

WAR SECRET FILE



特殊战秘密档案

后勤战

兰黄明 祁长松 等编著

兵马未动，粮草先行，自从有了战争就有了后勤。高科技的应用不仅革新了现代战争，也革新了后勤，它是怎样演变的呢？本书以翔实的史料、纪实的手法描述了近百年来世界各国后勤战的精彩场面。



黑龙江人民出版社

特殊战秘密档案

后 勤 战

兰黄明 祁长松 等编著

黑龙江人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

特殊战秘密档案·后勤战/兰黄明编著.

—哈尔滨:黑龙江人民出版社,1998.2(2005.4重印)

ISBN 7-207-03255-2

I.后... II.兰... III.军队后方勤务—战争史—
世界—现代—史料 IV.E.144

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 024870 号

责任编辑:刘海滨

装帧设计:于克广

特殊战秘密档案·后勤战

Teshuzhan Mimi Dangan·Houqinzhàn

兰黄明 祁长松 等编著

出版者 黑龙江人民出版社

通讯地址 哈尔滨市南岗区宣庆小区1号楼

邮编 150008

网址 www.longpress.com E-mail hljrmcbs@yeah.net

印刷 黑龙江省教育厅印刷厂

开本 850×1168毫米 1/32·印张 8.625

字数 200 000

版次 1998年2月第1版 2005年4月第2次印刷

书号 ISBN 7-207-03255-2/I·524

定价:14.00元

(如发现本书有印制质量问题,印刷厂负责调换)

《特殊战秘密档案》

主 编	兰 黄 明	
副主编	李国祥	吴杰明
	王 健	李树宝
编 委	李力钢	贾俊明
	赵澍平	程 辉
	胡桂收	

目 录

一、战争的巨轮

——第一次世界大战中的后勤战…………… (1)

二、大西洋补给线的风云

——第二次世界大战中英美与德国的后勤战 …… (19)

三、死亡的北极航线

——第二次世界大战中英苏与德国的后勤战 …… (40)

四、北非补给战

——第二次世界大战中英德的后勤战 …… (57)

五、苏德战场的后勤角逐

——第二次世界大战中苏德的后勤战 …… (83)

六、一场典型的物资之战

——诺曼底登陆战役中的后勤战…………… (105)

七、绞杀与反绞杀

——朝鲜战争中的后勤战…………… (129)

八、炸不垮的运输补给线

——越南抗美战争中的后勤战…………… (168)

九、小国打仗的秘密

——第四次中东战争中的后勤战…………… (176)

十、地球最南端的较量

特殊战秘密档案

——英阿马岛战争中的后勤战…………… (189)

十一、后盾之光

——第五次中东战争中的后勤战…………… (206)

十二、沙漠之泉

——海湾战争中的后勤战…………… (220)

编后语…………… (259)

一、战争的巨轮

——第一次世界大战中的后勤战

1914年6月28日上午,萨拉热窝一声枪响,拉开了第一次世界大战的序幕。一场人类历史上亘古未有的血腥大角逐,在同盟国和协约国之间全面展开了。这场绵延四年的霸权之战,同以往的战争相比,无论是涉及的广度和深度,还是交锋的手段和艺术,都有了一个令人瞩目的飞跃。它不仅是双方军队在战上的武力厮杀,同时也是各国全部资源的总体较量;不仅是战略战术和用兵谋略的竞赛,同时也是军事后勤实力和战争物质准备的拼搏。后勤,这条隐没在刀光剑影之后的“第二条战线”,恰如战争的巨轮,决定和影响战争的进程和交战双方的命运。

磨刀霍霍众列强

大战未起,以德、奥为首的同盟国和以英、法、俄为首的协约国早已悄悄地进行了长达数年的战争准备。两大军事集团纷纷对未来战争运筹帷幄,从经济和后勤供应上着手筹措良方,以求先声夺人,制胜于敌。



挟普法战争胜利余威的德国,首先从军火储备、粮食供应、战区交通等方面进行了一系列布署。德军从长期战争经验中确定了各种具体军需品的储备额,如每支步枪储备子弹 280 发,每门火炮储备 1 000 发炮弹等。1914 年 7 月,德国对全国的粮食储备情况进行了详细盘点,发现粮食库存难以满足即将爆发的战争之需要,便于当月 31 日规定禁止食品出口,并允许食品和饲料免税进口。在德国预定作战的核心地带西线战区,德国利用已有的铁路公路网,构成了后勤补给运输的严密网络。当时,德国方面有 15 条直通铁路线通向边境,并与比利时和法国的铁路相接;莱茵河上有十多座坚固的铁路桥,一昼夜可通过 550 列军用列车。德国从东部边境到西部边境有 13 条完全独立的铁路,德军可在 24 小时内从西部调至相距 1 200 公里的东部。由军方直接设计和发展起来的复杂铁路系统,在每一条线路上都派有军官担负监督任务。从铁路区段到最短的支线,未经参谋总长批准,任何人无权开设或改动。在东线,德国的军事交通也准备充分,占据优势。与此同时,德国还于战前十年中,采取一系列措施在东普鲁士进行了巨大的军事工程准备,构筑了一大批坚固要塞和野战防御阵地。为了与俄军长期抗衡,德军还特意在东普鲁士地区开设了 16 个粮仓,11 个军械库,51 个民军武器库和一些作战器材仓库。这些后勤基地,为德国点燃战火提供了强有力的物质基础。

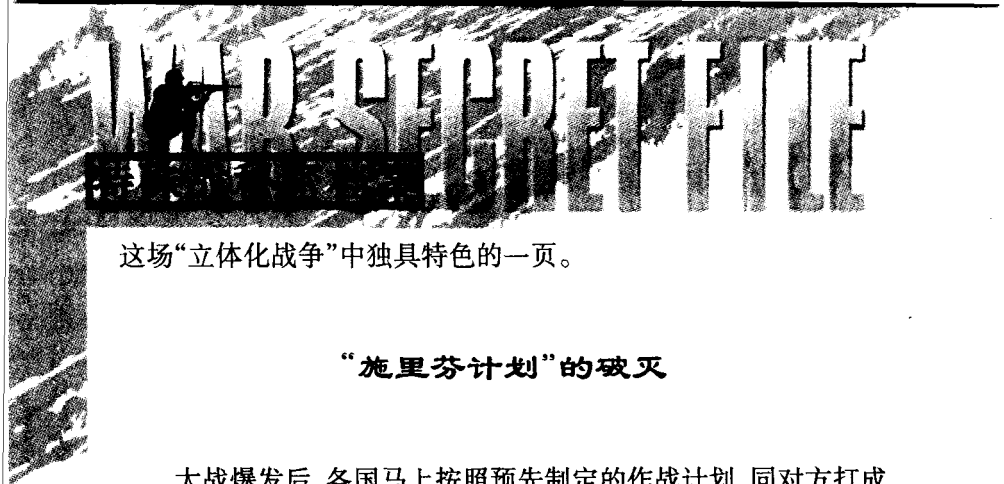
面对德国紧锣密鼓的备战,英法等国自然不甘落后。法军明确规定,军事动员的军火储备为:炮弹 500 万发,步枪子弹 14 亿发。为了补充战争消耗,还规定每天要制造 1.4 万发炮弹和 260 万发子弹。英国针对本国粮食基本依赖进口,储备较少的情况,制定了利用海上优势,对德实行封锁,保证粮食供应航线畅通的方案;法国从普法战争后,一直在加强对德国的防御和进攻准备工作,在

法德边界长达 250 公里的边境线和距边境两昼夜行程的地带内, 耗费巨大的人力物力, 精心构筑了一整套要塞配系, 包括凡尔登、土尔、贝尔福等强大要塞, 形成了被称为“固若金汤”、“不可摧毁”的军事防御工程系统。

同德、英、法诸国相比, 俄国的后勤准备要逊色得多。由于俄国的政治、经济和军事实力十分落后, 且军队作战指挥体系中存在着严重的腐败无能现象, 俄军的作战后勤准备基本上是不充分的。但尽管如此, 俄国还是根据日俄战争的经验, 确定了未来战争中军需物资的消耗和供应量, 并且尽量利用政府、军队和地方团体等各方面的力量, 来共同承担繁重的军事后勤保障任务, 在一定程度上缓解了物资匮乏, 补给困难的矛盾。

尽管欧洲列强们竭其所能, 为赢得战争胜利而积极准备, 但是总的来看它们在军事后勤方面所作的努力还是远远不够的。在 20 世纪初叶, 由于速决战思想在各国政要的大脑中占据上风, 因而各国对现代战争的巨大消耗和损失普遍估计不足。穷兵黩武的将军们, 一味期待以专业化军工企业的“加班生产”来弥补物资缺额, 无论是德国还是其他国家, 都未准备把民用工业转入军事生产, 许多重要的战争物资储备量也大大低于实际的需要。尤为引人注目的是, 在各国制定的军事计划中, 几乎无一例外地对战略因素考虑多, 对后勤因素考虑少, 甚至被忽略和疏漏。这一致命缺陷, 为交战双方在大战中的惨重伤亡和同盟国的最终失败埋下了至关重要的一个伏笔。

相比而言, 德国在战争的物资和工程准备方面略为领先一步, 而且在军事工业发展和科学技术的应用程度上也潜力深厚。但协约国集团在物质资源、人口数量和地域等方面似乎更为有利。当大战之神自天而降时, 剑拔弩张的后勤之争便随即全面铺开, 成为



这场“立体化战争”中独具特色的一页。

“施里芬计划”的破灭

大战爆发后,各国马上按照预先制定的作战计划,同对方打成一团。德国的作战计划是在“闪击战”的思想理论基础上制定的,这一计划的主要倡导和制定者是德国前总参谋长冯·施里芬将军,故又称“施里芬计划”。该计划自1891年施里芬上台后便开始酝酿,直至1905年他卸任时,才以备忘录的形式被肯定下来。作为同盟国作战行动的基石和核心,“施里芬计划”的成败直接决定着德国及其盟友的命运。

“施里芬计划”的基本内容是:必须力避同时在东西两线同时作战,鉴于法国是主要对手,所以德国应集中优势兵力于西线,借道比利时进入法国境内,用车轮式的扇面进攻,在4~6周内一举击溃法国;切断英国与欧洲大陆的联系,然后挥师东进,再打败俄国,从而赢得战争。应该说,这个计划不仅考虑了战争的历史经验和当时德国的地理位置,而且也考虑了战争中后勤保障的重要性。德军参谋总部认为,与协约国集团相比,德国既无足够的物力和兵源,又存在着粮食和工业原料的进口危机,而协约国集团在这方面的优势则会逐渐增长。因而,德国只有利用自己军事力量的机械化优势,速战速决,在短时间内结束战争。但是,令人难以置信的是,它又恰恰忽视了这个战略目标与其后勤保障能力之间存在的难以克服的矛盾。正是由于战略计划缺乏坚实可靠的后勤“支柱”,施里芬的如意算盘才在无情的事实面前化作了一团泡影。

为了避免长期消耗战,施里芬要求德军以强大的右翼呈车轮

状运动,快速迂回包抄法军主力,在6周内完成整个作战行动。这种令人惊叹的速决战使战役、战术后勤保障面临着沉重的压力。当时,德军具备强大的运输手段,步兵仅靠两条腿走路,即使在天气、道路都比较好的情况下,一个军也只能连续3天每天行进15英里,而施里芬则规定最右翼的第1集团军在25天内推进400英里,这显然是不可能实现的。更为重要的是,德军仍沿袭着毛奇时代的三级补给体制,即团运输车队、军运输车队和重型运输连。而这种体制并不适应迅猛多变的运动战。小毛奇接任后,对施里芬计划进行了认真研究,发现上述尖锐矛盾将严重影响到整个作战行动,于是,他组织了所谓“谷物视察旅行”,使其下属接受复杂的运输和补给工作的训练,并花费了一年时间安排部队的给养供应,包括建立汽车运输连。同时,小毛奇还对施里芬的“车轮”进行了修改,使其半径缩短了约100英里,以利于部队更快地进军。但是,小毛奇并没有改变施里芬计划的基本轮廓,因而也就没有解决该计划在后勤保障上的致命弱点。

施里芬计划很快在战场上结出了苦果。1914年8月,德军右翼兵团开始进入比利时,按照计划,准备利用比境内的铁路对部队进行后勤供应。但是这一设想在几近瘫痪的比利时铁路系统面前变得无法实现。德军入侵后,比军在撤退的过程中炸毁了大量铁路桥梁和隧道,用以切断德国的军火、粮食、药品及其他补给品的运输,其中仅大型的铁路建筑物就毁掉了43座。德军最高统帅部直接辖有约90个训练有素的铁道兵连共计2.6万人,这支部队装备着“施工列车”(携有修理损坏铁路和铺设新路所需的一切器材的列车),同先头部队一起行进。但是随着德军的深入,铁路上的破坏活动也愈加严重,区区两万余人的铁道兵已如同杯水车薪,难以满足抢修被毁路段的需要。于是,德国开始动员民用公司的力

量投入铁路运输保障,然而即使如此,铁路修复工作的进展也十分缓慢。到马恩河战役打响时,组成比利时铁路网的2 500英里线路,只有300~400英里修复通车,43座遭破坏的大型建筑物只修复了3座。就连那些未经破坏的铁路,一般也总是被比利时人拆走通信联络设备,或者铁轨的强度不高,以至承受不了满载军用列车的压力。从德军开战直到马恩河战役结束,比境内铁路恢复通车的线路,效率普遍低下不堪,特别是当后勤主管当局急于将补给品运往前方,致使大量车皮涌入铁路终点站时,铁路运输效率更加急剧下降。此外,由于比利时人和法国人的顽强抵抗和持续破坏,德军缴获的铁路车辆为数极少,大量的废旧列车堵塞在隧洞或车站,致使列车向前推进的速度如同蜗牛。到马恩河战役打响之前,除第5集团军以外,德军右翼军团的其他4个集团军都已超出了有效保障距离。

为了保证部队的供给,德军在利用铁路进行主要运输的同时,还在师、军两级建立了后方运输队,负责随队转运弹药、粮食和其他军用物资。但是由于事先准备不足,运输队的工具如车辆、马匹极为缺乏,尽管后来每个军的大车编制增加到1 168辆,但事实上很少能达到这个数字。特别是部队在动员期间所招募的“重型挽马车”很不适用,往往由于车身过重而不能动。由于缺少马匹,德军不得不在后方紧急组建了牛车运输队,动作缓慢的老牛和驾驭技术不熟的士兵,使得这种牛车运输的效率异常低下。根据这种情况,德军在马恩河战役期间,又成立了汽车运输连。德军统帅部共动员了3 500辆载重汽车,约占当时德国全部载重车辆的40%,在军和师建立了装货能力为30~60吨的汽车队,部分实现了军、师的后勤机械化。汽车连的投入使用,在一定程度上缓解了军需供应尤其是弹药供应的矛盾,使德军有了后方依托。然而遗憾的

是,汽车运输连的作用并没有得到充分的发挥,德军后勤部门不仅对汽车运输这种新的运输方式缺乏管理经验,主要依靠参谋军官小组去寻找和拦截汽车;而且汽车所需油料也往往不能得到有效保障。由于缺乏先进的联络手段,加上弹药消耗变化无常,汽车运输队常常无法卸载。当出现这种情况时,作战指挥官们就想方设法留住汽车作为自己的移动仓库,或者把车队原封不动地打发回后方。这种可笑的浪费使得汽车几乎昼夜不停地运行,司机疲劳不堪,因而到马恩河战役打响之前,已有 60% 以上的汽车不能使用。

由于补给方式上的严重弊端,德军进入比境后不久,各运输车队便逐渐同作战部队失去了联系。第 1 集团军在投入战斗的最初几天即已找不到后方辎重队的身影,有 1 个连队竟然在整个进军过程中根本没见过运输车辆。在这种情况下,德军只好依靠“就地补给”这种极为原始的方式来解决。所幸的是,德军经过的地区物产都比较丰富,当时又正值秋收季节,比军在快速进军的德国部队前仓惶撤离,来不及破坏或运走其物资储备,这就为德军就地筹集给养提供了方便条件。此外,德军还借口当地居民反抗而直接进行抢劫。如第 1 集团军在列日获得了比利时人的大量面粉储备;在亚眠获得了数量可观的给养;在勒卡托击败英军后,又取得了无以计数的战利品。第 2 集团军攻占那慕尔后,曾大肆征收食品,并在卢万进行了长达 6 天的烧杀抢掠,使整个世界为之震惊。

然而,尽管德军从就地补给中找到了一些办法,但由于给养消耗量极大,单纯依靠这种方式只能在一定程度上填饱士兵的肚子。况且,因为每天需要派出大批筹粮队在广大区域内活动,德军官兵终日疲惫不堪。在马恩河临战阶段,不少部队因缺少粮食,不得不动用士兵随身携带的应急备用口粮。而马匹饲料的补给问题尤为



突出,大战开始时,德军中马匹与人的比例已增至 1:3,每天消耗近 200 万磅饲料,这样巨大数量的饲料是无法靠铁路系统从后方运往前线的。因此,德军统帅部一开始就准备就地补给,这种方法虽然极不可靠,但德军舍此别无良策。还是依靠老天爷的帮助,德军进攻时正值秋收,部队常常能在田地里找到已经收割好的饲料,有时还能利用当地的机械进行加工。但在大多数情况下,德军被迫用青苗喂马,致使马匹体力虚弱,甚至大量死亡,严重影响了部队的行军和作战。8 月 11 日,先头部队的一个骑兵师即因马匹缺少饲料和使用过度而退出战斗。13 日,第 1、2 集团军的骑兵部队也因同样原因不得不休整 4 天。从德军进入法境到马恩河会战打响,几乎所有依靠马力的部队都已精疲力尽。德军具有明显优势的兵种——重炮兵因马匹耗尽体力而无法再坚持行进。小毛奇无可奈何地承认:德军已无一匹马能够勉强继续支撑下去。

后勤保障的失利造成了德军的过度疲劳。当时,德军士兵每人负重约 65 磅,包括来福枪、弹药、背包、水壶、备用皮靴、挖壕工具、小刀以及各式各样的器具和个人装备。口袋里还装着本人的“救命口粮”——两听肉、两听蔬菜、两包硬饼干、一包咖啡粉和一瓶威士忌;在另一个口袋内则装有针线、绷带、橡皮膏、火柴、巧克力以及烟草等物品。在这样的负重情况下连续不停地行军和作战,其体力消耗之大可想而知。到马恩河会战打响之际,不少德军官兵的精力已濒临崩溃的边缘。德军第 1 集团军的一名军官在 9 月 2 日的日记中写道:“我们的士兵已经精疲力尽,他们踉踉跄跄,满面尘土,衣衫褴褛,瘦骨嶙嶙,活像一具会行走的稻草人。”德军开战之初,部队边行军边纵情高歌,一派兴高采烈的景象,然而到了最后,边走边唱竟变成了“不致睡着”的一种方式。第 2 集团军和第 3 集团军在行进途中纵酒无度,但此时只有这种酩酊状态才

能使士兵得以继续前进,所以各级指挥官只好听之任之。毫无疑问,德军这种因后勤供应和保障而带来的极度疲劳,严重削弱了它的战斗力,并因此造成了严重的后果。

通向凡尔登的“圣路”

经过 1914—1915 年的厮杀,两大军事集团均受到了惨重损失。相持不下的僵局,促使德国统帅部作出判断:协约国方面尤其是法国在军事上的努力已达到了极限,只要选择某一点给予有力一击,就会使之破裂,从而取得战争主动权。于是,德国在经过周密思考后,决定选定凡尔登作为突击的目标。凡尔登是一个约有 1.4 万人口的要塞城镇,由一个大规模筑垒综合体保卫着,包括一个永备筑城工事和 3 个野战筑垒地带,共构成 4 个坚固异常的防御阵地。它既是法军阵线的枢纽,也是法国人情感所系的一个神圣地区,对于法国具有极其重要的战略意义和政治意义。如果攻克了凡尔登,那就会破坏法军的整个防御体系,并且打开通向巴黎的大门。而法军为拼死保卫凡尔登,他们就会在此地把血流干。

德军对凡尔登战役作了周密准备。除在进攻出发地域构筑了堑壕和掩蔽工事之外,还专门修建了窄轨铁路线专备供给基地之用。为修筑道路网,德军共投入了 26 个军事工程连和 20 个铁道连,总人数达 2 万人。其炮弹储备量则足够进攻部队整整使用 6 天。而法军却没有采取相应的措施,他们正在全神贯注于即将由英法共同发动的索姆河战役,忽视了凡尔登要塞的重要性和滚滚压城的黑云,因而从心理和物质上都缺乏应有的准备。

1916 年 2 月 21 日 7 时 15 分,德军向凡尔登突然发起了大规



模进攻。隐蔽的炮群在 40 公里的正面上把炮弹暴雨般地倾泻在法军阵地上。炮击持续了整整 9 个小时,直到 16 时 45 分才告结束。约有 200 万发炮弹密密麻麻地落在凡尔登地区,钢铁碎块、榴弹铁片和毒气硝烟铺天盖地,令人窒息。炮击停止后,德军步兵立即发起进攻,到 23 日晚突破了法军第一防御阵地,次日又在法军的拼死抵抗下攻破其第二道防线。25 日,法军防御体系中的主要炮台——杜奥蒙炮台失陷,凡尔登岌岌可危。

法军为击退德军的进攻,于当日任命第 2 集团军司令贝当为凡尔登地区总司令,以从组织上加强凡尔登作战的指挥;同时,加强凡尔登的后勤保障工作。

当日,贝当到职后,立即对部队重新进行部署,同时抢修道路,组织后勤运输。到 3 月 2 日,基本上遏止了德军的进攻势头。3 月下旬,又击退了德军的第二次进攻,凡尔登战役进入对峙阶段。

与此同时,法军针对铁路因遭德军炮击而中断,只剩下一条从巴勒杜克到凡尔登的公路和沿这条公路的单向窄轨铁路的情况,决定立即利用这条公路进行汽车运输,窄轨铁路则被用来运输粮食和饲料。

于是,巴勒杜克——凡尔登公路随即划归凡尔登地区汽车调度委员会管理,实施统一的协调和指挥。巴勒杜克至凡尔登的公路全长 60 公里,均系沙石路,适于汽车通行。该委员会将整个公路划分为 6 个路段,每段平均长 10 公里。各路段均设置段长一名,并配置了联络、监督和调度工具;各段长和调度委员之间有直达电话联系。公路的十字路口和交叉路口都设有专职人员,对过往车辆给予必要的指示。公路上则有详细的路标和其他各种标记,除汽车外,其他运输工具一律禁止通行,俨然如同一条军用铁路。正是这种严密的交通管理系统,才使得这条短短 60 公里的普

通公路,发挥出了令人难以置信的巨大作用。

法军的汽车运输部队,最小单位是小队(排),由 18~20 辆汽车组成,载重量为 20~35 吨,每 4~5 个小队组成一个运输队(连)。在凡尔登——巴勒杜克公路上,共有 200 个小队,约 3 900 辆汽车。到 1916 年 2 月底为止,这条公路上执行勤务的官兵已达 8 800 人。公路的通过能力有时一昼夜高达 6 000 辆,平均每 14 秒即有一辆汽车通过,相当于 15 对铁路列车每昼夜的周转量。当时,凡尔登地区天气寒冷,风雪交加,道路泥泞,但汽车运输未曾受到任何影响。仅从 2 月 27 日至 3 月 6 日这段时间内,法军就将 2.3 万吨弹药、2 500 吨物资和 19 万士兵运到了凡尔登。此外,还有大约 1 万多平民和伤兵被运离凡尔登战区,为了确保道路畅通,贝当到达凡尔登后,立即组织人力物力对巴勒杜克——凡尔登公路加以拓宽。公路旁开辟了采石场,数千名士兵夜以继日地工作,每天约采出碎石 2 000 吨,在每公里路面上铺上 20~30 吨左右。在运输过程中,凡发生故障或损坏的汽车,一律拖至路边壕沟内,等待维修勤务人员处理。所以,在整条线路上,从未出现过因汽车抛锚而耽搁运输的事故。据法国官方统计,凡尔登战役期间,共有 50 万部队和 17 万头牲畜从这条公路上被运往前线。因此,这条路被法军誉为“神圣之路”。

4 月至 6 月,德军统帅部采取逐步进攻的战术继续进攻凡尔登。德军不仅使用大量重炮和超重炮,而且还使用了新发明的速效窒息性“绿十字”毒气炮弹,先后攻占了法军的沃炮台和杜奥蒙炮台,一度推进到距凡尔登只有 3~4 公里的地方。但 7 月 1 日,英军和部分法军发起了索姆河战役,德军对凡尔登的攻势开始减弱,凡尔登战局的主动权逐渐移到法军手中。9 月 2 日,德军停止进攻,10 月至 12 月,法军发动反攻,相继收复了失地,凡尔登战役