

战争

015

宋毅
主编

教品文

苏伊士 运河战争

中东火药桶一触即发
英法美苏列强PK

刘萌
——
著

Suez Crisis

超级大国的中东
争夺战
“日不落帝国”的
颓败之路

陕西新华出版传媒集团
陕西人民出版社

刘萌
——
著

特战
典争

015

宋毅
主编



苏伊士 运河战争 Suez Crisis



· 1694526

陕西新华出版传媒集团
陕西人民出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

苏伊士运河战争 / 刘萌著. —西安: 陕西人民出版社, 2019
ISBN 978-7-224-13218-2

I. ①苏… II. ①刘… III. ①第二次中东战争 (1956) —史料
IV. ①K411.5

中国版本图书馆CIP数据核字 (2019) 第093803号

出 品 人: 惠西平
总 策 划: 宋亚萍
出版统筹: 关 宁 韩 琳
策划编辑: 王 倩 张启阳
责任编辑: 王 凌 晏 黎
整体设计: 侣哲峰 白明娟
图文制作: 朵云文化·蒲梦雅

苏伊士运河战争

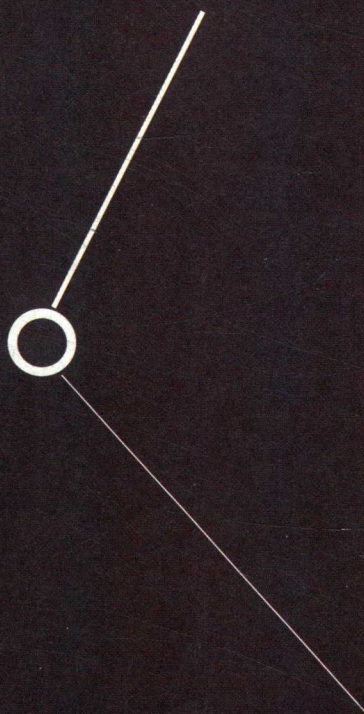
主 编 宋 毅
作 者 刘 萌
出版发行 陕西新华出版传媒集团 陕西人民出版社
(西安北大街147号 邮编: 710003)
印 刷 陕西金和印务有限公司
开 本 787毫米×1092毫米 16开
印 张 18.25
字 数 280千字
版 次 2019年10月第1版
印 次 2019年10月第1次印刷
书 号 ISBN 978-7-224-13218-2
定 价 68.00元

如有印装质量问题, 请与本社联系调换。电话: 029-87205094

一个人，遇见一本书



饕书客



序

得知刘萌贤弟的新作《苏伊士运河战争》即将付梓，对我而言，可说是意外之喜。苏伊士运河战争，即第二次中东战争的相关著作在国内实属少见，我原先仅知其名，不知其详，两年前参与《空战的历史》一书的审校工作时，才了解了一些第二次中东战争的空战经过。没想到刘萌贤弟在两年之后，便精心整理撰写了这本有关第二次中东战争历史的普及读本。这对包括我在内的，想要较为深入地了解那场战争的读者朋友而言，无疑是一个福音。

我与刘萌贤弟素未谋面，平素多靠网络联系，但交情颇深。我年龄痴长几岁，入军事史写作和翻译这一行略早些，虽说已撰写过几本军事史类书籍，但说来惭愧，在拜读过刘贤弟的作品后，发现我在兵器和军事技术细节方面的修养实在无法与刘贤弟相提并论。曾听贤弟提过近期会推出新作，本以为还是一战或二战题材，没想到却是这么一个冷门却非常有意义的新题材，更没想到他竟会请我作序，个中惊喜，难以言表。

我有幸先睹为快，个人以为本书有三个特点，先与历史同好谈谈：

首先，利用一切条件，充分掌握资料，然后落笔，言必有本。为使这部28万字左右的著作更具价值，刘萌贤弟不仅参考了大量国内外有关苏伊士运河战争的译著，以及专业学者和颇有影响力的军事爱好者的著作和文章，还查阅了六部相关领域的英文专著。尽管受条件所限，他无法搜集第一手资料，但却尽了最大努力，对参考资料进行精心的梳理、对比和推敲，

使该书内容的可信度颇高。

其次，对这场战争的大背景与特点把握准确。本书的正题为“推倒日不落帝国”，在多个参战国之中选取英国作为主线，同时兼顾以色列、埃及、法国，以及美苏两个超级大国，准确点出了苏伊士运河战争的大背景——第二次世界大战结束之后，大英殖民帝国的瓦解已不可避免，不过仍然经过了一段相当长的时间，才失去对埃及和苏伊士运河的控制。在中东失势，是殖民帝国瓦解的一个重要标志。其他诸如埃及在战前的政权更迭，以色列和埃及军队武器装备的现代化过程，西方列强在这一过程中的态度和作用等内容，在书中都有讲述。

其三，结构巧妙，宏观大局与微观细节并重，内容多而不乱。就我个人的经验而言，掌握史料之后，如何整理归纳，照应好全书的整体结构，兼顾宏观与微观叙事，尽可能满足不同读者的阅读需求，是一个不小的难题。刘贤弟的大作以苏伊士运河战争为题，需要追溯运河的前世今生，历史渊源，以及中东地区的百年沧桑，气魄宏大，却还能充分照顾到局部战斗的细节，其中不乏生动的描述，条理分明，多而不乱。

以上是我个人阅读本书的一点心得体会。这部作品篇幅虽不甚长，但内容丰富，讲述的是至今仍时常成为国际热点的中东地区，在60多年前发生的一场牵动全球的战争。这部非常有特色的军事史科普读物究竟达到何等水准，各位读者在阅读之后，自有明鉴，我就不在这里喋喋不休了。希望众位历史同好，通过刘萌贤弟这样的有心作者的作品，能够汲取更多的历史知识。

冬初阳序于北京寓所

PART1

第一章 苏伊士运河——大英帝国的命运锁匙

01 苏伊士运河的历史	003 -
02 危机的始末	019 -

PART2

第二章 针锋相对——交战双方的战斗力、组织和领导

01 英国	037 -
02 法国	043 -
03 以色列	049 -
04 埃及	060 -

PART3

第三章 一个“国际阴谋”的诞生

01 从绥靖到磨刀霍霍	067 -
02 英军作战计划的发展：“火枪手行动”的起源和概念	080 -
03 替换“火枪手”——一份新的作战计划	087 -
04 以色列的计划——“卡代什行动”	093 -
05 塞夫勒的合谋	098 -

PART4

第四章 黄沙、海水与火焰

01 西奈半岛的战斗	113 -
02 突破“刺猬阵地”——以军席卷阿布奥格拉	131 -
03 拉法和沙姆沙伊赫的陷落	144 -
04 埃及和法国面临的困境	168 -
05 联军的地面进攻	186 -

PART5

第五章 最后的赛跑

01 蹩脚的指挥导致联军在塞得港失去了最后的机会	221 -
02 “百夫长”坦克突向坎塔拉并建立了最后阵地	231 -
03 “联合国紧急部队”进入运河区和西奈半岛	237 -
04 大英帝国的阿喀琉斯之踵	240 -

PART6

第六章 没有终结的战争

01 以色列因何而胜？埃及因何而败？	253 -
02 没有终结的战争	262 -
附录一	269 -
附录二	273 -
后记	277 -
参考书目	280 -

第一章

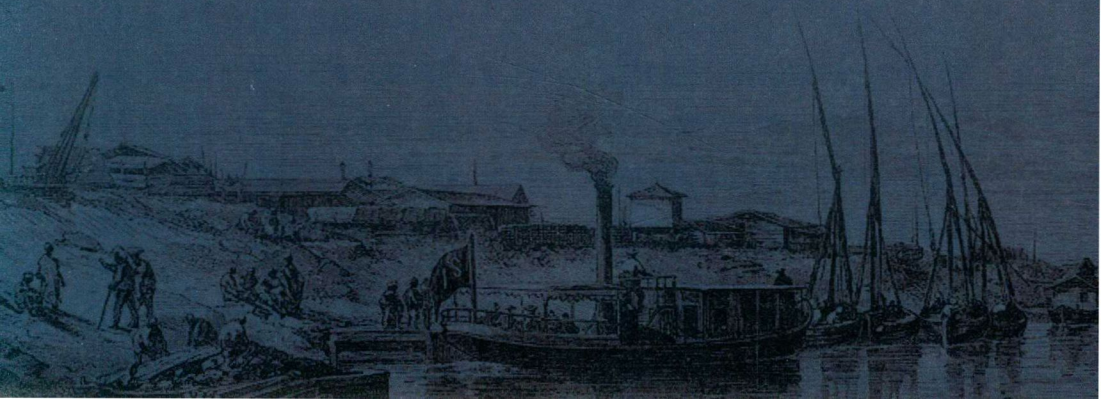
苏伊士运河

大英帝国的命运锁匙

SU'YISHI YUNHE DAYINGDIGUO
DE MINGYUN SUOCHI

英国为了自己的伟大需要而掌握埃及，另外，埃及对于整个东方世界来说也属于中枢地位。在任何情况下，来自各个地区的物资都流入埃及。在军事上，埃及是个理想之地，因为从四面八方流向埃及的物资供应是任何海军都很难完全切断的，这就十分有益于在埃及集中力量以进行针对直布罗陀或印度的防御及进攻行动。上述供应至少可以来自两个方向：红海和地中海，在苏伊士运河投入使用后，有哪一支舰队能同时切断它们呢？

阿尔弗雷德·赛耶·马汉



第一章

苏伊士运河

大英帝国的命运锁匙

SUYISHI YUNHE DAYINGDIGUO
DE MINGYUN SUOCHI

01 苏伊士运河的历史

与尼罗河一样，全长 120 公里，由沙砾、尼罗河冲击土构成的苏伊士地峡，从最早的文明时代开始，就被认为是大自然馈赠给埃及的礼物。从古至今，苏伊士地峡一向被视作东方与西方的主要分界线之一：地中海以及与之毗邻的大西洋和欧洲属于西方；另一侧的红海以及与之毗邻的印度洋，乃至印度洋以东的太平洋和亚洲则被视为东方。早在 4000 年前，埃及中王国时代雄心勃勃的法老——塞索斯特利斯曾试图完成一项伟业，开凿一条连接红海与尼罗河支流佩罗锡克河的人工运河（这条“法老运河”开工仪式的画面，至今仍保留在卢克索的卡尔纳克神庙正面的墙壁上），将埃及在东非获得的财富（如黄金、象牙、香料等）源源不断地运送到尼罗河三角洲。但是到了公元前 13 世纪的拉美西斯二世时期，运河计划已经被完全废弃，一直到公元前 500 年，这项工程才由征服埃及的波斯王朝国王大流士一世完成。而后，这条运河在公元前 250 年左右被托勒密二世控制，之后被不断重建和改造，最终于公元 8 世纪被阿拉伯帝国阿拔斯王朝的哈里发曼苏尔所废弃。不过，这是古代的苏伊士运河，跟本书将要讲述的、在 1956 年引发战争的这条苏伊士运河并没有什么直接关系。

16 至 18 世纪，随着大航海时代的到来，过去被分隔开的东方和西方由远洋航路重新连接为一个整体。但从欧洲乘船前往亚洲依旧要冒很大的风险，航海家们需要首先沿着东非海岸南下，绕过南端的好望角，随后躲过活跃于马达加斯加岛周边的海盗，再穿过缺乏补给点的印度洋中部，才有可能抵达



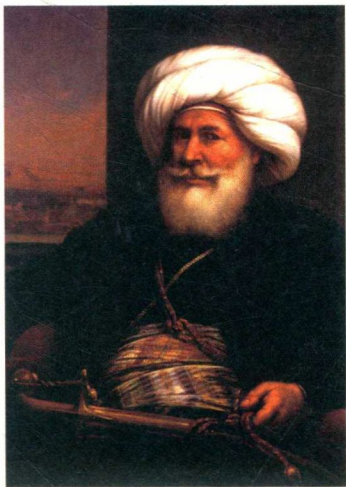
近代最早提出开凿苏伊士运河计划的是法国皇帝拿破仑，但随着远征舰队的覆灭，他的野心化为泡影

印度、东印度群岛和中国。尽管蒸汽机技术改善了航行条件，但往返欧亚长途航行的高昂时间成本对商业航运依然有负面影响，这成为人们寻求捷径，在苏伊士地峡开凿运河的动力。而且在当时，奥斯曼土耳其帝国的势力正在衰退，意大利沿海城市和伊比利亚半岛、荷兰都已经在竞争中退场，真正有实力争夺印度与东南亚贸易利益的只剩下英国和法国。作为殖民扩张事业的基础，重开这条横穿近东，尤其是埃及地区，进而通过地中海直达欧洲的海运航线，便成为这两个大国建立海洋霸权，最终压制对手的关键。时任法国驻埃及总领事的查尔斯·马加利翁在致函法国革命执政府外交部部长塔列朗时直言不讳地表示，“它将掐断大英帝国的印度输血管……一条复兴的苏伊士水路航线，其影响力堪比好望角航路开通后对于热那亚、威尼斯的毁灭性打击……法国如果能在开罗拥有主权，其后果就堪比一个欧洲国家当下占据了好望角”。

由此可见，在近代，最早提出开凿苏伊士运河的人是法国统治者拿破仑也就不足为奇了。1798年4月12日，拿破仑远征军在埃及亚历山大港登陆。在随军工程师、科学家与历史、考古学者的队伍中，有一位著名的建筑工程师J. M. 勒皮尔。他率领勘测队辛勤考察三个月后，提出了一个恢复“法老运河”，并将其延伸至地中海的大胆施工方案。他自信地估算：这项工程只需要1.5万名劳动力，150万英镑预算即可完成。然而就在当年8月，布吕埃斯将军指

挥的法国远征舰队在尼罗河口的阿布基尔湾被纳尔逊率领的英国舰队全歼，从而断绝了3万法国远征军与本土的联系。1799年2月，即将远征叙利亚的拿破仑曾对勒皮尔说：“你的计划确实无与伦比，可惜除非确保整个埃及的安全，并摧毁英国人在地中海上的势力，否则它就绝无实施的可能。”8月，拿破仑抛弃了他的远征军，独自登上“缪伊朗”号三桅巡洋舰秘密返回法国，以巩固自己的政权。法兰西东方帝国和这条当时只存在于蓝图上的运河的命运就此被确定：1802年，英法两国签订了《亚眠条约》，正式终结了拿破仑在埃及寻求领土的野心。

此后，再次将苏伊士运河修建方案提上议事日程的是中东的“彼得大帝”穆罕默德·阿里。他利用拿破仑远征失败后埃及的权力真空期，迫使奥斯曼帝国于1805年承认自己为埃及总督。他无疑是阿拉伯世界中第一批认识到必须推行西方式的大规模改革，才能使自己国家免遭西方控制的统治者。通过取消早已不合时宜的包税制，阿里将税收入入自己的控制，用出口农产品所得的盈余购置欧洲出产的机器，聘请工程技术人员，并试图发行公债来大规模兴修水利、建设道路，进而解决就业问题。担任亚历山大港改造和尼罗河堤坝修建工程师的法国人加莱斯与门格尔·贝伊在经过详细测量后，正式提出将红海和地中海用一条商用水道连通的方案。然而，阿里的改革计划最终却被英国首相帕麦斯顿用经济制裁和炮舰外交手段扼杀。首相本人的说法



中东的“彼得大帝”穆罕默德·阿里，是近代阿拉伯世界开眼看世界的第一人，但他的改革最终被英国扼杀，这幅画像由法国艺术家奥古斯特·库代创作于1799年

是：“英国更希望一个软弱而依附的土耳其苏丹，而非一个野心勃勃的阿拉伯国王盘踞在英国通往印度的必经之路上。”1839年，借口埃及出兵叙利亚，英国地中海舰队将奥斯曼土耳其军队和奥地利、英国海军陆战队运抵叙利亚，开始对埃及沿海军事设施和城镇狂轰滥炸，阿里被迫接受了1838年英国和土耳其签订的商业条约以及裁军两项条件，以换取埃及统治者的身份。目睹自己改革成果灰飞烟灭的阿里自此和前任一样，深居宫中，不理朝政，任凭英法领事和投机商人、冒险家掠夺埃及的财富，再也无心组织实施一项由外国顾问所提出的浩大工程了。

到了19世纪中叶，法国人斐迪南·玛利·维孔特·德·雷赛布（Ferdinand Maria Vicomte de Lesseps）终于将这一计划变成了现实。雷赛布于1805年出生于马赛一个殷实的外交官世家，在担任驻亚历山大港副领事期间，他成为了未来的埃及总督、阿里的幼子穆罕默德·赛义德的座上宾，还幸运地从图书馆里发现了勒皮尔当年的考察报告和施工方案，并对此产生了浓厚兴趣。1854年9月15日，已经退出外交界、赋闲在家的雷赛布接到了来自老朋友赛义德的信件。这位新近登基的埃及总督邀请他前往埃及出任自己的私人顾问，雷赛布立刻认定这是推进自己年轻时期计划的大好时机。按照他自传中的记载，决定这一计划的伟大时刻发生在1854年11月15日，他追随总督的大队人马返回开罗的途中，他的描述非常具有戏剧性：“清晨，当几缕初升太阳的光芒开始照耀地中海，几片云朵突然从西方快速飞来，造就了一道从东至西横跨于海陆之上的绚丽彩虹。当时，我和帕夏（指赛义德）本人正骑马驰骋在郊野中，几位侍从正在为我们准备简单的早餐，我激动地提醒他注意天空，并兴奋地告诉他——如果他赞同这项伟大的计划，那么他的功业将在历史上永恒地发出如此耀眼的光芒。帕夏本人的脸上展现出了友善的微笑。他紧紧握住我的双手，郑重地做出了同意的允诺。”按照雷赛布的计划，工人们将在非洲与亚洲交界处的地峡上挖出一条水道，实现地中海和红海的连通。这条水道的南端毗邻苏伊士湾，因此被称为苏伊士运河。如此庞大的

工程之所以能够建成，很大程度上有赖于当地丰富的劳动力，雷赛布的开创性思路和艰苦努力，还有来自埃及和欧洲的大量资金。

方案确定后，雷赛布亲自前往欧洲寻求政治和资金方面的支持，但筹措资金的过程很不顺利。当时虽然克里米亚战争使得英法之间暂时抛弃了矛盾，一起对付共同的敌人——俄国，但英国仍然对这项工程疑虑重重。在伦敦，英国时任首相帕麦斯顿和外交大臣克拉伦登都对雷赛布的造访反应冷淡。他们担心这项工程会危及英国在埃及的宗主地位，而且如果埃及再次独立或者陷入动荡，如何保卫这条新近出现的贸易命脉也是一个难题。但事情很快就出现了转机，1857年印度大起义迫使英国开始重新考虑这条通过埃及与红海，可以用舰队迅速运送陆军至印度的通道。继英国领导层态度转变后，法国统治者拿破仑三世也对这一计划表示支持。但法国资本家们并不相信苏伊士运河能够修成，而英国资本家则担心他们的法国对手在东方的势力增大，于是竭力破坏公司股票的发行。

1854年，雷赛布与当时尚为奥斯曼帝国属国的埃及总督赛义德帕夏签订了《关于修建和使用沟通地中海和红海的苏伊士运河及其附属建筑的租让合同》。合同规定，埃及将运河开凿权和管理权出让给雷赛布的运河公司，无偿提供工程所需的土地和石料，以及五分之四的劳动力，并负责开挖通往施工区的淡水渠；运河完工后，出租99年，租期



斐迪南·玛利·维孔特·德·雷赛布，1805—1894，法国外交官，“苏伊士运河之父”，因成功开凿苏伊士运河而成为法国的民族英雄，但晚节不保，酿成著名的“巴拿马运河丑闻”，差点使他面临五年的牢狱之灾，虽然法庭最终因“老迈”而裁决他无罪，但雷赛布因此深受打击，不久后去世



穆罕默德·赛义德，穆罕默德·阿里的第十个儿子，继任埃及总督，塞得港即是以他的名字命名

内埃及每年可以分享公司 15% 的净利润。1855 年 10 月 30 日，雷赛布在巴黎成立了“开凿苏伊土地峡国际委员会”，该委员会由来自伦敦、巴黎、柏林、维也纳、马德里、都灵和海牙的 13 名委员组成。委员们一面考察埃及当地的交通和人力状况，一面审议各项设计方案，最终他们选定了法国工程师南·德·贝勒丰的方案，并任命他为总工程师（阿拉伯人称他为“利南贝伊”）。1856 年 1 月，委员会向全世界宣布：他们将在埃及总督支持下，开凿一条连通红海和地中海的直达运河，并已经基本解决了技术和资金问题。

1856 年 12 月，委员会公布了长达 195 页的最终版报告书，它宣布运河的总长为 190 千米，深 8 米，水面宽 100 米，底部宽 64 米（实际建成时的宽度为水面 80 米，底部 44 米）。同时宣布运河公司资本为 2 亿法郎——按照雷赛布募集资金的方案，苏伊士运河公司将赏金额度分成 40 万股，以每股 500 法郎的价格，由各国自由认购。然而欧洲国家普遍对此反应冷淡，至 1858 年底，公司预定发行的 2 亿法郎股票，在巴黎交易所仅仅推销出去 56%，而且其中有一部分还是赛义德自己认购的。在这种情况下，雷赛布只好采取弄虚作假的办法，利用赛义德给他的签名盖章的空白支票，替赛义德认购了剩余 44% 的股票。赛义德起初拒绝支付这笔总数达 9000 万法郎的款项，但后来还是屈从了，不得不向伦敦和巴黎的银行家借贷。由于贷款条件苛刻，再加上

滚雪球似的利息，使赛义德的债台越筑越高。后来，为了表达对赛义德总督开创这项“不朽业绩”的感谢之情，运河最北端通往地中海的入海口被命名为“塞得港（Port Said）”。

1859年4月25日，在地中海古城佩卢西云集了来自欧洲的工程师、公司职员、使节代表。在他们的注视下，雷赛布亲自铲下了第一铲沙土，宣告工程正式开工。到1869年11月17日竣工通航为止，整个工程共花费了11年，耗费资金1860万英镑（4亿法郎，而总工程师贝勒丰最初估计只需要不超过400万法郎）。策划和具体施工是由法国人负责的，而资金大部分是英国人出的，劳工则是埃及人。

工程开工后的前两年里，公司采用自由招工的办法招募劳工，但截至第二年年底，仅招募到1700人，工程因此进展缓慢，法国政府不得不出面干预。为了兑现提供五分之四工人的承诺，赛义德于1861年8月颁布了强征劳工的法令。从1861年年底到1863年年初，每个月强征劳工2万人以上，一个

表现开凿苏伊士运河劳动场景的
绘画，作者为参与这项工程的英国人
格兰杰

