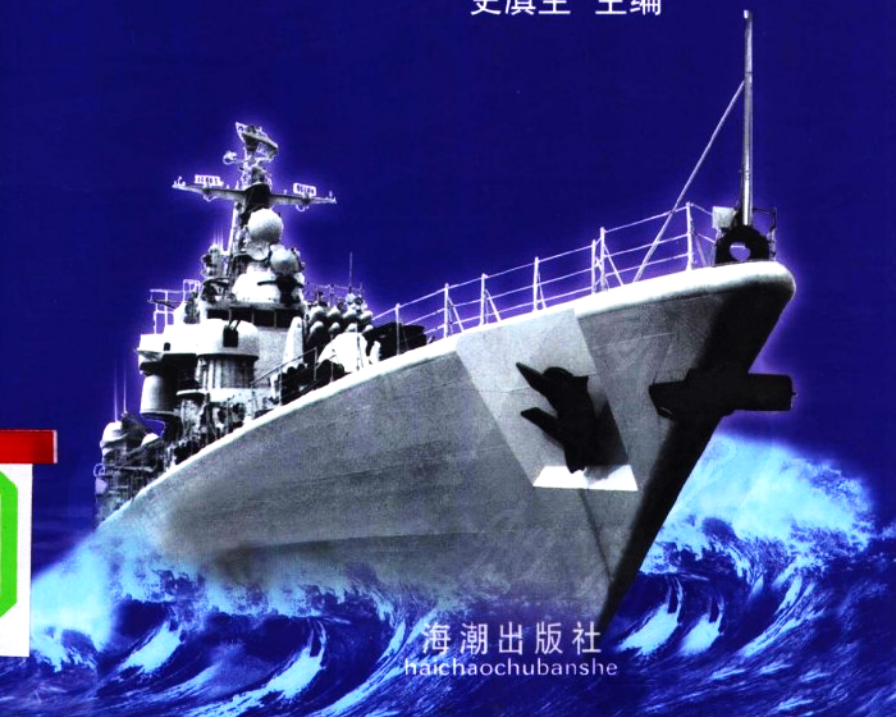


A SURVEY OF THE WORLD'S NAVAL WAR HISTORY

世界海军军事史概论

史滇生 主编



海潮出版社
haichaochubanshe

世界海军军事史概论

史滇生 主编

海潮出版社

图书在版编目(CIP)数据

世界海军军事史概论/史滇生主编. —北京:海潮出版社,2003

ISBN 7-80151-748-2

I. 世… II. 史… III. 海军—军事史—世界
IV. E19

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2003)第 063842 号

世界海军军事史概论

史滇生 主编

海潮出版社出版发行 电话:(010)66969738

(北京市西三环中路19号 邮政编码 100841)

北京联航印刷厂印刷

开本:850×1168 毫米 1/32 印张:18.25 字数:435 千字

2003 年 10 月第 1 版 2003 年 10 月第 1 次印刷

印数:1—5000 册

ISBN 7-80151-748-2/E·119

定价:32.00 元

目 录

第一章 古代的海上力量	(1)
一、古代的海洋活动和造船术	(1)
二、海上力量的形成	(5)
三、中国古代的造船术和水军	(8)
第二章 早期的海战	(12)
一、早期的海上角逐	(12)
二、萨拉米海战	(18)
三、伯罗奔尼撒战争中的海战	(22)
四、罗马的海上战争	(24)
第三章 中世纪的欧洲海军和地中海的海战	(30)
一、中世纪欧洲的海上军事力量	(30)
二、阿拉伯舰队在地中海的崛起	(36)
三、11~14 世纪争夺地中海制海权的斗争	(39)
四、奥斯曼帝国的扩张和勒班多海战	(43)
第四章 封建社会的中国海军	(49)
一、封建社会中国造船业的进步和海洋事业的发展	(49)
二、封建社会的中国水师和水战	(56)
三、郑和舰队下西洋	(64)
四、明代水师抗击倭寇的作战	(67)
五、中朝联合抗日的露梁海战	(71)
第五章 中世纪后期海军军事技术的发展	(76)

一、大型风帆战舰的出现及在海战中地位的确立·····	(76)
二、中世纪后期海军武器装备的改进·····	(81)
三、航海事业的进步和新航路的开辟·····	(84)
第六章 争夺欧洲海上霸权的斗争 ·····	(91)
一、英国海军的建立和发展·····	(91)
二、英国、西班牙的海上争战和无敌舰队的覆灭·····	(95)
三、英荷争夺海上霸权的战争及其对海军 建设的影响·····	(99)
四、17 世纪后期开始的英法海上争战·····	(106)
五、俄罗斯海军的兴起和向外扩张·····	(116)
第七章 19 世纪的海军 ·····	(121)
一、英国海上霸主地位的确立·····	(121)
二、美国海军的建立·····	(128)
三、明治维新后日本海军的创建和发展·····	(135)
四、19 世纪的俄罗斯海军·····	(140)
五、海军的技术革命·····	(143)
六、海军军事理论的发展·····	(148)
第八章 中国近代海军的创建和发展 ·····	(155)
一、鸦片战争时期的中国水师·····	(155)
二、中国近代海军的创建·····	(158)
三、中国近代海军的初步发展·····	(163)
四、中法马江海战和第二次海防筹议·····	(167)
五、北洋海军成军·····	(170)
六、甲午海战后中国海军的重建·····	(173)
七、海军辛亥起义·····	(177)
八、中国近代海军作战思想·····	(179)
第九章 钢铁蒸汽时代的重要海战 ·····	(183)
一、克里米亚战争中的海战·····	(183)

二、利萨海战	(189)
三、中日甲午战争中的海战	(190)
四、美西战争中的海战	(197)
五、日俄战争中的海战	(201)
第十章 第一次世界大战中的海战	(211)
一、战前欧洲主要国家的海军	(211)
二、大战初期英德海军的较量	(213)
三、地中海海战	(217)
四、波罗的海海战	(222)
五、日德兰海战	(226)
六、大西洋潜艇战	(231)
七、俄国工农红海军的诞生	(235)
第十一章 两次世界大战期间的海军	(239)
一、第一次世界大战后各主要国家的海军	(239)
二、《华盛顿海军协定》和伦敦海军会议	(242)
三、海军军备竞赛	(245)
四、苏联发展海军的努力	(249)
五、中国海军建设的艰难曲折	(251)
六、两次世界大战期间的海军军事理论	(253)
第十二章 第二次世界大战中的大西洋海战	(262)
一、战前英、德海军力量的对比和战略态势	(262)
二、大西洋海战的爆发及展开	(263)
三、德国和同盟国在大西洋的保交破交战	(271)
四、德国海军的“狼群战术”及其失败	(280)
五、大西洋海战的结束	(288)
第十三章 第二次世界大战中的地中海海战	(297)
一、地中海海战爆发前的双方海军态势	(297)
二、英国和意大利海军的初期作战	(301)

目 录

三、地中海海战的转折	(311)
四、地中海海战的结束和意大利投降	(323)
第十四章 第二次世界大战中的太平洋海战	(329)
一、战前美日海军的态势	(329)
二、太平洋海战的爆发	(332)
三、太平洋海战的转折	(342)
四、日美争夺瓜达尔卡纳尔岛	(348)
五、美国海军的战略反攻	(354)
六、太平洋海战的结束	(361)
第十五章 第二次世界大战中的苏德战场的海战	(366)
一、战前的苏联海军	(366)
二、德国海军对苏联的进攻	(367)
三、苏德海军在黑海、波罗的海和北方海区的作战	(373)
第十六章 抗日战争中的中国海军	(389)
一、战前中日海军的态势	(389)
二、中国海军的抗战准备	(391)
三、战略防御阶段的中国海军	(395)
四、战略相持阶段的中国海军	(402)
五、中国海军的受降	(406)
第十七章 第二次世界大战后的海军	(409)
一、第二次世界大战结束时的各国海军	(409)
二、战后主要资本主义国家的海军建设	(411)
三、战后苏联的海军建设	(420)
四、战后中国海军的重建	(421)
五、战后海军军事理论的发展	(425)
第十八章 中国人民解放军海军的创建和发展	(430)
一、人民海军的创建	(430)
二、人民海军的发展	(444)

三、人民海军的海空作战	(450)
第十九章 导弹核战略阶段的海军	(460)
一、导弹核武器的发展和军事战略的调整对 海军建设的影响	(460)
二、20 世纪 60 至 70 年代海军装备技术的发展进步	(468)
三、20 世纪 60 至 70 年代的海军军事理论	(475)
四、20 世纪 60 至 70 年代世界主要国家的海军建设	(483)
第二十章 第二次世界大战后局部战争中的海军作战 ..	(498)
一、朝鲜战争中的海军作战	(498)
二、越南战争中的海军作战	(501)
三、中东战争中的海军作战	(506)
四、英、阿马岛战争中的海军作战	(515)
五、战后局部战争对海军建设和军事理论的影响	(522)
第二十一章 20 世纪 80 年代后的世界海军	(527)
一、80 年代各主要国家的海军战略	(527)
二、80 年代各主要国家的海军建设	(536)
三、90 年代以来世界海军建设发展特点	(545)
结束语	(554)
后记	(568)
主要参考书目	(570)

第一章 古代的海上力量

一、古代的海洋活动和造船术

人类自诞生之日起,就与海洋结下了不解之缘,在某种意义上,海洋是人类的故乡。

海洋在人类社会生活中的重要性及海洋活动的兴起,首先与人类的水上交通和海上生产——捕鱼业密切相关。在史前文化阶段的蒙昧时期,从把鱼类用作食物起,人类就已开始涉足海洋了。

古代人类的海洋活动,最初主要是为了维持和繁衍生命,在某种意义上,是陆上活动的延伸和补充,其表现形式是捕鱼、运输和探险等。随着生产力的发展,特别是进入阶级社会以后,海洋活动与政治、军事活动的联系日益紧密,航海不但被用于大规模的运输,而且被用于进行大规模的海上作战以及更远距离的探险等。其表现形式为海上贸易、海外殖民扩张以及为争夺某一海域的控制权而进行的海上战争等。

由于地域条件的决定性影响,古代人类的海洋活动在地中海地区最为活跃和频繁,也最具代表性。从公元前30世纪早期文明产生以来,一直到欧洲国家进入中世纪,在偌大的地中海海域,日趋频繁的海上文化交流和贸易、大规模的海外殖民和海盗行为、海上霸权的争夺和海上战争的频发,埃及人、腓尼基人、希腊人、罗马人、波斯人、阿拉伯人等等数千年绵延不绝的海上活动,构成了一幅令人眩目的历史长卷。

在中国,地处东部的龙山文化和东南沿海以河姆渡遗址为

代表的百越文化中,人类海洋活动的痕迹比比皆是。既有用于加工独木舟的工具,也有逐岛漂航的物证。中国古代有目的、有计划的海洋活动,起步于夏、商、西周,形成于春秋战国时期。远古时代流传下来的航海技术在这一时期得到了发展。春秋战国时期中国正处于由奴隶制向封建制转化的变革时期,各种政治力量分化组合,斗争空前激烈,战争连绵不断。地域条件的影响和军事斗争的需要,在南方及东南沿海的水网发达地区,出现了海上力量强大的吴国、越国和齐国,它们不仅有当时颇具规模的江河舰队和海上武力,也开始运用舟师进行海上交战。

海洋活动最根本的技术条件是舟船的发明以及造船术的不断进步。舟船的出现,经历了漫长的发展过程。

远古人类在长期的生产劳动中,从树叶和树木漂浮于水的现象中受到启发,产生了最早的水上交通工具——木筏或竹筏。但筏本身并没有干舷,不具备容器形态,还称不上舟船。只有在独木舟问世后,在人类文明史上,才出现了舟船的雏形。恩格斯曾注意到:“火和石斧通常已经使人能够制造独木舟。”独木舟的制作方法,是选择一段粗大的树干,先用火烧去做船舱的部分,然后用石斧砍制成形,或者燃一层,砍一次,最后制成独木舟。

从筏到独木舟,无疑是人类造船史上的一大进步。但从根本上来说,它们只能算是简单的水上工具,其种种缺点和不足,极大地限制了人类的水上活动的范围。随着生产力的发展,尤其是金属冶炼和铸造技术的进步,出现了金属工具,独木舟就逐渐发展成为木板船。木板船的产生,是造船史上的一次飞跃,标志着人类不再受自然界所提供的原始材料限制,能够根据自己的需要进行再创造,制造出适合各种用途的船只。这就为后世船舶的大型化和多样化开辟了广阔的前景,也为战船的产生奠定了物质基础。

最初的木板船由于结构简单,船体不大,且受航海技术手段

的种种制约,古代海上活动只限于近岸水域,而且也只能在白天航行。但生产力的发展及现实生活的需要,推动了造船技术的不断进步,大型的水上船舶开始出现。第一艘大船可能是埃及人在尼罗河上建造的。而底格里斯河和幼发拉底河区域的早期文明的美索不达米亚人也曾建造过船。这些最早的船舶可能没有龙骨,也只能够沿海岸航行。当然,与商业贸易和海洋活动相适应,需要载货更多、航行更远的船舶,从而促使更坚固、更大的船舶发展起来。而出于不同的用途,这些船舶也逐渐发展成为两种不同的型式:一种是借风帆或人力划桨推进的、船身较宽的运货船;另一种也是以人力划桨、并备有辅助风帆、但船身较窄的战船。

战船的出现是早期民用船舶作为水上征战工具使用的结果,是自阶级和战争产生后,逐渐由运输和捕鱼工具,发展成为一种暴力工具的。从技术的角度看,无论是东方还是西方,在漫长的古代时期,划桨战船一直是水上征战的主要利器,在造船技术发展史上,划桨战船代表着一个重要的时代。

划桨战船的发展,经历了一个由单层桨座至多层桨座的发展过程。公元前700年左右,腓尼基人已经建造了专门用于海战的平底战船,这是已有记载中世界上最早用于海战的战船,它以划桨为动力,与商船相比,船身更长、更窄,速度也更快。每舷配备有两层桨座,并在船首首次使用撞角,具有很强的战斗力,从而使腓尼基人成为古代西方最早的强大的殖民地开拓者。

到了希腊时代,雅典人对腓尼基战船的设计做了改进。当时雅典的主要战船都是两层或三层桨座的平底船。其三层桨座战船船身长而浅窄,排水量达230吨,长40~50米,宽4~6米,吃水2.5米,三层桨的总数达170支,桨长4~4.5米,划桨时最大的航速可达6节。为了提高航速和机动性,雅典人不惜降低船的适航性、舒适性、载容量和最大航程。这种船的船员包括:

无武装的桨手约 170 人,进行接舷战的士兵 18~50 人,水手 1~16 人,另有船长、舵手、副舵手和桨手长数人。三层桨座战船的主要战斗部位是位于吃水线处突出于船头约 10 英尺的金属撞角,但船体不够坚固,经不起敌船撞角的撞击。为此,在公元前 5 世纪后期的波斯战争后,又出现了卡夫塔拉克特型战船,它与以往使用的仅在船头船尾装有甲板的船不同,具有连续甲板和保护桨手的木板防护装置。

古希腊战船的高速度和机动性,以及高超的航海技术,成为克敌制胜的法宝。公元前 480 年的萨拉米斯海战中,希腊联合舰队的 366 艘战船与 800 多艘波斯战船展开激战。在 8 个多小时的恶战中,希腊装备有舰首撞角的三层桨座战船大显威力,以少胜多,击沉敌舰约 200 多艘,而自己仅损失 40 多艘,从而结束了波斯帝国在爱琴海的控制权,也迎来了“雅典的黄金时代”。

之后,罗马人除使用在古希腊、腓尼基人常用的单层桨座战船外,对三层桨座战船又进行了改进,还制造使用了白令船、三桡战船和四层桨战船。白令船是一种轻型战船,在腓尼基平底战船基础上改良而成。船两侧设双层排桨,可载 300 名桨手、100 名战士,船速较以前的战船更快。三桡战船的大小和桨的层数与古希腊的三层桨战船相似,排水量约 300 吨,船员近 350 人。武器为弹射机械,有进行接舷战时拖住敌船用的吊锤、乌鸦吊和跳板。这种乌鸦吊是带有栏杆的轻便木桥,前端系有爪钩,垂直安放在舰船头部,系在桅杆上。接近敌船时,放下吊桥搭在敌船甲板上,吊桥前端的爪钩像乌鸦嘴一样钳住甲板,使两船连在一起,士兵便可从吊桥上冲过去,在敌船甲板上展开肉搏。三桡战船也在船首装有撞角,但只作辅助性武器使用。四层桨战船是古罗马桨船舰队中的一种大型战船,每舷各有四层桨,排水量可达 260 吨,可载 260 人。公元前 40 年,罗马帝国分裂后,屋大维依靠这些精良善战的舰队,先后击败了另两位政治巨头庞

培和安东尼,最终为建立统一的罗马大帝国创造了条件。

作为世界古代造船和海洋活动重要的发祥地,地中海地区战船的发展无疑具有普遍的代表意义。

二、海上力量的形成

海上力量是进入阶级社会后,在特定的地域内,战争发展和扩大的产物。在世界史上,最早的海上力量究竟产生于何时何地,从没有统一的定论。德国学者 H·帕姆塞尔在其所著《世界海战简史》中认为,公元前 2000~前 1400 年,地中海中的克里特岛第一个拥有实际意义的海上武力,他们有装设龙骨和肋骨的坚固船只,用这些船只和埃及、叙利亚、西西里岛和爱琴群岛等地进行贸易。古代埃及海上力量产生的时间也比较早。在公元前 1570~前 1085 年的新王国时期,底比斯阿蒙神庙就拥有海船和战舰 83 艘,造船厂 46 个。足见其海上军事力量已发展到相当的规模。从公元前 1400 年起,在迈锡尼时代的晚期,希腊成为爱琴海和地中海领头的海上强国,同时,腓尼基人战胜了克里特人成为海上领头的贸易商人,其海上武装力量已达到相当高的水平,他们建造的当时第一艘船首带有撞角的战舰,表现出很高的创造性和专业化水平。公元前 1210 年发生的塞浦路斯战役,是地中海地区发生的有记录可查的第一次海战。上述情况表明,在公元前 2000~前 1000 年之间,在海洋活动频繁的地中海地区,海上力量及其运用已司空见惯。当时,海上力量比较强大的国家有埃及、希腊、腓尼基等。

公元前 6 世纪以后,在地中海地区,舰队已成为许多国家武装力量的重要组成部分,大规模的海上冲突已成为常见的战争形式。波斯帝国对希腊的攻击标志着开始出现有组织的海上战争,并形成了历史上第一次海陆协同作战。希腊的雅典人为抵御波斯人的进攻,不仅建立了强大的舰队,还首次建设了有防御工事的基地。特别是在公元前 480 年的萨拉米斯战役中,希腊

舰队以少胜多，击败了波斯舰队，这是世界上第一次由于海上作战而影响历史进程的海战战例。希腊不仅解除了波斯对自己的威胁，同时也建立了对地中海的控制权。

罗马人崛起后，也建立了庞大的舰队，每一支舰队有作战舰船 130 艘之多，并把陆地的战术应用于海上作战。在公元前 3 世纪下半叶的两次布匿战争中，罗马人与迦太基人的舰队进行了激烈的海上争夺。公元前 48～前 36 年，罗马共和国分裂后，在安东尼、庞培和屋大维三个政治巨头的角逐和内战中，舰队发挥了举足轻重的作用。屋大维利用改进的战船和武器，先后击败了庞培和安东尼，开始了长达 500 年的罗马帝国时代。在这一漫长的历史时期，罗马帝国除组建两支主力舰队外，为防卫各省区，还组成了各种小型分舰队。在罗马统治地中海的过程中，舰队担负着保卫海洋和转运部队的任务，发挥了极其重要的作用。

在促使古代海上力量产生的诸多因素中，除造船和航海技术的进步等共同因素外，东、西方显然存在着一定的差异。在海上力量的运用上，古代中国只限于内陆江河湖泊及沿海水域，并且主要用于诸侯争霸和内战。而西方则是基于国与国之间对海上贸易和海外殖民地的控制和争夺。其活动的水域也由开始在沿海发展到后来在整个地中海海域，而且在海战规模、海战频繁的程度上都远远超过了中国。

漫长的桨船时代，也是冷兵器占统治地位的时代。在这一时期，囿于生产力发展水平的限制，武器装备的发展十分缓慢，即使在某些方面有一定的进展，但也很难发生质的变化。在公元前 48～前 36 年的罗马内战中，主力舰队的舰船上已装有大型的弩炮。尤其是屋大维的舰队指挥官阿格里巴，发挥了丰富的想像力，对当时的海战武器进行了重大改进，先是在舰船沿水线周围以横梁加固，以防敌方舰船撞角的冲击和损坏，这是历史

上第一次在舰船上使用“装甲带”。后来，他又发明了一种特制的武器——多爪钩抛射器，作战时用弩炮把爪钩抛向敌舰，钩住敌船舷，拖到近处打接舷战。另外，罗马人的三桡战船上，普遍使用了威力较大的弹射机械，有进行接舷战时拖住敌船用的吊锤、乌鸦吊和跳板等。但是，这些改进，并没有突破冷兵器的范围，除战船自身的撞角外，海战的武器与陆战的武器没有什么差别，使用的都是弓箭、刀、矛、斧等。

在长达两千年的岁月里，由于海战武器装备的发展极其缓慢，海战方式的变化也微乎其微。海战的目标是撞毁或攻占敌方的战船，海战的战术也非常简单，要么是以船头坚硬的撞角撞击敌船，致其严重受损或沉没；要么是采用“刮桨”战术，贴近敌船一侧航行，破坏敌船的划桨，使其丧失机动力；要么就是抵近接舷，跳帮肉搏厮杀。从作战距离来讲，都属于零距离交战。

当然，这种简单的交战方式，除受到技术条件的限制外，也有其他原因：主要是当时人们对世界所知极其有限，地理大发现的时代尚未到来。直到中世纪，商业活动大部分在陆上进行，或往来于江河海岸，海上发生利害冲突的机会远远少于陆上。因此，不但中国古代海战为数寥寥，即使在西方，海战也屈指可数，且仅限于地中海。因而，恩格斯在 1860 年曾指出：古代各国海军虽然往往有很多船只，但是在船只的大小、动力和进攻力方面则根本不能同现代海军相比。腓尼基、迦太基、希腊和罗马的海船是一种不能在风暴天气里航行的平底船，海上风暴对于它们来说是一种致命的威胁，它们只能沿海岸缓慢行驶，夜间则停泊在小港湾或海湾内。对于这种船来说，横渡希腊与意大利之间的或非洲与西西里岛之间的海面是一桩危险的事情。这种船承受不住我们现代军舰常用的那种帆的重压，因而，仅备有小帆，它们依靠桨的力量只能缓缓地航行。当时还没有发明罗盘，还不知道经纬度，在航行中惟一的向导是岸标和北极星。进攻手

段的效能也很差,弓箭、梭镖、笨重的弩炮和弹射器是仅有的能用于远距离作战的武器。在海上,在两只交战的军舰直接接触以前,是不可能给敌方以任何严重损伤的。因此,海战只有两种方式:或者是冲向敌舰,用舰头坚硬的铁尖猛撞敌舰的舷,将其击沉;或者是舷并舷靠拢敌舰,将它钩住进行接舷战。自从第一次布匿战争结束了迦太基的海上霸权以后,古代史上就再也找不到具有丝毫研究价值的海战了,而罗马统治权的建立,很快就消除了以后在地中海发生任何海战的可能。

三、中国古代的造船术和水军

中国的造船和航海业有着悠久的历史。传说在原始社会末期的黄帝时代,就已发明了舟船,因此,古籍中有“黄帝作舟楫”的记载。在中国最早的文字甲骨文中也多次出现“舟”的象形文字,当可视为舟已存在的明证。而且,由于当时青铜工具的发明和使用,人们已经能够制造比独木舟结构更加复杂的小型木船。英国学者李约瑟曾指出:从甲骨文“舟”复杂的程度看,其时的船已“不是欧洲人想像的用一个船头柱、船尾柱连接龙骨所组成的,而是带有尾板、舱壁及方端结构的船。换句话说,即帆船的原型”。他认为,这种在当时比较先进的造船术,绝不是《周易》中记载的黄帝“剡木为舟,剡木为楫”的石具古镛石斧所能承担的,而是与青铜器工具相匹配的。另一方面,从这一时期的航海发展情况来看,人们已经摆脱了盲目的顺流漂航,有了操船、牵引等航海技能。

春秋战国时期,中国正经历着由奴隶社会向封建社会的过渡,社会生产力的迅速发展,冶铁业兴盛,铁器广泛使用,铁制的斧、凿、锯等工具,测量垂直的悬锤和测量平面的简单水平仪都已出现,都为造船术和造船能力的提高创造了条件。我国古代杰出的工匠公输班就生活在这个时代,他改进了生产工具,对造船业的发展起到了推动作用。这一时期,已出现了用途各异、形

状不同的船舶。民间有快速的轻舟、扁舟；有适用于短途运输的船，有运输粮食的漕船，也有供国君乘坐的“余皇”，还出现了专门用于水上作战的战船。

当时，内河航运的兴旺发达也反映了造船术的水平。《左传》记载，鲁僖公十三年（前 647）秦国赈济晋国的几万斛粮食“自雍及绛相继”，运粮船先沿渭水下入黄河，然后逆流而上，东折入汾水，航程六七百里，首尾相继，蔚为壮观。《史记·张仪传》中记载，张仪游说楚怀王时说：“秦有巴蜀大船，积粟起于汶山，浮江以下，至楚三千余里，舫船载卒，一舫载 50 人与三月之食，下水而浮，一日行三百余里，里数虽多，然而不费牛马之力，不至十日而距扞关。”这一切，显然都与当时发达的造船业密切相关。

春秋战国时期造船业的发展，从海上交通的状况也可得到明证。据考证，当时，中国通往日本的航线已有两条：一条为春秋时期所开辟，是一条借日本左旋环漂流的单向航线；另一条是战国时期开辟的，经由对马岛直驶日本北九州。它充分说明，中国在海洋上航行已经具有了基本的物质条件，中国的海洋事业已初具雏形。

春秋末期，随着各诸侯国兼并战争的发展及向南方水网地区的转移，专门用于水战的船舶——战船便应运而生。问世于唐代的《神机制敌太白阴经》卷四中有“水战之具始于伍员，以舟为车，以楫为马”的记载。据传伍子胥佐吴伐楚时，曾向吴王阖庐建议，建立一支包括大翼、小翼、突冒、楼船、桥船等不同舰船组成的混合舰队，这也是见之于文献的我国战船的最早分类。伍子胥根据车战的经验，还规定了各种船只的任务：“大翼者，当陵军之重车；小翼者，当陵军之轻车；突冒者，当陵军之冲车；楼船者，当陵军之楼车；桥船者，当陵军之轻足驃骑也。”其中的“大翼一艘，广丈六尺，长十二丈，容战士二十六人，擢五十人，舳舻