



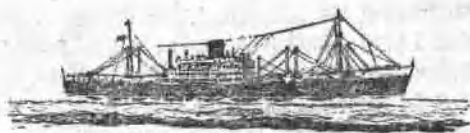
世界海上航道及航业

〔A〕 世界海上航业及航业

编著者：周仲宜、周锦

（北京）

人民交通出版社



世界海上航道及航业

C. A. 威斯涅鲍里斯基著

楊春有 閔中立等譯

張毓義校

人民交通出版社

本書為專門論述資本主義國家海上航運的書籍。全書概括地敘述了資本主義國家海上航道、租船市場、海港、商船隊和造船業的發展，並揭示出第二次世界大戰以後資本主義國家海運貨流以及各大洋主要航道的變化。在各章中，作者着重闡述了資本主義各國航運壟斷組織之間的矛盾及其在掠奪落後國家和殖民地資源方面的鬥爭。

本書的譯校人員如下：導言、第一章、第二章、第六章、第七章、第九章、第十章及第十一章——楊春有譯；第三、四、五章——閔中立譯；第八章及第十二章——蕭遠熙譯；第十三章——周志鳴譯；第十四章——宋德龍譯。全書經張既義校對。

世界海上航道及航業

С.А. ВЫШНЕПОЛЬСКИЙ

МИРОВЫЕ МОРСКИЕ

ПУТИ И СУДОХОДСТВО

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

МОСКВА-1953

本書根據蘇聯地理出版社1953年莫斯科俄文版本譯出

楊春有、閔中立等譯 張既義校

人民交通出版社出版

(北京安定門外和平里)

(北京市書刊出版營業許可證出字第〇〇六號)

新華書店發行

公私合營慈成印刷工廠印刷

1958年2月北京第一版 1958年2月北京第一次印刷

開本：850×1168 1/32 印張：10 1/2張

全書：343,000字 印數：1—700冊

統一書號：15044·5125-京

定價(10)：2.10元

目 錄

导 言	3
第一章 海上航道的发展	8
第二章 由瓜分海洋到资本主义世界租船市场的形成	27
第三章 资本主义国家的海上航道	33
概述	33
海上航道的分类。国际大洋航道	38
各大洋在世界航运中的比重	39
第四章 各海洋主要货流的分配	43
客运周转	43
海上石油运输	46
粮谷货物	57
糖的运输	65
棉花	65
木材类货物	66
铁矿石及工业建筑材料的运输	69
废铁	71
铬矿石、铁矾土及铝，非金属矿物	72
肥料	72
煤	74
其他横渡大洋的货物	79
第五章 大西洋航道	81
主要航道	81
深入到北美大陆之内的海上航道	87
第六章 太平洋的主要航道	95
第七章 印度洋的主要航道	118
第八章 海港	131

第九章 苏伊士运河	149
第十章 巴拿马运河	166
第十一章 基尔运河	184
第十二章 资本主义国家的海船队	192
海上商船队在世界经济中的作用和意义	192
航运资本的积累和集中的过程	197
航线航行的发展	208
航运中的技术进步	211
第十三章 海上商船队及造船工业在各资本主义国家的分布	215
英国	216
美利坚合众国	226
挪威	234
德国、日本、意大利	237
法国	246
荷兰	250
比利时	252
瑞典	253
丹麦	255
芬兰	256
希腊、土耳其、南斯拉夫	257
西班牙	259
其他国家	260
油船队及其地理分布	267
第十四章 苏维埃的海上航道	273
民族航海事业的人民性	274
俄罗斯海运发展的自然特点和特点	283
19世纪末叶和20世纪初叶俄国的海上航道和航业	291
苏联的海上航道和航业	294
联结各海为统一的运输系统	300
参考部分	309
注 解	313

导 言

世界资本主义体系的总危机，开始于第一次世界大战时期，特别是由于苏联脱离了资本主义体系的结果。正象约·维·斯大林所指出的：这是总危机的第一阶段。在第二次世界大战时期，开始了总危机的第二阶段，特别是在欧洲和亚洲的人民民主国家脱离了资本主义体系之后。

世界资本主义全面危机及其殖民地体系瓦解的局部后果之一，乃是世界海上运输的分布和世界海运地理产生了巨大的变化。第二次世界大战所引起的变化是特别显著的。“第二次世界大战及其经济影响在经济方面的重要结果，必须认为是统一的无所不包的世界市场的瓦解，这个情况决定了世界资本主义体系总危机的进一步加深【1】”。

在第二次世界大战以后拴在美帝国主义车轴上的资本主义世界中，海上航业反映出在国际贸易中的人为的地理划分。对大多数资本主义国家来说是毁灭性的货流方向、是在违反商业逻辑的情况下形成的。许多年来形成的、以国际劳动分工为基础的海上航行地理，遭到了破坏。资本主义国家海上商船队在各大洋上的航行，在很大程度上服从于美国垄断组织的意志；不惜任何代价攫取最大限度的利润；破坏老牌海上列强在主要海洋航道上的阵地；分裂资本主义国家和社会主义世界的航业；利用资本主义各国的航业和造船业准备新战争。

在苏维埃的科学书籍中，世界海上运输情况和海运地理只在某些著作中曾作了局部地阐述。例如 C.B. 别尔斯切因一考岗【2】、C.П. 布朗克【3】和 И.А. 维特威尔【4】的著作，院士 Л.Н. 依万诺夫、С.В. 米哈依洛夫、М. 巴甫洛维奇【5】、М.А. 沙穆维洛夫【6】、Г.Г. 辛特尼考夫【7】、Т.С. 哈恰图洛夫【8】和 В.В. 什马耶夫【9】的许多著作，以及过去的世界经济和政治研究所与对外贸易研究所的观察。

由于苏维埃的专家作了一系列的研究，世界贸易航海这一领域，在苏维埃的经济和经济地理书籍中已经不再是空白点了。但是，直到目前为止，尚有许多重大问题未曾阐述。战后世界海上航道的变化特别需要加以评述。

【1】……等全部注解载于卷末。

資本主義國家有大量的海運經濟書籍和經濟地理書籍。在經濟地理的各種教科書【10】中以及在運輸地理【11】的專門研究中都有海上航業的篇章。關於海上航道和航業【12】的單獨的文章也是很多。

但是，國外出版的有關世界海上航道和航業的絕大多數著作，都充滿了庸俗的地理主義和經濟主義，滿篇都是華麗和虛偽的詞彙，用來掩蓋帝國主義者爭奪海上霸權和變海上運輸為其擴張及侵略工具的勾當。資產階級的經濟學者和地理學者，通常總是硬把資本主義世界和資本主義海上航業的一切醜事都說成是正確的。

法蘭西科學院院士安德烈·傑哥弗里得所著《蘇伊士、巴拿馬和世界海上航道》一書，就是把海上運輸的作用理想化的一個例子。在該書里，傑哥弗里得替海上航道作辯護，認為資本主義侵略殖民地和重新瓜分旧資本主義市場所用的現代資本主義海上航道網，乃是“十九世紀不可思議的成就”。

德國的作者愛米里·扎克思，把海上交通當作是“精神文明的強大杠杆”。愛·扎克思斷言航海是“精神文明的強大杠杆”的根源，系來自德國右派社會民主黨人。右派社會民主黨的領袖們，遠在1887年就曾在國會呼號表決投與往東亞和澳大利亞開辟正規航次的德國私人輪船公司以百萬獎勵金，他們把這些典型的殖民地航線說成具有着“文明”的意義。別別里·李卜克涅特和弗里馬爾曾發表演說，堅決反對投與船主們以政府獎勵金。他們經過長時期黨內激烈的辯論，終於否定了右派領袖們的觀點。和愛·扎克思捏造的斷言相呼應的，有美國反動的勞動部長毛利斯·托平的厚顏無恥的發言。這位部長在1950年夏天宣稱：美國的商船隊“協助把民主傳播給全世界，從而維護了和平”。正當美國船舶由美國向歐洲接受馬歇爾計劃的各國運輸武器和彈藥，並由於全世界的碼頭工人拒絕卸船，以致這些船舶不得不在夜間偷偷地由一個港口駛向另一個港口，以便尋找地方隱蔽地卸下軍隊和槍炮的時候，正當美國船舶已經把美國侵略者的陸戰隊和駭人聽聞的細菌戰用具運到朝鮮的時候，大談這種輪調，真是毫不知耻。

資產階級的海運書籍，甚至專門的地理書籍，沒有一本不是以這種和另一種方法為反動勢力服務的。1951年美國和英國同時出版的《太平洋地理學》文集，就是這樣的一個例子。這本文集共包括美國大學教授和地理學者所寫的十二篇論文。戴維斯的經濟地理論文，辯護式地夸耀美國是生活水平和勞動工資最高的國家。按照戴維斯的說法，太平洋地區的貿易，主要是由美國和這個地區的各國之間的貿易組成的。太平洋的海上航道始於加里福尼亞沿岸等等。蘇聯、中華人民共和國、朝鮮和越南，完全從他們的眼界中漏掉，

好象这些国家不是太平洋沿岸的国家似的。

资产阶级的海运书籍，盛讚资本主义国家的海上运输是“传播和平和文明”到世界各最远角落的运输，却故意闭口不談这种运输掌握在誰的手中的問題。同时，他們对哥伦布的輕快帆船尽管是发现了新大陆，但却带来了大批屠杀土人和把他們变为奴隶的这样一个事实絲毫也不怀疑。葡萄牙人繞非洲的探险，乃是地理界突出的事件，但是这种探险帮助了欧洲人把非洲变成狩猎黑人的世襲劇場。作为偉大海上航道的苏伊士运河，在建立世界市場方面有着巨大的贡献，但是它却引起了英国人多年侵占埃及，一直到今天这种侵占还未終止。英国和印度由于有海上联系的保证，英国便在这块富饒的殖民地建立了自己的統治，而使印度人民遭受到严重的破产和惊人的貧困。美国現代的海上运输业，是为美国壟断組織的利益服务的，而它們正在尽一切力量来发动新的世界战争等等。

资产阶级国家的海运书籍对于海上运输的这种作用，不論是资本主义初期的还是屬於帝国主义时期的，一概閉口不談，而象近十几年来所有资产阶级的地理学者和經濟学者一样，一味地为反动的利益和壟断資本的利益服务。

资产阶级国家海运书籍的“論述”，苏維埃的讀者应该严肃地批判地对待。

編著本書的目的，在于使苏維埃的讀者了解战后世界海上航业的真实情况，了解最近时期海运地理当中的各种变化。

編写比較詳細的現代海上运输的书籍，因为各资本主义国家有关材料的不足和出刊較晚，更兼沒有統一的国际术语和沒有統一的、对运输业各种运输形式所完成工作量的統計方法，因而遇到了十分严重的困难。下面列举数个有关的例子。例如，和众所公認的沿海运输的定义不同（沿海运输乃是仅在某一个国家的各港之間所完成的海上运输，以便与国外运输相区分），許多作者（如法国的地理学教授 André Vigarité 等人【13】），不單單是在濫用术语，而簡直是荒謬杜撰，就象“国际近海航行”、“国家沿岸航行”等等。

1951年以前，“客貨混合船”在荷蘭有兩個定义。因此，航业公司（荷蘭运输部）總經理所提出的統計資料和荷蘭中央統計局所提出的資料，由于就荷蘭商船队中大部分这种船舶应用了不同的定义，而出現了很大的分歧。仅从1951年开始，才決定今后在这方面仅限于应用荷蘭中央統計局的一种公报。法国“商船队”的概念中不包括漁船，而英国就包括。挪威和美国的統計中，系把一切船舶——包括5总吨以上的帆船和汽艇——都算作商船队，而

英国仅把100总吨以上的帆船和汽艇才算作商船队。有些国家的海上航业工作量的统计报表中，对国外航行和沿岸航行不加区分（例如埃及、巴西、秘魯等等）。对一个航次内在数个港口内卸货的船舶的统计方法，也有不同。例如，英国的统计中，系把仅在最后一个港口“报关”的船舶当作对外贸易船舶进行统计，但是这些船舶在它实际停留的每一个港口又当作“到达的”或“发出的”表示出来。因此，“到达”或“发出”的船只数，总是和“报关的”船只数不相符合。

海上商船队的吨位（吨位乃是用吨作单位表示船舶的运输能力）用各种不同的测量单位来表示，因此，便造成严重的混乱状态。例如，在许多统计表中除了用总登记吨来表示海船队的吨位以外，有时在一部分指标上又使用了净登记吨（总登记吨和净登记吨，都是用标准的“登记”吨来表示海船容积的一种丈量单位）。有时，船队的运输能力用载重吨来表示。与登记吨不同，载重吨表示的不是海船的容积，而是载重量。例如，世界油船的吨位用载重吨来表示已经成为传统。其他各种船舶有时也用载重吨来表示，特别是美国经常使用。下面的一个例子可以说明对同一对象应用不同的单位所造成的不便：美国1952年下水的一只大型客船《合众国号》，按总登记吨进行统计时为5.1万吨，按载重吨进行统计时为1.3万吨。

对海上船舶周转量的统计，即对在一定期间内经过一定地区的船舶吨位的统计，通常使用登记吨。对海上货物周转量（于一定的时间内所运输的货物重量）的统计，使用各种不同的单位，象长吨（1,016公斤）、公吨（1,000公斤）、短吨（907公斤），以及本国贸易中对专门商品所用的测量单位（例如，石油产品的货物周转量——加侖和桶；木材——标准单位、沙绳、考德（等于128立方呎——译注）、立方呎及平方呎；纺织品——碼；茶和烟草——英磅等）。在某些情况下，不同国家应用相同的单位也不能保证没有差别。许多国家都有自己丈量登记容积的规程，例如《华盛顿》号客轮如果用英国登记吨来表示，则为29,627吨，而用美国登记吨来表示，则仅为22,323吨（如果这只船在比利时，就会有第三种吨位，因为比利时的登记吨又不同于英国和美国的）。巴拿马运河有自己的船舶丈量方法，而苏伊士运河也有自己的。不同国家把桶换算为吨时所用的系数也不同。

苏联的一个运输地理学专家别尔斯切因-考岗教授，在提到运输地理主要研究对象乃是货流和客流时，曾指出：“遗憾得很，按运输统计学的现状来说，这一对象仅在很少的情况下才能得到正确的数值表示【14】”。这一批评完全是针对海上运输来说的。

为了消除上面所提到的，海运工作統計方法和形式上的不協調，我們在可能的地方都用了相应的修正数和換算系数。書中不可避免地要有一些不精確的地方，但是对海上運輸主要發展路綫和分布，以及海上貿易的方向，不会造成什么錯誤。

本書主要敘述資本主义國家的海上運輸。詳細地研究苏联和欧亚人民民主國家的海上航道和航業，則將是下一部專門著作的对象。但是，为了使讀者对分裂为两个体系之后而分为两个世界租船市場的現代世界航業有一个直接明确的概念，書內簡單地敘述了苏联海上運輸的發展和現狀。因之，两个体系的矛盾（搖搖欲墜的和充滿了尖銳矛盾的資本主义体系与蒸蒸日上的社会主义体系），就可以很明显地表現出来。

書末附有一簡單的參考部分，以便解釋書中所遇到的海运和貿易術語。

第一章 海上航道的發展

現代世界廣闊的海上航道網，基本上是在十九世紀後半期形成的。正如卡爾·馬克思所指出，在十九世紀後半期，鐵路及橫渡大西洋的輪船，使新興的國家——阿根廷、美國、加拿大、印度和俄國【15】——有可能在歐洲市場上進行競爭。大規模的和便宜的海上運輸以及通向海岸的鐵路支綫的發展，使歐洲大陸高度工業化的國家和英國，有可能從歐洲的其餘國家和海外的國家運來大批的糧食，其數值竟占它們所消費糧食总数的50~60%。

運輸業——包括海上航道——的發展，一般說來，不是取決於自然條件，因為自然條件於整個現代人類歷史過程中在海洋上並沒有變化，而是取決於參與海上航行的各國的生產力發展水平，取決於它們的經濟基礎以及它們的科學和技術的成就。現代的海上航道網，乃是十九世紀得到發展的資本主義的產兒，是技術、工業和運輸業革命的果實，也是大規模的改進運輸工具、發明蒸汽機、發展冶金業、機器製造業和造船業的結果。伴隨着海上運輸的發展，在海上航道的終點乃建成了複雜的和高價的海港，開闢了大洋間的運河，沿着大洋航道組織了燃料基地網，建設了各種通向海港的交通綫路，在危險的航道區段設置了燈塔、航標、各種浮標和標杆，研究海流、測量深度、組織系統的气象觀測以及建立气象台等等也都開展起來了。最大的產銷部門和廣大的居民群眾，都被吸引到海上航業和與其相近的經濟部門中來了。海上航道和海上航業的這種發展，祇有在十九世紀——資本主義急劇上升階段——才有可能。

海上航業、造船業和海上航道使用的發展，經過了許多歷史階段，每個歷史階段都表明了相應的階級社會生產力發展的水平。

古代奴隸社會，祇是使用海上航道的萌芽。“征服水上領域的理想，產生在人類社會發展的最初階段。但是，這種理想祇有在使造船成為可能的經濟條件成熟了的時候才能實現。造船業是建築在社會發展的該階段所固有的經濟基礎之上的，並取決於當時的材料、生產工具和生產關係，而生產關係又決定了造船的勞動組織、船舶結構、型式、設備和使用【16】”。

在發達的奴隸社會時期，地中海地區的強國——埃及、菲尼基、希臘、迦太基和羅馬，擁有相當大的海上船隊。

地中海是西欧和北非航海技艺的诞生地。古代最初的海上航道通过地中海，东方无数的陆路通向地中海沿岸的各港。毫无疑问，促进地中海地区航海技艺发展的有许多有利的自然因素，如：处在适于全年通航的温带；海岸陡直；没有大的潮汐，因而使古老的地中海航海家们的简陋的船只便于靠近陆岸；白天和黑夜天空晴朗，使海员可按天空的星体确定方向；夏天的风向稳定等等。但是，所有这些因素，在地中海航业的最初发展当中，并不起着决定性的作用。地中海仅在地中海海岸上出现了强大的古代奴隶国家之后，才成为航海技艺的发源地。



埃及的运输船（公元前1500年）

埃及人利用有辅助帆篷的摇桨船，沿着地中海和红海海岸航行，从黎巴嫩运来了木材，从索马里兰及阿拉伯运来了香料、树脂和无数的奴隶。最初的摇桨船模型（公元前二千年），曾发现在埃及的古墓里。较晚一些，在公元前一千五百年，埃及人已经创造了大型的运输船。菲尼基人在地中海中部和西部，沿比利安半岛的海岸航行到克里地岛、亚平宁半岛和巴尔干半岛。他们侵占了许多遥远的殖民地，并首先完成了环绕整个非洲的航行。菲尼基人用杉松、橡木和山毛榉建造了坚固的商船，在船上装设了坚固的龙骨和肋骨（船体的横肋），为了防止波浪损坏货物，而用木梁作成了密闭式的舱面建筑。

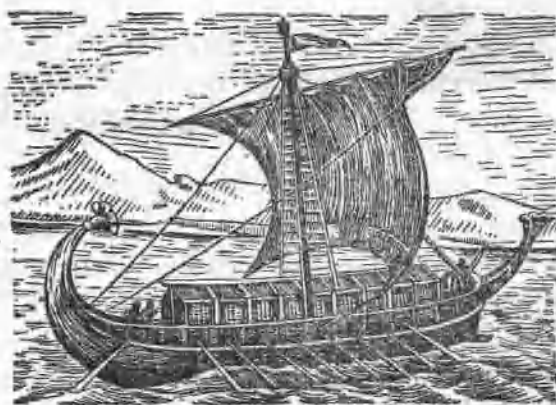
古代的希腊人曾是不坏的航海家。他们一方面侵占菲尼基人在地中海的地盘，一方面沿菲尼基人所开辟的海上航道前进，他们在地中海的诸岛和半岛上建立了几十个殖民地，航行到不列颠群岛，并深入到黑海和亚速海。雅典这一海上强国，在自己的繁荣时期，曾就葡萄酒、橄榄油、手工业品和奴隶而进行了比较广泛的海上贸易。黑海北岸对不肥沃的阿奇卡（古希腊之一州，其都城为雅典——译注）供应了粮食。在公元前5~4世纪，对雅典来说，“邦丁”粮食（黑海粮食）的供应乃是生死存亡的问题。

希腊人起初在造船方面效仿埃及人，但在以后就创造了自己的完善的商船和战船，敷设了全甲板，设置了货舱，并增加了船舶的纵向强度等。

罗马是地中海的强国，由于广大土地上奴隶的劳动生产率很低，而不得不从非洲、荷兰和西班牙运来粮食。因此，罗马为了保护自己的海上航道，

同地中海上的許多海盜進行了頑強的鬥爭，這一鬥爭以有名的對海盜船隊的鮑姆別依（古意大利的城市——譯注）之役的勝利而宣告結束。羅馬同迦太基的戰爭，乃是爭奪地中海上由意大利到希臘的海上貿易航道統治權的戰爭，因為羅馬同希臘的貿易十分繁榮。羅馬人十分注意通往印度洋以及一直到中國南部的航道。羅馬人不斷改進自己的海船：由低速和笨重的、同迦太基第一次戰爭時期所用的船舶，進步到製造快速的戰船，專用的快速傳信艦和運輸帆船等。

古代的人民在地中海上不但有了船隊，還有了造船廠和設備良好的港灣。例如，埃及人在紀元前一千多年以前，就有了五所建造海船的造船廠。非尼基人在商業和手工業巨大中心的奇爾城邦（非尼基的一個奴隸制城邦），建立了古代最大的港口，其港區的面積達 28 公頃，有兩道石堤防止風浪，堤上並設有燈塔。古希臘也曾建設過港口，並設有防止海浪的防護物（例如，在彼列依——希臘的城市，位於愛琴海沙羅尼海灣的東北岸——譯注），此外還建設過造船廠和修船企業。希臘有名的羅多士燈塔，建於紀元前三百年。在法羅斯島，亞歷山大（埃及）附近，曾設立了宏大的燈塔，成為古代七大奇蹟之一，遠在希臘歷史的早期就已聞名（紀元前 8～7 世紀）。在希臘的殖民地黑爾遜涅斯及非尼基的殖民地迦太基，曾設有石頭岸壁的碼頭。



菲尼基的商船（紀元前 900 年）

但是，任何一個古代國家也不會、同時也不可能建立起來穩定的海上貿易航道網。這首先是因為生產力不發達，同時也因為古代的航業是建立在奴隸勞動的基礎上。

埃及、菲尼基、希臘和羅馬的搖槳船，証明当时的造船业和航业比原始社会有了巨大的进步。奴隶制度比在它之前的公社制度，保証商品生产发展的可能性更大了。与此相适应，在发展的奴隶社会时期，也产生了同样使用奴隶的航业。但是，古代国家海船上划船的奴隶劳动，是生产力很低的劳动，因为必須把奴隶捉来放在船上，供他們飲食，不得不經常用有力气的新手来代替。除此之外，还必须保护船只和乘船的商人免遭奴隶暴动的伤害，因而就必須在船上布置大批的护船武装。波浪汹涌的时候，槳对船舶的功用并不大。古代的搖槳船，从技术方面来看，不适于大海上的远航。恩格斯就当时的船队說道：“菲尼基、迦太基、希臘和羅馬的航海船是平底的板船，經受不住狂风駭浪；辽闊的海洋在暴风驟雨时使它們有复灭的危險，所以它們沿着海岸徐行，夜里便錨泊在某一港口或海湾。直接从希臘到意大利，或者从非洲到西西里，对它們來說是危險的事情。船只經受不住帆篷的压力，同时帆篷也很小；槳仅适于在波浪中徐徐地移动【17】”。古代海員的航行，通常是以軍事和半軍事性質的探險求碰运气，主要是和战争以及軍事任务相联系的。

古代純海上貿易航道共計有：往希臘運輸糧食的航道；于羅馬农业衰落时期往羅馬輸入糧食的航道；到处大規模地掠夺和买卖奴隶所使用的航道；輸出奢侈品——絳紅、葡萄酒和艺术用品所用的航道。但是，掠夺奴隶和在海上海運奴隶，乃是当时航业所追求的主要目的，于是就使航海具有了軍事和半軍事的性質，因为沿着海岸航行和夜間停泊的船只連同全部貨物，經常有遭受沿岸居民和海盗搶劫的危險，这时不但船和貨物成为別人的擄获品，就是船員也將变成奴隶。船舶周轉需要很長的期限，常常要延長到好几年。关于海上航行的知識也是起碼的，船舶的航行取决于风向和海流。在这种条件下，奴隶搖槳的低生产力劳动，就成为海上航行发展的絆脚石。奴隶制度的危机，远在第三世紀就已席卷地中海地区。此后，当奴隶主的剝削形式已經很显然地成为生产力发展的阻碍的时候，就必然出現一种新的、建立在与奴隶劳动不同的推动力基础上的海上航行形式。

在中世紀初期，欧洲政治上的分散，使海上運輸停滯了几百年。各大野蛮国之間的，以及以后在这些地区产生的封建領地（公国和寺院等）之間的交換，因为是自然經濟，因而規模也不大，并帶有偶然的性質。在这个时期，地中海各国的造船业和航业看不出有什么进步。

航海技艺的首位，已經由地中海轉到首先在海船上不使用低生产力的奴隶劳动的欧洲其他地区。例如，在民族大迁徙和羅馬帝国衰落的时期，南部

斯拉夫人沿黑海、馬爾馬拉海、愛琴海、地中海和亞得里亞海的航行，就已經與眾不同。在基輔公國成立的很久以前，擁有自己專門船舶——大型帆船——的斯拉夫部落，就已開始了遠程航海。“愛皮爾（希臘西北之一州——譯注），阿哈依雅【古別羅鮑念士（南希臘多山的半島）北部之一州——譯注】，小亞細亞和阿浦利亞（位於亞平寧半島之東南角——譯注），克里地 and 梭倫，基克拉第（愛琴海上的群島——譯注）以及依里亞，却已經嘗試了他們的打擊力量【18】”。居住在波羅的海沿岸的斯拉夫人，與丹麥人和瑞典人一樣，也成了波羅的海的主人。“勇敢的航海家們，甚至到達了斯拉夫人曾經扎過根的英國海岸【19】”。

較斯拉夫人晚一些，到第9~10世紀，“弗里斯人、沙克什人、盎格魯人、丹麥人和日耳曼人開始注意海洋”（恩格斯語）。北歐的這些民族，沒有大量的奴隸，他們的航海不能象古代的奴隸國家那樣，建立在強制奴隸搖槳勞動的基礎上。因之，在這個時代就出現了新型的海船。

如果說海上的搖槳船是奴隸社會時期的特征，那麼與此相同，帆船船隊的發展就是代替奴隸社會的封建社會的特征。日耳曼人遠在第十世紀，就已經不用了多排的搖槳船以及希臘和羅馬的沉重船隻，而採用了多帆的船舶。這種船的龍骨突出，底尖，船體曲綫也很均勻，並可用一個帆航行。他們使用這種船往南航行到拜占廷，往西航行到美洲。

正象弗·恩格斯所指出的【20】，在日耳曼人之後，歐洲的整個海岸都採用了新型的尖底船（帶龍骨的）。海上航業的長期停頓時期，被新的上升時期代替了。航海的進一步成就，是與斜帆和縱帆的發明分不開的。地理圖被修正了，觀象儀（測量天體位置的測角儀）也有了改進，從12世紀起在歐洲就已聞名的羅盤，這時已成為日常用品。海船的型式不斷地得到改進，船只的尺寸也在增加。13~14世紀的船型就已經是各式各樣的了。

除了地中海之外，歐洲又有了發展海上航道的第二地區——波羅的海和北海。

在過去幾乎五個世紀以來海上航業籠罩着蕭條景象的地中海上，從第十世紀起，威尼斯國家就成為西歐和拜占廷、埃及與敘利亞之間巨大的貿易中介中心。到第十五世紀之初，威尼斯及其富有的商業競爭者——熱那亞，就當時向巴勒斯坦運輸十字軍和向羅馬運輸巡禮者的機會，組織了由意大利到英吉利和弗蘭得爾（比利時的省份——譯注）的商品輸出（葡萄酒、絲、油和藥品），並因此將東西方大部分的商品周轉量掌握到自己的手中，於是它們就成為了強大的海上強國。雖然威尼斯和熱那亞相互之間經常發生戰爭，

它們仍舊十分注意地中海上的航海，和提高航海的水平。熱那亞型的三桅海船，於十七世紀以前，在歐洲非常流行。熱那亞型的小帆船（西葡輕快帆船）適於遠洋航行，哥倫布就是利用這種帆船發現了美洲大陸的。

在歐洲的北海上，大諾弗哥羅德和以律伯克、漢堡及不來梅為首的漢薩同盟的城市，組織了廣泛的海上貿易。漢薩（此語來自哥德語“Hanse”和古德意志語“Hansa”，意為聯盟或會社）不僅是北部德意志各城市的經濟同盟，而且還是政治同盟，由14世紀開始一直繼續到17世紀。

遠在10~12世紀，波羅的海沿岸就有了城市和居民點，它們同整個波羅的海地區發生了貿易關係。其中，貿易規模最大的為斯拉夫的城市——諾弗哥羅德、考羅布耶格（波蘭西北部的城市——譯注）、格但斯克和沃林（在奧得河河口）。在日得蘭半島的南部有大部分是斯拉夫人居住的卡特卡堡城，波羅的海的各城市經過這裡和北海的各城市進行貿易。“因之，把波羅的海和北海聯繫起來的貿易關係和貿易航道，主要是斯拉夫人建立起來的。在12~13世紀，由於德意志佔有了扎愛里的領地，貿易航道便轉到德意志人的手中[21]”。

1256年，德意志的一些沿海城市組成了第一個同盟，參加這一同盟的城市有律伯克、漢堡、留涅堡、維斯馬爾和羅斯托克。這一同盟的貿易航道系統，西達布留格（一直到15世紀始終是世界最重要的商港），東抵諾弗哥羅德，中央為律伯克（位於通往德意志貿易航道的交叉點）。德意志的城市同盟在英國（倫敦）和挪威（卑根）設有龐大的辦事處，從而成為東部、西部和北歐海上貿易的中介。

在14世紀，漢薩同盟已經包括了60~70个城市；同時，這一同盟還有力量與覬覦波羅的海德意志沿岸的丹麥進行戰爭，並取得了勝利。漢薩同盟就毛皮、木材、糧食、亞麻、樹脂、臘和蜜糖同俄羅斯進行了海上貿易，並經波羅的海港口輸出中國和波斯的絲。漢薩同盟由英國港口到擁有大量手工業工廠的弗蘭得爾城市，就羊毛和羊毛的半製品進行了大規模的海上運輸。漢薩同盟壟斷了魚業市場，而在當時，由於宗教的原因（天主教徒和正教徒素食時期），以及肉類價高更難不足，勞動階層無力購買，以致對魚的需求十分巨大。“鮮魚大王”在歐洲北部海上航業發展當中，已經成為最大的因素。漢薩同盟收買鮮魚，進行醃鹹和包裝，再運輸到俄羅斯、德意志、波蘭以及各波羅的海國家弗蘭得爾、西班牙和葡萄牙，當然也從這些國家為自己的海船取得回航的貨載。漢薩同盟操縱了供應英國的造船材料、瑞典鐵以及英國制弓業所需的喀爾巴阡山的木材等。漢薩同盟對北歐的海上航道統治了

三个世紀。同时，汉薩同盟避免在地中海上航行，因为地中海为意大利这一海上国家所主宰，而意大利人同样也避免涉足汉薩同盟活动的主要地区。仅仅是羊毛在由英国运經意大利时，使用意大利人的船舶。

在封建的西欧的条件下，波罗的海和北欧地区的海上航道，或多或少都帶有固定的地方貿易性質，而这些航海貿易地区的发展，乃是一种巨大的进步現象，并为15~17世紀航海的进一步发展創造了前提。恩格斯十分強調意大利在南部以及汉薩同盟在欧洲西北部的航海的意義，这种航海虽然規模很小，但是在14世紀就已創造出来了某种类似海上貿易的东西。

必須指出，在封建割据时代，西欧陆路运输和內河运输的发展，因为没有令人满意的车道以及各封建主在陆上和河上的稅卡林立而受到了阻碍（例如，在萊因河上有64所稅卡，而在爱里白河上竟有35所）。这种情况在很大程度上促进了海上航道網的扩大。

西欧生产力的发展，城乡的劳动分工，手工业的发展和工場手工业的出現，工商业集中的城市的发展，所有这一切对于海上航行的进一步成就和其規模的增長，都起了最主要的作用。在这个时期，封建社会部分地已經过渡为商品生产，国际貿易有了发展，貨幣的作用也提高了。根据恩格斯的論断，15世紀乃是整个西欧的封建制度全部受到破坏而处于完全衰落的时期。“城市的中产阶級，在社会中已經成为比封建贵族更受欢迎的了……。世界貿易在某種程度上已經出現了，意大利人在地中海上航行，并超出地中海的範圍；沿着大西洋沿岸航行到弗蘭得尔。尽管荷蘭人和英国人在竞争，但北海和波罗的海仍旧在汉薩同盟的控制之下。海上航道通达的南北中心港湾之間，还由陆路来保持联系……。当时的貿易仅在欧洲各海的範圍內，并未远远地扩展到交换远东产品的近东沿海城市。”这时的世界貿易对象，乃是意大利的絲、布拉班特的花边（布拉班特系过去欧洲西北部之一省，如今省之南部屬比利时，北部屬荷蘭，該省出产名貴的花边——譯注）、北部的毛皮、阿拉伯的香水、东方的水果和印度的香料。由這張清單可以看到，当时運輸的主要对象乃是貴重商品。例如，香料在欧洲当时貴重如金。欲購買这些貴重的商品，就需要貨幣和黄金。“对远途旅行和对寻找黄金的傾心，虽然最初是以封建的和半封建的形式實現了，但仍旧是和封建主义格格不入的。”就其本身的性質來說，“航海就局限为资产阶級的行业【22】，”就局限为在封建社会內部誕生的新兴阶級的行业。

当时世界貿易兩大中心——地中海和欧洲西北部各海——之間的联系，沿着陆路——由意大利經阿尔卑斯山，或沿着水路——繞比利安半島，均可