

王鶴儀編譯

第二次世界大戰簡史下冊

商務印書館發行

目次

下冊

第五篇	轉捩……………	一
第六篇	納粹崩潰……………	四七
第七篇	聯合國的勝利……………	一〇五
第八篇	軸心國的末運……………	一七一

第二次世界大戰簡史 下冊

第五篇 轉振

二二 美國遏阻日本

據金氏海軍上將報告，美國在太平洋三年海戰中，自守勢而至攻勢，可分四期。珍珠港被襲後，美國完全處於防守地位，力求保護其海岸與交通線。在第一期戰爭中（一九四一、十二、七——一九四二、五、八），如望加錫海峽之戰，爪哇海戰與珊瑚海戰，以及馬紹爾羣島，吉爾貝特羣島，東京，薩拉摩，雷島與杜拉加等之襲擊，美國均處被動地位。凡此諸役，美軍或則勢寡，或則力僅足以突擊。

中途島之戰（一九四二、六、三——六）可稱為守勢戰與攻勢戰的臨界點。日本在該地的失敗，使美國重獲在珍珠港喪失的海軍均勢，並奪得制先權。

此後一年為攻勢防禦期（一九四二、八、七——一九四三、八、六）。此一時期始於登陸瓜達康納爾，而終於古拉（Kula）與懷拉灣（Vella Gulf）海戰。凡此諸役，美軍之主要使命

爲保守其微小收獲，加強力量，佈置各供應基地，準備未來攻勢。在這期間，亦如中途島之役，敵軍非獨無進展，其反攻亦告失敗。

最後繼搭拉瓦 (Tarawa) 與梅金島 (Makin) 之佔領，美國終於步入第四期（一九四三、十一——一九四四），發動海陸空大攻勢，滲入日帝國防線，光復一九四二年敵軍發動閃電戰時所失各大島，並進抵中國海岸。正如金氏海軍上將稱，海軍之優勢與太平洋之富庶前進基地卒使美國獲得『任擇一地進攻敵人』之力量。

1 中途島海戰

中途島海戰（一九四二、六、三——六），使太平洋區海戰自消極的守勢轉爲積極的守勢。而亦爲三百五十年以來日本首次遭受決定性的失敗。美巡邏機一架在中太平洋中途島東南端，即距珍珠港一千五百英里之處，發現一強大敵艦隊。該艦隊屬於敵方無敵艦隊之一部份，至少有艦隻五十三艘，包括主力艦四艘，航空母艦五艘，以及一擁有運輸艦與供應艦十四艘之護船隊。全部分爲戰鬪，後備與登陸三組。自艦隻的陣影與航行方向觀之，其用意顯然非僅在征服中途島，並欲一舉而征服夏威夷羣島。

這可說是日本最大的企圖。日艦侵入美國領海後，發現美艦均散佈於中途島與阿留申羣島

隻只有航空母艦三艘（其一爲自珊瑚海駛回，迅速修復之「約克敦號」），重巡洋艦七艘，輕巡洋艦一艘，驅逐艦十四艘，以及潛艇約二十艘。這些船艦分爲二隊，由斯普魯恩海軍少將（Rear Admiral Raymond A. Spruance——現陸海軍上將）及弗里區海軍少將（Rear Admiral Frank J. Fletcher——現陸海軍中將）統率。

在美海軍駛入射程之前，中途島海軍基地之空中堡壘已開始轟炸最先出現敵運輸隊，毀敵巡洋艦運輸艦各一（一九四二、六、三）。「加德蘭那」式機繼重轟炸機之後，配合魚雷，可能擊沉運輸艦一艘。這是美國海軍史上首次使用魚雷進攻。次晨，日轟炸機與戰鬥機百餘架進襲中途島，日機被擊落四十架，且未能摧毀美基地。

美機偵得敵機係自停泊於中途島西北二百英里之航艦隊起飛，遂即以陸軍航空隊，海軍航空隊及海軍陸戰隊之魚雷機與俯衝轟炸機共二十六架進襲該艦隊。此時美海軍仍在中途島以東三百英里，未能供給戰鬥機，保護轟炸機。自中途島起飛之飛機以千磅炸彈擊中一敵戰艦，又有三彈擊中一航艦，引起大火，另一航艦中魚雷一或二枚。在進攻期間，美機亦遇日方猛烈高射砲火與零式機之抵抗，致美海軍機六架中僅得一架，韓德遜上校率領之海軍陸戰隊俯衝轟炸機十六架中僅得八架飛返中途島。

及美航艦進入射程，大量美機起飛進攻，迫使敵艦後退。大黃蜂號之第八魚雷機隊飛機十五架，發現敵航艦四艘，遂予以攻擊，但卒因無戰鬥機保護，數機中彈，僅一駕駛員生還。又

有魚雷機二十六架自「約克敦」號與「冒險號」(Enterprise)起飛，俯衝轟炸機繼後進攻，日航艦二艘喪失戰鬪力，另一航艦(其後該艦爲潛艇擊沉)，主力艦及巡洋艦各一受創。日機自唯一未受傷之「飛龍」航艦起飛，擊毀「約克敦」號之發動機，該艦中炸彈三枚魚雷二枚，着火燃燒。二日後敵潛艇復以魚雷二次擊中未能行動之「約克敦」號。美方驅逐艦自行擊沉該艦(一九四二、六、六——七)。「冒險號」之飛機爲「約克敦號」雪仇，亦使「飛龍」起火燃燒。

海戰第一日，美航艦機即贏得制空權，海軍航空隊之俯衝轟炸機亦大顯神威。海戰第二日，夏威夷羣島之空中堡壘，與航艦機及自中途島起飛之飛機，合力擊中敵主力艦二艘，巡洋艦三艘，受傷之巡洋艦及驅逐艦各一。日艦於濃霧中逃逸。「大黃蜂」號與「冒險」號之俯衝轟炸機發現另一敵艦隊，擊中其巡洋艦四艘及驅逐艦一艘。美海軍西進追擊敵艦，直至燃料用罄，且缺乏飛機保護，始駛返珍珠港。

中途島一役亦如珊瑚海海戰，雙方全以飛機交戰，艦隻未發一彈。美國這一次的空戰勝利，空前未有。敵方損失慘重，爲各次海空戰之冠。計沉沒航艦四艘「加賀」「赤城」「蒼龍」與「飛龍」、重巡洋艦二艘，驅逐艦三艘；受傷主力艦三艘，重巡洋艦三艘，輕巡洋艦一艘，及驅逐艦數艘；飛機被毀二七五架，兵員折損至少四千八百人。美方損失較輕：計有一九、九〇〇噸航艦「約克敦」號；驅逐艦「海曼」號(Hannan)；飛機約一百五十架；士兵三〇七人(多

爲陸軍與海軍航空隊之人員）。中途島之戰非獨解除敵人自中太平洋對夏威夷與美國兩岸之威脅，且恢復美國在珍珠港事變後喪失之太平洋海軍均勢。自此以後，日海軍除在阿留申羣島暫停外，僅能侷處日領海與南太平洋內。這一捷報可說是一九四二年美人所接獲的最大喜訊，可與之媲美者，僅英美軍之登陸北非與蘇軍在史太林一役之勝利而已。

太平洋戰爭之距離與供應

當日本在東京以南約三千英里之內線作戰時，美國則從事鞏固自舊金山起長七千英里的外線末端。後方勤務，即軍事行動之準備，遂成爲太平洋戰爭之一重大問題。向東京大道上推進一里，非獨須作戰數晝夜，且須經數月之輸送給養。在太平洋戰爭最初兩年中，美軍之主要使命爲建立供應線及對日發動攻勢之基地。

自美國西海岸至澳洲之航程，距離極遠，護航隊以極緩之速率，須時十七日到二十五日始能抵達。距基地二百英里內每小時飛行速率四百英里之戰鬥機，亦須先以每小時航行十五英里之船隻載運渡過太平洋，始能飛抵戰區。從在美國工廠配裝之日算起，每一此種類型的飛機須時一月始能對敵作戰。人力物資動員亦同樣緩慢，更因西南太平洋亟需大量人力與供應，故益耽延此方面之供給。每一師團（一萬五千陸軍）輸送至太平洋各戰場，即須三萬後勤人員担任運輸工作。每輸送一士兵至前線，同時亦須輸送八噸配備，並於該士兵抵達前線後，每月須有

一噸給養支持其作戰。

菲律賓與荷屬東印度陷敵後，盟軍撤抵澳洲，而以該地作爲太平洋主要基地：澳洲與美國之距離非獨較大西洋主要基地之距英國與非洲爲遠，其對軍事行動亦比較不便。澳洲大陸之面積雖與美國相差無幾，但人口僅七百萬，生產既少，亦無石油之生產，鐵道未能遍及全國，只有東南海岸有公道而大港亦僅得東南海岸之雪梨。一九四二年六月，美澳軍曾力阻日軍佔領澳洲北岸之達爾文港，並欲建設鐵道與公路使此前哨地與東南岸各城市海港接連。自澳大利北部至新畿內亞與所羅門羣島等戰區，亦相距一千餘英里。在此等熱帶區域中，既無鐵道，亦無倉庫，或船塢。一九四二年至一九四三年間，美軍自敵方奪得前進基地，改爲供應港。

2 瓜達康納爾與布納

日本對澳洲攻勢在珊瑚海戰首次受阻後（一九四二、五、七——十一），日軍仍未撤出西南太平洋。日軍佔領新畿內亞大部分，自北面包圍澳洲後，即擴充其在所羅門羣島之空軍基地，威脅美國至澳洲大陸之供應線。美軍勢寡，但仍奮力保護澳洲及其供應線；因爲除此之外，別無更接近珍珠港的跳板，以供對日反攻之用。一九四二年，美國因太平洋方面缺乏人力與船隻，不得不保持戰略守勢。但在另一方面，美澳軍對所羅門與新畿內亞敵前哨陣地採取戰略攻勢。瓜達康納爾與巴布二地之苦戰，震撼全球；美國在這太平洋熱帶叢林中，首次擊敗日本。

登陸瓜達康納爾

瓜達康納爾是一個長八十英里，闊二十五英里的島嶼，位於拉布爾日軍基地以南七百英里。日軍在瓜島建築機場，威脅該島以南一千英里新喀利多尼亞之美軍基地。美國爲阻止日軍使用瓜島，遂迅速組織兩棲部隊，由甘姆尼海軍中將 (Vice Admiral Robert L. Thorndley) 指揮，大本營設紐西蘭之奧克蘭 (Auckland)。

第一海軍陸戰師，得第二海軍陸戰師一部分之增援，由梵德格里夫少將 (Major General Alexander A. Vandegrift)——現陸中將) 率領；担任佔領與保守瓜島及其壤接各區之任務。美軍之登陸 (一九四二、八、七) 殊出日軍意外，但美軍在弗羅里達，杜拉加及瓜島以北附近若干島嶼曾遭逢猛烈抵抗。瓜島日軍多臨陣逃避。但由種種情形觀之，日人必將捲土重來，奪取美軍所佔之機場。

美軍登陸第一日，日空軍開始反攻，次晚，日海軍參加作戰。掩護運輸艦之美海軍，在弗羅里達與瓜達康納爾間之薩科島 (Savo) 附近，突遇襲擊。海戰繼續半小時以上，美方損失，計沉有巡洋艦堪培拉號 (Canberra, 澳艦)，琴稷號 (Guincy)，焚森茲號 (Vincennes) 及阿斯托立亞號 (Astoria) 沉沒，「芝加哥」號 (Chicago) 與驅逐艦「培爾波特號」(Balbot)，「柏特遜」號 (Patterson) 受傷。祇有日軍北退，美國暫時控制瓜達康納爾與弗羅里達間之海面，美軍

始能確保其方自日方奪得之陣地。

日海軍失敗後，美日雙方開始在瓜達康納爾作增援與供應之競爭。最初日本在拉布爾之基地較美國之新喀利多尼亞基地爲近，故在陸上飛機方面佔優勢。後美軍力圖轉移優勢，佔領瓜島機場，加以修理，以供美機使用。經美工程隊努力十日後，該機場即可供小型飛機降落，戰鬥機遂開始利用該機場。日援軍亦適於此時開抵——九月底約有日軍一師登陸。

日援軍抵達後，即與美軍登陸時敗逃之日軍聯合，企圖迫使美軍放棄機場各據點，但各次進攻均爲美海軍陸戰隊擊敗，日軍損失慘重。

同時，美海軍亦報復前在薩科島附近戰敗之仇。「薩拉多加」(Saratoga)與「冒險」號二航艦飛機，藉瓜達康納爾之戰鬥機與各較遠基地之陸軍轟炸機之協助，重傷日航艦一艘，驅逐艦數艘及若干艦隻(一九四二、八、廿三、廿五)。後數日，美方亦損失航艦「黃蜂號」及驅逐艦五艘。自布肯維爾載運援軍與供應品至瓜島之日本驅逐艦「東京快車」(Tokyo Express)開始夜航，力圖於地面上建立優勢，壓倒守衛機場之美海軍陸戰隊。

漢德遜區戰爭

爲阻止日軍在地面佔優勢起見，美師團一部分在十月間增援海軍陸戰隊，其餘亦於兩個月內到達。首次援軍連抵瓜島附近時，司各脫海軍少將(Rear Admiral Norman Scott)統率之美

巡洋艦與驅逐艦於厄斯弗朗司角 (Esperance Cape) 附近，截獲「東京快車」之一（一九四二、十一）。美巡洋艦「波伊西號」(Boise)、「鹽湖城號」(Salt Lake City)、「赫勒拿號」與「舊金山號」，以準確砲火擊沉或擊傷日巡洋艦與驅逐艦若干艘。及機場改善，更多海軍陸軍與海軍陸戰隊之飛機飛抵該地，漢德遜機場 (Henderson Field) 美人對日人屢次進攻之狹長機場之稱呼，爲此次戰爭之一重地。厄斯弗朗司角海戰發生時，美國已在瓜島奪得空中優勢。海爾塞海軍中將 (Vice Admiral William F. Halsey——現陞上將) 亦已控制南太平洋（一九四二、十、十八）。但日軍仍繼續於夜間載運援軍與給養，九月後復有若干日軍分爲數小組在瓜島登陸。戰事在厄斯弗朗司角附近爆發後十日，日軍猶深信其在瓜島之力量足以重奪機場。而以坦克與大砲猛攻馬湯尼考河 (Matanikau River) 美海軍陸戰隊之陣地（一九四二、十、廿一）。美軍堅守各防線。十月廿五日，強大日軍復自南面突擊該區海軍陸戰隊與陸軍之防線。次晨天雨，機場跑道盡成泥濘，飛機未能起飛；日轟炸機遂乘機襲擊美軍防線，日巡洋艦亦發砲轟擊。當晚日軍自西南兩端再度發動攻勢，曾有一個時期，美軍形勢危急，但日軍終因損失過重退返原地。當此陸戰進行之際，「冒險號」與「大黃蜂號」二航艦飛機於聖大克盧茲島附近 (Santa Cruz Island) 截擊日艦隊（一九四二、十、廿六），重創二航艦，並傷主力艦二艘，巡洋艦四艘，擊沉敵驅逐艦二艘。「大黃蜂」號爲日機炸沉，但漢德遜機場仍在美軍手中，日艦隊不得不向北撤退，日航艦不敢再在南太平洋露面。

瓜達康納爾海戰

兩個多星期後，美艦隊復在瓜達康納爾海而獲得決定性之勝利。戰事始於加勒根少將（Rear Admiral Daniel J. Callaghan）之巡洋、驅逐艦隊截擊敵艦（一九四二、十一、十三——十五）。加氏之使命爲從事延宕戰，掩護金凱少將（Rear Admiral Thomas C. Kinkaid——現陸中將）所率主力與航空母艦隊之進攻。加氏之艦隊擊沉日巡洋艦與驅逐艦若干艘及主力艦至少一艘。在開火最初十五分鐘內，美方損失亦重：計重傷巡洋艦與驅逐艦七艘，沉驅逐艦二艘。其後美主力航空母艦隊加入作戰。「冒險」號與漢德遜機場之飛機亦參加作戰，擔任廣汎之毀滅工作，擊沉敵主力艦一艘，運輸艦六艘。主力艦「華盛頓」號（Washington）與「南達科他」號（South Dakota）毀另一日主力艦及若干較小之艦隻。凡此諸役，美方共損失驅逐艦七艘，巡洋艦二艘，司各脫與加拉根二海軍上將陣亡。日方損失至少主力艦兩艘，巡洋艦四艘，驅逐艦六艘，運輸艦十二艘。海軍航空隊與陸上飛機奉海爾塞上將之命：「痛擊，穩擊而不斷打擊」。瓜達康納爾由此獲救。

美國獲勝後，復賴巡洋艦，潛水艇與驅逐艦之努力作戰，終於阻止日軍大量增援瓜島，並使美方軍隊獲得充分力量征服瓜島。

此時戰事繼續在漢德遜機場四周進行。自八月間日本首次發動反攻後，美海軍陸戰隊及其

後抵達之陸軍即不斷從事於守衛戰，斥候戰或發動局部目標攻勢。瘧疾，痢疾與疲乏侵襲第一海軍陸戰隊之士兵，十二月初，該師功成退休，由陸軍第二十五師出戰。第二海軍陸戰師及第一四七步兵師之一部分亦參加作戰，巴區少將 (Major General Alexander M. Patch——現陸中將) 繼梵德格里夫特將軍司令。及美軍力量增強飛機場改善。海軍獲勝後，美軍卒於最後，將日軍逐出瓜達康納爾。敵軍僅能在夜間，以高速度之驅逐艦與潛艇增援該地。巴區將軍所部開始猛攻西南面高地及機場與厄斯弗朗司角之間廢墟中之日軍陣地。未及一月，全部日軍或被擊斃，或被俘獲，或被困圍於一隅（一九四三、二、九）。

瓜島爲美軍克復；由此解除美澳供應線之威脅；自日本本土前進最遠之日軍，已被遏阻而後退。

3 增援中國緬甸與印度

日軍曾使盟國太平洋艦隊在短期間喪失戰鬪力，並包圍東南亞，征服緬甸而威脅中國及印度。美國必須堅守印度與中國之基地，準備空陸攻勢，俾重佔緬甸，解放亞洲。中國與印度，位於擴大後日帝國大陸側翼，在戰略上，頗爲重要，因此有中印緬戰區之設立。給養對於防守戰之重要，不下於攻勢戰。而給養對於遠東之戰略與作戰，其重要尤甚於對南太平洋。美國至中印緬戰區之海道長達一萬二千英里。自物利浦與紐約等國內港口啓程，繞道非洲而至加爾各

答一途，所需時日與船隻較任何戰場爲多。因此在一九四二年全年及一九四三年大半年，中印緬戰區成爲一供應站，其主要任務爲保衛印度，支持中國對日作戰。

滇緬路

但在中印緬戰區中，對中國之陸道運輸線比對印緬之海道運輸線更狹窄。自一九三八年日軍佔領中國各海港，建立海軍封鎖線後，滇緬路即成爲中國對外的生命線，由緬甸鐵路終點臘戍至昆明之空中距離爲二百六十英里。但沿途峯巒起伏，全路盤山迴嶺長七百餘英里，且若千段闊僅容一車；全線最闊處僅十六英里。一九三七年中國興建該路，企圖突破日本之封鎖。全路由中國勞工十餘萬人依山挖掘而成。一九三九年，最初由該路運入中國之供應，每月有三千五百噸。一九四一年因採用美國運輸法，每月增至一萬二千噸，但車輛用汽油佔噸位之大部。自一九四一年六月而迄緬甸失陷該路封閉止，該路始終由陳納德准將 (Brigadier General Claire L. Chennault)——現陞少將——率領之美國志願隊——飛虎——保護。這弱小的空軍發揮其以寡敵衆之妙技，曾毀日機二八六架，本身僅損失飛行員八人。

滇緬路封閉後（第一次因日本之外交壓力而關閉，第二次因日軍佔領緬甸），中國之供應路線除自印度越喜馬拉雅山馱運——自答吉陵 (Darjeeling)，向東北至西藏拉薩 (Lhasa)，然後向東折抵重慶，另一自薩地亞 (Sadaya)，塔里 (Tali) 而至昆明——外可謂全部斷絕。由這

兩條羊腸路線進入中國需時兩月，且沿途山道崎嶇難行，挑夫僅能荷負藥品等輕便供應品。一九四二年初，正當局勢危急之時，史狄威中將（Lieutenant General Joseph W. Stilwell——現陞上將）出任中印緬戰區美軍總司令，遂實行經由喜馬拉雅山之空運。空運初由白里敦少將（Major General Lewis H. Brereton——現陞中將）之第十航空隊擔任，其後改由空運總隊擔任，俾第十航空隊之轟炸機得暇襲擊緬境敵方目標。最初因運輸機消耗大部份運抵中國之汽油，故空運極屬有限。其後，空運方法改進，至一九四三年底每月空運噸位已較經滇緬路陸運時爲大。運抵之給養均用於支持一九四三年初成立之第十四航空隊（前身即陳納德將軍之飛虎隊）在中國作戰。

一九四三年底，中國勞工協助美國工程師建築一新支路，由印度北部阿撒母（Assam）之雷多（Ledo）起，接連滇緬路。美人稱這條路爲『東京大道』。一九四四年，史狄威將軍指揮軍隊在緬北發動一局部攻勢，肅清該路東面。

中印緬戰區之空軍

在史狄威發動緬甸攻勢前，美第十與第十四航空隊在中緬境內對日本目標的戰略轟炸，可稱爲中印緬區最積極的軍事行動。在印度基地的第十航空隊有三重任務，（一）保衛印度，（二）保護飛越駝峯至中國的空運總隊，以及（三）襲擊緬甸與泰國境內敵軍之供應。第十航空隊曾

轟炸目標區一五〇處，範圍遠及仰光，摩爾門（Moulmein）與阿怡布之船塢，臘戌與漢薩大（Henzada）之倉庫，以及仰光瓦城與薩根（Sagging）之鐵路連接點，阻止日軍利用緬境鐵道。

第十四航空隊的使命是與華中之華軍合作，襲擊日海空供應線。該隊一部分人員曾受美國訓練駕駛B 25與P 40式飛機，第十四航空隊之主部供應均由喜馬拉雅山「駝峯」線運來。其戰鬥機，久為隊中脊柱，而亦即為前飛虎隊的全部力量。戰鬥機之任務為保護中型與重轟炸機，襲擊漢口，香港，及海南島，台灣等地。在首次進襲日本海道供應緬甸與太平洋之基地台灣時，美機二十九架曾毀敵機四十二架，傷其十二架，而本身則毫無損失。一九四三年該隊之最大功績，為在華南沿海擊沉日船二七四、九三九噸。美機之空中打擊，使敵人不得不以小貨船航行於沿海一帶，以較大之貨船航行海洋，但結果美潛艇亦予以重大損失。

4 阿留申羣島

日艦隊雖自中途島與荷蘭港撤退，但仍據守濃霧籠罩下阿留申羣島之阿圖島，吉斯加島（Kiska）與阿加杜島（Agattu，一九四一、六）。日本佔領美國在阿拉斯加附近之美國屬土後，西北太平洋各國咸感惴惴不安。此等島嶼在戰略上並不重要，僅能作為轟炸阿拉斯加，以及牽制美國在北大西洋海空行動的基地。美國因中太平洋與南太平洋亟需船隻，飛機與軍隊保護，一時無力克復各島，而僅能在阿達克（Adak）與愛姆齊加（Amchitka）設立前進飛機場（一九四

二、八、卅一），不斷襲擊吉斯加與阿圖島（一九四三、一）。

阿圖島

直到最後，軍隊與船隻皆可充分利用，美國遠征軍始繞過吉斯加島，進攻阿留申羣島西端之阿圖島。美方預期阿圖島佔領後，吉斯加島亦將不守。後果如所料。美軍於濃霧中，在阿圖島東北兩點，即在北部之霍爾茲灣（Holtz Bay）與該島以南約五英里之馬薩克里灣（Masacre Bay）登陸（一九四三、五、十一）。登陸部隊包括第七步兵師之一部分，及第四步兵師旅與阿拉斯加斥候隊。藍特魯姆少將（Major General Eugene M. Landrum）指揮地面部隊，海空軍則予以支持。

日本在芝加哥夫港（Chichagof Harbor）與霍爾茲灣（Holtz Bay）築有基地，並於霍爾茲灣建有一小型飛機場。敵軍死守終年爲濃霧大雪蔽覆之山脈，連系防線。每一山隘均築有機槍陣地與壕溝；並以複式高射砲與臼砲猛轟美軍。南路美軍自烏薩克里灣發砲猛轟，但因濃霧，美機未能協助各軍前進。此時雖屆五月，然而積水之狐洞，陷膝之泥濘，冰冷之海水，大雪覆蓋之山麓，及夜間之嚴寒，在在均使美軍筋疲力盡而損失重大。

二路美軍相對推進，將日軍驅入芝加哥夫港附近一狹窄袋形陣地。北路軍經苦戰後，佔領第十號山頭，復佔領霍爾茲灣近港汶末端之日軍營。作戰一晝夜，美軍佔領分隔海灣兩汶之山