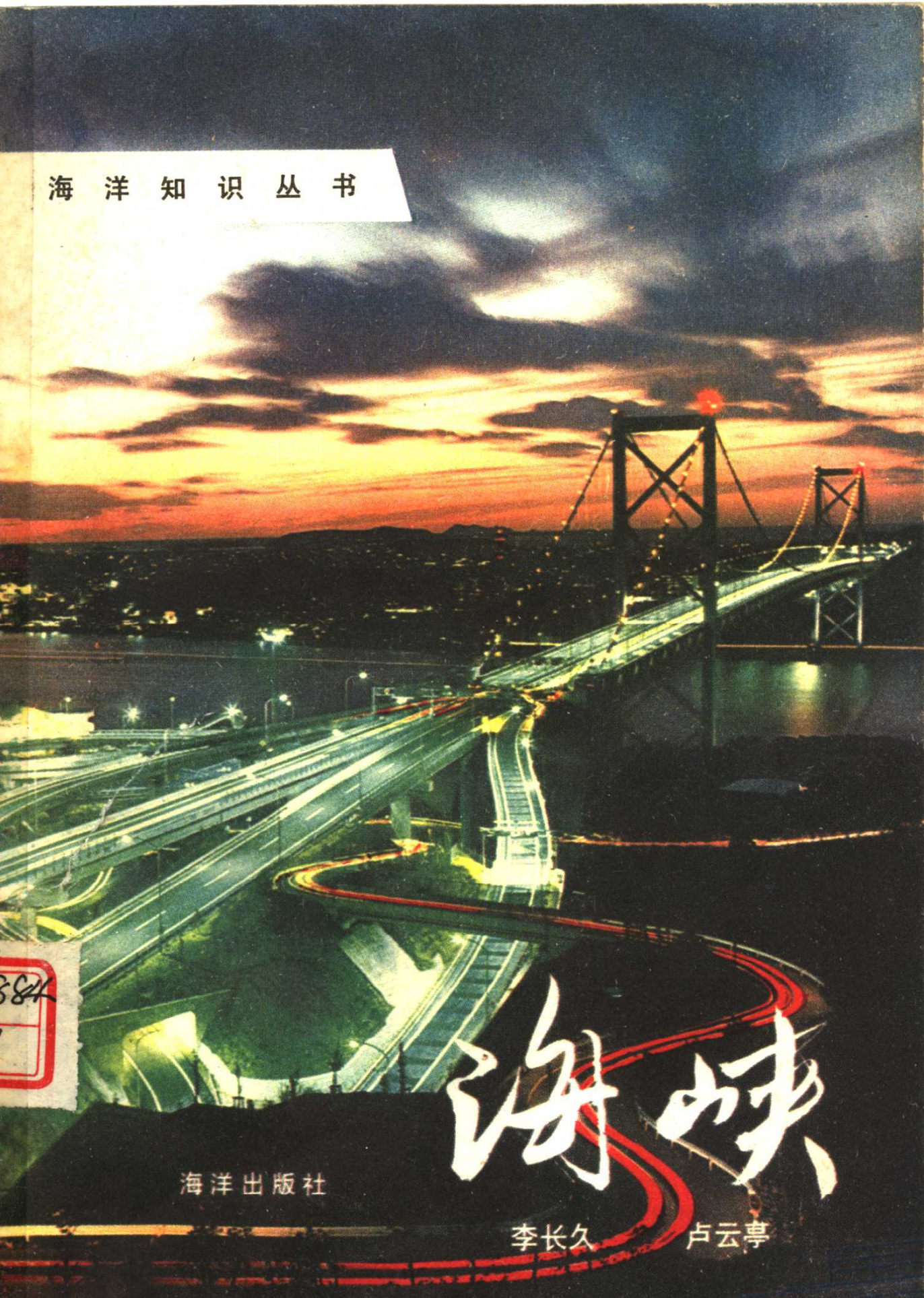


海洋知识丛书



# 海峡

海洋出版社

李长久

卢云亭

## 内 容 简 介

这是海洋地理知识丛书之一。

本书通俗、扼要地介绍了世界上重要海峡的地理概貌，以及海峡沿岸的重要港口、名胜、特产、资源等。可供广大青年学生、世界知识爱好者、海军战士和航海工作者阅读，也是中学地理教师的一本很好的参考书。

### 海 峡

李长久 卢 亭 编著

\*

海洋出版社出版

北京东长安街31号

国防科委印刷厂印刷

新华书店北京发行所发行 各地新华书店经售

\*

1980年10月第一版

1980年10月第一次印刷

开本：787×1092<sup>1</sup>/<sub>32</sub>

印张：7

字数：130,000

印数：6,000

统一书号：12193·0043

定价：0.50元

# 目 录

海峡漫谈 .....	1
日本海的三座大门	
——对马、津轻和宗谷海峡 .....	12
世界第七大河的泄水道	
——鞑靼海峡 .....	25
中国的“海上走廊”	
——台湾海峡 .....	34
沟通南海和太平洋的通道	
——巴士海峡 .....	49
太平洋和印度洋的“咽喉”	
——马六甲海峡 .....	54
印度尼西亚群岛之间诸海峡 .....	63
托雷斯海峡 .....	72
巴斯海峡 .....	75
海上石油通道的“咽喉”	
——霍尔木兹海峡 .....	79
连接欧、亚、非三洲的“水上走廊”	
——曼德海峡 .....	86

世界上最长的海峡	
——莫桑比克海峡	94
“海上生命线”	
——直布罗陀海峡	101
地中海内诸海峡	107
黑海和地中海之间的纽带	
——黑海海峡	115
“银色的航道”	
——多佛尔海峡和英吉利海峡	125
沟通爱尔兰海和大西洋的水道	
——北海峡和圣乔治海峡	135
从波罗的海到北海和大西洋的通道	
——丹麦诸海峡	140
沟通北冰洋和太平洋的唯一水道	
——白令海峡	153
世界最大淡水湖群——五大湖的通海	
“门户”	
——贝尔岛海峡与卡博特海峡	159
“通向东方的大门”	
——胡安-德富卡海峡	164



连接墨西哥湾和大西洋的通道	
——佛罗里达海峡和尤卡坦海峡 .....	169
由巴拿马运河通往大西洋的重要航道	
——西印度群岛诸海峡 .....	175
沟通南大西洋和太平洋的航道	
——麦哲伦海峡 .....	181
“人工海峡”——运河 .....	189
苏伊士运河 .....	190
巴拿马运河 .....	197
附：世界主要海峡图	
世界重要航行海峡统计表 .....	209

# 海 峡 漫 谈

当你展开一张世界地图，就会看到：蓝色的海洋包围着陆地，把陆地一块块分割开来。地球上的海洋作为一个整体，不管它相隔多么遥远都是相通的。千百年来，出于航运与自己的切身利益，人们往往以更大的兴趣注视着连接海洋的水道——海峡。

## (一)

海峡是一个有特定含义的海洋地理名词，专指“两块陆地之间连接两个海或洋的较狭水道”。全世界有上千个大大小小的海峡，其中适于航行的约有一百三十个，而频繁用于海运者也达四十多个。如沟通太平洋与印度洋的马六甲海峡，分开欧洲大陆与不列颠岛的多佛尔海峡，被称为波斯湾油库“阀门”的霍尔木兹海峡，以及作为地中海“门坎”的直布罗陀海峡等。它们的战略地位极其重要，又都处在人类经济文化交流活动的中心地带，所以每日船行不断，热闹非凡。相形之下，一些大洋之间的海峡，因为其地理位置比较偏僻的缘故，就冷落多了。如大西洋与太平洋之间的麦哲伦海峡，太平洋与北冰洋之间的白令海峡。

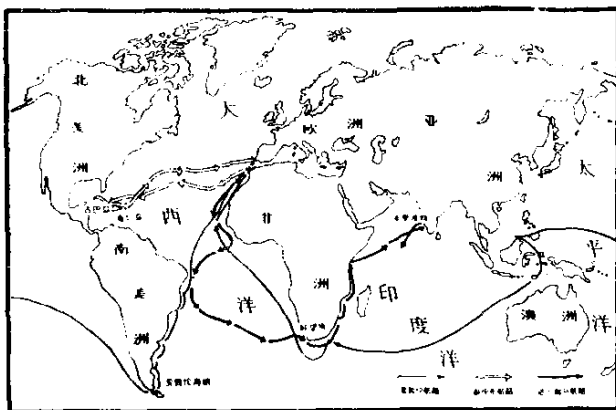
## (二)

人类对海峡的发现与认识，经历了一个较长的历史过程。五百多年前，当人类尚未从中世纪教会统治下解放出来时，世界上的多数海峡以及它们的重要性，还不为人们所认识。但是，随着欧洲封建制度日趋崩溃，资本主义迅速产生，为了适应生产与航海事业的需要，人们开始寻求摆脱愚昧，了解自然地理。在这种社会背景下，迎接着地理大发现的来临。

在世界文化摇篮之一的地中海沿岸，生活着富于航海经验的民族。有些立志远航的人，先后来到伊比利亚半岛的西南海岸，眺望着广阔无垠、烟波浩淼的大西洋，一心想去探求远方的奥秘。在人民中静悄悄地传播着的科学思想，使他们受到了莫大的鼓舞，坚信沿着大西洋的航路一直向西行进，是一定可以到达东方的中国和印度。而中国和印度，在神话般的传说中竟是那么如此富饶，黄金遍地，白银成山。航海民族希望同东方智慧的人民进行贸易和交往，而它们的统治者却梦想着把金银财宝统统运回来，以填满那高大而空虚的宫殿。于是，影响人类历史的大航海时代开始了。

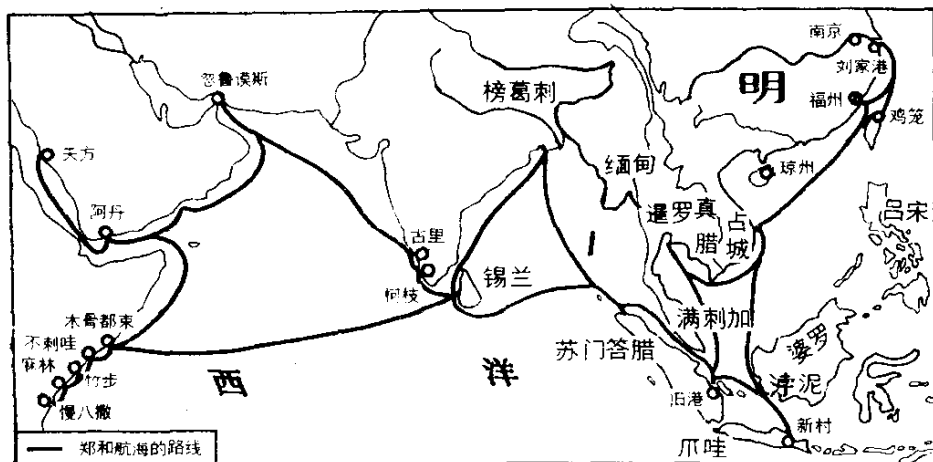
当时，世界海洋地理知识还极为有限，神秘莫测，“新航路”、“新大陆”尚未发现；同时，航海技术又十分落后，同今天数十万吨级的艨艟巨舶相比，小小的木帆船，一经驶入大海，就如同一片树叶一样地被戏弄着，任凭汹涌的波涛吞吐。要环航全球，真是谈何容易！但是，航海家和探险者们没有退缩，他们的船队前赴后继，向着大洋深处进发了。

等到了大航海时代结束时，世界海洋、航路和许许多多重要的海峡，才逐渐被人们发现和认识。其中有几位航海家的功绩是为世人所共知的。如哥伦布（1451—1506年，意大利航海家），达·伽马（1460—1520年，葡萄牙航海家）和麦哲伦（1480—1521年，葡萄牙航海家）等。



世界大航海时代麦哲伦、哥伦布、伽马航线图

但是，还有一位伟大的航海家，却由于历史的偏见，在世界航海史上没有得到应有的地位。这就是中国明朝永乐、宣德年间著名的三宝太监郑和，他博学多才，毕生献身于航海事业。于公元1405年奉明成祖之命，从刘家港（今江苏太



郑和下西洋路线



仓县浏河镇)出发,开始了“七下西洋”的航海生涯,以非凡的毅力和智慧,寻找着驶向远方的通道。

同西方的三位航海大师比较起来,郑和远航的时间要早(较早七、八十年)、规模要大(统帅两万多船员)、持续时间最长。以有计划、大规模地探测远洋交通而论,郑和真称得上中国航海史上的开山祖,世界航海史上的第一人。郑和的船队活跃在南太平洋西部及印度洋上,前后达二十八年之久。当今世界一些地位重要的海峡,如马六甲海峡、尼科巴海峡、安达曼群岛海峡、马尔代夫群岛海峡、霍尔木兹海峡和曼德海峡等,都为郑和所到达和考察过。可惜的是,由于苏伊士地峡和非洲大陆的阻隔,也由于其它一些原因,他未曾进入到地中海和大西洋去。而达·伽马却终于绕过好望角来到亚洲,麦哲伦探险队又一举完成全球的环航,首次以实践证明了地球是一个圆球体,并亲眼看到世界的海洋竟是如此之大,它们通过大大小小的海峡联系着,形成一个整体。这些杰出的贡献,有力地促进了人类科学文化的发展。

### (三)

五百多年来历经沧桑,随着对地球上陆地和海洋的认识逐渐深化,海峡对人们已不再神秘,不再陌生。在现代,随着自然资源的广泛开发,国际经济和文化交流的日益高涨,一些战略地位重要、作为海陆交通要冲的海峡,同广大人民的联系越来越密切。

由于世界性的能源危机,从七十年代以来,向海洋要能源和开发地球两极地区资源的需要,使地理位置偏僻,自被人

们发现以来就一直冷落的一些海峡也活跃起来。如麦哲伦海峡，随着南极考察者的蜂涌而至以及火地岛上石油和天然气资源的大量开发，而再次受到世界的注目；在白令海峡以东，作为美国第四十九个州的阿拉斯加，冰雪漫漫，人迹罕见。然而，就是这块只花了七百二十万美元从沙俄那里买来的不毛之地，如今却突然身价百倍。美国正在充分发掘它的潜力，大量开采石油和天然气。这里还在扩建海空军基地，防备海峡那边的邻居。

位于北极圈附近的丹麦海峡(格陵兰与冰岛之间)和戴维斯海峡(加拿大与格陵兰岛之间)，由于战略地位的重要，越来越成为潜艇出没的场所；地球上离北极最近的史密斯海峡，直到不久前还几乎不为世人所知，它位于格陵兰西端与加拿大的埃尔斯米尔岛之间，海峡岸边的小镇阿累尔特，是世界最北部的永久性居民点。就是这样一个终年冰封的海峡，也已开辟为核潜艇的秘密之路，从这里南下巴芬湾和戴维斯海峡，成为苏联北方潜艇舰队由巴伦支海进入大西洋的一条新路，对西方世界的北翼造成了新的威胁。

从六十年代以来，许多中小国家为了维护自己正当的海洋权益和自然资源，纷纷扩大领海范围为十二、一百以至二百海里，对海峡通航等方面的问题产生了影响。以领海宽度增至十二海里而论，将取消许多国际海峡内的“公海走廊”，联合国秘书处曾经列举出三十二个这样的海峡，其中包括著名的多佛尔、直布罗陀、达达尼尔、曼德、霍尔木兹、马六甲、巽他、库克、麦哲伦、胡安-德富卡以及朝鲜海峡等。

一九七八年在日内瓦举行的第三次联合国海洋法会议上，多数海峡沿岸国家所主张的观点是：位于领海内的海峡，

是在一国的主权范围之内，沿岸国有权对海峡行使主权和管辖权。

近年来，随着超大型油轮的增多，屡次出现严重的漏油事件，使海峡面临着新的威胁。由于担心海峡被污染，越来越多的国家正在制定法律，采取措施。如马六甲海峡沿岸国政府规定，二十万吨的油轮不得满载驶过海峡，而五十万吨的油轮，则在任何情况下均不得驶过海峡，还有的海峡沿岸国家，则坚持主张大型油轮另选航路。

#### (四)

在世界海运中，海峡(包括作为“人工海峡”的国际运河)起着越来越重要的作用。按照每年船舶的通过量计算，英、法之间的多佛尔海峡达十二万艘次之多，居世界海峡之首；其次是马六甲海峡，每年通过八万多艘次。霍尔木兹海峡，单从过往船只来看，居第三位，如计算其吨位，则同多佛尔、马六甲海峡不相上下。苏伊士运河从一九七五年六月恢复通航以后，仅在一九七六年，过往船只即达二点一万多艘次，货运量两亿四千一百万吨；巴拿马运河每年约有一万五千艘船只通过，这些船来自六十多个国家，世界贸易总量的百分之五要经过这条运河。

随着国际海运事业的日益发展，作为海上运输基地的海港迅速膨胀起来。世界的海港可分为三大类型，即河口型、海湾型与海峡型。后者通常位于海峡的出入口附近，最著名的有新加坡港(岷巴港)，位于新加坡岛与巴丹岛、卡利门岛之间的新加坡海峡，北面是柔佛海峡，而西南紧靠着举世瞩目

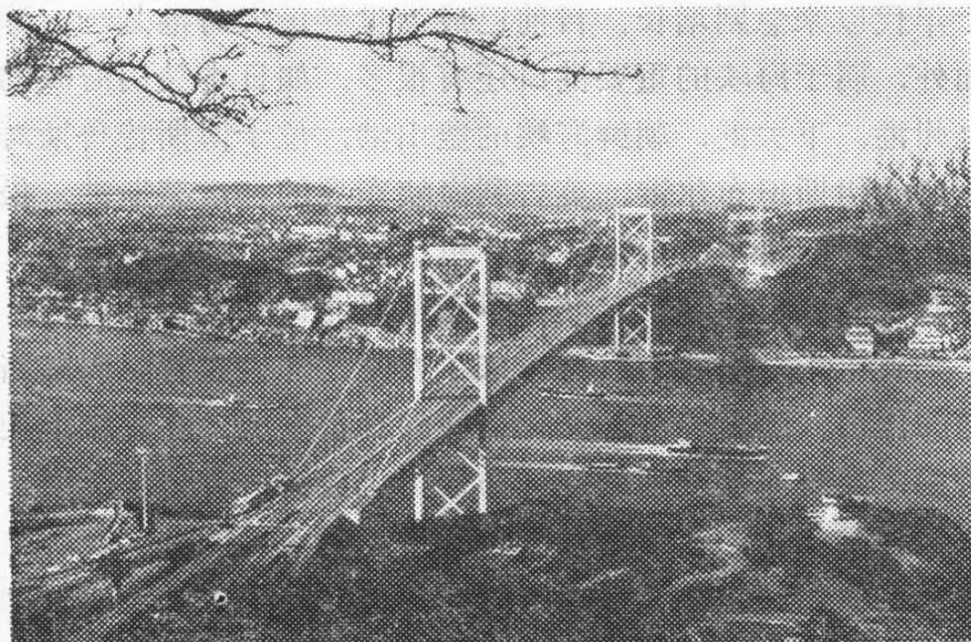
的马六甲海峡，三个海峡毗连，两个水域相通，船舶往来如织，真是名符其实的“远东十字路口”。新加坡港的吞吐量，从六十年代以来急剧增长，目前已成为世界最大海港之一。除此而外，属于海峡的重要港口还有很多，如日本关门海峡的北九州港、下关港，朝鲜海峡的釜山港，位于波斯普鲁斯海峡南口的伊斯坦布尔港，英吉利海峡东翼的朴次茅斯港，松德海峡南缘的哥本哈根港，佛罗里达海峡西口的哈瓦那港，库克海峡的惠灵顿港，以及苏伊士运河北口的塞得港等等。

数百年来，海峡为航行带来了方便，却也起着阻碍陆路交通的作用。随着经济、文化交往的日益发展，在海峡上架设桥梁，实现海峡交通的立体布局，已成为一种迫切需要。而现代科学技术，又给这种需要提供了现实可能性。在历史上曾长期使亚洲与欧洲分离的波斯普鲁斯海峡上，一座巨型吊桥(欧亚大桥)凌空飞架。从一九七三年起，旅游者们可以从欧洲出发，驱车直接驶向亚洲了。将来，横贯欧亚大陆的高速公路建成后，古老的丝绸之路就会再度放出异彩。

在日本，继关门海峡大桥之后，又一座规模更大、连续跨越明石、鸣门两处海峡的大桥(本州—四国联络桥)正在进行施工。类似的跨峡大桥在北欧的瑞典和丹麦之间，也在进行建设。

国际海运业务最繁忙的多佛尔海峡和英吉利海峡，将英伦三岛从欧洲大陆分离，已有数千万年之久了，它比较宽阔，在可以预见到的未来，是不大可能架桥的。但海峡两边高度发达的经济和频繁的旅客往来，促使人们去寻求别的通行办法，经过多年来科学家和工程技术工作者智慧的凝集，英法两国政府已正式批准了一项开挖海底隧洞的计划。只是由于

经济萧条的影响，这项耗资十亿英镑的宏伟计划，被迫推迟了。



架设在关门海峡上的关门吊桥

在东亚，上升到世界第三位经济大国的日本，集中了庞大的财力、物力，在沟通日本海与太平洋的津轻海峡下面，正进行顽强的施工。这项工程没有为经济萧条所打断，在深达二百多米的复杂地层中，已经开挖了整整八年，预计到八十年代初期全面建成。届时，从东京开往北海道首府札幌的高速火车，将在十多分钟内从海峡底下呼啸而过，取代需要四小时的轮渡，不仅可以大大方便旅客和货物的来往，加速开发北海道的经济，而且从此不必为恶劣天气而担忧，也不会再发生上千名乘客在顷刻之间葬身鱼腹的悲剧了。

世界上许多海峡及其沿岸地带，除了日益成为国际航行的纽带和海陆交通的要冲以外，还日益发展成为渔业、制盐、

海水养殖、采油、开发森林和其它自然资源的地方，有的海峡沿岸还耸立起现代化的工业基地。在加来海峡岸边，著名的战场敦刻尔克，于今建起了一座年产能力七百七十万吨的巨型钢铁厂；在奥特朗托海峡附近，意大利冶金公司建设的塔兰托钢铁厂，年产量可达一千〇五十万吨，其规模居世界第六位，是西欧经济共同体最大的现代化钢铁联合企业；地处马六甲海峡南口的新加坡共和国，除了素称发达的航运业以外，近年来工业发展迅速，已成为一个新兴的工业化国家，在独立自主发展民族经济，提高人民生活水平方面，作出了榜样。

当今世界正为石油短缺和能源危机而苦恼着，在有的地方已经闹得满城风雨，大有世界末日即将降临之势。其实，地球上各种形式的能源是大有潜力的。除了继续扩大和平利用原子能、收集太阳能以外，人们自然地联想到了取之不尽、用之不竭的海洋能源，其中在海峡地带常常是相当富有的能源集聚的场所。如多佛尔海峡和英吉利海峡的潮汐能，在世界上是首屈一指的。据估计大约有八千万千瓦，约占世界海洋潮能的百分之八，相当于今天二十个最大型的电站；又如曼德海峡，不但狭窄（宽仅十四海里），而且峡底还有一条高高的岩岭，具有理想的筑坝条件。因此，有人建议修筑一道拦海大坝，利用红海与亚丁湾的水位差进行发电。因为红海地处炎热干燥的荒漠地区，雨量稀缺（常年平均一百——二百毫米），两岸几乎没有什么河流注入，而蒸发又十分强烈，每年光是蒸发就可使海面下降八至十英尺，其蕴藏的能量十分可观。这个大胆的想法，也许终有一天会实现。那时，曼德海峡作为“危险海峡”、“伤心门”和“流泪门”的历史，也许



最终结束了。

## (五)

上面谈到的都是自然海峡，而国际运河实际上是人工海峡。前者是在漫长的地质岁月中，由天工神斧所精心塑造，它气势磅礴，景色壮丽，是自然力的杰作；而后者则由大批的劳动力在很短的时间内突击完成，是人类智慧和血汗的结晶。如巴拿马运河，位于美洲大陆的最窄部位——巴拿马地峡，宽度仅六十七公里，最高点海拔不过八十七米，然而由于当时生产力水平的低下与殖民制度的残酷，加上大量外籍劳工不适应当地炎热潮湿的气候，在开凿过程中，竟有数以万计的工人牺牲了。因此，人们称运河两岸为“死亡的河岸”。

重要的国际运河目前有：苏伊士运河、巴拿马运河和基尔运河等。它们有一个共同特点，都是在第一次世界大战以前，出于缩短商业和战略航程的迫切需要而修建的。如苏伊士运河于一八六九年开通以后，使得欧亚航线比绕过非洲南端的好望角，缩短了八千七百公里；而一九一四年通航的巴拿马运河，比起原先要绕道南美的合恩角，航程缩短一万多公里。近百年来，这两条洲际运河，为沟通三大洋的航运作出了很大的贡献；也为一些海洋大国的船只过境，节省了无数的财富。于今，随着岁月的推移，在海运业日新月异的发展面前，它们都显得有些衰老了，越来越多的远洋巨轮，因受运河水深限制而无法通过。苏伊士运河现在只能通行六万五千吨级的油船，由于近年来世界各国所造的油轮越造越大，所以目前只有百分之三十的油轮能够通过运河，而占总

数百分之七十的大型或超级油轮必须绕经好望角。

在地理上，起海峡作用的运河可以分为两类：一类是洲际运河，如苏伊士和巴拿马运河，是在连接两大洲的地峡上开凿的，通航后不仅成为大洋航行的咽喉地带，而且运输距离大为缩短；另一类是半岛运河，如基尔运河等，通常是跨越半岛的基底而修建的，航程缩短有限，通行者以小型船舶为主，其战略意义和经济效意远远比不上前者。

为了适应现代海运船只大型化、专用化与高速化的需要，两条洲际运河都有扩建和改造的计划。埃及管理的苏伊士运河将要疏浚、加深和拓宽，以使现代巨船畅通无阻；巴拿马运河的主权将在本世纪内回到祖国怀抱。鉴于该运河运输量日增，船只过水闸费时太久，且不能通行巨轮(六万吨以上)，早在六十年代，专家们就曾提出新巴拿马运河计划。新运河将不需要现在的三级水闸，而且可以有足够的深度和宽度。据说，新址以在现在运河线的东侧较为经济合理。

除上述构成人工海峡的洲际运河以外，个别天然海峡，因为通过能力有限，也有开凿人工海峡的种种议论和计划。以现代科学技术和施工力量而论，修筑一条运河并不困难，唯因国际政治因素之错综复杂，使得一些开凿人工海峡的设想，较难实现。

# 日本海的三座大门

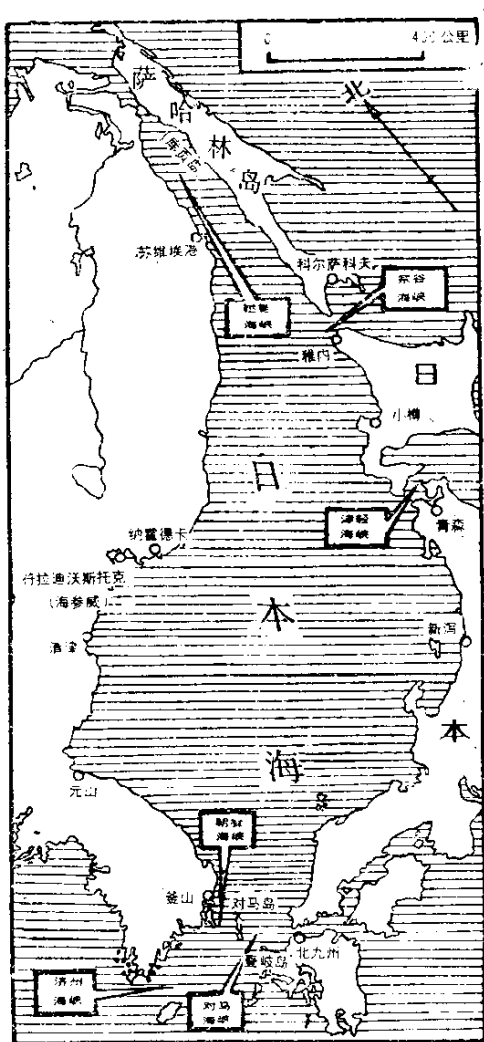
## ——对马、津轻和宗谷海峡

在浩瀚的北太平洋西缘，摆布着成弧形的日本列岛，它好似一把长弓，紧紧地封锁住日本海。就在这长弓的两翼，分别有朝鲜海峡和对马海峡、津轻海峡与宗谷海峡，它们是日本海通往外洋的战略要道，被称为日本海的三座大门。

### 万年以前的陆桥

漫长的地质岁月中，一万年就象是一瞬间。如果说，仅仅在这一瞬间之前，对马海峡还曾经是陆地，你肯信吗？然而这个观点已被越来越多的考古发现所证实了。

一九七九年六月十六日，中国考古研究所所长夏鼐在东京的国学院大学，作



日本海诸海峡图