

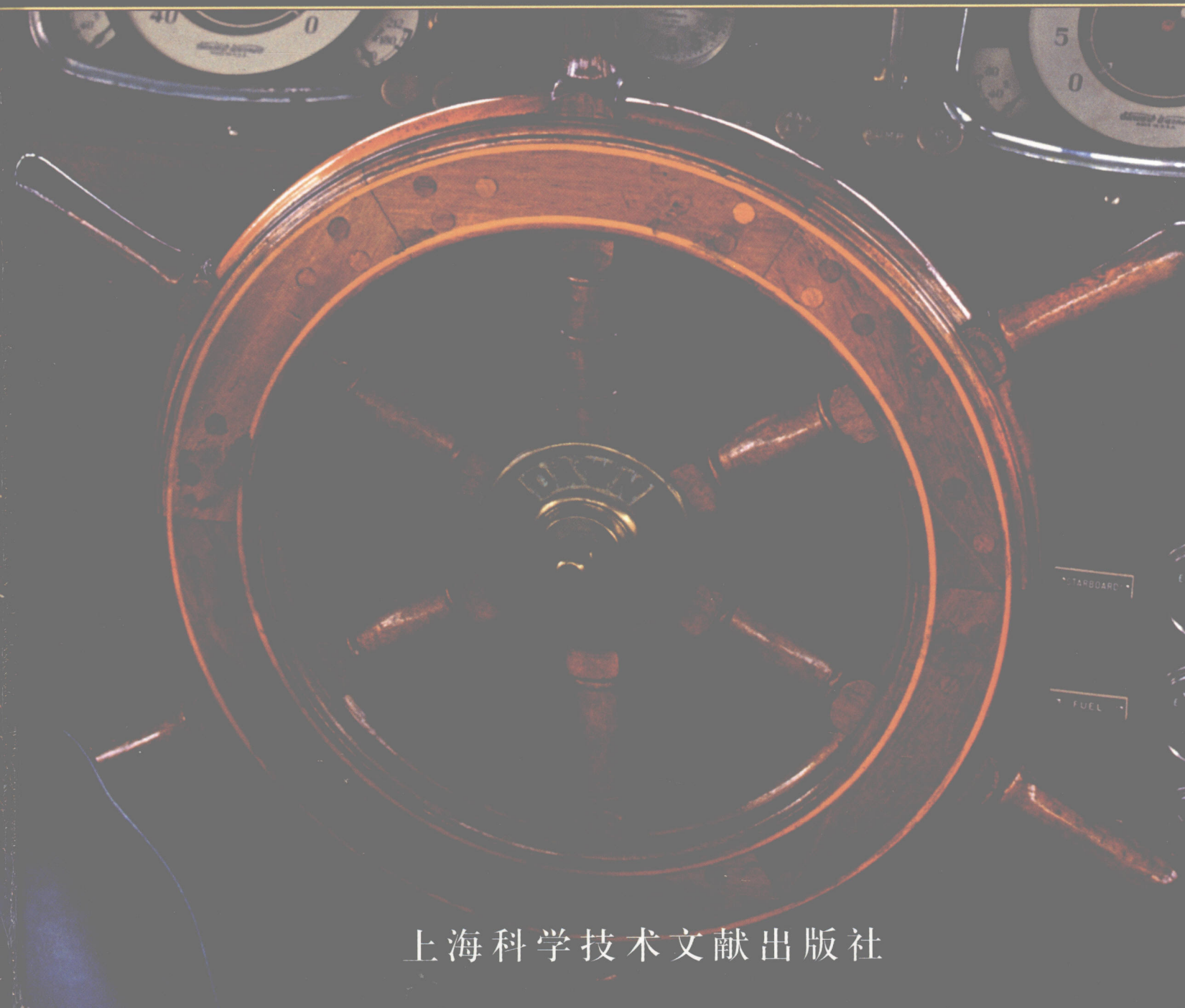
走进博物馆

船 舰

—— [英] 托尼·吉本斯 主编 郭 威 主译 ——

THE ENCYCLOPEDIA OF SHIPS

从公元前 5000 年到现在的 1500 多种军用及民用船舰的详尽资料



上海科学技术文献出版社

人类自从有了文明，就有了对大海的痴迷。多少个世纪以来，人类驾驶着各式各样的船舶与舰艇在广袤无垠的大海上披波斩浪。本书是舰艇的权威指南，其中囊括了从早期至今的1500多种最重要的舰艇，从北欧维京人的长船，16世纪的西班牙大帆船到21世纪的航空母舰和核潜艇都可以从中窥见一斑。

本书涉猎各个时代的不同种类船只，它们或曾探索世界，或经营贸易，或进行伟大探险，或供达官显贵奢侈享乐。从最小型的滨海商船，到当今的巨型油轮；从19世纪优雅的快速帆船，到现代化的定期客轮，本书堪称一部军用及民用船舶的详尽指南。

本书内容分两个部分：第一部分是帆船时代，各章节概述从人类最早期到1859年的航运发展。第二部分是蒸汽时代及以后，这部分开篇即叙述了20世纪商业航运多样化的显著特征。因此，每一章所涵盖的都是舰艇发展至今天的一段特殊时期。

书中每一条目均包括舰艇的技术发展史及其航海历程，同时配有详尽的参数表，细述舰艇的排水吨位、武器装备、航速和其他相关信息，这也使本书成为多年来舰艇方面的最佳参考书籍。本书以其权威的文字表述和1500余幅照片，特别是部分舰艇服役图片将成为所有海事及航运爱好者最详尽的参考珍本。

托尼·吉本斯 (Tony Gibbons) 从事广告业多年, 现是一名全职自由作家, 在全世界范围内出版多部著作。他曾编著《战列舰和战舰百科全书》和《美国内战之海战》, 并为两书编写图解说明。目前, 他正在编写《南方政府海军》、《1898年西美战争》和《巡洋舰》等著作。

罗杰·福特 (Roger Ford) 是一位军事、海军和航空方面的专业作家, 著有多部专著。他曾在《舰船与大海》杂志社工作, 并为其编写1200多张军事资料卡。罗杰·福特现居住在法国南部。

罗布·豪森 (Rob Hewson) 是一位伦敦技术作家, 专门编写海事、航空及防御等方面的著作。他开办了自己的防御工程咨询公司, 负责编辑和说明陆海空战争的资料分析信息。

罗伯特·杰克逊 (Robert Jackson) 是一位全职作家, 主要编写军事、海军及航空方面的书籍。他共编写了80多部著作, 其中包括《第二次世界大战中的德国海军》、《世界潜艇》和《海上空中攻击: 英国海上空军的历史》等书。他曾是一位飞行员和航海教练, 现生活在英国的达勒姆郡达灵顿。

大卫·罗斯 (David Ross) 毕业于圣安德鲁大学, 著有20多部专著, 现居住在英国的赫里福郡。

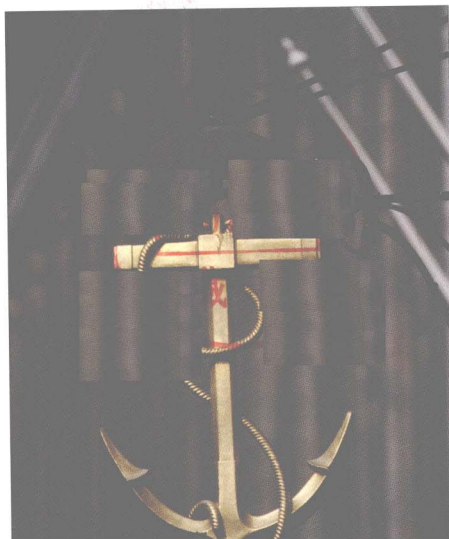
走进博物馆

船 舰

THE ENCYCLOPEDIA OF SHIPS

囊括从公元前 5000 年到现代的 1 500 多种军用及民用船舰的详尽资料

[英] 托尼·吉本斯 主编
郭 威 主译
郭威 曹慧 陈玥 光辉 译



上海科学技术文献出版社

图书在版编目(CIP)数据

舰船/(英)托尼·吉本斯主编;郭威主译. —上海:上海科学技术文献出版社, 2007.1

(走进博物馆)

ISBN 978-7-5439-3042-1

I. 船... II. ①托... ②郭... III. 船舶—普及读物 IV. U674-49

中国版本图书馆 CIP 数据核子(2006)第 149821 号

Encyclopedia of Ships

Copyright©2001 Amber Books Ltd., London

Copyright©2001 De Agostini UK Ltd., London

Copyright in the Chinese language translation (Simplified character rights only)©

2007 Shanghai Scientific & Technological Literature Publishing House

This translation of Encyclopedia of Ships first published in 2007 is published by arrangement with Amber Books Ltd.

All Rights Reserved

版权所有, 翻印必究

图字: 09-2006-184

责任编辑: 于虹

封面设计: 徐珣

走进博物馆——舰船

[英] 托尼·吉本斯 主编

郭威 主译

郭威 曹慧 陈玥 光辉 译

出版发行: 上海科学技术文献出版社

(上海市武康路2号 邮编200031)

经 销: 全国新华书店

印 刷: 上海界龙艺术印刷有限公司

开 本: 920x1194 1/16

印 张: 33.75

字 数: 1 750 000

版 次: 2007年1月第1版 2007年1月第1次印刷

印 数: 1-3000

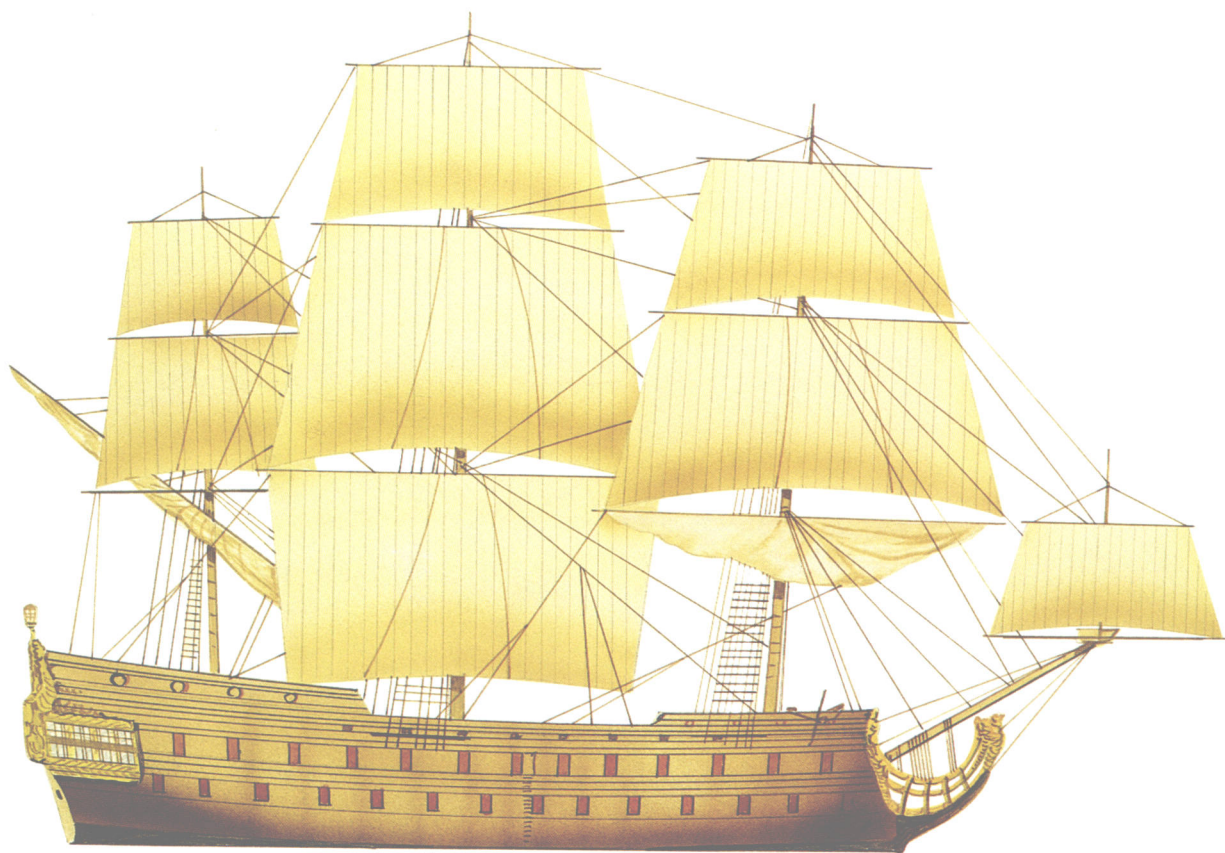
书 号: ISBN 978-7-5439-3042-1

定 价: 248.00 元

<http://www.sstlp.com>

内 容 简 介

本书向读者介绍贯穿上下五千年，纵横世界各大洋的船舰，其内容囊括1 500多种最重要的船舰，从最早的芦苇船、北欧维京人的长船，16世纪的西班牙大帆船到21世纪的巡洋舰、驱逐舰、航空母舰和核潜艇，都可以从中窥见一斑。本书以彩图、说明文字和参数相结合的形式介绍了每种船舰的历史、构造、性能、用途、装备等；内容丰富翔实，图文并茂，堪称一本海船发展史。是一部最权威的具有知识性、趣味性和资料性的船舰百科全书。



目 录

前 言 / 7

简 介 / 8

帆船时代 / 13

第一章 1450 年以前的早期船舰 / 15

第二章 探险时代（1451—1729） / 27

第三章 帆船时代的结束（1730—1859） / 57

蒸汽时代及以后 / 125

第四章 商船（1860—2000） / 127

第五章 蒸汽铁甲舰（1860—1905） / 223

第六章 海军舰艇（1906—1935） / 293

第七章 第二次世界大战（1936—1945） / 355

第八章 核时代（1946—2000） / 427

术语表 / 535

译者感言 / 539



英国船舰“忠诚的乔治”号（*royal George*）是18世纪顶级船舶的典范。



前言

如今在海上谋生的人与过去的 100 年相比减少了大半,由此人们也许认为海运对人类已经失去了吸引力。事实确实如此,据说英国和许多其他国家的大海已经表现得相当冷淡。

然而,生活中人们也可以看到与之相悖的事实。世界上有大约 80% 的人口居住在距离海岸很近的地区,如果他们有意,完全可以在一天之内到达海岸。如果有一艘高大的轮船在码头停泊,它会吸引来往行人的种种评论;集聚的几艘船舶可能会使一群人驻足观望,而如遇更多的舰船入港停靠,人们则很可能就会庆祝一番了。这也许就是国际海洋节组织者的哲学,是每一位航海阅兵式观众的亲身经历,也是一次航海盛事的开端。

如今,《舰船》这一珍本向世人提供了大量证据,它说明只要人们全身心地对海事事业倾注心血,就一定会获得相应的回报。这本权威书籍像是一次近在手边的国家海事博物馆展览,是一份详尽的文献资料,更是一幅生动的海运画卷,它帮助人们更好地了解、洞察并支持海事事业。同时,本书向人们展示海洋是地球的补给系统,是恬和的家园,是厮杀的战场,有时也是冒险者的乐园。

然而,更重要的是,海洋是贸易的高速公路和国际经济的生命线。船舶既可以创造财富,又是交换和出口商品的有效手段。同时,船员们的辛勤工作也是成功贸易的有力保证,每个船员都担负着神圣的使命,因为通常一艘巨型集装箱货轮及其装载的货物的价值就可达数十亿美元之巨。



为了在各港口之间快捷地运送货物,船员们忍受着海上航行的种种艰辛,坚守传统的职业道德,将数以百万计的货物和旅客安然无恙地运送至目的地。报纸头条曾登载的海难事故和对

环境及安全造成的严重影响,则更突显出必须有良好的判断力及娴熟的技能才能掌握此项工作。

因此,如此精彩的舰船盛会绝非仅仅是一本精美的书籍,它承载着人类的知识,以其精美的图片和翔实的叙述展现了每一种舰船的特点——其中有些甚至满足了我本人的需求,如英国皇家海军航空母舰——“无敌”号(*invincible*)的资料等。同时,本书也提醒人们既不要忘记大海的本性及其无情的一面,也不要忘记它曾给养了地球上的生命并为人类创造了财富。它既是对那些曾在海上乘风破浪及在海边辛勤劳作的人们的讴歌,也是海上技术发展多样化的集中展示。最重要的是,对那些对大海怀有激情的人来说,这本书无疑是一次盛宴。

出于以上原因,也许这些还远远不够,我向各位曾为本书做过大量工作的研究人员、作者、图解者和出版商深表感谢,同时也为他们出版了这样一本优秀的图书表示祝贺。我相信,各位亲爱的读者必将在本书的指引下尽情地畅游海上世界。

(海军少将 罗伊·克莱尔
格林威治国家海事博物馆馆长)

简介

若干世纪以来，人类为了发展贸易和拓展疆土而在大海上乘风破浪。本书分为几个部分，按商船及军舰的发展史详细分类，以清晰的版式、生动的图片对人类在海上所取得的成就进行了真实的记述。

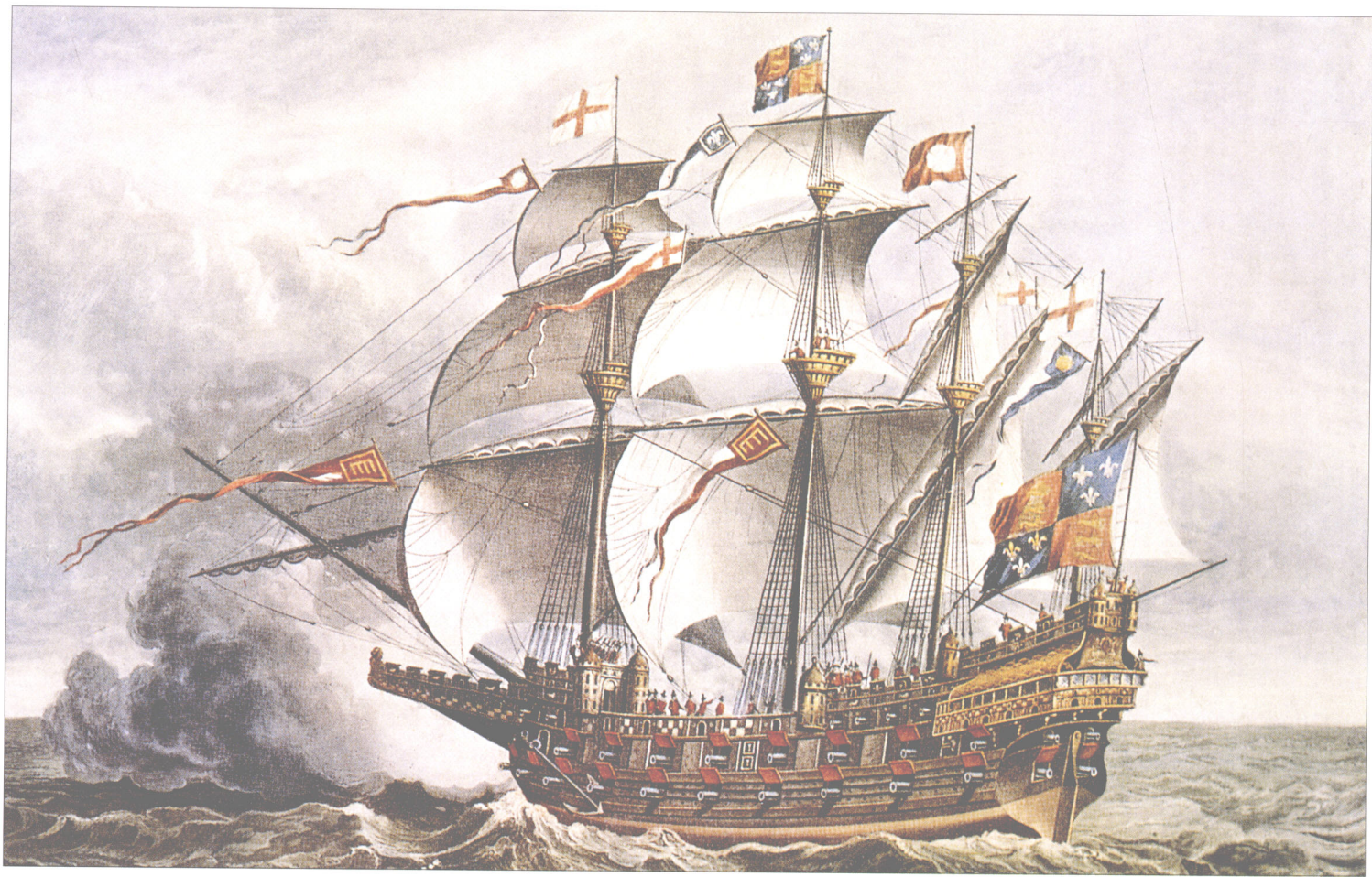
航运历史上的大多数进步都建立在新式造船方法和获取新型原料的基础之上，同时，众多国家小型海岸船只及跨越世界各大洋船舶航行区域的增加也进一步推动了航运的发展。

早在铁器时代之前，当北欧还在搭建简易的木板船时，埃及法老就已建造起复杂船只航行在地中海海域。也正是从这一时期开始，航运史上出现了类型截然不同的船只。货船由于要承载货物而在船体形状上别具特色，而战船则为了装载

和使用武器而设置了快速而灵活的战斗平台。

铜器时代的船只功能非常有限，然而到了公元前700年，希腊人在腓尼基快速桨型战船的基础上发展了多层桨战船。这是萨拉米之战使用的典型战船，在伯罗奔尼撒战争之后相当长的时期内，它仍是标准的战船船型。依靠大量船员划桨，这种身手敏捷的船只在顺风条件下航速相当快，甚至直到几个世纪之后，帆船才拥有了如此的航速。这一时期的海上战术也不断进步，公元前400年的希腊海军将领菲密欧（Phormio）就曾运用合理的战术打败了强大的敌人。

虽然罗马的商船早在公元前3世纪初就航行在地中海海域，但却一直没有建立一支用来战斗的海军。而原本是腓尼基殖民地的迦太基却由于



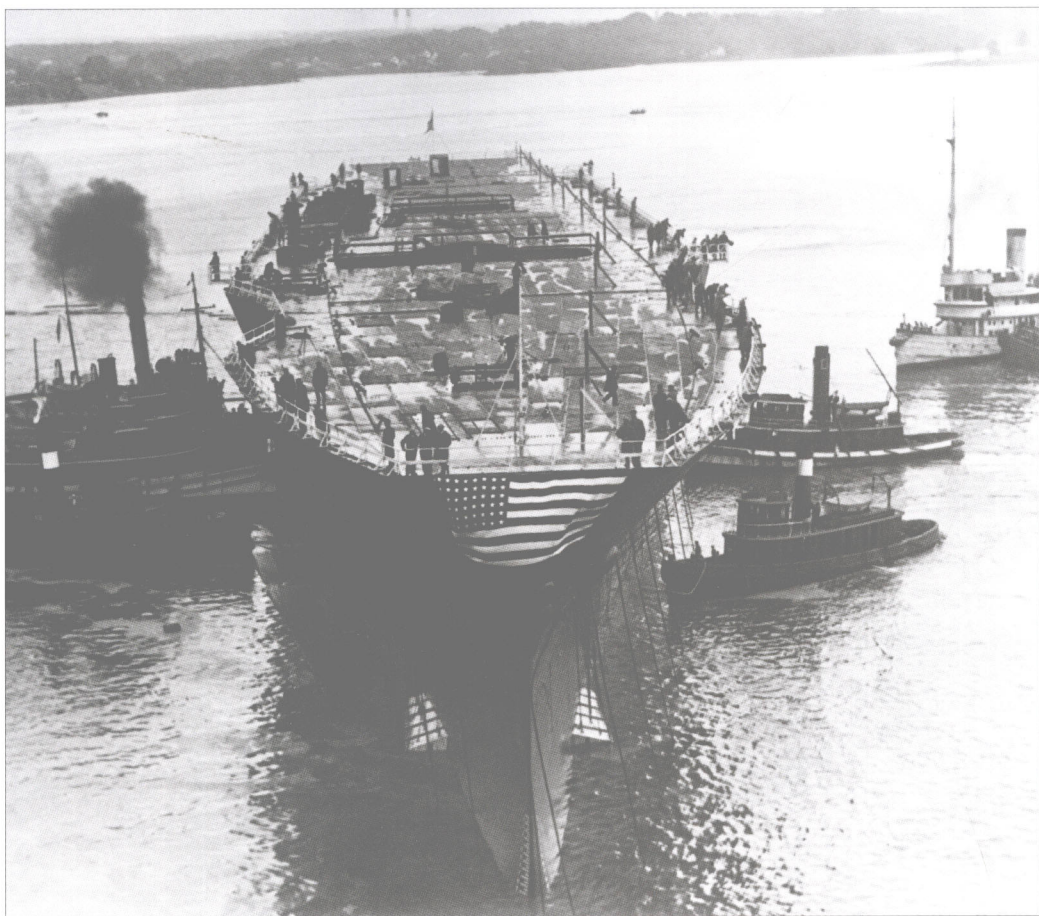
要在地中海地区寻求一块生存空间建立起自己的海军。公元前 264 年，罗马与迦太基的商业竞争最终导致了两国的战争，此时的罗马才突然意识到拥有海军的必要，这样，才在俘获的迦太基战船的基础上仿建了自己的战船。尽管罗马最初战败，但他们不久就完善了造船技巧并设计出登船桥板，这一发明使得罗马士兵在海战中可以涌上迦太基战船作战。

此后的几个世纪中，除了发明三角帆之外，地中海地区的造船业少有发展。从格尔夫 (Gulf) 到印度洋，三角帆的使用非常普遍。就连阿拉伯地区的商船也由于其适合在海岸地区航行而采用了该帆型。然而，三角帆在远洋航行中却远不及纵帆那样适合。

随着罗马在地中海地区海上霸权的终结，造船业的进一步发展开始在北欧海域突显出来。斯堪的纳维亚国家的海上掠夺对其周围国家造成了严重影响，这些国家没有海军，所以他们主要依靠自己的陆军进行防御。

在北欧地区，战船开始显示出自己独特的特点。到公元 14 世纪，战船的船尾加修了高大的船楼，这样，船上的弓箭手在战斗中就具有明显的高度优势。在接下来的约 300 年间，这些船楼的高度不断增加，然而，当安置在船体中的船炮成为主要的海战武器之后，船首及船尾船楼的高度又降了下来。

随着纵帆逐渐显示出其巨大优势，多层桨船



1925 年 10 月 3 日，“莱克星顿”号 (Lexington) 下水。该船及其姊妹船于 1927 年末开始服役。第二次世界大战期间，两船均在太平洋战区立下赫赫战功。

也就不可避免地失宠了。另外，由于该船体两侧需要为划手腾出划桨空间，这就意味着这种桨船只有船头和船尾才能架设船炮，而这一点就使得这种船只甚至无法与轻武装的三帆快速战船相抗衡。

从 15 世纪起，战船和商船沿着各自不同的轨迹向前发展。此时的人们不再只是建造单桅船，因为事实证明，双桅船和后来的三桅船更加适合长途航行。另外，位于船体中心线之后的船舵也替代了早期船只的船尾长橹，这一改进使得船只的操控变得更加容易。这一时期在造船技术的细节也有所发展，特别是罗盘、计时沙漏和船舶测速器的发明使得航海中的船位推测变成可能。也正是因为这样，人类才有可能到未知的海域探

“大亨利”号 (Great Harry) 是“玛丽罗斯”号 (Mary Rose) 的姊妹船，也是 1520 年亨利八世访问法国“金缕地”的旗舰。



险，与遥远的国度进行贸易。

航船的发展在19世纪达到了顶峰。在过去的几百年间，英国、西班牙、法国和荷兰一直拥有着最为强大的海军，而与此同时，许多国家的海军也都发展到相当高的水平。另外，几乎所有的国家都拓展了自己的商业航运。当然，这些国家海军发展的一个主要原因也是他们需要保护其驶往遥远殖民地的商船。19世纪的美国也是海运技术发展的先锋，可以建造部分世界上最快的三帆快速战舰。

17世纪末的船只仍然是木质船，船帆面积比以往也有所增加，但此时的人们也进行了一系列蒸汽船的实验。蒸汽动力使船舶摆脱了对风的依赖，而当蒸汽机最终发展到完美状态时，船舶就开始沿着更为直接的航线更快地航行。工业革命推动了造船业的其他发展，如船舶建造上开始使

“洛杉矶”号（*Los Angeles*）是20世纪最后30年美国海军中同名级62艘核潜艇的首舰。

用了铁和钢。1800—1850年这50年间造船业所发生的巨变超过了过去500年发展的总和。

尽管造船业发生了如此的巨变，帆船在世界贸易中仍起着举足轻重的作用。19世纪60年代出现的快速帆船就用来运输茶叶、羊毛和谷物。而在1900年新兴的汽船船队中，运送一般物资的帆船数量就超过了总数的1/3，全球2400万吨的货运总量中有1000万吨是由帆船来承运的。甚至到1932年，在海上航行的帆型商船数目仍然超过3000艘，而货运总量也达100吨。

到19世纪中叶，轮船在航运中占据的统治地位和制造业的发展加速了战船的发展，但早期的铁质战船并没有取得成功。直到1860年，主要的战船仍然采用木质船体，一些蒸汽驱动战船还

在三层甲板上安置了120门舰炮。然而,19世纪50年代末,造船史上发生了一项重大变化,法国“光荣”号(*Gloire*)的木质船体外却包有一层完整的铁装甲,可以用来抵御当时的炮弹袭击。

装甲战舰的出现为海军的发展开辟了一个全新的时代,它使得世界上的木质战船在一夜之间就变成了一堆废弃木料。战舰的发展在攻击武器和防御装甲你争我夺的改进中加速前进,技术的革新也使得诸如巡洋舰及潜艇等新型战舰横空出世,随之而来的还有现代战争所需的水雷及鱼雷等现代化武器。这种发展趋势一直持续到现在,如今,航空母舰已经成为主要的作战舰组,核潜艇也可以在世界各大洋的海底连续航行数月而不被发现。

商船的发展亦是如此。随着20世纪所取得的巨大进步,商船出现了

种类繁多的新船型。古老的货船逐渐销声匿迹,而散装货轮和集装箱运输货轮则开始书写自己的壮丽篇章。20世纪20—30年代,远洋定期客轮曾盛极一时,然而到了50年代,由于航空运输的迅速发展,远洋客轮则逐渐失去了往日的光彩。然而,如今的人们仍然可以偶尔看到航行在各大洋的远洋客轮那矫健的身姿,一些巨型的海上旅馆船甚至还是当今世界上最大的船舶。

正文之前的赘述希望能带给各位读者一点教益和启示,然而笔者更希望您能从中获得愉悦的享受。



“海洋航行者”号(*Voyager of the Sea*)是豪华超级游轮的典型范例,是近年来处于领先地位的客船。



帆船时代



