

大国海洋  战略译丛

英国海上主导权的兴衰

[英] 保罗·肯尼迪◎著

沈志雄◎译



人民出版社

英国海上主导权的兴衰

[英] 保罗·肯尼迪◎著

沈志雄◎译



人民出版社

责任编辑:刘敬文(010-84095162)

版式设计:于丽娟

图书在版编目(CIP)数据

英国海上主导权的兴衰/(英)肯尼迪 著 沈志雄 译.

-北京:人民出版社,2014.10

ISBN 978-7-01-014073-5

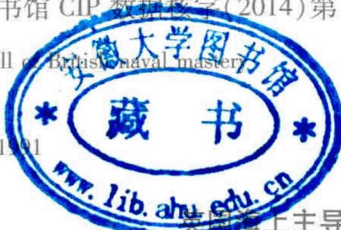
I. ①英… II. ①肯…②沈… III. ①制海权-军事史-研究-英国
IV. ①E561.53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 239626 号

The rise and fall of British naval master

Paul Kennedy

Fontana Press 1991



英国海上主导权的兴衰

YINGGUO HAISHANG ZHUDAOQUAN DE XINGSHUAI

[英]保罗·肯尼迪 著 沈志雄 译

人民出版社 出版发行

(100706 北京市东城区隆福寺街 99 号)

北京通州兴龙印刷厂印刷 新华书店经销

2014 年 10 月第 1 版 2014 年 10 月北京第 1 次印刷

开本:710 毫米×1000 毫米 1/16 印张:24

字数:350 千字

ISBN 978-7-01-014073-5 定价:50.00 元

邮购地址 100706 北京市东城区隆福寺街 99 号

人民东方图书销售中心 电话 (010)65250042 65289539

版权所有·侵权必究

凡购买本社图书,如有印制质量问题,我社负责调换。

服务电话:(010)65250042

本书为国家开发银行、华东师范大学共建开行—华东师大国际关系与
地区发展研究院第3期科研委托项目《“中国走出去”战略的国际政治经济研究》成果

丛 书 主 编：

吴征宇

编委会成员：

徐弃郁 李 晨 马 骏 邱立波

前 言

本书试图详尽地重新思考英国海权的历史,这是自 A.T.马汉的经典著作《海权对历史的影响》问世以来的首次尝试。早在 1890 年出版的该书,对于自此之后整个海军历史的研究产生了开创性的重大影响。具体来说,本书寻求叙述(更加重要的是分析其中的原因)从都铎王朝至现在这段时间内英国作为居于主导地位的海洋国家的崛起和衰落。因为进行的是这样的分析,所以,本书只是非常有限地关注于其他有关皇家海军的流行著作里大书特书的著名海军将领和海战,而对于出色的战术、船只设计、重炮、航海及海军内的社会生活等甚至关注得更少——至少由于它们自身的原因。本项研究的主要目的和重点并不是要把海军本身放在显微镜下,而是试图把它置于一个更加广泛的国家、国际、经济、政治和战略考虑的框架之下,没有这个框架我们无法正确地理解“海权”和“海军霸权”等术语。这个目标不免有些雄心勃勃,而着手进行研究时,我经常意识到自身知识的欠缺,以及以如此浓缩的方式提出论点所面临的巨大困难。然而,只有读者才能够全面地评判本书离所宣称的目标到底有多远。

本书提出的诸多论点和结论当中,以下三个观点应视为本书的主要观点:

第一,英国海军的崛起和衰落与她经济的崛起和衰落的联系是如此地紧密,如果不仔细考察后者,我们根本无法理解前者;

第二,16 世纪初至 19 世纪末,即在海洋帆船的发明与洲级大陆工业化之间,海权对世界事务产生了最为重大的影响;

第三,甚至在所谓的“哥伦布时代”,海权的影响也具有一些非常自然的

限度(limitations),而英国历任政府在和平时期和战争时期都必须考虑到这些限度。不是仅仅依靠海洋手段,而是通过明智地结合海权和陆权,英国才崛起成为了首要的世界大国。

这些论点当中的第一个几乎没有什么争议,事实上,有人可能甚至会说海权依赖经济实力是一个政治上的老生常谈。显而易见,皇家海军在 17 至 18 世纪的崛起与这段时间商业革命和英国海外贸易扩张存在关联;工业革命进一步巩固了“英国治下的和平”;而英国作为一个世界大国和海军大国在 20 世纪的衰落则同样明显与其经济的相对衰落密切相关。然而,令人奇怪的是,这个老生常谈在英国作为首要海洋国家的历史中竟然从未探究过。

第二个结论也并不新颖,尽管 20 世纪许多英国海军将领和作家们似乎忽略了这一点。早在 19 世纪末,约翰·西利爵士及之后的哈尔福德·麦金德爵士已经指出,工业化和铁路在俄国和美国等洲际规模的大国的出现,使得陆权可以重申对海权的支配,而大约三个世纪之前帆船引发世界政治的革命之时,陆权却败于海权之手。然而,他们也没有详尽地考察海权的经典时代,以及海权崛起和衰落的原因。因为历史上的那个时期(实际上是其中的根本因素),正好也是英国世界大国地位崛起和衰落的时期,所以,在当前研究中仔细考察这两个方面的发展似乎也是恰当的。

第三个观点,尽管就其本质上来说没有前两个那样普遍,却可能被证明更具有挑战性。因为它再次提出了几个世纪以来存在于被称为“海洋”和“大陆”战略学派之间的争论:即一些人坚持英国应该集中精力关注于她的海军、殖民地及海外贸易,在和平时期疏远欧洲,只有在战争时期才对敌人进行外围的袭击并且向盟国提供资助;另一些人认为在特定环境下,有必要承担大陆军事义务,因为这个国家自身的安全与欧洲均势的命运紧密相连无法分割,而孤立主义政策长期来看也将危及英国。这个关于陆权和海权之间、欧洲与更广阔世界之间以及陆军和海军之间应该形成平衡的辩论一直争论不休,因为它包含着个人、情感和国内政治方面的因素并给这些方面造成影响,从而使得这个辩论超出了纯粹的战略范围。我个人的立场,毫无疑问受到当今世纪所发生事件的影响,支持伊丽莎白一世、威廉三世、马尔伯勒、查塔姆、格雷及其他

一些人,他们坚决主张英国人民必须在渴求“海洋”生活方式的自然愿望与警惕地关注欧洲的战略及确保欧洲大陆的发展不会对他们的国家利益造成不利影响的决心之间达成平衡。

我个人对于英国海上主导权(naval mastery)历史的态度有些类似于西利,他在其著作《英格兰的扩张》一书中宣称自己不是以传记作者、诗人或道德主义者的身份写作该书的,他强调:“我时刻关注的唯一问题是因果关系……我们或许会发现世界上国家崛起、扩张或衰落所遵循的一些规律。”当然,这并没有使西利的著作变成“客观的”历史,本书以及任何其他的历史著作也都无法宣称自己是“客观的”;因为对历史学家来说,尽管会竭尽全力,但他永远不会完全摆脱偏见、经验、利益和自身所处时代的影响。实际上,或许只有在我们这个时代,在这个1945年之后的世界里,我们才能够写类似这样的一本书。如此强调经济因素、置疑英国对于海外和海洋世界的“自然”偏好,以及以合理的一点点的客观态度来分析这个国家作为海军、殖民地和经济大国的“衰落”,所有这些方法很少在稍早之前的关于英国海军的历史著述中发现。然而,正是由于英国的环境已经改变,以前的历史撰写方法需要重新评估,之前的假定也需要调整。如果本书在这个变化过程中有任何贡献的话,足以令我欣慰。

伦敦公共档案局、印度事务部图书馆、弗赖堡联邦档案馆军事分馆和维也纳国家档案馆(我出于各种不同的目的到访该馆)等机构保存的档案材料为本书提供了有价值的证据和引文。在此我必须再次向这些机构的工作人员帮助表示感谢。然而,仔细阅读本书的脚注将会发现,我更多地受惠于一些作者,他们的研究成果已经出版——对于一本试图进行广泛的综合研究的书来说这是不可避免的。我要承认我通过阅读他们的著述而获益良多,本书的前半部分主要参考的包括C.M.奇波拉、J.S.科贝特、R.戴维斯、J.R.琼斯、C.J.马库斯、R.帕雷斯、J.H.帕里、R.B.沃恩汉姆、J.A.威廉姆森及威尔逊的著作;本书后半部分参考的有C.J.巴特利特、R.海汉姆、E.J.霍布斯鲍姆、M.霍华德、A.J.马德和S.W.罗斯基尔;而C.巴尼特、L.德希奥、G.S.格雷厄姆、H.J.麦金德、E.B.波特、C.W.尼米兹、H.R.里士满,当然还有A.T.马汉,他为全书提供了更为

C 目 录

contents ★ ★ ★

前 言	1
-----------	---

引言:海权的构成要素	1
------------------	---

第一部分 崛起

第一章 英国海权的早期岁月(至 1603 年)	15
第二章 斯图亚特王朝的海军及与荷兰的战争(1603—1688 年)	41
第三章 反对法国和西班牙的斗争(1689—1756 年)	74

第二部分 顶点

第四章 胜利与制衡(1756—1793 年)	105
第五章 继续进行反对法国的斗争(1793—1815 年)	134
第六章 英国治下的和平(1815—1859 年)	162
第七章 马汉对麦金德(1859—1897 年)	191

第三部分 衰 落

第八章 “英国治下的和平”的终结(1897—1914 年)	221
第九章 陷入僵局与极度紧张(1914—1918 年)	257
第十章 衰落岁月(1919—1939 年)	286
第十一章 虚幻的胜利(1939—1945 年)	320
第十二章 道路的终点:战后英国海权	347
后 记	373

引言：海权的构成要素

不论有多大风险且日后会受到多少修正,我认为以对本书中常用的某些关键术语(尤其是那个令人捉摸不定且充满感情色彩的“海权”一词)的探讨来作为本书的开始将会是非常明智的。自马汉上校在 19 世纪末写出了那些影响非常巨大的著作以来,尽管“海权”在海军官兵、政治家、战略家和历史学家的语言中已成为一个通俗词汇,但目前人们仍很难用几句话来准确界定“海权”的确切含义,即使那些已经尝试这么做的学者通常都会很快在各种定义后会加上很多限制条件及各种进一步的评论。他们这么做实际上是承认这个话题的复杂性。尤其值得注意的是,即使马汉本人在他的研究一开始也没有力图界定“海权”的含义,相反,他更愿用各种历史范例和评论来揭示“海权”的性质,以防止“海权”一词一直都这么“含糊和没有实质内容”^①。

然而,在马汉的海权著作出版几年后,英国历史学家赫伯特·里士满爵士曾尝试对“海权”的内涵进行描述。这种描述可以充当对“海权”的第一个工作定义。他写道:

海权是一种国家力量形式,这种力量能使其所有者让自己的军队和商业穿过那些位于自己领土或盟国领土和那在战时需要到达的领土间广袤的大海和大洋;这种力量同时也能使其所有者阻止它的敌人做到这

^① A.T.Mahan, *The Influence of Sea Power upon History 1660—1783* (London, 1965 edn), p.iii.

一点。^①

对研究历史的学者而言,这一定义包含的基本军事部分很容易理解:从罗马在反对迦太基斗争中对地中海的主导权到二战中同盟国的海上优势(这种优势使同盟国能够在诺曼底和冲绳两个彼此相距很远的地方成功地进行两栖作战),人们能发现许多这样的例子,即一个国家(或国家集团)从这种跨越海洋投送军事力量的能力中获益匪浅。很明显,那些拥有海权的国家一直免于跨海入侵威胁,并具有能够到达敌人海岸的机动性和能力,同时还享有跨海旅行和贸易的自由,海军战略学家将这种优势地位称为“制海权”(command of the sea)^②。

“制海权”从来也都不是意味着对各个大洋水域的完全拥有,这种完全拥有不仅在物质上不可能,而且在战略上也没有必要。因为海洋和陆地不同,其本身对人类并没有多少用途。人既不能够靠海洋谋生,又不能够在海洋上从事开垦或发展,同时也不能够买卖海洋。相反,海洋只是人类用来从一个陆地到达另一个陆地的中介,或者说(如同马汉做出的经典陈述那样)海洋像一个“人们借以通向四面八方的广阔公用地,但这片公用地内的一些经常使用的航线表明,各种具有强制性的理由使人们往往选择了某些特定的航线而不是其他的航线。”^③如果一个国家能够从总体上保持自己沿这些“经常使用的航线”的交通并且使它的敌人无法享受到这一特权,那么这个国家就将会拥有制海权:它的贸易会因此而变得繁荣,它的海外联系也因此将得到维持,它的部队也因此将可以自由地到达目的地。

一旦认识到海洋作为一种中介的适宜性(即可以通过海洋输送军队和交换货物),人们就开始将注意力转移到建立一种能使其取得和保持对海洋控制的武器(战舰)上。随着一批可操纵并具有强大装备的、能够将敌人从眼前

① H.W.Richmond, *Statesmen and Sea Power* (Oxford, 1946), p.ix.

② 关于这一点,可参见 B.Brodie, *A Guide to Naval Strategy* (New York, Washington and London, 1965 edn), Chapter IV, 'Command of the Sea'.

③ Mahan, *The Influence of Sea Power upon History 1660—1783*, p.25.

赶走的船只的出现,人们就开始有了实现这一目标的手段。所以,从最早年代起,由于水手们通过摧毁敌人舰队或迫使敌人舰队滞留在港湾内来确保源于海上主导地位的各种优势,我们就有了关于海战的各种记录^①。因此,海军至上主义传统的基本信条之一是,海权的核心就在于战斗舰队,也就是日后所说的主力舰队。另一方面,小规模袭扰行动或是对过往的敌人船只的偶尔进攻,最多只能提供一种短暂和局部的优势,而一旦敌人主战舰队到达,这种优势将立即消失殆尽。正如马汉曾经指出的那样,巡航战(*guerre de course*)不可能动摇

那种占绝对优势的海上力量对海洋的控制,这种控制将敌人的旗帜从海洋上驱逐,或只是允许它作为一个逃犯而出现;通过控制海洋这片广大的公用地,那种占绝对优势的海上力量实际上就是关闭了那些进出敌人海岸的商的通道。^②

这段文字是马汉曾经尝试做出的一种最接近于海权定义的陈述;这段陈述的重点从对一个国家跨海输送军队能力的强调略微转移到一种同等甚至更大程度的、对货物贸易和商业通道的强调。这种差别大致上可以由海权在发展过程中经历的不同阶段而得到解释,因为海权发展肯定会反映出在技术、经济和政治发展过程中的总体性进步。在第一阶段中,当跨越任何水上距离的旅行仍然是一个新鲜事物时,用船只将军队从一个战区输送到另一个战区是海权最基本的定义和目标。里士满、波特和尼米兹^③在 20 世纪中期对海权的这种运用表明,海权的这一定义和目标仍没有失去其原有的含义。尽管如此,大约到 17 世纪,西方文明的发展催生了海权的那些更复杂的方面和目标:跨海贸易到这时已变得非常的广泛和发达,因此人们认识到促进和保护这种贸

① J.Mordal, *25 Centuries of Sea Warfare* (London, 1970 edn), pp. 3-46; E.B.Potter and C.W. Nimitz (eds), *Sea Power: A Naval History* (New Jersey, 1960), pp. 1-15.

② Mahan, *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*, p. 138.

③ Potter and Nimitz, *Sea Power: A Naval History*, pp. vii.

易对国家利益具有重要意义；造船、驾驶、导航和制炮上的技术进步催生了主力舰的出现，这也是现代主战舰只的前身；海外探险以及在美洲和亚洲各地的贸易站和殖民地的建立，意味着欧洲财富中越来越多的部分开始集中于海洋；作为所有这些发展的主要结果，各民族国家开始建立和维持各种常备海军。

这一重点转移，就是从跨水域输送军队这一短期（或战术性）的目标到建立永久性国家海上力量（即常规贸易和常备舰队）这一长期（或大战略性）的目标，实际也正好解释了为什么读者们可能在类似本书的各种专论中会遇到各种各样的海权定义。的确，19世纪晚期的某些“蓝水海军”学派的学者（也就是极端的海军至上主义者）会如此强调通过主力舰队及对敌人的商业活动和战争努力的重大打击来确立对海洋的控制。这种观点使他们认为像海外战区输送军队起到的作用很小。他们确信，那种由持续封锁造成的缓慢但严酷的压力足以使敌人投降。同这种观点密切相关的，是他们对大陆战争的厌恶。这种战争传统上一直被认为更加昂贵（就英国人的生命和金钱而言），并且对英国的行动自由更有约束性，因而在一定意义上是“不自然的”。博林布鲁克在他的《一个爱国国王的观念》一书中可能是最好地概括了这种孤立主义者的态度。他写道：“同其他两栖动物一样，我们必须偶尔上岸，但水中才是更适合我们的环境，因为我们在其中…能找到最大的安全，所以也只有在水中才能发挥出最大的力量。”

正如我们在本书后面部分将看到的那样，这种看法实际是采取了一种夸张的姿态。这种姿态忽视了人类对陆权的利用与海权的复杂关系的许多基本方面；不过，这种姿态至少说明了试图单纯以那向海外投送军事力量来定义海权所遇到的困难。朱利斯·恺撒或者是诺曼人可能会这样认为，但在后文艺复兴时代的世界中，海权一直被看成是某种更加复杂和影响更加深远的力量。海权不仅涉及战时入侵的成败，同时也涉及贸易、殖民地、经济政策和国家财富。当哈利法克斯在1694年写道：“英国人政治信条的第一款一定是，他信仰海洋”，他实际上是在表明，当时已经到了海权可以成为国家哲学的最重要部分的阶段。接下来毫不奇怪的就是，当时那些探讨海权的人一直都不愿给海权下一个既能让各方满意又简单明了的定义。

此外,许多世纪以来,如果以一支强大的主战舰队实现对海上交通线的控制被人们看作是海上力量的有形象征和终极现实的话,那么人们同样也认识到舰队的存在及其效率本身一直都依赖于海权的许多“其他要素”。正如 E. B.波特注意到的那样:

海权的构成要素绝不仅仅只局限于作战舰只、武器和经过训练的人员,而是包括了岸基设施、位置优良的基地、商业船队和有利的国际联盟。一个国家行使海权的能力同样也基于其人口的特性和数量、政府的特性、经济的健康、工业生产的效率、内部交通线的发展、港口的数量和质量、海岸线的范围、本土、其基地和殖民地相对于海上交通线的位置。^①

这是一份很长的名单,我们在这里不可能对所有这些要素进行全面的分析;但这里值得我们注意的是,波特的这一描述(实际上也包括几乎所有我们在各种有关海权的著作中可能遇到的那些在这一基础上形成的其他变种)很大程度上是基于马汉在那本著名的《海权对历史的影响》一书中最后得出的结论。如果从严格的事实角度上看,尽管马汉的研究也算不上很新颖,但这项研究却为他赢得了世界性的声望。这是因为马汉以极为精彩的方式将当时各种关于海权的彼此分散的理念综合成一种逻辑严密的哲学,并同时显示出,尽管海军战术和历史环境在不断变化,但那些根本性的战略思考和原则“则是属于那种不变的或不可改变的事物序列”^②。正是因为如此,如果某个国家注意到了这些历史教训并拥有海权的若干根本要素,那么它将处于一种能够成功地实施其海权的有利位置上。在这个问题上,马汉显然在努力对海权研究做到类似克劳塞维茨和约米尼曾经对陆权研究做到的那样,而他的著作则反映了 19 世纪流行的那种竭力要发现社会所包含的各种“规律”的渴望,而这种渴望已经被后来的那种“不那么实证化的时代”加以抛弃。尽管如此,这里

① Potter and Nimitz, *Sea Power: A Naval History*, pp.vii.

② Mahan, *The Influence of Sea Power upon History 1660—1783*, p.88.

似乎有必要对马汉的思想进行简单总结。

马汉列出的六项过去曾影响到海权的主要条件包括:1.地理位置,2.自然结构,3.领土范围,4.人口数量,5.民族特点,6.政府的性质和政策。^①

头三项条件本质上全都是地理性的,因而可以综合在一起处理。马汉对历史的解读使他认识到,同一个必须时刻准备抗击其陆上邻国进犯的国家相比,一个无须在陆地上保卫自己和在陆地上进行扩张的国家处于一种集中精力发展海权的更好的位置上;优越的地理位置,同重要海上航线相连,为一国专注发展海权提供了一个更加重要的优势。这如同那些不会对一国的防卫任务造成太大负担且分布集中的港口和海岸线(不像法国那样)为一国专注发展海权提供的优势一样;贫瘠的土壤和气候条件也时常会鼓励海外冒险,而一个自然禀赋丰富的国家的居民则很少会愿意这么做。

其他三项条件也可以联系在一起探讨,因为就马汉的思想而言,这三项条件彼此间是密切相关的。马汉说的人口数量并非指人口总数,而是指“从事海洋职业”的人数在一国总人口数量中所占的比例,这里说的“从事海洋职业”的人数既是指那些从事海洋商业的人数,也是指那些随时可加入海军的人数。与此相类似,所谓民族特点就是指一个民族利用海洋提供的所有成果(即利润丰厚的贸易、稳定的职业、海外殖民地)的总体倾向,马汉在这方面为海权的成功发展开出的药方,是建立一个由富有冒险精神、且随时准备并能对海上力量做出足够的长期投资的贸易商和店老板组成的国家。政府对海权的发展也能够起到重要的作用:通过在和平时期培育国家的海军潜力和商业潜力,通过在战时对海权的娴熟运用,一国的政府就能够确保其通往胜利的前景是光明的,而这种胜利反过来又将会进一步提高国家在世界上的地位。

尽管马汉的分析有令人质疑的决定论色彩(这在他的那段有关“民族特点”且带有种族主义色彩的文字中表现得非常明显),但他著作的许多部分都可以被人们毫不迟疑地接受;的确,只要人们能够想起那些对海军战略而言已

^① Mahan, *The Influence of Sea Power upon History 1660—1783*, pp. 25—89. 也可参见 W. E. Livezey, *Mahan on Sea Power* (Norman, Oklahoma, 1947), Chapter III.

经成为常识性的东西很少是马汉的著作揭示的话,那么他有关“海权的构成要素”的那段文字大部分看起来似乎都包含了自明的真理。然而,尽管马汉认为他揭示的根本原则是普遍适用的,且他的出名是因为读者们认定他的那些从历史中汲取的教训在当前和未来都仍然有效,但我们在这里对马汉的整个哲学作一个基本的评价,仍然是值得的;马汉的哲学很大程度上是归纳性的,这就是说,这一哲学是马汉从他对某个特定历史时期,及当时他假定在未来仍继续有效的一组环境的检验中得出的。除简短涉及古典时期的海上战斗外,马汉将他的研究重点主要集中在 1660 年至 1815 年这段时期发生在四五个欧洲国家间的一系列战役上,而他的基本结论也正是从这里得出的。此外,同任何其他的历史学家一样,马汉既没有使自己摆脱那个时代流行的各种偏见的束缚,也没有使自己不受其现役海军军官背景的影响:赞扬和显示英国以往海军政策的睿智,并且鼓励美国模仿英国的成功,所有这一切都是他头脑中萦绕不去的动机。

换句话说,马汉的著作包含了一些有关海权和海军作用的基本假定。他和他的学派将这些假定视为理所当然,但我们没有必要这么做;即使我们同意他的分析就他考察的历史时期而言是基本正确的,我们也不一定认为,在这个技术、政治和人口正在以日益加快的速度发生巨大变化的世界上,仍然会重复昨天的故事。

马汉及海军至上主义者视为公理的第一个信条,是海权同陆权相比在影响世界事务方面具有的优越性。必须坦率承认的是,马汉在这方面从未像他那些更极端的门徒们走得那么远。例如,他确实承认忽视海军外的其他因素是错误的,同时,他坚持声称之所以从事他的研究,是因为海权的重要性“即使没有被完全忽视的话,那也是被大大低估了。”^①但如果看到了下面这段陈述,我们就不该对这点感到惊讶,即马汉的著作很大程度上必须对整整一个学派战略思想负责,正是他的著作使这个学派毫无保留地接受了海权在推进文明过程中发挥了主要作用的理念。他写道:

① Mahan, *The Influence of Sea Power upon History 1660—1783*, pp.90-91.

尽管海上有各种常见和不常见的危险,但无论是旅行还是运输,海路总是比陆路方便、便宜。

谁能否认这个只有狭小陆地、资源贫瘠的政府的所有权力(七年战争中英国的权力)不是直接来自海洋呢?

合理使用和控制海洋仅仅是用以积累财富的商品交换链接中的一环,但却是核心的一环,谁掌握海权,谁就能够为自己利益从而强迫其他国家缴税,且历史似乎已证明,大多数掌握了海权的国家都能够据此而积累财富。^①

如果能回顾一下的话,我们很难理解在马汉著作中暗示的海权的优越性,怎样才能被任何更宽泛的历史研究所证实。只举一些最明显的例子我们就可以看到,埃及人、希腊人、罗马人、阿兹特克人、中国人、祖鲁人、匈奴人、奥斯曼人或神圣罗马帝国基本上都不是从海洋中汲取他们的力量,就这些民族而言,这种忽视(也就是对海洋的忽视)并不会令人感到惊奇。陆地和海洋这两种环境的物质特性不同,因而迄今为止人类的绝大部分活动主要集中在陆地上:大部分人生活在干燥的陆地而不是起伏不定的船只甲板上,这一简单的事实意味着,在文明发展过程中,陆地一直比海洋更重要。马汉所选择考察的,是一段特殊的历史时期(从16世纪一直到19世纪早期)和一群特定的国家(西班牙、荷兰、法国尤其是英国),而正是这些国家在这段历史时期内发展了自己的殖民帝国和海上帝国。这种现象发生在这样的时期和这样的地区,是一系列值得我们去进一步考察的客观环境综合起来造成的。也就是说,我们将把对这个问题的探讨(即海权是否如马汉及他的追随者们坚持的那样在各种战争中发挥了决定性作用)留在本书适当部分中进行,但我们在这里记住下面的这一基本事实是很重要的,即马汉及他的随者们考察的时代是一个商业及各种海上冲突在世界事务中起到了异常巨大作用的时代。所以,我们最好是一开始就能注意到这种在历史上和地理上的特定性,并且据此对马汉的许

^① Mahan, *The Influence of Sea Power upon History* 1660—1783, pp.25, 65 and 225—6.