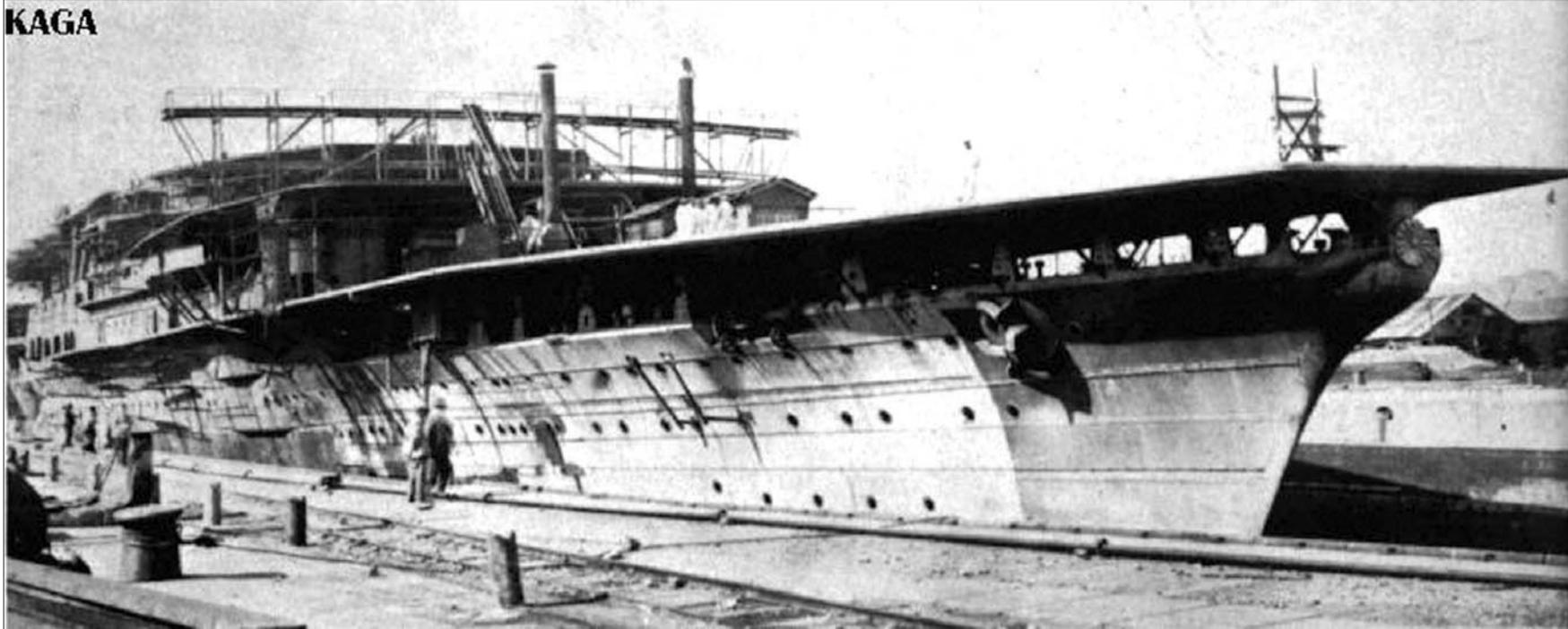
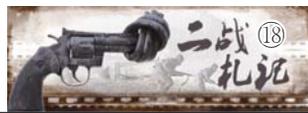


纪念反法西斯战争胜利70周年



旧“加贺”号。

旧“加贺”的小聪明

战列舰改航母，难掩旧日本海军的战略短视

本报记者 王昱

命名规则够死板

其实，有关新舰被命名为“加贺”的争议，最早是在日本国内爆发的。由于二战期间有着那样一艘名头响亮的“前辈”航母，日本人很担心新舰会惹来麻烦。除了担心中国的反感，日本同样顾虑到了美国人对“加贺”这个名字的感觉——因为“加贺”真正建立“功勋”的地方，是在太平洋战场。

随着“加贺”号的命名，中文媒体大多关注“加贺”在1932年“一·二八事变”后协助日本陆军对上海发起进攻的劣迹。不过，比起在中国战场的表现，“加贺”真正打响名号是在对美的珍珠港战役中：1941年12月7日凌晨，日本六艘航母“赤城”“加贺”“苍龙”“飞龙”“翔鹤”“瑞鹤”搭载着新锐战机偷袭珍珠港，重创美国太平洋舰队。是役，在日军损失的29架飞机中，“加贺”号就占了15架。

可以说，作为点燃太平洋战火的急先锋，“加贺”这个名字如果说有挑衅意味，应该是对美国人更浓一些。考虑到日美如今的盟友关系，新“加贺”服役后势必必要参与和美国海军的联演，场面恐怕难免尴尬。

既然“加贺”的名字如此敏感，为啥还非要选它呢？恐怕是因为，实在没得可选了。

日本JapanIn-depth网站22日曾经刊登过军事评论员文谷数重的一篇文章，文章不仅预判到了新舰可能会被命名为“加贺”，甚至还道出了这一命名中的“无奈”：虽然明知此举会惹祸，但目前可用而又不惹祸的候选名字实在不多了。根据日本海上自卫队目前沿用的命名规则，直升机航母这样大型的舰艇必须以日本中古时代律令制所划分的古国名字命名，文章开列出了除“加贺”以外几个尚未被现役军舰使用的备选古国名：“大和”、“武藏”、“长门”、“陆奥”、“赤城”，懂一点太平洋战争史的人都知道，这几个备选名字个个比“加贺”出名，如果选择这些名字，引来的争议只怕会更大。

事实上，之前就曾有分析认为，现今的日本海上自卫队在给军舰命名时，不仅没有刻意挑衅之心，反而致力于避免惹祸。仅从其对目前服役的四艘大型直升机母舰的命名看来，“日向”和“大隅”都是在二战中没有什么名头的军舰，至于与新“加贺”同级的“出云”，其命名曾于2013年在中国引起强烈反感，日方之所以选这一名字，很可能是因为其同名舰在二战时已经是老旧，只在中国战场上露过脸，重新拿来用至少不会激怒美国人。

所以，“加贺”号复生，很可能不是

因为军国主义，而是因为生性死板的日本人格守命名规则的缘故。事实上，在军舰命名上的死板教条，倒的确是日本从战前开始一直延续至今的规则。在一战过后至太平洋战争结束前，日本军舰命名有着一套严格的规矩：头等战列舰必须以古国名命名，次等以山名，再次以河名，又次以气象，以此类推，很少被打乱过。

然而，值得一提的是，旧“加贺”的命名，却正是这种命名规则为数不多的几次破例之一——身为一艘航母，“加贺”却起了一个战列舰该有的名字。以“严谨”著称的日本人，又为何有如此疏忽呢？

“半途出家”的航母

8月27日，日本海上自卫队最新型直升机航母DDH-184舰在横滨船厂正式下水。该舰继承二战中著名航母“加贺”的名字，被不少中文媒体称为“恶魔重生”。不过，透过这个名字重生的，恐怕不仅仅是日本对于某段“辉煌战史”的回忆，更是这个民族小处精细、不见大局的悲剧性格。



“加贺”号航母之所以被命名为“加贺”，是因为它本来应当是一艘战列舰，之所以被改装为航空母舰，源于日本二战前耍的一个小聪明。

1907年，日俄战争之后，“战胜白人种人翘楚”的日本野心大大地扩张了一把。西园寺内阁的海军大臣斋藤实趁提出“八八舰队”的计划，即八艘战列舰，八艘装甲巡洋舰。如此庞大的造舰计划，让深知财政捉襟见肘的日本国会一时难以答应。直到1920年一战结束，见识了列强军备日新月异的日本，才下决心实施该计划。可能是因为憋了太久的缘故，野心勃勃的旧日本海军没有像如今的海上自卫队一般，等到军舰下水才正式起名，而是急不可耐地在船台上就为这些宝贝疙瘩想好了名字。尤其是八艘战列舰，日本海军都想好了响亮的古国名，“加贺”在其中名列第三，建造速度紧随后来真正完工的“长门”和“陆奥”两舰。

可是，天不遂人愿，1922年《华盛顿海军条约》签订后，由于条约对于日本海军吨位的限制，日本不得不废止“八八舰队”后续舰的建造计划，怎么处理已经在船台上造了一半的“半拉子”军舰成了个问题。产能有限的日本不愿意将所有半成品改装为“射击试验标的舰”——即靶舰（与“加贺”同级的“土佐”后来就遭遇了这一命运），于是决定将部分战列舰改装为排水量较低的航母。

按照日军原本的规划，由于“加贺”的完成度较高，改装为航母将受到之前设计的诸多限制，所以是被当做靶舰来处理的。然而，人算不如天算，1923年日本遭遇关东大地震，预定改造为航空母舰的原战列巡洋舰“天城”号在震中龙骨遭受严重损毁被迫拆除，一只脚踏入棺材的“加贺”顶替上阵，接受改造后成为一艘航空母舰。

从建成那一天起，“加贺”就是一艘硬伤一大堆的“缺陷舰”——作为一种当时刚刚兴起的远程作战军舰，航母在装甲防护上的要求远不及战列舰，而对速度和舰长的要求却十分苛刻。然而，由于“加贺”在改装前已经有了相当的完成度，这艘原

本设计排水量高达39900吨的原战列舰，在经过改装后排水量仍高达33693吨，这让它成为日本当时吨位最重的航母。过大的体重，过宽的舰体拖慢了“加贺”的航速，使其最高速度仅达到27.5节。在太平洋战场上后来的作战中，与其同在“第一舰队”的“赤城”等主力航母航速都在30节以上，“加贺”屡屡拖后腿，成为限制日本海军航空兵机动能力的一大硬伤。

而且，由于船体布局原本是为战列舰设计的，改装后怎样安置“加贺”的排烟系统也成了大问题。“加贺”号最终在左右两舷装设巨大排烟管，侧舷延伸到舰尾，试图将烟引导至舰尾排放。这种设计引发甲板与住舱的邻近区域平均40℃的高热问题，同时引导到舰尾的废气仍会干扰降落作业，这项设计在当时的航空母舰中沦为笑柄。

可以说，正因为中途“改行”，“加贺”从一开始就是一款缺陷多多的“半吊子产品”。之所以出名，无非是因为日军在太平洋战争中赶鸭子上架，将这款缺陷舰硬充为各次战役的急先锋。然而，出来混总是要还的，在后来的中途岛战役中，“加贺”号被美军俯冲轰炸机投下的炸弹轻易打破穹甲，炸弹坠入舰体深处爆炸，让这艘偌大的航母顷刻间报销。日军在后来的检讨中发现，“加贺”忽略对舰体顶部防护，正是在改装中为了减重而做出的牺牲。

精明背后是“战略迷走”

因为中途改行而一生残废，“加贺”号战列舰改航母的故事，反映了旧日本海军的短视——对航母这一未来的决定性兵种，日本在二战前既没有清晰的认识，更谈不上远期发展规划。这一点在日本海军对航母命名规则的混乱中也能看出端倪：在早期，日本的航空母舰都是以特殊的飞禽为名，其中正规航空母舰的舰名中有“龙”或“鹤”字，如“飞龙”、“翔鹤”等；由其他军舰改造而成的航空母舰的舰名中均有“凤”字，如“祥凤”、“瑞凤”、“龙凤”等；由民间船只改造成的舰名中则有“鹰”字，如“大鹰”、“云鹰”、“冲鹰”等。每个舰名的词尾都有一个共同的字，类似于日本海军驱逐舰的命名方式。也就是说，日军对于航母的最早定位，竟然是将其作为类似于驱逐舰的辅助兵种。“加贺”“赤城”等由大

型战列舰改装的大型航母，甚至没能进入该命名序列，仅仅被当成是废物利用的“特造航母”。在这一点上，甚至连策划珍珠港空袭，亲手开启航母时代的山本五十六也不能免俗，一直相信“大和”等战列舰才是日本海军的“柱石”。

直到“加贺”等舰在太平洋战场上出人意料地大放异彩后，日本才开始逐渐重视航母的作用，参照战列舰命名规则，以山名或古国名命名航母。然而，这种迟到的正确定位是否出于日本自觉很值得怀疑。日本二战后期最大的航母“信浓”号几乎重走了“加贺”的老路，是由战列舰半成品改装而成的，另一艘半途出家的航母“伊势”号更是被搞成了不伦不类的所谓“战列航母”——舰首安装战列舰才有的巨炮，舰尾甲板用于承载水上飞机，这种扭扭捏捏的设计，在美军以航母为中心的海战思想已经成熟的太平洋战争后期，当然逃不了被秒杀的命运。

日本著名作家司马辽太郎对于自己的民族曾经有一个略显无奈的评价：“与发现世界的欧洲海洋民族和称雄一时的亚洲北方草原民族不同，日本是一个山林民族。”“只见树木”的生存环境，导致了日本在细节上的精细和全局观上的混乱。换句话说，“小处精明，不见大势”，似乎是日本民族的天性。

这一点，从旧日本海军对旧“加贺”号的处理中也不难看出，认真细致的工作，的确能将一艘战列舰改成一艘航母，然而，它终究只是一艘“半吊子”航母。

70多年过去了，当新“加贺”下水时，旧“加贺”的宿命未尝没有在这艘新舰上应验。继“出云”之后，日本又将拥有一艘“准航母”，然而没有弹射器，没有滑跃甲板，日本“准航母”看着再像航母，却仍算不上正经的航母。有人测算，2.7万吨的巨大舰体，本来应该能够搭载20架F-35B，但“出云”、“加贺”即便换装甲板，搭载极限也仅为八架F-35B。应当说，日本如果真的想让新“加贺”成为航母，会是一个比改装旧“加贺”更鸡肋的计划。在各国纷纷淘汰直升机航母的今天，日本建造这样的巨舰，实在不知有何意义。

试图用细节上的精明去弥补战略上的迷乱，这是日本历史上一再上演的剧情。如今，伴随着“加贺”这个诅咒般名字的重生，这一幕似乎又要重演。



1941年11月26日至12月7日期间，“加贺”号(前)和“瑞鹤”号前往珍珠港。