

# 大海战

GROSSE  
SEESCHLACHTEN

## 世界历史的转折点

WENDEPUNKTE DER WELTGESCHICHTE

[德] 阿尔内·卡尔斯滕 (Arne Karsten)  
奥拉夫·B. 拉德 (Olaf B. Rader)

| 著

周思成 胡晓琛 | 译



海洋出版社

附錄 (附) 目錄

編者 (附) 阿爾內·卡爾斯滕 (Arne Karsten)

奧拉夫·B·拉德 (Olaf B. Rader)

# 大海战：世界历史的转折点

GROSSE SEESCHLACHTEN

WENDEPUNKTE DER WELTGESCHICHTE

〔德〕阿爾內·卡爾斯滕 (Arne Karsten)

著

奧拉夫·B·拉德 (Olaf B. Rader)

周思成 胡曉琛 譯

海洋出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

大海战：世界历史的转折点 / (德) 阿尔内·卡尔斯滕  
(Arne Karsten), (德) 奥拉夫·B. 拉德 (Olaf B. Rader) 著;  
周思成, 胡晓琛译. —北京: 海洋出版社, 2016. 12

书名原文: GROSSE SEESCHLACHTEN

ISBN 978 - 7 - 5027 - 9648 - 8

I. ①大… II. ①阿… ②奥… ③周… ④胡… III.

①海战 - 军事史 - 世界 IV. ①E19

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2016) 第 316343 号

图字: 01 - 2014 - 0256

© Verlag C. H. Beck oHG, München 2013

本书图片版权归属@ Benjamin Herzberg

责任编辑: 肖 炜 冷旭东

责任印制: 赵麟苏

**海洋出版社 出版发行**

<http://www.oceanpress.com.cn>

北京市海淀区大慧寺路 8 号 邮编: 100081

北京画中画印刷有限公司印刷 新华书店经销

2017 年 7 月第 1 版 2017 年 7 月北京第 1 次印刷

开本: 787 mm × 1092 mm 1/16 印张: 18.75

字数: 285 千字 定价: 78.00 元

发行部: 62132549 邮购部: 68038093

总编室: 62114335 编辑室: 62100038

海洋版图书印、装错误可随时退换

## 中译本序

德国 19 世纪的军事史家汉斯·德尔布吕克在其名作《政治史框架中的战争艺术史》第一版序言中写到：“一切个别的历史（die Einzel - Geschichten）均汇入普遍历史（die Universal - Geschichte）的洪流，相得益彰……而总体历史也需要一部战争艺术史。”其实，不仅是战争艺术史，一部从宏观视角审视人类漫长文明中发生的海战的历史作品，也是“普遍历史”不可或缺的一个环节。这样一部或者说一系列海战史作品——阿尔弗雷德·塞耶·马汉的“海权论”三部曲，《海权对历史的影响 1660—1783》（1890）、《海权对法国大革命和帝国的影响 1793—1812》（1892）和《海权的影响与 1812 年战争的关系》（1905），几乎就诞生于德尔布吕克埋头写作他这部由古代贯穿近代的西方战争史经典之作的同一时代。“海权论”三部曲的真正价值不在于那个时代赋予它的帝国主义或民族主义色彩，而是它在帮助人类理解海上冲突这一“个别的历史”对“普遍历史”（或者说世界历史）的影响方面，迈出了至关重要的一步。自此之后，介绍这两位战史大师的遗志，在海战史的撰写上追求“究天人之际，通古今之变”，而“成一家之言”的著述，决不在少数。这些著述，或在贯通性，或在学术性，或在通俗性方面，与筚路蓝缕的前贤相较，均不无突破。读者面前的这部由两位德国学者阿尔内·卡尔斯滕和奥拉夫·B. 拉德合作完成的《大海战：世界历史的转折点》，就是其中较有价值的一部。

《大海战：世界历史的转折点》择取了古代到 20 世纪的 12 场经典海战加以叙述，力图勾勒出这些重大历史事件如何通过军事、政治或民族集体记忆等方面的影响，真切地改变了世界历史进程。在处理这些复杂的题材时，两位作者的视野是颇为开阔的，他们更注重人物与时势的交互作用，以及古代城邦国家、帝国和民族国家的地缘位置、经济组织、政治制度、文化生活和集体记忆与大海战的进程及结果的交互影响，将军事领域的变化过程与政治、社会、经济乃至精神层面的变化过程结合起来，认为“现代欧洲起源的核心推动力可以在宫廷和港口那儿找到。争夺新世界的资源不但导致不利于地

中海国家的贸易航路和政治权力关系的变迁，使天平倾向于大西洋沿岸国家，还为资本的原始积累和现代国家的发展做出了贡献”（参见原书“导言”）。从这个意义上说，这种海战史的著述理念，倒与国内一些学者提倡的“大历史”（macro history）态度颇为契合，这也可以说是本书的主要特色，此处仅举二端略加介绍：

历史中的英雄人物，尤其是海战史上的英雄人物，凭借着“在茫茫的黑暗中仍能发出内在的微光以照亮真理的智力”，以及“敢于跟随这种微光前进的勇气”（克劳塞维茨语）乃至微妙的直觉，在无边无际、风波险恶的大洋之上追逐胜机，自然更加令人着迷。不过，在这两位作者笔下，海战史并未成为海洋英雄的战绩簿，历史中的“非人身因素”（impersonal factors）反而得到了更多的发掘与强调，因为“只要透视到任何历史事件之真谛，看清了多数人参与的情形，即会了解历史上的英雄并没有掌握着群众的全部行动，而实际本身尚被掌握”（黄仁宇语）。在叙述著名的萨拉米斯海战时，对于提米斯托克利劝诱雅典人建造抵御波斯来袭的“木墙”，或他巧施计谋逼迫希腊海军绝地反击的个人功绩，书中仅一笔带过；而在特拉法尔加战役一章中，我们也找不到诸如布雷德福或卡连德等人著作中对纳尔逊将军在旗舰“胜利”号后舱指挥战斗和英勇牺牲的浓墨重彩的描述。相反，海战史的主角更多地被表现为和平年代兢兢业业负责三列桨战船维护工作的雅典普通市民，罗马舰队中无名的划桨手和平凡的水兵，又或是某些改变海战进程的关键军事技术，等等。当然，这并不意味着作者对历史细节的忽视。相反，通过对原始史料的精心裁剪编排，对海上冲突的叙述不仅是惊心动魄的，也带上了一种苍凉厚重的历史感。

军事技术的变迁与革新，对世界海战史的影响是巨大的，这也是多数海战史研究所津津乐道的话题。本书则更多地把目光投向了军事技术与经济组织、政治制度和文化生活间的互动关系。其原因不难想见：一方面，特定的技术或战术在某个时代的大海战中可能带来决定性的改变（如“希腊火”在君士坦丁堡海战中发挥的作用）；另一方面，多数技术创新并非倘来之物，其产生要求在相应的制度与经济环境中激荡涵容，其实际应用更是要求支配相应的经济和社会资源（因此，石油产地的丢失或成为“希腊火”在拜占庭帝国海军中绝迹的主要原因，见本书第四章）。更进一步言之，军事技术的创新具有外溢性，难以垄断。征诸国史，这样的例子也不胜枚举。在古代中国的南北交战中，北人善骑射而南人擅舟楫，是一种较普遍的现象，故在后周与南唐的战

争中，后周军就常因唐军“水军锐敏”而遭受失利。可是，就在五代显德三年（956年），周世宗在大梁城西（今河南省开封市）“汴水侧造战舰数百艘，命唐降卒教北人水战，数月之后，纵横出没，殆胜唐兵……唐人见之大惊”（《资治通鉴》卷293）。可见，军事技术易在生产力水平相当、社会结构相似的集团或地域之间流通，而若无经济资源与制度设计的保证，徒以一时之技术自炫，不知今日之优势，异时反为敌国之资也。在大洋角逐中仅是后起之秀的罗马共和国，能堂堂正正地在海上将迦太基人赶下海洋霸主的王座（见本书第二章），与后周对南唐的水战中体现的“后发优势”又何其相似？

最后还值得一提的是，书中对于史料的使用也是相当审慎的，对于关键史实的考订，两位作者力图依靠第一手史料，然不轻信也不轻诋古人，这份功力在以普及性为主旨的战史著作中，应该说是不甚常见的。

本书的翻译由两位译者合作完成：周思成负责原书“导论”以及第一至第六章的翻译，胡晓琛负责原书第七至第十二章以及“尾声”的翻译，译稿由中央编译局副译审付哲先生审校。书中的疏漏与错误，自当由两位译者负责，敬希读者批评指正！

周思成  
2017年2月4日  
于北京西单



# 目 录

## 导论 作为世界历史的海战史 \ 1

- “带风帆的云松”和海战的肇始 \ 3
- 威尼斯的商人和战士 \ 6
- 港口和宫廷 \ 8
- 全速驶向现代 \ 9

## 第一章 萨拉米斯 公元前 480 年 \ 12

- “木墙”拯救了雅典——士兵成了民主派 \ 12
- 噩耗 \ 12
- 阿提卡的三列桨战船 \ 15
- 波斯来袭 \ 21
- “野蛮食人魔”的人祭 \ 24
- 海战与民主 \ 31

## 第二章 米莱 公元前 260 年 \ 36

- “乌鸦舰”改写世界历史——罗马和迦太基争夺地中海霸权 \ 36
- 受到挑战的海军强国 \ 36
- 罗马人与大海 \ 39
- 波利比奥斯的“乌鸦” \ 44
- 铁爪篙和“铁手” \ 47
- 杜伊流斯的纪念柱 \ 49

### 第三章 亚克兴 争夺世界霸权 \ 52

- 执政官屋大维是如何通过一次划时代的海战成为皇帝奥古斯都的 \ 52
- “奥古斯都门槛” \ 52
- 许多“利布尼”和一份失窃的遗嘱 \ 55
- 安东尼和克里奥帕特拉等待风讯 \ 60
- 权力的侵蚀 \ 64
- 作为胜利标志的撞角 \ 66

### 第四章 君士坦丁堡 674—678年 \ 70

- 水上的火焰——火焰投掷器的发明拯救了拜占庭帝国免遭阿拉伯人的征服 \ 70
- 天使的“火焰之剑” \ 70
- 东罗马与阿拉伯人 \ 71
- 第一次冲击 \ 74
- 铁链和“特洛蒙” \ 77
- 加利尼科斯的“火热”的主意 \ 83
- 重大秘密 \ 85

### 第五章 基督山岛 1241年 \ 88

- 被删除的记忆——弗里德里希二世皇帝击败热那亚海军 \ 88
- 遭劫的教士 \ 88
- 海上的新霸主 \ 89
- 西西里舰队的帆桨战船 \ 94
- 皇帝在海战中对抗教皇 \ 97
- 不留痕迹的战役 \ 100

### 第六章 勒班陀 1571年 \ 106

- “东方的没落”——一场军事胜利如何沦为政治的惨败，又最终成为欧洲的历史记忆 \ 106
- 奥斯曼土耳其人和威尼斯人 \ 106



- 威尼斯的兵工厂 \ 110
- 外交家的时刻 \ 112
- 勒班陀海战前的战船部署 \ 115
- 唐·胡安对阵阿里·帕夏 \ 118
- 南面的战斗 \ 121
- “胡子会长出来的” \ 125

## 第七章 “无敌舰队” 1588 年 \ 127

- 普利茅斯的世界性时刻——资本主义如何自英国海战精神中诞生 \ 127
- 决定时刻 \ 127
- 英国商人和海盗 \ 131
- 腓力二世的进攻计划 \ 134
- 两支舰队，两种天地 \ 136
- 驶向毁灭 \ 139
- 战役的后果 \ 142

## 第八章 四日海战 1666 年 \ 145

- 荷兰受困——纵列战术的诞生对现代国家的影响 \ 145
- 谁控制海路 \ 145
- 火炮和风帆 \ 146
- 联省共和国蒸蒸日上 \ 150
- 第一次英荷战争 \ 152
- 战列动作和待命的舰队 \ 154
- 第二次英荷战争：荷兰的小胜 \ 156
- 第三次英荷战争：法国入伙 \ 163

## 第九章 特拉法尔加 1805 年 \ 164

- “纳尔逊突击”——蛮干的战术和全胜确保了英国的海上霸权 \ 164
- “英格兰期盼……” \ 164
- 皇家海军 \ 166

海军上将的晋升和烦恼 \ 170

拿破仑和纳尔逊的鲁莽计划 \ 174

大海战 \ 178

白兰地酒里的海上英雄 \ 183

## 第十章 利萨 1866年 \ 188

“濒死者”的胜利——没落的哈布斯堡君主如何用他们的舰队在

亚得里亚海狠狠敲打了野心勃勃的意大利人 \ 188

为过去而复仇 \ 188

意大利的舰队 \ 189

特格特霍夫和奥地利帝国的海军 \ 192

佩尔萨诺海军上将 \ 194

“一定要在利萨取胜！” \ 197

两个“胜利者” \ 201

意大利的噩梦 \ 205

## 第十一章 对马海峡 1905年 \ 209

沙皇舰队的覆灭——“诸神要谁灭亡……” \ 209

俄国人还没做好战争准备 \ 209

旅顺港的太平洋舰队 \ 212

一支七拼八凑的舰队 \ 214

从利耶帕亚到对马的障碍赛 \ 217

“他们就这样折磨我们！” \ 222

日本的胜利 \ 227

## 第十二章 日德兰 1916年 \ 229

德国公海舰队的“正经”和“胡闹”——实用主义的胜利 \ 229

绝望的时代错误 \ 229

德国的“风险舰队” \ 230

军备竞赛和德国的一筹莫展 \ 233

- 战列巡洋舰的战斗 \ 236  
 “T字横头” \ 238  
 在海上和新闻界的后续争斗 \ 243

## 尾声 20 世纪的海战 \ 248

- 超级战列舰的终结 \ 248  
 华盛顿海军协定 \ 248  
 猎杀“俾斯麦”号 \ 251  
 航空母舰和潜艇 \ 253  
 福克兰群岛的空战 \ 256  
 从超级战列舰到“发射平台” \ 257

## 致 谢 \ 262

## 参考文献 \ 264

## 人名索引 \ 281



“海上巨无霸”的终结——俾斯麦号战列巡洋舰的沉没，是第二次世界大战爆发后不久发生的一件重大事件。1941年12月10日，在福克兰群岛附近，英国皇家海军的“威尔士亲王”号和“波特兰”号战列巡洋舰与德国海军的“俾斯麦”号战列巡洋舰相遇。经过一番激烈的海空战斗后，“俾斯麦”号最终被击沉。这一事件不仅标志着战列巡洋舰时代的终结，也预示着航空母舰和潜艇在现代海战中的崛起。

## 导论 作为世界历史的海战史

1890年，波士顿的利特-布劳恩公司出版了一部对欧洲海战史乃至世界历史都具有重大意义的书，售价4美元，如今却少人问津。该书的作者是美国海军军官阿尔弗雷德·赛耶·马汉（Alfred Thayer Mahan，1840—1914年），他以《海权对历史的影响》为题，探讨了海洋控制权对于世界历史进程具有何种重大的意义。该书不仅在美国，而且在欧洲引起了极大的关注。在美国，该书迄今已经销售了50版。德皇威廉二世就是该书的一位热心读者，还热心于推动该书德文版的出版。他说：“我正沉迷于马汉上尉的书中，打算把这部书好好研究一番。”由此，马汉的这部著作也成为19世纪末欧洲列强之间的海上军备竞赛的最重要的推动力，也让政治理念渗透进了战舰建造的参数中：装甲厚度、吨位、火炮口径和速度，从此成为各民族国家衡量自己地位的核心参考要素。<sup>①</sup>



“海上的克劳塞维茨”阿尔弗雷德·赛耶·马汉（生于1840年）是美国海军少将和海军史作家，他在1890年出版的《海权对历史的影响》极大地影响了第一次世界大战前美国和欧洲海军战略的发展。德皇威廉二世希望对该书加以仔细研究。在英语世界出版的海军史中，马汉被冠以“海上的克劳塞维茨”的称号。直至今日，他的地缘战略观察在美国仍然没有失去影响力；在印度或者中国，他的思想也是这些国家成为海军强国的日益增长的抱负的重要参考。照片摄于1904年。

<sup>①</sup> 参见 Mahan, *Influence*; 关于马汉的思想和影响参考 Hattendorf, *Theories* (2003), S. 1-22; 威廉二世皇帝的话引自 R. hl, *Wilhelm II.*, S. 1113.

马汉的海权理论本来被认为是为美国的海上帝国主义辩护的理论，事实上却对欧洲列强的海洋战略有着极大影响。长期以来，他的观点遭到过各方面质疑，但在一点上他的论证无可置疑：“我们可以很容易地说，一般而言，航海和对海洋的控制是世界历史中的一个重要因素。因此，应该致力于研究和证明它们在一个特殊环境下的真正影响。”<sup>①</sup>

这一观点正是本书的出发点，我们研究了从古代到 20 世纪的 12 场具有典范性的海战，希望能借以明确海上冲突对世界历史的影响。我们不仅要从发生背景的各个层面来叙述单个的军事事件，而且要展现大规模海战对历史发展的长远影响。这一文化史的导向，即将军事领域的变化过程与政治、社会、经济乃至精神层面的变化过程结合起来，对本书的构想具有决定性意义。由此我们的研究也建立在更广泛的视野之上，这一文化史研究视角肇端于汉斯·德尔布吕克（Hans Delbrück, 1848—1929 年）。早在第一次世界大战前，他就提出，战争史研究不能仅交给军人来进行，而要把战争和战争指导作为社会演化过程的核心要素来分析。在他的《政治史框架中的战争艺术史》第 4 卷的导言中，他从黑格尔辩证法的角度提出：“对战术、战略、国家宪法和政治之间的交互影响的认识，可以让我们更清楚地理解总体历史的内在联系，许多迄今晦暗不明或被误解的东西，都能得到澄清。”<sup>②</sup>

从更广泛的内在联系来阐述战争史，就需要突出重点。在这里我们要指出，这部书并不打算满足读者的所有需要：它不是一部海战史手册，不能讲述一切重要的海上战斗；它也不是一种军事史的研究，不能详尽地研究海上作战的一切技术和战术上的细节。我们不得不把空间视野局限于欧洲，当然也不会忽略欧洲海战史在世界范围内的意义，例如 1905 年的日俄战争<sup>③</sup>。相反，对中世纪以来在远东地区的中国人、朝鲜人和日本人所进行的重大、影响深远的海战的史实和背景加以论述，则超出了本书力所能及的范围。即便是在欧洲海战史中，我们也仅关注那些具有实质意义的海战。因此，对于斯堪的纳维亚和波罗的海地区的海军的发展，我们只能略为提及；我们也没有给 18 世纪的法国海军以充分的评价。无论如何，正是多亏了这些限制，我们

① 引自 Mahan; Influence, S. III, 德文版 Bd. I, S. III.

② Delbrück, Kriegskunst, Bd. 4, S. X; 特别可以参考 Ulrich Raulff 的新版导言, Bd. 1, S. IX - XLVI.

③ 原作者将日俄战争列入欧洲海战史范畴，译作保留此观点。——编者注

希望能够将从古至今海战和社会发展之间的本质联系清楚地展现出来。

## “带风帆的云松”和海战的肇始

古代的作家就已经看到，战争和社会之间存在着根本联系。值得注意的是，他们在想象一个“早已逝去的黄金时代”（拉丁文：*felix prior aetas*——译者注）的情景时，恰恰将没有航海看作天堂般的特性加以指定。维吉尔（Vergil）、提布尔（Tibull）和奥维德（Ovid），甚至公元6世纪的波埃修（Boethius）都将航海视为会带来不幸的举动。就连乔万尼·德·马黎诺里（Giovanni de Marignolli），一个在14世纪就周游了当时为欧洲人所认知的那个世界、并到过中国的佛罗伦萨的方济各会修士，也对航海持根本怀疑的态度。对于他们来说，乘船在大海之上探险是一种渎神的举动，无论如何，暴虐的海洋是凶恶的敌人，而不是充满了乐趣的地方。维吉尔在他的《牧歌》的第四首中，描述了世界的救主最终成长起来的那个时代中的一系列事件，其中就写到：

他日当你在催人成熟的岁月里变成男子汉，  
水手们将不须再扬远帆，  
松木造的三桅船也不用往返海途易货经营，  
陆地将供应一切所需。<sup>①</sup>

这种对商人特别是对航海商人的不信任，虽然在欧洲以外的文明中也很常见，但究竟是从何而来的呢？对于古代和中世纪的作家来说，一个普遍和平安定的“黄金时代”是不存在商业和航海的，因为商人与农民、贵族不同，不是依靠其本身或者其属民的农作而生存的，而是利用那些在别处生产出来的货物，通过贸易来挣得利润。他们总是处心积虑地让别人生产出某种东西，然后在有利的条件下购买它们以便再卖出。<sup>②</sup>因此，人们对于他们的举动总是存在着某种疑虑。而在古代神话中，贸易之神赫尔墨斯（或称“墨丘利”）同时也是偷盗之神，就不是偶然的了。正是在人类所不熟悉因而经常显得敌

① *Landleben. Bucolica, Georgica, Catalepton, lateinisch - deutsch*, hg. von Johannes und Maria G. te, Würzburg 1970, S. 24 f. : *Hinc, ubi iam firmata virum tefecerit aetas/cedet et ipse mari vector, nec nautica pinus/mutabit mercies: omnis feret omnia tellus*; 进一步可参考 Corbin, *Meereslust*; Mollat du Jourdin, *Europa*, S. 19 - 168.

② 关于这个主题，主要参考 Werner Sombart, *Kapitalismus* (1916); 最近的综合论述可参见 Prodi, *Settimo* (2009)。

意重重的大海上，贸易自古以来就具有极富冒险性的形式，但是这种行为一般很难与海盗行为区别开来。

当然，海上贸易带来的并不只是社会的动荡和分裂，同时也带来了增长和动力。公元前5世纪末，希腊史学家修昔底德（Thukydides）在他的名作《伯罗奔尼撒战争史》的导言中，就提到了希腊航海的首端：“当希腊人成为了航海者，柯林斯开始建造船只并镇压海盗；这样也就开辟了一个市场，不断流入的金钱让它成为了一个强大的城市。伊奥尼亚人稍后也拥有了一支强大的舰队，那是在第一位波斯国王居鲁士时代，并且能够……在很长一段时间内控制他们的海洋。”因此，很早的时候，修昔底德就坚信组建舰队、经济增长和政治权力的增长是相辅相成的：“早期和晚期的希腊人的舰队有所不同。但那些组建了一支舰队的城市，通过金钱的流入和对其他地区的统治，就能够获得极大的权力：当他们自己的土地不足的时候，就前往岛屿并征服它们。一个国家通过陆战就能获得权力的现象已经不复存在了。”<sup>①</sup>

“一个国家通过陆战就能获得权力的现象已经不复存在了。”这句话值得再重复一遍，因为从这句话来看，修昔底德早在两千年前，就已经预见到了马汉海权理论著作的核心命题。不过，在古代世界，拥有一支舰队带来的并不仅是权力和财富，令人吃惊的是，有时候它甚至能带来民主。在帆桨战船的时代，一支舰队需要众多人力来驱动，而这些人力参与军事活动，很快也刺激了政治参与。那些冒着生命危险在三列桨战舰的桨座上为祖国服役的人——在古代雅典，他们通常是贫穷而自由的公民——就有充分的理由和力量，站起来要求参与决定战争或者和平。在不同时代和不同社会，我们都可以看到海战为民主铺平道路的现象，首先是在公元前5世纪的“古典”雅典。此外，建造、维系和动用一支大型舰队，就需要一个组织化的国家形式，这样才能够保证在国家结构的发展过程中，舰队的建造始终具有核心地位。贸易霸主迦太基和罗马共和国争夺地中海海权的世纪性交锋就是这样。为了进行海战，双方都空前地竭尽全力，将所有资源投入到战争中。随着罗马获得地中海的制海权，伟大的古代海战时代也落下了帷幕。这个伟大时代的尾声，就是公元前31年的罗马内战中的亚克兴海战。这次海战具有世界性的历史意义。而屋大维对安东尼和克里奥帕特拉的军事胜利，导致元首制取代了陈旧的罗马共和制。

<sup>①</sup> Thukydides, Peloponnesischer Krieg I, 15, S. 32.



古代社会衰落之后，在欧洲，由国家组织动员的海战暂告终结，唯一例外的是东罗马帝国（即拜占庭帝国）。在帝国繁华的首都君士坦丁堡，东罗马帝国的皇帝们还拥有足够的资源来维持一支舰队。他们也需要这么做，因为在公元7世纪，随着阿拉伯人作为新的主角登上世界历史舞台，阿拉伯人的扩张势头已经发展到对海洋的控制。在公元7世纪末（对君士坦丁堡的围攻）至公元8世纪初，多亏了东罗马帝国的舰队和他们首次使用的秘密武器——“希腊火”，东罗马帝国才得以在阿拉伯人的冲击下苟延残喘。在稍后的时代，东罗马帝国的皇帝也始终注意保持东地中海的制海权。不过除此之外，可以说欧洲在中世纪早期和中期是一个没有舰队的世界。当然，航海还是存在的，并且也还保有一定的战争性质，这一点我们可以在维京海盗的掠夺性航海中看到。尽管如此，以掳掠为主要目的的维京海盗船队，并不具有等级制的领导体制和行政机构，其存在时间也很短，因此很难称为一支“舰队”。除去少数例外，在中世纪早期和中期的欧洲，各个统治者能够自由行动的前景和范围是很有限的，难以组建和长期维持一支大型舰队用于一般的战争目的。只是在11—13世纪，在城市和远洋贸易兴起之后，才出现了重新维持一支舰队的动力，这一趋势是由于十字军东征而首次鲜明地出现的。

在神圣罗马帝国皇帝弗里德里希二世的统治时期，舰队的复兴体现得最为显著。弗里德里希二世身上具有的“现代性”，已经使他在同时代人中获得了令人恐惧的“世界的奇迹”（stupor mundi）的声誉。他执政的特征是致力于建立一种能有效行使统治权的政府形式。由此，弗里德里希二世创造了必要的经济和政治条件，使他的诺曼人祖先留下来的舰队重新恢复活力并继续发展。1241年，这支舰队在基督山岛海域对战教皇支持的热那亚海军所取得的胜利，就是弗里德里希二世海洋战略的巅峰。

不过，在中世纪中期，两支舰队之间的交战仍然很罕见。欧洲的国家结构演化缓慢，在这些国家强大到足以组建并长期维持一支舰队之前，要么是自由企业主承担了装备舰队的职责，要么是海盗，也就是当时最职业化的航海者被征募来作战。这也就解释了为什么在这个时期，除了那些高度发达的地中海城市，中世纪的帝国连一支稍微强大一些的舰队都不曾拥有。<sup>①</sup>在“无

<sup>①</sup> 参考 Glete, *Naval warfare* (2000), S. 43: . Private entrepreneurs in warfare at sea had a market because the states often lacked the necessary administrative competence to run a navy (在海战中，私人业主有一席之地，主要是因为国家常常缺乏管理海军所必需的行政能力。)

舰队的中世纪”中，例外的情况屈指可数。“征服者”威廉统治下的诺曼人、阿拉贡王国或英法百年战争中的交战方，曾经在战争中动用过舰队。但是，这些舰队的任务实际上只是输送兵员，并没有作为独立的战斗体系投入战斗，它们的作用不取决于各舰船之间的协同配合。即便是著名的“汉莎同盟”（该同盟的成员控制了中世纪晚期中北欧的商业）也没有自己的“汉莎舰队”，在军事冲突中，他们总是要重新从同盟城市中召集分舰队。

## 威尼斯的商人和战士

维持一支常备作战舰队的长期性趋势，可以从中世纪发达的政治实体——意大利的商业共和国威尼斯和热那亚看到。这两个国家在十字军东征时代，逐渐将与远东的贸易置于自己的控制之下。从这种贸易中获得的巨大利益，使得人们能够承受与航海息息相关的庞大费用和高风险；随着贸易交流的日益频繁，对贸易活动进行有效保护也就不得不提上日程。于是，威尼斯人在13世纪做出了航海史上的划时代举动，他们把远洋贸易船组建成船队，并由重武装的帆桨战船加以保护。威尼斯人的商业宿敌热那亚也日益致力于通过维持一支战舰编队保护自己的贸易航线。地中海特殊的气候条件，该海域多变的风向和频繁的无风间隙，也使得帆桨战船对帆船取得了优势，这一优势直到近代才被打破。即便是在17—18世纪，如西班牙和法国这样在大西洋和地中海都部署了舰队的海军强国，在地中海仍然还保留着部分帆桨战船。<sup>①</sup>

帆桨战船的优势在地中海地区的海战中表现得特别明显，它在社会发展中起到的作用也是值得注意的，尤其是在中世纪的威尼斯历史上。为了通过潟湖的“盐（水）墙”（muri salati）来自保，威尼斯起初像其他欧洲国家那样，试图建立一种体制，从而能在数周内装备起一支有战斗力的舰队。威尼斯的兵工厂（Arsenal）及著名的船厂，早在14世纪就在但丁的《神曲》中被歌颂过了。中世纪欧洲这个前工业化时代的大型企业，它的巨大规模和那种容纳近3000名工人同时工作的精细分工，使得同时代人惊叹不已。<sup>②</sup> 威尼斯国家制

① 主要参考 Glete, *Naval warfare* (2000)。

② 关于威尼斯的兵工厂，主要参考 Concina, L' *Arsenale* (2006)。这里值得注意的是，威尼斯的舰队组织在近代以后仍然长时间基本保持不变，Lane 充满洞见的著作，*Naval actions and fleet organization* (1973) 在第160页得出这一结论：“从配备人员和选拔军官的方法上看，任何试图区分常规海军和商船海军的努力都是不合时宜的……”