

戰大界世次二

歐戰 史

壘堡洲歐 卷七第

著



行印館書印祥永海上

歐洲堡壘

第二十二篇 歐洲堡壘形勢

第一章 地理形勢

歐洲堡壘 (The Fortress of Europe) 者，乃德國於一九四三年五月地中海方面遭盟軍反攻，自北非敗退，對於戰爭勝利，已告絕望，乃企圖控制全部歐洲佔領地，作成一整個防禦體系，以備長期掙扎之最後措施也。此一堡壘，誠屬世界戰爭史上空前未有之最大防禦陣線，除蘇俄大部分土地已被收復外，殆猶包括歐洲大陸之全體。蓋自一九三八年迄一九四一年，歐洲被侵吞佔領之國家凡十二——捷、奧、波、丹、挪、荷、比、盧、法、南、保、希；被控制及為附庸之國家凡四——義、阿、羅、匈；由蘇俄手中奪來之國家有四，——芬、愛、拉、立；此外勉強未受武力直接佔領者，唯瑞士，瑞典，西班牙，葡萄牙與土耳其等五國而已。實則瑞士不啻為納粹勢力包圍中之囚徒；瑞典為在挾制下之配角；而西班牙向為軸心之一員，德國之幫兇；葡萄牙僻處海隅，無足重輕；其足以使東南歐有舉足輕重之勢者，惟土耳其一國耳。

一、外圍防線：歐洲堡壘之外圍，分爲三大防禦系統：

1. 北起芬蘭北端之巴柴摩，南迄西班牙南端之直布羅陀，掩有大西洋海岸線全部，共長三千六百二十五哩，號稱大西洋長城。

2. 西起西班牙，東至土耳其之以諾斯（Enos），包括整個南歐及地中海被佔領之島嶼，海岸線總長約五千哩。

3. 東歐方面，北自白海芬蘭經蘇俄西部失地，即經過北歐以迄南歐巴爾幹之黑海岸，有二千餘哩之內陸線。故歐洲外圍堡壘，總長幾達萬哩以上。

二、內圍防線：內圍防線，亦稱歐洲堡壘之核心，即以舊德國境防禦爲主：北由德丹國境北海岸至基爾運河，西由德與荷比盧法至瑞士之邊境，南由捷克以至奧匈等國，東自波蘭西部以迄東普魯士。換言之，即以德國齊格菲里防線，延伸四境，全線總長亦在二千哩以上，乃歐洲堡壘之核心陣地。如此漫長廣漠之歐洲堡壘，第三帝國是否能使之在軍事上以至政治經濟上作成極堅強之陣線，使無絲毫間隙可乘，及究竟具有若何堅強之程度，可能達成其長期抗戰與消耗敵人之目的；與同盟國方面究應準備如何強大之武力，正確之戰略計劃，超越之戰術技術，以及究應在何時發動？向何處進攻？皆曾成爲同盟國長久籌劃與軍事專家研究之問題。故對於歐洲堡壘外圍與核心兩部之地理構成，亦即歐洲堡壘各線在攻受兩方面戰略地位上之重要性，不能不先具有明確之概念。

第一節 大西洋長城

歐洲大陸瀕臨大西洋凡八國：北歐丹挪，中歐德國，西北歐荷比，西歐法國，西南歐爲西葡。若分爲北、中、南三部，則挪威屬於北部，海岸線長約一千五百公里；丹德荷比法構成中部，海岸線共約二千五百公里；西班牙與葡萄牙則爲南部，領有海岸線一千五百公里。此三部分之海岸線，除葡萄牙所領能保持中立外，其餘五分之四，均可能成爲雙方陸海空聯合作戰之廝殺場。大戰初期，西歐雙方陸海空戰之結果，德國以閃擊戰之優勢，先佔丹挪，次掃荷、比、法，全部海岸遂爲所攫取，從而建立納粹在大西洋沿岸聯繫一串之海陸空聯合陣地，卽所謂大西洋長城。但德國終因海軍實力薄弱，登陸配備未充，東線戰爭爆發，在戰略上既放棄進攻英倫之計劃，而三年海空戰之結果，大西洋上制海制空權復落於同盟國手中；則同盟國勢力，必向西歐海岸及內地延伸。故大西洋之東海岸；尤以法國全部海岸，處於特殊優勢之地理條件，產生大規模陸海空聯合進攻登陸戰，蓋亦戰略地理上應有之結果。

一、挪威海岸：延伸於北極海與北海之間，全部向挪威海卽北大西洋展開，扼北海之門戶，英國以之爲東北面外圍防線；且以當北大西洋北極海航運之要衝，又爲同盟國與蘇俄間聯繫之捷徑；又因地居波羅的海之外緣，由此內進，足以把握瑞典，孤立芬蘭，直臨波羅的海，以威脅德國本

士，並可與東線相會師。惟究以僻處西北，僅爲歐洲堡壘外圍之一分枝，盟國據之，祇能盡側擊與牽制作用，而無決定性之意義。且距離英倫根據地過遠，海上運輸較難，加之海岸高峻，內地交通不便，進展困難，有易守難攻之勢，一九四〇年英國曾一度在挪登陸，繼又被迫撤退，彼時固由於英國缺乏決心，要亦不於此種地理上之原因。

二、丹麥海峽與基爾運河：丹麥居中部海岸之北端，插入於北海與波羅的海之間，扼居兩海間鎖鑰之地位；南連德國本土，距柏林僅六十哩之遙。盟軍據之，足以封鎖波羅的海，且爲進攻德國核心之捷徑。故德在第三帝國時代，除籠絡丹麥之外，並於半島頸部開通基爾運河及在黑爾郭蘭島建立要塞，謀兩海間之連繫，以加強其控制與防禦力量。第一次大戰，丹麥中立，德國認爲不友誼，故此戰爭，亦與挪威同被認爲目標而佔領之，作爲歐洲堡壘重要之一角；基爾運河且爲堡壘內圍之所在，外圍與內圍間之距離要以此一帶爲最逼近。而斯堪的那維亞半島正爲納粹所控制，故封鎖丹麥海峽至爲困難，甚有被反封鎖之危險。丹麥領土偏小，南北狹長，登陸部隊難於展開，且離根據地亦仍嫌不够便捷。當冒重大困難。欲拚撞此堡壘之堅強一角。

三、德國北海岸：德國北海海岸，雖僅長一百八十里，但在軍事及經濟意義上頗足重視。有德國最大之商港漢堡與不來梅港，並有重要之海軍根據地威廉港，庫克斯港及埃姆登(Emden)，彼連接北海與波羅的海之基爾運河卽以此爲起點，而扼居海上之東佛里西安羣島與黑爾郭蘭島，尤

爲堡壘外圍之堅強要塞。

四、荷比海岸：荷蘭與比利時一段爲低地國海岸，西佛里西安羣島環繞於北，蘇得海深入於內，南半屬低窪之佛蘭德斯地區，當北海之首端，與英格蘭東西相對，形成北海之兩翼。境內地勢低平，河谷縱橫，萊因繆斯河由此入海，西與德境相毗連，無天然之界線，東南插入於法德之間，爲英法德三國間一大緩衝地帶。荷比兩國缺乏獨立自存之條件，而佔西歐戰略上重要之地位，其原因亦在此。至比之主要海港如昂威爾、俄斯坦得、與塞布魯治等，距最近之英海港約在一百五十至二百公里之間，與荷蘭海岸間約爲三百餘公里，自佛拉新至瑪格脫 (Margate) 五小時，霍克 (Hoo) 至哈威治 (Harwich) 七小時。最大海港之鹿特丹與阿姆斯特丹，均建有堅固之海港設備，及優良之空軍基地。此一帶海岸，無論爲攻爲守，在軍事上均有極重大之作用。

其內陸則爲德法兩防禦線間一大缺口，比利時東南地帶，伸入於德法之間，德攻法以此爲捷徑，循繆斯河，突破色當，即可長驅直入法北。荷蘭東南則楔入於德比之間，對於德之攻比，不無有側面牽制之作用。故比利時之中立一再爲德所破壞，而前次大戰，荷之保持中立，在德亦認爲不利。所以此次大戰，德於閃擊丹挪之後，即進攻荷比，三週之間，席捲全境，英軍被逼而有敦刻爾克撤退之一幕，法國亦繼告崩潰。然而荷比既爲西歐兩大防禦勢力間之一大缺口，德雖利用於先，盟軍於反攻階段中，亦可爲進攻德堡壘內圍之捷徑。故荷比海岸亦被視作盟軍登陸有利之地帶。雖

未實現，而於攻陷巴黎後，美軍直趨荷比邊境，側擊齊格菲里防線之右翼，固仍利用此一戰略地位也。

五、法蘭西海岸：西歐海岸，若以英國為對象，占大西洋沿岸海陸空聯合作戰最重大戰略地位者，當推法國之敦刻爾克（逼近多佛海峽）至布列塔尼半島一段海岸地帶。此段海岸又可分為派戴卡列，諾曼第半島與布列塔尼半島三分段。北起敦刻爾克至布倫（Boulogne）以南之一段，屬派戴卡列，與英格蘭僅五十至八十公里之隔，其中最近者不過三十二公里；諾曼第半島一段由提伯（Dieppe）以北直至聖瑪羅（St. Malo）以南；再南則為布列塔尼半島。就中以諾曼第半島介於南北兩段之間，突出於英吉利海峽之中央，距英格蘭最近處約一百餘公里，法國若干重要海港如提伯，哈佛爾（Le Havre），盧昂（Rouen），克恩（Caen），瑟堡（Cherbourg）與聖瑪羅等，均分佈於半島之西側面。

就內陸言，則半島之北側為法北大動脈之塞因河流域，巴黎居其中樞，若由半島南側，截取諾曼第半島之根部，則為法中大動脈之羅亞爾河流域。以位置論，此一段海岸形成南北兩平行線：一自塞因河口之哈佛，一自羅亞爾河口之南，按同樣幅廣，向西延伸，恰當南自巴士勒（Bastle）北迄薩爾盆地德法邊界之全部。蓋以其位居西歐海岸之中樞，正對德國之心臟；且地勢平坦，交通路線密如蛛網，最適於機械化大軍團之作戰。故此次盟軍於諾曼第登陸成功後，即循上述路線，分三路

掃蕩法國敵軍，直逼堡壘內圍核心。是則盟軍之選取於諾曼第登陸，非僅以其海岸之利於登陸作戰，蓋亦取其對於整個西歐戰場居於優勢地位之故。

自是向南，即構成歐洲大西洋海岸之胸腹部分，先循北海岸，通過最狹之多佛海峽，進入英吉利海峽，迨繞過布列塔尼半島，始展開而為廣大之別士開灣。就中荷蘭約佔三百六十公里，比利時僅六十五公里，其餘均屬法國所有。此部分海岸與英倫隔海相望，當西歐出海之要衝，為直趨德國堡壘核心最捷之徑。內陸屬歐洲大平原之西側，地勢平坦，交通便利，最適於機械化部隊之展開，法比邊境尤為近代有名之戰場，納粹佔領荷比法以後，即就海岸建築最堅強之防禦工事，駐屯重兵，號稱「大西洋長城」，確為歐洲堡壘外圍最強韌之地帶。盟軍若由此擊破之，則可以消滅納粹之實力，進而直撲堡壘內圍齊格菲里防線，摧毀萊因河重工業區域，是則歐洲大戰，即可達於決定之階段矣。

第二節 地中海北岸

地中海位於歐洲非洲及近東之間。在歐洲堡壘之戰略上次於東西兩體系而居於堡壘後門之地位，然此後門若操於納粹之手，則大可以增強堡壘核心之防禦，即令東西兩線攻入北德平原，納粹猶可退保德南山地及中歐多腦河地區，作頑強持久之抵抗。若更任其自由通行，進出於此，尤足以

威脅英帝國海上之霸權。第三帝國之「三B政策」，納粹之所謂「世界政策」均欲開闢此一後門而把握之，並使之作成德意志帝國對於世界侵略之通衢。自希特勒出兵參與西班牙叛黨內亂，扶植佛郎哥政權，德義締結軸心，併奧吞捷，傾覆波蘭，脅誘匈羅加入同盟，攻掠南希，及愛琴海諸島，侵佔北非，威脅埃及，策動伊拉克，置敘利亞於傀儡維琪政府之下，以至土耳其亦不得不迫與訂立十年友好同盟，此一連串之行動，足證納粹自一九三六年至大戰發生後二年間即集中全力於此一政策之實現。至一九四一年，南歐海岸除色雷斯一角保守中立外，幾全為納粹勢力所控制，即北非海岸除埃及尼羅河口一隅外，亦盡在軸心席捲之下。

地中海水面最狹之三點：為直布羅陀海峽，寬十六公里；達達尼爾海峽，一、三公里；博斯普魯斯海峽，寬六公里。歷史上除紀元前四〇九年波斯攻歐經愛琴海外，餘如波斯在紀元前四七九及四八〇年兩次進攻，均經達達尼爾海峽；迦太基於紀元前三世紀攻歐，則經直布羅陀海峽。以上歷次入攻歐洲，結果無不慘敗。惟歷史教訓雖云如此，但就德歐洲堡壘外圍全線論之，仍不免為最脆弱之一環，邱吉爾所謂「柔軟之腹部」是也。此線延長達五千哩以上，幾佔外圍陣線之半數，以三大半島及無數海島構成之海岸，頗多可乘之缺口，自不免於脆弱。惟境內山陵起伏，巴爾幹山脈阿爾卑斯山脈比利牛斯山脈東西相連，成為南歐與中歐之天然屏障，部隊之展開與攻勢之推進，均感困難，稍具否定之防禦作用耳。

一、西班牙：西班牙占伊比利安半島東部六分之五之土地，面積約有五十萬餘方里，介於地中海與大西洋之間，北隔比利牛斯山脈與法蘭西爲界，南挾直布羅陀海峽以與非洲相望，當大西洋與地中海航路之咽喉，扼歐非兩大陸之接觸點。境內山脈重疊橫走，除比利牛斯山爲對法交通之天塹外，西走則爲坎達布連山脈，高聳於比斯開灣海岸；由此而南，猶有瓜達拉馬山脈多勒多與摩勒納山脈；最南則爲尼華達山脈，諸山東西平行，地域不同，乃造成民族歷史上之混雜，頗乏統一之傾向。國都馬德里 (Madrid)，位於中央高原，他如瓜達基維爾河中流之哥爾多瓦，下流之塞維爾及河口之加的斯，皆有名之都市。而東北巴爾薩羅納則爲西班牙唯一之良港，近年已穿比利牛斯山之東西兩端，築成一沿地中海一沿大西洋之鐵道兩條，交通便利。

二、南法蘭西：沿西班牙地中海海岸西北，越境則爲法國海岸，係由東西兩部所構成：西臨獅子灣，成一不規則之大弧形，東爲勒維拉 (Riviera) 海岸，東北與摩洛哥以東之義境相接。馬賽以東全長約二百哩之間，海岸線極爲曲折，良港最多，以馬賽、土倫 (Toulon)、聖特羅貝 (St. Tropez) 尼斯 (Nice) 等爲最馳名。馬賽瀕羅尼河口，爲法國東南之門戶，而土倫則爲法地中海艦隊根據地。法國即憑此一段保障其東南之防禦，並進而與列強爭取地中海一部分之霸權。德軍傾覆法國後，原以東南區域歸維琪政府統治，但一九四二年十一月復全部佔領之，併奪取土倫港，於是此一段海岸亦成爲納粹堡壘外圍之一環。其海岸內地，東西挾制於朱辣山、阿爾卑斯山，與法國中

部高原之間，南北連繫惟有一狹長之羅尼河谷。即使向北進展，亦必將停留於馬奇諾防線之後。若由尼斯隘道進入義北，亦必待義境戰事勝利結束以後。所以此次盟軍登陸以後，除壓迫德軍後撤以外，並未實現其他戰略上之意義。

法東南地中海上，有科西加島，具極大之軍事價值，東距義大利十二公里，南距薩定那八五公里，為最良之踏脚石。其迎對義大利之一面，海岸幾成直線，僅有一二海港。西岸則曲折多良港，足容巨艦。其較著者有聖勞倫特(St. Florent)，亦爾勞斯(II Ronasse)、格耳開(Calvi)、亞介西俄(Ajaccio)、普羅普列安(Proprian)等。

三、義大利：越尼斯隘道而東，即屬義大利海岸。義大利半島為南歐三大半島之一。北起阿爾卑斯山麓，南連西西里島，與北非突尼斯相望，東臨亞得里亞海與巴爾幹相對，西渡里古利亞(Ligurian)與第勒尼安(Tyrrhenian)二支海，則為科西嘉、撒丁、西西里島。地形狹長，自西北而東南，斜列於地中海之中央。海岸平直，地域整然，其濱海山地，自法國邊界起至阿奴(Anno)河口止，沿岸高山，連綿不絕，山後廣大平原為義大利工業區，自海岸經穿山鐵道約一小時可達。並有飛機場及修理廠，對補給增援極便，有斯皮西亞(Spezia)軍港，可以利用。由阿奴河口起至納普爾(Naples)止，沿岸多山。溯阿奴河而上，則可進入其流域之工業區，橫截義大利自北往南之鐵道，距全國最大工業區河流普城僅五十公里。

鐵波爾(Tiber)河口，則南北長，各八十里，由馬倫馬(Maremma)登陸，可以進逼羅馬，距普河流域爲二百五十公里。至於納魯爾平原，工業向不發達，惟鄰近蓋達(Gaeta)軍港。若自加里亞(Capria)至大蘭多(Taranto)間之海岸，除索勒諾(Salerno)西南之三角洲外，其餘皆高山壁立，直伸入海。如欲往亞普列亞，可逕由此登陸，不必更經他路。

義大利半島上，除普河流域外，以亞普列平原爲最大，其海岸自義大利靴尖起至靴跟止。工業素稱發達，人口稠密，由陸路可達義大利海軍根據地大蘭多。

西西里島距義大利本土僅三·一公里，其北岸全部及東岸之北半，除惟一之巴勞姆(Palermo)海岸外，皆爲高山，其餘海岸，山雖不高，而沿岸幾無平地。全部西西里海岸，礮台極多；近數年來，復爲軸心由歐至非之中途站，以是機場頗多，加以軸心海軍根據地奧格斯都(Augusta)亦距此不遠。此島內部幾與外界隔絕，交通多賴海運與環島鐵道。

至於薩丁島(Sardinia)之障礙，則遠不如西西里之多。沿岸雖多徒山，然山後平原廣闊，東岸阿蘭西灣(Aranca)，及東北岸包圖·孔特灣(Porto Conte)均爲天然良港，並可容納軍艦。位居地中海之中，向爲列國爭奪之地，設爲盟軍佔領，則義大利將受威脅。

至於亞德里亞海，又名死海，全部在義大利掌握中，以其環境而論，幾與黑海相似。其入口奧特蘭多(Otranto)長凡七十公里，位於義大利靴跟及阿爾巴尼亞間，久爲軸心封鎖。

四、希臘與克里特島：一九四一年前，希臘與英友善，其時軸心尙遠在數百公里之外，如盟軍登陸，決無困難。自是年五月軸心佔領希臘後，希臘已成爲軸心要塞，駐重兵，建機場，鎖海港，防禦工事日有增設。對盟軍登陸阻力，決不小於其他各地。

此外，扼地中海入愛琴海門戶之克里特島亦在軸心手中，與希臘成犄角之勢。一九四一年舉世矚目之德國傘兵，卽降落於此，以兩週之時間，奪全島於英軍手中。此島極合軸心之理想，其迎接盟軍一面，沿海高山，有如牆壁，北面多海灣，其中以蘇打灣形勢最優，防禦完備，水深可容大型船隻。全島無鐵路，惟公路及機場，應有盡有。其平原則不沿海，深處羣山之中。

五、巴爾幹半島：乃三大半島之一，居地中海之東北岸，東臨黑海，東南隔博斯普魯，達達尼爾海峽，馬爾馬拉海，及愛琴海與小亞細亞相對；南方爲希臘半島，越科林斯(Corinth)地峽，別稱摩利亞(Morea)半島，遙與非洲相對，而愛琴海諸島，則又歐、亞、非之渡橋。西則以亞得利亞海及伊奧尼亞(Ionian)海與義大利半島相對。北臨達琅西里瓦尼亞山地，匈牙利盆地及阿爾卑斯山脈以接中歐。位處歐洲最東，故稱「近東」，當中歐東南出地中海之孔道，扼歐亞非交通之要衝。

第三帝國之東方政策，納粹堡壘真正之後門，亦均設置於此。尤以半島東側之海岸諸港灣海峽及島嶼，大都直接外與亞洲西部相接觸，內與歐洲腹地相連繫，而伊士坦布爾與薩隆尼加兩海港，實爲海陸接觸之咽喉。納粹視前者爲直達波斯灣之連鎖，後者爲爭奪蘇彝士運河之根據地。德人所

投資建築之巴爾幹鐵路網，實多基於戰略上之意義。事實上所謂「東方特利快車」，自維也納南下，經布達佩斯，伯爾格來德，至南斯拉夫之尼斯，由此分支：一支東經索非亞直達伊斯坦布爾，一支南下薩隆尼加。乃納粹核心進出後門之兩大孔道。

巴爾幹全部地形，北為達琅西里瓦尼亞山脈，中為巴爾幹山脈，南為班都斯 (Pindus) 山脈，西為狄那立克阿爾卑斯山脈，除東部羅馬尼亞當多腦河下流，與保加利亞介於東巴爾幹山脈及羅多帕 (Rhodope) 山脈間馬里乍 (Maritsa) 河流域之東魯米利亞 (Eastern Rumelia) 一平原外，均屬山嶺蟠結之地，行旅困難，與中歐亦缺少天然之交通路線。巴爾幹山脈將半島與多腦河流域相隔離，使多腦河經過鐵門即折而向東，流注黑海。其間惟有兩條狹窄之河谷，一為佛達爾 (Valdar) 河谷，北接多腦河支流摩勒瓦 (Morova) 河谷，南至薩隆尼加出愛琴海；一為馬里乍河谷，發源於洛多帕山脈，南至依諾斯入愛琴海，若溯源而上，自索菲亞越山而北，亦可於危斯與摩勒瓦河谷相通。上述兩大孔道即利用此兩河谷構成。此外亞得利亞海沿岸，雖亦不無鐵道線與多腦河相通，但缺天然之孔道，且外被挾制於義大利半島，故土耳其及保加利亞之地位，遂因此而益增其重要性矣。

六、土耳其：土耳其為橫跨歐亞非包容黃白黑三大人種之共和國，承與都庫什山餘脈，向西突出，北臨黑海，西與南均臨地中海，當歐亞交通要衝。北部本丁 (Pontine) 山脈與南部套魯斯 (Taurus) 山脈圍成亞那托利亞高原。海岸大都平直，惟西岸形勢複雜，落海則為多島海，總面積

約計七十萬九千方公里。其先建都於君士坦丁堡，因馬爾馬拉海與小亞細亞相對，形成一狹窄之博斯普魯海峽，地當歐亞非出入之門戶，在軍事政治及商業上均佔重要位置，然而正因此處可以控制近東，在列強環伺之下，俄欲得此為南下地中海之路，英法亦欲得此以保障地中海之勢力，德則與土聯歡，以此為「三B政策」之連絡點，則土耳其遭受當前強大而複雜之挾持，「事齊事楚」固屬民族志氣所不許；或「堅持中立」，亦難免侵略國之結恨，於是遷都安哥拉 (Angola)，振刷圖強，百廢俱興，努力爭取並改善國際地位，以求其中立主張之獲得保證。土之亞達那為全國最富庶之中心，另有亞那托利亞鐵道，自斯庫台里經愛斯開息爾，分兩支線：一經安哥拉至塞佛斯；一通可尼亞，而巴格達鐵道則由士麥那連絡亞那托利亞鐵道，東經亞達那與界尼斯本，與伊拉克之摩蘇爾直迪巴格達。就中黑海南岸之達拉布松，更為中古以來東西交通上一重要地點，伊朗高原之貨物多由此輸向歐洲，現仍不失為黑海要港之一。

第三節 東歐前線

納粹在東歐前線，並無固定之防禦體系，甚至外圍內圍之區分，亦無由確立。因東線北起波羅的海，南迄喀爾巴阡山與黑海邊，中間完全為一廣漠之平野，無一可資依憑之自然屏障。俄波舊界間普列培特沼澤區域，在昔或可利用作為防禦，但在近代戰爭陸空機械化部隊攻勢之下，已完全失

去作用。當德軍一九四三年春自頓河河曲敗退至頓內次盆地時，原擬以奧勒爾經庫爾斯克，卡爾科夫至塔根羅格一線爲最後之防線，不意此一線亦爲俄軍所破，乃又退守斯摩稜斯克——哥美爾——基輔——克里米亞一線，企圖憑藉聶伯河爲天塹，阻擋俄軍之攻勢。然而俄軍第三冬季攻勢繼之而起，此一線又形崩潰，北路進至拉愛邊境，南路更突入於喀爾巴阡山北麓，中路亦逼近波蘭舊界。在第二戰場開闢前夜，納粹所謂東線外圍陣線，殆即指此而言。此一外圍陣線，北起芬蘭，南沿東波羅的海三國及波蘭邊境，以迄喀爾巴阡山麓，以芬蘭爲納粹之北翼，愛拉立三國爲東普魯斯之屏障，合之可避免波羅的海上之威脅，而喀爾巴阡山則爲中歐多腦河諸國之藩籬。

第五節 堡壘內圍

所謂歐洲堡壘內圍防禦地者，係以德本國齊格菲里防線，向四境延伸；北由德丹國境北海岸至基爾運河，西由德與荷比盧法至瑞士之邊境，南由奧捷以至匈羅等國，東自波蘭西部以迄東普魯斯，全長約在二千哩以上。

其地理形勢，除南部外，東西兩線，均在國境線上，或迫近國境線上，居腹背之重要地位。而中歐則仍屬堡壘之後門。就中西線以齊格菲里防線與萊因河南北互爲表裏，構成納粹所謂堡壘之鐵圈。即亞爾薩斯邊境以北一段，以齊格菲里防線爲表，萊因河爲裏；自北以南，則以萊因河爲表，

齊格菲裏防線爲裏；而黑林山脈，尤足以加強其防禦。此西線之所以進攻困難，歷經半年始行擊破之原因。

東線原以芬蘭與羅馬尼亞爲南北之兩大拱衛，以波羅的海三國爲東普魯士之屏障，中路則沿波蘭邊境合而構成核心堡壘之外圍。及此線與大西洋長城同時被突破以後，卽退守北自東普魯士哥尼堡，沿維斯杜拉河、瓦沙南至喀爾巴阡山一線，而以波森作支柱。所謂核心陣線，卽指此而言。惟東普既以愛立拉三國爲屏障，則三國一經不守，東普卽立受威脅，波羅的海沿岸亦卽感動搖。待中路突破後，不特東普、但澤、及波蘭走廊均陷於包圍中，大軍且直薄奧得河，進叩柏林之大門矣。

至於南路，則惟恃奧地利捷克爲屏障，維爾納與摩拉維亞兩峽道爲咽喉，並有羅匈兩國爲外圍，而喀爾巴阡與達琅西里瓦尼亞兩山脈則特爲南進之阻礙。俄軍於第三冬季攻勢抵達喀爾巴阡山北麓以後，未能前進幾達一年半之久。然終於先後突破者，因喀爾巴阡山東端與黑海之間，有加勃茲(Gabals)缺口，達琅西里瓦尼亞與巴爾幹山脈之間以及鐵門以北，亦各有山峽足資侵入之故。於是南下解放巴爾幹，北上則攻掠捷克，納粹後門洞開矣。