

英国查理一世时期的“海洋主权” 与海疆治理

陈 剑

(上海大学 历史学系, 上海 宝山 200444)

摘 要: 查理一世时期英国政府对海洋事务高度重视, 尤其是通过维护“海洋主权”驱动海疆治理。英王查理一世对经略海洋怀有强烈抱负, 但他继位时恰逢 17 世纪全球危机爆发, 英国海外扩张放缓, 海防受到挑战。为应对危机, 查理一世以“海洋主权”为着力点, 在周边海域建构以英国为中心的海洋秩序。基于这一背景, 英国当局主动运用海军治理海疆, 尤其是要求外国船只对英舰“降旗致敬”, 确保英国在周边海域的政治主导地位。查理一世对“海洋主权”的伸张助长了海洋民族主义, 提振了本国的海上地位, 为后世治理海疆奠定了重要基础。查理一世政府的海疆治理表明, 这一时期不是漠视海洋的时代, 相反其发挥了承前启后的重要作用, 推动英国海上势力从“做大”向“做强”转变。

关键词: 查理一世; “海洋主权”; 海疆治理; 海洋秩序; 17 世纪危机

中图分类号: K561 **文献标识码:** A **文章编号:** 1673-9841(2024)06-0285-12

在英国海上霸权崛起进程中, 查理一世是位十分重要的君主。有关查理一世的学术论著相当丰富, 但是学者们将笔墨集于查理一世与英国内战的关系, 从 17 世纪以来已历托利学派、辉格学派、马克思主义学派、修正学派、后修正学派等不同流派的探究, 至今仍然受到学界热议^[1-3]。较而言之, 涉及查理一世海洋经略的研究则处在学术边缘。不仅如此, 学界还存在一种偏见, 将这一时期视为一个漠视海洋的时代, 并对查理一世政府的海上作为给予较低的评价^[4-5]。这一偏见之所以存在, 有多方面原因, 尤其是查理一世作为英国内战的发动者, 其在英国主流叙事中的负面形象对学术评价造成了深刻影响。此类脸谱化研究掩盖了诸多历史事实, 忽视了查理一世统治的复杂性。事实上, 查理一世时期是英国海上势力发展从伊丽莎白时代向克伦威尔时代转变的过渡阶段, 具有承前启后的重要作用, 有必要加以重视。

近代早期是英国民族国家的形成时期, “海洋主权”是英国主权从陆地向海洋延伸的产物。这项权利强调英王对于大不列颠群岛周边海域的所有权, 继而拥有至高无上的、排他性的政治权力。在查理一世时代, “海洋主权”仍是新事物。就在伊丽莎白一世统治时期, 这位英国历史上的“光荣女王”还持有“海洋自由”的立场, 主张海洋不能由任何国家或个人占有^[6]。1603 年, 随着苏格兰的斯图亚特王朝入主英国, 新国王詹姆斯一世开始修正前朝的海洋意识形态, 主张国家可

作者简介: 陈剑, 上海大学历史学系, 助理研究员。

基金项目: 上海市哲学社会科学规划项目“17 世纪英国海洋主权问题研究”(2023ZLS001), 项目负责人: 陈剑; 中国博士后科学基金第 75 批面上资助项目“近代早期英国海军全球供应网络构建研究”(2024M751930), 项目负责人: 陈剑; 国家资助博士后研究人员计划(GZC20231532), 项目负责人: 陈剑。

以对海洋实施占有,由此推动“海洋主权”在英国兴起。查理一世则在此基础上大胆创新,将主权海域的范围推向其所能达到的最远处^[7]。可见,这项主张的保护主义性质在查理一世时期达到了新的高度。从研究现状看,有关查理一世维护“海洋主权”的专论尚付阙如,主要是在相关论著中有所涉及,但是学界尚未据此重审这位君主的海上抱负^[8-9]。鉴此,本文以国家文书(state papers)^①等史料为基础,并结合相关研究成果,以查理一世政府对“海洋主权”的伸张为切入点,探讨这一时期英国的海疆治理,由此揭示查理一世的海洋经略及其产生的历史影响。

一、17 世纪危机与查理一世的“海洋主权”主张

查理一世是英国最著名的君主之一。作为欧洲历史上首位被砍头的国王,其发动的英国内战通常被视为人类社会现代化进程中的一道分水岭^[10]。尽管查理一世通常被描绘成劣迹斑斑的君主,但不可否认,他为英国海上势力发展投入了巨大精力。不同于詹姆斯一世的“无为而治”,查理一世对海洋事务充满热情。他出生于 1600 年,其成长时期正值英国人向海外殖民,于北美洲与西印度群岛等地建立殖民地。青年时期,查理一世曾供职海军委员会,于此形成了对海洋事务的终身兴趣。这个委员会成立于 1618 年,它的主要目的是改革饱受腐败问题困扰而日益腐朽的英国海军^[11]。查理一世统治时期,正是凭借革新后的海军经略海洋。1625 年,查理一世继承王位后,英国宫廷形成了热衷海事的浓郁氛围。白金汉公爵作为查理一世的宠臣任海军大臣,主管全国海洋事务;国务大臣约翰·柯克(John Coke)则被誉为那个时代的塞缪尔·佩皮斯(Samuel Pepys)^[12],对于英国海军发展尽职尽责。

尽管查理一世试图将其治下的英国打造为欧洲的海上强国,但其主政时期恰逢 17 世纪危机在全球爆发。17 世纪危机的概念由埃里克·霍布斯鲍姆(Eric Hobsbawm)率先提出,他观察到欧洲经济在 17 世纪经历了一场“普遍危机”,并认为这是其从封建经济向资本主义经济过渡的最后阶段^[13]。在他看来,危机引发的经济困难始于 17 世纪 20 年代,而后持续约一个世纪^[14]^[44]。杰弗里·帕克(Geoffrey Parker)则揭示出 17 世纪危机的全球性特征。他发现,17 世纪全球各地瘟疫、饥荒、洪涝等灾难现象频仍,从而引发经济萧条,造成社会动乱,并且指出,这场全球危机是由“小冰期”(little ice age)的极端寒冷气候造成的^[15]。正是在 17 世纪全球危机的影响下,英国在查理一世统治初期遭遇严峻的海上危机,这为其极力宣扬“海洋主权”埋下了伏笔。

首先,17 世纪危机抑制了英国的海外贸易扩张。在 17 世纪危机对英国造成的各类破坏中,海外贸易首当其冲。在 1620 年至 1624 年间,英国遭遇了 17 世纪上半叶最为严重的经济萧条,毛纺织品作为英国主要的出口商品大受冲击。例如,统计数据 displays,英国向波罗的海出口的呢绒从 1618 年的 7 843 匹猛然跌落至 1620 年的 2 848 匹^[16]^[53]。1625 年查理一世继位时,17 世纪危机在英国走向深入。当年,英国爆发了 17 世纪上半叶最严重的一次瘟疫,进一步冲击了纺织业^[16]^[99]。这还造成了严重的社会问题,如失业、贫困、犯罪等频发,对于社会秩序稳定造成负面影响。与此同时,英国与外国的经济关系遇冷。在 1634 年,柯克向查理一世呈递的一篇报告细数了英国同地中海、大西洋、北海、波罗的海沿岸国家之间经济关系的恶化,并据此主张强化在本土水域的主权要求^[17]。也正是从 1625 年开始,英国沿海地区遭到来自北非的巴巴里海盗的大规模进犯,这些海盗对英国商船和沿海民众的劫掠使英国经济雪上加霜。海盗问题引发了英国议会下院议员达德利·迪格斯(Dudley Diggs)的关注。1626 年 5 月,他在议会中指责道:“由于这

^① 国家文书主要藏于英国国家档案馆(The National Archives),文中材料由盖尔学者(Gale Scholar)旗下的“国家文书在线”(State Papers Online)电子数据库提供。

个王国所有沿海地区绝望而普遍的抱怨和投诉,下议院确实发现贸易和交通受到了极大的干扰和阻碍……这是如此明显地削弱了这顶古老王冠的荣誉,以及我们国家一度享有的盛誉。”^{[18]302}

其次,查理一世统治之初英国的海外远征接连失败。在17世纪危机影响下,欧洲于1618年爆发了三十年战争,英国受此战波及,遭到沉重打击。英国在此战中与其他国家没有实质性的利益牵涉,但因联姻与宗教因素被迫介入。战争触发者巴拉丁选帝侯是詹姆斯一世的女婿,后者的领地在战初被西班牙和奥地利占领。查理一世十分热衷此战,致力于巴拉丁问题的解决。不同于詹姆斯一世的和平解决方案,查理一世力主参战。在1624年议会上,查理一世主张向西班牙发动海战,迫使其归还巴拉丁,赢得了主战派的支持。当时一位外交官如此渲染道:“如果我们失去巴拉丁,那么接下来就会失去低地国家,然后是爱尔兰,最终我们自己也将亡国。”^[19]查理一世继位后,他将战争构想付诸实践,却接连遭遇挫折。1625年对西班牙加迪斯港(Cadiz)的海军远征无果而终,不久英国又卷入同法国的战争,于1627年的雷岛远征与1628年的拉罗谢尔远征中落败。远征的失败使查理一世的权威大受打击。例如,1626年议会对海军大臣白金汉公爵的弹劾,便源于议员对远征失败的愤怒^{[18]302-358}。在国际上,英国同样面临挑战。随着英国与西、法两大欧陆强国同时作战,英国海防不断传来外敌入侵的警报。对于热爱海上荣誉的查理一世而言,更加难以接受的是,英国先辈在海上长期积累的声誉因这三场远征的失利消耗殆尽,英国甚至沦为欧洲的笑柄,人们传言:“英格兰再无德雷克,只剩无能之辈。”^{[5]363}与此同时,法国、荷兰等国的海军力量在17世纪二三十年代快速提升,这进一步加深了英国的海防焦虑。

此外,英国在海外扩张中与荷兰形成了激烈竞争。荷兰是欧洲传统海洋强国,其在渔业、航运、贸易领域拥有极高的经济效率与竞争力。尼德兰革命爆发后,荷兰的经济活力得到释放,海外扩张大大加速。17世纪初,荷兰成为海洋自由理念的头号宣扬者,以为其海外扩张开道。荷兰的经济优势挤压了英国的扩张空间,而17世纪危机导致的经济下行进一步加剧了两国的竞争。1635年,威尼斯人维琴佐·古斯桑尼(Vicenzo Gussoni)写道:“英荷友谊在过去对于两国而言是一条准则……近年来,由于航运与贸易问题,两国之间的争执取代了友好交往,英国对荷兰的友好态度已大不如前。”^{[20]356-373}实际上,英国与荷兰在邻近的北海水域也产生了十分激烈的竞争,而这主要是由渔权争端引发的。英国东海岸水域盛产鲱鱼,但这一资源却由荷兰渔民垄断。英国在17世纪之前对鲱鱼业不甚重视,但在17世纪之后却欲建立主导地位,从而争夺渔业带来的利润并促进本国就业,因此同荷兰产生矛盾。1609年,荷兰人格劳秀斯在其《论海洋自由》中宣称,海洋无论是从航行还是从渔业的角度来考虑,它都适应于为所有人共同使用^[21]。这引起了英国民众的强烈不满,例如英国的重商主义者托马斯·孟(Thomas Mun)就主张:“依照尼德兰的一位作者写的‘公海’来说,它们也不能享有在我们的皇上的领海上捕鱼的权利。”^{[22]88}与此同时,托马斯·孟指责英国人的忽视造成了渔权的丧失,他指出:“我们所享有的这种富裕生活,竟使我们成为沾染恶习和漫无节制的国民,不但将我们自己的资财都浪费掉,而且对于许多其他财富,也不加爱惜、毫不在意,以致受到可耻的损失,在英格兰、苏格兰和爱尔兰的国王领海上的渔业就是这样。”^{[22]84}因此,随着与荷兰的竞争加剧,英国在周边海域渔业主导权的旁落也给英国人带来了巨大的危机感。

17世纪危机引发的海域危机在查理一世时代集中爆发,促使英国政府的海洋经略向周边海域聚焦。在此背景下,查理一世顺应詹姆斯一世时期对于海疆的关注,强调英国在周边海域的“海洋主权”,并采取具有保护主义色彩的海洋政策加以维护。而鉴于英国所在海域优越的地缘条件,这一举动在政治与经济层面具有重要意义。正如菲利普·梅多斯(Philip Meadows)所言:“英国周边的海域……位于北方国家与南方国家之间的航道中途……从英国的角度看,海洋主权

对于世界其他地区具有重要影响力。”^[23]托马斯·詹纳(Thomas Jenner)则强调:“海洋主权是我们国家最宝贵的权利,在上帝的保佑下,也是我们获取财富与安全的主要手段。”^[24]

二、“海洋主权”与海洋秩序构建

尽管查理一世的“海洋主权”主张承袭其父,但是他在主权构建理念上与詹姆斯一世大异其趣。他不满足于将主权海域限于近海,更不满足于将之作为政治宣传的口号,而是力图将这一理念付诸实践,建构一套由英国主导的海洋秩序。为此,查理一世积极推动“海洋主权”的理论构建,以制定一套整全而普适的规则,作为秩序构建的切入点。在詹姆斯一世时代,苏格兰人威廉·威尔伍德(William Welwood)曾从渔业角度撰文抨击格劳秀斯的海洋自由论,进而宣扬英国的“海洋主权”^[25]。但现有论著不合查理一世心意,他继续要求其臣民通过“公共写作”(public writing)来证明他的海上权利^{[8]364}。这时约翰·塞尔登(John Selden)的《海洋闭锁论》(*Mare Clausum*)进入了他的视野^[26]。此著为塞尔登自发创作,成稿于17世纪初,曾提交詹姆斯一世审阅。但其内容激进,詹姆斯一世担心因此得罪丹麦国王,出版事宜由此搁置。但对查理一世而言,此书正合其心意,因此准许出版。此书在1635年末正式问世,次年3月查理一世下令取三本分别存于枢密院、海事法庭与财政法庭,从而为“海洋主权”提供背书^[27]。通过将“海洋主权”理论化,英国政府试图争夺海洋规则的制定权,为海洋秩序构建奠定基础,接下来以塞尔登的《海洋闭锁论》为例进行分析。

第一,以“文明国家”占有海洋的普遍性否定海洋自由理论。塞尔登以海洋自由理论作为论争和否定的对象。他的论证以神法作为起点,通过《圣经》中的记载为国家占有海洋提供合法性依据,并将之应用于现实政治。有学者因此指出:“塞尔登以《圣经》中各个民族之间的关系来类比欧洲国家之间的关系。”^{[28]27}而后,塞尔登展开历史证据的列举。不同于格劳秀斯的法理论证路径,塞尔登取径于史,以史证法,通过历史归纳证明海洋能被占有,而实施占有的主体必须是所谓的“文明国家”(civilized nations)^{[29]42}。这样,塞尔登不厌其烦地列举古今“文明国家”占有海洋的证据,涉及古希腊、古罗马、古波斯、意大利城邦、葡萄牙、西班牙、法国、丹麦、波兰、挪威、瑞典、奥斯曼帝国等。在此基础上,塞尔登对于各类海洋自由论说加以否定,从而确立“海洋闭锁论”的普适性,英国占有海洋的合法性呼之欲出。

第二,构造英国的海疆版图并为其据有海疆提供合法性。塞尔登按照东、南、西、北四个方位将英国周边海域划为四个部分,即“东海”“西海”“南海”“北海”,它们统称为“不列颠海”(British Seas)。就“不列颠海”的范围而言,塞尔登的观点与查理一世政府如出一辙,即其能达到的至远处:“海外邻近国家君主的海岸或港口,正是大英帝国向南和向东的领海边界;但在北部和西部开放和广阔的海洋,它们被放置在那些最广阔的海洋的最大范围,这是由英格兰、苏格兰和爱尔兰拥有的。”^{[29]459}随后,他通过回溯历史,证明英国自古便对“四海”实施占有,且这一占有具有历史连续性。塞尔登将这种连续性与英国的土地绑定,而非同统治过英国的种族、王朝或政权捆绑,这使统治权力的更替不影响英国对周边海域的占有^{[29]182}。塞尔登用于论证英国海洋所有权的史料来源极广,这些证据的陈列也暗示着某种自古以来便已存在的秩序。例如,塞尔登提出外国渔民自古有向英国申请捕鱼许可证的传统,以证英国对周边海域的所有权^{[29]357}。

第三,以英国优先的单边主义原则解决海洋权利争端。如前所述,塞尔登将英国海疆推向至远处,这势必造成所有权的重叠,因为外国亦可运用同样的逻辑。对该问题的处理反映了塞尔登的单边主义思维,尤其反映在英法海疆的划定上。塞尔登在首卷论证法国对海洋的占有时便有所保留,他指出:“流经他们与我们之间的这片海洋的主权绝对属于英国国王。”^{[29]114-115}随后,他在

第二卷中强化了这一论点。例如,塞尔登以英国政府在历史上曾对“南海”施加管理证明其所有权归英国,但同样的证据也能在法国找到,如法王曾在北部海岸设立海军司令(admirals)一职监管海洋事务^{[29]321}。为了解决矛盾,塞尔登指出该职位在海洋管理事务上并不具重要性,认为其存在仅仅是为了指挥海上舰队^{[29]329}。塞尔登由此否定了法国凭借这一依据来伸张对于英国南部海域主权的合法性。在海洋权益问题上,塞尔登也从利好英国的角度开展解释。例如,在爱尔兰海的渔业问题上,塞尔登紧随英国渔业政策的变化。他否定都铎时代英国与丹麦就爱尔兰海渔业达成的自由捕捞共识,指出都铎王朝时期英国政府对丹麦强调英王从未禁止在爱尔兰海的自由航行与捕鱼,是“非常欠缺考虑的”^{[29]436}。

通过上述讨论,不妨将《海洋闭锁论》看作英国争夺海洋规则制定权与话语权的工具,从而为其在周边海域建立由本国主导的海洋秩序奠定底层逻辑。不过,这一秩序的构建还涉及更为复杂的问题,尤其是如何保障相关规则在海洋世界正常运行,而“海洋主权”主张及其理论成果对此也具有重要影响。

首先,是舆论造势。随着《海洋闭锁论》出版,英国政府积极利用这部著作进行舆论造势。在1636年,查理一世颁布了一项渔业诏令,要求在英国海域捕鱼的外国渔民必须向英国政府申领许可证^[30]。这项举措招致荷兰驻英大使贝弗伦(Beveren)的不满,对此英国当局提醒贝弗伦阅览《海洋闭锁论》,前者将之作为其有权管制近海渔业的依据^{[20]538-552}。事实上,这部著作的存在本身就产生了巨大的国际影响力。此书一经出版,便受到远在南欧的威尼斯人关注。威尼斯是亚得里亚海主权的传统声索国,其上层阅读此书后盛赞其有重要意义^{[20]509-525}。作为海洋自由的主要倡导者,荷兰人对于这部著作的关注不消说。其在英国出版后不到一年的时间中,在荷兰已经至少再版了三次^{[8]374}。作为利益相关国的法国则表现得既恨又爱。1637年初,英国使节凯内尔姆·迪格比(Kenelm Digby)从法国巴黎向国务大臣爱德华·康威(Edward Conway)发信,称塞尔登的书在当地传阅,并受到了极大的尊敬^[31]。丹麦是“海洋主权”的传统伸张国,有消息称丹麦人受《海洋闭锁论》影响,加强了对其周边海域的主权主张^{[32]105-117}。塞尔登将格劳秀斯作为攻讦对象,后者却声称“非常高兴相反的观点得到证实”^[31]。格劳秀斯在当时为瑞典效力,担任瑞典驻法大使,瑞典对于周边海域权益的追求使他乐见塞尔登在《海洋闭锁论》中提出的反海洋自由主张。

其次,是制度创立。制度建设是海洋秩序的重要保障,“海洋主权”被作为主要的制度依据,服务英国在周边海域主导地位的确立。例如,英国政府在1634年便以“海洋主权”受损为由颁布了一项法令,宣称:“许多战船在狭海甚至陛下的港口与内水中进行掠夺、使用暴力,以及开展敌对行为,令陛下在这些海域的主权蒙羞,港口丧失声誉,贸易遭受无尽的干扰和损害。”^{[33]484}基于此,这项法令对于外国船只的行为进行了规范,例如其中一条便要求西班牙与荷兰在英国海域和平相处:“尽管西班牙与低地联省之间的战争仍在继续,国王陛下严禁战船与战船,或战船与商船,或商船与商船之间,使用或企图使用任何武力、暴力、突袭或进犯……所有船只,无论来自什么国家,只要它们在上述范围内的地点或海域停留,都应被理解为处在国王陛下的保护之下,并有义务和平相处。”^{[33]485-486}查理一世时期对于捕鱼许可证制度的构建也基于同样的模式。在确立这项制度的法令颁布前,查理一世主动向海事部门官员问询法令的依据。1636年2月,后者回应道,他们一致认为国王拥有管辖沿海渔业的权力,他有权禁止外国人捕鱼或向其发放捕鱼许可证,并且目前英国的海上力量也支持这一点^[34]。可见,正是在“海洋主权”的地基上,查理一世政府建立了维护海洋秩序的制度大厦。

最后,是海军建设。海军是海洋秩序得以维系的关键。查理一世政府充分认识到了海军的

重要性,如英国的总检察长约翰·芬奇(John Finch)曾指出:“海洋的底土属于国王……缺乏一支海军,这种权利就难以实现。”^{[35]769}在17世纪20年代后半期远征失利之后,英国政府开始采取措施振兴海军。在此过程中,“海洋主权”同样发挥重要作用。例如,在1632年的一项海军扩军计划中,约翰·柯克宣称为了捍卫英国的“海洋主权”,英国应当维持这样一支海军,即它的力量在民船的补充下,应不少于任何一国海军力量之总和^[36]。在此背景下,英国在1632年开始以每年两艘的数量建造舰只,为期5年,从而为海军新添了10艘新船。此外,为了彰显主权,查理一世下令建造了“海上主权”号战舰。此舰于1637年下水,排水量达1522吨,配备102门火炮,为当时欧洲最大战舰。通过新舰的建造,英国海军实力在17世纪30年代得到了较大提升。另一方面,英国政府也在1634年开始向民众征收“船税”,用于支付海军出海的费用,这项征收措施也是以维护“海洋主权”为由。在1637年的汉普顿案(Hampden's case)中,王室在辩护时频繁征引塞尔登的《海洋闭锁论》,以证明“船税”的合法性^{[35]568,613,663,761,769,780}。

三、“降旗致敬”与海疆治理

随着海洋秩序的重建被作为目标,英国政府采取了一系列措施,包括维护海防安全,夺取近海渔权,以及确立海上的政治主导地位。就政治主导地位而言,英国政府将“降旗致敬”是否得到遵从作为主要指标。所谓的“降旗致敬”,是指外国船只在英国水域与英国军舰相遇时,需要下降船桅上的旗帜或风帆,违者将遭受炮击惩罚。斯图亚特王朝视之为外国人对英国主权的承认,对此格外关注。这从阿尔弗雷德·塞耶·马汉(Alfred Thayer Mahan)的表述中可见一斑。马汉在海权论中曾引述黎塞留的一段话,后者称詹姆斯一世时期法国苏利公爵在乘船前往英国时因未向英国一艘海军船降旗而遭受炮击,对此马汉颇为轻蔑地指出:“苏利公爵受到的侮辱,恰恰是在英国的一位胆小怕事的国王当政时,施予直接代表法国最勇敢和最有才能的君主亨利的使节的。”^[37]而查理一世较其父则有过之而无不及。鉴于“降旗致敬”被英国政府作为识别其海上主导地位是否稳固的标志,后文将以此为中心,讨论查理一世政府如何据此驱动海疆治理。

事实上,“降旗致敬”的主权确认功能是由17世纪的英国人塑造出来的。在“海洋主权”兴起之前,英国人仅仅将之视为外国人向英王表达敬意的方式;直到17世纪之后,它才被看作对英国海上主权的承认。查理一世时期,英国政府和理论家就一再将两者进行捆绑。塞尔登在《海洋闭锁论》中就强调,“降旗致敬”“不仅是表达对于英王的尊敬,而且也是对于他在这片海域的主权与所有权的承认。”^{[29]399}他还辟出一整章内容构建了“降旗致敬”与海洋主权的历史渊源,从而赋予其合法性。英国政府则将这一理念化入对海军的指令之中。例如,1635年第一支“船税舰队”(ship-money fleet)出海时,海军部在给司令员林赛伯爵的指示中就指出:“如果你有机会在国王陛下海域内遇见属于任何外国君主或国家的任何舰队或船只,那么你应当要求他们的海军司令或首长在经过时向你们致敬(以承认国王陛下在这片海域的主权),而如果他们拒绝这样做并进行抗拒,你应当强迫他们如此为之,并根据法律将他们捉拿,并对如此严重的藐视及放肆行为进行回应。”^[38]基于此,查理一世政府以维护主权为由积极要求外国船只“降旗致敬”。

就实施效果而言,“降旗致敬”得到了周边多数国家的遵从。这些国家之所以对此表示顺从,背后各有动机。西班牙船只对于英国最为顺从。在17世纪30年代,英国与西班牙之间关系日益贴近。当时西班牙需要通过英吉利海峡将兵力与物资运往低地与德意志,因此须维护同英国的关系以确保航道的开放和顺畅,故在“降旗致敬”上遵从英国的意志。荷兰尽管是海洋自由的倡导者,但荷船也向英国军舰行降旗礼。1635年“船税舰队”出海之际,威尼斯驻英国大使安佐洛·科雷尔(Anzolo Correr)便说道:“荷兰的联省议会仍然对这项准备工作的报告感到不安,已

经适时地向国王陛下暗示，他们的船长有明确的指示，当他们遇到王室船只时，降低他们的上桅帆，作为他们表示应有的尊重的标志，宣布他们在所有事情上依附于同英王的联合与良好关系。”^{[20]327-336} 荷兰的目的，是以“降旗致敬”换取英国对其北海捕捞业的宽容。1636年渔业诏令颁布后，科雷尔便认为：“荷兰人似乎并没有被这吓倒，声称他们希望不会有什么非同寻常的针对他们的事情发生，因为他们比任何其他国家都更加尊敬王室的旗帜。”^{[32]14-23} 丹麦也是利益相关国。丹麦起初保持沉默，后来丹麦国王提出反对，但丹麦与英国不乏协商解决的意愿与基础。传言两国签订了一项密约，承认各自在不列颠海与波罗的海的主权^{[32]105-117}。

在“降旗致敬”问题上，英国的最大挑战来自法国。两国仅隔一道英吉利海峡，地缘上缺乏缓冲，历史上又是宿敌，双方对于英吉利海峡的控制权都十分看重。相较于英国，法国海上力量通常处于下风，因此不会轻易挑战英国。但是，一旦法国的军力接近英国，则随时可能变换态度。例如，在16世纪50年代初，长期征战导致英国国力空虚，英国海军司令威廉·温特(William Winter)在1551年便无力命令法舰致敬^{[5]188}。在17世纪30年代，法国之所以挑衅英国，是有特殊背景的。从军力看，法国于17世纪20年代开始大力发展海军，海上实力日益增长。这引起英国关注，例如白金汉公爵在1627年就收到一则夸张的消息，称法国国王正在建造80艘战船^[39]。海军的壮大为法国挑战英国提供了筹码。同时，法国与西班牙在17世纪30年代深陷三十年战争泥潭，在陆上展开激战。此外，法国联合荷兰打击途经英吉利海峡的西班牙船只，以削弱西班牙的战争动员力。然而，英国却积极为西班牙提供航运保障，因此法国一方面拉拢英国，另一方面则试图在海上牵制英国，以实现其打击西班牙的战略目的。

在此背景下，两国围绕着“降旗致敬”问题展开激烈斗争。针对“降旗致敬”，法国提出了同样的要求，这遭到英国的回击。1635年6月25日，约翰·柯克在给林赛伯爵的信中称，法国人在迫使英国商人向他们“降旗致敬”，他认为法国人妄图在英国的海域享有与英国同等的权利，这是伯爵所不能姑息的，因此要求他必须保护英国商船不受这一要求侵犯^[40]。在同一天，他也致信国务大臣爱德华·康威，强调：“你必须控制海洋，否则它就将遭人控制。”^[41]随后，法国方面向英国提出交涉，试图调和两国在“降旗致敬”上的矛盾。法国国王路易十三派法国驻英大使森内特尔(Senneterre)处理此事，法王指示森内特尔前去参见英王，试探他的意图并向他提建议，即如果法国舰队在英国海岸与英国舰队相遇，法国人应该降下旗帜并敬礼，如果英国舰队在法国海岸与法国舰队相遇，那么英国舰队也应执行同样的操作，而如果两国的舰队在海上中线相遇，他们可以在不降旗或敬礼的情况下通行，或较弱的舰队应该首先降下旗帜并向较强的一方致敬，同时叮嘱如果英王不喜欢这些建议，则请他提出其他的方案^[42]。从英国人的角度看，法国的提议不仅意味着与英国分享海洋主权，更试图以力量逻辑打破英国对“降旗致敬”的垄断。查理一世对此并不买账，他没有理会森内特尔的要求，而是令其与柯克商谈。7月2日，约翰·柯克向英王在法国的代理人致信，要求他们不得与法王或他的臣下就英王对于海洋的所有权进行辩论，也不得就海域的范围进行讨论，更不得在没有指令的情况下透露有关英国舰队动向的任何信息^[43]。

最终，英国在对法斗争中占据了上风。面对法国的不逊，英国采取以势压人的策略，加强了“船税舰队”对法国舰队的搜寻，在相遇时令其降下旗帜，从而确认英国在周边海域的主权。对此，法国采取了躲避战略，避免与英国正面交锋。1635年5月30日，海军军官约翰·彭宁顿(John Pennington)向国务大臣爱德华·尼古拉斯(Edward Nicholas)报告，他正在竭力追赶法国与荷兰舰队，而它们却在其舰队面前逃走了，而且彭宁顿断定无论何时遇到它们，后者都会主动向英王的战舰“降旗致敬”^[44]。1635年6月28日，林赛伯爵对海军部大臣称，他沿着海岸向西航行直到锡利群岛的最远处，但没有遇到法国船只，并强调将抓紧时间去与其相遇，而遇到的少量

荷兰战舰都对他们表达了敬意^[45]。同日,康威也向柯克指出,英国舰队已经搜遍了所有海域,甚至抵达了锡利群岛也未见任何船只,法国与荷兰战船都离开了英国的海岸而不知行踪,并认为如果它们有任何与英国舰队相遇的愿望,它们可以很容易地前来或留下,从而与搜寻它们的英国船只相遇^[46]。事实上,法国的确避免与英国发生进一步的冲突与矛盾。一方面法国与荷兰结盟后的主要对手是西班牙而非英国,另一方面随着英国“船税舰队”出海,法国舰队在冲突中并无胜算。因此,法国暂时决定回避矛盾。例如,在1635年8月,16艘法国与荷兰军舰被派往加莱,双方战船数量各为8艘。但是,法国军舰悬挂荷兰国旗,由荷兰人担任舰长,以避免遇到英国军舰时被要求降下本国旗帜^[47]。1638年6月,一支法国舰队从拉罗谢尔开往弗兰德斯,计划加入荷兰舰队,他们在途中也悬挂荷兰国旗^{[32]418-429}。法国有时也将舰队转入地中海活动,避开英国的势力范围。

“降旗致敬”反映出海疆治理是一个复杂的博弈过程。不同于国家治理的其他侧面,海疆治理与国际关系深度关联,而国家行为随着国内外条件的变化具有不确定性。17世纪30年代,查理一世政府在“降旗致敬”问题上的成功,一方面有赖于英国海上力量的提升,更为重要的则是三十年战争的国际局势为英国提供了博弈的筹码,并且英国政府也较好地地在“降旗致敬”问题上利用了这些筹码,从而使周边国家都对其保持顺从,进而维护了其在海上的政治主导地位。

四、查理一世时代与英国崛起

按照学界流行观点,近代早期英国的海上势力有两个突飞猛进的时代,即伊丽莎白时代与克伦威尔时代。前者是英国海上势力“做大”的时代,其影响力从西北欧辐射到全球;后者是“做强”的时期,锻造了足以称霸大西洋的海军舰队。但是学者较少关注前者如何过渡到后者的问题。事实上,查理一世时代恰恰发挥了承前启后的作用,这亦可借由查理一世的海洋经略观察到。

其一,推助了海洋民族主义的兴盛。海洋民族主义是英国海上霸权兴起的重要精神动力,这一面向海洋的民族主义思潮兴起于伊丽莎白一世时代,它强调英国人在海洋事业中的优势地位,这在当时的历史著述乃至文学作品中均有体现^[48]。查理一世政府对“海洋主权”的追求受到海洋民族主义推动,反过来又强化了海洋民族主义。例如,在“船税”的舆论鼓动中,英国当局不断利用“海洋主权”话语煽动民族主义情绪,以赢得民众支持。1635年,托马斯·考文垂(Thomas Coventry)就指出,“海洋主权是英国王室一项不容置疑的古老权利,是陆地最好的安全屏障……既然整个王国都关心荣誉、安全和利益,那么由所有人伸出他们的援助之手,这是公正而合理的。”^{[35]568}事实上,在苏格兰起义之前,“船税”征收颇为顺利,某种程度上体现了宣传的作用。“海洋主权”推动的海洋民族主义在英荷斗争中影响更为显著。托马斯·孟就曾针对荷兰人对北海渔权的声索指出:“能否享有这种权利,只能靠刀剑来决定。”^{[22]88}恰恰是在查理一世时代,英国真正开始利用海军扰乱荷兰的捕鱼活动,这一争端造成的英荷关系裂痕最终导致了第一次英荷战争的爆发。塞缪尔·罗森·加德纳(Samuel Rawson Gardiner)便强调,第一次英荷战争并非直接源于贸易问题,而是由民族自豪感与围绕《海洋闭锁论》的争端引发^{[49]440}。

其二,重振了英国的海上影响力。通过加强海疆治理,英国在17世纪30年代逐渐走出了17世纪20年代远征失利带来的阴影,若干方面的证据均可佐证。首先,英国对于巴巴里海盗的治理取得显著成效。17世纪30年代英国政府档案中涉及英国海盗活动的记载显著下降。1637年,尼古拉斯甚至收到沿海的消息称,海岸在整个夏季都是自由的,没有土耳其人和海盗^[50]。英国针对海盗巢穴萨里(Sallee)的远征更是大获全胜。1637年3月,威廉·雷恩斯伯勒(William Rainsborough)率舰队从英国驶往萨里,对该地展开了长达5个月的封锁,最终解救了400名英

国俘虏,并代表英国与萨里达成和平协议^[51]。其次,英国政府对于北海渔权的维护也取得了一定成效。1636年渔业诏令颁布之后,英国政府派遣诺森伯兰伯爵前往北海向荷兰人发放捕鱼许可证。此番行动取得了成功。荷兰渔民大多都向诺森伯兰伯爵购买了许可证,他在8月16日已经下发两百张许可证^[52]。而对于不从者,英国也能够运用武力使之屈服。例如,伯爵曾逮捕了一支拒绝购买许可证的船队的首领,最终他被说服为7艘渔船购买许可证^{[32]42-57}。此外,英国还凭借其在英吉利海峡的影响力吸引了西班牙与法国对其友谊的竞争,一改17世纪20年代英国同法、西两国双线作战的局面。

过去的研究习惯于忽视或者全盘否定查理一世的海洋经略。辩证地看,查理一世政府的确为复兴英国的海上势力作出过重要贡献,对于17世纪危机造成的负面影响起到了缓和作用,这些成绩不应抹杀。当然,英国的海疆治理在17世纪30年代末陷入了低潮,如1639年荷兰船队在未经英国允许的情况下闯入唐斯(Downs)附近海域,击毁了在此避难的西班牙舰队。但困境的产生有特殊原因,特别是苏格兰起义带来的负面影响:一是造成英国的国家战略重心从海洋转向北方陆疆,减少了南部海域的力量配置,使英国在对抗性事务上格外谨慎;二是削弱了英国地方政府的行政效率,例如“船税”的征收效率在苏格兰起义之后大大降低,而这同战争资源的转移一并造成了海军投入的削减,同样制约了海疆治理的开展。然而,这些客观因素不应成为查理一世漠视海洋的理由。

其三,奠定了海疆治理的基础。一是奠定了治理的理念基础。尽管詹姆斯一世是英国海洋意识形态从海洋自由转向海洋闭锁的“始作俑者”,然而首推“海洋闭锁论”作为英国海疆治理理念的则是查理一世。塞尔登的《海洋闭锁论》反映了一种极具侵略性的海疆治理理念,这一理念在后世得到了传承,它的不断再版便反映了这一点。1652年6月,第一次英荷战争爆发后不久,英吉利共和国的外交事务委员便奉命重新出版《海洋闭锁论》,由英国作家马查蒙特·尼德姆(Marchamont Needham)负责将之从拉丁文译为英文,尼德姆将此书献词对象从查理一世改为共和国议会,旨在为新政权服务^[53]。英译本的出版有利于普罗大众认识塞尔登的理论,影响了英国人的海洋意识。正如尼德姆所指出的,翻译此书的一个重要目的就是让英国人民了解海洋主权对他们切身利益的重要性^{[29]a}。1663年,时值斯图亚特王朝复辟不久,此书再次出版,献词的对象改回查理一世,继而服务于复辟王朝的海洋政策^[54]。

二是奠定了治理的行为基础。尽管詹姆斯一世时期开始依据“海洋主权”制定海上行为规范,然而其充分落实在实践层面则是在查理一世时代。并且,虽然查理一世作为内战发动者饱受诟病,但后世统治者却继承了他维护“海洋主权”的一系列举措。人们并不反对查理一世维护“海洋主权”,而是指责他维护不力。爱德蒙·沃勒(Edmund Waller)在长期议会中谴责“船税”时就指出:“上帝与自然给予我们海洋作为御敌的最好屏障,将船只作为我们压制其他民族的至高荣耀……唉(诸位大人),但是从对我国海军衰落的日常抱怨中,我们就知道,‘船税’对于海洋主权的维护是多么的不起作用。”^[55]即便是反王权思想最为激烈的英吉利共和国时期,共和国照旧在给海上将军的作战指令中要求他们维护英国的海上主权^[56]。而这也成为第一次英荷战争爆发的直接导火索。1652年5月,英方将领罗伯特·布莱克(Robert Blake)就以荷方将领马顿·特龙普(Maarten Tromp)未行使“降旗致敬”礼为由,向其发射火炮,从而引发了第一次英荷战争^[57]。正是经此一战,英国确立了欧洲海上霸主的地位。

三是奠定了治理的工具基础。海军是英国治理海疆的主要工具。伊丽莎白时代,英国在战时需从地方大规模征召商船补充舰队;到了克伦威尔时代,英国海军已经完成了常备化的转变。这一转变具有渐进性特征,而非骤然发生的,查理一世时代在其间起着重要作用。随着国际海军

竞赛走向深入,查理一世政府充分认识到国家主导海军的重要性,因此积极推动海军的常备化转变。“船税”在这一进程中便发挥了重要的作用,其本质便是将英国在战时从地方征召武装商船的权利转变为征收一笔固定的款项。这项举措默认了英国不再从伦敦以外的地方征召船只^[58]。因此,查理一世时期的“船税海军”已经为克伦威尔时代的国家海军提供了样板。从这个角度来看,查理一世时代也具有承前启后的作用。

五、结 论

上述分析表明,查理一世时代不是漠视海洋的时代;恰恰相反,查理一世对于英国海洋事业灌注了巨大精力,尤其是通过维护“海洋主权”驱动海疆治理。查理一世对周边海域的主权声索虽是承袭其父,但是不同于詹姆斯一世的“无为而治”,查理一世则力求有所作为。在“海洋主权”观念的驱使下,查理一世政府不仅将英国海疆的范围推向其所能达到的最远处,而且力图在这些海域建立一套以英国为中心的海洋秩序。更为重要的是,这些措施通过海军舰队在实践层面得到了贯彻。因此,忽视查理一世的海洋经略是不公平的,对历史的简化将难以揭示其统治的复杂性。若将时间线放长,将不难发现,查理一世时代在英国海洋霸权兴起历史上发挥了承前启后的重要作用。如果说伊丽莎白时代是英国海上势力“做大”的时代,那么克伦威尔时代则可谓“做强”的时期,位于其间的查理一世时代正是从“做大”向“做强”转变的关键节点。

查理一世的海疆治理与17世纪危机紧密相关。不同于伊丽莎白时代英国放眼全球经略海洋,查理一世时代更注重本土海域的治理,这一变化深受17世纪危机的影响。这场气候变化带来的危机造成了全球性的经济萧条与动乱,使英国向外扩张受阻,并且加剧了国家之间的竞争。这促使查理一世时期的英国政府采取保护性的重商主义政策,加强对于本国渔业、航运与贸易利益的维护。霍布斯鲍姆认为,英国对于17世纪危机的克服最终推动了它的工业化转型,而成功克服危机则源于政策上的重大变革,如他所言:“在17世纪的某些时期——比如1620至1670年间——英国从一个次要的(尽管有吸引力并充满活力的)经济体转变为一个似乎有能力发起和领导世界经济革命的经济体,而且它确实做到了……英国经济在世界上地位的转变不仅是由于其内部自发的经济发展,还在于政策上的重大变革,在此以后,所有其他政策都服从于侵略性的重商主义,服从于资本和利润的积累。”^[59]¹¹⁰ 尽管霍布斯鲍姆将英国内战时期作为政策变革关键期中的关键,但不可否认,查理一世时代已为革新铺就了道路。

参考文献:

- [1] YOUNG M B. Charles I and the erosion of trust,1625-1628[J]. Albion,1990(2):217-235.
- [2] SHARPE K. The personal rule of Charles I[M]. New Haven:Yale University Press,1992.
- [3] CUST R. Charles I and the aristocracy,1625-1642[M]. Cambridge:Cambridge University Press,2013.
- [4] PENN C D. The navy under the early Stuarts and its influence on English history[M]. Leighton, Buzzard and Manchester: The Faith Press,1913.
- [5] RODGER N A M. The safeguard of the sea:A naval history of Britain,660-1649[M]. New York and London:W. W. Norton & Company,1999.
- [6] CAMDEN W. Annals, or, the historie of the most renowned and victorious princesse Elizabeth, last Queen of Engalnd [M]. R. N. trans. ,London:Thomas Harper,1635:225.
- [7] The national archives. Robert, earl of Lindsey, to the King[A]. State papers 16-288-201.
- [8] FULTON T W. The sovereignty of the sea[M]. Edinburgh and London:William Blackwood and Sons,1911.
- [9] 陈剑. 独占抑或共享:英国17世纪下半叶的“海洋主权”之争[J]. 复旦学报(社会科学版),2024(3):56-66.
- [10] 艾伦·麦克法兰. 现代世界的诞生[M]. 管可秣,刘北成,译. 上海:上海人民出版社,2013:6.

- [11] MCGOWAN A P. The Jacobean commissions of enquiry; 1608 and 1618[M]. London, Colchester and Beccles; William Clowes & Sons Limited, 1971; 257-306.
- [12] LOCKYER R. Buckingham: The life and political career of George Villiers, first duke of Buckingham, 1592-1628[M]. New York and London; Routledge, 2002; 309.
- [13] HOBSBAWM E J. The general crisis of the European economy in the 17th century[J]. Past & present, 1954(1): 33-53.
- [14] HOBSBAWM E J. The crisis of the 17th century—II[J]. Past & present, 1954(1): 44-65.
- [15] PARKER G. Global crisis; War, climate change & catastrophe in the seventeenth century[M]. New Haven and London; Yale University Press, 2013.
- [16] SUPPLE B E. Commercial crisis and change in England, 1600-1642[M]. Cambridge; Cambridge University Press, 1964.
- [17] The national archives. Report made by secretary Coke to the King[A]. State papers 16-269-97.
- [18] RUSHWORTH J. Historical collections of private passages of state, volume 1[M]. London, 1721.
- [19] SMITH D S. John Donne and the Conway papers: Patronage and manuscript circulation in the early seventeenth century [M]. Oxford; Oxford University Press, 2014; 79.
- [20] HINDS A B. Calendar of state papers relating to English affairs in the archives of Venice, volume 23, 1632-1636[M]. London: His Majesty's Stationery Office, 1921.
- [21] 雨果·格劳秀斯. 论海洋自由或荷兰参与东印度贸易的权利[M]. 马忠法, 译. 上海: 上海人民出版社, 2013; 30.
- [22] 托马斯·孟. 英国得自对外贸易的财富[M]. 袁南宇, 译. 北京: 商务印书馆, 2011.
- [23] MEDOWS P. Observations concerning the dominion and sovereignty of the seas: Being an abstract of the marine affairs of England[M]. London, 1689; 3.
- [24] JENNER T. London's blame, if not its shame[M]. London, 1651; 13-14.
- [25] WELWOOD W. An abridgement of all sea-lawes[M]. London; Humfrey Lownes, 1613; 61-72.
- [26] SELDEN I. Mare clausum[M]. Londini; Excudebat Will. Stanesbeius, 1635.
- [27] RUSHWORTH J. Historical collections of private passages of state, volume 2[M]. London, 1721; 326.
- [28] BERKOWITZ A. John Selden and the biblical origins of the modern international political system[J]. Jewish political studies review, 1994(1/2): 27-47.
- [29] SELDEN J. Of the dominion, or, ownership of the sea[M]. Marchamont Nedham trans. , London; William Du-Gard, 1652.
- [30] LARKIN J F. and HUGHES P L. Stuart royal proclamations, volume 2; Royal proclamations of King Charles I 1625-1646 [M]. Oxford; Clarendon Press, 1983; 512-514.
- [31] The national archives. Kenelm Digby to Edward Conway[A]. State papers 16-344-120.
- [32] HINDS A B. Calendar of state papers relating to English affairs in the archives of Venice, volume 24, 1636-1639[M]. London: His Majesty's Stationery Office, 1923.
- [33] MARSDEN R G. Documents relating to the law and custom of the sea, volume 1, 1205-1648[M]. London, Colchester and Eton: Spottiswoode and Co. Ltd. , 1915.
- [34] The national archives. Lords of the admiralty to the King[A]. State papers 16-313-55.
- [35] HARGRAVE F. A complete collection of state trails, volume 1[M]. Dublin; Graisberry and Campbell, 1793.
- [36] HATTENDORF J B, et al. British naval documents, 1204-1960[M]. Aldershot; Scholar Press, 1993; 148-149.
- [37] A. T. 马汉. 海权对历史的影响(1660—1783)[M]. 安常容, 成忠勤, 译. 北京: 中国人民解放军出版社, 2006; 75-76.
- [38] HODGES W. and HUGHES E A. Select naval documents[M]. New York; Cambridge University Press, 2009; 45-46.
- [39] The national archives. John Hippisley to Buckingham[A]. State papers 16-60-37.
- [40] The national archives. Secretary Coke to Robert, earl of Lindsey[A]. State papers 16-291-115.
- [41] The national archives. Secretary Coke to Edward Conway[A]. State papers 16-291-117.
- [42] The national archives. Abstract of a despatch from the King of France to the French ambassador in England[A]. State papers 16-291-152.
- [43] The national archives. Secretary Coke to Henry de Vicand[A]. State papers 16-293-23.
- [44] The national archives. Robert, earl of Lindsey, to lords of the admiralty[A]. State papers 16-291-155.
- [45] The national archives. Edward Conway to secretary Coke[A]. State papers 16-291-159.
- [46] The national archives. John Pennington to Nicholas[A]. State papers 16-291-178.
- [47] The national archives. René Augier and Henry de Vic to Robert, earl of Leicester[A]. State papers 16-295-146.

- [48] 刘立辉. 英国 16、17 世纪文学中的海洋叙事与民族国家想象[J]. 西南大学学报(社会科学版), 2018(3):118-131.
- [49] FARNELL J E. The navigation act of 1651, the first Dutch war, and the London merchant community[J]. The economic history review, 1964(3):439-454.
- [50] The national archives. Henry Stradling to Nicholas[A]. State papers 16-364-31.
- [51] The national archives. William Brissenden to Nicholas[A]. State papers 16-368-8.
- [52] The national archives. Algernon, earl of Northumberland, to secretary Windebank[A]. State papers 16-330-84.
- [53] The national archives. Day's proceedings of council of state[A]. State papers 25-29-49.
- [54] SELDEN J. Mare clausum: The right and dominion of the sea, volume 1[M]. Marchamont Nedham trans. , London: Andrew Kembe and Edward Thomas, 1663; a.
- [55] WALLER E. Mr. Wallers speech in parliament, at a conference of both houses in the painted chamber, 6 July 1641 [M]. London, 1641; 8.
- [56] The national archives. Instructions for the generals of the fleet[A]. State papers 25-62-36.
- [57] GARDINER S R. Letters and papers relating to the first Dutch war, 1652-1654, volume 1[M]. London: Spottiswoode and Co. , 1898; 194-195.
- [58] 陈剑. 英国查理一世时期的“船税”征收与海军建设[J]. 世界历史评论, 2023(1):25-46.
- [59] HOBBSAWM E J. The seventeenth century in the development of capitalism[J]. Science & society, 1960(2):97-112.

“Maritime Sovereignty” and Governance of Territorial Waters During the Reign of Charles I

CHEN Jian

(Department of History, Shanghai University, Shanghai 200444, China)

Abstract: During the reign of Charles I, the British government placed great emphasis on maritime affairs, particularly by maintaining “maritime sovereignty” to drive the governance of territorial waters. King Charles I had a strong ambition for the exploitation of the oceans, but he ascended to the throne just as the global crisis of the 17th century erupted, which slowed down Britain’s overseas expansion and challenged its coastal defense. To address the crisis, Charles I focused on “maritime sovereignty”, constructing a maritime order centered on Britain in the surrounding waters. Against this backdrop, the British authorities actively used the navy to govern maritime frontiers, especially by requiring foreign ships to “strike their flags” to British vessels, ensuring Britain’s political dominance in the surrounding waters. Charles I’s assertion of “maritime sovereignty” fueled maritime nationalism, boosted the country’s maritime status, and laid an important foundation for future governance of their maritime borders. The governance of maritime borders by Charles I’s government indicates that this period was by no means an era of neglecting the oceans; on the contrary, it played a crucial role in bridging the past and the future, promoting the transformation of British maritime power from an era of expansion to one of consolidation and strength.

Key words: Charles I; “maritime sovereignty”; governance of territorial waters; maritime order; crisis of the 17th century

责任编辑 江娟丽

网 址: <http://xbjbjb.swu.edu.cn>