

地中海的战略均势

[美] 小杰西·W·刘易斯著

請指正 請交換

復旦大學圖書館
國際政治系書室

3169

复旦大学国际政治系西欧政治研究室译

译 者 的 话

地中海位于欧、亚、非三洲之间，是世界上最大的内海，它的周围包括摩纳哥共有十八个国家，人口三亿，民族宗教矛盾和党派斗争错综复杂。美苏在地中海驻有庞大的舰队。苏联离地中海较近，有黑海与地中海相通；美国则尚有遍布地中海国家的基地制度。双方都认为地中海关系重大，相互进行争夺。

本书作者小杰西·W·刘易斯，原为美国企业公共政策研究所的研究员，1963年到1974年应《华盛顿邮报》之约，担任华盛顿的外交通讯员、越南南方战地记者、以贝鲁特为中心的中东记者等职务，现任美国驻沙特阿拉伯大使馆负责政治、军事（情报）的官员。他的足迹走遍阿尔巴尼亚的所有地中海国家。作者在书中对美国在这个战略地区所面临的政治军事问题，作了全面的分析，并对美苏两国在地中海海域的力量和弱点，提供了估价。

书中列举了美国在地中海国家的基地制度和美苏派驻地中海舰队的数量和性能等实力、地中海国家的军事统计以及各种图表，可供我们参考。原书附有《蒙特勒公约》，因其他有关书籍有译文，故本书略去不译。书中有些军事用语，可能翻译不当，希望读者指正。

参加本书翻译的有复旦大学国际政治系西欧政治研究室的徐宗士和林幼淇同志。

复旦大学国际政治系西欧政治研究室

1979年11月

序

我要向研究政治事务和军事事务的学者们或关注世界战略均势的有关人士郑重推荐小杰西·W·刘易斯撰写的这部研究佳作。尽管我同别的人士都不会赞同任何一部著作在论述象这么复杂的课题时所持的一切观点，但是，由于我也曾研究过和撰写过这个课题，我认为刘易斯先生在写成这部学术性著作上是作出了巨大的贡献的，这就是我的见解。

凡是读过本书的人，对苏联海军能力的迅速发展，以及对苏联可以直接地或以结盟方式在地中海施加的整个力量的巨大增长，无不深有感受。凡是读过这本书的人，也对美国一方面由于削减了它自己的军事力量和另一方面由于削弱了地中海地区的盟国关系，以致它对这个地区的重大事件能起影响的种种力量正在不断衰退，感到关切。

这样，也就向阅读本书而肯于深思的学者们提出了一个重大的挑战，要他们在担当起掌握今后美国在地中海地区的命运这样一个重大任务时，得设法超出本书所叙述的范围。

美国小埃尔莫·R·朱姆沃尔特海军上将（退役）

前 言

本书基本上是一部概览，它对地中海海域的军事现状进行分门别类的叙述，并作了注释。书中还对可能改变地中海力量均势和引起使用本书所列武器的当前争端和潜在争端，作了概要的叙述。

本书研究的重点放在超权大国——美国和苏联——的进驻情况上。但是，也研究了地中海十五个大陆国和两个岛国的武装力量以及英国进驻的情况，因为英国的进驻在维护西方国家在地中海的安全利益方面曾经作出重要的贡献。可是，要对这些课题进行富有意义的研究，那就不能不去叙述地中海本身的情况以及构成二十世纪海上力量的一些基本因素。

首先，要明确词义：大陆国系指包括在严格的地理概念内的地中海领域的国家，它们自直布罗陀起，按顺时针方面排列，有西班牙、法国、意大利、南斯拉夫、阿尔巴尼亚、希腊、土耳其、叙利亚、黎巴嫩、以色列、埃及、利比亚、突尼斯，阿尔及利亚和摩洛哥。两个岛国则是马耳他和塞浦路斯。还有被称为地理政治概念的地中海，这就包括一些中东国家，这些国家虽然没有沿着地中海的海岸线，但是按其地理、石油和政治情况来看，却同地中海这个区域有着密切不可分的联系，这些国家是约旦、苏丹、两个也门、伊拉克、伊朗、科威特、沙特阿拉伯和在波斯湾的一些阿拉伯小国。同时，葡萄牙也是这个扩大了的地中海世界的组成部分。

现在就本书引用的材料来源说几句话。有关武器的统计数据和其他资料大多取自英国战略问题国际研究所出版的《1974——1975年军事均势》和《1975——1976年军事均势》，还取自有权威性的简氏年鉴，即《战舰》、《全世界飞机》和《武器系统》。我非常感谢这些著作和编者，尤其是《简氏战舰》的编者、皇家海军的退役上校约翰·E·穆尔。

如果没有美国企业公共政策研究所的慷慨帮助，我就无法撰写或完成这部著作，因为它于1972年授予我研究奖金。我也要向《华盛顿邮报》致谢，感谢它在我构思这本书的时候，使我得以中东记者的身份进行工作，同时也要感谢它让我暂离本职进行休假，使我能够开始撰写此书。

在过去六年中，我以新闻记者和研究员的身份到各个地中海国家（阿尔巴尼亚除外）进行访问。在我旅行期间，我曾会晤了好几百个人士，他们的工作使得他们每天都同地中海打交道。这些人士中间，有政府官员、海军军官、轮船船长和航运公司经理、史学家和新闻记者。他们都给我提供了宝贵的资料和建议，这些人士数日众多，使我不能一一述及。许多帮助我的人，都知道他们的名字不会被提及。他们知道我指的是谁，知道我对他们的感谢。

可是，我要单独感谢约翰·W·沃纳。当我开始着手撰写这本书时，他正任职海军部长，是他帮助给我安排，让我参观访问在地中海海上和岸上的美国海军部队。同时，我也

要向前任的几位第六舰队司令表示诚挚的谢意，他们是小艾萨克·C·基德海军上将，丹尼尔·F·墨菲海军中将，杰拉尔德·E·米勒海军中将（已退役）和小皮埃尔·N·夏博内海军中将——在我从事的大部分研究工作的期间，这位海军中将担任CTF—47舰长。我也要感谢担任《简氏战舰》美国组的编辑诺曼·波尔玛，感谢他阅读我的原稿并提出建设性的评论。

我应该特别提及美国企业公共政策研究所的同事们，尤其是分别担任对外政策和防务政策研究的主任和助理主任的罗伯特·J·普兰杰和戴尔·R·塔蒂南，还有研究员约翰·伦乔夫斯基，彼得·查菲茨，拉里·卡恩，克雷格·N·穆尔，打字员艾里斯·麦克弗森，林恩·巴尔撒泽，玛特琳·琼斯和卡琳·普里查德。

当然，对书中的一切结论和错误，应由我负责。

华盛顿

1975年6月

一、引言

地中海是海洋中的海伦*。正象海伦一样，谁看到地中海，谁就想要它。人们为了争夺地中海，不是打了十年，而是打了两千年的仗，只有最勇敢的人能征服它。今天，在我们跟前，又重新展开了争夺它的战斗，^①

从许多方面来看，地中海是世界政治气候的晴雨计。今天的情况，比现代史中任何时候更是如此，这是因为，十七个地中海国家的发展以及它们之间的关系，往往反映了两个超级大国之间的关系，单凭超级大国在地中海拥有压倒一切的战略利害关系，就可这样断言。

能源危机证明了这一点。石油的价格和获取石油的可能性，受到阿拉伯以色列冲突的影响，而阿以战争的主要对手以色列、埃及和叙利亚是地中海国家，它们的军火的主要供应者是美苏两家。苏伊士运河的通航，又是这一公式在运用的另一例证。

美苏两家几乎好象是选择了地中海作为竞争的舞台：作为它们政治意识、经济学和武器的竞技舞台。今天，美苏业已作出小心而显然是坚定的势力来缓和世界紧张局势，因此地中海必将充当衡量缓和与否的实验场所。

可是，地中海还远远不止是世界政治情绪的试验场所，它是三大洲地理的、政治的、军事的经济的（概括起来就是战略的）汇合点，甚至还是更多的文化——包括南欧、巴尔干半岛、中东和北非的文化——的汇合点。多得惊人的相互冲突的利益充斥在这一小小的区域周围。其中绝大部分利益是生死攸关的，而且许多冲突，一触即发，非常危险。综合起来，它们构成一个有着挑衅、机会和风险的复杂的聚合体，这对于美国来说尤其如此。

可是，以我看来，在美国外交政策体制中，地中海只受到零星的、特定的注意。在美国，对地中海的存在缺乏自觉性。一般来说，只有在发生危机期间，才把这个区域作为整体来加以考虑，而到了那时，要防止美国的利益不受损害，往往是太迟了。例如作为一个政治单位，它可能是太复杂而难以驾驭的，没有正当理由要设立象主管地中海事务助理国务卿的专职。但是它值得我们更密切地、更经常地予以详尽的研究。

超级大国的利害关系究竟是什么？除了美洲而外，美国在地中海水域的重要利害关系要比它在世界上任何地区更为密集。这些利益涉及范围很广，从保护在中东和北非的美国人拥有的石油公司及其对于美国国际收支的贡献，保证源源不断地把石油输送给西欧和日本使之得以生存下去；维持第六舰队在北大西洋公约组织南翼的进驻以作为可靠的军事力量，并在政治上、战略上抵消苏联在东南地中海日益增长的影响，直到制止阿以纠纷使它不会发展成为更大的冲突。

* 海伦，希腊神话中斯巴达国王墨涅拉俄斯的王后，以美貌见著，因被帕里斯所拐去，遂引起特洛伊战争。——译者

① 埃米尔·路德维格，《地中海：一个海洋的传奇》（伦敦，哈米什·汉密尔顿，1943年）。

对苏联来说，地中海在政治上是它的南方后门黑海及其邻近的主要工农业地区的可靠的通道。俄国自女皇叶卡特琳娜二世以来在外交政策上一直追求的目标——“温暖水域”。第二次世界大战以后，苏联通过鼓励希腊的内战并对土耳其施加外交压力，企图插入地中海，但没有获得成功。然后在1955年，苏联采取胡萝卜加大炮的策略——这一回同样献出了大炮——戏剧性地跃进“北层”^{*}。1955年俄国同埃及签订了军火交易协议，并扩展成为在地中海区域史无前例的政治、军事与经济投资。它在埃及建造了阿斯旺水坝。后来它还派遣自己的飞行员和导弹发射员来保卫埃及的领空。

苏联在埃及的力量虽因1972年苏联顾问撤出而遭到挫折，但埃及武装部队仍然依靠苏联的军火和设备，苏联的战舰仍然使用埃及的港口设施。为了补偿它在开罗影响的下降，苏联甚至在叙利亚作了更大的投资，它所供应的武器以前从未在华沙条约以外的国家配备过。

近十年中，土耳其接受了大量的苏联经济援助。甚至亲西方的伊朗也接受苏联的军事与经济援助。黎巴嫩、利比亚、阿尔及利亚和摩洛哥的武装部队也拥有苏联军事武器。除苏联领海而外，最强大的俄国海军力量驻在地中海。只有在地中海，苏联将它的海军经常安置在对美国水面舰只的射程之内，苏联可能拥有对付美国北极星——海神式（导弹）潜艇的某些勉强合格的能力。

二十年以前，在地中海发生一次危机期间，美国可以指望使用北非的空军基地，更不用说动用在欧洲的设施了。今天，美国只有进入在北非摩洛哥的唯一的航海站和交通设施的权利；1973年阿以战争期间，美国的运载工具竟无法利用沿地中海欧洲的美国基地来运送紧急物资给以色列。甚至美国最亲密的盟国英国，也只是很勉强地答应使用它在塞浦路斯拥有的基地之一阿克罗蒂里的设施，以便美国U-2飞机监视1970年苏伊士运河停战协定的实施。这种逆转甚至更尖锐地反映在利比亚的黎波里郊外美国建筑的空军基地惠勒斯的命运上：俄国的军队现正在那里训练利比亚的士兵，而直到1970年，即仅在五年以前，还是美国服役人员用美国装备来监督训练的。

今天，美国军事力量在地中海——葡萄牙、希腊和土耳其——的进驻，以及使用的设施，都在予以重新审议。在西班牙，有限的美军基地权利也在重新谈判之中。这种发展，不仅仅是对于美国特殊政策例如对塞浦路斯政策的反应，也不是俄国政策取得任何成功的结果，尽管苏联在地中海进驻的海军力量业已剧增；而是紧接着越南和柬埔寨的经验教训之后，许多国家正在重新估价它们同美国的关系，而同时美国也在重新估价它自己在世界中的地位。这一重估过程的结果，对于生死攸关的美国利益来说，任何地区都没有象地中海那样具有决定意义的了。地中海是一个巨大的政治反应场所，任何一个国家的发展，哪怕是这个地区以外国家的许多事件，都会在这里引起反响，而且变得尖锐化起来，经常爆发成为骚乱，而这又反过来使地球上其他部分受到影响。如果说其他海洋也有同样情况的话，那就是没有看到地中海的独特性质——它的紧密性、它的海域、它的经济和社会发展阶段巨大差异、它的互相竞争的政治制度、它的不稳定和易于引起爆乱的潜在可能性，以及对于地中海国家和美苏两家在战略上的重要性。

今天，作为文明诞生地、摇篮和坟场的地中海，有可能把这个世界卷入一场核热战争之中，这将意味着使我们现有的文明遭到毁灭。

* 北层，指中东北部的土耳其、伊拉克、伊朗、巴基斯坦等国。——译者

目 录

序	(1)
---------	-------

小埃尔莫·R·朱姆沃尔特

前 言	(2)
一、引言	(4)
二、海洋与海军力量的重要性	(1)
地中海的地理新情况	(1)
海军力量的作用	(8)
三、美国进驻地中海	(9)
综述和背景	(9)
基地制度	(10)
第六舰队	(19)
第六舰队的政治运用	(25)
四、苏联进驻地中海	(32)
综述和背景	(32)
第五分舰队	(34)
第五分舰队的政治运用	(42)
展望未来	(44)
五、危机和冲突的剧本	(48)
总的看法	(48)
显著的纠纷和政治—军事问题	(49)
其他列强的因素	(61)
六、向地中海意识前进	(64)
地中海前景	(65)
结论	(67)
表1 地中海国家的海岸线长度和领海宽度	(2)
表2 地中海国家的人口数字	(6)
表3 以母舰为基地的主要美国飞机的性能	(22)
表4 P-3 “猎户座”反潜作战飞机的性能	(24)

表5 第六舰队访问地中海, 1964年和1974年.....	(26)
表6 1974年苏联海军停泊点.....	(39)
表7 第五分舰队访问地中海, 1964年和1974年.....	(41)
表8 英国海军访问地中海, 1964年和1974年.....	(63)
附录 地中海的武器	(69)
表A—1 地中海的海军力量	(69)
表A—2 地中海的海军地对地导弹	(72)
表A—3 海军地对地导弹与水下导弹的性能	(73)
表A—4 地中海的主要高级战斗飞机	(75)
表A—5 地中海的主要高级飞机的性能	(78)
表A—6 主要空对地导弹的性能	(80)
表A—7 地中海的主要地对空导弹与雷达引导的大炮	(82)
表A—8 地对空导弹与其他主要高射武器	(89)
表A—9 地中海现有陆军力量	(93)
表A—10 地中海的装甲车	(94)
表A—11 地中海的主要反坦克武器	(97)
表A—12 地中海的地面地对地导弹	(99)
表A—13 地面地对地导弹的性能	(100)
地图 I 地中海海域	(101)
地图 II 苏联海军1969年的演习	(102)
地图 III 1973年11月1日美国第六舰队与苏联第五分舰队的部署	(103)

二、海洋与海军力量的重要性

海洋是超级大国进驻地中海的重要踏板。让我们先来谈谈地中海的本身情况和海军力量的重要性。

地中海地理新情况

地中海有两个最根本的特点：它的面积和它的形状。看一看地中海在世界地图上的情况吧。同其他重要海域相比，地中海是个小海洋，而且是微乎其微。它的面积为九十六万九千一百平方英里，如果把黑海包括进去，那就有一百十五万八千三百平方英里^①。一般美国航空母舰若以时速每小时二十五海里速度走完从直布罗陀海峡到黎巴嫩的贝鲁特长达二千零三十四英里的航程^②，需时三天零九个小时。由于地中海的形状极不规划，南北长度悬殊很大。一般来自黑海的克列斯塔Ⅱ级苏联弹道导弹巡洋舰从进入土耳其海峡的地段出发开往同苏伊士运河相通的埃及塞得港，航程为八百十四英里。上述舰只以每小时二十五海里的速度在公海上行驶，则需时三十八个小时才能走完这段航程，其中考虑到在土耳其海峡的两个狭隘水道博斯普鲁斯海峡和达达尼尔海峡必须放慢速度。^③一艘装载原油的油船以每小时二十海里的时速行驶，从长达四百一十英里的航程来回只需二十多一点小时。

同大西洋的面积三千一百五十二万九千平方英里、或同太平洋的面积六千三百九十八万五千平方英里、或同全世界海洋总面积一亿三千九百六十七万平方英里相比，地中海只是水桶里的一滴水而已。这种鲜明的对照，还可以从其他海洋上诸港口间的航距中清楚看出。从旧金山到日本横滨是四千五百三十六英里，一艘轮船若以时速二十五海里走完这段航程，则需时七天零十四个小时。一艘货船从弗吉尼亚州的诺福克驶往伊朗在波斯湾的马

① 黑海是不是地中海的一个组成部分，这个问题很复杂，而且它超过了一个地理学家的见解范围。对这个问题的答案现在还没有一致的看法。有些资料把黑海看做是地中海的一个组成部分，认为这是理所当然的，而有些资料则把它排斥在外。例如，1929年版的《英国百科全书》曾把黑海列入表明地中海面积的表格。而1955年版的《英国百科全书》则把这个问题留给读者去解决，书中说道：“它的总面积，若把黑海包括在内，则接近一百十五万八千三百平方英里。”可是，1965年版的《英国百科全书》却又这么写道：“它的总面积，包括马尔马拉海，除去黑海，则接近九十七万平方英里。”这些年来地中海的基本地理情况虽然没有变化，但苏联的力量和政策却发生了变化。中心问题是政治的，而不是地理的。如果黑海是地中海的一个组成部分，那末，苏联、保加利亚和罗马尼亚从政治上讲，也是地中海国家。蒙特勒公约规定了关于使用连结黑海与地中海的土耳其海峡制度。该公约虽已赋予这些国家以通过土耳其海峡的特别权利，但否认战舰可以不遵守规章进入地中海。有关这个问题的更为广泛的方面，将在本书后面讨论。

② 同5,280英尺为一个法定英里相比，一个海里则为6,076.115英尺。一艘轮船以时速十海里的速度行驶，也就是说每小时走十海里，那末需用两小时的时间才能走完二十海里的航程。流向、潮汐、风向和海洋的种种条件都会改变行驶时间。所有的航距都用海里为单位，取自海军部海洋局《各港口间的航距，1965年》，出版物第151号。

③ 事实上，一艘苏联军舰通过土耳其海峡走完这段航程，需要花更多的时间，因为蒙特勒公约要求黑海沿岸国至少要在八天以前就得把通过土耳其海峡的打算告知土耳其。作为北大西洋公约组织的成员国，土耳其经常把这类通知转告给盟军的军事司令部，并由它再把此通知向地中海的各盟国海军转告。

表 1 地中海国家的海岸线长度和领海宽度

国 别	在地中海的海岸线(海里)(a)	领海宽度(b)
阿尔巴尼亚	155	12
阿尔及利亚	596	12
塞浦路斯	290	12
埃及	538	12
(红海 769 海里)		
法国	266	12
科西嘉岛 (225 海里)		
(大西洋和北海 882 海里)		
希腊	1,645	6
本土和边缘岛屿 1,210 海里		
克里特岛 340 海里		
罗得岛 95 海里		
以色列	120	6
(亚略巴湾 4 海里)		
意大利	2,451	6
西海岸半岛 690 海里		
东海岸半岛 852 海里		
西西里岛 461 海里		
撒丁岛 408 海里		
厄尔巴岛 40 海里		
黎巴嫩	105	6
利比亚	910	12
马耳他 (包括采佐岛)	50	6
摩纳哥	3	3
摩洛哥	190	12
(大西洋 705 海里)		
西班牙	658	6
巴利阿里群岛 (261 海里)		
(大西洋 565 海里)		
(加那利群岛 544 海里)		
叙利亚	82	12
突尼斯	555	12
土耳其	974	6/12 (c)
马尔马拉海 239 海里		
(黑海 708 海里)		
南斯拉夫	426	10

- a 这些数字取自美国国务院战略与职能研究司情报研究局,“海洋的主权”,《地理公报》第三号,1967年10月。
(上列表格的距离系指各个政治区域面向地中海的海岸线长度,详细的曲折度除外。测量的方法是采用每隔十英里的间隔距离算作一个划分单位,在地图上的比例尺是1:1,000,000,这是最大的比例尺,全世界范围都可适用。括弧里的数字系指非地中海的海岸线。)
- b 美国国务院地理学家办公室研究局,《地理学家》,“海洋的界限,第36号,取得海上管辖权的国家权利”,修订本,1974年4月1日。
- c 十二海里在黑海是作为同其他黑海沿岸国家给予互惠优待的规定。出处同上,见第119页。

舒尔港,长达一万一千九百七十七英里,以每小时平均二十海里的时速行驶,则需时十八天零十八个小时!

地中海的另一个特点是:实际上它是一个闭关的海洋。虽然其海岸线很不规则,但地中海却可分成两个差别明显的海域。同其他海洋相来往的唯一通道是直布罗陀海峡和苏伊士运河。(土耳其海峡——达达尼尔海峡、马尔马拉海和博斯普鲁斯海峡——使地中海同另一个更小的、甚至更为闭关的海域黑海相联结。)直布罗陀海峡横跨西班牙和摩洛哥,只有八英里宽,是世界上最狭小的水道之一。从1967年到1975年苏伊士运河被关闭期间,出入于地中海的一切船只都得经过直布罗陀海峡,深入海峡约二百英里后,地中海面便开始向北张开,沿着西班牙、法国和意大利海岸伸展。往南,摩洛哥、阿尔及利亚和突尼斯岸的海岸则较直。

地中海的西部海域通常可以分成三个小海域或三个小海。在巴利阿里群岛——马略卡岛、伊维萨岛和梅诺卡岛——同西班牙海岸之间的海面就是人们所熟知的巴利阿里海。利古里亚海位于巴利阿里群岛同法国和意大利的海岸之间。西西里岛的北部海岸,科西嘉岛和撒丁岛东部以及意大利西部形成呈三角形的海域,人们把这一海域叫做蒂勒尼安海。

船只必须穿过西西里海峡或墨西拿海峡,才能抵达东部海域。在西西里海峡,地中海甚为狭窄,宽度只有八十三英里,非洲和欧洲的大陆架向外伸展入海,形成海底高原,有些地域浅达三十六英尺。这缩小了海峡可供大船和潜艇航行的地段。但是船只一经驶入另一个海面,地中海又开阔起来,这回它是向南面伸展,沿着东部突尼斯、利比亚和埃及海形成一把大水杓。接着它便转折而上,环绕以色列、黎巴嫩和叙利亚流去。在把塞浦路斯团团围住之后,又沿着土耳其海岸流去,直到抵达大小岛屿星罗棋布的爱琴海,这是地中海的另一条支流。流经西部希腊之后,地中海就变为极易辨别的海中之海,即狭长的亚得里亚海。它延伸流去,经过阿尔巴尼亚、南斯拉夫的达尔马提亚海岸之后,便转折而下,流入意大利东境。在希腊西境和意大利南境之间呈V字形的海域,那就是海员们所熟知的爱奥尼亚海。

堵塞点 西西里海峡、直布罗陀海峡和在地中海的其他几条水道,海军战略家们把它们叫做“堵塞点”。由于这些水道很狭隘,面在这么一块较小的海域上要通过的船只却十分密集,这就使得这些船只极易被人监视、遭到袭击。在堵塞点可以布雷,或埋置与计算机相连的水下感知装置,它们能监视潜艇的动静。

进行海战最最关键的堵塞点是直布罗陀海峡、西西里海峡以及控制着出入黑海的通道的土耳其诸海峡。如果直布罗陀海峡、土耳其诸海峡和苏伊士运河被关闭而停止航行,那末,在地中海内的任何一艘船只就陷于困境,同时在地中海外的船只也进不了地中海。如

果西西里海峡受阻，那末，被困在地中海两边海域内的船只就只得停留在那里。其他几个堵塞点有：同克里特岛西部和东部爱琴海相通的水道；在西西里岛和意大利之间、宽度只有二英里的墨西拿海峡；通向阿尔巴尼亚和意大利之间的亚得里亚海的宽度为四十一英里的走廊奥特朗托海峡。

西西里海峡和中部地中海的狭隘海面，则是第二次世界大战期间频繁作战的焦点。德国和意大利的护航舰队都得通过这个地区方能给在北非的隆美尔部队提供给养。同样，这个地区也是英国维护其在马耳他岛和埃及的驻军的生命线的组成部分。这个地区处于西西里岛、马耳他岛和突尼斯海岸之间，现在仍然是地中海的一条重要的分界线。第六舰队通常在地中海有两艘航空母舰，一艘在这条分界线的西面，另一艘在这条分界线的东面。易于阻拦横渡地中海的船舶，可能是苏联为什么把它的兵力集中于地中海东部海域的一个原因，因为在那里它的给养线又短又安全。

除了西西里海峡，还有好几个地方，其海底陡然隆起于公海，构成大块面积的浅地，可供远洋轮船抛锚停泊之用。苏联舰队把这些地区当作“海上基地”。它经常使用的海上基地有：在直布罗陀海峡正东的阿尔沃兰岛、在马耳他岛南部的赫得砂洲、在突尼斯东部的哈马迈特海湾、在基西拉岛南部和克里特岛东部的基西拉以及在塞浦路斯东端海面上的安德里亚角。这些基地都坐落在堵塞点附近，使苏联船只能在这些基地停泊，以监视西方国家的海上活动，取得食物和燃料的供应，减轻俄国水手正在进行的警戒任务的艰苦性。同时，这类停泊还可弥补在北地中海和西地中海缺乏俄国海军基地的不足。

反潜艇战 隆起而形成高原的海底陡削的斜坡，同“热层”结合在一起，使地中海的海域成为世界上最难确定水下潜艇方位的地区。声波——无论是由潜艇推进器、引擎和其他机器所发出的噪声，或是由主动声纳所产生的信号——当它们同海底峡谷的四壁碰撞而折回时，或当它们通过其温度因深度而异的水域时，总是要失真。在夏季的几个月，温度的悬殊最为突出，那时候，海洋被日光热层所覆盖，这种热层可深达一百八十英尺。一艘潜艇如果在水下二百五十英尺的地方巡航，它就不会被海面声纳发觉到。例如，在八月，温度为华氏七十六度的海面可以深达一百二十英尺。一艘有着被动声纳装置的水面船，也就是说，一艘装有可以收听到潜艇噪音的声纳的水面船，将无法收到航行于温度为五十六度的低层的核动力潜艇所发出的清晰信号。一艘美国核动力反潜潜艇的司令对我说：“你可以在夏季出动全部舰队，但是这将一事无成，除非你有VDS的装置。”^①

地中海海水的高碱度也影响声波的传递，由于阿斯旺高坝限制了尼罗河的淡水流通，更使声波传递受到影响。海水的碱度愈高，声波通过海水愈快。

现在简单谈一下声纳的功能。如前所述，有两种基本类型的声纳——被动的和主动的。主动的声纳装置发射出由电机产生的噪声或“脉冲信号”，它就象当你在一艘成为主动声纳搜索目标的潜艇里所发出的那种声音。这些脉冲信号非常强大，如果有人在水面底下潜泳，只要他游在主动声纳发射出来的电子流的射程内，他就会受到致命的震荡。对潜在水底的物体进行探测，是靠声音通过水的速度来进行的。声纳操作者可以弥补由温度（尽管

① VDS是探测可变深度的声纳（Variable depth sonar）的简称。这是一种方法，可以克服热层的影响。

法国海军的一些船只装有高度发展的VDS系统，它们把重达一万磅的螺旋钻装在船尾船后，便连同几百英尺长的缆绳下放到船外。螺旋钻很象球形鱼，上面装有可以活动的鱼鳍翅片，可供它们作定向控制。这种螺旋钻都被施放在反潜艇战的舰只后面。能够发出和收听到在热层下面的水下声音。

在热层之间不会发生显著差异)和碱度所引起的变化,并能计算出如果使用主动声纳,声波需用多长时间可达到传感器或从传感器折回。一个训练有素的声纳操作者使用现代化的一套装置,便能测知船只的速度、其射程距离、深度、方位点、推进器的数目以及推进器上的叶瓣数——根据这些情况,他便能辨出他所对准的是哪种类型的船只。

每天,在地中海航行的一千吨以上的商船为数在二千五百艘以上。另外,还有五千艘左右的小捕鱼船、沿海航船和游艇航行在蔚蓝色的海面上。(推进器撞击海水所发出的响声,声纳操作者称它为“环境高噪音”。当他们试图探测潜艇的位置时,这是他们必须应付的又一种声音。)这些船只航行于马赛和海法之间,纽约与巴塞罗那之间,贝鲁特与比雷埃夫斯之间,加尔维斯顿与伊斯坦布尔之间,鹿特丹与特里波利之间。苏伊士运河的重开放将会使更多的轮船进入地中海。

当前很大的航运量和海上交通的复杂情况是地中海的另一个特点,这个特点有助于衡量地中海对于其沿岸国家以及世界其他地区所具有的重要性。人们不难理解在地中海航运的持续中断,特别是石油和其他重要给养的中断会带来什么影响。的确,超级油船来回行于波斯湾与西欧之间,取道绕过非洲的好望角。但是,许多这类大型轮船在地中海海岸的仓库、炼油中心和油管终点站卸货。

地中海国家的产油量也是巨大的。1974年,利比亚和阿尔及利亚每天平均生产石油二百五十八万桶。^①此外,每天还把另外的一百五十万桶石油用泵输送给在东地中海的输油管终点站,^②加在一起达到每天四百万桶,也就是相当于1974年西欧石油进口数量的百分之三十左右。^③即使可以撇开不谈石油的重大作用,但是人们不难看出,地中海对于地中海国家在经济上和政治上的蓬勃发展是何等重要。由此可以说明为什么维护地中海的生命力是美国的利益所在。

海上交通线 有两个基本事实使地中海成为世界上大多数国家所使用的主要交通线,那就是说,地球的表面,水占百分之七十;利用海洋来运输大量货物是经济的做法。不依靠海上交通的只能是那些拥有广阔深长的陆地和丰富的自然资源的国家,以及那些被陆地包围的国家。但是,即使这些国家在一定程度上也得依靠海洋来开展外贸活动,或把海洋用做踏板来达到它们外交政策的目标。

发生危急情况时,人们需用大量的空运力量来解救受困的国家,这时,海洋就变得次要了。例如,在1973年阿以战争期间,美国给以色列重新提供给养,就是这样^④。但是,长期持续的空运费用昂贵得叫人不能负担,因此,如果海洋不可以被用作交通航线,那末,空中航线也可能会被关闭。

① 见《石油和天然气杂志》第72卷,第52期(1974年12月30日)。

② 本数字系根据伊拉克石油公司、横贯阿拉伯油管公司和横贯以色列油管的平均油管输送量。

③ 更为突出的统计数字是意大利每天平均进口石油二百二十万桶。

④ 美国大力依靠海军在1973年为后勤部门和防护部门进行空运。A—4型空中猎鹰式喷气歼击战斗机被派往以色列时,由于该机航程的限制,只得降落在停泊在航行途中的航空母舰上,因为欧洲盟国拒绝给予在它们国土上的美国基地降落的利权。A—4型是美国海军飞机,也是以色列空军的主要攻击机之一。在东地中海的其他航空舰给为以色列运送物资的C—5A型运输机提供保护。有人曾经建议要埃及用米格型截击机打下一架这种巨型的运输机,但这个建议被埃及最高司令所坚决拒绝。

对于地中海海域的大多数国家来说，它们中间有许多国家是食品和其他生活必需品的纯粹进口国，海洋的自由通航是必不可少的。因为这些国家，其四周的地势起伏不平——或是高山，或是沙漠——不允许建造广泛的道路或铁路来相连接。相毗邻的国家奉行的政策往往是同它们的地势一样的冷漠，有时是敌视的。在那里，即使有陆路相通，它们却要听凭路经的这些国家的摆布。就这个意义说，许多地中海国家就象马耳他和塞浦路斯一样，都是海岛国家。

以色列是最为明显的例子之一。由于阿以冲突，以色列与它周围的邻国是隔绝的。它的唯一敞开的国境便是海洋：地中海和经埃拉特港通往红海与印度洋的那条小通道。即使以色列的大多数贸易都是同苏伊士运河以西的国家相来往，但它的大宗石油进口贸易却是靠在埃拉特港的油船来输送的。纳赛尔曾于1967年威胁要关闭蒂朗海峡，割断通往埃拉特港的海上交通，便是后来导致战争的主要原因。

表2 地中海国家的人口数字

国 别	人 数
阿尔巴尼亚	2,420,000
阿尔及利亚	16,930,000
塞浦路斯	660,000@
埃及	37,520,000
法国	52,470,000
希腊	9,020,000
以色列	3,360,000
意大利	55,500,000
黎巴嫩	3,230,000
利比亚	2,230,000
马耳他	319,000@
摩洛哥	17,320,000
西班牙	32,610,000
叙利亚	7,370,000
突尼斯	5,750,000
土耳其	39,910,000
南斯拉夫	21,400,000

a 数字据《世界年鉴，1975年》。

资料来源：《军事均势，1975——1976年》，（伦敦，国际战略研究所，1975年）。

看一看黎巴嫩的情况。由于阿以冲突，中止了黎巴嫩南部边境同以色列之间的大量交通来往。^①叙利亚位于东部和北部，它同黎巴嫩没有建立正式的外交关系。自从第二次世界大战后结束法国托管以来，有好几段长时期，叙利亚一直把它同黎巴嫩接界的边境关闭起来，对过境运往约旦、沙特阿拉伯和波斯湾的阿拉伯国家的货物——其中许多是容易腐坏的东西——进行封锁。叙利亚人除了对黎巴嫩施加政治压力外，他们还说：既然巴尼亚斯、塔尔图斯、和拉塔基亚这些叙利亚港口都可以使用通行，那又何必为使用贝鲁特一事没有把握而焦急呢！

希腊又是另一种情况，它是西方盟国与之有重大利害关系的一个国家。它的经济以及由此而来的政治稳定都是建立在地中海上面的。地中海是它进行外贸活动的主要渠道，主要是进口贸易；如果通往土耳其、保加利亚、南斯拉夫和阿尔巴尼亚的公路和铁路被切断，地中海就成为唯一牢靠的通道了。上述所有这些毗邻国家都有同希腊发生对抗的历史。希腊九百万人口中，将近一半居住在雅典一比雷埃夫斯、萨洛尼卡和帕特雷，这些地方全都是重要的地中海港口。它们的大部分居民直接地或间接地受雇于同地中海紧密相关的行业，这些行业有航运、造船、修船、渔业、银行业和保险业。这些人员中有许多归属各种工会，这些工会是希腊最有影响的权力中心之一。许多海岸城镇和岛屿都是依靠海洋才能得以生存。如果希腊目前所享有的通往地中海的畅行无阻的通道中断，那末，就会立即受害，而且还会在国内局势尚未稳定的这个国家产生危险的政治压力。

意大利是一个极大地依靠地中海的地中海国家的另一种典型，在这个国家里，存在着对于西方利益说来极为明显的危险。意大利本土与欧洲大陆仅有一线紧靠，它有着长达一千五百四十二英里的地中海海岸线，占它的边境三分之二左右。意大利有二十九个主要港口，比起地中海海域的其他国家来要多得多。此外，它还有十二个左右的“专业”港口，专门装卸石油、特种矿石或粮食。不论意大利继续同它的邻国——南斯拉夫、奥地利、瑞士和法国——保持良好关系，也不论其陆路交通线仍然敞开无阻，意大利不得不象过去一样依赖地中海。任何出入于意大利港口的活动长期中断，会使意大利受到冲击，而且可能会使意大利国内的政治病进一步恶化。它必然会使意大利的政治制度 and 经济制度蒙受附加的重压。意大利共产党现正处于全盛时代，是很有影响的政党，尽管它不是政府中的一个成员，而且国内的新法西斯运动正在发展。人们只要思考一下，就能知道这些派别在极端动乱时期将会产生什么作用。

阿尔及利亚、突尼斯、利比亚、叙利亚、土耳其、阿尔巴尼亚和南斯拉夫都是情况相似的国家。阿尔及利亚、突尼斯和利比亚后面都是沙漠，前面是大海。其余国家或是同地中海相通，或是成为它们邻国们政治的人质，听任摆布。

当然，有若干地中海国家不是专门依存于地中海，但是，如果地中海得不到利用，那末，它们就会遭到政治上的危害和经济上的损失。例如，虽然摩洛哥、西班牙和法国还有大西洋海岸线，但是，如果丧失了同地中海相通的海路，那末，这三个国家的重要地区都将蒙受损失。对西班牙来说，象马拉加、巴伦西亚和巴塞罗那这些沿海大城市就会受到损害，巴利阿里群岛和西班牙被摩洛哥所包围的领土就会被割断。对法国来说，马赛和土伦这些港口就会瘫痪，科西嘉岛就会同法国本土孤立开来。摩洛哥整个北境也会受到影响。

^① 穿过这个边境的活动受到限制，主要是让联合国和红十字会工作人员过境。

埃及则是另一例外，因为它有边境在苏伊士湾和红海。但是，同以色列的情况一样，绝大多数的埃及进口物资，包括其军用物资都是驶抵地中海港口的。

海 军 力 量 的 作 用

综上所述，迫使我们得出结论：地中海对于沿岸国家来说，是必不可少的，甚至有其他海岸线的那些国家，在某种程度上也依存于地中海。在一个以水为主的环境里，海军力量的作用具有极大的重要意义。在激光、宇宙飞行和固体电子学时代，海军的价值不是丧失，而是增加了。这种发展情况有如下几点理由。首先，海洋是食物、矿物和能量的潜在来源，这一点日益引起人们的重视，海洋科学和工艺领域以及海商法的重要性也与日俱增，而为探索、开发和保护海洋资源所必需的主要工具就是船只和海军。

其次，海军对于打仗和帮助实现国家对外政策目的有着独特的贡献。一般地讲，它们提供可以发射比较独立的、流动武器的发射台，能够在距离其国内水域很遥远的地方进行工作，在和平时期可以确保自由，而在危急和冲突时期可以控制海洋。通过海军舰只进行港口访问和“炫耀国旗”，是国际关系的传统惯例。正如“炮舰外交”的习惯做法为人们普遍理解那样，在靠近某一国家海岸的国际海域，聚集一支海军舰队来无声地表示其政治关注，意图使用武力来造成想要达到的后果。一支海军舰队在可以从海岸上望得见的范围内巡航，为全国人民都能见到，或者守候在海上，这取决于一个国家想要施加的是哪一级压力。如果这支舰队拥有一、二艘航空母舰，这种武力炫耀和干预威胁便更加可信。

最后，几乎每一种军事系统，从步兵到装甲兵，到航空器，到洲际弹道导弹，都能从舰艇上发射。的确，两个超级大国的战略威慑政策的基础，是潜艇发射弹道导弹系统的相对的不能攻破性。

这丝毫不是说，海军是完善无缺或完整的军事组织。海军不能将庞大的陆军投入袭击，守住大片领土，尽管陆军部队可以用舰艇来输送，其他海军船只可以保护军队护送队。以航空母舰为基地的飞机不象以陆地为基地的轰炸机那么具备远航和运载重武器的能力。但是，陆军部队也好，空军部队也好，它们没有游戈于海外的能力，也没有灵活机动能力，可以使它们用来对付程度不同的非暴力性的压力。陆军部队不能访问，只能用于侵犯，或则驻扎在常驻基地，这种情况越来越不适应当代世界的需要。空军部队不能进行访问活动，它们用于轰炸扫射，否则它们也只能常驻于基地。海岸防御炮台拥有海岸防卫设施，但是大炮的射程是有限的。巡逻飞机可以被用于进行海上侦察，但是专们依靠它们进行活动，代价就高，再说飞机是受飞行距离限制的，而且机组人员工作很疲劳。飞机还有另外一个局限性，那就是必需取得国际的飞越上空权。

人们可能会合理地提问，是什么使得地中海有别于其他海洋，例如南大西洋呢？重要的区别有好几点。首先，横渡海洋的距离比较大，使拉丁美洲同非洲之间不能有任何真正的联系。南大西洋不是一个闭关的海洋，两岸之间有着鲜明的文化和语言上的差异，在通商贸易史和殖民史上都没有把这两个海岸相连的记载。此海岸不依赖彼海岸的矿藏财富当作它的能源。两个超级大国之间不存在同样的激烈竞争或重大利害的结合。在南美洲或在非洲西海岸沿岸，没有一个美国军事基地装备着能够到达苏联的武器。苏联海军在南大西洋没有一支常驻的舰队。可是在地中海存在着相反的情况，为此，它们在地中海的军事力量的均势，应该引起人们的考虑和重视。