

海洋知识丛书



海峡

海洋出版社

李长久

卢云亭

海 峡

李长久 卢云亭 编著

海洋出版社

1987年·北京

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、海军重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 卢云亭 编著

海洋出版社出版

北京复兴门外大街1号

四季青印刷厂印刷

新华书店北京发行所发行 各地新华书店经售

1987年5月第二版 1987年5月第二次印刷

开本：737×1092 1/32 印张：8 插页：1

字数：150 000 印数：1700册

统一书号：12193·0043 定价2.00元

目 录

- 沧海桑田话海峡..... (1)
- 日本海的三座大门
- 对马、津轻和宗谷海峡..... (15)
- 世界第七大河的泄水道
- 鞆鞆海峡..... (28)
- 中国的“海上走廊”
- 台湾海峡..... (38)
- 沟通南海和太平洋的通道
- 巴士海峡..... (58)
- 太平洋和印度洋的“咽喉”
- 马六甲海峡..... (63)
- 印度尼西亚群岛之间诸海峡..... (72)
- 托雷斯海峡..... (82)
- 巴斯海峡..... (86)
- 海上石油通道的“咽喉”
- 霍尔木兹海峡..... (90)
- 连接欧、亚、非三洲的“水上走廊”
- 曼德海峡..... (99)
- 世界上最长的海峡
- 莫桑比克海峡..... (107)

| | |
|----------------------|---------|
| “海上生命线” | |
| — 直布罗陀海峡····· | (115) |
| 地中海内诸海峡····· | (125) |
| 黑海和地中海之间的纽带 | |
| — 黑海海峡····· | (134) |
| “银色的航道” | |
| — 多佛尔海峡和英吉利海峡····· | (146) |
| 沟通爱尔兰海和大西洋的水道 | |
| — 北海峡和圣乔治海峡····· | (157) |
| 从波罗的海到北海和大西洋的通道 | |
| — 丹麦诸海峡····· | (162) |
| 沟通北冰洋和太平洋的唯一水道 | |
| — 白令海峡····· | (174) |
| 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····· | (181) |
| “通向东方的大门” | |
| — 胡安—德富卡海峡····· | (187) |
| 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····· | (192) |
| 由巴拿马运河通往大西洋的重要航道 | |
| — 西印度群岛诸海峡····· | (200) |
| 沟通南大西洋和太平洋的航道 | |
| — 麦哲伦海峡····· | (205) |
| 苏伊士运河····· | (217) |
| 巴拿马运河····· | (230) |
| 附表 世界重要航行海峡统计表····· | (242) |

沧海桑田话海峡

匆匆岁月去如流，往事叹悠悠！几多恩爱，都成过去，何处追求？天涯肠断泪难收，一条走廊，几行秋雁，万里乡愁！

这是一位海外同胞填的词《眼儿媚》。词中的“走廊”即“海上走廊”，那是指台湾海峡。一条海峡，使两岸同胞只能隔海相望，盼君归期未有期，这是不正常的。寥廓海天，不归何待？

说起海峡，世界上有千百个。适合于航行的，就有一百三十来个。当然，其中频繁用于海运的，就只有四十多个了。

当你展开一张世界地图，就会清晰地看到：蓝色的海洋包围着稀稀拉拉的陆地，把它们分为七大洲。作为海洋主体的广大连续水体，面积达三亿六千二百万平方公里，占去了地球表面的百分之七十以上。一般来说，海洋的中心部分叫“洋”，边缘部分叫“海”。而我们说的“海峡”这个海洋地理名词，指的是两块陆地之间连接两个海或洋的较狭水道。这种水道，有的舟楫罕至，十分冷落和寂寥；有的可是船来舰往，为古今战略要道；有更多的，则是人类经济文化交流的中心地带，每日船行不断，热闹非凡。

对于今天的读者，更包括从事地理或航海工作的同志，

了解一下世界上的主要海峡，无疑是很有必要的。本书所介绍的，也正是一些最为主要的海峡。

天然海峡

海峡是如何形成的？这其中有许多美好的传说。就说我国的台湾海峡吧。相传很久很久以前，在石屏山下，住着一位十分美貌而又聪明伶俐的石屏姑娘，她同一位朴实的渔民水根相爱，但海神却看中了石屏姑娘，要把她抢回宫中。石屏宁死不从，海神恼羞成怒，施展妖法，将石屏山劈成两半，从此便形成了台湾海峡。石屏和水根也被分隔在海水两边。传说、神话并不能代替历史事实，但是，在远古时代，台湾海峡确实是不存在的，宝岛台湾与祖国大陆紧紧相连。同样，日本列岛与亚洲大陆，英伦三岛与欧洲大陆也是相连的，欧洲与亚洲，非洲与欧洲、亚洲都是相连的。

天然海峡的形成是大自然的杰作，但它们的成因又各不相同。例如，直布罗陀海峡是由于大陆漂移，非洲板块和欧洲板块相对运动，联结点处于张力的中心，被拉伸撕裂，使大西洋海水浸入地中海而形成的；黑海海峡是因地壳的陷落而形成的；曼德海峡是由于红海裂谷的扩张形成的。然而绝大多数海峡是由于三种原因产生的：一是海底扩张在大洋边缘产生的岛弧——海沟体系，如西太平洋、亚洲大陆东部和东南边缘的许多群岛，在岛与岛之间、岛与大陆之间形成了数以千计的海峡。岛与岛之间的海峡有日本群岛之间的宗谷海峡、津轻海峡，台湾与菲律宾群岛、吕宋岛之间的巴士海峡，被称为千岛之国印度尼西亚的巽他海峡、龙目海峡，等

等；岛与大陆之间的海峡有朝鲜海峡、台湾海峡、马六甲海峡，等等。另一原因是第四纪冰期冰川的重压刻蚀产生的海峡，如南美与火地岛之间的麦哲伦海峡，瑞典和丹麦之间的松德海峡（又名厄勒海峡），英国与大陆之间的英吉利海峡和多佛尔海峡（又名加来海峡），等等。还有一些海峡是由于相对位置的变化，或陆地上升，或海面上升，引起大片的平原、山地被淹没或退出，形成了海峡。

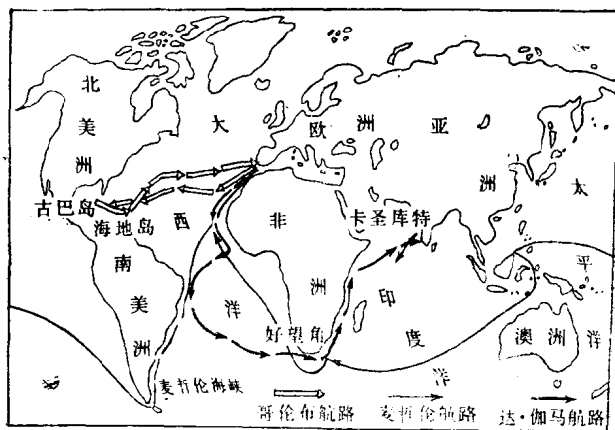
大约在一万五千年前，爱斯基摩人和印第安人就越过白令海峡从亚洲进入北美洲。但是，人类对海峡的认识，却经历了漫长的历史过程，海峡的战略和经济地位也是随着航运事业的发展而日益重要。

我国劳动人民在二千多年前就发明了指南针，并最早把它运用航海事业。汉武帝刘彻（公元前141—87年）时，建立了一支强大的船队，为了发展海外贸易，汉代商船已通过马六甲海峡，抵达都元国（今印度尼西亚苏门答腊西北巴赛河附近）、达邑卢没国（今缅甸南部萨尔温江入海口附近）、达黄支国（今印度南部）等许多国家。

我国明代著名航海家郑和从1405年到1433年曾率领船队七下“西洋”，在波涛汹涌的南海和印度洋上乘风破浪，访问了亚、非三十多个国家，发展和扩大了我国同这些国家的友好交往和经济贸易关系。郑和是明朝永乐、宣德年间的三宝太监，公元1405年奉明成祖之命，从刘家港（今江苏太仓县浏河镇）出发，开始了航海生涯，寻找驶向远方的航道。他以非凡的毅力和智慧，通过和考察了马六甲海峡、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、曼德海峡和莫桑比克海峡等当今世界一些地位重

把东方的金银财宝统统抢走，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。

那时，世界海洋地理知识还极为有限，“新航路”、“新大陆”尚未发现，航海技术又十分落后，小小的木帆船一经驶入汪洋大海，就如同一片树叶任凭汹涌波涛的摆布、吞吐。在这种条件下，要环球航行，谈何容易！许多航海家葬身于鱼腹。但是，有志的航海家和探险者们没有退缩，他们的船队前赴后继，向着大洋远处探索、前进！到大航海时代结束，世界海洋、航路和许许多多重要海峡，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。如意大利航海家哥伦布（1451—1506）、葡萄牙航海家达·伽马（1460—1520）和麦哲伦（1480—1521）。由于苏伊士地峡和非洲大陆的阻隔，也由于其他一些原因，我国著名航海家郑和未曾抵达地中海和大西洋。而达·伽马却终于绕过好望角从大



世界大航海时代麦哲伦、哥伦布、伽马航线图

西洋进入印度洋而抵达亚洲。麦哲伦探险队又一举完成全球的环航，首次以实践证明地球是一个球体，并亲眼看到世界的海洋竟是如此之大，它们又是通过无数大大小小的海峡联系着，形成一个整体。麦哲伦海峡就是以这位航海家的名字命名的。航海家们的杰出贡献，有力地促进了人类科学文化的发展。

人工海峡

自然海峡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，是大自然的杰作；而运河则是由劳动人民在短期内突击完成的人工海峡，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，宽六十七公里，最高点海拔不过八十七米。

目前，战略和经济地位都十分重要的国际运河主要有：巴拿马运河、苏伊士运河和基尔运河等。这些运河都是在第一次世界大战后，为缩短航程而修建的。

在地理位置上起海峡作用的运河可以分为两类：一类是洲际运河，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，而且大大缩短了运输距离。苏伊士运河于1869年开通后，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1914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。这两条洲际运河为沟通大西洋、印度洋和太平洋三大洋的航运作出了巨大的贡献，为西方国家节省了大量运费和增加了难以数计的财富。于今，随着岁月的推移，随着海运事业日新

月异的发展，它们都显得有些衰老而不能适应航运要求了，越来越多的远洋巨轮因受到运河水深和宽度的限制而不能通过。为了适应现代海运船只大型化、专用化与高速化的需要，埃及将要进一步疏浚、加深和拓宽苏伊士运河，以便使现代巨轮畅通无阻；巴拿马运河的主权将在本世纪内完全回到祖国怀抱，鉴于船只经过水闸费时太长，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，而且有足够的深度和宽度以便巨轮通航。据说，新运河在现运河线的东侧较为经济合理。巴拿马共和国完全收回运河主权后，一定会更好地安排和完成巴拿马运河的改造或建设新运河的伟大事业！

“莱茵—多瑙运河”全长六百七十七公里，迄今尚未修通。这条运河全部竣工后，将把莱茵河与多瑙河连接起来，形成一条西起北海、东到黑海的长达三千四百公里的横贯欧洲的大水道。它将把西欧、中欧和东欧十几个国家连接起来。船只既可以东出黑海，经由博斯普鲁斯海峡和达达尼尔海峡，进入地中海和印度洋，又可以经北海，进入大西洋，具有重要的战略价值。早在公元768年至814年间，即日耳曼人查理王朝统治时期，人们就开始修建这条水道。到了十九世纪，巴伐利亚的国王路德维希一世决定继续开凿这条运河，并于1846年修通了从莱茵河的班贝格到多瑙河的克尔海姆之间的一段。第二次世界大战后，联邦德国继续施工，到1972年完成了从班贝格到纽伦堡的一段工程。至此，已竣工近六百公里，但所剩几十公里的工程一直陷于停停走走、裹足不前的局面。

人工海峡的另一类是半岛运河，通常是跨越半岛的基底而修建的，如基尔运河等。多年来，泰国国内就在泰南部克拉地峡开凿运河问题众议纷纭。最近，美国一批专家又向泰国政府提出了开凿克拉运河的建议。他们提出，这条运河从克拉地峡的沙敦至宋卡海口，东西长约四十五公里，西临印度洋，东濒太平洋，南部与马来西亚交界。开凿这条运河的意义在于，它将缩短沟通印度洋和太平洋之间航程约九百海里，地理位置比马六甲海峡更为重要。西方国家所需进口石油的百分之五十和其他战略物资的百分之八十必须通过马六甲海峡运输。西方国家认为，开凿克拉运河对他们是有利的。但是，泰国国内一直有争议，赞成者认为，开凿这条运河在经济上对泰国有利，每年可赚取大量外汇，并将为数百万人提供就业机会；持反对意见的人担心，开凿克拉运河将不利于泰国的安全与统一。总之，是否开凿克拉运河是泰国人民自己的事情，只有泰国政府和人民才能对此作出决定。

天堑变通途

海峡是海运交通的“咽喉”，但却隔断了海岛与海岛、海岛与大陆、大陆与大陆之间的交往。在古代，人们靠独木舟、甚至靠游水横渡海峡，随着科学技术的发展，不仅有了机动渡轮，而且通过筑海堤、架海桥或开凿隧道，使天堑变成通途。

新加坡海堤是用花岗岩筑成的横卧于柔佛海峡的大堤，全长一千二百米，把新加坡与马来半岛连接起来，堤顶通行火

车、汽车，堤下开闸，通行小船。

我国修筑的海堤中，最著名的是厦门海堤。第一道堤自厦门岛的高崎村到大陆的集美镇，1953年6月动工，1955年10月建成，长二千二百一十二米，宽十九米；第二道堤自集美镇横越海湾到杏林工业区，1955年10月开始，1956年11月竣工，长二千八百零二米。这两条海堤均以白色花岗岩砌成，共用石头一百五十多万立方，填满了长达五公里的海峡，鹰厦铁路穿堤而过，堤上还有宽阔的汽车道和人行道。

近半个多世纪来，随着航运、渔业事业的发展架设海峡大桥的技术也发展起来。美国旧金山市区的金门桥，架于金门海湾上，长二千七百八十米，跨越海面的跨径为一千四百五十五米，涨潮时桥面与海面相距六十七米，任何海轮都能自由通过。1937年建成通车时，轰动全球，甚至在地理课本中称它为“世界第一桥”。

土耳其的博斯普鲁斯海峡切断了亚欧大陆陆路交通。1973年10月，土耳其政府在庆祝建国五十周年之际，在海峡上建起了第一座洲际大桥。这是一座奇特的钢索吊桥，全长一千五百六十米，整个桥身以两根直径为九十厘米的钢索从两岸高达一百六十五米的桥塔牵引支撑。桥宽三十三米，可同时并行六辆汽车。从大桥通车到1983年10月，共通过汽车二亿二千万辆，平均每天近十万辆。亚欧间运行的汽车可直接从桥上驶过，不仅节省了时间，而且缓和了交通拥挤现象。土耳其政府正在制订计划，准备在博斯普鲁斯海峡上建立第二座大桥、修建一条十七公里长的海底隧道。

日本于1978年动工兴建本州岛和四国岛之间的跨海

4. 大桥，全长十三点二公里。由于海峡中岛屿罗列，便采取接力赛的方法，把依托岛屿分别建设的六座海桥联为一体。

海桥一般要高出水面六十四米以上才不妨碍海轮通行，桥两端占地多、桥面目标显著易遭破坏。于是，海底隧道应运而生。

早在1802年，拿破仑就设想开凿多佛尔海峡海底隧道。1973年，英、法两国政府达成协议，决定开凿从多佛尔附近的彻利敦到加来西南的圣加托的隧道。工程竣工后，每年输送旅客一千六百万名和货物四百五十万吨。东西横渡的渡轮取消后，南北航行的船只碰撞、搁浅、沉没事故将大大减少。但是，1975年初，由于经济危机的影响，英国政府提出推迟执行施工计划。

波涛汹涌的津轻海峡，位于日本本州岛和北海道岛之间，严重影响两岛之间的往来。1954年9月26日，轮渡“洞爷丸”和四艘货船在急流中沉没，一千四百三十人丧生。鉴于此，日本于1964年5月正式动工，开凿南起本州青森县今别町，北至北海道知内町的青函海底隧道，预计全长五十三点八五公里，其中海底部分二十三点三公里，比目前世界上最长的海底隧道——日本本州岛连结九州岛的关门海峡隧道（十八公里）还长三十五点八五公里；比目前世界上最长的陆地隧道——意大利和瑞士之间的辛普朗铁路隧道（十九点八公里）长三十四点零五公里。整个工程是由主坑道、搬运建设器材的作业坑道和先导坑道等三条隧道组成的。

1983年1月27日打通先导坑道的爆破作业，是由日本首相中曾根在东京操纵的，他按动电钮通过电话线向海底施工。

现场发出起爆信号。按计划于1984年底打通主坑道，1986年正式通车。整个工程竣工后，北海道和本州之间火车行驶时间将大大缩短。

亚洲和非洲大陆原由近二百公里宽的苏伊士地峡相连，自苏伊士运河通航后，亚非陆路交通就被切断了。1973年10月中东战争以后，埃及出于战略和经济上的考虑，开凿了长一千六百四十米、深在运河水面以下三十八米的苏伊士运河海底隧道，为纪念在十月战争中为国捐躯的工兵副主任艾哈麦德·哈姆迪烈士，埃及政府称这条隧道为“哈姆迪隧道”。自这条隧道正式启用，亚非陆路交通又畅通了。

最窄处不过十四公里的直布罗陀海峡无情地切断了欧非大陆的陆路交通。一百多年来，人们提出了连接欧非陆路交通的种种方案：1869年，罗朗特·华勒德伊提出开凿一条海底隧道，并绘制了一张草图；曾任西班牙政府公共部部长的阿尔封斯·贝那博夫于1956年提出架设海桥；西班牙工程师亚里杭德罗·奥马尔·术伊科切亚建议修筑一座大坝，顶部通火车、汽车和行人，坝下留出供船只通行的航道。大坝上可安装一千六百个涡轮机，利用大西洋和地中海之间的水位落差发电。非洲国家三分之二以上的贸易是同西欧进行的，西欧国家所需多种重要原料依赖非洲提供。因此，无论是开凿隧道、架设海桥，还是修筑大坝，对沟通欧非陆路交通都具有重大意义。尤为重要的是，欧非陆路交通连接后，欧洲、亚洲和非洲三大洲的陆路交通就连接在一起了。

战略、经济地位

书中所介绍的海峡，有的战略地位极为重要，历来为兵家必争之地；有的经济意义重大，被称为航道的“咽喉”；有些海峡则二者兼而有之。

争夺出海口，实际上就是争夺对海峡的控制权。黑海海峡是从黑海通往地中海的必经之地。沙皇俄国曾把它视为“俄国房子的钥匙”，上了锁可以防止别人攻击；打开锁可以走出去侵犯别人。沙皇俄国为夺取黑海海峡，曾多次发动对土耳其的侵略战争。第一次世界大战后，1920年8月10日，英国等强迫土耳其政府签订的《色佛尔条约》中规定，黑海海峡由国际共管。1923年7月24日签订的《黑海海峡公约》也是以英国方案为蓝本的。公约规定：海峡地区非武装化，由国际委员会管理；各国军舰可以通过海峡，但非黑海国家进入黑海的舰队吨位，不得超过最强的黑海国家。土耳其人民为维护黑海海峡的主权进行了长期的斗争。

霍尔木兹海峡位于“石油宝库”波斯湾和阿曼湾之间。几十年来，数以亿吨的廉价石油通过这里运往西方国家，成为西方国家经济“高速发展”的重要条件之一，因此，这些国家把霍尔木兹海峡称为“喉血管”、“咽喉”、“生命线”。1973年石油价格上涨后，西方国家被迫采取一些节能措施、改变能源消费结构和从其他国家进口石油，减少了对波斯湾地区的依赖。但迄今为止，日本所需石油的百分之六十以上、西欧所需石油的三分之一仍是经过霍尔木兹海