第一章　大洋钩沉

古代印度的海上力量，虽然没有现代海军的坚船利炮，却也曾在印度洋上称雄一时。这段令印度人引以为荣、百谈不厌的“佳话”，正是日后印度提出海权理论的历史根源。但是，当欧洲的殖民帝国先后进入印度洋以后，印度人就失去了在大洋上的发言权。众列强为了争取对印度洋的控制权进行了反复的争夺，最后，英国占领了印度次大陆并取得了印度洋上海战的胜利，赢得了印度洋的霸主地位。随着“日不落帝国”日渐衰落，英国人感到：只有部分地依靠殖民地——印度的力量，才能继续维持他们在印度洋上的霸权，“皇家印度海军”也就应运而生了。

昔日的辉煌

古代印度与中国、古埃及和古巴比伦，并称为世界四大文明古国。早在公元前 2000 年，以印度河流域为中心就出现了灿烂的印度河文明，又称哈拉帕文化。像中国一样，印度是当年少数几个掌握航海技术的国家之一。印度人还特别善于利用海运的便利，与印度洋沿岸各国广泛地展开贸易活动。同时，不断地扩大自己的势力范围。所以，在印度洋上，印度的海上力量，曾有过一段辉煌的历史，被印度人自称为“印度洋上的印度时代”。

事实上，在十三世纪以前，印度堪称是印度洋上的海军强国。有相当长的一段时间，印度人甚至控制了印度洋上的大部分水域。传说印度人在公元前就发现了索科特拉岛（幸运之岛），并占领了

需要全本请访问 www.ertongbook.com

该岛。印度商人遍布埃及的大小城镇，甚至在波斯湾的海岸上也有他们的聚居地。但印度人在阿拉伯海的活动主要是为了保证他们的货船自由地航行，以便顺利地开展贸易。与此相对应的是，印度人在孟加拉湾推行海上霸权，则带有明显的军事性和政治性。这种霸权是以孟加拉湾各个岛屿的广泛殖民地化为基础的。直到十三世纪，因朱罗(Chola，从九世纪到十三世纪南印度的一个王国）政权的崩溃，印度人海上的辉煌才宣告中断。

中国晋代高僧法显在他的《佛国记》中，详尽地介绍了他在印度逗留一个时期（412－413 年）之后回国的途径。他从奥里萨的港口特拉姆拉利普提启航，在海上走了 14 天到达锡兰（今斯里兰卡）。然后从锡兰向爪哇进发，途中访问了裸岛尼科巴。从尼科巴又穿过马六甲海峡进入太平洋。可见，印度人在五世纪，就已经掌握航行大洋的技术了。印度的海员们不仅从最宽阔的地方横渡孟加拉湾，并且远远地驶入太平洋。法显还在书中讲到，他从锡兰乘船到室利佛逝(Srivijaya,又译为“斯里维贾亚”,是古代印度的一个诸侯国，今属印度尼西亚）去，同船的有两百来个商人，全都信奉婆罗门教。

古代印度之所以能够称雄海上，一个重要的原因就是它的造船业非常发达。研究印度船舶设计的有关专家，对于当时印度航海者所使用的船只作过这样的描写：它们大多是“方形的、配备了索具的两桅船，倾斜的船头和船尾都是尖尖的，船上没有牙樯和方向舵，由船侧后部的两只大桨推进。船的种类有很多，有用于内河航运的、有航海的，有运货的、有载客的……”被列举的海船共有十种，最大的一种名叫维吉尼，88 米长、10 米宽、8 米高，五帆，五桅。它的船舱能装下两千个大酒桶，每次能装运 600 多人和 1000 吨以上的货物；船底是用三层木板构造的，能经受住较大风浪的冲击；它还有分格防水舱，如果一格给海浪打坏了，其他完整的部分仍能完成航行任务。值得一提的是，印度人还专门建造了一些用于作

战的大船，商船队就是由这些战船来护航。

为了维护海上航行的秩序，古代印度人还专门制订了有关的法律。孔雀王朝（前 324 年 – 前 187 年，其著名的统治者有阿育王)的法典里规定了航运费和港口费,而《政事论》(又译《利论》,记录了孔雀王朝的行政制度，是研究此间印度历史的重要依据）中，定下了港监和港长的职责。航运部门是孔雀王朝的六大部之一，部的首脑是大臣，他处理一切有关航运的事务，这其中既包括内河的航行，也包括海洋的航行。大臣手下有一批职员、港监和港长等等。他们的责任是照管失事的船只。

继孔雀王朝之后的安度罗王朝（又称萨塔瓦哈纳王朝，公元前一世纪前后最为兴盛）留下了一些精美的钱币，上面印有船的图形。据信它们是用来纪念当时安度罗王室所取得的海上霸权的。此外，印度人在南中国海定期的海上航行，也可以追溯到公元以前。中国、泰国和希腊都有这方面的记载。

从上面的文字中我们可以看出，当时的印度各诸侯国长期掌握着海上的控制权。无论是孔雀王朝，还是后来的安度罗王朝，都是海上的霸主。孟加拉的国王们拥有自己的舰队，安度罗的海港里则停满了运送香料的船只。

从公元五世纪到十三世纪 800 年的时期里，印度各大王国和帝国的势力在暹罗（今泰国）、柬埔寨、爪哇、苏门答腊和印度尼西亚等地区的成长发展，以及印度教、佛教文化在这些地区的成熟与不断革新，也能说明印度与其移民地之间保持着以频繁的通行无阻的海上交通为基础的密切关系。

印度的诸侯国，还利用它们的海军力量达到了征服的目的。七世纪上期在位的查拉健王朝的国王就曾率领过规模很大的舰队去远征。卡利卡特（Calicut，是印度西南部马拉巴尔海岸上的一个海港，当时印度的一个诸侯国以此命名）的国王曾有过“萨摩林”（意思是“山海之王”）的称号，他即位后发布的第一道手谕就是许

可海上的一般航行。潘地亚（Pandva，是七世纪到十六世纪南印度的一个诸侯国）、朱罗和其他诸侯国都有过强大的海军，而马拉巴尔统治者的海军力量则统治过西岸沿海一带的海域。

历史上，人们常把印度分为北方和南方两部分。北方的印度人习惯于陆上的生活，加上地理条件的限制，很少光顾海洋；南部的印度人则一向就有航海的传统。这其中最活跃的是印度南部的泰米尔人。泰米尔人，从公元前就开始向孟加拉湾以东地区扩张，于公元四世纪前后，终于形成了一个叫做室利佛逝的海上强国。

十世纪末期，朱罗人在孟加拉湾东岸建立了一个根据地，将他们的统治扩展到了马来半岛（此前，朱罗王国的势力范围北起现在的马德拉斯，南到科佛里河）。这以后，朱罗人与室利佛逝海军展开了持续近 100 年的海战。后来，朱罗人因不堪忍受来自陆上邻国连续不断的攻击，而无法继续坚持作战。到了该世纪末，朱罗人终于不得不放弃了海上的争夺。

这一场历时百年的海战同样严重削弱了室利佛逝的势力，为穆斯林在印度洋上称霸开辟了道路。1236 年和 1256 年，室利佛逝国王昌德拉巴努先后两次入侵锡兰。这两次大举远征，是出动了几万人、几百条船，渡过孟加拉湾的陆、海军“联合”作战。也正是这两次远征奏响了印度人海上霸权的最后乐章。不久以后，昌德拉巴努在与潘地亚人的作战中兵败身死。他的室利佛逝也就不再成为一个海军强国了。

印度人称雄印度洋的时代是贸易和航行比较自由的时代，这也正是多数印度人力争夺取海上控制权的初衷。那时候，海盗几乎绝迹、航路畅通，贸易基本不受到干涉。当年，在卡利卡特，每一条船，不论它从哪里来或到哪里去，只要它驻进这个港口，就会受到一视同仁的待遇，不会遇到麻烦。像阿拉伯人记载的，他们在海洋上自由航行，跟印度海港通商，甚至运输他们的货物远到东方的中国。当然，中国的帆船在四世纪也驶入了印度洋。

室利佛逝灭亡和朱罗王国从印度历史舞台上消失之后，印度洋的海上贸易大多转到阿拉伯人手里。只是在印度次大陆西岸，一些有势力的诸侯国，特别是古吉拉特（位于印度西部）和卡利卡特还保持一定数量的海军。但海洋航线的控制大权无疑已经转到了阿拉伯人手里。他们是十四、十五世纪印度商业的重要转运者，他们的活动从红海各港伸展到中国的许多市场。阿拉伯人的航海事业不是为了执行国家政策，而是像前一时期印度的情况一样，是商人冒险家们世世代代活动的结果，也许正是由于这个缘故，他们从来没有以海军实行控制的传统。历史上，阿拉伯人是印度和欧洲贸易的重要中间人。控制地中海的威尼斯人，就是从红海沿岸阿拉伯人的市场把货物转运到西方市场的。繁荣的威尼斯因此垄断了欧洲人对印度的贸易。这在欧洲引起了热那亚人和伊比利亚人的羡慕甚至忌妒，他们试图避开威尼斯而打通一条通往印度的直接道路，这就是推动十五世纪下半期航海事业的大发展，引起环绕好望角的航行、美洲的发现以及瓦斯哥·达伽玛航行到印度的根本动因。

海军力量的衰落使印度人在海上的辉煌历史告一段落，而欧洲列强们在印度洋的争夺才刚刚开始。

海洋屈辱的开端

十五世纪末的印度，呈现出四分五裂、诸侯割据的混乱局面，曾经拥有的海权此时也丧失殆尽。葡、荷、英、法等欧洲列强乘此之机，先后到印度洋争夺海权以期抢得更多的殖民地。印度洋乃至整个印度次大陆都成了殖民者争夺的战场。面对欧洲人的入侵，以“印度洋主人”自居的印度人却一筹莫展，而这仅仅是印度在海洋上任人宰割的屈辱历史的开端。

1487 年，巴赛尔弥·迪亚士发现了风暴角，人们希望由此打开通往印度的航线，所以后来改名为“好望角”。迪亚士沿着非洲海

需要全本请访问 www.ertongbook.com

岸线的航行，比起中国的航海家们（如明代的郑和）在茫茫大洋上的航行来，简直算不得什么但与欧洲当时的航海记录相比，无疑是非常出色的

继迪亚士之后，瓦斯哥·达伽玛又率队踏上了远航印度的征途。1497 年 7 月 8 日，他乘坐“圣加布里尔”号，从里斯本附近的贝莱姆启航，于 1498 年 3 月到达莫桑比克。在这里，他给船上补充了给养，并雇了一名领航员，帮助他航行到麦林达。在麦林达，瓦斯哥·达伽玛又雇了一名古吉拉特的领航员。在印度领航员驾驶之下的“圣加布里尔”号，经过 20 天的航行，横渡阿拉伯海，于 1498 年 5 月 11 日到达了卡利卡特。

“圣加布里尔”号和两只僚船都是小船，但在当时却是名符其实的战舰。它们都带了重武器：“圣加布里尔”号装备有 20 门火炮，两艘僚船同样是武装齐全的；除了水手以外，跟随达伽玛的人员都是训练有素的战士。这给从前相对平静的印度洋带来了浓烈的火药味，更为日后印度遭受殖民统治埋下了伏笔。

对于达伽玛的重大发现，印度著名外交家、驻新中国首任大使潘尼迦颇不以为然。潘尼迦在他的书中写下了这样的话：“印度航线的发现，从其后果来看，是件大事。但是作为一件探险的壮举或者作为海上冒险的壮举来看，它并不重要。……达伽玛并不像哥伦布和麦哲伦那样在茫茫大海上航行，而是沿着已知的路线，向一个离非洲海岸有一定距离的国家航行。在达伽玛的发现中，没有什么值得称道的地方，他不配称为伟大的探险家或航海家。他得到的光荣完全由于历史的后果，跟他本人的行为无关”。

潘尼迦的话中，充斥着印度人那种唯我独尊的傲慢。从某种意义上讲，他的话也不无道理。然而，就此否定达伽玛在世界航海事业发展历程上的贡献无疑是有失偏颇的。更重要的是达伽玛进入印度洋的意义绝不仅仅在于航海上的成就，而在于葡萄牙国王们把海洋当作私有财产的那种殖民主义政策能够因此而得以贯

彻。“圣加布里尔”号所携带的 20 门舰炮，宣告了葡萄牙国王对印度洋沿岸的领土要求，即殖民者有权垄断亚洲和非洲。

第一次的航行只是探险性的，达伽玛向萨摩林（卡利卡特国王的称号）表示的愿望，不过是要求通商，但是达伽玛拒绝交纳港口税。

在卡布拉尔统率之下的第二次远征，规模就更大了。这次远征出发时有 33 条船，1500 人，但是只有 6 条船到达了印度。

葡萄牙人在卡布拉尔的指挥下，依照他们自己的强盗逻辑开始猛烈轰击印度海滨港口。卡利卡特的统治者在组织海军顽强抵抗的同时，又装备了一支拥有 80 条坚固的战船和 1500 名水兵的舰队。号称“海上霸主”的葡萄牙人见形势不妙，掉转船头逃之夭夭了。

尽管卡布拉尔逃了，葡萄牙人却没有放弃印度洋。国王唐·曼努埃尔命令达伽玛率领一支更强大的远征军，进行第三次远征。同时，他还让达伽玛向亚洲人民宣告“葡萄牙人在印度洋上的主权”。

面对葡萄牙人的入侵，萨摩林命令卡西姆指挥舰队去进攻停泊在柯钦海面上的葡萄牙舰队。在这场海战中，卡利卡特的海军虽然在一定程度上取得了胜利，但是卡西姆没有乘胜追击达伽玛，进而扩大战果，这使他的胜利大打折扣。其实，卡利卡特的海军并不是一支拥有远洋作战能力的舰队，它主要是由一些轻快的小船组成的。在邻近海岸的水域，它们还能够对付葡萄牙人，一旦离开陆上基地的保障就难以活动了。卡西姆在他占有优势的时候，没有强迫敌人进行决战，反而向敌人暴露了萨摩林海军的主要弱点，对以后的作战极为不利。就这个意义来说，这一仗是印度海战史上非常重要的一个战役。

这以后，葡萄牙人与印度人几度交火，均未分胜负。直到 1509 年，情况发生变化。当时印度人联合埃及人组成了印度——

埃及联合舰队，准备与葡萄牙人决一死战；葡萄牙舰队也希望通过一场决战给印度海军以毁灭性的打击。1509 年 2 月 2 日，双方在第乌海面摆开了阵式。这时，一个叛徒——古吉拉特的国王派到第乌的总督马立克·艾亚士，打破了双方力量的均势。他暗地里勾结了葡萄牙人，切断了埃及舰队的后勤补给，埃及人只得依靠卡利卡特的船来取得给养。2 月 3 日，两支舰队在第乌海面上开战。很快，埃及舰队就因后勤补给困难，不得不中途撤出战斗。

就这样，没有经过一次决战，海上霸权就转入葡萄牙人手中。1503 年的柯钦之战向葡萄牙人暴露了印度海军的弱点，并给他们提供了建立一个海军帝国的机会。1509 年的第乌之战，使葡萄牙人能够放手采取一种海洋政策，给欧洲人统治东方海洋打下了坚固的基础，这种统治因此持续了 400 余年。

第乌之战以后，葡萄牙人在印度洋上确立了霸权，并持续了 90 多年。这期间，印度人与葡萄牙殖民者展开了一场史诗般的斗争。印度人最辉煌的一年竟然捕获了 50 多条葡萄牙军舰，使“海上霸主”简直无法维持他们的海上交通。印度海军坚持不断地袭扰葡萄牙人，虽然他们的力量并不足以影响葡萄牙的海上霸权，但他们反对葡人侵略的活动并没有停止。

十六世纪末，由于葡萄牙在大西洋的地位发生了动摇，它在印度洋的霸权也很快遇到了挑战。

首先乘虚而入的是荷兰人。1592 年，阿姆斯特丹的荷兰大商人们决定开办一个“东印度公司”，同印度做生意。1595 年，由 4 条战船组成的第一支荷兰舰队，在德豪特曼的率领之下，开往东方。让荷兰人备感失望的是：他们走遍印度洋的战略要点，到处有葡萄牙的重兵把守。这让荷兰人认识到：要想争夺海上霸权，并不是轻而易举的事。因此，荷兰人决定先在印度洋之外，即爪哇岛的巴达维亚（雅加达在荷兰殖民统治时期的名称）安下基地，渐图发展。他们在 1641 年先取马六甲，打开了从东方进入印度洋的门

户，摧毁了阿布奎克帝国的一大支柱。

1654 年 5 月 7 日，荷兰人在长期围城之后，攻占了科伦坡。不过，荷兰的指挥官们也承认，当时若不是锡兰国王辛哈的支援，这个仗是打不赢的。马六甲早已攻克，科伦坡又可以作为前进基地，这样，荷兰人要进攻葡萄牙人在马拉巴尔海岸的小据点就不难了。

柯钦和葡萄牙人在马拉巴尔海岸的所有小据点于 1663 年全部落入荷兰人之手，这些战果也都是经过了一番激战后才取得的。驻守在当地的葡萄牙人奋力抵抗荷兰人的进攻，只是葡萄牙本国政府却无力维护这个遥远的帝国事业。可以说，葡萄牙海权的衰败并不是由于防御体系上有什么错误，而是由于本国政府机构的失灵，及其无力维持在大西洋上的权威地位所致。

此后，荷兰人虽然掌握了非洲海岸、锡兰、马六甲，但他们对于印度洋政策的制订却难有机会继续发言。因为继荷兰人之后，紧跟着就来了英国人和法国人。从那时起，历史的注意力就转向了另一幕：英国凭借其在苏拉特（日后转为孟买）、马德拉斯、加尔各答等地的商埠而声势日大；法国则兢兢业业，力图逐步建立自己的东方帝国。

在葡萄牙海权衰落而英国霸业未定之际，印度海军曾有过短时期的复兴。在阿拉伯海沿岸兴起了多支印度海军。其中以分布在康坎（ Konkan，是孟买一带海岸的名称）海岸，由康荷吉·安格里领导的海军所最为著名。在他手里，马拉塔的大部分海疆渐渐得到了恢复，并开始了他在康坎海面的霸业。

康荷吉首先着手加强海军基地的建设。维迦耶多格（英国海战史上将此地称为“格里亚”）地势非常险要，一向是兵家必争之地。康荷吉就在这里建造了一所坚固的城堡，堡中重兵守卫，弹足粮齐，既不怕敌人强攻也不怕敌人围城。然后，康荷吉在城堡的背后又兴建了自己的海军工厂。他雇用了大批艺师、良匠、造船和制

炮工人，让他们安心地建造更好、更坚固的军舰，康荷吉海军的装备因此得以改进，训练的效率也明显提高了。不久，他还进一步在康坎海岸遍设了停泊点、观察所和根据地。

当时英国东印度公司在孟买的董事分会认为康荷吉对英国构成了威胁，为了对付康荷吉的海军，他们建造了许多海防舰，对公司商船进行护航。日后皇家印度海军的孟买船队，就是以这些海防舰起家的。但当时的护航制度并没有吓倒康荷吉，只不过使海战长此延续下去而已。

按照惯例，马拉塔人要在海上征收“四一税”（或称“四分之一税”，马拉塔人征服之处都要征收这种税），这就同英国当时的特许制度（是今日海上运照制度较早的前身）发生了冲突。康荷吉因此俘获了一艘受军舰护航的英国游艇，船上坐着一位商埠督办。这一来，镇压康荷吉就成了东印度公司孟买董事分会的心腹大事了。1717 年，孟买总督查尔斯组织了一支舰队，浩浩荡荡地向格里亚大举进犯。但由于康荷吉战前准备充分，英军不但没能打败印度人，自己反而遭到重创。1718 年，查尔斯总督又派出 2500 人的大军攻打康德利岛（距孟买约 30 公里），这一次，英国舰队又是败师还朝。

1722 年，康荷吉的军队又在哥拉巴大败英葡联军之后。1724 年他又率军与荷兰人的一支舰队交上了火。结果，荷兰人的命运与英葡联军相似，他们与康荷吉的部队刚一接触，就退却了。一位英国史学家叙述这段历史时这样写道：“这位马拉塔海军大将，挟其连胜英、荷、葡之余威，游弋在阿拉伯海之上，真是威风之至”。

康荷吉死后，他的儿子赛考吉继任马拉塔海军统帅。1749 年，赛考吉又打退了英舰“光复号”。短时期里，马拉塔海军在卡奇到柯钦一线的海岸，也称雄一时。当时，东印度公司已经成为南亚次大陆上一支举足轻重的势力，如果不对马拉塔海军加以有效对付，就很可能影响到公司新创的事业。因此，英国又派出了一支由

沃特森海军上将率领的强大远征部队，另以克莱武上校率领 1400 人的陆军，分两路直扑格里亚：陆军围城，舰队则从海上以重炮轰击。经过两天的激战，英舰突入河口，赛考吉投降了。康荷吉的短命的海权也就告一段落。

这以后，能与英国人在印度沿海乃至印度洋争夺控制权的就只有法国了。早在 1527 年法国人就在马拉巴尔海岸出现了，但它同印度经常的贸易往来却是在 1601 年才开始的。亨利四世当时很重视印度洋，他不让法国在印度洋上落后于其他欧洲大国。法国人曾经要模仿荷、英的先例，也组织一个法国东印度公司。其间法国人进行了各种各样试探性的航行，但只是在考尔贝（Colbert，1619－1683，曾任法国海军部长）时代，由于他醉心于法兰西的伟业，法国东印度公司才终于组成。公司成立（1664 年）不久，就获得了马达加斯加和临近各岛的永久租让权。不久，各地商埠纷纷建立，于是法国人也同其他欧洲各国一样，在印度有了他们自己的通商据点。为了维持法国人在印度沿海商埠的威望，法国军舰在印度沿海一带频繁活动，但由于没有一个可靠的海军基地，法国的势力难以扩展。直到十八世纪四十年代，形势才发生变化。1735 年，拉·布东奈被任命为毛里求斯岛总督。拉·布东奈上任不久，就在毛里求斯找到了一个天然良港——路易港。虽然这个港在印度附近海域作战时比不上孟买，但作为一个跳板，比马达加斯加近多了。所以，拉·布东奈把它改建成了一个坚固的军港，还就地办起了一支海军。1740 年，法国人来到孟加拉湾。他们的目的在于截夺英国商船，对英国的海上贸易加以阻挠。但当时英法之间还是和平相处的，法国人只是炫耀了自己的武力而已，并没有与英国开战。

1744 年，欧洲因奥地利皇位的继承问题而引发了战争，英法两国在南印度的利益也因此发生了根本的冲突。拉·布东奈调集了驻防在路易港的全部军舰，又将停泊在孟加拉湾各港口里，原属

需要全本请访问 www.ertongbook.com

于法国东印度公司的战船组织起来，形成了一支初具规模的舰队。1746 年 6 月，法国人在印度洋上遇到了巴顿上校率领下的英国舰队，并同他们交上了火，结果是法方占优势。 8 月间，两军再次相遇，这次英国舰队高挂免战牌，仓皇逃入呼格利河（恒河的一条支流，流入孟加拉湾，加尔各答就位于这条河的河口内）。于是，拉·布东奈转而围攻马德拉斯，城内的英国守军基本没有抵抗就投降了。

如果法国人当时能善于利用拉·布东奈的战果，乘胜把英国势力从印度沿海一举肃清，那么，印度的历史有可能因此而改写。但法国人醉心于大陆上的霸业，对海军战略没有足够认识，使制海权很快又落到了英国人的手里。

这以后，法国人的舰队也曾经开到马德拉斯海面上同英国人交战，并使法军成功地登陆。但法国人在印度沿海地区没有自己的海军基地（距离最近的法军基地就是路易港），不能让他们的舰队在海上久留。在一次陆战十分吃紧的关键时刻，法国人为了给战舰补充给养，不得不撤回非洲。就这样，英国人依靠他们在海上的霸权，通过三次加尔那迪之战（1746－1763)彻底瓦解了法国人在印度的势力。

当时，印度的莫卧儿王朝正处于四分五裂的混乱时期，英国殖民者乘机向印度内陆地区扩张。1757 年，英国殖民者克莱武指挥由 900(一说为 800)名英军和 2000 名印籍士兵组成的部队进攻莫卧儿政权的副王辖区孟加拉（包括现在的孟加拉国），于普拉西(Plassey,位于加尔各答以北 80 公里的一个村庄）大败由西拉吉率领的 5 万名法国和孟加拉乌德土王联军。 1764 年，英军又在柏克沙尔(Buxar，是印度比哈尔那的一个小镇）击败印军，为控制孟加拉打下了基础。很快，英军征服了孟加拉和加尔各答。孟加拉是印度最富饶的省份，英国东印度公司在孟加拉找到了足够的财源，以供进一步征服印度之用。英国人还在孟加拉和马德拉斯两地训

练了不少陆军，开支全部由印度土邦王公负担。没过多久，英国就占领了印度全境。

有了印度这块巨大的殖民地，英国人夺取印度洋的霸权就变得容易多了。英国人于 1796 年先从荷兰人手中夺取了锡兰，并于 1806 年第二次抢到了好望角（ 1795 年英国首次占领好望角，但迫于荷兰当时的势力，于 1802 年将其还给了荷兰）；与此同时，英国利用欧洲爆发拿破仑战争的机会，先取爪哇，再下巴达维亚，后来又占领了马六甲。在英国人眼里，马六甲对于控制孟加拉湾固然重要，但马六甲海峡的关键还在于新加坡。于是，新加坡岛于 1824 年沦为英国的殖民地。英国人逐渐把新加坡建设成一个现代化的城市，形成了重要的控制点。

经过几十年的经略，英国已经牢牢掌握了印度洋各处的战略要点。英国就这样取代了其它老牌殖民帝国而统治了整个印度洋，茫茫大洋就好像是英国的一个内湖。

“不列颠内湖”

对于印度民族而言，坐视别国在本民族传统的领地上搏击、厮杀而无能为力，无疑是一种莫大的耻辱。但印度当时的分裂局面，决定了积淀在印度民族心中的海权思想无法付诸行动。英国人控制了印度洋，进而控制了整个印度次大陆。印度民族因此得以在继续承受屈辱——沦为英国殖民地的前提下，形成了一个统一的政治实体——英属印度。统一后的印度民族，重又燃起了对印度洋海权的渴望。

在整个十九世纪，英国是世界上唯一拥有制海权的国家。大洋之上，哪里有英国的炮舰，哪里就不得安宁。白宫（The White House 即美国总统府，1814 年 8 月曾被英军烧毁）就是被英国突击队放火烧了的；中国沿海，甚至内河，都有英国军舰在炫耀武力；至于印度洋，就比别处更象是英国的一个内湖了。

十九世纪末叶，国际格局又发生了新的变化。远东方面，美国在击败西班牙后，于 1895 年占领菲律宾，这样，美国就作为一个未来的主要海权国而进入了太平洋。几乎同时，日本通过甲午海战重创了中国的北洋水师，进而吞并了台湾，在南下扩张的道路上跨出了不祥的第一步。

欧洲各主要强国随着军事实力的逐步增强，也开始不满于英国独霸印度洋的局面，都试图在印度洋上分得一杯羹。首先是法国主持开凿了苏伊士运河。接着，德国、意大利涉足印度洋西岸的东非地区。威廉二世甚至策划了一个从陆路直插波斯湾的方案，即建设一条直达铁路将巴格达与柏林连接起来。但由于多种条件的限制，该计划未能实施。

总之在第一次世界大战的前夕，英国人仍然以绝对主宰的姿态横行于整个印度洋。然而，英国人的危机也是随处可见的。各欧洲大国都已经在印度洋地区立下了基业：法国不惜工本把第亚哥苏勒士建成了强大的海军基地，他们宣称：这个基地要是搞得得法，就足以驾驭整个印度洋。意大利人把红海沿岸的马苏阿改建为海军基地，墨索里尼宣称意大利的前途寄于海洋，并认为他已经把印度同苏伊士运河之间的联系切断了。

第二次世界大战爆发后，战火不知不觉地烧到了太平洋上，这就使印度洋的形势为之全面改观。法国陷落以后，意大利出兵红海、地中海。至此，大不列颠在远东已经没有什么影响力了。日本则乘机占领了中国的海南岛，与泰国建立了密切关系。到 1941 年 12 月，日本不但已经把湄公河口以东的海面尽入其霸权范围，而且把它的陆军发展成了一个强大的陆权中心。

美国太平洋舰队在珍珠港遭到日本人的偷袭，英国“威尔士亲王号”和“复仇号”被击沉，这两件大事使太平洋上的局势发生了天翻地覆的变化。日本人迅速攻陷了菲律宾全岛，进而侵占了苏门答腊到新几内亚（又名伊里安岛）一线的岛屿，以及关岛和威克岛。

不出三个月，马来半岛和马六甲又相继陷落，日本陆军得以直下柔佛（马来半岛南端）海岸，与新加坡要塞隔水相望。不久，新加坡也宣告投降。至此，150 年来堪称“不列颠内湖”的印度洋，有了日本人的声音。

当时，安达曼和尼科巴群岛已经落入日本人的手中，缅甸败局已定，印缅海上交通全断，而英国在锡兰亭可马里军港的舰队又被日军击溃。

除此之外，锡兰也是朝不保夕。当时孟加拉湾曾经出现了一支日本舰队，而英国在亭可马里的海军又被从航空母舰起飞的日机击沉。如果不是美国舰队及时在珊珊海海面出现，迫使日本人从印度洋撤回自己的舰队，锡兰必定落入日军之手。日本虽然没有能利用它在孟加拉湾的制海权，但是随后日本潜艇在阿拉伯海的活动，也击沉、击伤了不少商船。所以，在一个较长的时期中，印度的东西两岸一直未能摆脱来自海底的侵扰。

当时的形势，正如英国在印度的总司令公开承认的那样：“日本在印度整个海岸实在是爱在哪里登陆就可以在哪里登陆，英国毫无办法”。

面对危急的形势，英国感到：单凭本国的海军已难以继续维持它在印度洋地区的地位，所以，不得不考虑动员殖民地——印度的力量兴办一支海军。英国皇家印度海军遂得以正式建立。这支海军着手兴办时规模很小，但在印度海军的历史上却具有划时代的意义。1751 年马拉塔海军被歼灭以来，印度人乘军舰游弋于海上，这还是第一次。它象征着曾经称雄印度洋 200 年之久的印度海上力量的复兴。

皇家印度海军

印度在十六世纪初以前，是一个独立的多诸侯封建帝国。它在历史上曾多次遭受来自陆上的征服，但这种征服所导致的短时

期的政治变化或新朝代的建立，很快就民族化和印度化了。因此可以说，在十六世纪初以前，印度基本没有丧失过独立。

从十六世纪起，印度洋开始成为殖民主义者角逐的场所。起初是葡萄牙人在印度洋确立了霸权；接着是荷兰人乘虚而入；随后是英国人和法国人。1600 年英国东印度公司成立，它拥有军舰和军队，开始了英国对印度的殖民统治。从此英国人以印度为依托，凭借其强大的海军称霸于印度洋，使印度洋沦为英国的一个“内湖”。特别是 19 世纪苏伊士运河的开凿，进一步巩固了英国对印度洋的控制，使其成为名符其实的“内湖”。英国当时的殖民地遍布全球，远东和大洋洲也是其殖民利益的重要组成部分。从地理上看，印度洋位于大西洋和太平洋之间，是英国联系远东和大洋洲的必经之地，在英国－欧非－印度洋－远东的锁链中，居于中间环节。“想要控制远东必先控制印度洋”，这就是英国争夺印度洋的利害所在。同样，印度洋的重要性使印度海军应运而生了。

印度海军的前身是英印殖民时期的英国皇家印度海军。英印政府当时并不重视英印海军的发展，而特别重视英印陆军的发展，其原因一方面是由于大英帝国的海军当年已称雄世界，其霸权地位无人敢于问鼎。大不列颠的海上力量，对印度漫长的海岸和海洋权益完全可以起到屏障的作用，当然也就缺少大力发展印度海军的必要性。而另一个原因，也是英国限制印度海军发展的根本原因，是英国人害怕拥有了海军这一技术军种的印度人会逐渐走向与英国殖民者对抗的道路，进而威胁到英国在印度的殖民统治。所以，不要说是海军，就连陆军中的炮兵等技术兵种，英国人都尽可能不让印度人接触。

英印时期最早的海上力量，是英国商人们为了商船的安全和海上航道的畅通，招募印度人武装起来的护航船队。这支护航船队组建于 1613 年。1685 年该船队迁往孟买，改称“孟买船队”。这种方式一直持续到 19 世纪中叶。1892 年‘孟买船队’改称‘皇

家印度船队”。到 20 世纪初，英国东印度公司又将该船队更名为“皇家印度护航船队”。无论名称如何变化，印度海上力量的基本任务一直被限制在运送军队和测量航道方面，而印度沿海的安全始终是由英国皇家海军直接负责。

第一次世界大战以前，法国、德国、意大利在非洲沿岸占据殖民地，扩展势力范围。英国人认为这构成了对印度洋的威胁，他们认识到了建立分区海军的必要性。1934 年“皇家印度护航船队”正式定名为“英国皇家印度海军”，并首次任命了几名印度籍军官，其总兵力约为 1000 人，主要使命是海上护航和沿海警戒。

作为一支武装部队，皇家印度海军更像是一种象征和一个开端。因为在当时的印度洋上，难以想像有哪个国家真能在当时向英国的霸权挑战。如果真有这样一种挑战，那也只能是英国海军力量衰败的结果。而在那种情况下，在印度建立任何海军对维护英国在印度的既得利益都不会有实质性的作用。所以皇家印度海军的直接目标，不过是在印度建立一支海军部队，承担海岸巡逻任务，同时在印度创建一个海军传统而已。

皇家印度海军的建立，全部由英国人包揽一切：装备的筹划、兵员的招募、军人的训练，都是由英国人操办。当时为了适应海军发展的需要，不得不兴办各类海军技术学校。但学校里缺少教官，英国人决定从战斗岗位上的军官中选调，以满足训练的需要。因此皇家印度海军完全置于英军的掌握之下，他们的训练方法与英国海军如出一辙。所有的条令、规章制度及部队管理也全部沿袭英国的作法。从皇家印度海军的奠基人——英国费茨赫伯特海军上将的一篇讲演中，我们可以了解到英国皇家印度海军，作为英印殖民军的一部分是怎样发展起来的：

“我刚到印度时，眼前的景象真是令人丧气，当局一点也不注意海洋。我好比是《天路历程》（《Pilgrim's Progress》，是英国传教士兼作家约翰·班干的宗教小说）中的基督教徒，发现黑暗势力像

需要全本请访问 www.ertongbook.com