

库柏海洋小说的历史维度与他的唯物史观

Historical Dimension in Cooper's Sea Fictions and his Historical Materialism

段 波 (Duan Bo)

内容提要：詹姆斯·库柏的海洋小说艺术地再现了 18-19 世纪美国恢宏的海洋生产历史和“失落的”海洋史：这些小说编年史式地记录了“英雄时期”和“黄金时期”美国的捕鲸业、造船业、港口发展、海外贸易等历史图景以及美国海军发展的光辉历程，从而从文学想象层面建构海洋强国形象；同时，小说以隐秘的方式呈现了英勇的下层海军官兵“失落的”历史，进而传递了作者对待革命的矛盾态度。尽管如此，库柏在海洋小说创作中一贯坚持唯物史观，坚持历史的真实性，从而为他的海洋历史叙事构建起一种“诗性权威”。

关键词：库柏；海洋小说；海洋历史；唯物史观；历史真实性

作者简介：段波，博士，宁波大学外国语学院教授，宁波大学世界海洋文学与文化研究中心研究员，他的主要研究兴趣为英美小说和海洋小说。本文系国家社科基金一般项目“美国小说中的太平洋书写与国家想象研究”【项目编号：16BWW079】和国家社科基金重点项目“海洋强国语境下的英美文学研究”【项目编号：17AZA034】的阶段性成果，并受到宁波大学王宽诚幸福基金资助。

Title: Historical Dimension in Cooper's Sea Fictions and his Historical Materialism

Abstract: James Fenimore Cooper artistically chronicles in his sea fictions the magnificent as well as the historically “invisible” American maritime history of the 18th and 19th centuries. By demonstrating in his sea writing the magnificent gallery of American whaling, shipbuilding, port development, and overseas trading during “the heroic age” and “the golden age” in American maritime history, Cooper participates in the grand ideological project of imagining the United States as a marine power, whereas by presenting the heroic sailor-soldier in an invisible way, Cooper seems to demonstrate his conservative and ambivalent attitudes toward revolution. Nevertheless, what is noteworthy is that owing to his adhering to historical materialism in his sea writing and thanks to his upholding historical authenticity in particular, he builds up a “poetic authority” for his narratives of American maritime history.

Key words: Cooper; sea fictions; maritime history; historical materialism; historical authenticity

Author: Duan Bo is Professor of English at Faculty of Foreign Languages, Ningbo University and Research Fellow at NBU Research Center for World Sea Literature and Culture (Ningbo 315211, China). His research interests include British and American novels in general and sea fictions in particular (Email: Duanbo@nbu.edu.cn).

1923年,当D. H. 劳伦斯(David Herbert Lawrence)在他的批评文集《美国文学经典研究》(*The Studies in Classic American Literature*, 2003)中评价美国作家詹姆斯·费尼莫尔·库柏(James Fenimore Cooper, 1798-1851)的西部边疆小说艺术时,他认为“‘皮袜子故事’构成了美国的奥德赛,而纳蒂·邦波就是奥德修斯”(54);他认为库柏是一个从更深的无意识层面来忠实地表达美国种族神话的象征诗人。劳伦斯这一革命性评价为20世纪五十至八十年代“美国学”以及“历史文化批评”兴盛时期库柏研究的复兴奠定了重要基调,预示着库柏研究的春天即将来临。同其西部边疆小说一样,库柏的海洋小说,譬如《领航人》(*The Pilot*, 1824)、《红海盗》(*The Red Rover*, 1827)、《海妖》(*The Water Witch*, 1830)《海上与岸上》(*The Afloat and Ashore*, 1844)等,同样蕴含着丰厚的历史文化资源,是我们走进18-19世纪美国海洋历史的重要窗口。这些海洋小说艺术地再现了18-19世纪美国海洋生产生活恢宏的历史以及“失落的”历史:这些小说编年史式地记录和呈现了“英雄时代”和“黄金时期”美国的捕鲸业、造船业、港口城市(镇)发展、海外贸易等历史状况以及美国海军的发展历程,从而以文学想象的方式构建海洋强国形象;同时,小说隐秘地呈现了下层海军官兵被边缘化的、“失落的”历史,进而传递了作者对待美国革命的矛盾态度。尽管如此,因为库柏在小说创作中一贯坚持唯物史观,坚持历史的真实性,从而为他的海洋历史叙事构建起一种“诗性权威”(poetical authority)。

一、“英雄时期”的“隐秘英雄”书写

从18世纪下半叶到19世纪上半叶,美利坚民族为了赢得国家独立和民族解放而进行了无数次艰苦卓绝的海上战争,在大西洋上,大陆海军、各州海军以及美国无数的私掠船、商船加入了战争的行列,为美国独立做出了巨大的贡献。在这些海战中涌现出许多默默无闻的美国平民英雄,因此美国海洋史学家把1775-1815年这段时期称为“英雄时代”(heroic age)(Springer 4)。库柏的早期海洋小说《领航人》正是书写“英雄时期”美国海军英雄的重要代表作品。

在1824年版《领航人》第一卷的序言中,库柏表达了重现海洋“英雄

时代”的历史记忆的愿望：“作者想表达自己的遗憾之情，那就是独立战争时期一大部分美国海军的大胆而有益的服役竟然还深埋于历史中，不为世人所知（……）小说中许多人物形象来源于独立革命时期英雄们的英雄气概”（vii）。小说极力重现和塑造的海军历史英雄人物形象，即小说的标题人物“领航人”，正是独立革命时期美国海军英雄约翰·保罗·琼斯（John Paul Jones, 1747-1792）。1779年，苏格兰裔美国海军上尉约翰·琼斯为新生的美国赢得第一场海战的胜利。在这场海战中，他凭借勇猛个人的胆识，以落后的武器打败了装备精良的皇家海军舰队，并俘获了配备有44门大炮的英国皇家海军战舰“塞拉皮斯”号。这次海战让琼斯一夜间变成民族英雄，他后来被人们尊称为美国“海军之父”（兰伯特 135）。约翰·琼斯后来因战功卓著而获得了法国国王路易十六的嘉奖。《领航人》的主要故事情节正是基于琼斯的传奇海战经历。小说是如何真实再现海军英雄约翰·琼斯的光辉形象？通过两个细节描写就可见一斑。譬如当年轻的海军军官爱德华·格里芬斯（Edward Griffith）对化身为神秘的领航人的约翰·琼斯的领航技术表示怀疑的时候，领航人拿出了个盖有印章的羊皮纸，格里芬斯惊愕地注视着羊皮纸下面的路易十六的清晰印章，他“从桌边惊退了几步，顿时红光满面，勇气倍增”，并且发出了“我跟你到底，万死不辞！”的豪言壮语¹；又譬如，领航人的恋人爱丽丝·邓丝蔻姆（Alice Dunscombe）的话语直接告诉读者领航人就是约翰·琼斯本人：“我听人说世界上以前从没有发生过比上回那次战斗更凶狠更残酷的拼搏，就是那次战斗使你的名字传遍了这个岛国的四面八方”（152）。以上两个细节皆把领航人的身份指向了蜚声欧美的历史人物约翰·琼斯本人。然而令人困惑不解的是，小说中琼斯的身份像一团迷雾。小说既没有正面展示琼斯的形象，也始终没有告知读者琼斯的真实名字，而仅仅从侧面展示他的英雄事迹，换句话说，库珀没有从正面呈现真实的琼斯形象，而仅仅通过“领航人”精湛的航海技术和政治抱负来凸显“美国海军之父”琼斯的存在。不仅普通读者对“领航人”的真实身份一头雾水，就连库珀本人晚年也对这个角色塑造不太满意。根据库珀的女儿苏珊·库珀（Susan Cooper）在《库珀艺术馆》（*Cooper Gallery*, 1865）中的回忆，她父亲认为“领航人”这个角色不够真实，他甚至远比琼斯本人的形象还要高大（77）。

为什么会出现上述情况？“美国海军之父”琼斯为何不能正大光明地出场呢？或许，我们可以从库珀的革命传奇小说《间谍》（*The Spy*, 1855）中的平民英雄、华盛顿将军的“私密间谍”朋友、货郎哈维·伯奇（Harvey Birch）的最终命运中找到相似的、深层次的原因。在《间谍》中，作为华盛顿将军的间谍之一，哈维·伯奇在独立革命中扮演着重要的角色，但独立革命胜利后，哈维·伯奇得知，虽然他对革命做出了贡献，但他不能获得官方

1 詹姆斯·费尼莫尔·库珀：《领航人》，饶建华译（武汉：长江文艺出版社，2007年），第58页。本文相关引文均出自此著，下文只标注页码，不再一一说明。

的公开认可，却只能私下获得承认，华盛顿对伯奇说道：“记住，”“我将一直是你的一个私密朋友，但是公开场合，我不能认识你”(510)。换言之，出生于社会底层的平民英雄哈维·伯奇在独立战争中建立的功勋无法同乔治·华盛顿、本杰明·富兰克林、托马斯·杰弗逊等美国建国之父们的丰功伟绩相提并论，故无法获得像建国之父那般“宏大的”历史叙述，因此只能泯灭于美国历史记忆的“细微的”尘埃中。同理，出生卑微的海军英雄约翰·琼斯尽管赢得美国历史上第一场海战的胜利，但他同平民英雄哈维·伯奇一样，是不大可能以一种光辉的、正面的形象示众，因此他们俩只能被美国建国之父们“高大的形象”所压制，因此只能披着神秘的面纱出场。其实，约翰·琼斯和哈维·伯奇同美国官方之间存在的“隐秘关系”（譬如哈维同华盛顿的私密友谊），构成了历史学家彼得·朗伯（Peter Linebaugh）和马库斯·雷德克尔（Marcus Rediker）在《多头蛇：水手、奴隶、平民和革命的大西洋中的隐藏历史》（*The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, 2000）中所描述的“革命的大西洋的隐藏历史”的重要一层，他们将这种“被隐藏的历史”界定为“在资本主义和现代全球经济的崛起中发挥至关重要的作用的多元民族阶级的失落的历史”（6-7）。这种“被隐藏的”、“失落的”历史是人为制造的，是在光辉的“英雄时代”里被美国建国的宏大叙事所压抑而形成的“失落的”文化现象。在彼得·朗伯和马库斯·雷德克尔看来，这种“历史的隐形”（historic invisibility）现象之所以产生，原因大概有二：一是“大部分因为遭受镇压”，二是“大部分因为历史书写中存在粗暴的抽象描述和对历史的割裂”（6-7）。因此，在美国立国这一宏大的国家叙事面前，约翰·琼斯这类代表多元族裔形象的下层人物，只能被隐形，或被刻意隐藏，或被故意歪曲，最终被国家叙事的涛涛洪流所吞噬。

此外，库珀选择以隐秘的方式来呈现“英雄时代”的历史英雄人物，或许同他对待美国独立革命的矛盾态度有直接关联。正如学者马吕斯·比利（Marius Bewley）所暗示的那样，库珀的革命传奇小说“不仅是革命斗争的外在记录，也是斗争双方之间的辩证关系的一种呈现，而答案却悬而未决”（qtd. in McWilliams 48）。因此，尽管他的海洋三部曲《领航人》《红海盗》《海妖》中刻画的都是独立战争之前的英雄，但库珀同时也极为隐晦地暴露了独立战争之前美国英雄的共性缺点，那就是自私自利、暴力和背叛，譬如约翰·琼斯背叛英国而投靠美国、法国，红海盗也因英国对其不公而转投美国，汤姆·蒂勒则是个海上走私分子。因此，正如学者约翰·麦克威廉姆斯（John McWilliams, Jr.）在《库珀时代的美国与政治公正》（*Political Justice in a Public: James Fenimore Cooper's America*, 1972）一书中所言，“尽管库珀可能会通过塑造英雄形象来稀释英雄的美国人的叛徒品质，但暴力和违法的污点仍然存在”，因此，“美国英雄变得更加让人怀疑”（65）。不过，虽然

库柏以隐晦的方式呈现“英雄时代”的英雄人物，然而当他书写美国“黄金时期”的海洋产业历史时，可谓气势恢宏。

二、“黄金时期”的海洋产业史恢宏书写

在所有的海洋产业中，渔业是北美殖民地上最古老的产业之一。从17世纪中后期开始，随着波士顿以及纽波特等港口附近的渔业开始繁荣，捕鲸业也开始在美国长岛沿岸一带出现。经过一个多世纪的发展，渔业和捕鲸业在1815-1840年这段时段达到鼎盛时期，这一时期因此被称为海洋渔业的“黄金时期”。库柏的海洋小说为我们历史地展现了“黄金时期”美国的捕鲸业、造船业和港口城镇发展等波澜壮阔的海洋产业盛景，从而从文艺层面描绘一个海洋强国形象。

第一是捕鲸产业恢宏历史的重现，主要是通过《领航人》中被称为“汤姆长子”的汤姆·科芬（Tom Coffin）的辉煌的捕鲸历史来体现。汤姆在“南塔基特的浅滩区出生”（183）。位于马萨诸塞州的南塔基特岛由于其近海的优越地理位置而很快成为美国捕鲸产业的龙头。根据《美国海洋史》（*American and the Sea: A Maritime History*, 1998）记载，18-19世纪时南塔基特是美国第一大捕鲸港口，到1730年其船队已经超过25艘，到17世纪中叶，南塔基特垄断了抹香鲸产业，其产量在独立战争之前占到美国抹香鲸产量的6到7成（Labaree 86）。麦尔维尔在《白鲸》（*Moby-Dick*, 1851）中也突出强调了南塔基特（小说中译为“南塔开特”，笔者注）在美国捕鲸业中的重要地位：

南塔开特终究是它[捕鲸业]的伟大的发源地——是这个迦太基的泰雅；——是人们把第一只美洲的死鲸拖上岸来的地方。那些土著的捕鲸者，那些红种人，最初坐独木舟飞去追击大鲸，不就是从南塔开特出发的吗？还有别的什么地方有过这样的事呢？而且，那第一批冒险驶出的单桅帆船（……）除了从南塔开特出发，哪有什么地方呢？（7-8）

毫无疑问，南塔基特人汤姆·科芬既是美国捕鲸产业的从业者，同时也是历史见证人，因为他的“青年时代大部分时间都是在捕鲸中度过的”（189），他“已经杀死整整一百条鲸鱼”（204），而且还“参加捕杀过二百条鲸鱼”（185）。汤姆对大海无以伦比的知识和他捕杀鲸鱼的辉煌历史为他赢得了“汤姆长子”的美名，为此“舰船上的官兵把他对海上大小事情的意见都当作神谕”（196）。美国的捕鲸产业在19世纪中叶达到了历史的鼎盛时期。1849年，当库柏的最后一部海洋小说《海狮》（*The Sea Lions*, 1851）出版时（《白鲸》于1851年出版，笔者注），美国的捕鲸船已经浩浩荡荡地游弋在太平洋、大西洋、印度洋甚至南极地带。《海狮》中两位野心勃勃的普拉特（Deacon Pratt）和杰森·德格特（Jason Daggett）乘坐两艘同名的“海狮”号捕鲸船从

美国捕鲸业和捕海豹业的中心——美国长岛的牡蛎湖（Oyster Pond）起航，他们试图远航到当时最为神秘的南极地带捕杀海狮，同时寻找宝藏。在前往太平洋的途中，他们或许会碰到亚哈（Ahab）船长的“皮阔德号”。

第二是造船业的历史盛况。要保障美国捕鲸船、商船一路挺进，除了一颗不断向外扩张的帝国野心之外，还需要强大的造船产业做后盾。毫不夸张地说，在铁路、汽车和飞机出现之前，美国工商业的发展离不开海洋以及同海洋联系的产业，尤其是造船业。起初，殖民地跨大西洋贸易刺激了船舶工业的发展，根据记载，到1770年，美国造船业年生产将近500艘船舶，更为重要的是，新英格兰地区的海外贸易为船主、商人和造船工人创造了未来工商业发展所必需的资本积累（Labaree 93-94）。库柏的小说展示了彼时美国造船业的历史盛况。一起浏览一下他的小说中涌现的各式舰船：走私船、纵帆船、三角轻帆、双桅帆船、巡洋舰、平底驳船、捕鲸艇、独桅快艇、虎艇、小快艇、舰载大艇、大平底船、单座艇、大舢板、战列舰、快速舰。这些各式各样的舰船犹如世界船舶博览会一样让人眼花缭乱。从整体上看，库柏小说中的舰船有一个共性：比例匀称，轻盈机动，自由灵活。例如《领航人》中的“敏捷号”“服服贴贴地听凭水手们的摆布”（47）；“阿瑞尔号”“像一颗流星在波涛上掠过去”（87）；《红海盗》中的“海豚号”“像一只水鸟”掠过水面（300）；《海妖》中的“海妖号”轻薄、优雅、敏捷，“像一只海鸥在巨浪上飞翔”（103）。这些舰船的特点同美国造船业的历史发展状况大致吻合。殖民地时期，纽伯利、萨勒姆、波士顿、康涅狄格和纽黑文等地方逐渐成为造船业的集中的地区；18世纪初，新英格兰殖民地仅仅生产少量的局限于本地水域航行的船只，后来造船工匠开始出现在纽约和费城，到18世纪二十年代，这些港口城市的造船业已初具规模。总体上看，由于海外贸易和海洋经济发展的地理因素，造船基地主要集中在新英格兰地区，后来费城、纽约等港口城镇的造船业也开始具有竞争力。然而由于资金的匮乏和无法预料的市场，以及美国大量的船坞规模小、组织松散、而且呈本地化等特点的局限，“因此美国的船坞倾向于生产小型船只，最普遍的是从船头到船尾配有帆的单桅帆船和双桅纵帆船（长度为40到80英尺，排量为40到120吨）；大港口和远距离贸易需要更大的船只，通常是方帆双桅帆船和三桅帆船（60到120英尺长，排量120到300吨）”（Labaree 172）。因此，库柏早期小说中的船只大多因为规格小而轻盈机动、自由灵活，譬如“阿瑞尔号”、“海豚号”、“海妖号”等船只。到19世纪初时，随着美国的跨洋贸易和造船业进入了新的历史发展阶段，《海上与岸上》中被认为是“当时美国最好的船只之一”（91）的“约翰号”、“底格里斯号”等排水量更大、更适合远洋贸易的“美国制造”舰船才得以浩浩荡荡地航行在世界大洋上。美国的造船业随着海洋贸易的发展而不断壮大，地位也不断变得更加重要，使船舶仅次于鱼类成为第五大最有价值的出口产品，从而有效地促进殖民地海洋经济的发展。1815年第二次

英美战争的胜利使美国的海洋产业更加繁荣，从而迎来了 1815-1840 这段海洋“黄金时期”的到来。相应地，美国造船业在 19 世纪四十年代迎来辉煌时期。因此，当法国人托克维尔于 19 世纪三十年代到美国考察游历时，美国的造船业及其航运业的蓬勃发展给他留下了极其深刻的印象，他在《论美国的民主》一书中记录道：

独立以后，联邦的船数递增，其增加速度几乎与居民人数的增加速度同样快。现在，美国人消费的欧洲产品，十分之九都是用自己的船运输的。他们还用自己的船把新大陆的四分之三出口货运给欧洲的消费者。美国的船舶塞满了哈佛和利物浦的码头；而在纽约港里，英国和法国的船舶则为数不多。（468）

托克维尔对美国造船业以及航运业的高度盛赞，正是对库柏小说中呈现的造船业盛景的一种积极的呼应。

第三是港口城市（镇）发展的历史呈现。殖民地时期美国商贸发展的一个重要的社会影响就是海港城市（镇）的诞生和发展。独立战争爆发前夕，殖民地 20 多个最大的城镇中有 19 个是海港城镇，而这其中又有十多个位于新英格兰地区，例如费城和纽约。随着殖民地海洋商贸的发展，这些港口城镇不断发展壮大。从 1690 年到 1760 年之间，波士顿和费城在所有海港城镇中最为发达，纽约排名第三位，纽波特排第四位（Labaree 70）。美国的五大港口城市——波士顿、纽波特、纽约、费城和查尔斯顿——的贸易总量占到十三个殖民地海洋贸易总量至少一半。作为生长在纽约州的库柏来说，他对东部海港城市（镇）的发展历史毫不陌生，例如《红海盗》小说开篇处，库柏就对纽波特港的优越地理位置作了介绍：

乍一看，大自然显然把纽波特港塑造成一个能预先满足人们的需求、实现水手的愿望的良港。她拥有四大必需的优良条件：安全宽敞的避风港，一个平缓的盆地，远离中心的港口，一个方便的停泊处，以及一个清晰的近岸锚泊。在欧洲的先驱者看来，纽波特是用来庇护舰队和培养勇敢而老练的水手的天然良港。（13）

纽波特港虽经历了岁月的沧桑，但繁华与风采依旧，“在广袤的新大陆上的重要的城市中，很难找到像纽波特一样虽经历了半个世纪的风雨，但却几乎没有受到任何影响的海港城镇。”这里气候宜人，“是南部富庶的种植园主逃离高热和疾病的理想休憩之所”（14），由于其迷人的美丽和富饶的物产，纽波特被当时的人们称为“美洲的花园”（15）。纽波特的工商业发达，尤其是造船业非常发达，纽波特港里“铁锤、斧头和锯子的声音此起彼伏，

不绝于耳”(18)；“正在海港里建造的船只被确信是所有现存的大小比例匀称的海军舰船中最稀有的那种”(19)。港口城镇的工商业也不一般，故事里的喜剧人物赫克托尔就是从事服装行业。可见《红海盗》中的纽波特的城市镜像同18世纪中叶繁华的纽波特的历史面貌是大致吻合的。

纽约也频频作为故事的背景出现在库柏众多海洋小说中。譬如《海妖》开篇就对纽约港的优越位置和繁华做了详细的描述：“让人怀疑世界上是否还有像纽约一样的另外一个城镇，能够融合如此多的天然优势，使其为城镇广泛延伸的商业发展提供强大的支持。上帝好像从未厌倦于她的仁慈，又使曼哈顿处于最适合城镇发展的最佳位置”(9)。小说紧接着强调了纽约快速发展的态势，并突出纽约日益上升的国际竞争力和影响力：

纽约那富有活力、健康而持续的发展在这个非凡而幸运的国家的历史上还没有对手，它的快速发展使它从上个世纪里还是无足轻重的乡野城镇变成欧洲二流城市的高水准。美洲的“新阿姆斯特丹”可以同荷兰的新阿姆斯特丹相媲美。到目前为止，如果人类的力量可以试着预测的话，那过不了几年，纽约将同欧洲最骄傲的首府平起平坐。(10)

《海妖》中呈现的是18世纪初纽约港的快速发展态势，到19世纪初，纽约的发展更是迈上一个更高的新台阶，真正成为同巴黎、伦敦、阿姆斯特丹等欧洲大都市一样繁华的国际大都市了。在《海上与岸上》中，迈尔斯跟随19世纪初美国的商船数次跨越世界大洋航行的起点和终点都是在纽约港，这说明纽约已经完全融入国际商业体系中了。19世纪初，纽约以其无比优越地理位置而成为美国最重要的港口城市之一，也成为连接英国和大西洋沿岸国家的重要纽带。到1830年时，纽约成为美国最大的港口城市，其后分别是费城、巴尔的摩、波士顿、新奥尔良和查尔斯顿。这些东南部的各大港口城镇依然是19世纪美国商业和贸易的中心，它们同时也是渔业、航运和造船业以及海外贸易的中心，成为美国这艘“国家之舟”(ship of state)通往世界的始发港和桥头堡。

三、“蓝水海军”的宏大叙事

如果库柏于“英雄时期”和“黄金时期”的历史书写是对水手、海盗、走私份子等边缘人群和多元族裔的一种非主流的、边缘的历史叙事的话，那库柏的美国海军历史书写则堪称宏大的国家叙事了，因为它的书写对象是国家机器——美国海军。

其实，库柏很早就计划要写一本关于美国海军历史的书。在1826年5月离开美国去欧洲之前，在欢送他的晚宴上，他公开宣称要利用在国外的时间来写一部关于美国海军历史的著作，“我将利用这个机会来记录一群令国

家感恩的人们的功勋和苦难的经历”(Lounsbury 200)。为了完成美国海军历史的写作,库柏花费长达14年的时间来收集相关资料,并研究和甄别资料的真实性。1839年5月10日,两卷本《美国海军史》(*The History of the Navy of The United States of America*)终于出版。《美国海军史》记录了截止到1812年英美第二次战争结束时美国海军的成长历程,记录了美国海军如何从无到有、从弱到强的曲折历程。在《美国海军史》第一卷的绪论中,库柏开门见山地阐述了海军对美利坚合众国的重要性和必要性,“合众国主要靠强大的海军力量才能在竞争如林的世界强国中保有一席之地,才能保卫领土不受侵犯,才能维护自身的权益”(xi)。库柏在书中不仅真实再现了美国海军所经历的辉煌战役,还详细介绍了各位海军将帅的风采,例如琼斯和佩里等。此外,库柏在书中还详细介绍了独立战争、第二次英美海战的实况以及参加海战的美国舰船、武器装备情况,以及战争对美国海军发展的重要影响。除了介绍美国海军发展的曲折而艰难的历程,库柏还指出海军发展中遭遇的许多挑战和存在的问题,例如美国政府和国会对手海军重视不够,也缺乏必要的激励机制,他这样评述道:“在海军管理中,世界历史上大概再也找不出一个像美国政府那样忘记对官兵的努力工作进行激励”(xvii)。在列举了美国海军管理机制中存在的众多问题和不足之后,库柏呼吁:“美国政府是时候为自己考虑海军建设这个重大的话题,现在是时候构建完全适合美国政治、社会和道德状况的一整套纪律规范和激励机制,构建一套资源配置和行动规范体系”(xx)。事实上,这也正是库柏撰写《美国海军史》的真正目的,那就是通过审视和回顾海军发展的成功与失败的案例,从而总结经验与教训,以便更好地打造一支强大的、具有战略威慑力的未来美国海军。库柏站在战略的高度,以军人的视角和作家的笔触,极为出色地完成《美国海军史》的撰写工作,为此他赢得了美国海军史研究专家们的盛赞,譬如美国海军研究学者麦迪逊这样高度评价道:“库柏的《美国海军史》是艾尔弗雷德·马汉1890年发表具有影响力的关于海权著作之前唯一最重要的、最具影响力的关于美国海军史的著作”(Madison 17);另一位美国海军史学家怀特霍尔也极力称赞库柏在海军历史研究中所取得的杰出成就:“库柏作为美国海军史学家的重要地位是不容置疑的。他是第一个系统研究自殖民时期最早的海战以来所有战争的人”,“他研究了美国海军发展的全部历史,并获得了成功”(Whitehill 468)。可见库柏的《美国海军史》的确是一部优秀的、质量上乘的历史著作,它成为研究19世纪美国海军历史的重要史料。

除了《美国海军史》之外,库柏还撰写了一部关于美国海军军官生平的非虚构类作品《美国杰出海军军官生平志》(*Lives of Distinguished American Naval Officers*, 1846)以作为对美国海军历史的有益补充。此书详细介绍了威廉·班布里奇(William Bainbridge)、爱德华·普雷贝尔(Edward Preble)、约翰·保罗·琼斯等九位海军将领的生平和海战事迹。库柏为何要写此著作

呢？原因就是让“深埋于历史中，不为世人所知”的美国海军的服役昭昭天下，库柏传记作家格罗斯曼对此做了详细的阐述：

早在 1826 年，在他刚刚航行前往欧洲的那个晚宴上，对于人们关于他的小说的赞扬，库柏做出了回应，他承诺要写一些比他的小说更严肃和持久的东西。在这样一个盛大而开心的场合，他以恰当的方式表露，没有一个美国作家像他一样以更专业的资质和写作频率来书写宏大历史中的神圣领域。他会记录一个阶级的人们行为和苦难；国家对这个阶级的人怀有永久的感激之情，并且在这个阶级中，他已经度过了他年轻时最幸福的日子。展示真知就变成一个令人愉快的义务，因为越接近真理，“我[库柏，笔者注]就越感到我能为我许多最亲近和亲爱的朋友的名声做出贡献”。（Grossman 136）

需要说明的是，库柏关于美国海军历史的书写，而是同独立后美国加强海军力量建设、维护海上权益的整体战略需求密切联系的。美国立国之初，海上力量比较薄弱，因此乔治·华盛顿从未停止过建立一支真正的海军的梦想（Nelson 18）。1780 年，华盛顿将军给时任法国公使韦尔热纳伯爵写信时说道：“除了借钱，在这些海岸线上维持一个持续的海军力量优势是我们最感兴趣的议题”（Nelson 19）。托马斯·杰弗逊、詹姆斯·麦迪逊等美国“建国之父”们也很重视海权控制在美国国家战略中的重要地位。杰弗逊曾在他的《托马斯·杰弗逊回忆录》（*The Portable Thomas Jefferson*）中认为美国“需要组建一支美国海军”，因为“如果没有海上力量的话，我们的海岸线将遭受可怕的损失”（385）。麦迪逊执政时期，英美两国因海权的矛盾和斗争达到不可调和的地步，从而引发了 1812 年的英美第二次战争。这次战争对美国海权建构影响极大，库柏在《美国海军史》第二卷中这样评述道，这场海战“在海战史上开创了一个新纪元”，“连英国最骁勇善战的舰长也已承认一个新的强权[美国，笔者注]即将在大海上崛起，海权控制的战争要重新打响”（479）。库柏关于美国海军和海权建设的思想，在《美国海军史》中大都可以找到相关论述，可见库柏的《美国海军史》服务于美国的国家海洋战略。

四、库柏的唯物史观

在评论库柏小说的历史价值时，劳伦斯认为“‘皮袜子故事’构成了美国的奥德赛，而纳蒂·邦波就是奥德修斯”（Lawrence 54）。很明显，劳伦斯认为库柏是一位从更深的无意识层面来表达美国种族神话的象征诗人。其实，库柏喜欢在小说创作中运用边疆开拓历史和海洋生产生活历史素材来书写美利坚民族“神话”，这同他对美国社会历史及发展规律的态度和认识有着密切关联。首先，库柏在历史小说创作中常常坚持历史的真实性原则；其次，

库柏在历史书写中坚持唯物史观，认为美国社会历史发展有其自身固有的客观规律。

在1824年版《领航人》第一卷的序言中，库柏通过比较历史学家和传奇小说家的特权时强调必须坚持历史的真实性：

历史学家和传奇小说家的特权是不一样的，这理应使他们同样地尊重各自的权利。可以允许传奇小说家粉饰一个可信的虚构故事，但绝对不允许他使用不大可能的事实；而历史学家的责任是如实记录发生的事实，而并不涉及事实所造成的后果，其声望是建立在具有充分根据的事实之上，并靠他的权威性来证实他的诚实可信。作者本人对历史学家和传奇小说家拥有不同特权的此种观点是否忠实地坚持，全凭读者自己判断。但是作者本人无法忍受让好奇的探究者一直坚持这一观点，直到他们在这个名副其实的传奇中为每一个物质事件找到诗性权威。（v）

库柏做以上表述的目的之一是要证明《领航人》中的故事是客观、真实和可信，即关于美国海军英雄琼斯的传奇小说具有“诗性权威”。简而言之，库柏强调小说写作同样也要像历史学家一样坚持真实性原则。同样，库柏在书写美国海军历史时也坚持真实性原则。他在《美国杰出海军军官生平志》第一卷前言中这样说道：

我们的目标是为了把呈现在我们面前的不同主题以公正的方式来处理，我们努力避免夸张渲染，在某种程度上说，以夸张的方式来处理可能被认为会破坏公众的品味，使得这些本来是真实的事件变得不可能。（……）我们觉得自己在一个方面很棒，那就是，我们平等地、毫无偏见、毫无争议地处理每个题材。（5-6）

从引文可知，库柏的写作态度就是坚持历史的真实性，也就是说，库柏是从一名历史学家的立场来撰写海军军官的生平传记的。

从根本上讲，库柏对历史真实性原则的坚持，是同他坚持唯物史观密不可分的。这可从他看待美国独立战争和殖民地人民的态度就可以清晰看出，而这又是借《领航人》中的霍华德上校之口传递出来的。从第一节可知，库柏对美国革命持矛盾态度，而他的矛盾立场同霍华德上校对待美国独立革命的矛盾立场极为相似¹，因此我们可以说霍华德上校是库柏为他自己量身定做的代言人。霍华德上校（即库柏本人）对北美殖民地人民尤其是华盛顿的评价不乏客观公允：“我得为殖民地居民说几句公道话，他们近来的行为很果断，

1 关于小说人物对待美国革命的矛盾态度，参见段波：“忠诚还是背叛——论库柏《领航人》中的伦理两难及其历史隐喻”，《外国文学研究》4（2013）：101-110。

那个领头造反的绅士在这场灾难中显得很有魄力（……）他是个小心谨慎，品行端正的青年，可以算得上是一个有教养的人，是的，我从来不可否认，华盛顿先生是一位很有教养的人物”（92）。库柏对包括华盛顿在内的历史人物的历史性评价，无疑揭示了他在审视美国革命时坚持历史唯物史观；毕竟，美国独立革命的正当性和历史进步性，以及英国殖民统治的腐朽性和非正义性，已经被《独立宣言》为代表的政治历史文本所证明。

库柏的历史唯物史观更加清晰地体现在他于 1847 年发表的海洋小说《火山口》（*The Crater*）中。《火山口》中详细地描述了人类社会和历史发展的四个周期性阶段，即产生、发展、衰落、消亡。艾伦·阿克塞尔拉德（Allan Axelrad）在他的专著《历史与乌托邦：库柏的世界观研究》（*History and Utopia: A Study of the World View of James Fenimore Cooper*, 1978）一书中论述了库柏的历史观、世界观和宇宙观。他认为，在库柏的世界观里，历史具有自己的发展模式并受一定因素制约（ix-x）；文明的发展和衰落也具有周期性，本质上也重复自然和时间的周期性变化规律（1）。笔者赞同阿氏对库柏的历史唯物史观的解读。其实，《火山口》中太平洋火山岛的诞生、发展、衰落和灭亡的周期性变化过程正是库柏的历史唯物史观的直接体现。显而易见，库柏尊重社会发展的客观规律，继而以艺术化的方式揭示了事物发展从兴起到衰落这一客观规律。

在唯物史观的引领下，库柏基于美利坚民族的先天海洋秉性和彼时美国社会发展的规律，他预测美国将来定会成为海洋强国。他在《美国人的观念》（*Notions of the Americans: Picked up by a Travelling Bachelor*, 1850）第一卷中认为“美国海运业的领先地位将挑战所有外国竞争者”（11）。库柏的这一认识同法国人托克维尔惊人的相似。托克维尔认为美国的发展和崛起正是源于美利坚民族的先天海洋属性：“当我看到英裔美国人的那种经商干劲、经商的便利条件和经商所获得的成就时，就情不自禁地相信，他们总有一天会成为地球上的第一海上强国。他们生来就是来统治海洋的，就象罗马人生来就是来统治世界的一样”（托克维尔 474）。库柏在《美国人的观念》第二卷中也非常清晰地表达了同托克维尔相似的观点，“美国将成为海洋上一个令人畏惧的国家”（87）。如今，结合美国海权的发展历史与现实状况来看，库柏和托克维尔的判断基本符合历史规律，美国的确成为了当今唯一的海洋超级霸主。因此，从这个意义上讲，库柏似乎可以算得上一名历史唯物主义者。然而，需要明确指出：美国海权发展注定无法逾越历史客观规律，必然遵循《火山口》中火山岛式的诞生、发展、衰落这一客观规律。

值得一提的是，尽管库柏在海洋小说创作中坚持唯物史观，但他认为美国历史中的海洋历史记录极为匮乏，这对他本人的海洋小说创作带来了麻烦和挑战，他在 1852 年版《红海盗》的前言中明确诉苦道：“不管小说的场景是关于陆地或者海洋，这个国家的历史对美国小说家的帮助甚少，事实上，

很难在这块大陆上找到某一个单一的航海事件，使某一部想象性的作品具有一点独特的魅力（……）而美国的编年史中有关这些历史事件的记述是如此惊人地匮乏”（vii）。库柏正是在美国的航海历史记录极为匮乏的不利条件下，冒险“开辟了一条新的航线”（Cooper, *Red Rover* vii），从而开创了美国海洋小说的优秀传统。这些小说充分运用美国海洋历史素材，再插上库柏那富有想象力的翅膀，从而为美国文学的本土化进程中如何创新运用美国历史素材这个棘手问题进行了积极而卓有成效的探索。值得注意的是，因为他在海洋小说创作中坚持唯物史观，而且总是能够平衡历史与真实、文学与想象之间的关系，从而为他的海洋历史叙事构建起一种“诗性权威”。

Works Cited

- Axelrad, Allan. *History and Utopia: A Study of the World View of James Fenimore Cooper*. Norwood, PA: Norwood Editions, 1978.
- Cooper, James Fenimore. *Afloat and Ashore*. New York: W. A. Townsend and Company, 1861.
- . *The History of the Navy of the United States of America*. 2 vols. Philadelphia: Lea & Blanchard, 1839.
- . *Lives of Distinguished American Naval Officers*. 2 vols. Philadelphia: Carey and Hart, 1846.
- . *Notions of the Americans: Picked up by a Travelling Bachelor*. 2 vols. New York: Stringer & Townsend, 1850.
- . *The Pilot*. 2 Vols, 2nd Ed. New York: Charles Wiley, 1824.
- . *The Red Rover*. New York: George P. Putnam, 1852.
- . *The Sea Lions*. New York: W.A. Townsend And Company, 1860.
- . *The Spy*. New Edition. New York: The Stringer and Townsend, 1855.
- . *The Water Witch*. New York: W. A. Townsend and Company, 1860.
- Cooper, Susan Fenimore. *The Cooper Gallery, or Pages and Pictures from the Writings of James Fenimore Cooper*. New York: James Miller, 1865.
- Grossman, James. *James Fenimore Cooper*. Stanford: Stanford University Press, 1949, reissued 1967.
- Jefferson, Thomas and Merrill Peterson. *The Portable Thomas Jefferson*. New York: Penguin Group, 1977.
- 詹姆斯·费尼莫尔·库柏：《领航人》，饶建华译。武汉：长江文艺出版社，2007年。
- [Cooper, James Fenimore. *The Pilot*. Trans. Rao Jianhua. Wuhan: Changjiang Literature & Art Publishing House, 2007.]
- Labaree, Benjamin W, William M. Fowler, Jr., and Edward W. Sloan, et al. *American and the Sea: A Maritime History*. Mystic, Connecticut: Mystic Seaport Museum, 1998.
- 安德鲁·兰伯特：《风帆时代的海上战争》，郑振清、向静译。上海：上海人民出版社，2005年。
- [Lambert, A. *War at Sea in the Age of Sail*. Trans. Zhen Zhenqing and Xiang Jing. Shanghai: Shanghai People's Publishing House, 2005.]

- Lawrence, D. H. *Studies in Classic American Literature*. Greenspan, Ezra, Lindeth Vasey, and John Worthen, eds. Cambridge UP, 2003.
- Linebaugh, Peter, and Marcus Rediker. *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*. Boston: Beacon Press, 2000.
- Lounsbury, Thomas R. *American Men of Letters: James Fenimore Cooper*, 5th edition. Boston: Houghton, Mifflin and Company, 1886.
- Madison, R. D. "Cooper's Place in American Naval Writing." *James Fenimore Cooper: His Country and His Art*. Ed. Test, G. Oneonta. New York: State University of New York, 1982. 17-32.
- 麦尔维尔: 《白鲸》, 曹庸译。上海: 上海译文出版社, 2007 年。
- [Melville, Herman. *The Moby-Dick*. Trans. Cao Yong. Shanghai: Shanghai Translation Publishing House, 2007.]
- McWilliams, J. P., Jr. *Political Justice in a Republic: James Fenimore Cooper's America*. California: U of California P. 1972.
- Nelson, James. *George Washington's Great Gamble and the Sea Battles That Won the American Revolution*. New York: McGraw-Hill, 2010.
- Springer, Haskell. *America and the Sea: A Literary History*. Athens: U of Georgia P, 1995.
- 托克维尔: 《论美国的民主》(上、下卷), 董果良译。北京: 商务印书馆, 1991 年。
- [Tocqueville, A. de. *Democracy in America*. Trans. Dong Guoliang. Beijing: The Commercial Press, 1991.]
- Whitehill, Walter M. "Cooper as a Naval Historian." *New York History*, Vol. 35, 4, 4 (1954) : 468-479.