



美国海军史

— 三 —

李大伟 编著



目 录

美国海军的蒸汽化	1
利益的挑战	18
美西战争	32
美西战后的美国海军	48
国海军的理论的革命	73
一战中的美国海军	89

防护的军舰。现在，有装甲防护的快速舰，如果只在甲板上没有装甲防护，而船身上没有额外防护，相比之下只是一碟小菜。

早在 1868 年，有些美国海军军官，如斯蒂芬·罗恩等就已预见到这种不可避免的趋势。他在香港观察了坎贝尔海军中校的旗舰英舰“罗德尼”号后评论说：“这是在役的仅有的一艘老式的军舰。这可能是最后一艘。我对大家被迫放弃这种级别的舰只感到悲痛。它们在木制军舰和小口径炮的时代是十分珍贵的，但现在已经不起作用。”

尽管如此，在 19 世纪 80 年代，仍然流行着一种信念：对美国来说，只要加强海军防御，就已经足够了，而在 1882 年，一位前海军部长就曾宣称，水雷、有撞角的军舰、鱼雷艇、炮艇和低舷铁甲舰是保卫海岸的最有效的舰只。在 1883 年，亨特的继任者威廉·E·柴德勒再次声称，美国处于孤立的状态仍是最好的防御。稍后一些，罗伯特·舍菲尔德特作证说，美国永远不会将战争引向欧洲的内海。1887 年，波特海军上将重申，低舷铁甲舰能够抗击“驶抵大家海岸的欧洲最大的铁甲舰”。

40 年后，另一位海军上将在第一次世界大战结束后谈到 19 世纪 80 年代时，简明地叙述了他们的情绪：“保持大家的海军只是作为保护大家的海岸免受完全不可能的攻击危险的一种预防措施。”

然而，在 19 世纪 80 年代，美国终于认识到，如果海岸遭到攻击，它的保卫者就必须有某种金属舰只；而木制的舰只则应当淘汰。在 1882 年和 1883 年，开始将木制舰只的修理费用限制在建造新舰只费用的 30%，以

后又减至 20%。经过 1883 年造舰的辩论，国会授权拨款建造 3 艘钢质巡洋舰和 1 艘邮船。但在同一年，在中期选举中，民主党在众议院中成了多数派。对他们说来，3 艘小型巡洋舰就已经足够了；共和党人关于建立一支新海军的犹豫不决的步伐停止了。除非有相当大量的舆论认为海军应当不只是一支海岸防御部队，在没有外界压力的情况下，任何新的情况都不会发生。

第一批 3 艘小型巡洋舰（“芝加哥”号、“波士顿”号和“大西洋”号）是以蒸汽和风帆共为动力的军舰。反对全蒸汽军舰的一个明显而且经常重复的论点是，美国没有像大英帝国为皇家海军提供加煤站那样，在世界范围内建立加煤站。

曾经威胁要指挥官们填写军舰上使用的每一块煤的单据的波特海军上将仍然断言，新的快速舰应能“在不碰煤的情况下环行全世界”。与此同时，海军部的顾问委员会（所有的成员都是像波特那样的专业人员）却直截了当地持反对意见，他们明确说：“以风帆作为动力应当放弃……因为如果‘芝加哥’号只用风帆出海航行，它几乎无疑将会成为体积比它小 1/3 但依靠蒸汽航行的对手的口中之食。”他们还接着说，如果“有人认为，由于大家缺乏合适的加煤站，就应当保留风帆，以便增加军舰的航程的话”，那么，回答是直截了当的，“必须提供加煤站”。

当具有这种地位的人在一些根本问题上没有达成一致意见时，其他一些人中出现了思想上的混乱，并且选择了保持现状这种似乎稳妥的做法，那就不足为奇了。然而，新的大海军主义者的中心论点是，现在的稳定不可能永远继续保持下去。通过《美国海军学会会刊》，人

数有限的专业读者在 1879 年读到了这样的观点：“和平保障未受干扰并不能确保战争不会爆发。”甚至这种明确的说法都没有对读到这段话的人产生影响，对公众就更加没有一点影响了。但是，仅仅几年之后，它的作者艾尔弗雷德·马汉就成了世界的名人；他的文章已经经常被引用。而使他闻名全球的讲坛却是“一所进行专业研究的高等学院。这所学院被称为海军军事学院”。

这所学院将成为新海军的主要喉舌，成为美国海军第二个(和第三个)世纪的思想熔炉。不久以后，国外亦群起仿效。该学院的院址也是非常恰当的。它的创始人斯蒂芬·B·卢斯海军准将在选择院址时，考虑了现实情况，需要一个具有北方气候的深水港，远离华盛顿和安纳波利斯夏天湿润的对健康不利的气候。他需要参议院里有一位强有力的支持者。这两项要求都在罗得岛找到了。正是在这个地方，在 109 年以前，即在 1775 年，罗得岛国民大会的代表们提出了有史以来的第一个建议，要求“建立一支美国舰队，……以保护这些殖民地”。

学院位于新港，现在已经成为世界上同类学院中最受尊敬的学院之一。然而，在它开办时，对它能存在几年却有很大的怀疑。它的第一座建筑物是一所破烂不堪的贫民院。在第一年结束时，它的全部设备包括一张特拉法尔加角海战图、4 张借来的课桌和 12 张借来的椅子。它没有办公楼。它想调查研究的课题都与海军战术、海军战略和国家的海军政策有关。卢斯注意到，“不仅没有教官，也没有课本”。由于他必须谨慎小心地但又是强有力地进行游说，海军部长威廉·C·惠特尼很快就表示了反对的意见。“我终于觉醒，整个事情是背着我在国会里安排和运作的”，他写信给妻子说，并且承诺“要

很快把整个事情抹掉”。

这项新事业面临的部分问题在于它是崭新的；不仅在美国，而且在世界范围内也是崭新的。1810年，柏林建立了陆军军事学院；接着英国于1873年建立了军事参谋学校；法国于1878年建立了高等军事学院。但在世界各地，最相近的海军模式是建立在格林威治的皇家海军学院，但那里只教技术课程。卢斯设想的却是：“运用现代的科学方法，研究如何将海战从单纯的经验阶段上升到科学的高度。”

18世纪的战争领导艺术一直被认为是绅士们的专有领域；19世纪的有声望的领导人，特别是有声望的美国领导人却是一些有灵感的、具有超凡能力的业余军事爱好者。卢斯正在朝着20世纪的战争概念迈进。这种概念认为战争是一种科学的斗争，建立于永恒不变的基本原则之上，由一些经过对以往海战进行对比分析的有训练的专业人员领导。在美国和国外，这种训练过去只是用于陆军，而没有用于海军。甚至在英国，海上力量也是伴随着试验和错误，由于个人的技术和智慧而发展起来的，它不是系统地运用知识的产物。

卢斯在内战期间是一名年轻的军官，参加过对查尔斯顿的包围战，像他的同事一样认为经过必要的战斗后，该城将会投降。有一天，谢尔曼将军对他说：“你们海军3年来一直在攻打查尔斯顿。但是，在我进入南卡罗来纳前还是等着吧。我将切断它的交通线，这样，查尔斯顿就会像一只熟透的苹果掉到你的手里。”

这正是后来发生的情况。以后，卢斯记得，“听到谢尔曼将军对情况作了明确的阐述后，阴翳似乎从我双眼中消失了，它使我领悟到，在军事行动中，有某些必须

遵守的根本原则，这些原则无论在地面战斗还是在海上战斗中都是普遍适用的”。

如果这段话在今天看来是天真的，那部分是由于美国海军军事学院非常有效地制定并且传授了这些普遍的原则的结果。可以肯定地说，第一部重要的著作是由海军军事学院的一名教官于 1890 年写的，它产生了巨大影响，而且其影响并不局限于美国；尽管书中的许多观点现在看来已经过时，阿尔弗兰德·T·马汉的《海上力量对历史的影响，1660-1783 年》确实仍是所有美国海军教科书中最著名的一本。

马汉在 1887 年认识到：“在海军著作方面，还没有能与有关陆军各兵种的地面战斗艺术的许多详尽的论著相提并论的。确实已经写了很多有关海战的文章，但迄今为止，大部分都是零散的、没有系统的、片断的，只代表个别的看法。直到现在，还没有人对整个问题进行深思熟虑的、有条不紊的研究。”

纠正这种情况的艰巨任务成了对马汉在海军军事学院工作的挑战。他注意到了“完全缺乏可以据以讲课的教科书”的情况，于是做了他唯一能做的事情——自己来写书。开始时，它只是一系列对一群并非自愿听课的、感到厌烦的尉官们的讲课材料，最后却成了标准的参考材料、学习指南，并且触发了各国海军部和海军的探索与思考。它不是一部提出新思想的著作，而是仔细研究“许多不同观点”的产物。但它在对其他人的思想进行哲理上的综合分析方面，却是有新意的。它远不是对海战下最后的结论，但却把各种线索串连成一个连贯的整体。因此，它是一部巨著。尉官们在离开学院时就像卢斯在很大程度上感到的那样，认为他们经历了一次启蒙

运动。马汉的启蒙是，向他们指出思考的方法。他的成功在于“形成正确的思考方法，而不是提供严格仿效的模式”。

他教授的内容除在美国，还曾在英国、日本和德国教过。但在美国国内，要接受这些内容还需要时间。在该书出版的3年后，弗朗西斯·M·拉姆齐海军准将在一次谈话中就显示了一种几乎令人不能相信的狭隘的顽固性。拉姆齐当时是航海局局长，负责军官的工作分配。为了要让马汉继续研究、教课和写作，学院曾经要求免除他在舰上服役。拉姆齐拒绝了这个要求，其理由对每一个有正确思考能力的海军人员都是蛮横的，拉姆齐说：“写书不是海军军官的事。”

看来探险也不再是海军军官的任务了。美国海军探险的全盛期已经随着内战的结束而告终。几乎从任何观点来看，这种情况都很不好，因为增加对现实世界的了解几乎对所有人都是有益的，而且美国海军已经集聚了一群值得尊敬的探险家。在19世纪30年代后期，威尔克斯探险队曾经出发赴太平洋和南极；在19世纪50年代，在舰队中曾经兴起了一股对世界进行探奇的潮流。在这股潮流中，威廉·林奇对死海进行了调查；詹姆斯·吉利斯在智利进行了天文观察；罗杰斯与林戈尔德调查了西太平洋的情况；托马斯·佩奇绘制了普拉塔河流域图；对失踪的英国探险家约翰·弗兰克林男爵进行了几次搜索；佩里远赴日本；对非洲西海岸进行了调查；此外，还努力寻找跨越巴拿马地峡的运河和铁路的最好路线。

但是，内战结束后，探险的全盛期终止了。探险的费用十分昂贵。陆军仍然时而组织探险，但海军却无此

能力——尽管它显示了它仍能成功地航行于敌对国家的水域里，如在 1884 年，3 艘海军舰只在格陵兰以西的水面上救起了陆军探险团的 7 名幸存者。然而，尽管官方采取了不鼓励的态度，海军人员在 19 世纪 80 年代还是进行了两次重要的探险活动。一次以悲剧而告结束，另一次开始时是成功的。

第一次航行探险活动是由乔治·华盛顿·德·朗海军上尉指挥的“珍妮特”号轮帆船远航“至白令海峡以北世界的那个未知地方”。由于海军没有批准这次活动，“珍妮特”号和它的航行费用都是由纽约一家报纸的经理提供的。当该船于 1879 年 7 月离开旧金山时，德·朗在他的航海日志中写道：“在送别仪式上没有看到一位海军军官的踪迹。”为了搜索一名实际上已安全返回的挪威探险者，“珍妮特”号略微等待了一些时候，结果在离开旧金山刚刚两个月后，就陷入浮冰群中无法移动。“而正是在这个位置，‘文森尼斯’号帆船曾于 1855 年毫无困难地到达过”，德·朗忧愁地写道。

11 月底，“珍妮特”号曾经短时间地通过冰群进入一条“运河”。“大家在连看一眼都害怕的林木的碾压和呻吟中，在冰块的破裂和颤抖中，被推着、挤着、压着通过了这段运河”——完全靠着月光前进，以免再次陷入冰群而无法移动。已经看到了不祥的兆头：在月亮的周围出现了血红的晕光；黑色的极光在移动中遮蔽了星光。温度计完全凝结。有 19 个月之久，“珍妮特”号一直被困在冰群中，直到 1881 年 6 月 12 日，它被撞碎为止。此后，探险队员登上小船。只要可能，他们就用桨划，靠风力前进；在浮冰挤过来时，他们就把船拖过冰块。他们一直朝着最近的海岸——西伯利亚前进。

在一阵暴风雪中，有一艘船和它的船员永远消失了。另两艘船终于上了岸，但它们失散了。34 人在旌旗蔽天、锣鼓彻地声中离开了旧金山。有 22 人淹死、冻死或饿死在北极。德·朗是牺牲者之一，他死于饥饿和受过强的日光紫外线照射。第二艘小船的船长查尔斯·梅尔维尔总工程师是活下来的幸存者之一。他于 1882 年返回北极，以便寻找并带回尸体。

但是，或许这次史诗般的悲剧中最生动的部分是有关私人的生活。德·朗离开旧金山时，结婚只有几年。他和妻子仍然处于热恋之中。15 年后，当她已是一个老人时，有人劝说她写书以记述这次磨难。通过追述，她发现又一次燃起了对死去的丈夫的炽热的情欲。而在那个时候，也已结婚的梅尔维尔已经成为海军的一名将官。人们一定认为他可能有一个比较幸福的生活，因为他幸存下来并在事业上取得成功。然而，他的妻子是一名酒鬼，一个败家子，一位吸毒嗜好者，后来完全疯了。如果要在梅尔维尔和德·朗的命运中间作出选择，人们可能会感到德·朗的命运要好一些。

罗伯特·E·皮尔里 1886 年远航至格陵兰，是这段时期另一次重要的探险活动。在这次探险活动中，没有出现这样的悲剧。皮尔里在一封写给母亲的信中说：“记住……我必须出名。我不能以平凡的工作虚度年华。当我看到现在有成名的机会时，我不能将时间推到以后。当我仍然年轻、充满力量和有能力强做到时，我不能一点一点地呷可口的饮料。”

当时，他已经 30 岁。他在 6 岁时，就已经对北极着迷。他具有强烈的成名的欲望。在早些时候的一封信中，他曾经写道：“我不想生而无名，死而无就。……我希

望能够获得声誉，它将成为我进入名流社交圈的‘敲门砖’，一种声誉……它将使我在同任何人会面时都不会感到羞愧。”

在 13 岁生日前，他曾经制定了一个征服北极的详尽计划，里面包含了两项全新的思想，“完全改变了北极研究小组的探险组织方法”。这项计划规定，探险小组应尽可能小型化，而且应尽可能按爱斯基摩人的方式生活，而不是动用几艘探险船。爱斯基摩人既然能在这个荒凉的地区生存，仿效他们的习惯似乎也是合乎逻辑的。但是过去的探险者没有人想到这一点。

北极探险的最终结果将是发现北极，这一点同样是合乎逻辑的。皮尔里“进入这个决定我未来声望的北方地区”的行动始于 1886 年夏。他接近格陵兰时，为它持续的白昼（“深夜的太阳和北极圈真诚而且光荣地接待了我”）而震惊不已；他还幸运地找到了一个同伴克里斯蒂安·马依格尔达。后者像他一样毫无畏惧。遵循探险队的规模应尽可能小的原则（同时也由于缺乏经费之故），皮尔里必须单独对冰盖进行考察。他如果真的这样做，就很可能无法返回。

格陵兰的冰盖面积达到 135 万平方英里。冰层厚度可以达到 1000 到 1500 英尺。除天空、冰层和太阳，其他什么也看不到。有些时候，甚至连天空、太阳和冰层也看不到。“许多时候，我发现自己在灰色的空地里旅行，”皮尔里写道，“感到雪鞋下面完全是雪，但就是看不见。没有太阳、没有天空、没有雪、没有地平线；目光所到之处，什么都没有……”在这种浓雾中行进，而且无法分清脚下的雪，会给人一种“虚无缥缈”的毛骨悚然的感觉。他“将被迫停止前进，等待雾的消失和

云层的升高。因为这将使我能够保持方向”。

除浓雾障目（“圆睁双眼则会致盲”）外，还有大雪致盲的危险。隐而未露的冰川裂缝、易碎的雪桥和冰川也到处可见。当皮尔里和他的同伴终于折回时，“从无穷尽的冰坡上下滑”简直危险之至。为了进行这项节约体力的冒险行动，他们把雪橇绑在一起，就像一艘游艇一样，再配上一个用旧便材料制成的风帆，用斧头制成的舵，“屏住呼吸”，绕过 50 英尺宽的裂缝，“奋力从冰冻的斜坡上急冲而下”。令人惊奇的是，他们完全没有被各种困难吓住，一口气回到了沿岸的基地。

皮尔里和马依格尔达从巴芬湾向内陆深入了大约 100 英里，到达海拔 7500 英尺之处，比任何曾经到过格陵兰的人都走得远。皮尔里写信给他母亲说：“我最近的一次旅行使我的名字传遍了全世界。我的下一步旅行将使我在世界上获得地位。”而且这一成就完全是他自己创造的。他曾经力求得到海军官方的允许，并为此辩解，应当把这次探险活动看作是“地理协会的一次特殊任务”。但是，就像拉姆齐海军准将告诉马汉写书不是他的任务一样，惠特尼部长对皮尔里的建议亦持冷淡的态度。如果他去任何地方，他都是以平民的身份，惠特尼说——“你将要从事的事业丝毫不能被认为是海军的任务”。

海军的任务意味着保护被承认的美国海岸，而这就是一切的一切。但是，当皮尔里愉快地在冰盖上勤奋工作和马汉论述思想方面的革命（两人都不顾官方的反对而勤奋工作）时，在远方发生的事件教育了其他人，告诉他们美国在海外尚有利益。

1885 年初在巴拿马发生的政变，似有切断美国通过

巴拿马地峡进行大量进出口贸易的危险。1889年，美国就萨摩亚群岛的帕果帕果岛上的加煤站问题与德国进行的长达10年之久的争论(已经引起了战争恐惧)，在一次凶猛的飓风中达到了高潮。美国派驻那里的所谓战舰，由于“发动机老式和蒸汽运转有故障”而全部被毁。这使得太平洋几乎完全没有美国军舰的踪影。

这不是问题的一切。从1879年到1888年，费尔南德·德·莱撒普斯伯爵(因建造苏伊士运河而闻名，被称为“伟大的法国人”)正忙于开凿一条穿过巴拿马的海平面运河。这项工程因热病、淤泥和大雨而告失败，但运河显然迟早将会建成。正如一位美国海军军官所指出的：“当任何两个国家发生战争时，拥有强大的海军的一方将会进攻另一方大量通过运河的贸易。”当有人问他美国是否准备保卫这条运河的中立地位时，他宣称任何欧洲国家都不会仅仅因为美国表示不赞成就放弃进攻。他还得出结论说：“因此，门罗主义是一种公理，大家必须用武力加以维护。”对此，马汉接着说，“从军事上说，就目前陆军和海军的准备状况而言，穿越地峡只能给美国带来灾难。”

这些言论为建立一支规模较大的海军的论点增加了份量，但没有明确规定海军的结构。1885年巴拿马革命后，国会已经授权建立一支远洋装甲舰队。在萨摩亚飓风发生后，本杰明·F·特雷西部长报告说，即使在一场防御性战争中，美国要想有任何取胜的希望，它也必须拥有装甲战列舰。他提议，在12到15年内，建造20艘近海防御舰只、60艘巡洋舰和20艘战列舰。许多人认为战列舰是一种不必要的奢侈品；还有一种普遍的信念：巡洋舰、甚至没有装甲防护的巡洋舰，就像陆军的

轻骑兵，能够在敌人战列舰舰队驶抵美国海岸前很久，削弱其力量。对此，斯蒂芬·卢斯粗暴地予以否定。他于 1889 年写道：“轻骑兵的职责之一是保护军队的侧翼。大家的巡洋舰保护谁的侧翼？没有谁！没有主力部队，没有战线，没有战列舰，没有海军，除了辅助性船只外没有任何东西。”他更加直率地说：“战列舰是海军的基础。美国没有战列舰，因此就没有海军。”

尽管直到今天还有美国人仍然提出不同的意见，达尔文的进化论却在美国迅速受到广大群众的欢迎。但是，对它有两种完全不同的解释。一方面，像亨利·乔治那样的社会改革家（乔治把美国海军说成是不必要的“滑稽戏”）相信，至少在“新世界”，人类已经进化到不需要战争的阶段。古老的做法可能继续使“旧世界”苦恼，但战争不会再次波及美国。根据同样的理论，其他人（如卢斯和马汉）不承认物质的进化必然带来道义上的进化。相反，他们认为，适者生存的法则正如在其他地区一样，在美国仍然适用。而且海军有它自己的进化观点。

在军事术语上，“机动”一词表示人体或舰群的协调动作。在 1889 年的报告里，特雷西部长曾创建了一种“机动支队”，它完全由新的军舰组成，并且将作为一个单位予以保持。在 1801 年，在“与巴巴利国家战争”初期，“旧海军”曾经在地中海编组过一种“观察支队”。由于组建了机动支队，“新海军”显示了它的崭新状态，并且显明地朝着一支协调一致的战斗舰队的目标前进。

国会于 1886 年制定了一项明智的法令：任何新的美国军舰都应由美国的钢铁制成。随着舰队呈现出新的状态，国内的工业为了适应它的发展迸发了活力。许多人