

“跳马”行动、意大利潜艇印度洋战记

战争事典

热兵器
时代⑤

W A R S T O R Y

指文董旻杰工作室 著

鹰啸德瓦尔

1944年“跳马”行动纪实

铁路与美国内战

打翻魔盒

1940—1941年德国对东南欧及巴尔干的介入

意大利潜艇印度洋战记

维捷布斯克之虎

二战德国装甲王牌阿尔贝特·恩斯特战记

南云忠一和他的机动部队



“跳马”行动·意大利潜艇印度洋战记

战争事典

W A R S T O R Y

热兵器
时代⑤

指文董旻杰工作室 著

台海出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

战争事典之热兵器时代. 5, “跳马”行动、意大利
潜艇印度洋战记 / 指文董旻杰工作室著. -- 北京: 台
海出版社, 2019.1

ISBN 978-7-5168-2230-2

I. ①战… II. ①指… III. ①军事史-史料-世界-
现代 IV. ①E195

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2019) 第 024203 号

战争事典之热兵器时代 5: “跳马”行动、意大利潜艇印度洋战记

著 者: 指文董旻杰工作室

责任编辑: 俞滢荣

策划制作: 指文文化

视觉设计: 周 杰

责任印制: 蔡 旭

出版发行: 台海出版社

地 址: 北京市东城区景山东街 20 号

邮政编码: 100009

电 话: 010 - 64041652 (发行, 邮购)

传 真: 010 - 84045799 (总编室)

网 址: www.taimeng.org.cn/thcbs/default.htm

E-mail: thcbs@126.com

经 销: 全国各地新华书店

印 刷: 重庆共创印务有限公司

本书如有破损、缺页、装订错误, 请与本社联系调换

开 本: 787mm × 1092mm

1/16

字 数: 346 千

印 张: 20

版 次: 2019 年 6 月第 1 版

印 次: 2019 年 6 月第 1 次印刷

书 号: 978-7-5168-2230-2

定 价: 89.80 元

版权所有 翻印必究



出版寄语

人类战争舞台上，金戈刀兵之声业已响彻千年。工业革命犹如一支魔法指挥棒，演绎出巨炮轰鸣、硝烟肆虐的壮丽合唱。“热兵器时代”丛书将为读者谱写战争史上这一段最为辉煌绚烂的乐章。

——蒙创波，“点兵堂”军事公众号主编，著有《长空闪电——P38 战机全传》等

人类历史就是一部厚重的战争史，战争贯穿着整个人类的发展历程。而热兵器战争在整个战争史中的地位举足轻重，其惨烈程度、吞噬生命的体量也远胜于以往任何时代，只有了解它的可怕，才能让处于和平时代的我们更加敬畏战争，珍惜来之不易的和平。指文新推出的“热兵器时代”丛书正是从这个角度来剖析近现代战争，而这套丛书由国内军事刊物界前辈、素以严谨著称的董旻杰老师执牛耳，让文章的质量和深度得到了保障，想必也会给读者们带来一场视觉上的饕餮盛宴。

——张向明，著有《基辅 1941：史上最大的合围战》

恭贺“热兵器时代”丛书首本付梓，预祝这套丛书在军事出版界开创一番与众不同的天地，带给军迷一份别具风味的精神食粮。

——谭飞程，著有《赣北兵燹：南昌会战》《鏖兵江汉：武汉会战》等

战争是人类历史发展中重要的一环，在千百年的发展中形成了独特的艺术。微观上看，战争是残酷血腥的生死厮杀；宏观上看，战争又是宏大辉煌的国力博弈。我们可以避免战争的发生，但不可能忽略战争的存在。以史为镜可以知兴替，好友董旻杰是战争史研究方面的专家，他的“热兵器时代”丛书正是以此为理念，向读者再现战争艺术的魅力。

——高智，著有《长空鹰隼：二战德国 Bf 109 战斗机战史》等

战争，从未改变。值此“热兵器时代”丛书付印，在热兵器时代跌宕起伏的华丽篇章和战争秘辛，董老师将为读者们娓娓道来，实为军事爱好者的一大幸事。

——丁雷，著有《天火焚魔：美军对日战略轰炸全史（1942—1945）》等

目录

CONTENTS

前言 / 1

铁路与美国内战 / 3

打翻魔盒

1940—1941 年德国对东南欧及巴尔干的介入 / 40

鹰啸德瓦尔

1944 年“跳马”行动纪实 / 124

意大利潜艇印度洋战记 / 155

维捷布斯克之虎

二战德国装甲王牌阿尔伯特·恩斯特战记 / 176

南云忠一和他的机动部队 / 252

前言

PREFACE

铁路在战争中有两项基本功能：快速投送兵力和保障后勤补给，其实远不止这些。在铁路技术未完全成熟的美国内战中，人们对铁路在战争中的作用进行了丰富的想象和实践。《铁路与美国内战》结合美国内战爆发的深层次原因及美国南、北方各州的区位优势，梳理了早期铁路由各家私营公司独立经营、路线及技术标准混乱、维护难等特点，并从该视角出发，回顾了铁路与美国内战的方方面面。其中一些有趣的小细节，如南方联邦军队乘车证件的完善、以猪油为原料的润滑剂等等，非常有年代感，耐人寻味。

1940年前后的东南欧及巴尔干地区危险、动荡，德国对这一地区的介入更一石激起千层浪，间接延缓了“巴巴罗萨”行动，甚至影响了第二次世界大战的进程。《打翻魔盒：1940—1941年德国对东南欧及巴尔干的介入》从分析该时期德国对东南欧及巴尔干地区复杂的政治、外交形势着眼，完整记录了德国、意大利、英国、苏联等势力在东南欧及巴尔干地区的博弈全过程，以及泥足深陷的德国对南斯拉夫、希腊展开的军事行动，包括希腊战役（“玛莉塔”作战）、克里特岛空降战役（“水星”行动）等。

牺牲了一个特种营只缴获了一件铁托的元帅制服，由希特勒谋划、奥托·斯科尔兹内指挥的这场“跳马”行动输得何等惨烈。《鹰啸德瓦尔：1944年“跳马”行动纪实》引用亲历者回忆，对这次传奇的行动进行了忠实记录。文中一些生动的小桥段，相信能够丰富读者对该行动的了解。

二战时期的印度洋的确不如大西洋热闹，即便印度洋对同盟国极其重要。战争初期，驻东非的意大利潜艇部队承担着切断盟军印度洋航线的重任，与英国海军展开了艰难厮杀。《意大利潜艇印度洋战记》记叙了1939年—1941年意大利潜艇部队从部署、激战到撤离各阶段的经历，主要是潜艇“路易吉·伽伐尼”号、“伽利略”号和“马卡莱”号的战斗经历。

阿尔贝特·恩斯特是二战时期著名的德国装甲王牌。在重镇维捷布斯克的激战中，恩斯特和战友们用21枚炮弹击毁了14辆苏军坦克，获得了“维捷布斯克之虎”的名号。《维捷布斯克之虎：二战德国装甲王牌阿尔贝特·恩斯特战记》讲述了阿尔贝特·恩斯特在艰苦异常的维捷布斯克冬季战役及鲁尔区包围圈等地的战斗故事，通过对话、回忆等大量生动的细节化描述，塑造了阿尔贝特·恩斯特忠勇、谦逊的传统德国士兵形象。

南云忠一被中国网友戏称为“抗日名将”。日本联合舰队司令山本五十六曾在珍珠港偷袭结束时失望地表示：“南云就像入室的小偷，一旦得手就心惊胆战，撒腿就逃。”让我们不禁生疑：日本军部会委命一个草包作为机动部队的指挥官吗？当然不会。事实上，南云忠一不仅不是草包，反

而是一个对欧美新型战舰技术有着深刻认识的高才生。他在日本军部有一个别称叫“活指南针”，他可以不需要任何仪表、罗盘，带领舰队航行到世界的任何角落。《南云忠一和他的机动部队》将南云忠一放回其所属时代，结合南云机动部队在偷袭珍珠港、空袭亨可马里、中途岛战役、第一及第二次所罗门海战的表现，客观评述了后世对南云忠一评价中的真真假假。

2018年12月

铁路与美国内战

作者
孙晓翔



1830年9月15日,英国工程师斯蒂芬森驾驶着由他发明的“火箭”号蒸汽机车,拖带着一节载有30位乘客的车厢,从曼彻斯特出发,成功抵达利物浦。人类历史由此进入铁路时代。九年后,这条世界上最早投入运营的铁路,又成为世界上最早投身到军事行动中的铁路。为了镇压革命群众,来自爱尔兰的英军第10步兵团在利物浦下船后,立即乘坐火车赶赴曼彻斯特。这段50公里的路程以往需要耗费两天的行军时间,如今却只用了两个小时,这令英军指挥官查尔斯·奈普尔将军对铁路大为赞叹。更妙的是,奈普尔将军发现,由于先遣部队乘坐早班火车抵达,后续部队乘坐晚班车抵达,所以“现在城里的每个人都以为我们调来了两个团”。

此后的20年里,铁路的军事价值日益显现。在克里米亚战争中,英国人首次把铁路带上了战场。他们铺设了从巴拉克拉瓦港通往塞瓦斯托波尔前线的铁路线。这条铁路于1855年1月建成通车,全长约7英里,由1000名英国和土耳其工人负责管理、维护。这是一条极为原始的铁路。在巴拉克拉瓦港内,装载着补给品的列车由蒸汽机车牵引运出。一旦出了港口,就会改由马匹拉拽。若在中途遇到下坡处,甚至还需要借助车辆自身的重力滑落。显然,这绝对算不上一条现代意义上的铁路,但它仍然为英军的后勤工作做出了巨大贡献。到战争结束时,铁路的运载量已达到每日700吨。如果由牲畜来运输的话,这将是一个不可企及的数字。而且蒸汽引擎

▼ 英军在克里米亚铺设的第一条军用铁路。



还为军队节约了 4000 匹骡马，否则仅仅这些骡马所需的饲料供应会是一个沉重的负担。四年后，在法国与奥地利的战争中，法国铁路网在三个月内向前线输送了 60 万官兵和 13 万匹军马，其中有 22 万人和 36000 匹马更是被直接送到了战场上。

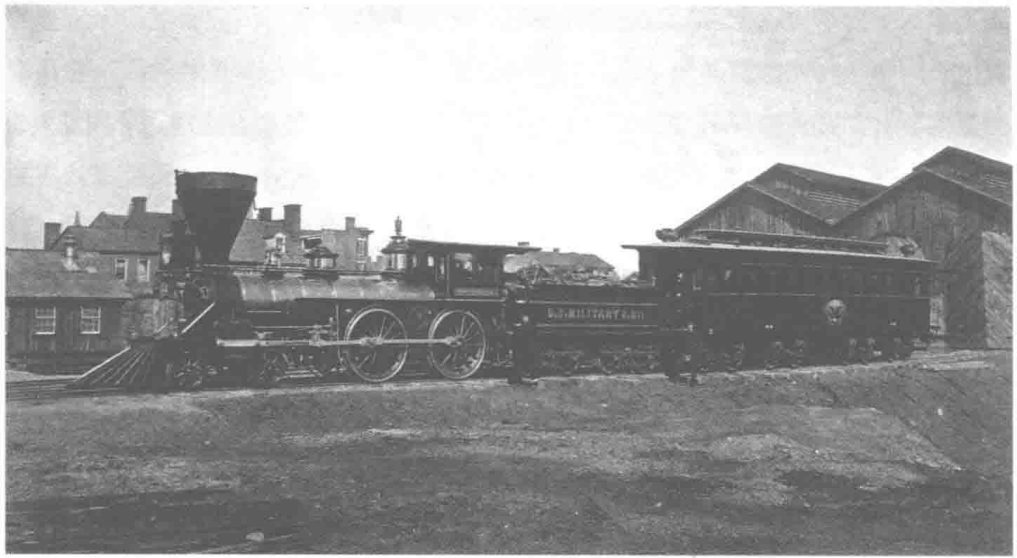
到 1860 年，各国军事专家都已意识到铁路在军事领域的价值。大规模、高效率的运输能力决定了铁路在战争中的两项基本功能：一是向战场快速投送兵力；二是保障后勤补给，但是截至此时，铁路在战争中的重要性并未得到充分体现。只有在人类历史上第一场工业化战争的美国内战中，铁路在战争中的重要地位才第一次展现在世人面前。

战争起源

早在诞生之初，铁路便在美国引起了极大的热情。广袤的大陆意味着铁路公司能以极为低廉的价格获得土地，而在此基础上建设起来的铁路网络，可以把这片大陆连接起来。这种得天独厚的优势，使得美国铁路的发展速度比英国快得多。到 1840 年，美国铁路网的规模已经达到了英国的四倍。当然，在质量上，美国铁路系统的建设还是显得较为粗糙：大部分铁路桥梁都是用木材搭建的，所谓的铁轨其实也是用木头制成的。这些长条形木头的横截面呈上窄下宽的梯形，在上部较窄的表面包覆了一层铁皮。机车也是纯粹的“美国式”，有四个驱动轮和四个诱导轮。轮子跟铁轨一样，经常只是表面包裹着铁皮的木轮。但无论如何，铁路的发展极大地刺激了美国经济的发展和对外扩张的速度。在此过程中，铁路开始不可避免地被应用到军事行动中来。

1846 年，美国与墨西哥开战。一个美军步兵团从东海岸乘坐火车抵达西南部边境地带，然后加入了一支 2000 人的远征军。随后，他们一路打到墨西哥城，迫使后者割让了大片土地，将美国的领土扩展至太平洋沿岸。随着领土的急剧扩展，无论是出于发展经济的目的，还是出于国家安全的考虑，美国人都更有理由依赖铁路了。本质上，美国人西进的过程就是其铁路线向西延伸的过程，但这些铁路仅仅连接起西部土地上的居民点。这些居民点依铁路而建，通常还得到军队的保护，以抵御印第安人的袭扰。

讽刺的是，随着国家的迅猛扩张，美国本土却面临着越来越严重的分裂危机。



▲ 一辆典型的内战时期的美国火车机车。它既可以烧煤炭，也可以烧木柴。

美国由南、北两个性质完全不同的经济体组成。南方各州阳光充足，土地肥沃，以资本主义农业经济为主，主要的农产品是出口到欧洲的棉花。而寒冷的北方各州普遍以工商业为生计来源，在粮食生产上也能自给自足。南方的经济繁荣在很大程度上取决于出口业的发展，所以他们强烈希望取消进出口关税；北方人却希望提高关税，为工商业的壮大提供关税的壁垒保护。经济政策方面的冲突最终又上升到针对奴隶制的道德层面，且在南、北双方之间制造了心理及政治上的深刻裂痕。以前通过双方的谈判妥协和国会议员席位的巧妙平衡，矛盾尚不至于完全激化，但是当大量新兼并来的土地加入合众国中时，原先脆弱的政治平衡就变得难以为继。到1860年，美国总共只有15个蓄奴州，他们在国会中的势力被日益压倒。在国会中占据多数的是非蓄奴州的代表，他们对奴隶制不抱同情，迟早会通过压倒多数的投票宣布奴隶制为非法。这种不可逆转的趋势促使南方州下定决心，另立新邦。

1860年，代表北方利益的共和党人林肯成功当选美国总统，大大刺激了南方人的独立情绪，加快了迈向独立的步伐。就在1861年3月2日林肯入主白宫的前两天，以南卡罗来纳州为首的南方七州宣布退出美利坚合众国，另行组建邦联。随即，这些州的民兵接管了联邦军队在当地的军事要塞和武器仓库。当然，接收行动并不总是顺利的。南卡罗来纳境内的萨姆特要塞就成功抵制了地方民兵的骚扰。

即将卸任的布坎南总统乐得把麻烦留给继任者，因而不愿多事。他虽然宣布南

方的退出行为是非法的，但并未采取进一步行动。这种软弱无疑是对南方人的鼓舞。1861年4月12日，南方邦联叛军炮击萨姆特要塞，标志着内战正式打响。三天后，林肯宣布征召75000名志愿兵，并且要求部队尽快赶赴首都。至此，谈判的大门彻底关闭。接着，又有四个原本持观望态度的蓄奴州宣布脱离联邦，加入南方的邦联，其中包括临近首都华盛顿的弗吉尼亚。但是另外四个蓄奴州马里兰、特拉华、密苏里和肯塔基靠近北方边境，且与北方经济关系密切，所以仍留在联邦里。基于同样的原因，弗吉尼亚西部居民也不赞成本州的叛乱。他们宣布脱离弗吉尼亚，自行组成西弗吉尼亚州，归顺联邦。

原先的美国现在分成了两个泾渭分明的势力范围。北方各州组成的联邦以华盛顿为首都，南方各州组建的邦联以里士满为首府。一条分界线已经划分清楚，分属两边的昔日同胞都在摩拳擦掌，准备生死一搏。

尽管当时世人已经普遍意识到了铁路在未来战争中的重要性，但很少有人认识到，铁路在战争中将要发挥的决定性作用。正是在美国内战中，铁路的重要性才首次充分展现出来，并且给各国的军事观察家们留下了深刻的印象。林肯征召的军队在运输途中首先遇到了麻烦。由于早期美国铁路由各家私营公司独自经营，他们各自有着自己的地盘、路线和技术标准，给大范围运输带来了麻烦。从东北部新英格兰地区通往首都华盛顿的铁路被分成了两种轨距。北部地段是标准的1.435米，在进入宾夕法尼亚以后，就变成了较宽的1.473米。而且，各铁路公司普遍抱有以邻为壑的态度。在同一座城市中，各条铁路线的终点也往往相隔于城市两端，给需要乘车中转的旅客造成了极大的不便。

马里兰州首府巴尔的摩就是这样一个典型。这里是北方军队前往华盛顿的主要道路。作为蓄奴州，马里兰州虽然被迫留在联邦内，但这并不妨碍当地老百姓敌视途经此地的北方军队。途经此地的军队必须先在城北的火车站下车，然后再赶往城南的火车站重新上车。两站之间有一条原始的马拉轨道列车穿过城市，用以连接铁路。考虑到当地人的敌意，军队宁愿徒步穿越城市，但依旧无法避免冲突。4月19日，当马萨诸塞第6步兵团的官兵通过巴尔的摩街道时，一群当地人向他们开火，军队立即还击。此次事件造成4名士兵和12名平民死亡，还有一些人受伤。虽然这个团最终还是于当晚抵达了华盛顿，但他们身后的一些巴尔的摩市民烧毁了当地的一座铁路，阻止军队下一步的运输。市民此举不仅令城市陷于孤立，也暂时切断了华盛顿通往北方的铁路交通。

为了避免出现其他类似的流血事件，一位马里兰州的议员恳求林肯不要再让部队经过马里兰州。总统回答道：“我手上得有部队才行……我手下的人又不是田鼠，能打地洞，也不是飞鸟，能从天上飞过。除了穿过你的州，别无他法。”但是在私下里，林肯还是下令部队至少绕过巴尔的摩。他也担心会激起当地民愤，促使马里兰州也转身投靠南方邦联。

战争爆发

夏天到来时，北方军队终于做好了战争准备。7月18日，集结于华盛顿的37000名北军向南进发，进入弗吉尼亚。他们的目标是100英里之外的邦联首府里士满，但必须先跨越25英里外一个叫“曼那萨斯”的铁路交会点。早在弗吉尼亚宣布加入叛乱不久后的5月，22000名弗吉尼亚子弟兵就部署于此，准备阻止北方军队南下。

尽管天气炎热，但是北军士气高昂。数百名华盛顿的名流显贵乘坐马车，跟随军队前进，他们还带上了望远镜、野餐用的食品和香槟，希望观赏打仗的场面。为此，华盛顿城里的食品店把所售商品价格提升了三倍，军队中的小伙子也为能在大人物面前一显身手而高兴。直到此时，人们普遍认为，这次进军足以结束目前的危机。用林肯本人的话说，这场进军是镇压一次“强大到无法以正常司法程序去压制的叛乱”。没有人会想到，一场持续了四年的残酷内战由此拉开了帷幕。

两天之后，联邦军队进抵曼那萨斯附近的奔牛河，两军开始对峙。北军沿着河岸展开部队，形成了一条蜿蜒了8英里的战线。7月21日星期天的09:00，北军率先发动进攻。他们徒步渡河，在南军的左翼撕开了一道口子，并开始包抄过去，南军的阵地接连丢失。在三英里外的绿色山坡上，观战的老百姓挥舞着帽子和手绢，为己方军队的胜利而欢欣鼓舞。此时还不到正午时分，从战况看来，北军的胜利似乎已成定局，但杰克逊将军领导的部队仍在南军战线上坚持抵抗。杰克逊将军也因在这场战役中的顽强表现而获得了“石墙”的绰号。北军久攻不下，双方展开了拉锯战。16:00，南军的援军乘坐火车抵达曼那萨斯火车站。大部分北军士兵此时已经在高温条件下连续作战8个小时。当他们发现敌人的援军后，立即士气大挫，而南军士气大振，乘势反攻。北军迅速溃败，连同在远处观战的平民一起涉溪逃跑，



▲ 奔牛河战役的英雄——“石墙”杰克逊将军。

不少人在涉水时溺毙。双方总共阵亡、负伤和被俘 4500 人。南军本应该乘胜追击，但是他们对胜利也没有准备，第二天的一场大雨进一步阻碍了他们追击的步伐。

这次战斗被称为“奔牛河战役”。它是内战中第一次大规模战役，也是南方邦联取得的首场胜利。这次胜利在很大程度上归功于南方军队对铁路的利用。早在联邦军队离开华盛顿之际，由于预见到敌方将展开大规模的军事行动，杰克逊率领的 11000 人的援军立即被派往曼那萨斯车站。如果徒步行军的话，所需时间太长，会严重消耗部队的体力，所以杰克逊将军明智地寻求了铁

路部门的帮助。当他的部队于 7 月 20 日清晨到达皮埃蒙特车站时，他发现火车已经准备就绪，只是由于运力有限，部队必须分批前进。最后，杰克逊将军本人率领的先头部队及时抵达了战场，并且全程参加了第二天的战役。后续部队不得不等到 21 日早上再出发，原因是已经连续工作 24 小时的列车司机和乘务员在火车返回的当晚要求立刻下班休息。正是由于这支后续部队在 21 日下午的紧要关头及时赶到战场，南方军队才扭转了战局。如果没有铁路，想要取得此次胜利是不可能的。这是铁路在这场战争中的首秀。

虽然南军利用铁路赢得了胜利，但是从长远来看，他们的前景并不乐观。就本质而言，这场战争是一场分裂与反分裂的斗争。南部邦联希望脱离联邦，北方各州希望维护统一。双方目标明确，却是南辕北辙，因而不存在妥协的余地。分歧只能用武力来解决，但是在军事上，南方明显处于不利地位。

南方邦联的领土范围从被格兰特河向东延伸至大西洋海岸的切萨皮克湾。北边以密苏里河为界，南邻墨西哥湾。总人口约为 900 万，包括约 350 万黑人奴隶。相比之下，北方有 2200 万人口，且基本不存在种族问题。除了里士满、亚特兰大等城市拥有少数工厂外，南方的工业资源极为有限。这不仅限制了陆军的作战能力，

也意味着南方不可能打造出一支像样的海军，只能眼睁睁地看着己方的港口被北方的海军封锁。总而言之，陆地和海上的形势都不利于南方，它几乎处于四面受围的境地。这种总体态势也意味着，无论南方邦联的军队多么地英勇善战，他们始终不可能征服北方各州。对南方邦联而言，最现实的战略就是采取守势，尽可能地打持久战，挫败北方征服南方的企图，令其最终承认南方独立的政治现实。

从战略上看，南方联盟被纵贯南北的密西西比河分为东、西两部分。从河东岸一直延伸到大西洋的土地是主战场，而这个主战场又被阿巴拉契亚山脉一分为二。这条山脉北起波托马克河，向西南方向延伸，到田纳西河上的查塔努加城，然后进入亚拉巴马州的北部。由于战线漫长，且在军力上处于绝对劣势，南方邦联必须最大限度地利用铁路。其中最为重要的是两条东西走向铁路，它们都从东部的里士满出发，一条经过查塔努加到达孟菲斯，另一条则经亚特兰大到达密西西比河畔的维克斯堡。亚特兰大位于查塔努加以南约一百英里，这两座城市也经由一条南北向的铁路连接起来。然后数条铁路从亚特兰大出发，向东、向南延伸至南方的腹地。由此可见，查塔努加和亚特兰大是战争的重心所在。如果两城失陷，整条战线就会被拦腰截断，南方邦联势必不能首尾相顾。相反，如能在此部署重兵，南方军队就可以迅速向东或向西运动，对占据数量优势的敌人实施各个击破，这也是内线作战的优势所在。

南方的铁路

当然，这样的优势不足以帮助南方邦联赢得胜利，但却是坚持持久作战的唯一希望。只要北方拒绝放弃统一原则，南方又得不到欧洲强国的有力援助，南方邦联的失败结局就不可避免。但正是在失败者这里，铁路在战争中的重要性才展现得最为清晰。

南北战争是人类历史上第一场全面的工业化战争，但是战争中的一方基本上还是一个农业社会。尽管美国南方在战前已经建立起一套较为完善的铁路网，但由于工业资源的缺乏，如何在战时维护这套铁路网成了一个无法回避的难题。

战争爆发后，南部邦联很快就开始面对物资短缺问题。由于军事封锁，一家铁路公司发现很难弄到机械润滑油，手下的奴隶工人也不再可能获得从辛辛那提运来

的烟草，他们不得不向当地的一家猪肉加工厂求助。这家猪肉加工厂不仅生产出了代替烟草的食物，还以猪油为原料，研发出了代用润滑油。这样的成就虽然可以作为英雄事迹广为宣传，但是终究不是长久之计。一些人试图偷越海上封锁线，从英国进口铁路设备。与庞大的需求量相比，这些通过走私流入的少量物资只是杯水车薪。

人力资源的短缺也是一大难题。战争爆发之初，许多铁路公司的熟练工人带着保家卫国的热情奔赴沙场。但没过多久，铁路部门就发现，这些人的离去令铁路运行接近崩溃边缘。他们只能向政府提出申请，召回那些身处前线的铁路工人。在这些工人回到后方以后，他们很快就发现军火工厂的生意更加兴隆。在高工资的引诱下，有技术的工人纷纷跳槽。

随着前线军事形势的不断恶化，后方征兵部门的压力越来越大，一些关键岗位上的工人被频繁抽调到前线。铁路公司只能频繁向政府施加压力，以索回他们的雇员，偶尔还得摆出“将停止为军队提供运输服务”之类的威胁。遇到这种情况，政府通常都会做出让步。1863年，政府限定了铁路公司的适龄男性雇员数量，获得免征特许的适龄男性雇员都必须登记造册，铁路部门总算通过这种方法保住了自己的业务骨干。

仅仅拥有骨干人员是不够的，要想让铁路顺利运行，还需要大量的非熟练工人。当时南方的火车机车多以木柴作为燃料，这就需要大量的伐木工人。战争爆发后，伐木工人都上了前线，铁路沿线的各个补给站点很难得到充足的燃料供应。对此，铁路部门只能寄希望于不会被征召入伍的黑人奴隶，黑人奴隶成为了南方邦联最后的人力资源储备。也正因如此，奴隶们身价陡增。奴隶主既不愿出借，也不想出售，不想承担因劳动力离开种植园而产生的经济损失。更何况，外出伐木也为奴隶创造了逃亡的机会。只有经济状况最好的少数铁路公司，才出得起高价，购买一些奴隶。

物资和人力资源的短缺不是南方邦联铁路运输所要面对的唯一困难。作为第一场铁路在其中扮演了重要角色的战争，美国内战充分展示了以后各次战争都会出现的各种问题。其中最紧要的就是战时铁路控制权的问题，甚至在战争爆发之初，南部邦联军队的失误之处就已经在曼娜萨斯战役胜利的外表下暴露无遗。杰克逊军队的行程必须听从铁路部门的安排，而不是让铁路部门服从军方的要求。这表明，南方邦联军队未能实现对其境内铁路的统一管理和调度，也就无法及时并充分地利用这些铁路的运力。这对于一支必须依赖铁路频繁机动作战的军队而言，无疑是一个致命的缺陷。

南部邦联的铁路总长约为 10000 英里，分属 113 家铁路公司。从大西洋岸边的查尔斯顿港到密西西比河畔的孟菲斯城全长 755 英里的铁路线，由五家铁路公司分段运营。从华盛顿附近到墨西哥湾的铁路上则分布着 11 家铁路公司。这些铁路公司大多数是私营企业，也有一些铁路是由当地州政府出资兴建的。无论是私营企业，还是地方政府的公营事业单位，他们全都极力维护自身的独立性，抵制南方邦联政府的干涉。在很长时间里，中央政府对此都无能为力。建立一个强有力的中央指挥机构，与南方邦联的建国理念相抵触。这场脱离合众国的叛乱的根本原因就在于南方人希望捍卫他们各州的权力，抵制华盛顿中央政府对地方经济、政治事务的干涉。正是基于对原有的联邦体制的不满，南方各州才会选择退出。南方人在心理上本能地抵制中央政府对各州政府以及个人行为的任何干涉，如果现在接受里士满中央政府的权力控制，那何必还要打这场内战呢？

南方邦联未能对各家铁路公司实施集中控制，致使整套铁路网处于一盘散沙的境地。加上物资、人力短缺的形势日益严峻，使得各家铁路公司恶性竞争，铁路与军方之间矛盾重重。

奔牛河战役后，为了防止北方联邦军队再次南下，40000 名邦联军人跨过奔牛河，在河北面的森特勒维尔挖掘阵地，驻扎下来。夏去秋来，眼见大军将在这里过冬，邦联军队的将领却突然发现，从曼那萨斯火车站通往前线的道路非常糟糕，秋冬季节的泥泞道路令运输车辆面临重重考验。南方政府因而紧急决定，修建从曼那萨斯通往前线的铁路支线。除了在克里米亚战争中由英国人修建的那条原始铁路外，这是历史上第一条在战场上修筑的现代铁路，史称“森特勒维尔军用铁路”。它从曼那萨斯火车站出发，一路向北，跨过奔牛河，到达军队据守的森特勒维尔高地，全长 6 英里，但整个建造和使用过程可谓一波三折。

首先是负责运营曼那萨斯铁路的“奥兰治－亚历山大铁路公司”拒绝提供任何物质上的帮助，军队不得不从南方的“俄亥俄－巴尔的摩铁路公司”搞到所需的铁轨，这些物资原计划用于该公司的一个在建项目。由于军方早就与“奥兰治－亚历山大铁路公司”达成了协议，火车由该公司提供，铁路也由他们负责运行，因而整条铁路的轨距也必须迁就该公司所采用的 1.422 米，而不是更流行的 1.435 米。从 11 月初开始，数万官兵每天轮番上阵，每人每天工作 6 小时。按照 11 月底的一项估计，工程需两个月才能完工。官兵们私下抱怨，这项工程占用了他们大量的时间，致使他们无法建造过冬用的小木屋，影响了他们的过冬计划。即便他们做出了这样大的