對於漢尼拔之敵人費邊，肯大部，最著名之「遲緩家」——所謂費邊派戰爭政策之鼻祖——其戰略着眼祇在藉樹加泰基人之側翼，消耗其資源，切斷其通非洲之策源地交通線，絕不在任何場合行決戰自招不可挽救之敗亡。一再拖延抗戰決心，以時間換取空間，直至羅馬已準備完畢足以對漢尼拔作決定之打擊時，始大舉應戰，此

事多未爲人注意。迦太基——本鄉，因此次之攻勢作戰錦標——終趨於無效，其瓦礫，其圍

闈，及其墳墓皆撒以鹽漬之，該城將無再甦生之望。

大戰初期因必要，並非因選擇，聯合國家所以採取費邊政策者，蓋二千年前即已有顯明之成功者。亦屬必要，吾人必須從之，待吾人已相當強大，敵人已相當衰弱，方能發動全面攻勢，預料必獲合理之勝利。此意並非即謂吾人不經奮戰即能企圖戰勝。其義乃欲行展緩決定性之作戰，須至吾人已決定該次會戰確屬最爲有利。

戰史中勝利之閃電戰爭，固屢見不鮮，如無名之戰役，爲一般所不斷引證之攻勢均屬之，結果均被其本身之勝利所毀滅。漢尼拔與拿破崙各均奮戰十五年。依現代之，狀況言之，每步前進即爲另須解決之維持問題，則渠等可延長之時間亦不至超過五年，此例與希特勒之持久，及德皇之壽命限制如出一轍。

依此項辯證之觀點，試再將攻勢戰役著作研究之，則必可獲得無窮之益。例如拿破崙之遠征，一百零一次之勝利，德皇僅止於杜恩而已，距吾人研究之目的殊遠。一九一八年日耳曼帝國之崩潰，與拿破崙之沒落於聖海倫納，以及加泰基之永趨滅亡等戰例言之，欲僅持攻勢即可戰勝之論，即可不攻自破。因之吾人可確定者，克勞塞維慈之大戰學理，將永無信守之必要。其兵學家之令譽尙何能不墜！

蓋德國兵學家能完全將戰略與戰術之差別認識清楚者尙無一人，此誠吾人之一大幸運。日耳曼軍事科學之精義所在可以克勞塞維慈之一句名言包括無遺——「勝利之代價赤血也」。

倘尚有何人懷疑謂德意志爲一民族時，至最後之一人，以他人痛苦滿足其本人之自賣一快，試將此語玩味，則可思過半矣。切記千年以來，日耳曼民族乃歐洲之屠宰者。試思德人對猶太人之毒辣手段，可謂慘絕人羣。試將德國出版之圖書雜誌檢討之，內容滿篇累幅所刊載者無過捏造事實，含血噴人，肢體殘破，與毀滅家屋而已，此即德國人賴以充飢之鮮肉也，亦即德國人胃口所嗜好者，倘一俟其崩潰，則吾人即將再聞——該事納粹領袖們應負其責，至酷愛和平之良善德國國民似可宥免之老故事，該門牛將再哀鳴，一如過去，但此次必須將其圈入德國人自然疆域奧得河與萊茵河之內，永置毀滅之兵器在其掌握之外不可。

『勝利之代價乃赤血』，吾人是否不顧所獲利益之長期價值而卽欲償此代價乎？凡爾登戰役德軍陣亡五十萬，法軍陣亡三十五萬之衆。一九一六年沙蒙會戰之最烈時期，英軍傷亡四十七萬五千人，每平方哩之泥士代價，一九一七年英軍於伊普爾會戰又再付之，幾超八千人，亞爾岡及聖米爾又損失美軍數千之衆，上次大戰屢次未成熟之攻勢，皆未獲得戰果，即因敵人心理上及身體上均未枯竭，同時吾人尙未準備成熟以作決定性之打擊，故單純之地區性之戰術成果，而須以如是之代價者，必須認爲得不償失，但短見者流每高呼此乃自救之預兆。

第一次大戰，德軍適在其最大之擴張時期崩潰，其崩潰適在其不斷勝利之後。此種教訓不過二十年，今已健忘，德皇部隊之分割從事，無利益之目的，即敗亡之由。吾人必須體認此項戰術成果之不足爲特，吾人必須努力掌握戰略利益。試想——『倘若某人已傷生因而喪

得全世界，其人生之價值安在哉？」此種成仁取義之精神固可敬仰之歟。

十九世紀末，波蘭銀行家布老黑對工業革命將影響未來戰爭之理論頗有發明，其結論謂：「最後之決心存於飢餓之手中」，第一次大戰策之理論證實了，此次又將證明無訛。但今日飢餓所牽涉之範圍至廣，飢餓已越其字面意義之疆界而向外延伸，同時可應用於油料、橡皮、鎘、錫、鑑、棉花、羊毛，以及指導作戰所不可缺少之若干原料。今日，較過去爲甚者，軍力實居於經濟之耐力。

吾人所要之勝利，必須以任何代價以求之者，此種觀念應不再繫廻吾人之腦際。倘吾人建築吾人之計劃於一健全之戰略基礎上，則勝利即將隨之而臨，吾人將均驚異。侵略國家以爲佔領土地即爲勝利之發展與可見之標記。吾人之政策必屬「有與守」，讓他人「搶與奪」，一俟時機成熟，吾人即將自其弱點而擒之。優良之戰略僅注意目的及達成此目的之方法，甚至吾人尚可忍受不顧純粹暫時之不利。

全面攻勢爲達成目的之最有效方法，倘能實現之殊爲有利，倘無實現之把握冒昧從事則屬謬誤。大戰初期吾人困難之原因已屬清澈。十年來吾人努力和平之藝術，而軸心則備戰。內心吾人固可責難當軸諸公。作戰之處處失利全肇因於此。雖然，在此抗戰期間，大工廠已建立，儘速轉變爲生產作戰之工具，即此種製造力乃奮鬥之決定因子。

部署高級戰略計劃者，負責吾人之命運者之已處處表現力能稱職，雖受法國作戰之慘敗，及敦刻爾克之重大損失，敵人終已被阻，生命線維持開放，雖在狂暴空襲之下生產激增，

補給品分向各遠戰區輸送，其量愈多，希望未絕，佔領區之反抗精神已如原野烈火——至最後，因美國之參戰，恢復平衡，現已大佔優勢。英國飛機生產已較歐洲軸心國為多。美國每月之產量等於倭寇全年之產量。一九四三年春，美國產量已等於其他各國之產量總和。最後，自然的感謝美國生產界之高度知識，在工業界任何方面，特別是運輸，美國飛機之優秀為全世界之冠。

次，政治家與軍事領袖之工作調諧程度殊屬驚人，蓋民主國家分權制度每易使政治家或軍人對其本身特別權力範圍內之不合界限發生磨擦阻碍，事實表現良好，殊出一般人之意料。僅在若干特殊事件，有令人肝膽欲裂之處，並非不可挽救者，如任命之不得人，或撤換之不得當，每種事件幾皆直接與交通有關。

控制遠東生命線，東印度之油田，馬來亞之橡皮，或能對吾人有助，豈非運用主力艦而無掩護之空軍以保護之嚴重戰術錯誤所造成乎？飛機之缺乏及老式之飛機配屬於該戰區者為另一致敗之因，此或為其主因？吾人對使用布利斯特水牛式之飛航員英勇不能再有過分之奢望，處於倭寇零式或九七式千呎飛航面之活動，故戰鬥機性能較敵為優者方能勝任之。斯時馬來亞並無其他飛機足資應敵。

英軍希腊戰役慘敗，亦係忽視交通之故，不如的黎波里，英軍尙能控制地中海生命線之有利。歷史記載或謂吾人之犧牲祇在爭取時間，打破軸心之作戰計劃，以救蘇聯，總評不屬無利。

除遠東戰區外，倭寇之投機戰術節節成功造成其戰略態勢，對吾人殊屬不利，但較一年前吾人戰略地位已大改善，倭寇在希特勒崩潰之後自易解決。其交通線之過度伸張與船艦缺乏已將倭寇之前進遲緩，終至使其停止。倘德國軍事思想界未能認識陸路輸送限制之定律內涵意義，則善於模仿之倭寇腦筋更無洞明此理之希望，舍其眼前之漁利外，何計其他。倭寇當深知人類之肉體面臨廣大之中國，其戰車亦將動顫不得。

吾人所應採取之戰略計劃已確立無疑；取守勢戰略加強交通線，阻撓並盡力破壞敵人之交通線，待機俟準備就緒足以與敵人周旋時予以致命之打擊。古代前進軍因糧於敵，並無笨重行李，致戰術成果與戰略利益因無交通線之顧慮，幾乃無何軒輊。砲兵火器與步兵火器產生戰爭之新紀元，及至內燃機廣為應用後，各零件裝備大小不一，在戰略家之心目中更覺運動之範圍備受限制。其彰明顯著之程度，誠如拿破崙所慣用語，七海魔王（*Le géant de la Mer*）可證明其內心對於英國海權壓力如何敏感。拿破崙在若干方面已深識交通之使命，如其創立電報系統之發明，皆為明證。四十八小時內巴黎與羅馬間即可通報，其通信方法為每隔一山頭即設一旗語站作傳遞通報之用。因保證確實無訛，每站並須反打一次驗證之。此種迅速交通方法，遂產生『電報』（*telegraph*）一詞，至今仍沿用之。

但因拿破崙之兵力所向，勢如破竹，竟深入俄羅斯，該處既乏交通，且遭焦土政策，此乃俄人傳統之慣技，於是黔驴技窮，束手無策。歷史循環，寧又見之。故吾人絕不可為若干目前之戰術成果所炫耀，致將基本戰略置諸度外——必須待機靜候吾人已準備就緒足以保證

不但可收得目前之效果，抑且可達到最後之目標——總體勝利，方能一爭雌雄。

同盟國家之戰略基本目標應如下：

- 一——建立我方之攻擊威力，確實維持我方之生命線；
- 二——生產貨運船舶，飛機及反潛艇艦隻以保護該線；
- 三——阻撓敵方之交通線，嚴密封鎖歐洲佔領區，
- 四——援助蘇聯——僅此即足消耗敵軍——以最易最安全之路線接濟彈藥兵器、戰車、及飛機；
- 五——最重要者，或為開放地中海線。

倘蘇聯已奪獲彼沙莫，恢復至列寧格勒之鐵道，切斷奧乃加湖湖南北之芬人，則俄人於六個月之內即可進抵波蘭。倘盟軍欲進兵拉浦蘭，則芬軍對於其傳說之友人僅能作精神湊散之抵抗。該處或可為一第二戰場，以滿足大眾之不安。

同盟國家最切要之戰略問題，究在重新開放地中海生命線，肅清非洲軸心之殘餘勢力。待該二生命線已達相當安全時，則距歐洲軸心國之喪鐘不遠，倭寇之壽終正寢，亦在目前。



門牛喻



左右戰略之規則，其例證可在門牛會中見之，此乃門牛之戰法。且由乾枯無味之戰略分析轉至五色繽紛之門牛場乃一調和欣賞，如碧血黃沙(Sangre & Areces)所見者。自有史以

來，西班牙即有鬥牛之事，至今未中斷，其鬥藝已成傳統。每代鬥手 *Toreros* 之法寶皆遞傳於其繼承人，即傳至今日鬥藝師對於鬥牛不諒者及如何屠之者，而在鬥場不被殺者殊少。

西班牙之鬥牛養育，全取其猛烈兇悍之性格。牧養時經特別選擇，經早期之訓練，使之與其他常品之牛隔離，該牛漸漸養成最活躍，或最危險之野獸，待其成熟或其最大之野性發足期，該牛即達到出場表演之目的。

鬥牛盛行於西班牙，此對殘暴性之克服頗有功；忍耐之毅力，膽大心細，熟練技巧等教訓，均可擴大應用於戰爭領域。

第三章 戰術成果與戰略利益

五六

第四章 生命線

戰爭之重要秘訣交通也。拿破崙

策一節 埃及之戰略地位

拿破崙之權威每被尊之儼若神明，並世之史家，對其一言一語皆愛之如拱璧，視之如律令。猶如安薩救主，將默罕麥德所吐之珠玉聚集之，而哈瓦底斯傳統精神，至今仍左右信士弟子日常生活之每一動作。不論神明與否，科西嘉之偉人法言誠有諸多者，其兵法仍光耀四表，欲擇而從之，誠憂乎其難哉。茲容引證數語，以證吾說。

當拿破崙與畢海倫納總督第一次謁見時，渠稱：「埃及爲世界最重要之國家」。雖然若干人之意見，以爲世界重心已變動，將來大有轉移於巴拿馬運河之加通開者，然依大戰之戰略論之，拿破崙之格言，仍未變動。

當拿破崙攻略尼羅河前曾致書該區統帥稱：「欲澈底擊敗英格蘭，吾人必須佔領埃及。」拿破崙認爲英國交通線最暴露之點即在埃及。此誠爲其幼年時代即已具備此種穩固思想，渠尚未能預料當蘇彝士運河開闢後，埃及之重要更不可方物。當其十六歲時即已身爲尉官，拿翁即以奪取蘇彝士爲推翻「七海魔王」之可能作不斷之研究。及其權威最盛之期，渠即努力貫澈其初衷——於一七九八年越過蘇彝士，一八〇〇年越過中央亞細亞，一八〇五年越好望角

，與俄人泡爾第一談判，最後與亞歷山大第一在梯爾錫特結締友好同盟條約，準備以俄德聯軍攻略印度。此種最後企圖，經一世紀之後，里賓特羅甫亦以同樣之錯誤前往莫斯科。

以上例證，其真正目的——欲在亞歐自由行動——均經達到。一俟西方已執牛耳時，暫短之蜜月立即破裂，雙方之獨裁魔王立將其大軍指向無邊無涯之俄羅斯無樹草原進兵。希特勒似欲借着拿破崙之外衣，但自謂其必能避免拿破崙之覆轍，（而渠竟一再犯之）以期達到世界之爭霸，乃渠等共通之目標。

次一反對攻略英法蘭之計畫時，拿翁對於總兵曰：「英法蘭暴露之區在印度，不在倫敦。」不顧一切反對，一七九八年五月十九日，渠發動遠征東地中海之企圖。照其一生之觀念，渠必知該次冒險並非僅屬不規則拖延戰爭，當其在瓦利塔獲勝後，繼之又在馬美路克大勝，於是直搗開羅，當可證明。拿破崙之久欲實現其最初思想者，其目的即在阻撓英國之交通線，渠深知該處為最暴露之點。納爾遜曾於亞保克爾激擊之，斯密斯曾於亞克累擊敗之。

凡拿翁對於埃及之思想與論斷，至今仍屬真理，特別在倭寇威脅印度洋之後，開放地中海生命線實為迫不及待者。對大戰勝利有助之惟一因素，則必在立刻恢復地中海之交通。

北非海岸之佔領，於是中和克里特及地中海內軸心之島嶼。敵空軍自各該處可警戒百哩外之海面，但護航隊經此隘路已有北非為基地之空軍作有力之掩護，因優勢制空權之關係，敵人已無阻撓之餘地。

依空軍掩護之觀點論之，為何對班加亞不作銳意之防守，但埃及戰區已感自利比亞邊境

將通過南區之沙漠孔道切斷行動，亦畏一如軸心反攻之被包圍。

越過利比亞之攻勢，英軍之最初目標當以奪取亞格大比及亞格依拉為職志。倘同時解柏爾亞克大沿海之肥沃區由迪爾納至班加亞者亦能防守之，則方可有餘虞將此前進陣地鞏固之，俾能將所要之物資運向前方作修理摩托裝備之用，機器之損耗因與士兵之傷亡如出一轍。如是盟國在埃及方能享受突布魯克至班加亞之安全交通，於是地中海護航隊方能沿西蘭尼加海岸在空軍掩護之下向馬爾塔安全推進，於是如莫索里尼所述之：『手槍正對着了意大利之心窩了。』但在戰爭初期兩年間，均因政治與軍事之特種目的及抽象之精神觀念，將吾人明顯之目標轉移他處；其實吾人之努力與所有資源均應以開闢此主要交通線為當務之急。

地中海生命線終於恢復；某期間各種艦艇須在西西里與硼角之間——約為二十四小時之航程——受罪，備受撒丁南部及西西里西南角之敵空軍襲擊，雖然馬爾塔之戰鬥機及非洲之巡邏艦艇藉以中和此危者，距安全無事尚遠。遠屆克里特及蘇倫姆之東，海軍護航隊鮮能控制沿海航線者。現在任務已大為簡易。希特勒佔領法國南部海岸，蓋欲利用土倫、馬賽、塞列、及伊當德柏，但其巡邏及襲擊艦艇距護航線實尚遠。雖然聯合國家利用地中海生命線之利益固大矣哉。

自紐約達好望角至蘇彝士為一二、〇四五哩，經直布港則僅五一三〇哩，尚不到一半之路程。自英格蘭輸送部隊及供應品更屬有利，約為四與一之比。能用地中海生命線，則船舶困難已自動減去一半，因其他一半之船舶供應中東戰區者即可作為他用。

今，地中海生命線已恢復，汽油之供應可保無虞，聯合國家即可進行最後之工作，攻略歐洲大陸。對於打擊軸心之弱點成功機會甚為光明。突尼斯為理想之跳板以攻西西里及撒丁，可賴直布港出發之海運攻略部隊協助。此種勝利定能將全般戰況完全改變。

故拿破崙仍屬正確；依全球戰略言之，埃及仍為世界之重要國家且為決定之關鍵所在。柏林方面固深知之；因之兩年間對馬爾他曾作三千次之空襲，因之傾其全力支持利比亞之遠征部隊，飛機及戰車，因之派遣名將隆美爾出馬，援助意大利，使盟軍爭奪的黎波利戰略要地，因之而有突尼斯之大戰。

蒙帥在北非之成功，對聯合國家作戰之趨於有利，可稱為轉捩點。該路為至東方諸國之要津，且為進攻軸心之接近道路。敵軍橫掃全歐，至此隨落入羅網矣。（按英軍自埃及撤兵之舉，已喚起英國朝野激烈之辯論，埃及因條約束縛，爭取自由，蓄意已久，至今深欲堅定此項要求，惟英人權利之保障，絕無拱手禮讓之餘地，本節所論埃及之戰略地位，殊堪注意！以下再申論蘇彝士運河之生命線關係。）

第二節 運河生命線

蘇彝士運河地中海之進口豎有萊塞浦銅像，其伸出之臂手指南方，令人望之肅然起敬，惟現代塑裝，並無崇高之表現，實大有破壞其英威之委態。但其基石之篆刻以紀念其開運河之功績者，殊值憑弔。碑云：『Aperire Terrae Geuebus —— 為各國開地。』

該點代表老世界之交叉路口。同盟國家之戰略着眼，即在保持聯合國家間之通路要津；對軸心國家至少將其一半閉塞之。

判斷該樞紐之重要性可總括為四點：第一，世界戰略之轉捩點，第二，航運與供應之孔道；第三，燃料，第四，政潮，依軍事態勢之波浪湍流而變化，沿地中海盆地枕戈待旦之中立國，其忠實如笛舌之顫動，至在該區為聯合國佔領之友邦，亦有時堅定有時動搖。

全北非戰區對聯合國家之重要性當為德人所深知者；德人未忘魯登道夫之名言，稱下次大戰之勝敗即決於該區。德人深知埃及基地對英軍之重要價值，該地有維持與製造設備，糧食供應，勞工儲備，及中東燃料之取給；等等利益英軍方能備受重裝甲師團與優勢裝備之壓力，仍能渡過此漫漫之逆境。

戰略與政略計畫，吾人是否能將精神觀念肅清，是否可能，不顧一切盡量開闢吾人之利益，當吾人深知如此動作在長期抗戰中對各方均有裨益時。余意僅有一種精神表現，為政治家所應注意者，即其所負自救之道也。

自某種疑慮，或因政治權宜之計，英方顧慮當地人民之仇視，故未儘量利用埃及之供應能力。輸送給養之船舶赴該地者數目殊多，不但可自給，抑且可供應鄰邦之需要。特別麵粉與小麥，該戰區之國家均得分潤其益。最後蘇聯捲入戰爭，其烏克蘭之麥田已完全荒棄。

英埃間之供應問題，久為骨鲠在喉。受地方之感應性，左右英國政策者，甚至軍事需要尚居其次。埃及乃一獨獲國家，其全部財政基礎，全建立於棉產，對於埃及之農民Fellah生

活爲「聚寶盆」。歷代埃及即致全力努力發展棉植產額，爲此目的會以大量費用改良灌溉水利。

戰爭爆發，船舶運輸漸難，埃及棉花市場立刻蕭條，但農民之耕耘種植收穫固未稍歇。因政治之關係，英人乃購之，遍儲於非洲各地，須待戰後方能交易。並大跌價發售小麥，並以立法程序限制棉產區，又爲政治壓力所忍受者。但此種良田每畝值二百至四百鎊，而賣價竟達八百鎊。埃及農民刁滑已極，預料其生產將來尚有需要之一日，仍不願一切遍植棉花如故。

種植棉區僅受法律之限制，但埃及人民則大反對。倘此項建議進行方法良好，或埃及能自動種植所要之糧食，則此種供應問題即可解決。因適當之糧食生產計畫，埃及即可供應整個中東。棉花，倘納粹能佔領埃及，則其價值殊優。除其在歐洲所搶劫之存棉外，自戰爭開始後其棉花供應即告終。在蘇聯參戰前，德人曾自泰爾美次購得阿富汗之劣棉，及自土耳其之亞大那購得些微之劣棉，對其缺乏，如杯水車薪。

埃及方面應實行節約船舶運輸政策，但此事並未獲得徹底執行。即爲近東人民之本身利益計之，亦應大刀闊斧行之。

依該區純交通之觀點論之，吾人最大之資產乃接近之大盈油料供應，由基爾庫克經沙漠有油管相通，及海發之煉油廠，亦近在咫尺。該煉油廠適在卡爾麥爾山麓之下，其附近遍佈防空砲兵陣地，敵空軍不易接近，該廠比較安全。

關於吾人受燃料取給之便利，與敵人出力不償所失之狀況下，殊有研究之價值。陸軍行軍全仗肚皮一語仍屬確實；但今日陸軍行軍須靠汽油一語更屬正確。燃料供應之易於取給，加以油管與船舶之供應可應性，則對於有利之方為絕無僅有之利益。因之，余曾憶及某運輸員負責自海發於一九四〇年秋運若干百噸油至敘利亞之事。因種種原因，決定該油不能以油船運至貝魯特，而須以鐵道經一五〇哩運到大馬士革。油員再三請求改運方法，用油船運送如何便捷，陸運此短程亦屬一件大事。此事可印證軸心方面分配至各線之油料其困難萬狀，不言可喻。

誠如花匠雅不欲裝滿百杯水來往澆花。寧願用噴壺，或最佳者接用噴水管，此與油管相等。

中東之油田及該區之廠家除供應燃料外尚有其他服務，如殼牌油公司所用之新「混搗具」材料及技術對於築路造機場均克迅速完成，貢獻殊大。例如開羅亞歷山大間之公路，以及穿越西奈公路皆是。其施工程序不須深掘路基，絕對經濟，迅捷。此種公路可供輕軍事輸送之用。此種方法對於交通界殊有貢獻。

中東每年產油量約為一八、〇〇〇、〇〇〇噸，自伊朗來者約為一一、〇〇〇、〇〇〇噸。印度洋各地所要者以油船載運，出口為亞巴丹，但此類船舶備極缺乏。因緬甸，蘇門答臘及波羅州等地油田之失陷，亞巴丹之出口量更為大增；但近東及中東之產量全以需要量為轉移，故極易適應所需。但在印度洋之油船瓶頸仍有問題，但，一般觀察，油源不斷將產品

輸向埃及及附近各國，已為聯合國家軍隊最滿意之態勢。蘇爾庫克之產量幾無限制，通海發及的黎波里者之油管流量亦甚可觀。

敵人態勢如何？估計每年約為最低須一七、〇〇〇、〇〇〇噸，最高須二〇、〇〇〇、〇〇〇噸之液體燃料，以供應其總體戰爭與人民之最低需要。自羅馬尼亞可獲七、〇〇〇、〇〇〇噸，自波蘭匈牙利及人造者可獲六、〇〇〇、〇〇〇噸——換言之，為其正用，四分之三。換言之，一九四二年末尙未能全用。每滴汽油均須經遠程之運輸——至列根堡油港須數百哩，至意大利須數千哩，方能運至其中央戰場，對蘇聯廣大正面，運輸更繁，須經全歐方能供布勒斯特及聖那最爾潛艇之用。

記得以鐵道運油此大事也，記得船舶運輸之優越性為十比一，關於德國人此項組織之奇蹟，歎觀止焉，令人欽佩。但此種奇蹟尚能維持若干時日？故油源供應之垂手可得，對於吾人誠一有力之兵器，吾人當如何謝天謝地。

有人建議以為聯合國家在中東方面並無誠服之友邦，軸心國家反而有若干依附者。此種見解全屬謬誤。該地為亞刺伯本土，回教亞刺伯對任何歐洲人干涉其內政有極深之反感。但亞刺伯人並非愚者，對軸心所收買之宣傳家所發之言論，雖有時聽之大為贊許，但始終未為所動。沙漠游牧及農民對吾人態度善良，逐漸增加貿易之便利與該荒漠地區之重要性與日俱增，且與意大利經營利比亞與法人經營敘利亞兩相衡量之下，則其個人福利究以親英為得計。故亞刺伯之內部並非仇英者，渠等認為英人乃歐洲之最良善者，至代替制終了，光明自由

可以立待。

各該亞刺伯地區並無明白傾向軸心者，除沙特亞刺伯外，各處雖均有親軸心之分子。僅拉席德阿利與其黨徒曾在伊拉克掀起短期之叛變，為一次公開之運動。

亞刺伯人素以倔強為其民族之特性。亞刺伯人善於旁觀，靜俟何方獲勝，始表明態度。渠等深知民主國家較獨裁國家易處；對聯合國家渠深無所懼；同時亦遲遲不欲表明公開站在吾方，因渠等深懼萬一軸心勝利後大難將臨。但當北非為吾人佔領後，渠等乃傾向吾人，並有印度回教徒之聳踊助瀾，余深信全世界回教徒之意志，全依中東為依歸。總之，英人居此如手搏豚，對於任何發燒均可防禦之。

埃及有作軸心工作之份子，但已全騙入於地下，表面至渺，全國皆耿耿衷心合作。當然渠等痛惡歐洲國家駐兵其本國，吾人固對之無何奢望。惟埃及大部國民對盟國之助力偉大，以及其領導人物之努力，在和平會議席上，自有受重視之餘地。

敘利亞之亞刺伯人固或遺忘一九二〇年古羅之行動，驅逐發沙爾離大馬士革，並佔領之，至今仍稱為國恥日。全國上下無一不讐視法國人。因之屯駐重兵嚴防變亂，除非敵人已在其邊境用兵足以助之，絕無起事之望。巴勒斯坦之狀況亦同，因有重兵駐守，故亞刺人與猶太人之爭執，終能制壓之。伊拉克與伊朗等國亦同。

亞刺伯之伊布沙特壽意可信，負責嚴守中立，內心均傾向吾人。其南也門頗有軸心地下活動份子，皆為不足為患之巴沙拉博士及其他軸心機關所造成者。

阿富汗頗有驚異之象，此乃坐因其地理環境適居於蘇維埃斧頭與英印鐵砧之間。百年前自斯可貝勒夫起自奧克烏斯後，即有傳統之反英感覺。其國亦為傳統的反英者，因該國居有七百五十萬衆之巴旦人——構成該國民族之主力——認為居於阿富汗南疆外之五百萬巴旦人為應屬於阿富汗者。渠等要求所有巴旦地區，包括印度河流城直至喀刺崙；此種要求軸心國家曾正式表示贊成，準備銅機助其實現。在英蘇雙方壓力之下，敵方危險份子已驅逐出境，阿富汗現已中立。

全部中東區域，回教民族服役殊大，特別在輸送與供應上，盡力幫助同盟國家。至外人之統制與猶太主義所造成之禍患，其暗流殊不可究詰。惟大體言之，東方回族土地仍繼續樂於合作，與駐屯部隊亦無防礙，但在勝利之軸心陸軍侵其國境時，則有組織之叛亂或將不可避免，至渺亦如緬甸之變局再度復演。總之，近東之各種民族，僅猶太人始終誠服不渝，但對於吾人之交通維繫工作，要皆均有貢獻。



根據以上之理由，關於英國在埃及保留基地之重要性如何當可立判，不但在戰時，即在平時國防安全保障，亦不可忽視。此種意見自一八八二年佔領以降，英國每任政府均堅持之——均認為運河為生命線之原形質——且今日負責之埃及政治家亦均同意此項觀點。

一九三二年埃及完全獨立運動開始，危及英埃間之關係，英埃同盟會議竟拖延十四個年頭。條文規定蘇彝士運河之安全，及英軍使用陸海空軍基地事項為主要難決之點；但阿比西

尼亞事件之後，英埃政府雙方始漸覺醒，因此意大利之野心威脅，遂使英埃於一個月之內簽訂英埃一九三六年八月二十六日之條約。該約會被稱爲政治智謀之界碑。

爾後法西斯及納粹終將危難加諸埃及與運河之上，負責之埃及政治家均認爲將來與現在與英國密切合作之必要。

於是可知防守埃及特別運河地帶，對聯合國家之重要性如何，爾後對北非各據點之控制始有依託。中東地帶根本乃地理上之迫切問題。保持該路線之暢通爲迫切必要者。此種迫切問題爲英軍在東地中海三年所苦鬥者，且爲羅斯福與邱吉爾在華府所決定之最大決心，且爲北非作戰部隊所英勇達成者。

吾人須切記蘇彝士運河將永爲一迫切之間題。

第三節 海洋生命線

世界海洋最重要之生命線當爲自美國東海岸向冰島伸出之一線，自該處分枝，一至摩爾門斯克及亞爾干日爾，另一至英國之北海港。該線爲英國生命之所繫，當時將其原有之供應來源切斷——丹麥之牛乳斷絕，布列顛之花卉市場，那威及瑞典之鐵，以及西班牙汀多河之鐵等均告終。更加重英國船舶負荷，須自遠洋進口一切必須供應品，原來僅爲一海之隔即可取給者。

聯合國在該戰區進行若干驚人之海戰，以免海運交通之威脅。第一次大戰所得經驗殊夥

，潛艇威脅至一九一七年夏始克服之。該年四月，損失達九十萬噸——爲作戰前後一個月中最大之損失。聯合國家前途殊爲黯淡，但至十一月新探測儀與大量反潛艇艦隻——特別享利福齊所造之快艇——出現，始將損失頓位每月削減爲三十萬噸。自是至戰終，損失率即未再超該數。Aegis 及 Sotoe 之運用更有改進，並採用嚴密護航制度，於是越洋航綫之危險得減至最低之比例，根據該項測計，應用於北大亞洋之船舶保險率，尠有超出百分之五者。

預測北大西洋之損失最多爲七十分之一，以年度基數平均計算。倘愛爾蘭，特別凡拉爾，認識其利益與此次大戰之危險，尙可再減少損失比例。其態度對愛爾蘭造成無限禍害，故負其國政者，應對錫奧道，羅斯福之名言有所警惕：『在正與誤之間採取中立殊爲大病。』當吾人將獲勝之時已明時，則加入正方已屬噬臍莫及。

戰爭未開始前，邱吉爾曾在國會嚴辭抗議放棄重要愛爾蘭基地，特別昆士唐及洛斯威萊，爲第一次大戰時期護航隊集合之港。利用各該前進港口此時對聯合國有無限之利益，對海運問題或可解決一部。無昆士唐則無異多兩日之航海行程，歸還基地之逐驅艦或其他反潛艇艦補充或供應時即無警戒保護。

倘能控制愛爾蘭基地，則損失率尙可銳減之。所謂德國之反封鎖即將受困，則海權之決定影響亦可立判。馬罕之原理爲諸學派所冷落者，然值此次全球大戰，則海權 The Lessons 仍爲作戰努力之基本與基礎，已屬甚明。

船舶爲軍事研究分析部門最迷惑一般評論家者。歷人注目之密碼雖皆富於權威，對於讀

者仍屬真象莫名；相反的，更使讀者混淆。所有定名均易欺人；例如噸位為一最富伸縮性之重量單位——如淨重，大噸位，淨噸位，皆各不同，混淆一團；建造程序尠有專謂貨船者或亦包括戰艦。吾人所知者僅為損失之慘重狀態，精密有關敵方損失之統計不可一得。敵人或亦有同樣之苦楚，敵方雖為海洋生命線，但其補充沉船之能力薄弱。

此種研究最受忽略者。可根據之數字僅有英海軍部零碎公布之記錄。英方統計一般均認為過於保守。但吾人亦惟有作相當之信賴。一九四二年七月止軸心船舶沉沒者據謂已達六，一七八，六八一噸，除蘇聯及水雷所損失者外。在阿拉敏及佔領突尼斯之間據已擊沉三一三艘，就中包括戰艦五十六艘。約合商船噸位一百五十萬噸。一九四二年七月至阿拉敏之間有一罅隙，肯尼漢將軍料非午睡者。故自戰爭開始後，包括蘇聯所擊沉者歐洲軸心國之船舶損失最低為八百萬噸，或一千萬噸。

戰前德總噸位為三，一三五，〇〇〇，意二，五一二，〇〇〇——油船未計，二千噸以下之船舶未計。在佔領國約摺獲一，二五〇，〇〇〇噸。補充率不甚明；每年可達一，三〇〇，〇〇〇噸，大部均集於德國船場。

故歐洲軸心船舶之損失已將德在波羅的海及北海之主要航業交通破壞，意方沿海補充供應之或業幾已停頓。例如渠等已採用小帆船運油供應多德喀尼斯。即此種活動亦備受肯尼漢及空軍之注意。

意大利損失總數達四百萬噸，結果軸心地中海之船舶整個消滅。此數不能補充。開戰時

意造船廠僅有一三〇，〇〇〇噸。熱那亞及里窩那均能力薄弱，的里雅斯德，麥發爾康及阜姆尙能繼續工作。

軸心方面殊為不利。戰前意船舶運輸量尚超其鐵道總運輸量，一九四一年至四二年其鐵道運輸已較戰前多百分之五十之負荷。意在地中海會戰敗北，更須賴其鐵道。

自該半島建立橋頭堡與佔領科西嘉與撒丁之後，意大利之交通遂全賴陸路及鐵道，因其海面航線全被切斷，亞得里亞海亦有空軍破壞之。根據以上數字可知陸路交通不克擔任至少較戰前二倍半之負荷，在此種狀況下預料意大利之交通行將崩潰。

肯齊漢之紀錄，在並世之戰區司令或能與之比擬者，但能超越之者，恐絕無僅有。

一九三九年，日本貨運船舶居世界之第二位——三，八七〇，〇〇〇噸，油船及二千噸以下者未計。太平洋第一年大戰，日本損失百分之二十五或百分之三十，其補充能力不能克服之。倘能進一步侵入其主要交通線，則消耗程序將更速，則敵人之暴露一如吾人，或且甚之。

吾人裝甲最薄弱之點，事實最暴露之點，為大西洋航線，故德人集中其潛艇戰役於此線。一九四二年一月自美東來之損失最高，來英之燃料幾瀕於危；倘敵人果將此線切斷，則必能陷英空軍於死地。因供應蘇聯作戰物資之迫切故北海航線之護航艦又未能調用。但該艦已非問題之癥結所在，因美國造船力已能生產大量驅逐艦及蚊式機對於護航線由加勒比至摩爾門斯克，及自美東海岸經地中海至賽特港全程均能嚴密監護。因此種新力量與增加之航空母

艦，德潛艇戰役，雖仍有威脅，但自一九四二年後年已漸失效。

關於船舶損失與潛艇沉沒英美海軍當局所採用之策略幾屬爲一機密之事。故船舶態勢之確實現狀無法明瞭；故僅可據已有之數字求得一簡單之結論。戰事之始，英國船舶總噸位約爲一千六百萬大噸。加上挪威之新式船舶總數約爲四千萬噸，就中三分之一爲油船。第一次大戰挪威損失其總船舶爲百分之四十九噸，此次大戰挪威又已損失約爲該數，法國崩潰前若干法國船舶曾開入盟方港灣。所有希臘海面船舶當德軍橫掃巴爾幹時均已附依英方；並有若干荷蘭，波蘭及南斯拉夫之船舶同時加入。自美國參戰後，其總噸位達七百萬噸，就中三分之一爲油船，均已加入。

自一九三九年九月聯合國海運船舶約爲三千萬噸，當時於編述本文時損失已達一千二百萬噸。新造與改造以及奪獲之船舶或已補充者損失之數，但護航制度之遲緩與繞道關係約削減其百分之二十五實力。被日本擊沉與奪取之船舶尚無數字可據，總之在一九四三年初，聯合國家之船舶至少有二千五百萬噸，同時美國造船量已大規模展開。

美國新式造船廠速率可由一二〇日減爲六十日，且更有加速之勢，此事確屬可慰藉者。

一九四一年四月藍德海軍上將稱美國造船廠商船每年可產四百萬噸，爲一九四二年總統所訂之目標半數，一九四三年計劃之四分之一，預定數字未免過高，然現有之船舶再加英造船廠百萬噸之能力，則每月最大損失額必能補充。惟目前距差額尚遠，不能認安全。但保險率——爲大西洋會戰之指標——未漲過百分之五，則一切當屬不惡。

美國參戰較第一次為早，當時船舶真正降低之期為一九一八年。且有大量生產計畫，集中建造制式船舶。一九三九年美國船廠工人為八萬；一九四三年已增至八十萬。故一九四年終必能達到羅斯福所定之目標——二千三百萬噸，至是美國造船力始達其最大限度。英國本國及自治領之造船廠亦同時加工。

因造船力及護航制度與反潛艇技術之進步，至一九四三年春，潛艇威脅已入掌握，但危險仍屬未過。但對英國，地中海戰區及蘇聯之供應即可增加，蘇聯為吾人守要塞，牽制人，靜待吾人之生命線是以運輸足夠之物資時殲滅之。美國在第一次大戰時所求得之數字，即一兵須十七噸之船舶空間，維持並須三噸四，方能在歐洲作戰。但今日在西南太平洋及中地東帶作戰距離遙遠，同時火力加強，個人所要之噸位大增。

故造船計畫倘能達到百分之七十五則即可渡過困境。此種生產率不但可保維持無虞，且可在任何戰場進行攻勢。

惟專計算數字，亦不可有恃無恐。數字除藍德海軍上將及盟國最高統帥部諸人及船舶專家視之或有意義。船舶工業為最繁複之部，覈其一生之力從事該業者，方能予吾人以有價值之判斷，至欲外行熟讀精思亦毫無結果可言。一九四二年初美國著名船舶專家稱：船舶缺乏美國當能解決之，但深懼所要之乘員官兵缺乏更有甚焉。次年藍德稱造船率已超過了徵募水手操舟之程序。

太平洋方面船舶現勢較為和緩，因日本海面及水內警戒能力薄弱，不足擔任廣大正面。

日本策略只在加強太平洋遠外之基地如馬紹爾，梭羅門等羣島，因此維持澳洲之船舶須間接繞道。經夏威夷，愛麗孫及新赫布利斯者尙能不受日本之擾害。

倘日俄開戰則太平洋區之船舶即將大感需要，阿拉斯加及亞留申之地位將見重要。日本初期須進行消耗戰，因其過度之伸張將備感無力阻止運至獲得羅斯夫羅夫斯基與尼古拉夫斯克物資。但此事須在希特勒打倒之後方能實現。

第四節 蘇聯生命線

遼視之蘇聯對盟國作戰之最大貢獻為其牽制消耗德國納粹作戰機構者，但細加檢討之實尚有其他。蘇聯深知德軍已向外伸展。德軍已不再作內線作軍而能自給。至少德國人力與資源已有四分之一專為供應問題奔忙。經一九四一年一九四二年冬及一九四三年春，俄軍已漸趨為一強固之單位，一如德軍初越俄境之有力。

固然第聶伯爾斯托羅水閘與柴浦羅次船廠均失陷，並失去基也輔飛機製造廠，以及克利夫羅格。此種暫時損失，在理論上與戰略上均屬嚴重，但經已澈底破壞，使敵人佔領後毫無所得，並已將重要機器向東撤退。

蘇聯戰爭生產並未大受摧殘，其烏拉爾及東中央亞細亞之工業發展迅速，故蘇聯之生產力至少為相等者，與戰前相較或有過之。

蘇聯對盟國之高度價值故吾人得盡力助之，使敵人不至侵及其舉國之中心區。如巴庫油

田，莫斯科之東部區域，百分之二十八的工業中心均在該處——如工具，紡織，火車機車，重要飛機廠，及高爾基之莫洛托夫汽車廠等。一九四二至四三年冬季俄軍之反攻得使德軍退出頓河盆地。

蘇聯之損失固屬重大。但其士氣與抵抗精神方高，必能使納粹因受供應困累而敗北。注意俄境公路素少，能任重汽車輸送者不多，大城鎮間之道路殊為簡陋，雨後皆泥濘不堪，晴天高低不平，經過者揚塵四起，艱辛萬狀，眼為之迷，氣為之塞。但自奧爾德柴尼克至梯夫利斯經克累斯托維爾通過高加索之格奧基亞軍工路則屬例外。但此種良好公路極少。

一九四一年冬納粹決心在南烏克蘭佔領諸要地時，竟在北戰場經前哨之劇烈抵抗卒告瓦解，明示其欲切斷俄人之油源供應計畫不得不放棄。春季納粹軍仍據守場根羅格與阜奧多西亞，並復奪羅斯巴夫，因之將莫斯科巴庫之鐵道切斷。德軍並欲奪取羅斯托夫蘇聯最大之農業工具廠。當德軍第一波進入頓河流域後，哥薩克人已早將各廠破壞，以及鐵道線之爆破。油管亦受危，唧站已破壞，故烏克蘭之部隊遂無直接燃料供應。此項油料唧出自馬克哈齊卡拉，皆由巴庫之油船及油車供應。向北油管收容格羅次尼之生產，於亞爾馬維爾亦可取得麥依可浦與克拉斯諾夫，再向北可至羅斯托夫及尼克托夫卡。蘇聯本部油料供應皆賴各該線，德人深知其對俄人作戰努力之重要性。因之一九四二年夏之大攻勢遂直抵斯達林格勒，幾已達格羅次尼。

但德軍距巴庫油田尚遠，佔領羅斯托夫及諾夫羅茲克亦無補益。尚有八百哩距主油田

，其距離與一九四一年德軍自蘇波邊境深入之最遠距離相等。

德軍卒佔領麥依可浦及克拉斯諾大煉油區，殊為嚴重，假以時日，德軍即可解決燃料問題。該地產量為羅馬尼亞之半，對德軍實有大利。

德人深識運輸問題，對其延伸之交通線不無畏懼，初期即經進佔此小油田區，亦告滿足。此次並獲得蘇聯之主要糧倉——庫班與馬尼齊河之間乃羅斯托夫東南之大草原。該處為世界最大農業區，其一名為基根德者共有六十萬英畝；另一維爾布魯德——驛駝——亦甚大。

拿破崙戰役教訓，依目前之經驗已再觀之，漸消失於德軍人思想之外，德軍人素以戰術聞名，輒對基本長遠之戰略觀念不解。蘇軍反攻將德軍驅至第聶伯爾，即為明證。

較巴庫更為暴露者為窩爾加線，自亞斯特拉漢至蘇聯之心臟——為蘇聯國內之主要動脈。最易接近之區在頓河盆地，可由羅斯托夫直航至卡拉齊。德人並欲利用未完工之頓窩爾加運河，可直達接近斯達林格勒，距羅斯托夫三百哩，為鐵道交通之交叉點。斯達林格勒之失陷對俄極為嚴重，通高加索之唯一鐵道及裏海通至窩爾加河之航線均將被切斷。倘頓與裏海間之運河被封鎖，則俄人更感不利，該運河為延伸麥尼齊河者適通過卡爾木克共和國南部之無樹草原。該運河雖未修竣，但若干分段運輸頗麻煩。

各該要地失守後，俄方僅餘枯利耶夫一小港，尚可在裏海運巴庫之油至其東北角。伊姆巴小油田及其油管可通烏拉爾山麓之奧爾斯克尚可略有助益。烏發地區俄人稱之為小巴庫者亦有助力。但此則屬蘇聯僅有之燃料來源，因陸運之限制，欲自新油田基爾基斯之費爾加納

至莫斯科約有三千哩，其困難狀況可知。

南部蘇聯交通之威脅殊為嚴重，原來農工之最低需要已感不足，今日更行全面為作戰努力，更感缺乏。因之若干油料專員信蘇聯過去三年曾在小巴庫（烏發）區建立重要儲備生產。該重要生命線為聯合國所注意，故對蘇聯南戰場已盡最大之協助。伊朗及伊拉克之公路及鐵路已大加改善，自美國代表團到達後，更加緊工作。波斯灣之班大夏伯爾，巴斯拉均已大加擴充，並加強向北展開之道路。亞巴丹北阿瓦次與可拉姆夏之間已接新軌。

據官方稱運至裏海之諾夏爾及巴列維港再轉運至巴庫或運至塔布利次轉運至梯福利斯者，作戰物資已較一九四一年超出六倍，可供高加索前線作戰部隊之兩倍。該區吾人聯合努力已足應付一切威脅。

另一供應蘇聯之路線，尚在興修中者為喀喇蚩經阿富汗或東波斯至俄境，因距離及運輸困難不能稱之為一生命線。至白沙瓦之鐵道約八百哩，由基達至查麥約四百哩。自阿富汗境起則有險阻。白沙瓦至喀布爾須經一萬呎之高山開伯爾關，爾後險路仍多，如耶爾麥錫較谷皆高峻難攀。當然困難終可克服，如喀布爾與太爾美次經奧蘇斯之上經哈布克，多齊，馬柴依利富已有定期公共汽車通行。但沿河沙灘交通不便，時有泛濫斷絕之虞。

經沙布柴瓦及赫拉特由基達越阿富汗至俄境之庫錫克道路不甚良，但云早已加工連結完成。

第三路線則為第一次大戰時之東波斯路線。巴魯齊斯坦鐵道可通諾孔底，可延伸越波斯

邊境至杜次大布。再至麥錫得須經五百哩之沙漠道路，根據過去經驗尙可通行。該綫亦爲印度之運茶老路。

各該路綫僅可視爲輔助路綫，吾人主要努力仍集中於有用之北海航綫，利用波斯灣之水路陸路實居次要。東波斯路綫至麥錫得已先由喀喇蚩經遙遠之旱道。自麥錫得至亞斯卡巴須經庫張道路殊艱，至亞斯卡巴方至黑沙區接連中央亞細亞之鐵道。

英軍一九一九年曾經該綫入俄境，黑沙區雖僅有此單線，水源須自裏海邊之克拉斯諾弗德斯克以水管通來。該區雙方均賴輜重輸送，所有必需品均須攜帶，僅能造成雙方對峙之拉鋸戰，一如利比亞戰役所見者。

以上三線皆白耗精力。運至中亞鐵道站時，已轉運頻繁耗損不堪。如向西運至克拉斯諾弗德斯克再渡裏海，再經三千哩之單軌，始能運至莫斯科及奧倫堡。該綫實爲不能行之供應線。

切記船舶運輸較道路輸送爲優。各該路僅於萬不得已時始可用之。如用運輸機則問題可以解決，其代價行將與鐵道相等。時間因素重要，即高價亦可不惜，且巴庫及亞巴丹皆爲油產基地，燃料毫無問題。

除以上之波斯老道與阿富汗之山道外，蘇聯對帕米爾之攀登亦有偉大成就。該路已通汽車，自奧錫，接近費爾加納油田，至伊錫卡竭爲四五〇哩跨越世界之屋脊，均在萬呎以上。莫爾加布高一萬二千呎，空氣稀薄，士兵耳孔流血，飛機載重不易起飛。

該路沿亞布依班耶東行，至吉齊爾羅巴特，經維多利湖，皆可通汽車。八百年前馬哥勃羅即係經該路赴中國者。

自伊錫卡錫至印度之齊特拉僅八十哩。戰初德蘇密約所造成之疑慮，謂吾人可在齊特拉嗅到俄熊的味道，倘順風時。該路已建議為盟國供應之用。然印度庫錫仍在其間，杜拉關隘及亞格拉隘口，皆在一萬五千呎之上，人獸皆不支。故該路亦不適用。

空運並未忽視，世界屋頂已有六個機場，邊疆哨所不斷與塔什干蘇聯中軍區司令部連絡。

此種發展因使俄人控制阿富汗，因阿富汗受納粹之宣傳，認為巴旦直南下至喀喇崑均應屬阿富汗。二國間無人地帶之土人久受軸心之革命宣傳，主張復辟，造成禍因。但東方人素以英人易處，即使為壓迫者，亦較別的壓迫者為優。對俄人則甚尊重之，自蘇聯參戰後阿富汗之危險問題始消除。

況阿富汗公路對於作戰努力實用價值殊為可疑。至是檢討自南方供應蘇聯之可能路綫，乃可告終。

第五節 蘇聯之海道

通蘇聯之有效航線首推經巴倫支海者，該段最大之努力正集中於此。該區俄人亦有偉大之成就，竟能使封凍之北冰洋終年均可向摩爾門斯克及阿爾干日爾輸送。北冰洋上設立艦大

之航空網站，晝夜警戒。其破冰船，有一萬一千噸者，保持開放航線。其一斯大林號可經卡拉及拉浦台夫海至白冷海，北冰洋之東端每年雖二個月開凍，可不顧之。

若干船舶採取東路。迭克申港及諾維港約相距如西雅圖至紐約，而東路及西路均須五百五百哩。經該港入葉尼塞及鄂比河，汎西比利亞之材料加鋪雙軌皆係由美國進口。葉尼塞河可通海船至克拉斯諾耶爾斯克，約為一千六百哩。鄂比河可通航至工業區之烏拉爾腹地。列拉河較為困難，亦可通航至雅庫斯克或甚至達烏斯特庫特。河運船舶可深入亞洲幾至西比利亞鐵道之南，任何卸貨均可裝運。東路之價值即在於此。同季回航不易，因拉浦台夫海破冰易封，破冰船一次僅能携運一船。返航須取西路經巴倫支海及大西洋，適繞地球一週。

經鄂霍次克海及二等河運亦可自東西比利亞運輸，如可利馬河航區甚長，但蘇聯絕不至端賴此線。英美供應蘇聯之大量物質仍須經巴倫支海運入。摩爾門斯克可保持開放，亞爾干日爾亦可助之。吾人須賴蘇聯繼續抵抗，該生命線為盟國政策之最佔優先者。

自美國西岸經堪察加半島之彼得羅巴夫羅夫斯克供應蘇聯亦為可能之航線。但供應東西比利亞並非切要之舉，亦不至待倭寇偷襲海參威之後。此種機會當不至久延，侵略國一貫之政策即在擴張領土。凡銳意採用此種政策者皆自趨於滅亡，自拿破崙至今日，無一例外，「搶與奪」之政策，始終未鞏固進入「有與守」之政策。地理自打擊之，倘吾人能對其交通線加以阻撓。

第六節 中國生命線

中國所要之主要供應品，須賴一最薄弱之交通線，較任何盟國均為迫切。當著名之緬甸路失陷後，困難更甚。自臘戌鐵道末端穿越沙爾溫江及眉公河之山谷，到達昆明計七二六哩之曲折彎轉道路，而該二地之空中距離不過二〇六哩。

倭寇佔領緬甸後次第將通至曼德勒及臘戌鐵道切斷，將通阿禪區興建新線，沿雅魯藏布江，公尺軌線已鋪至沙底亞。自該處新路向西越七千尺之山隘至赫爾次要塞，折向南至八莫，於保山附近銜接舊緬甸路。

吾人已知一個師每月須萬噸物資維持之方能作戰；各路合計每月僅能運二萬噸——緬甸路暢通時亦未超出此數。對中國之供應量誠如杯水車薪。中國不得已不能如歐之盟國陸軍備有完整之裝備。雖然如此艱苦，中國仍能繼續英勇抗戰，牽制停滯於中國內部之倭軍約五十萬至七十五萬，對聯合國之貢獻極大。

注意阿禪區中緬交界之處為最荒野之地域，即平時欲通行之亦為不可能者，連鎖之山脈高聳均在一萬五千呎之上，下降數一千呎至一河谷——其數頗多——再登雲天之山嶺。事實此種橫斷山脈幾無人烟，故大規模作戰，須自千哩之外，經此種蠻荒之山川地域，運輸補給品至重慶，即使中國有無限之人力，亦無成功之望。

然凡人類可能為者，吾人必須繼續援助中國，蓋 蔣委員長之艱苦卓絕不屈不撓態度，

已博得全世界之敬仰。即凡吾人交通線有受嚴重威脅之時，因而須援助之，亦可不顧一切危險行動，一俟空運實力雄厚時，實可採取空運支援。經常維持，則就地修繕單位尚可建立，燃料問題雖嚴重，但並非不可解決之問題。自亞巴丹運油至加爾各答，再至頓頓機場或汀江，再越喜馬刺雅跨峯至重慶，如何能滿足之中國為基地之飛機油箱。（按：史迪威公路成功後，此一嚴重供應問題始告解決。史迪威公路現已荒蕪，人亦病逝，哀哉！）

藉此種路線供應中國足夠之重裝甲以驅倭寇入海，其可能性自屬有限。即使能開始壓迫倭寇，則倭寇之每步撤退，均更使其漸接近其海運補給，而中國不良之路線反又加長。倭寇深入中國如陷入泥淖，正為吾人所要者，倭寇之點綫勢力尙能與其供應資源聯繫。一俟吾人能將其綫切斷，則可就擒，此事須視聯合國海軍在中國海之作戰成敗。

然，航空精神必須繼續貫徹之，因中國必須有空中支援，美國飛機仍須打擊倭寇之供應段列。至須大修理時，各部可以數小時回歸恒河流域之安全基地休息。有穿梭式之運輸機即可能完成此項任務，倘希臘戰役時有足夠之飛機，則僅賴空中支援，亦可予希臘以莫大之協助，希臘特別缺乏之飛機，不足予敵人以大限之損害。即撤退時損失亦較有限，因飛機本身可退至克里特或中東其他要地。在中國不同，最大限之空中支援，最不限之重兵器如步兵火器，防空砲，輕砲兵之供應，其效能實較努力採取大量裝備供應政策為優。

第七節 新疆路線

該線穿越新疆省，自第一次大戰後，該處與外界即告隔離。新疆省為一座盆地，大如全歐。終年無飽和空氣吹入，因季候風為喜馬刺雅山所阻，而北部又有平行之崑崙山脈，構成塔克拉瑪沙漠之南沿。自末期冰河時代該脈幾無水流，但崑崙山脈之冰河時代之積雪與冰，每當春夏烈日照耀之時仍可溶解下流于沿西藏高原週遭之游牧民族有一線生機。

新疆百分之七十人口為蒙古（回回）族。素稱懶惰之吐厥與通古斯者，為成吉斯汗忽必烈遠征歐洲之吐魯蕃後裔。此種例如人恐怖性成，今日多惱河之人民，以及被摧殘之拜然丁人曾受到驚魂動魄之戰爭呐喊『唵浦，唵浦，呼刺拉』。土耳其文「鞭」今仍用「唵浦」。因之產生今日常用之獄呼口號『希浦，希浦，呼萊』。

一九三六年新疆內亂引起蘇聯之干涉，雖然一九三七年盛世才部坐鎮了該區邊陲，而蘇聯之政治哲學竟愈根深蒂固。事實上，新疆實為蘇維埃技術與布爾什維克方法赤化之良好例證。結果造成了一個合作的伴侶——連絡帶為正規聯合——使雙方滿意。新疆之六角星與錐斧錘刀到處飄揚，莫斯科新聞時刊載親俄之文字，描述軸心在新疆之陰謀，特別倭寇，最要注意。此種體制下之新疆，富源為人剝奪，在嫉視倭寇色彩之下，頓成工人之天堂。

哈密及其地航空站到處可遇到沙皇奢侈的禮遇，留蘇之我裝代表，猶如置身俄境者，但在過境換幣時則中央政府之權威仍能達到塔吉基斯坦，中央法幣仍能流通。

新疆之矛盾現象，處處顯示蘇維埃滲透陰謀，而中國固有文明亦不示弱。中國惰性之重量能抵制任何新變動，誠為有史以來，無出其右者。除若干蘇維埃散漫之事業外，一切事件

皆一如馬哥勃羅越印度庫錫，由莎車入東土之事蹟相若，老絲商仍循疏勒越太萊克關至奧爾，費加納及歐洲國家。

現中俄有一共同觀念連繫，所謂基爾基斯及塔吉克亂徒，甚至在阿克蘇之俄兵，已非磨擦之原因。該兵隊為一九三六及一九三七年亂時成立，迪化通綏定之公路業已完成。代替過去遙遠之塔城公路，以汽車運作戰物資源源源接濟中國。

新疆地大，迪化距疏勒約千哩，航空方面，蘇聯亦極注意經營。境內各要站已有十餘處，其一在奇哈者，俄人開闢有油田及生產飛機油之煤油廠。該處距重慶約二千哩，對於中國作戰努力不無補益。在俄境地區航空設施亦展開，全部中央亞細亞軍管區皆有空運站連繫，與充足之氣象台勤務。且費加納之油田已大量生產，尤為重要。故蘇聯能努力在中亞落後地區開闢建設，其成就可嘉。

將來取該路協助中國大有可能，俄人眼光及經營可佩，加以中國之無限量人力，皆為蘇維埃之工程師所利用。但距離終為難題，因迪化距莫斯科為二五〇〇哩。故俄人自中亞大量援助中國須俟其有餘力能自其西方陣線抽出時，方能有望。故納粹作戰機構在白俄羅斯，普列培特沼澤及烏克蘭之草原毀滅，仍為全球戰爭之重要關鍵。

第八節 非洲線

直布港與馬爾塔相隔九八〇哩，該島至亞歷山大又隔八二〇哩，該線乃聯合國家主要海

道，自一九四〇年法國敗降後，已屬危殆，而的黎波里軸心部隊出現後，更趨嚴重，幸北非戰役，卒將該線恢復。

邱吉爾對戰略問題素有卓識，爲空前之偉大人物。渠一再狂呼挽救，甚至愛爾蘭事件亦未放鬆。計劃地中海會戰與其執行之成功勞績皆因其一再堅持此主重計劃方案。

渠絕不存敵倖之心理。渠豐富之歷史知識及戰爭之指導頭腦，故能促其對法艦隊復演 *Moser-Kobis* 事件，此乃納爾遜三六年前在哥本哈經預防不測之措施，爲對維琪政府不穩之最必要之部署。

若干人士均強吾人相信謂情況已變，歷史已爲陳跡，研究歷史已無裨益。其他，更爲可詬病者，則取笑此種外來之教訓。試閱拿破崙戰等丹麥之處境——即爲維琪態度及若干有關封鎖問題之中立國態度之前身。一八〇一年丹麥曾抗拒英方檢查權並以軍艦對其商船護航，正如達爾朗所冒險者。納爾遜乃親自率水師殲滅丹艦隊於哥本哈經。此次會戰按納爾遜電被高級令其退休，但將望遠鏡對其盲目時已不辨信號。一八〇七年英因丹艦隊之擴大又告警，因其有被拿破崙利用之可能，於是要求中立丹麥將其艦隊繳械。不果乃行第二次之殲滅戰。*Merel-Kobis* 事件與吾人作戰努力攸關，且與法人有益。

繞道好望角每爲不取地中海生命線之另一弱線，雖屬不利英美仍經該線運輸大量物資。雖然船舶佔用過多，甚至一個時期因倭寇艦隊有出沒印度洋之威脅。中東盟國交通線之禦管

有新築之巴格達及海發線加強之，倘倭寇果逞兇時，尚可利用該線。但在地中海開放之前尚不能獲得該線之完全利益道至伊拉克至高加索。

因倭寇之威脅故有另闢非洲線之要求，雖然自由法國曾努力測量修築新路，但與埃及與蘇丹之交通未完成。雖然航空線則甚忙。

尼日利亞港灣及黃金海岸港灣亦變爲重要供應起點。黃金海岸之塔可拉底港前各種進口之船隻排於海面者動輒半哩之遙，可見敵人對於西非港口之重視，不但在航空補充增援上，即大量之錳礦亦係自此運至巴爾梯莫者。

經非洲之空運及陸運，雖僅視爲地中海生命線外之困難與不經濟之綫，亦須不顧一切開闢之。紐約至拉各斯爲四八八三哩，至利伯維爾爲五三二五哩；自倫敦約短八百哩。但自西非海岸越大陸至開羅尚有四千哩。該線探險隊通行者機會甚少，實不合汽車輸送之實用要求。其南自杜拉，自布拉柴維爾至本基繼續東行據謂可抵蘇丹邊區。但一到蘇丹，尚有三百哩之不良旅途方能至尼羅與埃及連接之鐵道。在內燃機發明前，東西非之旅行須一年之時間，道路狀況並無改善，雖然已經迅速修理。

自美國代表團到達後數月，馬克斯威爾將軍領導將紅海地腰與尼羅河谷之交通已大加改善，並另築港待將蘇彝士之堆積疏散。即古代人對其交通線之依賴此亦爲明證：如達克拉島之歷史掌故家所述，謂保護馬沙瓦港，用之爲西魯人及大留人駝象之基地，此二千年前波斯埃及戰役之事也。另一至波斯交通線之踏足石爲落善島，該島在紅海東部。若干世紀後，英

人曾爲緝海盜及採珠魚而獲該地，並沿孟買，丹吉爾，與三十萬鎰黃金，爲英王查理第二之後自葡萄後之妝奩，該后爲蘭王柏德洛之妹爲布拉根沙之凱撒林公主也。該公主竟奠立英帝國生命綫之基石。

筆者最近曾自開羅以二日之時間至黃金海岸，感謝布累特將軍准乘其比二十四機返國。該線據余所見凡非緊急之小宗供應品皆可迅速空運之。但運輸大宗重量物資，除借助剛果鐵道外，甚感不易。即至自由法國完成非洲公路，距離仍屬過遠，大量正規運輸似屬無望。

次因維琪態度關係非洲航空雖似有受阻之虞，因該線至蘇丹邊境外皆受維琪土地之侵擾。故自那他爾可爲大西洋來機之降陸站必在巴塞爾斯特，因距大克爾過近僅半小時飛行距離故未利用之。富利唐爲距康那克利亦同前。黃金海岸之港口及拉各斯皆自大美及象牙岸數分鐘之遙。離海岸後經拉賈至蘇丹皆沿數百哩敵境，拉賈曾被軸心飛機空襲兩次，其起飛地點在利比亞之費山。以上所有威脅均因北非進兵成功解除。

證明軸心對此綫供應中東之舉甚爲戒備。對戰鬥機頗不利，但大轟炸機則可靜靜安航，甚至可飛炸印度，驅逐機經此長徑後即須大修理。

非洲上空之大轟炸機每見其下之地貌，無涯之森林，繼之以荒曠之地；又繼之廣闊之沙漠；其間一縷河流黑如帶，該帶自阿比西尼亞經二千哩之沙漠供應數百萬之埃及人，倘該河阻滯則萬民仰待以待淹。但埃及人深知利比亞及阿比西尼亞之受法西斯之摧殘，內心皆傾向聯合國家，赤心合作，尤以供應及交通方面之協助，厥功殊偉。

第九節 德寇線

檢討交通在此次大戰之影響，對敵國或半敵國之供應線，不必個別均加以分析。如芬蘭，匈牙利羅馬尼亞，斯拉夫等國，「藍」西班牙，及意大利等國，均可納諸一團，歸併德寇之下；東方之敵國，則可統納諸日寇之下通論之。

德軍供應組織誠屬驚人，不知每日如何自其主要油源基地之羅馬尼亞，分別供其蘇聯之陣線，芬蘭之陣線；利比亞與突尼斯之陣線；巴黎進行海峽空戰之線；聖那最爾之潛艇陣線。

戰前意大利所要之工業煤炭，皆係自威爾斯運往者。戰時生產及鐵道輸送，每月須七百哩之陸運，自魯爾或德國其他地區取給維持。中歐負荷原已加重，而英空軍又不斷轟炸阻撓之，交通困難萬狀。德軍所要之作戰物資以供應其非洲軍團者，方由意大利南部登舟，冒險越海向的黎波里進發，而意艦隊之護空能又極脆弱。雖然隆美爾終於能在北非大肆活動。於是過於負荷之德意鐵道，至是更為疲憊不堪，故非洲戰役之結束，德參謀本部必額手稱慶，至少德運輸勤務司令，必感此乃蘇息之良機。

英潛艇對渡北非之船舶，擊沉極夥。該線敵漸損失達其百分之廿五，英海軍部間或公布數字，合計敵方船舶之損失較吾人已甚高。因意大利缺乏物資，造船能力有限，萬難補償地中海之損失。德寇雖有造船能力，但自波羅底海至地中海之海船如何到達。五百噸之船舶尙

可利用萊茵，沙恩，魯恩運河及水道至墨路易杜魯恩及馬賽。亞得利亞海及第勒尼安海岸之交通與愛琴海外國之供應，對意大利之戰爭經路，均屬重要；故其北非供應線之損失立將其全面之潛在防衛能力削弱。

供應利比亞之困難，因維琪政府之曖昧，使其略得改善，蓋可利用馬賽至比塞大及突尼斯，再南下至蘇斯及加培斯之鐵道，換乘法國貨車至利比亞邊境至的黎波里之鐵道站楚拉。

北意大利儲油已絕，阿爾巴尼亞之德弗里油田每年尚可產二十萬噸，尚可略而不計。其供應綫僅有二：由多腦河至列根堡或經多腦，沙維運河，後再以鐵道運至意大利儲備倉庫；另一為以油船自古斯丹沙經可林德運河——較為最經濟。但該運河已由英空軍自埃及出動封鎖。但其復航亦為頃刻之事。至羅馬尼亞赴意大利之油船隊經過黑海時，為俄潛艇擊沉之數必甚多。當軸心利用該綫時，蘇聯尚未參戰，英潛艇曾在愛琴海擊沉之。但利比亞之隆美爾部隊及德國空軍之消耗量，至少與吾人在北非所需要者相等。而吾人背後即為海發之油廠。

據羅馬尼亞之油業專家稱德人每月以鐵道運出五萬至六萬噸，認為難能可貴，誠奇蹟也。云云。

德國工程師及經理專家對油車與油船運輸業務，素有研究心得。德國經濟部 *Roibekanzei* *Ortung für Wirtschaftlichkeit* 下有一司專對此項問題研究準備有年。報告書刊印者有二。麥拉德博士曾在德國汽車道作油車及油桶之各種試驗。油桶自鐵道末端前送至前進裝甲兵站。

極便。由火車換汽車或馬車該油桶運輸均便。據一九三八年之報告書稱，大量鐵道油運，有四十噸之油車，每列車可挂二十至三十個。平均一列車為一千噸。每日開二十列車當屬易舉。

德國供應較意大利不為困難，因羅馬尼亞自蒲洛耶斯梯岬至多瑙河之新式油港基爾基有數油管，爾後以油船運千哩外之列根堡——尚屬較易。但以鐵道接運至沿海峽之機場及兵站，至大西洋之潛艇基地，至北意大利工業區，則必匪易。對俄戰區之供應困難如何？第一因鐵軌須換，大部德軍佔領之俄國鐵道網屬之，德軍已努力改之與歐洲軌道相同，俾供應可直接自中歐運輸。

例如運至烏克蘭前線者與運至芬蘭者尚繁複。自蒲洛耶梯至奇錫諾以鐵道通過惟一之第聶斯忒鐵橋於梯基納，該橋必為德人修復者。自蘇聯河岸甚少東西之河流可通至第聶伯爾者，且各橋均毀。既缺乏寬軌車輛材料，又遭焦土政策之破壞，困難重重，不可言狀。實際九百餘哩之運輸，每步均成問題。

作戰物資尚須自遠後供應，大半皆自德本部，例如自匈牙利徵用之大量物資——如布達佩斯之門富萊德維斯及政府現代軍火製造廠，乃有權製造卜福斯防空砲之第一家。波漢米計之布爾諾及斯柯達等捷克製造軍火工廠，皆為納粹強迫工作，當然怠工情事必屬常有者。

自各該廠增加供應，對德補給困難不無裨益，但因距離關係，機車材料缺乏，以及佔用之大量部隊，故每哩之增加侵入，皆使德國參謀本部大傷腦筋。

鐵道管理與運輸當局之密切協同，幾各部門皆有連繫，此乃德人之傳統習慣。蓋平時轉為戰時，其運輸體制之改變，乃利那間之事。鐵道人員得免動員，戰時仍繼續工作，並以若干陸軍工程隊加強之。戰前數年納粹運輸部長杜爾浦米勒博士即將全國之鐵道，公路及內陸水運造成一個強有力之單位。渠創立特別研究中心機關，專門對運輸轉運之稽延作澈底之研究。戰爭開始時德已有七萬隻標準貨運貯器，為一噸及一噸四分之一者，凡鐵道，公路及內河航運，皆可應用，通行無阻。

納粹對新兵器之詳情每不顧基本安全規則，任意公布於無之事，頗受一之評論。納粹每自稱：『德人無軍事機密』。但另一點則特別機密，此即交通是也。其公路與鐵路運輸教程多嚴密監守之，外界對其方法尚甚模糊。證明德人對交通之重要認識深刻，且以全力奪取克里特及利比亞會戰，其惟一目的即在阻止吾人地中海之自由使用者。次，每位有名之將領對於蘇聯之困難均會一再向希特勒警告，結果皆遭撤職。故，雖希特勒專斷派遣部隊侵入蘇聯，不顧一切交通之困難問題，於是各將領為挽救其領袖之謬誤計，對其供應線則特別注意之。如克里米之會戰着眼，即在開闢自古斯丹沙至克里米港之海綫者。蘇聯廣大陣綫，德軍所守者皆交通之據點，在一九四一年至四二年冬，即係遭受嚴重之損失者，次年亦同，仍力守公路與鐵路綫之各要點。總之，發動攻俄之後，延伸其交通綫乃必然之結果，一俟開始，則即被迫前進。實遠超出其戰略要求之外。依法國之迅速敗亡，於是亦以深入與閃擊足以解決蘇聯者，結果實得其反。

德國人民失敗——錯誤心理——更是證其無能為力。德國內部僅可示以金科玉律，如出於希特勒之口者，或其他預言家如戈培爾，里賓特羅甫等者。戈林曾正式保證德國永無被襲之虞，懷疑英空軍之成就者大有人在，當然科倫，伊森，漢堡，羅斯托克，呂白克，魯爾，及其他各國之居民當已體驗之。

德國人民所知者，蘇聯必毀滅，但數月之後始知毀滅蘇聯，因地理與距離之有力關係——尚安然無恙，德軍已漸次為此惡態所噬吞矣。

蘇聯對盟國最大之貢獻，當以消耗德國作戰機構為最，因此次戰爭乃運輸戰爭——乃戰爭內之戰爭也。此種戰爭遍及四海九洲之間。空前未有之負荷加諸於運輸者。納粹德國或能奪得一切戰鬥之光榮，但倘其已失於運輸上之會戰，則戰爭必失之矣。

第十節 倭寇線

倭寇之戰術勝利與土地獲得，對其戰略態勢有長足改善，對吾人者，適愈趨不利。是否諸將領如奧欽勒克與麥克阿瑟等，均因倏不及防而大吃一驚，實屬可疑。因渠等料皆深知敵人之壁壘，仍有一大罅隙——船舶是也。

大戰之初，倭寇船舶總數若干，必為渠等情報處科所調查詳盡確遠。軍部調製倭寇船舶損失統計，必隨時根據報告參考船舶年齡，作圖登記之。倭寇造船力不及英國之半，不及美國十三分之一——除戰艦外絕不至超過五十萬噸一年。根據勞合統計，其最高記錄一九一

九年度生產六一一、八八三噸，當時尚未進行造鐵計畫方案。

除自馬來半島劫掠之外，倭寇並無廢鐵市場之來源。紐約第六街高架鐵道之廢鐵間接售與日本者，料已早經用完，第二街之廢鐵已溶解為美人自用。倭寇經濟之最大弱點乃其銅片之生產，每年統計約為一百一十萬噸之數。

自西歷一九四一年十二月七日以來，倭寇之損失，已使其噸位降至五百萬噸之下。自其本部至東印度，仰光，及太平洋各島，每線均在二千哩之上，與美國至西歐之三千哩距離相去無幾。根據第一次大戰經驗每個士兵所需之噸位為十七噸，在登陸後須三噸四方能維持之——倭寇士兵或可不須此額，因其給養低劣也。故倭寇可能分遣至各遠方前線之士兵不至超出四十萬人，且維持所需即須百萬噸之上。其今日之損失已超過其最大補充能力之四倍，蓋因缺乏原料之故。據謂東九省可於一九四〇年按其五年計劃生產鋼鐵二百萬噸，但此數仍未能滿足其需要量。倭寇自馬來亞取獲橡膠，惟在緬甸政府合作下之安南，業已獲得若干。在中國佔領區，美爾基及比利通均可獲得鎳及錫。緬甸及荷屬東印度均可獲得油田，其疲憊之機器工廠當然須努力供應機械修理恢復之。倭寇並不愁食米及糧食之來源。但並無一區有大量鋼鐵，東九省及朝鮮固蘊藏量甚豐，安慶及武昌尚有小規模之礦廠，均有待於開採煉冶。

倭寇侵略政策，過去十年間曾不顧一切行之，自九一八事變之後，即一貫其侵略之目的，惜當年大民主國家對倭寇狂妄行為，頗有容忍之過，實事之最慘痛者。倭寇之一貫目的即在建立其在遠東獨自稱霸之鞏固地位。

倭寇因多年已併吞朝鮮，台灣，及其他若干據點，得養成其侵略野心，但其較近據領之地，倘欲安全，絕非短期間可鞏固之。自各該地驅逐之，盟國部隊必能勝任之，較倭寇前所每取時當為易。

倭寇對受空襲之危險頗有先見之明，其大城市皆已疏散，並將其鄰國之區均次第轟炸之。每次一侵略行動，皆為準備太平洋會戰而發，此乃其決定進行者。甚至在中國倭寇僅佔領各據點而已，並未癡迷將其全力追蹤中國部隊深入無止境之大陸以避供應上之無限困難。倭寇未能如此，即使心願其力亦不足；蓋每步深入即如陷入泥淖，終至愈陷愈深，自遭滅頂為止。重慶距上海為九百哩，大後方尚有餘地可作背進之用。

東九省及撒哈連之前進基地與俄軍僅一水之隔。巴魯，塞班，土魯克及烏解等據點，備有各種裝備，構成橫太平洋三千哩之外圍，使倭寇前進據點，可進擊自珍珠港發動之任務。盟國動作。倭寇佔據蘇羅門羣島之一部，全部新不列顛，新幾內亞之北部，東印度羣島，馬來亞及緬甸等地。但倭寇如何供應維持散布太平洋前線之五十萬衆之士兵——其目前之船舶固已不足，即使未來之最大噸位亦不克完成。

倭寇打算盤之精絕不後人，計算運輸五十萬人至雪梨，則所須之噸位，較其全部船舶尙多，且欲維持之尚須二百萬噸之數。故祇可作弊，免得受累。但，倭寇終於將澳洲之兵力牽制不能作為他用，同時迫使吾人耗費維持可供別用之船舶。麥帥領導下之陸軍部隊攻擊精神頗旺，故倭寇向澳洲用兵之舉得以破壞，其佔領新幾內亞之態勢已漸於危。對拉布爾之攻擊

已迫倭寇採取守勢。

以上所論尙須修正者，則因敵人戰爭潛力估計不詳，太平洋戰鬥報告披露者多倍加形容，對局地戰鬥之重要每多忽視，以爲敵人之裝備與能力已大爲削減，要皆屬於心理之願望。昭和領導下之倭寇將領並未能將其裝甲嚴密固守，否則杜立德如何能空襲日本之心臟。總之倭寇之防禦能力，因其全力進攻馬來寇及東印度，其空軍元氣已喪，無力作自衛之防護。

空襲東京之轟炸機攜載炸彈甚多，對倭寇以及全世界均屬驚天動地，蓋直至斯時爲止，重轟炸機欲在八百尺之航空母艦甲板起飛，乃夢想不到之事。一般均認爲該機爲自陸地出發者，造成空襲轟炸機之遠距離新記錄。衛海威距東京雖僅一千哩，但該處周圍皆爲倭寇所佔領者，故無自該地起飛之可能。浙江、福建及江西較最有可能，湖南當更較安全，以上均有可能，而距離則已太限，杜立德實予東京以禍從天而來之感，其有力之轟炸實尚未屆。

初期倭寇作戰一再大獲成功，然須知其每次作戰，其攻擊威力及訓練均十倍之，且無空軍對抗之故。倭寇積十餘年之努力準備伺得此機，此機乃納粹德國所賦予之者，向盟國背後放暗箭，而盟軍方忙於招架德寇，未能充分準備也。倭寇且能藉海運輸送人員物資前往肇事之地點，避免陸運之限制。且揚言毫無止境——除有足夠之船舶——渡海攻略任何地城均屬無往不利，但日軍目前之維持噸位是否已無問題，實有疑問。故太平洋戰區初觀之，不覺黑暗，但經將敵人之交通線狀況檢驗之後則已現一絲曙光。

現可檢討進攻倭寇之有利途徑。當然不能自重慶發動，在最有利之狀況下——假定收復仰光，恢復緬甸路（計七二六哩）——否則無法供應重裝備及燃料至重慶，以逐裝備良好之倭軍退于哩之遙方抵海岸，使其放棄中國沿海之基地港口。運輸專家必不至考慮此種方案，因中國部隊每哩之推進，均將增加運輸之困難，而倭軍適得其反，愈退愈接近其港口基地。

蘇聯參戰後當可直接攻擊之，特別自空中襲之大有可能，但此事在歐洲軸心未解決之前甚難望發生，此種有問題之假定，絕非吾人之計畫可為依據者。

聯合國家目前所採取之戰略，計畫僅為一。倭寇島嶼外圍將漸次縮小，依地理狀況言之，逐島戰爭，不過數哩之戰果而已，但依戰略着眼，則每次收復之外圍，實已一大跨越，因每一新基地之獲得，皆為向倭寇陣線進攻之新進路。例如，收復土魯克，可肅清米羅克納西亞之倭寇，可作麥帥海空軍前進基地，將倭寇整個太平洋計畫方案打破。

依此計畫陸上基地之空軍即可逐步獲得若干重要之海空基地愈為接近倭寇之心臟，待其已與其外圍據點切斷。於是倭寇駐守東印度及米克羅納西亞之部隊終陷於孤立無援，面臨英美之海空軍有力艦隊，在歐洲軸心壁壘崩潰之後，倭寇即將進行全國切腹運動，中國海面之海空軍大會戰，終於決定乾坤。

麥帥一切固佳，但必須為美國戰鬥機艦收復海軍基地。自阿留申倭寇佔領基地之收復，聯合國對庫頁島及北海道雖已較近，但距東京尚遠。惟此種行動，倘蘇聯果參加時，則對其供應可保無虞，着眼遠大。

故未至確實控制中國海線前，則倭寇大陸帝國終不能完全崩潰，未至將其供應線切斷前，則倭寇在東印度之勝利仍不至萎縮。最後階段須對倭寇本土作正面之攻擊，其油儲量一俟耗盡，即無補給來源，製造飛機資源亦屬有限，其重要城廂均將受空襲轟炸，如邱吉爾所預定之轟炸計畫，料非倭寇所吃得消者。至此聯合國或與中國決定倭寇之領地果應誰屬，將其製造戰爭之工業資源完全切斷，使其孤立，如囚於三島中者。

第十一節 燃料線

試思一九四一年時聯合國家控制世界之油源，已爲虛有其名，殊爲痛心，現吾人之燃料綫已爲敵人切斷，敵人正覓吾人之毀滅。倭寇事實已較吾人爲更有實利。吾人意謂已安全控制燃料，然竟許倭寇獲得七百萬噸之儲油，至東印度之油井已爲其恢復機能照常生產。

對歐洲軸心已如爭取時間之競走。此次全球戰爭，燃料爲交通之精華——此種戰略觀念，吾人須有深切認識，此次大戰之史家必將揭明吾人主要之困難與弱點，皆係肇因於疏忽交通之基本任務所致之。故希臘戰役，尤受交通限制，惟蘇聯對交通使命之重視，似有可易之處，希臘戰役之不利，地中海生命線竟喪失至兩年之久——此乃所欠負之項目，乃不可彌償之損失。新嘉坡之失陷亦同，有重要性之戰略基地竟未充分裝備之，不但航海交通線受阻，且損失大量油產，橡皮。

世人皆知中國部隊拒止了倭寇，雙方戰局入於停頓狀態，對於中國之艱苦抗戰精神未免

估過計低，其主要真理由，乃其延伸之交通線將倭寇限制住了，中國主力部隊，固皆完整，未受影響。中國乃以空閒換取時間者，但在馬來亞根本無空間可資憑藉。倭寇次經海較陸路之五百哩短五十哩，於是得能於每一攻擊目標，均能集中優勢之兵力。倭寇潛艇出沒於麥蘭尼己安，波羅洲，蘇門答臘，而仰光之間，以阻止油船之運動，倭寇破壞工作頗力。吾人環繞半球之燃料線已被切斷。

西半球態勢如何？原來認為完全安全之加勒比燃料線，某一時期亦受危及。油船在該區及美東海岸被毀者有驚人之數字，因當時反潛艇兵器尙未如期完成。愛蘭爾仍拒絕美國使用南愛爾蘭之基地，各該基地對吾人燃料線大西洋會戰問題可獲大半之解決，反與助敵無異。一九四二年初吾人固已控制全世界之燃料，爾後吾人開始認識到燃料乃吾人唯一之暴露點，敵人料亦作是想法。

然吾人終能統制之，不但因美國有無限之油源，且最重要之燃料線——中東之油田，基爾庫克及亞巴丹——蘇聯之伊姆巴，烏發及高加索，均在吾人之掌握。亞巴丹之供應絕未受基烷潛艇之擾害，且基爾庫克之生產可煉大量低烴烷汽油，對地中海之需要，可源源供應。

任何軸心對高加索燃料線之新攻勢，均須自千哩外之蘇本國之供應來源補充之。在其能發動之前，半路已消耗大半。即使德軍能越過羅斯托夫，蘇聯之燃料儲備量仍能將納粹驅逐至第聶伯爾之外。

蘇聯態勢之轉變並不在一九四二年至四三年冬季所收復之土地，蓋敵軍仍據守各據點，一如過去，惟其機先殆已喪失，敵制空權已完全喪失——僅能維持其交通線現狀而已。

德人此時已深感尚集新供應綫無開放可能，則其戰爭機構亦瀕於危，因其缺乏燃料已被迫停止行動。故德人盡力攻擊加勒比燃料綫，並望倭寇替其在遠東火中取栗，使吾人陷於停止行動，倭寇似已將吾人遠東燃料綫完全切斷。該戰區之重要浦因幸已有徹底破之者，須一年之時間方能修復。但此期間尚可使用七百萬噸之儲油。其超越之延伸擴張，進展已大受阻，其交通綫已屬極為暴露。事實其大量供應問題因盟國交通綫不斷之干擾，已將其精力吸收殆盡，靜俟吾人準備對之採取攻勢。

分析德方之油源狀況，所得結論與以前檢討船舶之結論相同。油業專家論及油之品質以桶計之，而七桶合一噸之簡單計算不為其所用，事實密度相差甚小，可略而不計之。但吾人欲獲得一可靠之結論，專家之繁瑣意見仍須重視之。

德國及軸心控制下之歐洲生油及代替品產量估計每日為二七四，〇〇〇桶，或每年一萬萬桶。約合一千四百萬噸。（此數字哈佛大學馬德爾教授研究之記錄亦同意）。另一估計為公用公司經濟科學調製者為八千四百萬桶，以上數字皆未計及盟國空軍對人造汽油，及其他各地之煉油廠設備之破壞。

軸心之儲量及佔領區所奪獲者，統計不至超過六千八百萬桶約合一千萬噸，此一九四二年三月一日之數字也。民間消耗量已減為平時之百分之二十，僅能維持主要業務之最低供

原书缺页

原书缺页

原书缺页

原书缺页

凡第剛，採取任何外交步驟調解戰爭和或任何有關戰爭之間題。當布爾什維克革命成功當權後，該密約會爲其所公布。

教皇之干涉，因而得喘氣之機會，德人頗樂贊同，竟冒稱敵人要求和平；政治家且多準備議和者，但德最高統帥部則不然，仍自認實力强大，拒絕保證比利時與亞爾沙斯，洛倫之撤兵。

第二次大戰，可能破壞吾人國內之陣線者，敵人皆已爲之。在納粹鐵蹄之下，人民無失敗主義立腳之餘地。德人之士氣與體格已受訓二十年；自斯巴達之後，軍訓之嚴格無出其右者。一九四二年初中立國報告漢堡及其他城市有搶麵包事件發生，德國內部已起厭戰之風。大戰第三年馬鈴薯均以客車輸送，而漢堡及維也納輒數週未見之。但繼續之野戰勝利，仍能免除其國內增長之困難，而國內之暴動不安第一線亦一無所知；經三年苦戰之後交通線之損耗已使輸送及供應問題發生種種困難，其統帥部固未介意。

一九一七年九月十四日德帝國會議，魯登道夫宣稱德國經濟與金融體制已受大損，糧秣煤炭缺乏，國內情況困難。渠強調稱：『穀糧與馬鈴薯爲力，與煤與鐵無異』。

是年秋末至冬季德國物資與士氣每况愈下，於是德參謀部知已不可再延，決心作一九一八年四月之孤注一擲，幾屆於成功。攻勢終於停止，因供應與交通之困難，未能達其目標，魯登道夫強調英空軍對德轍重之擾害甚慘。其最後之希望已絕，一九一八年八月十四日帝國會議每個列席者，皆知奄奄一息垂危在即。

該次會議經過如下：全德境皆已厭戰，缺糧缺衣。營養不足之士兵易為疾病所苦，流行感冒盛行異常，每日死亡率以千計。奧地利亞已屆其臨死之際，兼認軍事勝利已屬無可能。反之，因美軍之銳進，協約國之勝利信念為前此所無，封鎖之最後效果仍屬有用。和平之序幕，似應假中立之荷蘭為媒介提出之。

是時軍事態勢因人力不濟，德軍已陷於絕境，每營兵力四月間為八百人至九月間已降為五四〇人。反之，協約國每月則有美國生力部隊二十萬人增援。此次大戰人力態勢有異，敵人之優勢率迅已銳減，因不斷用於俄國戰場，與美國遠征部隊突然到達。

一九一七年歐洲加法國滅俄國；一九四三年歐洲滅法國加俄國，且蘇聯更前為決心。意大利為德國之負債，一如一九一七年時之狀態，當英法部隊過去自意境驅逐奧軍時，一如德非洲軍團冒險戰於北非者，意大利乃旁觀鼓掌者，實際雖到處願參加作戰，收效至微。

第二次大戰聯合國有一危險之倭寇，但經其初期成功之後，即已陷於停頓狀態。雖繼續吸收盟國大量船舶與海軍資源，因此膠着不能對其作大規模之攻勢。但自始倭寇乃單獨行動者，遠東乃一隔絕之戰區，惟有靜待吾人可對付之時機。對歐洲軸心作戰，第一線之流血，已變為非必要之撕殺勾當，須待敵人物資與心理之枯竭。吾人之政策只在守衛之，靜待直接突擊日之降臨，敵人將感供應缺乏與運輸不足。東條曾在國會自稱：日本之勝利關鍵在船艦，據日本官方統計，一九四三年初發表，倭寇需要一千五百萬噸之船舶。戰初倭寇約有四百萬噸服役，造船能力每年約為五十萬噸。其最大產鋼板量為每年一百一十萬噸，為美國一個

月之產量，事實美國爲世界產量之百分之八十。

倭寇船舶損失率每年爲約一百萬噸，其缺乏嚴重可知。故吾人之政策爲儘量將其船船擊沉，美國潛艇及巡邏機正大展身手爲之。交通線之長度制止住了倭寇，倭寇即將因之而遭覆亡。

再觀一九一八年大戰教訓，興登堡乃身受之者，渠爲德國極頑固之分子，一九一八年十月一日致帝國皇帝電稱：『本晚對外國政府提出議和乃屬切要之舉』，德最高統帥部已認爲議和乃迫不及待之事，行文中輒用『突破』與『災難』辭句。故知其國內陣線首先破裂。

浦魯麥將軍認爲停戰時德軍尙精銳無比；一九一八年十一月九日勞合喬治在市政廳稱尙對三十六小時德人是否投降不詳。

吾人須知，迅即接受議和條件，乃有懼於每一德人也，協約國應進軍在德本土作戰。德皇於十月九日詢魯登道夫稱：『德軍拒止敵軍於德國境之外尙能維持多久？敵軍有侵入德國境內之可能並將毀滅一切也。』換言之，德人自懼其自售之藥物也。

關於全面轟炸政策意見頗不一致，誠如家兄英國轟炸司令官阿塞哈利斯之卓見，渠某次對記者稱，『倘欲德人喚到什麼，就得把那個擰到他鼻孔裏纔有效』。總之德人百年來均在外國地境作戰，其國內對於戰禍之毀滅性絕未目睹之。科倫，杜塞爾道夫，及若干德國城市之居民在另二十年後必不樂再盲從掀動戰禍之吹鼓手號召。

倘第一次大戰能在德本土作戰，則此種教訓對德人思想必有可敬之效果，曷能爭辯檢約

兵力。但吾人是年夏季之迅速推進，已起供應之困難。據莫利斯將軍在其著『最後四個月』稱福煦接受議和條件之原因係推進欲毀滅德軍爲不可能者，因前此之進展已使協約國之供應與輸送不克再忍受負荷也。於是千載一時之黃金機會終遭失掉。

當德軍被迫撤退時，德軍受命破壞一切所離之地區，並包括割斷菜園之命令。所謂搶銀行搶博物院以及破壞民間財產，乃德人之慣技，今日則更甚之。此種慘絕人倫之暴行怒及威爾遜，渠於十月十四日曾照會德國政府稱『無目的之破壞，睹之毛髮悚然』。則最後和平議會與敗績之德國最後之打擊教訓，此次當勿忘之。

第二節 第一次大戰德交通線之崩潰

魯登道夫在其名著『幕僚學』中曾述一九一八年德國崩潰之真正原因。渠強調巴爾幹之突破爲德人交通線致命傷。『多瑙河水運對其糧食供應系統爲絕對重要者』——可謂德之暴露點在巴爾幹乃一有力之證明。續謂『空軍燃料僅餘二月之量，海軍燃料僅餘十月之量；羅馬尼亞之供應綫已被切斷。』

德人第二大戰又佔領烏克蘭一如第一次情形。一九一七年某次帝國會議魯登道夫稱『烏克蘭對部隊之價值殊大，因其能供應百萬作戰部隊之給養，對德絕對必要。』烏克蘭之精神病渠應負其一部，德軍事思想界已認爲戰時烏克蘭爲一必取之沃土。牛羊之徵發可省德本部之儲備，否則食肉將發生恐慌。烏克蘭並產馬匹十四萬匹可供輸送之用。但一九一八年秋，

德雖控制烏克蘭，但亦無力搬運收穫。

是年十月九日之帝國會議魯登道夫曾詢搜集委員稱，『閣下能否喚起民衆之士氣乎？』國務卿許德門答曰：『馬鈴薯之間題。已無肉食，吾人無力輸送馬鈴薯，因吾人每日缺少四千輛車皮之故也。』爾後魯氏將此說擴大。自烏克蘭搜刮之收穫品須五百列車方能運之，但『吾人何得有此』。『吾人每日僅可開兩三列車，因滑油缺乏之故，且有時幾告停頓。』

故布老黑之預言：『一切未來戰爭之最後決定操於饑餓之手中，』第一次大戰業經證實。

故對哈姆或歐洲佔領區分配站作一次空襲，可毀壞千隻貨車，則對大陸戰爭之決定與影響可與野戰之勝利相埒。故可知不斷空襲全歐洲之鐵道分配站，其主要目的即在破壞機車與車皮者。

破壞水閘渠堰，轟炸內河水港及運河皆為英空軍之策略，但公路與水綫所載運之軍需品實渺，主要軍品百分之八十仍賴鐵道輸送。

第二節 第二次大戰德交通線之暴露

一九四一年四月二十六日福明克當時報稱：『若干新明星已自交通運輸界產生，但今日鐵道明星實愈為光輝燦爛奪目。』

經三年苦戰之後德運輸系統至一九四二年秋仍繼續維持如初，但自一九四一年九月三十

日邱吉爾在下院報告：『假定謂大陸運輸機構已破裂而至崩潰停頓，實屬謬誤』後，料已逐漸失調。至一九四三年初實已確實受阻。

戰爭開始前一個月德交通部長馬爾瓜曾提醒納粹領袖謂：『一九一七與一九一八年軍事當局過度要求致導入鐵道運輸之崩潰……最後交通竟告斷絕。』一九四二年德經濟部長承認『全德之作戰努力全繫於運輸業務。』

經三年戰爭之損耗，歐洲鐵道尚未達崩潰之點，但是已向破裂竟至停頓之途邁進，即運輸之此點頗與一九一七與一九一八年德國所忍受之狀況相類。據德鐵道最近之報告稱：『交通頻繁為前此所無』，一九四一年較一九三八年增加百分之七十六。每列車載重自六四〇噸增至八〇〇噸。『因過度之使用，損耗亦為前此所無。』

瑞士列車過境者亦怨言百出，據一九四一年十二日報告稱所有車軸均蝕耗不堪，全歐皆無例外，其標準已超出安全行動之外。貨車可通行全歐雖並標明已不適用。十五噸之煤車，今已載十八噸半。特別轉車赴意大利者為甚，每月自德運輸約一百噸，與鹼化物生鐵，鋼骨等相差無幾，瑞士鐵道協會對德鐵道狀況必知之較詳。

一九四三年德竟用一九一八年全部之軍力攻俄。此事不但消耗人力，即其全部交通系統，過去與現在，均為暴露之點。野戰之勝利，已大為遲緩不及過去，必將波及長期疲憊之過程。

第四節 蘇聯戰區之消耗戰

德國著名戰略家如列布，塞克德，法根生及史蒂芬皆著書立說一再警告德國參謀部深入俄境之危險，德軍兵力負荷過累之致命趨勢與過度擴張之戰場——其延伸超出能力限度之外。但閃電戰之傳統與烏克蘭之心病對希特勒與其應聲蟲輩過於堅強。每次主要推進突破蘇聯縱深配備重疊梯次化之夾心餅陣地。德人終為土地之征服所陶醉，但至將及目標前已被迫停頓，竟至無一處可再施展一技。經數月之前綫血戰，即窩爾加下游之戰略據點斯達林格勒亦未克攻下。

斯達林格勒有兩個奇蹟——一為蘇聯之抵抗，一為德軍之供應勤務與輸送如何克服理論上不可能之嘗試距離。早遲必至破裂，未來之一切蠢動均將破裂。此乃距離與其勤務之解體，受嚴冬之打擊，致德軍交通綫破裂，至蘇聯之努力實居次要之地位。吾人萬勿為蘇聯之孔武有力之錯覺所惑。一堆鎮定如山之人羣，並非有暴力不可抵抗之部隊。

一九四二至四三年冬德鐵道兵團已將烏克蘭及白俄羅斯之軌道撤換為歐洲之標準寬軌，但是年蘇聯反攻之前德鐵道部尚未獲得餘裕改造頓納次公地與羅斯托夫東南之鐵道綫。

適德軍未能支持蘇聯反攻之熱浪，利用半破壞與易修理之高加索鐵道綫，但一俟俄軍進抵頓納次盆地與哈爾科夫區後，即到達本綫之界限，因俄人未能使用已改換為歐洲標準軌道。

寬軌亦換為標準軌，但枕木截短，全綫重設以適應寬軌車輛。俄人進至不能利用寬軌時即告停頓，此為一九四二至四三年冬頓納次河上游德軍抵抗成功之主要因素。

一九一八年德軍因過於擴張而張惶失措，德作戰機構又陷於過度擴張，又遭此未註明之暗礁。該暗礁仍無浮標，仍無燈標，仍未登記於德最高統帥部內部之海圖內。

已負荷過累之德運輸系統是否可應付各綫空前巨大之作戰新任務？此為另一暗礁，仍未設浮標，此事可以德軍目前之態勢與第一次大戰比較之，即可朗然判明。

何享楚倫德國發動第一次大戰車輛預備充足，但一九三八年十月二十一日之德意志民族報稱：『德鐵道較一九二九年缺少貨車七萬至八萬之間，一九二九之車輛平均約青九年。』此乃希特勒謬誤之政策專集中發展公路或動脈輻射道路，竟置鐵道於不顧。

一九一四年德有機車二九、五二〇頭，客車及貨車七五四、三七七輛；一九四二年有機車二三、〇〇〇頭，行於德奧之間，客貨車六八一、〇〇〇輛。所奪獲之車輛遠不足轉移對意大利每月煤之繁重輸送。依戰爭之潛力言，意大利在戰初可作封鎖地中海之用，意大利實為德國作戰努力之負累。

擗獲之車輛雖可改善德軍運輸之困難，但並未能解除之；一九四二年造機車之優先權竟須置於第一位。德參謀本部被迫須徵得鐵道材一如飛機與燃料之迫切。在新戰場開闢後，德軍被迫須自歐洲之一端調抽至另一綫時，則鐵道嚴重之缺乏完全效應，方能為敵人所感。

第五節 枯竭之徵候

大戰三年末尾德軍因各種原因所起困難之身體效果始漸暴露。德衛生部統計患氣管炎者較戰前高六倍；腥紅熱增加比率亦同；換言之，兒童最初表現受患。但結核病一九四〇至一九四一，突增百分之三十。抵抗力已達一九一八年之最低記錄；據斯托哥爾莫報載，德供應品已達一九一八年狀況之原因。

一九四二年民主國家已感通貨膨脹，德國金融前途如何？瑞士為馬克惟一之市場，在法陷落後降為百分之九十；自百分之九十又落至戰前之百分之二十！野戰雖屢建奇功；則馬克至大陸翻身時必注定降為零。瑞士銀行家固皆刁滑者，至此亦將及早平衡矣。意大利之里拉為瑞士法郎之四、五；已降為法郎之二十四。於是瑞士金融已為歐洲之晴雨表，預料意大利之必亡。

第六節 交通主宰大戰

據敵人自承第一次大戰之勝利因協約國保證了交通之控制，運輸系統之崩潰為德國慘敗之最大之單一因素。不但須保持吾人交通綫之開放，並須用封鎖及何時何地可能之摧毀敵人之交通綫。此次較上次罅隙較多，惟聯合國空軍威力偉大尙須彌補此患。罅隙之造成則因政策之考慮，因之對西班牙緩和，對葡萄牙緩和，對南美亦緩和，對維琪實可疑。次為顧慮人道主義救濟歐洲之糧食，雖然一九一八德國崩潰之原因甚明，此種人道輸將實更多犧牲吾人作戰之弟兄以至拖延大戰亦不願之。

故欲明今日之戰略，所應考慮之問題實非單簡。征服土地爲簡而易明者，故每受敵人勝利之迷惑。因之輿論壓迫攻方反動。目光遠大與基本警戒均誤認爲缺乏攻擊精神。在人世各業中必有其時，吾人必須伺敵人之弱，用吾之長。依天性之可能吾人之願望思想如何，將中立國之官報與敵方之資料，有關士氣，健康，金融，特別供應與運輸加以分析研究，則可依據之探明德國一九四二年冬之狀況與一九一七年冬之態勢已相去無幾，且卽該隱伏之原因仍爲其覆亡之由，則可有待無恐矣。

吾人所檢討之情報來源，特別是敵方官方之檔案，可獲得一個結論：協約國獲得第一次大戰之勝利係因敵人被嚴密封鎖，同時維持本身之航線開放所致。敵內陸線，因過度延伸之正面，經三年之損耗侵蝕，已支離破碎。二次大戰之首次冬季情況如前；使吾人得集中攻擊威力，使用於所要之時間與場所，準備最後打擊之。因之交通仍主宰今日大戰。

第六章 勝利之因素

應儘先以最有效之物資到達之。

富列斯特將軍。

大戰勝利因素雖有若干變數，但其常數則有一。倘欲按重要性之秩序排列之，可以于文分別代表之。在每次大戰中，吾人均可發現新代字，而各代字之地位亦變換無定，甚至有因失效而消失者有之。

故在史前時代，「甲」可代表人力，當時勝利之惟一因素，「乙」統帥在初期會戰中頗有影響；石器時代有火石「丙」為刀以傷其敵；銅器時代產生「丁」刀；繼而有矛，戰斧，與劍。羅馬人發明「戊」軍紀及戰術訓練；並發明「己」攻城拋射器。數百年來互相殘殺之藝術，雖經歷年激烈交戰，直至騎士時代技術始有改進，產生發亮之甲冑「庚」，對東歐無戎裝之農民大施神威，而自身得保無害。此即今日裝甲師之前身也。

於是歐洲之騎士均着盔甲，但東安格利亞人發明弓箭「辛」將披甲之法國騎士敗於亞金吉與克利亞。馬爾保羅在布蘭漢開始使用火力「壬」，遂改變戰鬥之全局。

拿破崙第一次使用砲兵「癸」之威力，但其陸地之勝利，對控制世界海權「子者」，仍無可奈何，而海權竟為上世紀之主宰，或仍將繼續有效，雖然受潛艇「丑」之威脅，爾後又受空軍「寅」之摧殘——空軍必為最有效之兵器。三軍之增長無已之機械化，於是勝利因素又產生一新原素「卯」生產。

干支二十餘字實不能包括吾人之推論，僅有中國文字三千或能將之二代表；但即使渠，倘未受軍訓者，或能料及交通「亥」，雖「亥」在其思想中固無問題者，然「亥」已突然超出其他之上。

因石器時代對「亥」毫不置顧，戰士退出戰地，即無所慮。但一俟大隊士兵結隊而行，則「亥」即見重要，尤以今日，分析三軍之要素，每人都需數百倍於體重之裝備，「亥」躍須居於第一位。

於是依重要性之順序排列之，現「亥」應居第一，無交通則「卯」生產，即不能輸至前方，全球大戰，海權「子」應居本表之第三位，因無「子」，則「亥」亦失依托，事實上第一第二第三皆互相為用者。「子」海權之地位更為牢不可破，海權實為此次大戰全球戰略之樞紐。一切新兵器——如戰車，當德軍橫掃歐時其集體運用誠不可抗拒之，甚至飛機已取其地位作為戰術兵器，其繼續作戰全賴世界航海線之控制。

「乙」統帥幾為一個常數，全視各因素之正確運用。且「乙」負責「亥」，「卯」與「子」之協全，決定一切勝利因素之運用以達最後之目的者。故「乙」在本表之地位自宜抬高，但並非一真正之常數，因每個人而變，同時其功績又遭敵人之同樣之決心與技能所中和。

次論及戰術兵器，輕兵器火力「壬」，始終不至變動，砲兵「癸」（如羅馬人用攻城「戊」）及弓箭「辛」等均已消失，但此項技術仍存在。（「寅」空軍在此表中已迅速提升，不久將居戰術兵器之第一位。最後「甲」人力不久即將居於本表之末位。（按：自原子兵器發明後，更可

見「甲」人力之名次排列應居於勝利諸因素之排尾押伍。關於原子兵器之進展影響，請參照拙稿：「原子兵器與新國防政策」；該稿已呈報國防部核閱，內容暫不發表，惟可知吾人裝備之新兵器已因原子兵器而陳腐失效，故建軍建國如欲迎頭趕上，則非從策進科學與技術研究不可。」

技術人員對此排列或持異議，對其特殊兵種或軍種要求居先；然「亥」之優越地位料無置辨之餘地，今日大隊兵力與物資之運動，實為戰略之干支也。

試依吾人排列順序逐一檢討之。「亥」可略而不論，蓋讀者當能同意本題一再討論已令人有暈眩之感。但「卯」生產，須略註釋數語，因軸心即係以其生產能力為基調欲在歐洲獲得輕易之勝利，或勝英國者，其軍備却超越歐陸其餘各國之總和。但渠遺忘掉計算美國。希特勒乃一半受教育之漆匠，渠之一輩奉道唯命是聽之徒衆對於歷史背景無深刻認識美國參戰之決定性。一九三八年一月地緣政治雜誌第三十七頁，浩斯曼佛之警告亦不在心，「英美民族在國難時期之團結鞏固，極關重要，英美之國防安全即在其簡明之諒解——神聖之盎格魯撒克遜。」

一九〇五年老羅斯福曾對德外長代表伊卡斯坦稱：「倘英國因故不能維繫歐洲之均勢時，美國必被迫加入。」為其所遺忘。次烏卓威爾遜總統於一九一七年亦擁護此原則，亦不顧羅斯福總統已打破美國傳統之門羅主義。

故「卯」生產量必能加重吾人之平衡，可與敵人抗衡，德人主宰世界（Domine）

Mundi) 之口號，須注意此項事實。

但「亥」交通與「卯」生產皆抽象觀念也。似屬無關輕重，但在機械化大戰時代較任何有重要之事項均過之。「子」海權影響，在世界大戰每處均有其具體威力；海權將敵人之動作破壞，海權保障人員軍火源源不斷運赴各戰區前哨線。海權在各軍種中，有其真正戰略價值。

地緣政治學之鼻祖馬金德，浩斯吳佛欲取而代之者，曾提及「海權基本意義為適當之地，生產與安全。」英國之堅定政策，即根據此種遠見而來，數世紀來即嚴密努力以趨之，終保證英國命運之不墮，但德軍之機先推進，獲得攻擊英國航線之海空基地，幾將英國全球戰略之構造摧毀；幾乎僅有五十隻美國之破舊驅逐艦尚居於吾人交通崩潰之間。

太平洋區之安全因新加坡與香港之失陷而告終，倘海權骨架又自其基礎恢復時，則必賴「寅」空軍之威力支撑之。故「子」海權，尙左右全球戰爭戰略兵器之首位時，已不能獨持無恐，今已大須新份子為之力助。

其他代字，可再提及「乙」統帥。如 蔣主席，邱吉爾，羅斯福諸大領袖之精明果斷與威名，實可置諸於「常數」之括弧內。

技術人員對其本身所屬之兵種軍種必有理爭先，特別如「寅」空軍之無限威力早為大眾所歌頌者。但戰術兵器與其戰爭中之地位可予各該軍種技術專家自行討論之。

最後論及「甲」人力因生產能力與熟練技術其崇高地位已改變，否則中國及印度均將為世界之主人翁。但數百萬之愚懶印度人民並不克生產飛機，孟加拉之印度斯丹飛機廠僅能在英

美空軍監督之下裝製飛機。故今日計算人口寡衆，已非戰爭成功之要件，於「甲」人力必須參居本表之最末席。

根據以上種種檢討紛爭，欲毀棄吾人之代字時，無論吾人之視線如何，吾人最後必續以「亥」交通為出發點不可。（按：本書之精義全在本章，著者反覆申論戰略之着眼與勝利之因素，闡明交通之重要，為兵學界闡一新途徑，孫子曰：「行千里而不勞者，行於無人之地也。」）

第七章 和平之道理

交通主宰戰爭；廣義言之，交通爲戰略最要之因素。馬罕將軍。

英人對其天然戰略利益頗疏於整備，尤以愛爾蘭之事件爲然。此次大戰後，英人痛定思痛，對於前此之疏虞，或應改弦更張能將其國防安全建築於鞏固之基礎上。

國防安全最後之手段與國防準備倘不調諧，則必虛妄，故戰後國防措施，必須對現代之距離價值迅速變化特性，作一正確估價之思想。因其縮短之故，致敵愾之達克爾爲美國之可能威脅，遂產生戰略地理之新觀念。

該問題誠有嚴密研究之必要，因距離之轉變價值，頗有誘惑力，對海岸國家特起反應，而臨一水相隔之障礙，特別，兩端爲兩國之海道時。此種吸引力之發生與相對海岸之政治戰略律有關，最後之分析則爲橋頭堡之戰術軍事觀念之擴大。

相對海岸之磁力甚爲易解，蓋海洋海岸國家生活間中之聯繫媒介，並非使之分離。物理學上，力線與距離成反比。惟狹窄之海面，通常對於對岸皆欲獲得政治商業統制，除爲國防之目的外，且可開發貨物與該處獲得價值之全部利益。但具有戰略眼光之政治家努力覓獲彼此間之海道霸權，僅有佔有二端之地區方能保證之。故各國均欲在其對面海岸覓取政治或政治商業之橋頭堡。

歷史證明此律之運用甚爲普遍，但今日海洋已收縮至內海之範圍，則更加甚，因新聞

因素已改變空間大小，過去以日計者，今日必須以小時計之。古代大波斯之陸軍會達小亞細亞，敘利亞，埃及，後又努力征伐對岸之希臘，但於沙拉米斯會戰敗北乃止。迦龍基在其佔有西西里時威力四揚，但第一次腓尼基大戰之後，其威力已墜；但漢尼拔仍據守對岸之西班牙，直至羅馬人將非洲與西班牙海岸完全克復為止。

十一世紀初，諸門大公恩染指對岸之英格蘭，在威廉霸主之下佔領之。但普朗塔基奈族（Plantagenets）曾授英人以兵法，態勢突變，至克萊錫會戰，已予愛德華第三以入法之永久門戶。嗣後二百年來，法全部海岸自波爾多至加來，幾全為英佔，深至內陸之羅瓦，巴黎之國會及大學且尊奉英王。至十六世紀之中葉加來始為英放棄，該港之佔領與各次大戰之關係極大。

溯自曩昔，變化至今，該律仍未改變。例如，地中海方面，海岸國家必須覓取非洲海岸；西班牙據有西屬摩洛哥，亦為直布港之對岸，及丹吉爾為其掌握後，地中海生命線頓遭威脅，該線不但為英國之動脈，且為民主國一隊所不可缺者。和平會議席上，必須保證，恢復英人之既得權利。（按：丹吉爾已恢復國際共管體制。）

法人據有摩洛哥，阿爾及利亞與突尼西亞，意大利據有的黎波里及昔蘭尼加，現已被逐。次意人動於我們的海軍之迷夢，莫索里尼據有其對岸之阿爾巴尼亞，至少在短期中，曾達莫亞得利亞海之準備目的。最顯著之例證，乃日本佔據朝鮮及中日內海之海岸綫，以作其擴張之迷夢。故對岸律在遠東亦在政治及軍事方面表現無遺；甚至美國據有菲律賓，關島，威克

島等，雖爲其中海洋戰略理由，其向西之發展實對岸誘惑吸力所致。

吾人須注意對岸問題之特點；歷史證明一國欲在其對岸建立基地僅在對岸之防禦潛力薄弱時可能；故殖民地之建立得有可能。倘對岸之文物工業與軍事意識均居平等之有效地位，則雙方之利益將遭遇於中途。則海洋爲雙方生活空間之媒介。

美國參戰之基本原因，因歐洲倘爲日耳曼獨霸，必越大西洋驅向對岸，危及門羅主義，甚至有被侵入之虞。日耳曼地理學家注意羅斯福以此種思想影響美國之動向；但已指明美國已強大，無法倒退則化之爲殖民地。反之，並認定有相當之理論根據，門羅主義範圍內之大西洋區基地之租借，即爲美國伸向對岸之第一步。羅斯福稱達克爾已不再爲美國之威脅，雖渠僅謂維琪殘餘勢力已廓清。渠對於對岸之理論判斷殊有獨到之處。西半球內之重要地點在攻擊距離之內者，如馬丁尼克等不可靠之地區，均應有此考慮。

倘雙方均有海權伸張則必力免一方之獨霸權，或執世界之牛耳者，如英國所獨享者。海權之伸張，海洋雙方，得使雙方於海洋中達軍事控制範圍之交接點平衡互相爲輔之貨物交換。

因交通之迅速改善，大西洋已變爲一內海，美國僅此一水之隔，享受其民主之安全與福利。大戰爆發後，美國即劃定安全區以自負其保障美國之使命。租借羅芬蘭，柏爾慕他，巴哈馬，西印度羣島，遠至英屬之圭亞那之海空軍根據地；此乃門羅主義大西洋勢力範圍要求之補助措施，即自格陵蘭，向柏爾慕他至發克蘭一線以西之各地屬於該主義者皆屬於西半球。

須知門羅主義並非全為美國之責任，乃英美百年來之正式勢力範圍。該主義一八二三年在坎寧保證美國謂倘該主義受危時，英國與英國海軍必援助美國後始認可。

研究海洋戰略之結果，得一基本結論，自大西洋之海岸政策觀點論之，則美國海防區之完整性固與英國國防安全有同等之重要，特別大西洋北部，因距離價值之改變，應有此種注意。技術進步已將海洋地理改變，致使其海岸之等曲線無明確之界綫。遠距離飛機對於海防區之觀念已完全改變，欲固守之勢有不能。因此不論在大西洋或太平洋前進基地之掩護、民主國祇有認定凡與大陸在攻擊距離內之每點海空軍必須建立美國之鞏固基地。

太平洋基地在珍珠港之部份破壞與爾後之美艦隊之失效，約有數月之久，證明海權仍為與基地有直接關係者，否則即無機先行動可能。因之諾克斯在其觀察西南太平洋後，即力主未來安全之最低需要不可再緩。日本代管地必須毀滅之，其所佔據之六三二島嶼，自東經一三〇度至一七〇度之間，將依勢力範圍分別劃入英美主權之下。諾克斯並建議應不顧各該地之主權，汎太平洋各島基地之共同使用，盟國必須成立正式協定。倘有此案，英政府必擁護之，以構成戰後互相防禦體制之一部，至少澳洲與新錫蘭海岸安全區之外各羣島嶼應在此議案之內。

同樣台灣與澎湖列島，海南，及南沙羣島，對中國大陸海港安全殊為重要，任何倭寇之威脅均應取消之，包括接近日本本部之區域，至少倭寇已改變初衷。台灣距中國大陸僅九十

哩，海南則更近。除非將倭寇之爪牙拔去，則倭寇仍可於另一大戰以其優勢海權佔據各該地。欲永久消滅此患，全歸還中國似尚不足；似應中英美合作，建立中國大陸之重要港口掩護其地不可。

伸入海洋之海防前哨區，其空閭已無保障性存在。惟因空軍之進步，海外基地在打擊敵人之海權上突居重要地位。不但因空軍可危及大海軍單位，且可使陸上部隊有海面之警戒，俾對進攻之敵人採取適切之防禦措施。

吾人目觀海洋戰爭已遞禪至海岸區戰爭，太平洋區或較安全。倘雙方海岸進攻區互相重疊，如西南太平洋者，則凡享受有會戰之生產大潛力者，與船舶及前進區兵器之最大所有者，就中以空軍及潛艇為最重要，則必佔優勢。故美國與日本作戰，美國具有此種優勢，美國生產重量，即將在此戰區漸顯威力。

除非本國基地交通線完全安全，則深遠之戰略——對日本努力所建設之島嶼防禦之縱深梯次配備，為其資產密為其負責，可得如是之結論。對據點之正面攻略終為冒險之舉，但此種外圍前哨區，即將逐次陷落，倘海軍與空軍克將其供應線切斷時，蓋三千哩外之前哨站，萬不克儲備足夠之物資足以自給。

此種新地理影響英法蘭之地位，英國生產不克與歐陸抗衡，但英海外有大量預備品，特別美國之兵工廠；但二十年之後，新技術或克切斷不列顛之所有供應資源。因盟軍維持對敵防守之歐陸海岸作戰，已為敵人中和。

陸戰空戰新技術對地理變化有關，中歐之工業巨大潛勢，已不准孤立民主國如英國者繼續存在，除非平時戰時有生產之動力中心保障之，現該中心乃華盛頓。未來之侵略形式爆發必為一全球型者，下次大戰第一週英國大城市之安全即告危，其世界地位仍可賴美國之協助無恙，倘英國仍能控制海洋航線之戰略基地，嗣英國必能恢復其本土之地位。

國際法學者鮑萊氏創自然『海洋中心』說，全球貨物暢通，依純地理之觀點，倫敦變為世界之自然海洋中心。並以數理計算證明其說。據稱凡占有世界海洋交通之中心者，即應負責戒一切統治之義務。日耳曼之地理學者，則稱北海，波羅的海沿岸之港口為今日世界之貿易動力中心，加以空軍之進步，英法蘭遲早即將併入歐洲，將永不克再自居海洋孤立地位。

今日各國當軸諸公咸以陸地空間為戰略思想之內涵，但英國則以航海統代之，蓋英國之生命繫於其世界航海交通暢通也。故其敵人欲攻擊此海權國家，則亦惟以海權兵器始可。特別在一九四〇年法國覆亡之後。但將來，陸軍與空軍將有決定之影響；如克里特新式作戰之方式，可為啟鑑。西南太平洋戰區亦可見陸海空聯合作戰之影響，爭守一地所用人力實較為少。故英法蘭與歐洲大陸之關係已有基本變化。

英國如果敗亡，則軸心三國同盟，即可向美國作一錯形攻勢，美國無法擺脫之。故美國參戰固準備有素者。

除美國正式認定不列顛為其國防第一綫，則英倫三島在接近敵岸之處仍成孤立單位已為不可能之事。故歐洲之國家有成立聯邦之趨勢。大戰之初德軍獲得閃擊勝利之後，日耳曼地

理學家即公開揚言英格蘭已無在歐洲妄自尊大之餘地。但事實又將馬罕之名言證實矣。

全球戰爭，海權仍為有力之戰略兵器，因其有流動與廣泛之特性；陸軍與空軍與海軍相比在全球大戰中實祇可視為戰術兵器；但欲造成完整之戰略兵器，則主成份海權，必須與戰術迅捷之飛機與局地攻擊之陸軍化合方為至上之策。大陸敵人之戰略思想基於謬誤之觀念，以為潛艇佐以海岸為基地之飛機即能阻擾交通，僅土地征服即可決定全局。反之，海軍與空軍之交互為用以保護交通與阻撓敵人交通者，又證明馬罕之理論，海權為全球大戰之基礎。馬罕稱：『交通主宰戰爭；廣義言之，交通為戰略最重要之單一要素。』軸心國，擬定其作戰計劃時，即未把握到該基本事實，陸軍與空軍實過於狹隘，祇有海軍戰略為真正之全球戰略。

英格蘭永居受侵之威脅中，甚至英軍能佔領歐洲海岸前進區之後，因民主國家對歐洲大陸之最後安全橋頭堡究在此島——因法國已敗亡，除非至反動份子已全被消滅。英美須在中大西洋建立一攻防區，此區已因租借葡萄牙之亞建爾而達到。（按亞速爾羣島之英美租借基地已於一九四六年五月交還葡萄牙，但英美仍繼續不使用權，因該地戰略重要性，葡萄牙僅能維持其宗祖權而已。）愛爾蘭為一特殊之事件；由福內至保特島，與美航空線之間僅一九九四哩。北美與歐洲之海岸防區已重疊，因巡邏機現已能擔任一千哩之半徑。愛爾蘭根本對民主作戰目標無興趣，其意識形態幾屬於敵方者。即使屬消極中立，愛爾蘭實傷害海洋戰略，因都柏林已為納粹間諜活動之樂園。

北海之態勢，閱圖亦可一目瞭然。至歐洲巨港之供應，皆受冰島與格陵蘭之側翼威脅。格陵蘭屬於西半球；在空戰時代实為一焦點；距冰島之空間與冰島乃一海岸前進防區。二者間依美國人之觀念，即西半球經綫之圓周所通過之地，並包括亞速爾以西之海洋區。格陵蘭居於北極海流區，冰島居於灣流之中，氣候使防護空軍分為各異之裝備，但戰略目的則為一。故須在各該區迅速建設若干某幹地區足以構成一主基地。

馬爾他證明凡一正規設防與供應之孤立基地由海征服之如何困難。該地為地中海戰爭之樞紐，據該島即可威脅敵之交通，對全球戰爭過程有決定性之影響。故下一次大戰，對全球如此島之要點須預為加強者，殆不可忽視之。

大西洋之未來安全之最要事項，應為亞速爾與維第岬。及西班牙之卡納爾皆為未來決心之集中焦點所在。英美租借亞速爾保證不涉其土地主權即可解決。四百年葡萄牙帝國之維繫皆賴英國海軍之力；故英國對亞速爾之租用有特殊之權益。下次世界戰爭亞速爾為大西洋問題之中心，關係至大。英租用大西洋基地之後可謂新地理觀念已為軍事思想界所注意之表徵，英戰略學家皆研究此項問題；於波多黎可之保林根與梯林尼大建立大空軍基地——距巴拿馬運河均約千哩——更表明此種觀念已深入。西南一千哩之加拉巴古亦可作此目的。但亞速爾距紐芬蘭約為一千五百哩，距紐約為二千哩，已掩護大西洋航海線之南北孔道：故在下一代亦可演變介入美國之海岸防區範圍之內，各該島嶼已為新戰略思想之探測站與碉堡。

大西洋距離之遞變價值雖改，美國海軍裝備之利益，倘太平洋無問題時，仍居優越地位。

。此問題倘倭寇代管島嶼均已改造爲英美空軍與海軍之前進基地時則可解決一半。此種基地可增強太平洋海軍兵力之二倍或三倍。此事在戰略地理上有二海洋觀點，努力保證軍事交通，應較任何未來激戰應居重要位置，甚至在陸鄰政策之上。

因此次大戰所產生之新元素在調製久遠之作戰計畫時須特別三思之，現在所用之兵法原則，尚須以全球戰略觀念修訂之。此未知數，未來之貨運飛機能力如何；加速運輸之效率，因人力工作小時所要以經空運輸送物資之代價與海運之價值，不知將達於何種程度？新航空力學公式將來或能將陸軍與海軍之威力關係完全改變。次一未知數，乃轟炸機擾亂供應與運輸及破壞社會與經濟生活程度如何。此二未知數，致使前進基地之獲得爲不可或缺者。

地理，因其新限制，與國防安全乃不可分割者，已愈明顯。此次戰後，吾人必須對陸防，海防與空防均須研究之，注意三軍在此次大戰中如何創立其架構，適在地理環境之外發生若干新景象。大戰教訓尚須研究者，如三軍種如何協全調整以求得圓滿之效果。關於久遠之戰略，各領袖之軍事考績，第一次大戰與第二次大戰者，殊屬難堪，考其戰術錯誤，皆坐因初期之素無準備與毫無經驗。故平時陸海空戰略必須注意協全調整之。

美國雖因廣大資源自給自養於初期亦告失措。故實難一方與反對反帝國主義，特別在美國，尚有若干不可否認之因素驅使之而然。故將來不僅大西洋生命線，甚至美國大陸之安全，根據門羅之不可冒犯主義，亦不能單因或主要藉局地爲基地之陸地或空軍即可保證者。西非投影點爲一完全封鎖線之東端，第三次大戰時或已在大陸之敵人手中掌握。何人敢假定謂

第二大戰之初德人即能迅速控制自那爾維克至波爾多之全部海岸？德法有聯合為一之可能，如維其之接近類之者，或賴其他事端，敵人在下次機會中可將東半球之海岸線全部佔領，則半個世界將無插足之餘地？

最近之將來，轟炸機之航程及巡邏機之半徑即將毫無限制，對海洋戰略影響至大。軍事與政治領袖，對於空間之新觀念，或已無力調整，但吾輩青年已具有整個不同之海洋距離觀念。和平之道，吾人亦須本此新準則調整吾人之戰略思想。此外，吾人必須承認因航空進步所造成之新因素之急迫，對於島嶼之防守與海外之責任祇有增加，與控制交通有關，因而左右全球戰略。具有此種觀點者，方為和平之道。

(按：猛烈之原子兵器發明後，尚有未用之恐怖細菌兵器，紫外線放射宇宙線兵器，則戰略思想之須依新標準調整者，與著者所論更將有過之，距離觀念之遞減價值更與昔日不同，如北極將變為世界航空交通之中心最短航線，預料戰後之英美蘇兩大壁壘，民主與共產之決鬥，終必爆發，各國均將捲入漩渦，世界文明之毀滅與否暫可避而不論，欲求一國之生存，其對策如何，雖然和平之道之另一面，亦即戰爭之道也。建軍建國絕不能再為陳腐之國防思想與謬誤之兵學觀念所約束矣。)

第八章 交通樞紐論

吾人正對世界最大之強國——英國海軍——奮戰。 羅馬廣播一九四三年六月十一日

不論平時戰時，交通皆為樞紐之論，讀者至此料可徵信。凡管制交通者，亦即世界之主人。倘吾人能控制生命線，則欲吾人敗北誠妄念也。蓋吾國及與國之戰爭生產能力較敵人幾十餘倍之，即人力亦數倍之。

此說並非濃厚渲染之畫面，如其他名家之手筆塗抹之景物，與著者所欲闡明之問題固有異趣。如突擊敵人之據點，短兵相接，混戰一團，撕而撕之，以圖報復之一快，似為吾人所樂聞者。著者輕描淡寫赭黃畫面，僅示明吾人所須踏踐以踰消耗之疲勞道途也。惟其背景，旌旗旆旒，雷鼓喧天者，乃聯合國家之皎潔盞燈，作不可抗衡之進軍，與最後勝利之月桂冠也。

故戰爭之迷陣中，並非無計劃部署者，消耗戰略與殲滅戰略並非行一即可；二者實相輔為用，且消耗戰之成功，更易收殲滅戰之效果。

塞維斯克上校之「空戰制勝論」已膾炙人口。渠已證實，美國已為「蒼穹之魔王」，一如過去英國被視為「七海之魔王」者，曾為全球担任警戒至二百年之久。故在未來之一代美國空軍之不可抗拒已如英國海軍一向所居之地位。高空轟炸機無法抵禦。防空戰力不能超越三萬

呢之上，戰鬥機在此種高度無法活動。且航空之航行進步經千哩之實行仍能命中目標，雖目標視線遮蔽亦可收效。

空軍——較德國宣揚之秘密武器終屬有效——惟海外基地倘無燃料與勤務單位之維持，即大轟炸機亦屬無用；引吭高歌之航空人員亦將對於同溫層之幻景奇觀忘懷與地面人員一致認為倘無其飛機——機動之象徵——即變為靜死之象徵，即欲在平地拖曳之亦憂乎其難哉。

每一假定之威脅均應按輸送之限度檢討之。例如，如德寇與倭寇有一日攜手無阻之可能，警告。倘數百哩之沙漠足以阻止英軍獲得的黎波里，軸心亦不能到達尼羅河谷，則敵人欲爭服舊世界之一切物理障礙而能建立並維持其交通線，何能置信。

又如，直布港之易受威脅，經缺乏道路之西班牙可將地中海封鎖；甚至德軍可越道路不良之土耳其亞納多連台地攻略基爾庫克與海發，皆警告也。但閃電戰之教訓殆已深入其腦殼矣，今日欲再使之收效已無可能。

決定未來大戰之局者，夙視生產之潛力加使用成品之方法與到達屠戮點之所要處理之人力如何。

『大兵團之運動即為勝利之威力』一語，已早過時。速度與技術佐以軍事天才再無克復物資之希望。故物資之運輸乃戰爭勝利之主因。

至飛機無海洋之障礙時，大戰之起必距其基地數千哩時，吾人始可避免陸海交通之困

累。

勝利無捷徑，毀滅則途殊，吾人幸未如軸心之昧於實質，希特勒乃「直覺」之徒。敵人利益於縮短大戰，但大戰已拖延。倭寇蠢動之後，醜態即百出。其初期利益——制空——永將消失。一俟大隊空軍東指，即將倭寇釘於地面。德人轟炸市區以爲可避報復已成明日黃花。德國城市晝夜皆在落彈之震蕩中，景況全非。……

大戰結束後，邀功之紛爭必起，何軍何兵貢獻最大，政治家具有領導之效能，決定因素如何。總之最後勝利之達成其因屈指難數。陸軍無空軍支援如何。海軍在狹隘之海面無空軍掩護如何。海軍對陸軍無所求，但海外之陸軍全賴海軍之維持。甚至大空軍兵團，如塞維爾斯克所想象者，無海軍之協助與運輸勤務供應主要補給品，其活動半徑亦有限，倘一切作戰物資不能護航源源至蘇聯，則其抵抗將如之何。美國生產爲吾人希望之基礎，勝利之基已立，主要物資之生產固遠在戰場之外。

實質之主宰因素何在，倘無美國之偉大工業生產與其工程技術之能力，則蘇聯之士氣，英海軍之成績，中國之拚命抗戰，海軍之穩定英雄事跡，皆歸泡影。吾人有工具，有人力，有意志。倘勝利之生命綫不爲吾人所控制，一切均亦歸泡影。

敵人一旦果已崩潰，則各種理由又如雲湧。其實之理由自始希特勒之頸項即被擒。雖有倭寇狂吠，吾人終未放鬆之，故無所懼。

新嘉坡之防務準備欠週，致遭不幸，殊屬憾事，因該地失陷，致中國海岸與孟加拉灣之

交通，以及遠東油源供應均斷絕。但政府當局與最高統帥部，要皆因全球戰爭之種種責任，被迫無假求實質之選擇，諒爲持平之論。雖然若干舊派思想之人物對兵器選擇陷於不當，對最近戰史教訓尙未融會貫通。徹徹之消費與努力構築新嘉坡之海軍基地，即能配備空軍以驅止倭寇，而倭寇發動太平洋會戰，已準備十有餘年。

盟軍俟能調用大隊空軍與艦隊進攻倭寇佔領之地時，行見倭寇之迅速崩潰，必將震驚全世界。（按：第二原子弹投於長崎後八日倭寇即作無條件投降。而蘇聯之對日用兵尙未屆旬。……）

因須節約有限之第一線資源，故遠東前哨一再後撤，蓋敵對之人力與物力均佔優勢，故終不可抗拒，失守之後，則有利之戰略陣地即不易以正面攻擊收效。對倭寇之戰鬥，適歐洲正緊急。惟此種不可預料之戰爭中終可預料若干事件，倭寇終已抵至一不可突破之壁壘，由永不消滅之物資——距離與地理所造成者。倭寇處已自敗之途矣。注意第一次大戰德國之結局如何，在若干勝利之後，對巴爾幹，土耳其，俄國均可隨願可至如何。再觀拿破崙正當其爲歐洲之盟主時突遭逐亡。

馬達加斯加之佔領適在北非之後，處置殊當，蓋軍事當局已將交通置於腦前。且屆必需要時準備不顧一切。總之任何時期任何交通威脅均應立即肅清之。倘忽視平時交通較戰時重要之教訓，則無異自趨滅亡。

不幸，吾人所目覩之接近日由過渺，無遠見，無決心，以各種方法以達最後目的，殆皆

致勝不可或缺乏之要件。例如俄人佔波蘭，芬蘭，比沙拉維亞之土地，以及波羅的海諸國領土頗受世界之歧視，但爾後始知莫斯科之遠大戰略，着眼於預料之侵略可加長德軍交通線之起點。俄人在現實主義領袖斯達林之下，較英美眼光洞燭敵奸，英美對戰時『實質政治』（Realpolitik）原理方有所悟，該說之啓蒙在不顧中立權一意奪取戰略據點。吾人自救賴於是，吾人素乏此種行動。焦土政策之事吾人亦須向俄人學習之，俄人爲焦土政策之鼻祖，侵略者對其所得土地已施焦土政策者大感失望。

福煦謂：『二國間之不和，最後以武力解決之，則思想主義之爭鬥之終止，俟一國之擁護者已無力抵抗即行終止。意見可辯駁，罪惡須槍斃。教條信仰戰爭之結局，爲其一之最後毀滅。』蓋『兵者，國之大事也。』

福煦所稱二國因教義而戰爭。今日全世界已分爲兩大陣營。如支加哥往日禁酒事件擴大爲世界影片。破禁律者在守法之公民間似有意想不到之成功，社會雖富於惰性，但此種敗壞風氣，已不脛而走。

故破律國之暫時勝利，對吾人殊嚴重，且記歷史教訓，甚至目前之史蹟，例如意大利在阿比西尼亞之最初成功與爾後之失望，一九四一年，德軍進兵蘇聯似覺爲不可抵禦者，一九一八年德戰爭機構之崩潰，其他初期之閃電戰等十凡千者之一，均證明交通在戰爭中所任之決定性之使命，今日適爲吾人所控制者。

今日，交通所担之任務其重要性爲空前所無。切斷敵人之交通訊則切斷其生命綫。控制

海洋線則控制全世界。注意，因與美國，則生產可超越任何敵人。

眼光遠大之祖先擬製戰略計畫，為未來全宇立國健全基礎之保障。大戰予吾人以領導之地位，與傳統有利。平時戰時吾人必須繼續應用吾民族之天才智慧。凡能永居交通之主宰者，則主宰吾國之命運，蓋無疑義也。（孫子曰：「死生之地，存亡之道，不可不察也。」）

