

4-346

交 通 決 勝 論

英 國 哈 利 斯 著
英 王 可 襄 斯 著
英 王 可 襄 斯 著
英 王 可 襄 斯 著

世 界 兵 學 社 發 行

交 通 決 勝 論

英 國 哈 利 斯 著

王 可 襄 譯

王 可 贊 校

世 界 兵 學 社 發 行

論 勝 決 通 交

著 斯 利 哈 國 英

譯 襄 可 王

校 贊 可 王

版 初 月 十 年 五 卅 國 民 華 中



有 所 權 版

究 必 印 翻

行 發 社 學 兵 界 世

號 一 園 盛 里 壽 仁 巷 條 四 京 南 : 址 社

售 經 總 局 書 防 國

號 十 五 巷 亭 碑 京 南 : 址 地

售 代 有 均 店 書 大 各 國 全

行千里而不勞者
行於無人之地也

鄭介民



劉序

王君可襄譯哈里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：第一綫部隊與根據地間，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，則必困難重重，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橫海上交通之利，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，轟炸敵本十二〇〇次，投彈十九萬餘

噸，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，卒致軟弱無力以失敗者，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。

侯序

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，特別強調交通爲戰爭之主宰樞紐，凡控制交通者，控制一切，尤以現代戰爭爲然。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，如能按交通限度肝衡之，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，信達流暢，亦可與原書媲美，洵爲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」爲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，精審覈要，洋洋都六萬餘言，爲現代兵學名著中，不可多得之佳構。

原著哈利斯空軍上校 (Group-Capt. E. L. Harris)，爲英國本部航空轟炸司令官哈利斯空軍上將之胞弟。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，交通爲惟一條件。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——爲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，儲煤藏量銳減，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，我初期雖節節背進，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，爲吾國全民生命之所寄，要非過甚誇張之辭。即其他搔擾統一和平或復興建國者，亦以破壞交通，奪取交通爲手段，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。』豈非皆以維持交通爲樞紐乎。

今日我國建軍與建國，以至國防安全保障，非以交通建設爲基調不可。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。故凡國防安全每一假定之威脅，應按交通限度盱衡，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，交通意識應爲其第二天性。總之，交通者，作戰之梯尺也。

戰時主要使命實爲交通軍官之任務。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『饑餓』。

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，與輸送屠戮地點等，所要之人力如何而定；但人力，物力，與意志力之外，尚須獨賴生命綫之控制。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，與氫，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。尚祈閱者不吝指正。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

原序

——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。如英士人民善於逆來順受，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，情繼承之者，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，惟須將英國除外爲條件。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，幸勿深入蘇聯爲戒，削弱德軍實力，向廣正面之戰場展開，超出本身能力之外，其趨勢至爲危殆，應引爲殷鑑。浩斯吳佛曾警告納粹領袖，輒以美國參戰之確定性爲慮。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，編練強大勁旅，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。但德軍實缺乏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，尙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。是爲序。

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

英國哈利斯著
王可襄譯
王可贊校

目次

題詞	一
劉序	一
侯序	一
自序	一
原序	一
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 Willson)之聲望蜚舉，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，殊爲奇特。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，擢陞到上將階級，而其所熟讀精思者，僅爲過時之學理而已。

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 Fomest)法言之典則：(To get there Finest with the mostest)『以機先行動集中最大之兵力』者——此語至今仍爲兵法之準則，其內涵交通所担任之活動，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，反映於大衆之腦海者，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担任之任務如何重要，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，每被視爲生產戰爭，而今日已變爲輸送戰爭矣。』

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，燃料一項爲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泰克薩斯經福老利達至新街爾賽用油船運輸，包括戰時保險費，每加侖爲一分。若用鐵道輸送，距離約爲前者之半，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，根據此一例證爲十比一，事實油公司原有其油船，故此數字仍可作爲參考。蘇聯內陸水運未開闢前，油船由巴統經大

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綫，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惟一方法，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發展攫取資源，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 Marquardt 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敷設該項窄軌達一千哩之距離。）

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