

日不落帝国成长史
掌握海洋，你就掌握了世界

旗与舰

— FLAG AND FLEET —

英国海军怎样赢得海洋霸权

HOW THE BRITISH NAVY WON THE FREEDOM OF THE SEAS

[加]威廉·查尔斯·亨利·伍德◎著

杨阳 丁丁◎译



北京理工大学出版社

BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

旗与舰

— FLAG AND FLEET —

英国海军怎样赢得海洋霸权

HOW THE BRITISH NAVY WON THE FREEDOM OF THE SEAS

〔加〕威廉·查尔斯·亨利·伍德◎著

杨阳 丁丁◎译

 北京理工大学出版社

BEIJING INSTITUTE OF TECHNOLOGY PRESS

版权专有 侵权必究

图书在版编目 (CIP) 数据

旗与舰: 英国海军怎样赢得海洋霸权 / (加) 伍德著; 杨阳, 丁丁译. —北京: 北京理工大学出版社, 2013.11

ISBN 978-7-5640-7983-3

I. ①旗… II. ①伍… ②杨… ③丁… III. ①海军—军事史—英国—通俗读物 IV. ①E561.53-49

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 167682 号



出版发行 / 北京理工大学出版社有限责任公司

社 址 / 北京市海淀区中关村南大街 5 号

邮 编 / 100081

电 话 / (010) 68914775 (总编室)

82562903 (教材售后服务热线)

68948351 (其他图书服务热线)

网 址 / <http://www.bitpress.com.cn>

经 销 / 全国各地新华书店

印 刷 / 北京泽宇印刷有限公司

开 本 / 710 毫米 × 1000 毫米 1/16

印 张 / 14

版 次 / 2013 年 11 月第 1 版 2013 年 11 月第 1 次印刷

字 数 / 120 千字

定 价 / 36.00 元

责任编辑 / 申玉琴

文稿编辑 / 申玉琴

责任校对 / 周瑞红

责任印制 / 边心超

图书出现印装质量问题, 请拨打售后服务热线, 本社负责调换

序 言

海军舰队司令大卫·比提爵士

巴斯勋位大十字勋章骑士，维多利亚勋位大十字勋章骑士

鄙人之所以会应邀撰写本书的序言，是因为我深切地感受到，让年轻的国民了解海军在我们这个世界上绝无仅有的大帝国的架构过程中扮演的角色，是我辈的当务之急。

伍德中校一直不遗余力地积极介绍不列颠海上力量的重要性。他的这本《旗与舰》，总结了数个世纪以来的战争经验。更重要的是，他让我们明白：不列颠之所以成为“帝国”，海洋的力量功不可没。如果舍弃了海洋，我们便会孱弱而无立锥之地。

大卫·比提

1919年6月2日

译者说明

本书的作者，威廉·查尔斯·亨利·伍德（William Charles Henry Wood）为读者梳理了从史前到第一次世界大战的人类海权争夺史。他站在英国的立场，阐述海权的重要性以及其对英国历史发展产生的重要作用，以历史上的重要海洋战争为线索，通过对各场重要海战的分析讲解，让读者领会海洋力量在大国发展过程中所扮演的重要角色。

英国海军在世界战争史上的影响巨大。英国海权发展的历史，让我们再一次体会到海权对一个国家发展的重要性。尤其在当代国际局势下，海权的重要作用尤为突显。

正如作者所说，年轻人如果无法认识海权的重要性，不知道海洋力量在国家历史的发展中所做的贡献，那么他一定“对自己国家的历史一知半解”。

虽然英国海军的发展的确有其可取之处，但我们必须认识到，作者生活的年代正是英国殖民扩张最为激烈的时期，受时代局限，作者在书中的一些观点难免有粉饰英国殖民扩张之嫌。书中的一些观点也体现了作者美化殖民主义的倾向。

希望读者在阅读时能有所鉴别。

内容提要

谁想以一个笨手笨脚、心智薄弱的半吊子新兵身份开启自己的生活？如果英国的青少年在成长中不了解皇家海军曾经为我们大英帝国的诞生、成长和发展以及为海上自由权所做的贡献，那么他一定对自己国家的历史一知半解。

海军并不是英国海上力量的全部，另一部分力量来自于商船队。我们的自由权所依靠的是海陆空联合力量，海军只是其中一种战斗力。此外，如果没有每一个爱国的人持之以恒、蹈死不顾的奋战，我们全部的战斗部队也无法建立、保护整个帝国。

诚然，百花齐放才成其为大千世界，也正是有各种各样力量的参与，才创造和保卫了大英帝国的自由。但是，如果没有皇家海军一直以来时刻戒备、日夜守卫着我们的海上通道，其他所有力量的组合也不可能创造并捍卫整个帝国的疆域。世界上的其他国家都是由陆地连成的，而我们大英帝国由海洋相连。因此只有海道畅通，我们才能存续，否则我们将灭亡。

你可能会非常好奇，我们为什么在这里谈论这件看上去如此简单的事情？可是你有没有想过，人是陆地生物，因此尽管新水手很多，但真正的海员很少；尽管海洋面积是陆地面积的三倍之多，但人类对海洋的了解远不及陆地的三百分之一。人类历史实

际上是一部海权争夺史，但被书写的历史并非如此——尽管没有海洋力量的英国历史就像是没有发条的钟表，没有轮轴的车轮，但大多数历史学家对海洋的力量还是知之甚少。对于战争，我们通常仅能得知发生了什么，而不知是如何发生和为什么发生。毫无疑问，长此以往我们也无法理解关于战争的现存故事。我们不了解历史的血肉和灵魂，知其然而不知其所以然，因此舍弃了血肉和灵魂的历史就好比陈年死尸，剩下的只是枯骨。在我们漫长的战争故事中，脱离了英国海洋力量，任何单独的“为什么”、“怎么样”也将毫无意义，而英国海洋力量的意义在于英国皇家海军。因此，选择就摆在了我们面前：要么像有经验的老手那样清楚地了解皇家海军的真正意义；要么忽略或误读皇家海军的意义，然后像一个笨手笨脚、心智薄弱的半吊子新兵一样开启自己的生活。

目 录

第一卷 泛舟时代

- 第1章 海洋力量的萌动 / 3
- 第2章 最初的“远西” / 8
- 第3章 东西方争霸 / 12
- 第4章 罗马统治下的不列颠凯尔特人 / 16
- 第5章 强悍的斯堪的纳维亚人 / 19
- 第6章 诺曼人的帝国 / 25
- 第7章 海洋王国英格兰的国王们 / 41

第二卷 航海时代

第一部分 西班牙海战 / 53

- 第8章 西班牙：破旧立新 / 53
- 第9章 英格兰“海犬” / 58
- 第10章 西班牙无敌舰队 / 75

第二部分 荷兰海战 / 91

- 第11章 第一次荷兰海战 / 91
- 第12章 第二次、第三次荷兰海战 / 96

第三部分 法国海战 / 99

- 第 13 章 第一次与路易十四交战 / 99
- 第 14 章 第二次与路易十四交战 / 105
- 第 15 章 与法国、西班牙的海战 / 107
- 第 16 章 皮特的帝国战争 / 110
- 第 17 章 美国独立革命 / 124
- 第 18 章 纳尔逊 / 127
- 第 19 章 1812 年 / 138

第三卷 蒸汽与钢铁时代

第一部分 变革的世纪 / 143

- 第 20 章 英法美之间平衡的一个世纪 / 143
- 第 21 章 英国局部战争不断的一个世纪 / 144

第二部分 第一次世界大战 / 149

- 第 22 章 我们身边的人 / 149
- 第 23 章 警钟敲响的 50 年 / 156
- 第 24 章 大战 / 163
- 第 25 章 日德兰战役 / 172
- 第 26 章 水下之战 / 185
- 第 27 章 投降吧! / 203
- 第 28 章 干得好! / 208

后 记 海之自由 / 213

第一卷 泛舟时代

第1章 海洋力量的萌动

公元前1万年

大约在公元前1万年，有一天，一个赤裸的南亚野蛮人安全地攀上了一段浮木。又有一天，另一个野蛮人发现乘着浮木顺流而下要比在丛林中开辟路径更省力气，他悟出一个道理：能走水路就别走陆路。海洋力量的启蒙开始了！入水的第三个野蛮人简直是一位发明家，他发现了一个伐木工和艄公们都知道的道理，如果能让船乖乖到达你想去的地方，就得再加上一根篙。

过不了多久，一些更聪明的野蛮人尝试着把两根木头扎起来，这就是最原始的筏子。探索海洋力量的第二步开始了，在人们的常识观念中，通过水路搬运东西比陆路省力得多。甚至在现在，如果要搬又大又重的物件搬运1000英里^①，要是用火车运会比轮船费力10倍；而即使在最好的道路上，用车马也比用火车费力10倍。

当然，筏子既笨拙又缓慢，是一种非常寒碜的船。可是，当时真的根本没有别的什么“船”啊！在筏子还是唯一的船的时代，自然也不会有什么火车，更遑论什么像模像样的平坦大路了。然

① 1英里=1.909 344千米。

而水运早已显示出优于陆运的长处，在马匹、阡陌、车舆和火车在陆地上各领风骚的同时，独木舟、小艇、帆船和蒸汽船也已经陆续在水中崭露头角了。若要运输 100 磅^①的货物，水上行舟 10 英里易于陆上搬运 1 英里，这是个笨蛋也能明白的道理。

再后来，更具智慧的人们越来越不满足于只能靠篙推动在静止的浅水中航行的小小木筏。于是，他们在两根木头之间加上了一块更长的木头，其前端突出且微微上翘。之后，为了能在深水中划行，他们把篙改良为桨，并且造出了双体连艇（catamaran）——在现在南印度的科罗曼德尔海岸（Coromandel Coast）我们还能见到这种类型的船只。然而，可以制造乘风破浪的双体连艇的野蛮人，自然也有能力发现上端掏空的木头要比实心的木头装载更多物品。所以后来，他们开始挖空、修整木料，直至造出了对称规整的独木舟。克里斯托弗·哥伦布询问西印度的野蛮人如何称呼他们的独木舟时，他们回答“canoas”，因此这种用实心木料凿出的小船第一次在欧洲的语言中获得了地位，我们现在还用这个词泛指那些由不同零部件拼接起来的小船。



独木舟

① 1 磅=453.592 37 克。

独木舟有时可以造得非常硕大，在那个时代它就是人们心目中的无畏级战舰。船头也会装备成撞击利器，可以在与敌船交错之际牢牢将其钉住和击穿。独木舟普遍存在于那些出产高树硬木之地，比如南亚、中美洲和美洲大陆的太平洋沿岸。不过，人的欲望总是无止境的，他们绝不放弃制造比敌人的船只更强的武器的念头，所以他们发明更复杂的部件，拼接出更好、更轻的独木舟，或者造出更优越的船来。因此，不列颠的先民们发明了一种用兽皮蒙在木质框架上的圆形小船，至今威尔士和爱尔兰的凯尔特人后裔还在使用类似的小船，只不过在今天帆布代替了兽皮。同样，生活在北极圈的因纽特人也在驾驶两种兽皮蒙制的船，分别叫做“凯阿克”皮艇（kayak）和“奥米尔克”木框皮舟（oomiak）。形如细针、轻如鸿毛的凯阿克用来搭乘全副武装的战士，而奥米尔克则可以搭载整个家户和他们的所有行装。前者是军用战船，而后者则是民用驳船。

如果掌握了制造和使用独木舟，但临水而居却不去学着如何在水上作战，你就等着被那些学会水上战斗的敌人驱逐吧！简而言之，战争中的海洋力量，就是能保障你使用海洋并阻止你的敌人使用海洋的力量。所以海军的头等要务就是在海上为盟友开放门户，让敌人寸步难行。英国海军的任务却不限于此，因为大英帝国的属地横跨海洋。我们在每次大战之际都必须回答的问题是：是确保海洋处于英国的控制之下、保持领海的统一，还是把海洋拱手送给敌人、眼睁睁看着帝国分崩离析？领海完整，则国家得以屹立于世界之巅；领海分离，则国将不国。

乍一看之下，也许你不会相信小小的舢板能够像战舰一样关乎海洋力量的存亡，但如果战争的双方能够拥有的都是小艇，或者一方麾下没有战船可用，你就会觉得即使是小舢板，也就聊胜

于无了。1660年，北美的易洛魁（Iroquois）印第安人曾经划着小船跨越魁北克击溃了法国殖民者，阻挠了后者的入侵，因此易洛魁人得以把圣劳伦斯河牢牢地握在手中，正如英国的大舰队能够牢牢掌控北海一样。易洛魁人和英国人胜利的原因也几乎是一样的，那就是他们的敌人太弱，不足以与之抗衡。

无论在哪场战争中，如果遏制住了敌人输送基本补给、弹药和援军的交通要道，也就无疑会赢得战争。这是因为补给不足又不得不绕道行军的敌人，是无法与占据交通优势的对手抗衡的。海军的策略亦然，通过最便捷的海路追击敌人的海军无疑会稳操胜券，这样的话己方的商船和战舰就可以从各个方向把基本给养送到战场，同时敌方的战船就会在绕道航行中浪费时间，也极有可能因此被驱赶到远海。

很久以前，野蛮人就发现陆地上酷热难耐，于是他们常常趋向于清凉的水体。而且，暴君可以褫夺牧人的牲口和农人的土地，却往往对渔人和猎人束手无策，因为他们可以扬帆远遁、无迹可循。令强夺者无奈的还有那些筑堡据险的岛民，这是因为要想占领岛屿就必须不惜一战，因此生活在水上的人比主要生活在陆地上的人占有先机。从这个意义上讲，比起陆地来，海洋简直就是自由之乡：自由与海洋力量相辅相成，爱好自由的民族希望永久为自己和他人保有自由，为此他们需要顶尖的海军，或者成为像英国这样拥有世界顶级海军的帝国的一部分。

在敌人海上装备贫乏的情况下，由独木船组成的海军所向披靡，实力不逊于其他海军战舰。但是一旦小艇（boat）登上历史舞台，独木船就全无优势了。我们没法知道是谁打造了第一艘小艇，就像我们不知道是谁制作了第一个木筏或独木船一样。但是毫无疑问，第一个发明龙骨的人是位天才，时至今日，龙骨还是划艇、帆船和汽船上的重要构件。有龙骨的船与没有龙骨的船的

区别，简直就像脊椎动物和无脊椎动物的区别一样。小艇被制作出来以后，就有人发现把桨固定在船舷的一侧要比单纯划桨能提供更强劲的推动力。在敞口的小船发明几千年以后，又有一些天才尝试着为船装上甲板。这样，船以现在已知的姿态开始了光辉的历程。

但是，帆的产生却要历经数千年。谁制成了人类历史上的第一张帆？我们无从得知。但极有可能是一群亚洲的野蛮人，他们在简陋的筏子上扬起野兽皮制成的帆。无论是过去还是现在，许多国家的筏子和独木船都是有帆的。在人类历史的早期，小艇和大船也都已经装备了帆，制作帆的材料也各不相同，有兽皮的，有布的，甚至还有枝条编成的。但是最古老的帆是现在水手们所说的“风袋”，如果风不是不偏不倚地从船尾吹来的，风袋就几乎派不上用场了。我们现在熟知的顶风转向技术是很晚的发明，在它发明三个世纪以后，汽船（steamer）取代了帆船，就像帆船取代了小艇和独木船一样。

第2章 最初的“远西”

公元前 5000 年

这一章的开头或许会让你惊奇。但我要告诉你的是，更大的惊奇还在后面呢。当你看到这个题目和它对应的年份，你一定想知道为什么它们会组合在一起。请试着回忆第1章所涉及的内容，地中海亚洲一侧的沿岸，我们现在称之为“近东”，而在公元前5000年时应该称为“远西”，因为从古老亚洲大陆而来的移民到达这里是不早于12 000年前的事情。正如你将要在这章看到的那样，至少在哥伦布之前2 000年，移民和殖民的脚步已向西纵深至欧洲的大西洋沿岸，新的远西地区的轮廓由西班牙、葡萄牙、法国和英国诸岛的海岸线勾勒出来，此后移民又从这里出发到达南北美洲形成了新西方世界。大西洋的欧洲沿岸，而不是地中海的亚洲与埃及一侧的沿岸，被称为“最初的远西”，是因为早期真正意义的西方人在欧洲趋于成熟，变得明显区别于东方民族。2 000年后，“第二远西”也出现了，那就是美洲。

《喔噢！西进！》，这是一本很好的书名，契合了第二远西开启时遍布于美洲的冒险风潮。“到西部去”是19世纪对前往美洲的冒险者们的建议。加拿大人现在还用“最后的西部和最好的