

日本第一艘航母:运输船改造 首战青岛

日本政府18日举行内阁会议,批准了新版《防卫计划大纲》及与之配套的《中期防卫力量整备计划》。其中的一条颇为引人注目:日本自卫队将改造“出云”级直升机驱逐舰,使其航母化、可搭载战斗机。同时,根据新版中期防卫计划,未来5年内,日本为配合现有舰艇航母化设想,将引进可实现短距离起降的F-35B型隐形战斗机作为舰载机。

谈及改造航母日本语带含混

这证实了此前日本共同社有关日本将改造航母的报道,而且几乎字字不差。然而就在共同社发布消息的同时,日本防卫大臣岩屋毅在阁僚会议结束后却对媒体表示,航母的作用是“多用途运输护卫舰”,改造后的“出云”并没有“攻击型”特征。

记性稍好一点读者应该会记得,这并不是日本第一次在航母的话题上语带含混。2007年,据称是当时日本自二战结束以来建造的吨位最大的军用舰艇——满载排水量1.8万吨的“日向”号两栖攻击舰下水,便引得舆论大哗。美国媒体纷纷猜测,日本很可能购买F-35型战机,并将“日向”号改造成航母。对于这一传言,立刻有日本专家站出来否认,表示“日向”号甲板太薄,难以承受F-35战机。这真是言多必失。当时就有评论指出,日本其实早已对建造现代航母所需的甲板厚度开展了充分研究,“此地无银三百两”不言而喻。

视野稍稍放长一点便可以发现,尽管受到战后和平宪法的种种限制,日本秘密重建航母的计划却一直存在。这或许正是为何每每谈到航母,日本高官就遮遮掩掩犹抱琵琶见不得光的那点心思。有资料显示,1952年和1959年,日本军方曾两次秘密策划航母建造计划,只是因为美国的反对才未能得到实施。

若是再追索下去,一条更隐伏的线索就浮现出来:日本的第一艘航母

就是改造的。虽然历史的语境不同,无法简单类比,但明眼人都看得出,这种刻意掩人耳目的军备发展路径,有些人学得还是很快的。

造舰竞争促成首艘航母诞生

日俄战争之后,日本俨然已成为东亚地区的海军强国。挟对马海战胜利余威,日本开始在造舰上加力奔跑。已经升任海军军令部部长的东乡平八郎推出了海军新舰队的建设计划,其目标可谓雄心万丈,不仅要立足检验已在日俄战争中和战争后开发的新技术,还将试建造在“太平洋和其他大洋的海战”中使用的军舰,而且,时间表安排得非常之紧,1909年新战舰就要大规模量产。

但这份计划和后来日本海军的许多计划一样,都有一厢情愿的先天不足。1906年英国的“无畏”舰建成,随即在列强中引发新一轮“造舰竞赛”。1908年,日本改弦更张,亦步亦趋追随英国开始投入新的“八八舰队”计划。在几番军方和内阁的预算拉锯之后,建成新舰队的时间锁定在1927年。

然而,海军军备的发展就是如此,一步落后,步步赶不上。此时,海军发展史上的一个重要节点悄然到来。1910年11月14日,美国飞行员驾驶双翼飞机从停泊在港口巡洋舰上起飞。1911年1月18日,美国海军又成功完成飞机在军舰上加装的木制改装滑行台上的起降。1912年5月2日,英国海军创造了飞机从航行中的军舰上起飞的先例。很明显,“制空者方能制海”的时代来临已是时间问题。

嗅觉灵敏又唯恐落后人的日本自然不会放过这个风向。1912年,海军的“航空术研究委员会”成立,同时在横须贺的追洪成立了水上飞机基地,引进法国的水上飞机进行训练。1914年秋,在日本海军举行的一次演习中,第一艘改装航母“若宫丸”在世人面前亮相。



首战青岛“若宫丸”受嘉奖

然而,此时的“若宫丸”,还只是一艘临时改装的海军运输船,原先由英国建造,在日俄战争期间被俘。它的满载排水量仅区区4000吨,搭载的也只是水上飞机,任务主要是侦察。而且,舰载飞机无论起飞还是降落,都要借助吊车在战舰和水面之间起起落落,全然没有后来战列舰飞行甲板,起飞时遮天蔽日的气象。

一战爆发之后,“若宫丸”立即被拖到横须贺船厂进行改装。在上甲板前后设置了机库以及在内部设置零件储藏库、弹药库、航空汽油库和飞行员起居室。此时,“若宫丸”才具备了航母的大概模样。它改造完成的1914年的8月30日,也就成为日本舰载航空兵的历史起点,同时也是日本航母投入实战的起点——改装完成的“若宫丸”,立即搭载着4架水上飞机以及53人组成的航空兵部队开赴黄海,参加对德占中国青岛基地的作战。9月1日,“若宫丸”在抵达胶州湾后被编入第4战队。4日,日本海军航空兵完成第一次实战侦察。这也是人类历史上第一次自海上发动的空袭行动。从9月4日到11月7日,“若宫丸”上的飞行部队执行战斗任务共49次,投弹199枚。至于命中的数量,则从6枚到16枚说法不一。据记载,在青岛观战的英国海

人员对“若宫丸”的表现给予肯定,而且由于作战表现优异,“若宫丸”还受到了嘉奖。

初战告捷催生航空兵扩张

可谓食髓知味,“若宫丸”初战告捷,让日本海军居为奇货,也推动了日本海军航空兵的渐成规模。1915年6月,“若宫丸”正式编入舰籍,命名为“若宫”号。次年4月1日,日本海军第一支正式编制的海军航空队——横须贺海军航空队正式成立。这支航空队不仅在日本领海频繁进行训练,每年还开赴海外,由舰队直接指挥进行远洋训练,执行训练任务时,被称为第1飞行队。同年9月1日,日本海军又成立了舰队航空队,第1飞行队的全部飞机隶属其下,航空队司令由“若宫”号舰长兼任。

1919年3月,“若宫”号又进行了第二次改装,敷设了长183米的滑行甲板,而且滑行甲板还在舰艏上升呈3度的斜角,飞机起飞前,先得用吊车将之安放到起飞区,随后借助斜翘的甲板完成滑行起飞。这次改装在1920年1月完成,“若宫”号也正式改称航空母舰。此后,日本海军使用英制“幼犬”舰载战斗机在“若宫”号上进行了起飞实验。据称,根据这次试飞的经验,“若宫”号的滑行甲板还进行了延长。

征战大洋日本航母走向陨落

看得出,“若宫”号的这次改装的目的并不简单,更可能是为新设计建造的航母积累数据。因为就在1918年7月,当时的海军大臣加藤友三

郎提出新航母的建造计划。新航母排水量将达到1万吨,航速30节,飞行甲板长190米,搭载飞机19—24架。可能也是得到了“若宫”号战功和一系列实验的加持,当时一向颇为吝啬的日本内阁和国会,很快批准了这个造舰计划。1919年底,新航母正式开工,1921年11月13日,新航母下水,并被正式命名为“凤翔”号。而且,这艘航母虽然比英国的“竞技神”号开工晚,但完工却早了1年,“凤翔”号也就成为世界上第一艘真正意义上的航空母舰。

随后,航空母舰成了日本在华盛顿条约框架内腾挪的“手筋”,在战列舰、巡洋舰等重型水面战舰数量受到严厉限制的前提下,航母反而成了日本海军军备扩张的突破口。华盛顿条约墨迹未干,日本海军就着手将原先准备列入“八八舰队”的“赤城”号和“天城”号战列巡洋舰舰体改装为航母。后来“天城”号舰体在关东大地震中受损,日本海军又以“加贺”号战列舰的舰体取而代之。到1928年3月,“赤城”和“加贺”号两艘大型航母建成。至此,日本航母部队初具雏形。

至于后来的故事,已是人们耳熟能详。1937年侵略上海,日本海军拿出当时全部的航空兵家底,包括“加贺”“凤翔”在内的第1、第2航空战队参战,只有“赤城”在国内维修未曾与役。次年侵略广东,第1航空战队又加入战事。1941年,日本海军航空兵倾巢而出,突袭珍珠港,随后,日本海军横行南太平洋至印度洋海域,直至中途岛折戟沉沙。关于日本海军航空兵从狂飙突进到损兵折将最终灭亡的原因,历来说法颇多,但有句话却不能不提,那便是在中途岛之战前一名日本海军参谋无意中说出的一杯水,只能泼这么远。当日本帝国穷尽国力建造巨舰力图称雄太平洋时,无论是国运还是一艘航空母舰的命运,都已经有了定数。

至于“若宫”号的命运,则和这些后起之秀们无法轩轾。人们能查询到的记录是,这艘日本第一航母在1924年后主要作为试验舰使用,1931年4月1日“若宫”号退役,之后被拆毁。(钩师)

1974年,韩军发现三八线朝鲜地道

1974年的一个清晨,一支美韩联军小分队正在三八线附近进行例行巡逻。任务进行的过程中,一名韩军士兵因“内急”,独自离队来到一个空旷的地方解决问题。就在这个时候,他发现自己蹲的地底下有动静。

这名士兵发现的情况被逐级上报后,美韩联军立刻动员了起来。一番探查之后,结果让他们感到震惊——他们发现了一条宽阔的地道,长约3000多米,最深处在地下45米,最近的出口离韩国首都首尔只有60公里。美韩联军第一次进入隧道检查时,被朝鲜埋设的炸药炸死2人,炸伤6人。

其实,美韩联军对三八线对面挖掘隧道的技能并不陌生。在朝鲜战争进入拉锯的阶段时,能抵抗住美军飞机大炮狂轰滥炸的,正是中国人民志愿军在山里构筑的地下坑道工事。此后直到志愿军撤出朝鲜,为了抵抗美军的机械化部队,志愿军几乎把朝方一侧的山都掏空了。志愿军从朝鲜撤走的时候,将挖地道的全部技术都传授给了朝鲜同志,包括最重要的“七防”——防空、防炮、防毒(疫)、防雨、防潮、防火和防寒。

情况到了上世纪六七十年代又发生了变化。在东南亚爆发的越南战争中,越南证明自己比中国更善于隐

藏,他们利用树林(比如著名的胡志明小道,弄得美军只能发狠使用落叶剂,把那片树林全毁了),利用隧道,不但用于防守,还用于进攻,经常将美军打得晕头转向,疲于应付。

金日成迅速从越南那里得到灵感,当时越战快要结束,金日成命令三八线附近的朝军,师以上每个单位要挖两条超过三八线的地道。为了凿穿地下的花岗岩,朝鲜不惜花费昂贵的外汇从瑞典进口高端设备。

突然发现的地道以及随后发生的爆炸,让美韩联军慌了神。在寒冬腊月,韩军冒着零下20多度的严寒,迅速开展了寻找朝鲜地道的大行动。临近三八线的土地虽然已经冻成了冰疙瘩,却是当时韩国最繁忙的工地。然而初期依然是一无所获。后来雪中送炭的,是一个叫金富成(音译)的朝鲜叛逃官员。据此人交代,他曾经参加过朝鲜一条隧道的挖掘和建设工作。在他的帮助下,韩军没过多久就发现了第二条隧道。

这条隧道的规模是上一条的两倍,高宽各2米,距地面最深处达160米,总长3500米。地道内还有用于大规模集结兵力的广场。3万全副武装的士兵,可在1小时内实施渗透,不仅车辆、野战炮,甚至坦克都可通行。

而且韩军在搜索隧道的时候,再次遭遇了毁灭证据的爆炸。

3年之后的1977年10月17日,韩军在全富成的帮助下又发现了第3条地道。这条隧道是被发现的地道中最具威胁性的一条,末端距首尔只有44公里。

1989年5月,在经过了300多次钻孔探测后,韩军终于探测到了地下的马达声。1990年,这个深145米、长2052米的地道被发掘。这条每小时可以运兵3万人的地道,在1970年就已经开始开凿,被发现时已经完工10年了。

时至今日,虽然韩军没有再次发现朝鲜的大规模地道,但是丝毫没有放松对隐藏地道的探查。根据他们掌握的情报,沿着军事分界线,朝鲜至少挖掘了十几条大型隧道。

朝鲜现在可能没再新建隧道了,而早已建好的几条隧道肯定也是处在“静默”状态,甚至也可能已经被废弃。没有了动静,自然也不会被发现。然而,韩国人还是在锲而不舍地寻找,军方甚至多次要求国会拨款更新韩军的探测装备。美军据说也在专门研制用于探测地下异常空洞的探测器。朝鲜的这些隧道,就像埋在韩国后院的定时炸弹,让他们如鲠在喉。

(科夫)

防震减灾科普系列 96

为什么要保留典型地震遗迹和遗址?

地震遗迹是指地震留下的痕迹,包括震毁、震损或地震影响区内完成的建(构)筑物及地震活动产生的地质、地形、地貌变动的痕迹等。地震遗迹是地震遗迹所在的地方。

典型的地震遗迹、遗址不仅能用于防震减灾科学研究,而且具有防震减灾宣传教育的积极作用,无论对于当代还是后代,都具有重要的研究价值和借鉴意义。典型地震遗迹、遗址一般包括:

(1)具有抗震设防研究价值的,包括震毁、震损及完好的典型建筑物、构筑物及遗址。

(2)具有地震科学研究价值的,重要地震断层、地形和地貌变动的遗址。

(3)具有灾害对策研究价值和重要警示教育意义的遗址或遗迹。

(4)经历过历史地震考验有重要史料价值的古建筑。



扫描“济南市地震局信息服务平台”二维码,可进入“济南市地震数字科普馆”,同时了解更多防震减灾科普知识。