

略论 19世纪后半叶至 20世纪初苏伊士运河的安全防御问题

王 娜

(首都师范大学 历史系, 北京 100089)

内容提要: 苏伊士运河是连接红海和地中海的东西方交通要道, 也是英国本土通往其东方殖民地捷径的必经之路。在 19世纪后半叶至 20世纪初列强争霸的复杂国际环境中, 控制苏伊士运河, 对其进行有效的防御, 对英国来说是至关重要的。因此, 运河问题成为影响英国对外政策的一个重要因素。本文拟对这一时期的苏伊士运河的安全防御问题加以简要论述。

关键词: 苏伊士运河; 英印航线; 奥斯曼帝国; 巴格达铁路

中图分类号: K411.42 **文献标识码:** A **文章编号:** 1009-4970(2005)04-0089-05

一 苏伊士运河—印度防御的重要环节

印度是大英帝国的利益与力量的所在, 作为帝国在遥远东方的最大属地, 印度一向被描述成“帝国王冠上最珍贵的宝石。”而苏伊士运河航线正是通往这块宝石的捷径, 正如俾斯麦所言“它像是连接大脑和脊椎的脊髓。”^{[1](p292)}因此, 苏伊士运河也就成为印度防御链条上的重要环节。

在运河开通之前, 英国希望广袤的奥斯曼帝国领土能阻挡欧洲其它国家向东方扩张, 认为只要控制好望角航路, 它在东方的优势地位就有了保证。但是, 1798年拿破仑远征埃及, 促使英国开始重视印度防御的前哨——埃及——战略地位的重要性。法国认为, 占领埃及、开凿苏伊士运河, 将会在欧洲引起“商业革命”, 对英国在印度的霸业造成致命的打击, “法国一旦成为开罗和苏伊士的主人, 谁控制好望角航路都无关紧要了”^{[2](p9)}。由此, 英国开始以新的眼光看待埃及的战略地位。英国在继续控制好望角航路的同时, 加速了对埃及的渗透, 加强了同印度殖民地的联系。

为了保卫印度, 即便面对日益衰败的奥斯曼帝国, 英国还是希望能够维持其完整性, 使它成为英国“通向印度道路上的天然卫兵”^{[3](p71)}。采取这种政策的一个原因是防止俄国在土耳其占据优势, 并在地中海立足, 从而控制伊斯兰世界, 威胁到英国与印度的联系。同样, 出于对帝国利益及安全的考虑, 英国也担心法国以支持埃及独立为名控制奥斯曼帝国西南部。英国的政治家确信, 奥斯曼帝国的政治独立和领

土完整对于英国东方殖民地的安全来说是非常重要的。因此, 英国必然反对法国在埃及日益施加影响和开凿苏伊士运河。当法国人莱塞普得到开凿运河的特许权后, 英国就明确表示反对这一计划。但是尽管如此, 运河还是于 1869年势不可挡地开凿完工。这是一条通往印度帝国的最短的航线, 但是却在别国的控制之下, 这是英国所不能容忍的, 也是非常担心的。这时英国改变了策略, 决定“先成之, 后夺之”。于是, 英国 1875年利用埃及财政恶化之机, 购买了埃及在苏伊士运河公司拥有的 176 602股股票, 成为运河公司最大的股东。^{[4](p156)}一个法国评论家指出: 英国购买运河股票“完全是一种政治行动, 包含着危险的因素。虽然这件事并不等于对埃及的占领, 但确是占领的开端。”^{[4](p157)}这一预言不幸在七年后得到应验。

1882年, 英国借奥拉比革命之机占领埃及。此后英国却一直以种种借口拒绝从埃及撤军, 并对苏伊士运河进行了军事控制。早在 1853年, 马克思和恩格斯已经预见到: 埃及虽然是土耳其素丹的属地, 但是它在“更大程度上从属于英国人, 在今后瓜分土耳其时毫无疑问将成为英国人的属地。”^{[5](p7)}至 1882年, 英国果真成为运河事实上的控制者。

至 19世纪末, 英国利用它的海军优势, 几乎占据了在连接大西洋和印度洋的交通线上所有的重要战略据点。1704年, 英国取得地中海的钥匙一直布罗陀。1796年, 它又从荷兰手中夺得开普敦殖民地, 进一步控制了好望角航路。马耳他和塞浦路斯分别于 1800和 1878年也落入英国手中, 确立了它在中、东部地中海的优势。至取得亚丁(1839年)、丕林岛(1857年)、

收稿日期: 2005-04-26

作者简介: 王娜(1979-), 女, 北京人, 首都师范大学历史系硕士研究生, 主要研究方向为世界史。

埃及及苏伊士运河(1882年)、北索马里兰(1884—1886年)、索科特拉岛(1886年),英国已将红海变成了“英国的内湖”。控制了通往东方的两条海上重要航线,英国获得了支配性的优势。

作为英印航线上的要冲,苏伊士运河无疑对于大英帝国更是具有不可替代的重要性。因此,苏伊士运河乃至整个埃及,必然成为英国孜孜以求的猎取对象。然而,正是英国的竞争对手法国为其开凿了运河,正如英国经济学家在1869年运河完工时所预言的,“运河是借法国的力量和埃及的钱为英国的利益而开凿的”^{[6](p5)}。而埃及的爱国者奥拉比领导的革命却为英国入侵埃及提供了借口。这说明谁拥有海上霸权,谁控制了地中海和红海的战略据点,谁才是苏伊士运河的主人,才能控制这条通往印度的最短线路。

占领了埃及,并在埃及取得优势后,英国对奥斯曼帝国采取了与从前不同的政策。尽管早些年,英国一直维持着“垂死的土耳其”,但是现在这一政策却有所动摇。因为土耳其对于保卫印度的安全来说似乎不是那么重要了。事实上,解除土埃的附庸关系,削弱素丹对埃及的主权,明显有利于英国。1882年,英国阻挠土耳其镇压埃及的叛乱。1898年占领苏丹,接着于1899年1月确立英埃共管苏丹,这是英国将土耳其排挤出埃及事务的又一表现。更加明显的一件事是在1906年的亚喀巴事件中英国所表现出的独裁态度。1892年阿巴斯二世继承赫底威称号,素丹向他颁布了一道敕令,其中一款要求他调整西奈边境以支持土耳其。1906年初,素丹要求埃及从西奈半岛的某些地区和亚喀巴湾的蒂朗岛撤军。^{[7](p19)}接着土军被派往半岛占领要塞,据说土耳其要铺设通往苏伊士城的战略性铁路。英国认为土耳其的计划是对英国在埃及特权和苏伊士运河安全的严重威胁。英国政府要求土耳其放弃它的铁路计划,并从西奈半岛撤军。为了达到此目的,英国派遣一支由巡洋舰和鱼雷艇组成的强大舰队前往埃及海域。结果是土耳其素丹让步。这件事暗示了英国才是埃及的实际统治者,英国已有充分的条件来保卫苏伊士运河航路,反倒担心素丹乘机重新控制埃及。

二 苏伊士运河的安全防御问题

19世纪至20世纪初俄国和德国成为英帝国防御的主要对手。两国觊觎奥斯曼帝国的领土和英帝国广袤的殖民地,对英印航线形成严重的威胁,苏伊士运河的安全与防御问题日益严峻起来。

(一) 俄国的威胁

俄国的国家利益与扩张战略,注定了它必然要与英帝国的利益发生尖锐冲突。在很长一段时间里,俄

国一直被认为是印度的最大威胁者。从战略上看,帝国的政治家们遏制俄国扩张野心的目标,主要集中在两条战线上,一条是从印度向西北、东北方向进行领土与势力推进,建立一个阻断俄国南下势力的缓冲地区,以保证印度北部边境的安全;另一条是以保持奥斯曼帝国领土完整的方式,阻止俄国在中近东地区的扩张,以保证地中海经红海以及波斯湾到印度的陆路和海路通道的安全。而苏伊士运河是这条海上路线的咽喉部位。俄国在近东扩张,力图使海峡对其舰队开放,并由黑海进入地中海,对运河造成威胁。1875年—1878年近东危机发生。它对巴尔干事务的干涉引起了英国的怀疑和担心。因为俄国染指近东,其目标直指奥斯曼帝国,必然会破坏欧洲列强原有的均势结构,以及英国苦心经营的维持奥斯曼帝国完整的战略目的。1876年当英国得知俄国企图占领保加利亚时,怀疑它是觊觎近在咫尺的君士坦丁堡。11月上旬英国首相迪斯累里在伦敦市政厅发表演说,倡导对俄采取强硬政策。他的一番话解释了英国担心君士坦丁堡受到威胁的原因:俄国如控制君士坦丁堡,就能直接由叙利亚到达尼罗河口,切断经苏伊士运河通往印度的海路,英国纵有制海权也无能为力。“我们的力量是在海上。通往印度的钥匙是君士坦丁堡,而不是埃及和苏伊士运河。”^{[8](p96)}1877年5月6日,英国对俄国的照会申述了英国不允许因俄土战争而受到侵害的利益范围。该照会警告俄国的军事行动不得影响到埃及、苏伊士运河与波斯湾的通航,君士坦丁堡和两海峡的现有地位不得发生改变,否则,将视为是对英国利益的威胁,英国不能保持有条件的中立。^{[9](p273)}在此期间,外交大臣德比警告俄国不要对苏伊士运河进行任何侵袭,并派遣一支舰队前往君士坦丁堡。

近东危机不断扩大,此时,英国舆论界要求趁机占领苏伊士运河和埃及。就是否占领运河和埃及,著名的新闻记者戴斯与后来成为英国首相的格莱斯顿在《十九世纪》杂志上展开了论战。戴斯竭力倡导占领苏伊士运河,他说:“在目前东方形势变化的情况下,这是维护我们帝国利益的要求。更重要的是保卫通往印度路线的要求……我们所需要做的一件事就是保证运河的自由通行。……而且,我们必须为我们的印度航线在战时受阻或中断做准备,或者我们应该占领埃及。”^{[10](p682-684)}格莱斯顿认为,列强不会同意英国占领埃及,而且占领埃及会给英国带来更多的义务,此外,除了苏伊士运河航路,英国还拥有好望角航路。^{[11](p151-152 p155-156)}但是笔者认为,占领埃及及运河对与英国来说只是一个时间问题。在近东危机中,英国主要的斗争对象是俄国。因而,此时必须避免与法国发生冲突。当俾斯麦在1876年11月建议英国占领

埃及时, 迪斯累里说: “宁占小亚细亚, 也不占埃及。”^{[12](p225)}

海峡问题多年来一直是英俄竞争的一个重要因素。对英国人来说, 是要阻止俄国出黑海, 阻止俄国通过打击土耳其而进一步扩张, 其实质就是保卫印度和帝国贸易通道——苏伊士运河。1878年6月, 英国在塞浦路斯建立了根据地, 这是离运河最近的一个岛屿, 同时它也是英国在东地中海活动的基地。为了保卫运河, 保证地中海航运的通畅, 英国必然反对俄国要求对其军舰再次开放海峡的任何企图。1902年9月俄国得到素丹的允许, 派四艘鱼雷艇通过达达尼尔海峡和博斯普鲁斯海峡, 并加入了黑海舰队。随后英国警觉起来, 于第二年1月向素丹发出一份照会, 声称如果发生情况, 英国战舰要求获得与俄国同样的特权。^{[13](p41)}

然而, 1904年4月英法签订协定后, 英国在地中海的安全得到了更大的保证, 它似乎打算承认俄国对海峡的要求。因为英国在埃及的地位与其海峡政策总是紧密联系在一起的, 法国承认英国控制埃及为英国海峡政策的变化提供了前提。在1904年4月22日爱德华七世和英国驻俄大使查尔斯·哈丁的一个对话中, 他们认为: “(现在)似乎没有什么原因可以使我们像过去一样竭力反对俄国军舰通过达达尼尔海峡。”^{[14](p289)}日本在1904—1905年对俄战争中取得的绝对胜利, 使得英国对俄国的忧惧在某种程度上得到了消除。在随后英俄协约的谈判中, 格雷承诺在开放海峡的问题上可以对俄国做出某些让步, 如果俄国外交大臣伊兹伏尔斯基在适当的时机提出此问题的话, 格雷就准备与他讨论。但是在1907年的英俄协约中没有关于海峡的任何条款。当伊兹伏尔斯基在1908—1909年的波斯尼亚危机期间再次提出这个问题时, 格雷认为这是不合时宜的。

(二) 德国的企图

英俄协约使俄国暂时搁置了对海峡的要求, 俄国舰队对运河的威胁得到解决; 而英法协定则排除了来自苏丹的对运河的危险。但是与此同时, 刚刚崛起的德国也对英帝国的防御造成了威胁。在经济方面, 德国取得了巨大的进步, 逐渐成为世界上的工业大国。商业力量的快速增长, 对殖民地的需求, 以及海军的发展和威廉二世的世界政策, 这些都表明德国在寻求它“阳光下的地盘”。德国实力的增长无疑使得英国的不安日益增大。德国已经加入了对最后的殖民地和领土的瓜分。此时, 衰弱奥斯曼帝国给德国帝国主义提供了绝好的机会。从战略位置上看, 土耳其的领土从奥匈边界一直延伸到波斯湾, 这是一条通向印度和远东的天然航线; 在经济上, 土耳其拥有丰富的自然

资源和农业潜力, 可以满足德国的需要; 而土耳其在经济和工业方面的缺陷必然使之成为剥削者的猎物。此外, 德国在土耳其的优势可以有效地抑制俄国对君士坦丁堡和海峡的企图, 但是同时也给法国和英国造成了相当大的挫折。

1888年德意志银行领导下的一个德国企业联合理事会从英国手中购买了从海达尔帕夏到伊兹米特的铁路。此后, 安那托里亚铁路公司修筑了到安那托里亚的支线。十年间, 德国在土耳其的亚洲领土共修筑了将近一千公里的铁路。1904年3月, 德意志银行从素丹那里得到了修筑科尼亚到波斯湾铁路主干的特许权。这就是巴格达铁路, 德国希望通过它对奥斯曼帝国进行进一步的经济, 政治和军事渗透。

巴格达铁路计划是对英国在东方优势的挑战, 无疑对苏伊士运河的航运形成了严重的竞争。然而, 这种担心由于苏伊士运河的优势在最初并没有形成起来。因为巴格达铁路的高效必须由大量的货运来体现, 而主要的邮运和客运会因铁路的修建而受到影响。正如一位德国人所说的: “巴格达铁路仅仅对于客运和邮政运输来说是重要的……偶尔也可以提供快速的货运。另一方面, 对于出口东方的大部分重要贸易的货运来说, 巴格达铁路几乎不能承担……”^{[15](p93)}而且这条铁路以波斯湾为终点, 必然会威胁到英国在这一地区的利益。此外, 重要的是, 一旦它与叙利亚和汉志的铁路连接在一起, 就必然会对英国经苏伊士运河与印度的联系产生可怕的威胁。

巴格达铁路的战略意义已为德国作家充分认识。保罗罗尔巴赫是其中的代表之一, 他指出了铁路对英帝国产生的威胁: 英国只有一个地方会受到来自欧洲的攻击, 并且严重受伤, 那就是埃及。^{[3](p22)}埃及的丧失不仅会使它结束对苏伊士运河的统治, 同时会使它失去与印度和东方的联系, 并且有可能丧失在中非和东非的领地。德国希望通过“帮助”土耳其修建铁路, 使其“强大”起来, 成为小亚细亚和叙利亚发达铁路系统的“霸主”, 并利用土耳其恢复在埃及统治的幻想, 与英国形成对抗, 那么在德英战争中土耳其就会站到德国一方。

在巴格达计划早期, 英国并没有足够意识到它会对埃及和苏伊士运河产生威胁。事实上, 英国银行家和外交部曾在1903年4月准备在修建铁路的项目上与德国合作, 并通过谈判希望与德意志银行就此达成协议。然而, 在最后一刻, 由于新闻界和议会的攻击, 外交部放弃了谈判。此后, 英国逐步意识到巴格达铁路计划危险性, 采取了反对的态度。1914年6月15日, 英德达成协议, 随后法俄也同意与德国合作开发此项目, (规定英、法、俄)在铁路的经营机构都有代

表,并且许诺不再反对该计划。最后协约得到批准,但是由于第一次世界大战爆发最终没有得到实施。

的确,如果巴格达铁路计划如期完成,土德对运河的威胁确可成为现实。土耳其的军队可以经巴格达、叙利亚,通过汉志铁路运送到海法,这里距离运河的坎塔拉仅四百公里。德国的一些作家甚至预测了英帝国的末日:“当英国在埃及的军队向土耳其屈服时,从直布罗陀到新加坡将回响着对英国的打击。当英国的基石被摧毁,英帝国在世界的霸权将崩塌……”^{[31](p323)}所以,从这个角度来看,运河的存在成为了英国的软肋,成为了敌人极易攻破的对象。苏伊士运河的修建似乎是英国的不幸。

苏伊士运河的安全问题一直困扰者英帝国。一旦发生战争,运河将成为战时运输最快捷的途径,同时它也是通讯网络中易受威胁的一部分。如有一艘或两艘船沉入河中;或者有两三包炸药在离运河沟渠最近的地区爆炸;或者有一些水雷在夜间被放置河中,这些都将导致运河关闭,经此的地中海运输也会受到影响。即使将它置于英帝国的完全控制之中,运河的开放也很难维持,而且为了保卫运河的安全还会牵制相当一部分的军队,在通向运河的入口处也需一部分机动舰队,因为敌对国家的船只有可能会自沉,从而达到破坏运河的目的。

然而,另一方面,即使在战时,苏伊士运河对英国来说也是不无好处的。首先运河和好望角两条航线可以互为补充,而且因为源头不同,任何一支海军都不能中途将它们全部拦截。其次,英国可以以埃及为据点,向直布罗陀和印度两个方向来开展防御和进攻。最重要的是,经运河是去印度最近的路线,是英国获得战争物资和英印军队最快的途径。马汉上校就强烈反对因为运河战时的不安全而放弃这一路线的观点。他认为,放弃地中海和苏伊士路线,赞同使用好望角路线的主张,是一种战略防御政策,而不是进攻策略,对于一个国家来说,已经掌控马耳他和直布罗陀似乎可以更牢固地控制埃及,巩固在当地的优势,确立在印度、澳大利亚和好望角的统治,确保必要原料的供应。^{[16](p80-82)}因此,不论是战时还是和平时期,苏伊士运河对于英帝国来说都是至关重要的,而运河的安全与防御也就成为影响英国制定对外政策的重要因素。

三 小结

苏伊士运河连接地中海和红海,处在亚非欧三大洲的交界点,英印航线的要冲,地理位置十分重要。传统上,英国坚持维持奥斯曼帝国的完整和独立,把奥斯曼帝国当成“天然卫兵”,来拱卫英印航线的安

全。运河开通后,作为通往东方最短路线的关键一环,它立即成为英国在这一地区利益的重要组成部分。英国逐步排挤法国,独占了埃及,控制了运河,保证了英印航线的安全。

19世纪俄国成为英国的劲敌,屡次要求土耳其海峡对其舰队开放。而土耳其海峡处在英印地中海航线的侧翼,是俄国黑海舰队出入地中海的门户,如若俄国在地中海立足,必然要威胁到苏伊士运河的安全。因此,在海峡问题上,英国坚持土耳其拥有对海峡的所有权,强调在土耳其和平时期海峡对各国战舰关闭,这一原则在1878年的《柏林条约》又得到了强调和重申。因而在第一次世界大战前,俄国开放海峡的企图屡屡受挫,不了了之。这样,英国又解除了俄国可能来自地中海方向的对苏伊士运河的威胁。

但是到19世纪末20世纪初,大英帝国已经开始衰落,而奉行世界政策的德国正在崛起,叫嚣着要寻求阳光下的地盘。德国的策略是加强对土耳其的渗透,利用在土耳其修建的巴格达铁路,直捣苏伊士运河和埃及,破坏英印航线,一举击溃大英帝国。

克罗默伯爵在1906年奥斯曼政府侵犯巴勒斯坦-西奈边界后,就指出了土耳其从西奈半岛对运河和埃及发起攻击的危险性。英国总参谋部对这种可能性给予了充分的考虑,如果土耳其对运河攻击成功,必然会中断英国与印度、澳大利亚和新西兰的联系,这将会给英国带来沉重的打击。

1914年第一次世界大战爆发后,运河的安全与防御成为英国在中东地区关注的焦点之一。苏伊士运河也首次经历了战争的考验。防守薄弱的苏伊士运河处在同盟国土耳其的威胁之下,“保障英国经由地中海、苏伊士运河和红海到达东方的航线的畅通”是英国中东政策的重要目标^{[17](p350)}。1915年土耳其军队穿越西奈沙漠对苏伊士运河发起了进攻。这使得英国认识到,在运河西岸消极防御是不够的,必须在叙利亚主动出击。因此,在以后的战争中控制埃及到叙利亚、美索不达米亚的大片土地成为英国的重要战略目标,英国由此获得了在中东的军事优势,并成为了战后谈判的政治优势。同时,由于运河在联通英印航线上的特殊作用,“通过苏伊士运河运送印度军队使英国在战争中受益匪浅”,“有85万印度军队在印度本土以外的地区作战”^{[18](p99)},苏伊士运河在英帝国的兵源和物资补给上起着重要的作用。事实证明,苏伊士运河的战略防御对于英帝国来说休戚相关,是其制定对外政策的一个重要因素。

参考文献

[1] G. L. 比尔. 巴黎和会上的非洲问题 (G. L. Beer. African Quest

- tions at the Paris Peace Conference) [M]. 纽约: 1923.
- [2] H. J 舍恩菲尔德. 国际事务中的苏伊士运河 (H. J. Schonfield The Suez Canal in World Affairs) [M]. 纽约: 1953.
- [3] 查尔斯·W·哈尔贝里. 苏伊士运河, 它的历史和外交重要性 (Charles W. Halberg The Suez Canal Its History and Diplomatic Importance) [M]. 纽约: 1931.
- [4] 杨灏城. 埃及近代史 [M]. 北京: 中国社会科学出版社, 1985.
- [5] 马克思和恩格斯. 不列颠政局 [A]. 马克思恩格斯全集. 第 9卷. 北京: 人民出版社, 1961.
- [6] 罗伯特·T·哈里森. 格莱斯顿在埃及的帝国主义 (Robert T. Harrison, Gladstone's Imperialism in Egypt) [M]. 伦敦: 1995.
- [7] 爱德华·格雷. 二十五年 1892- 1916 (Edward Grey, Twenty-five Years 1892- 1916) [M]. 第 1卷, 纽约: 1925.
- [8] W. F. 莫尼彭尼和 G. 巴克. 本杰明迪斯累里传 (W. F. Morpenny and G. Buckle, The Life of Benjamin Disraeli Earl of Beaconsfield) [M]. 第 6卷, 伦敦: 1929.
- [9] K. 伯恩和 D. C. 瓦特. 英国外交事务文件: 外交部机密报告与文书. 第一部分. D. 吉拉德编: B辑, 1856- 1914年的近东 (K. Boume and D. C. Watt edited British Documents on Foreign Affairs- Reports and Papers from Foreign Office Confidential Print part one, D. Gillard edited, B Series The Near and Middle East 1856- 1914) [A]. 第 3卷, 纽约: 1984.
- [10] 爱德华·戴斯. 我们的印度之路 (Edward Dicey, "Our Route to India") [J]. 十九世纪 (The Nineteenth Century), 1877 / 1.
- [11] W. E. 格莱斯顿. 进攻埃及和在东方的自由 (W. E. Gladstone "Aggression on Egypt and Freedom In the East ") [J]. 十九世纪 (The Nineteenth Century), 1877 / 2.
- [12] 罗伯特·W·塞顿-沃森. 迪斯累里、格莱斯顿和东方问题 (Robert W. Seton - Watson, Disraeli Gladstone and Eastern Question, A Study in Diplomacy and Party Politics) [M]. 纽约: 1972.
- [13] G. P. 古奇和 H. 坦伯利. 英国关于战争起源的文件 1889- 1914 (G. P. Gooch and H. Temperley, British Documents on the Origins of the War) [A], 第 4卷, 伦敦: 1929.
- [14] 悉尼·李. 爱德华七世 (Sidney Lee, King Edward VII) [M]. 第 2卷, 伦敦: 1927.
- [15] 爱德华·米德·厄尔. 土耳其, 列强和巴格达铁路 (Edward Mead Earle Turkey The Great Powers and The Bagdad Railway) [M]. 纽约: 1923.
- [16] A. T. 马汉. 亚洲问题及其对国际政策的影响 (A. T. Mahan The Problem of Asia and its Effect upon International Policies) [M]. 伦敦: 1900.
- [17] K. 伯恩和 D. C. 瓦特总编. 英国外交事务文件: 外交部机密报告与文书 [A]. 第二部分, H辑, 第二卷, 纽约. 美国大学出版社, 1989.
- [18] 贾斯廷·麦卡西. 奥斯曼人民和帝国的终结 (Justin McCarthy, Ottoman Peoples and the End of Empire) [M]. 伦敦: 2001.

[责任编辑 刘继保]

Security and Defense of the Suez Canal

—Second Half of the 19th Century to the Early 20th Century

WANG Na

(History Department Capital Normal University Beijing 100089 China)

Abstract The Suez Canal is a main passage which links the Red Sea and the Mediterranean Sea. It is the shortest line of transportation between the eastern and western. In sophisticated international conditions 19th century, it was vitally important for the British to control and defend the Suez Canal effectively. Thus the issue of the canal substantially influenced the making of British foreign policy. The paper has made an investigation on the security and recovery of the Suez Canal during the second half of the 19th century to the early part of the 20th century.

Key words Suez Canal, England-India Line, Ottoman Empire, Baghdad Railway