

先锋话题 | 跨洋汽船、奔驰车与海权盛衰 E2

评论 | 扣除个税房贷利息是谁的福音? E3

专栏 | 全球经贸格局变化或引发跨境直接投资深度调整 E4

先锋话题

## 美国海上强权“前史”

“超过 1000 英里的航行以此为起点开始了……我那时才知道，英国人在最近的军事行动中开支的十分之一，便能够使船只从伦敦驶过哈得孙河（纽约州主要河流，号称该州经济命脉）进入伊利湖（美国五大湖之一）。到目前为止，我的朋友，我们只能沿着我们国家的外围缓慢爬行，在 2 个世纪内，欧洲最自豪的帝国与美国相比，将会而且肯定会仅仅成为一个气泡。”

—— 1800 年，一位对远程航运事业的未来满怀憧憬的美国人如是说。



当地时间 2018 年 9 月 10 日，美国弗吉尼亚州诺福克海军基地，近 30 艘军舰纷纷驶离以躲避即将到来的强大飓风。美国内战期间，南北双方主力战舰曾在此地交火，是美国海军史上重要一役。

文 / (美)林肯·佩恩 译 / 陈建军 罗焱英

到了 19 世纪 70 年代，世界上所有强国的海军主力战舰，都变成蒸汽动力的铁甲战舰了。它们配备发射爆裂弹的火炮，并以装甲保护战舰的重要部位，包括发

是“海盗”还是“战犯”？

“如果某人在上述所谓的（邦联）政府授权之下……试图侵扰合众国的船只、乘客或货物，则将以海盗罪受到合众国法律的惩罚（即死刑）。”

内战开始之际，美国海军共有大约 9000 人、42 艘战舰和 12 支中队，还有分散在地中海、巴西、太平洋和东印度群岛（泛指今印尼、马来西亚、文莱、菲律宾等东南亚诸岛国）保护美国商业利益的海军中队，以及负责巡逻和攻击商船的非洲海军中队。美国当时有 5300 艘商船，仅次于拥有 5800 艘商船的大英帝国，两国商船占全世界登记商船总数的 82%。

然而，在商业利益或领土安全没有面临迫在眉睫的威胁时，美国海军的发展并未强制性地与欧洲最强大的海军保持同步。1843 年建造的单桅纵帆战舰“普林斯顿号”，是它们第一艘以螺旋桨驱动的战舰。19 世纪 50 年代，美国海军军官约翰·达尔格伦研制出了新型滑膛炮。除此之外，美国海军其他方面的革新就很少了，然而美国内战改变了一切。

内战之前，大多数美国战舰都是带有少量边轮的桨帆船。内战期间北方联邦（即联邦政府）服役的约 700 艘战舰中，有大约 10% 是铁制战舰或装甲舰，许多战舰还配

打仗不忘打官司

“国内保护主义立法，禁止购买外国人建造的船只，或将在美国登记的任何船只售予外国人；禁止性关税也阻碍了铁制船只数量的增长。”

与此同时，林肯总统宣布实施封锁，以阻止南方邦联用棉花换取军火及各种军需品。如何在不影响外国势力的前提下中止南方港口的贸易，这又让林肯面临一个不寻常的困难。发布行政命令封闭港口，逮捕违反市政法的船员，这样做可以支持林肯政府的态度，即美国面临的只不过是一次国内叛乱，南方邦联并没有被视为一个独立国家。

然而，因涉嫌偷运而扣押外国船只，将使英法两国成为北方联邦的敌人，它们已受到怀疑同情南方邦联。另一个可选择的方式就是封锁南方，这是一种战争行为，既使得南方邦联处于孤立交战的状态中，又要求北方部署大量的封锁战舰。

林肯选择了后一种方式。从弗吉尼亚到得克萨斯（即美国东南部）长达 2500 英里的海岸线上，部署在绝大多数主要港口的海上中队已行动起来。偷越封锁线的船只只引注

动机、电池组和弹药库。有海战史专家认为，海军战舰的整个转变过程，是由美国内战（1861~1865 年），而不是由当年海上第一强英国皇家海军引发的，这多少令人感到意外。

美国沿海地区和主要内河上

备了监测仪和炮艇，但没有任何帆桅装置，大部分以螺旋桨（而非传统的桨）为动力。而南方邦联（即“美利坚联盟国”）的军队，则建造尺寸小得多的战舰和无桅装甲舰，以及原始的潜艇。

在海战中，北方联邦与南方邦联处于明显不同的位置。前者海军规模不大，又大约有 10% 的官兵战时放弃职位，到南方邦联部队中服役，但却拥有造船专家、工业基础设施以及人力，相对容易扩充本方的舰队。南方邦联则没有较大的战舰，造船能力也有限，因其工业和外贸一直以来都依靠北方。南北海军冲突将是一场不对称的战争，这一点，从一开始就清晰可见。

当时，南方邦联总统杰斐逊·戴维斯向那些试图俘获北方船只的人颁发私掠许可证，联邦总统林肯警告称：“如果某人在上述所谓的（邦联）政府授权之下……试图侵扰合众国的船只、乘客或货物，则将以海盗罪受到合众国法律的惩罚（即死刑）。”

美国内战爆发 5 年前，即 1856 年，英国、法国、俄国、奥地利、普

目的冒险行为，给人们留下了深刻印象，证明了封锁是无效的，然而 300 艘偷渡船中，有超过三分之二最终遭到逮捕或摧毁。

在内战爆发之前，美国除纽约外最大的出口港，是东南部沿海的新奥尔良（路易斯安那州）、莫比尔（亚拉巴马州）、查尔斯顿（南卡罗来纳州）和萨凡纳（佐治亚州），仅新奥尔良就有 3000 多艘船被清除。封锁的结果是提升了物资进口的费用，减少了政府来自贸易方面的收入，不过也阻碍了南方邦联购买或进口外国军需物资的可能。

南方邦联海军的战斗力依赖 9 艘商掠快船，其中 5 艘建造于英国，内战期间共俘获了超过 250 名亲北方商人。内战结束后，美国政府提出，由于南方邦联从英格兰和苏格兰的船坞获得船只，英国违背了其中立承诺，因此应由英国建造的商掠快船所造成的损失负责。

仅南方邦联战舰“亚拉巴马号”

的商业袭击及海军战斗，在美国内战中，确实扮演着活跃角色，但那会儿多数人觉得这都是不重要的，因为战争中最明显的决定性战役全发生在陆地上，而那里并没有值得一提的战舰。

真相到底是什么？

鲁士、土耳其和撒丁等欧洲七国签订了《巴黎海战宣言》，该宣言是一部关于战时海上捕获和封锁问题的国际公约，它废除了私掠巡航制度，并澄清了交战与中立国的权利。

美国政府考虑到，在与欧洲强国的战争中，可能需要通过颁发“私掠许可证”来强化自身不足的军事实力，因此拒绝批准这一协定。作为反对南方邦联的优势力量，林肯政府改变初衷，试图在宣言上签字。但英法两国在美国内部敌对状态终结之前表示反对，林肯的决定受到了考验。

当时，南方邦联的私掠船员威廉·史密斯被捕，他因从事海盗活动而受到北方联邦法院的审判，被判有罪并将处以死刑。南方邦联总统戴维斯声称，史密斯不是一名普通的罪犯，每当一名南方人因海盗罪被处死时，他的政府将会处死一名高级别的北方联邦战犯。此后，北方法院的裁决遭到推翻，史密斯及其他南方邦联私掠船船员，从此都视为战犯。

造成的损失就高达 500 万美元，相关索赔案，最终通过 1871 年专为此而签署的《华盛顿条约》才获得解决。而该条约建立的国际法庭发现，英国仍没有履行“尽职调查”的责任，再判美国获得 1550 万美元的补偿，英方可谓代价惨重。

可是，美国也没从这次战争海事法律纠纷中得到什么好处。美国商船的总损失，因船只保险费用增加了 10 倍而进一步恶化，结果，总吨位超过 80 万吨的 1000 多艘船被转移到外国（主要是英国）进行登记，悬挂中立国的旗帜以求保护。

美国庞大的商船队同样元气大伤，这主要归咎于以下三项因素的同时冲击：国内保护主义立法，禁止购买外国人建造的船只，或将在美国登记的任何船只只售予外国人；禁止性关税阻碍了铁制船只数量的增长；国内投资方向的变化，促进了内陆贸易的发展。

内河里的“海战”

“在密西西比河及俄亥俄河的河口处设置封锁线，立刻将他们全部包围起来，把战舰封锁在河面上。”

由于缺乏资金建造可与北方联邦相匹敌的舰队，南方邦联的海军部长斯蒂芬·马洛里决定改变竞争方式。他在 1861 年 5 月写道：“我视占有铁甲舰为第一要务，数量上的不均等可借助固若金汤的铁甲舰来弥补。因此，不单单是经济，海军的成功也需要使用铁制战舰对木制战舰作战的智慧与权宜之计。”

于是，南方邦联开启了一场将现存战舰改装成铁甲舰的运动。第一艘铁甲舰就是船体为铁制，安装了螺旋桨的小型护卫舰“梅里马克号”，南军在弗吉尼亚州诺福克的海军船厂将它俘获后，改造成了带有炮台的装甲护卫舰“弗吉尼亚号”。该船上装有一个长 43 米的炮台，包括由橡木与松木制成，厚 61 厘米的船壳，外面覆盖厚 10 厘米的卷筒形铁皮，并配备 12 门炮。

面对“弗吉尼亚号”带来的威胁，北方联邦海军订购了配备装甲的蒸汽战舰“莫尼特号”，舰上装有 2 门舷侧炮和一个可旋转炮塔。这艘战舰极富创新性，是第一艘没有船桅和船桨的战舰，船体旁边还紧挨着一只铁制的“筏”。铁筏具有双重功能，既可

“逐出我们的港口，远离我们的海岸”

“正是这种压倒性的海权，可以迫使悬挂敌国旗帜的船只离开，或者允许其作为一名逃亡者出现，通过控制巨大的公共资源，来封闭敌国海岸用于商业贸易的公用通道。”

美国内战期间出现并得以改进的军事技术革新，对海军部队的功能、部署与战略，以及看似毫不相干的殖民地扩张，都产生了深刻的影响。

进入 20 世纪之后，海军战略家们仍倾向于依靠帆船时代传统的对抗手段，继续将雄极一时的英国皇家海军采取的军事部署，视为衡量战争成败的标准。蒸汽战舰时代的战争，本来要求全新的理论，但其所依托的，只能是时间上短暂或空间上有限的海军实战经验。直到阿尔弗雷德·马汉（1840~1914 年）横空出世，才改变了这一切。

马汉是美国内战中的一名老兵，也是精力充沛的“美国扩张论”鼓吹者。1886 年，马汉加入了新成立的美国海军学院，学习历史，吸取经验教训，形成了自己的海军战略。4 年后，他将自己的演讲稿以《海权对历史的影响》为题出版。马汉认为，海军作战的编年史提供了普遍适用的学说，“这一学说能提升到一定原则的高度……尽管在海军武器方面发生了巨大的变化……蒸汽被引入并成为

保护船体免受敌舰撞击，又能够保证战舰在航道上稳定航行。

在 1862 年 3 月 8 日与“莫尼特号”作战之前，南方的“弗吉尼亚号”在诺福克附近轻而易举地击沉了北方 2 艘木制护卫舰，造成其三分之一受损。奇异的是，当两舰相遇，近距离作战长达 4 个小时后，却都没能给对方造成致命的伤害：“莫尼特号”上 1 人受伤，“弗吉尼亚号”上 2 人死亡，19 人受伤。

顺便比较一下，早在木制帆船海战时代的 1812 年，美国战舰“切萨皮克号”与英国皇家海军战舰“香农号”之间发生过一场势均力敌的战斗，仅持续了 15 分钟，却一共造成 78 人死亡和超过 150 人受伤。

最终，南方邦联军队从诺福克撤退时，不得不将“弗吉尼亚号”毁掉。而同年年底，北方的“莫尼特号”被拖到北卡罗来纳州的途中沉没。这两艘早年的铁制战舰的生涯，就这样结束了，它们都没有能够摧毁对方，却已经敲响了木制战舰的丧钟，那是毫无疑问的。

这是美国内战期间发生在河流上的最重要一仗，也是北方联邦军队指挥官温菲尔德·斯科特

了战舰航行的动力”。

通过观察从第二次英荷战争（编者：发生于 1665~1667 年，以海战为主，实力占优的英国海军战败）到美国独立战争（1775~1783 年）期间欧洲强国舰队的交战模式，马汉将海权视为打击敌国经济繁荣的能力。他认为，对于保护一个国家的海外商业及其殖民地，以及封锁敌国的贸易而言，海军是必不可缺的。他说：“那不是引人注目的私人船只或舰队，它们或多或少地押上了一个国家的财力，正是这种压倒性的海权，可以迫使悬挂敌国旗帜的船只离开，或者允许其作为一名逃亡者出现，通过控制巨大的公共资源，来封闭敌国海岸用于商业贸易的公用通道。”

虽然《海军对历史的影响》中的表述，算得上是适当而客观的，但马汉更宏大的目标是，促进美国海军的复兴。在同年发表的一篇论文中，他猛烈抨击美国人对于发展一支足以遏制英国人、中美洲及众多太平洋岛屿（尤其是“政治形势不稳定”的夏威夷群岛）并从中获益的舰队的冷漠态度。

所谓“蟒蛇计划”的基石——该战略的主旨是，通过海洋与河流，困住南方邦联军队。斯科特认为，要想战胜南军，就应该“在密西西比河及俄亥俄河（当然也包括其各条支流）的河口处设置封锁线，立刻将他们全部包围起来，把战舰封锁在河面上”。

他进一步指出，“依靠水路运输军队及所有的补给，费用大约是陆路运输的五分之一，并可节省大量时间”。斯科特的计划逐一得到采纳，其战略思想明显来自以下事实，即所有北方邦联军队都是以河流命名的，而南方邦联军队，则更倾向于以各州及军区来命名。

对密西西比河控制权的争夺，成了最关键的上战役。1862 年 4 月，北方邦联舰队司令大卫·法拉格特率船溯密西西比河而上，占领了新奥尔良、巴吞鲁日和纳齐兹，同时派炮舰向北保护田纳西与坎伯兰河的安全。南军在密西西比州的维克堡凭借高达 60 米的峭壁，一直坚持到 1863 年 7 月 4 日。随后，路易斯安那州的哈得孙堡也被占领。至此，南方邦联的核心地区遭到了包围。

就美国的长远利益而言，他最盼望的就是开凿一条穿过巴拿马地峡的运河。他担心欧洲强国早就出现在加勒比海并开始建造堡垒和要塞，“从而使其势力成为不可攻破的”，而当时“我们却没有在墨西哥湾这样做，尽管已经初步拥有了可以为我们军事行动基础的海洋舰队”。同样，他也担心夏威夷王国可能会落入欧洲人或日本人之手。

此后十多年间相继发生的三场海上冲突（1894 年至 1895 年的中日甲午战争、1898 年的美西战争、1904 年至 1905 年的日俄战争）的结果，似乎都证明了马汉的结论，即主力战舰不仅能够将敌人“逐出我们的港口”，而且可以令其“远离我们的海岸”。

这些战争有以下几个共同的特征：持续时间较短；交战双方都是首次以现代远洋舰队参战；战争结果都是一边倒式的胜利；没有涉及任何商业争端。因此，它们对现代海军战略的演变和 20 世纪两场规模更为巨大的海上战争，产生了巨大的影响。

下转 E2