

在所謂新航路的发现以前中国 与东非之間的海上交通*

侯 仁 之

在十五世紀末叶和十六世紀初期，从西欧开始了一系列的远洋航行，为众所周知的最初两件大事，就是（1）1492年，哥伦布横渡大西洋，到达了現在古巴和海地等处；（2）1498年，达·加馬在繞过好望角之后，越过印度洋，到达了現在印度南部的科泽科德（Kozhikode，旧作 Calicut，中国古籍作古里）。欧洲人的地理視野从此大为扩大，他們登上了还从来没有登上过的大西洋彼岸的土地，找到了从来还不知道的到东方来的航路。前者他們称为新大陆的发现，后者他們称为新航路的发现。这就是欧洲地理发现史以及一般欧洲历史上所大书而特书的“地理大发现”的开始。

随着欧洲殖民势力的扩张，这种观点几乎被传布到世界各地。其实，無論是哥伦布的成就或是达·加馬的成就，只有从欧洲的局部观点来看的时候，才能在某种意义上被認作是一种“发现”。如果把这一观点引用于其他地方，或扩大到世界的范围，那显然是錯誤的。

本文专就所謂新航路的发现这一問題加以討論。

这里首先需要回顾一下所謂新航路的发现的簡單經過。新航路的探寻被認为是从第

亚士才开始进入了最后的关键性的阶段，他在1487年沿着前人所已經屢次到达的非洲西部的大部分海岸繼續南航，終於来到了非洲大陆的南端（后称好望角）。十年之后，达·加馬又繼續第亚士的航程前进，沿非洲东海岸北上，于1498年4月到达現在肯尼亚的馬林迪（Malindi，中国古籍作麻林、麻林地）。从馬林迪出发，达·加馬开始了在他全部航程中最后的也是最重要的一段，那就是橫越印度洋的一段，并在1498年5月到达了他全程的終点——科泽科德^[1]。

欧洲一些人所盛加称道的到东方来的新航路就是这样被“发现”了。但是从亚洲和非洲人民看来，这既不能被認为是新航路，自然也就很难說是“发现”了。因为这一航路的每一段，都已經为亚非航海家所航行过，而且已經明确載入史册。

首先，我們来看非洲沿岸的航路。古代希腊大史学家希罗多德（Herodotus，公元前484—425）告訴我們早在公元前六、七世紀之間，就已經有环航非洲大陆的壮举了。当他在說明非洲大陆（当时称 Libya）除去和亚洲相連的一处外，其余各方面都为大海所环繞

* 本文曾在1964年北京科学讨论会上宣读。

时，曾举出了如下的事实：公元前 600 年左右，埃及法老尼可（Necos）派遣了一个由有名的航海者腓尼基人所駕駛的船队，从紅海出航，向南駛入大洋。过了两年，他們终于按照尼可的命令，經由直布罗陀海峡进入地中海，安然返航到埃及^[2]。这是古代航海史上令人惊异的事件*。当达·加馬繞过非洲大陆南端轉而向北沿岸航行的时候，他大約还不知道这已經是腓尼基航海家在两千多年前所发现过的航路了，所不同的只是他在逆着他的先行者的航行方向而前进罢了。

其实，沿着非洲东岸南航，并且繞过大陆南端而駛入大西洋的，在历史上还不仅仅是腓尼基人那一次。例如十五世紀的 20 年代——也就是达·加馬东来以前的 70 多年——一个阿拉伯的航海家，也已经那样航行过了**。那时阿拉伯人已經沿非洲东岸自北而南，远到莫三鼻給沿岸一带（南至北回归綫以南之 Inhambane），建立了海上貿易，而达·加馬則正是从这些阿拉伯商人那里获得了有关向北繼續航行的情报的^[3]。其次是从非洲东岸橫越印度洋到达印度南部的航路，这在欧洲一些人所謂新航路中应当是最后一段，也是最为重要的一段，因为只有完成这一段航路之后，他們到东方来的最后目的才算实现。然而正是这一段航路，不但久已为亚非人民所开辟，而且已經連續航行了一个很长的时期了。特別值得注意的是，达·加馬在完成这最后一段、也是最重要的一段航路时，正是借助于一位阿拉伯航海家的导航才順利成功的，这就是出身于世传的海員家庭而又飽有航海經驗和学識的伊本·馬季得（Ibn Majid）***。

在这里，回顾一下亚非人民在开辟印度洋的航路上所作出来的卓越貢獻，是必要的。

十五世紀末叶以前，从中国南海一直到印度洋上的来往貿易已經有了长时期的发展，其巨大規模和繁荣程度，在当时說来，也是世界任何地区所难以比拟的。这是古代世界航运史上非常重要的一部分，关于这一部分，中外学者已經写了不少的論文和专著。在这篇短文里，只拟根据中国的文献，举出几个例子，作为說明。

早在公元前一、二世紀間，中国南海以及印度洋上的通航来往，已經見于中国記載^[4]。此后，中国南海与印度洋——特别是从中国到錫兰与印度之間，使者僧侶和商人，泛海来往，絡繹不絕。例如著名的中国僧人法显在公元 409 年从多摩梨帝〔故址在今印度恆河三角洲呼格利河（R. Hooghly）西岸〕航行到师子国（今錫兰），又于 412 年从师子国乘商人大船經海道返回中国。他在中国与印度以及錫兰之間的文化交流上所作出的貢獻，至今传为美談****。

到了七世紀前半叶，在中国有唐朝（公元 620—906）的建立，在亚洲西南部有阿拉

* 曾有人对此表示怀疑，却无法加以否定，见 J. N. L. Baker, op. cit., p. 23. Baker 且指出：“地理条件使得这样一次航行的完成，并非是不可能的。”关于这一问题讨论的趋势是越来越认为希罗多德的記述是可信的，详见 J. Oliver Thomson, History of Ancient Geography, pp. 71—73, Cambridge, 1948.

** M. M. 斯米林主编，《世界通史》，第 4 卷，上册，頁 104，北京編譯社譯，北京，1962。又费瑯（G. Ferrand）引 Couto 的考证，谓爪哇人也在很早以前就已远航到非洲大陆的南端，见《昆仑及南海古代航行考》，冯承钧譯，頁 66，上海，1957。

*** 关于伊本·马季得的身世、著作以及与达·加馬的关系，见 The Encyclopaedia of Islam, Vol. IV, pp. 362—20, “Shihab al-Din Ahmad B. Madjid”, London, 1934. 伊本·马季得的著作 32 篇原稿现藏巴黎国立图书馆（Bibliothèque Nationale）阿拉伯部，编号 2292, 2559。

**** 法显于公元 399 年由长安出发，从陆路前往印度，归途泛海，由印度到錫兰，由錫兰回中国，见所著《佛国記》（或称《法显传》）。

伯人大食帝国(公元632—1258)的兴起,两者之間接触頻繁,从而开始了中国南海与印度洋上东西通航的新阶段。八世紀初叶以后,印度洋上东西往来的貿易,日趋繁盛。在中国,自唐历宋(公元960—1278,1127年以前为北宋,以后为南宋)至元(公元1279—1368)在东南沿海一带,都有指定的港埠經營海外貿易,并設专官管理通商事宜。在这些港埠中,先以广州的外國貿易最为繁盛*。到了十三世紀中叶以后,泉州又凌駕广州之上。在十三世紀后期和十四世紀中叶先后来中国的大旅行家威尼斯人馬哥孛罗和非洲丹吉尔(Tangier)人伊本·拔都他(Ibn Batuta),都曾亲到泉州,并作了簡明生动的描述。馬哥孛罗記到:

“你必須知道,印度所有商船前来泉州港的十分頻繁,运来的是香料和其他貴重物品……我可以肯定地告訴你,如果有滿載胡椒的一艘船只駛入亚力山大利亚或其他商港以供应耶穌教諸国,那么就会有一百艘或更多的滿載胡椒的船只駛入泉州港,因为泉州乃是世界两个最大貿易港口中的一个。”^[5]

伊本·拔都他所写更为具体:

“……我必須告訴你,在我渡过海洋之后所到达的第一个中国城市刺桐(現在叫做泉州府)……泉州的港口乃是世界最大港口之一;我錯了,它乃是所有港口中最大的。我看到港口里約有大海船百艘,至于小船那真是不可胜数了。”^[6]

唐、宋时期来往中国南海和印度洋上的船舶,除中国船外,其以国別或地域名称見于中国記載者有波斯船、师子国船、西域船或簡單称为外国船等,这些海船从很早起就利用了季风航行,因此从中国出航的海船,

多在秋冬东北季风风发之时,而前来中国的海船,則多在夏季西南季风盛行之时。

中外貿易最繁盛时如在宋代,前来中国的外商,人数众多,中国各通商港埠,都为外商划有一定的居住区。有的外商常住不归,甚至在中国担任了重要的官职。例如宋末元初在泉州負責管理通商事宜的长官蒲寿庚,就是在中国定居的阿拉伯人的后裔**。

到了十五世紀最初的30年間,中国的明朝(公元1369—1644)政府用了很大力量来发展中国与印度洋上的海上交通,其代表事件就是由郑和所领导的七次远航。由于这是十五世紀末叶欧洲人东来以前最大規模的航海史上的壮举,因此有稍加介紹的必要。

郑和的七次远航,始于1405年,止于1433年,前后共历29年***。他所领导的船队有大海船60多艘,連中、小船只計算在內,多至二百余艘。第七次出航时(1431),随行各种航海技術人員、士兵,以及翻譯、書記、医生和服务人員,共計27,550人^[7]。如果我們想到61年后(1492)哥伦布第一次橫渡大西洋时只有船3只、船員87人,或

* 八世紀时中国地理学家贾耽(公元729—805)曾經記述了从广州到今伊朗灣(Gulf of Iran,旧称波斯灣)的航路,見《新唐書》,卷43下,《地理志》所轉載。

** 日本学者桑原鹭藏,《蒲寿庚的事迹》,东京,1935。此书对蒲寿庚身世有詳細考证,兼及唐宋时代中国与阿拉伯海上通商的情况。有陈裕菁汉文譯本,題《蒲寿庚考》,第二次印刷本,上海,1954。

*** 七次航行年代如下:(1)公元1405—1407,(2)公元1407—1409,(3)公元1409—1411,(4)公元1413—1415,(5)公元1417—1419,(6)公元1421—1423,(7)公元1431—1433,近90年来,欧美学者研究郑和及其事迹者不乏人,著述亦多。书較晚出、影响较大的是法人P. Pelliot,所著长文曰:Les grands voyages maritimes chinois au debut du xve siècle,发表于Toung Pao, 1933, pp. 237—452。但是由于作者所根据的史料不足,对于郑和后六次航行日期的考订,不免有錯誤。

者想到 66 年后 (1497) 达·加馬前来东方时也只有船 4 只、船員 148 人 (或作 170 人), 我們就可以体会到郑和的远航是在什么样的一种規模上进行的。

在七次远航中, 郑和的船队在不同方向上所到达的最远之地, 是現在的伊朗灣上的霍木茲 (Hormuz, 中国古籍作呼魯謨斯), 紅海东岸的吉达 (Jidda, 中国古籍作秩达), 还有非洲东岸的蒙巴薩 (Mombassa, 中国古籍作慢八撒)。在这七次航行中, 最后一次不仅保留了一个比較完整的航海記錄到今天, 而且还有一幅航海图經過翻刻之后也被保留下来, 这是极可珍貴的*。

現在有必要把郑和在印度洋上的航路, 再作些进一步的分析。这些航路自錫兰和南印度以东的变化不大, 可以从略, 以西的却是值得特別注意的。

首先應該指出, 从印度南部的西海岸, 無論是通向伊朗灣, 还是通向紅海口的航路, 也都是具有悠久历史的两条航路, 不过最早期的印度南路海岸与伊朗灣及紅海之間的海上来往, 應該都是沿着海岸进行的。后来航海家由于認識和利用了这一地区盛行的季风, 才終於开辟了上述穿越阿拉伯海的直达航路。

究竟是誰最先認識和利用了阿拉伯海上的季风, 从而开辟了穿越海上的直达航路的呢? 有人說最初发现阿拉伯海上的季风的是約在公元 40—50 之間为羅馬帝国服役的一个亚历山大利亚人, 名字叫做希帕盧 (Hippalus), 因此認為“希帕盧在羅馬編年史上應該享有象哥伦布在近代史上所享有的那么多的荣誉。”随后又有人指出, 在希帕盧以前, 阿拉伯人早已在阿拉伯海的航行中利用季风了。更有人把这一“发现”归功于公元前

四世紀隨馬其頓的亚历山大远征归来的一位將軍尼耳楚 (Nearchos)^[8]。总之, 無論其最初发现者为誰, 阿拉伯海上的航海家利用季风离开沿岸曲折的航程而开辟了穿越海上的航路一事, 是为时很早的。到了郑和的船队远航到伊朗灣口和进入紅海的时候, 这些海上航路的来往貿易已經是非常发达的了。

这里需要提出的是, 另外一个远为值得注意的問題, 即在表示郑和航路的地图上, 从錫兰南端的別罗里 (即今之 Belligamme) 或从南印度西岸之古里到非洲东岸卜刺哇 (今布腊伐, Brava) 或木骨都束 (今摩加迪沙, Mogadishu) 之間的直达航路, 究竟是什么时候开辟起来的? 我們知道非洲东岸赤道附近地区和印度以及中国之間的海上交通, 也是开始得很早的。例如公元八到九世紀时, 中国已經有了关于現在索馬里和肯尼亚沿岸的記載**。到 1071 年 (宋熙宁四年) 非洲东岸的层檀国还会派使臣沿海岸航行, 經過 160 天才来到中国的广州登陆。1083 年 (元丰六年) 再使中国。宋王朝很重視这一外交关系, 曾向使臣贈送了优厚的礼品^[9]。按“层檀”是

* 航海記錄見祝允明《前聞記》，下西洋條。航海圖原題《自寶船廠開船從龍江關出水直抵外國諸蕃圖》，近經北京大學向達教授加以考訂和說明，作為專書，題為《鄭和航海圖》，於 1961 年由中華書局影印出版。書中還另附鄭和远航的略圖，圖上除去第七次航路外，還表示了前六次所曾經航行過的路線，而且把一些已能確考的現在地名，加注在原地名後面，古今對照，一目了然。這是已發表的有關鄭和远航路線圖中最好的一幅，本文附圖即據此圖簡化复制。

** 唐朝杜環所著《經行記》一書中，有關於摩鄰國的記載，見張一純：《經行記箋注》，頁 20，北京，1963。按摩鄰國有的學者認為即是麻林（或麻林地）國。又段成式所著《酉陽雜俎》一書中，有關於拔拔力國的記載，見汲古閣刻本，卷 4，異境項下，頁 4 上。《新唐書》卷 221 下，《大食傳》引用其文。按拔拔力即 Berbera（今譯柏培拉）在中國最早之對音。參考馮承鈞：《諸蕃志校注》，頁 55，上海，1956。

“层拔”二字传写之誤，即今桑給巴尔之对音^[10]，不过当时叫做层檀的地方，主要指今非洲东部沿岸大陆和沿海岛屿，而不是专指今天的桑給巴尔。十二世紀以后，中国地理书上有了更多的关于非洲东部国家的記載*。尤其值得注意的是，近世紀来，非洲东岸一带还曾掘得中国唐代宋代的銅錢以及宋代元代及其以后的大量瓷器、瓷片，更足以作为中国和非洲东岸很早就有通商貿易的証明**。不过上述中国与东非之間的来往，还都是沿阿拉伯海的航路直接或間接进行的，晚至十三世紀前半，仍然如此。

應該認識到从錫兰或南印度到非洲东岸之間的橫越印度洋的直达航路，較之穿行阿拉伯海的航路，是有很大差別的。因为后者凭借季风便可安全航行，而前者虽然仍有季风可以利用，但是如果沒有航海罗盘的帮助就非常困难，甚至是不可能的了。中国航海家早在十一到十二世紀之間，就已經利用罗盘于海上航行了^[11]。这是中国劳动人民对于世界文明所作出的重要貢獻之一。人們一旦掌握了这一工具，就終于离开自古以来沿着海岸或离开海岸不远而行駛的迂迴曲折的航路，順利地駛入了大洋，从而有可能使波涛汹涌、茫无涯际的大洋，开始成为被探险和被征服的人类活动的新領域。有人推測中国关于航海罗盘的使用，首先传给阿拉伯人，然后又經過阿拉伯人传往欧洲^[12]。至于欧洲人开始使用罗盘則已是十二世紀末到十三世紀初叶的事了。可以設想，橫越印度洋直接联系錫兰或南印度与非洲东岸的航路，在十五世紀初郑和远航之前，是有可能被发现的。但是在中国图籍里关于这条航路的明确記載，則是从郑和远航时开始的。在所附郑和航海路綫的地图上，可以看得很清楚：

在錫兰与非洲东岸以及南印度与非洲东岸之間，都是直达航綫，可以經過官屿溜（今馬累島，Male），也可以不經過它。至于第七次的航行中，官屿則被用作中繼站，郑和原图上并有下列文字記注說：

“官屿溜用庚酉針…收木骨都[束]。”***所謂“庚酉針”就是罗盘上的 262° 左右的方位。按之今图，这一行駛方向是完全正确的。

其次，随从郑和四次出航的費信在所著地理书****中也有如下記載：

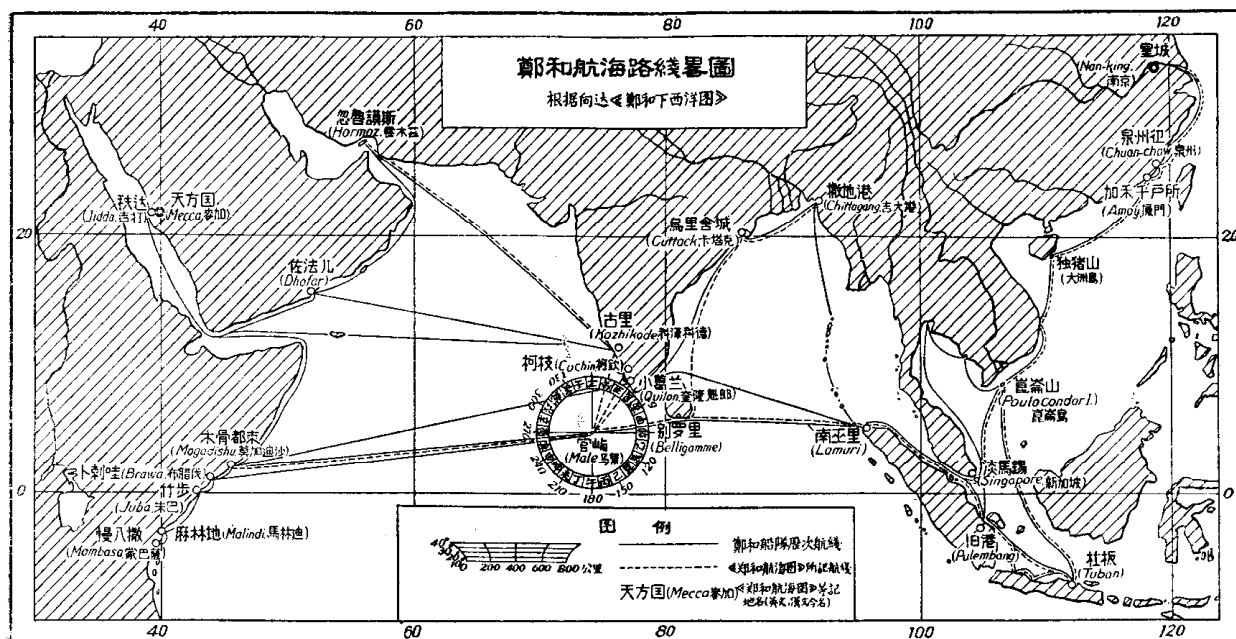
“卜刺哇国……自錫兰山別罗[里]南去二十一昼夜可至”。

* 例如写成于公元 1225 年的赵汝适的《諸蕃志》，就有下列各国的記載：勿斯里国(埃及)、中理国(索马里沿岸包括 Socotra 島，今譯索科特拉島)、弼琶囉国(Berbera)、层拔国等。此书有 F. Hirth 和 W. W. Rockhill 英譯本，并加注释，題曰：Chau Ju-kua: his Work on the Chinese and Arab Trade in the XIIth and XIIIth centuries, entitled Chu-fan-chi, St. Petersburg, 1911。本文所根据的冯承钧校注本采用了 Hirth 与 Rockhill 的注释又作了订正和补充。又元代汪大渊在 1329—1345 年間，附海舶远游中国南海及印度洋，就所见聞，著《島夷志略》一书（约写成于 1349），記有层搖国，即是桑給巴尔。

** 早在 1888 年桑給巴尔有宋代中国銅錢和瓷器出土，1898 年索马里的摩加迪沙也发现宋代中国銅錢和瓷器。近年以来，在索马里和埃塞俄比亚交界处的三个古城废墟和在坦噶尼喀沿岸四十多处古代遗址以及松哥玛那拉(Songo Mnaro)島上，都有很多中国瓷器瓷片的发现，其中有宋末元初的龙泉窑青瓷片。在肯尼亚的马林迪附近的给他(Gedi)古城中，还有宋代銅錢出土。此外摩加迪沙还曾有唐代銅錢的发现，详见夏鼐：《作为古代中非交通关系证据的瓷器》，文物月刊，1963 年 1 期，頁 17—19。按在十二世纪时，中国与东非可能已有直接的通商貿易，中国海舶可能已航駛东非。参看张铁生：《从东非史上看中非关系》，历史研究，1963 年 2 期，頁 127—134。

*** 意即从官屿羣島出发，按庚酉方向(约当 262° 左右)前航到达木骨都束。向达：《郑和航海图》，頁 57。

**** 費信于郑和远航之第三、四、五、七次，随同前往，著《星槎胜覽》一书，是从行者所著三部重要的地理著作之一。其余两部是马欢的《瀛涯胜覽》和巩珍的《西洋番国志》，后者极为罕見，近来向达教授根据一个钞本加以整理注释，于 1961 年出版。



“木骨都束國……自小葛蘭順風二十晝夜可至”。

这里所記，也就是从今天錫蘭的貝里格姆（Belligamme）和印度南部的奎隆（或作魁朗，Quilon）分別到达非洲东岸布腊伐和摩加迪沙的橫越印度洋的直达航路。只是所記方向不确，应以郑和航海图为准。在开辟这一航路上，亚非有关地方的人民都作出了自己的貢獻。如前所述，十五世紀的末年，达·加馬正是沿着这一航路，再加上伊本·馬季得这位卓越的阿拉伯航海家的領航，这才得以順利地完成了他的航行。

郑和的远航，不是一个偶然事件，而是长时期来亚非人民泛海来往和进行友好貿易的重要发展。由于这次远航是官方組織的，因此規模巨大，远远超越前代。但是这并没有改变这次航行的性質，因为事实証明，航行的主要目的就是要开拓海上貿易。无可諱言的是明朝宮廷很想借此猎取海外珍奇，但所采取的手段仍然是和平交易、互通有无。通过这样的貿易关系，也促进了外交关系的发

展。值得重視的是随着这种关系所进行的民間貿易。郑和的船队携带大量金銀、錢币、絲綢、瓷器、銅器等作为民間交易的媒介，换取回国的則是各地特产如香料、染料、珍珠宝石以及珍禽异兽（如獅子、斑馬、駝鳥、金錢豹、长頸鹿）等等*。随着郑和的船队还有外国使者和商人来往，也就在这时期，中国民間的海外貿易也有了很大发展。

总之，郑和的航行大大促进了中国和亚洲南部以及非洲东部諸国之間的海上貿易和文化交流，而中国和东非的直接通航，更是海上交通的新发展。

但是，自从达·加馬找到了这条到东方来的航路之后，后继者跟踪而至。他們并不以到达印度为滿足，而是向东方繼續前进，很快地他們就通过了馬六甲海峡，进入了中国南海，1516年終於来到了中国南方的海上門

* 当时交易情况，具见《瀛涯胜覽》、《星槎胜覽》、《西洋番国志》等书，一般都是在中國船到之时，先以明王朝的名义向有关地方或国家行政当局贈送礼品，然后由各该地方或国家行政当局转谕人民，进行交易。

戶——广州。走在最前面的是葡萄牙人，其他西欧国家如西班牙、荷兰、英国、法国等也不甘落后，这是一股汹涌而至的殖民主义的逆流，它冲激着非洲大陆，侵袭着印度洋上以及太平洋西部的众多国家，世代相传友好互惠的亚非人民之間的海上往来，从此被打断，代之而起的却是殖民主义者对财富的掠夺、对土地的征服以及对无辜人民的奴役、贩卖和屠杀。尾随在这些西欧国家之后的还有美国。美国晚至 1776 年才摆脱了作为英国属地的地位，但是它很快也就成为一个殖民主义者。它来得虽晚，却更狡猾。1784 年美国第一艘商船“中国皇后号”（*Empress of China*）繞过好望角，經由印度洋駛抵广州，获得厚利。随后以“中国飞剪号”（*China Clippers*）聞名的一些特別制造的快船，竟在美国国旗掩护下，从印度洋上向中国大规模販运鴉片（故又称“鴉片飞剪号”），实行武装走私，从而揭开了美国殖民主义者对太平洋沿岸諸国以海盜形式进行巧取豪夺的序幕。

現在，美帝国主义作为第二次世界大战以来更加阴险、更加毒辣的新殖民主义者的代表，悍然以世界宪兵自居，在民族解放运动空前高涨的新时代，妄想扑灭从亚洲、非洲一直到拉丁美洲到处都在熊熊燃烧着的为自由和独立而斗争的火焰，它的失败是必然的。民族解放革命的胜利是不可阻挡的，在

这一伟大的历史潮流中，新老殖民主义者必将同归于尽。同时在殖民制度的扩张中被广为传布的所謂新航路的发现这一名詞，也必須予以擯弃，因为这个名詞不但歪曲了历史的事实，抹煞了亚非人民在航海事业中的贡献，而且是对殖民主义者本身的一种歌頌，現在应该是把它和殖民主义制度一起埋葬的时候了。

- [1] Baker J. N. L., *A History of Geographical Discovery and Exploration*, London, pp. 63—70, 1931.
- [2] Herodotus, *The History of Herodotus*, translated by Rawlingson G., New York, 1946.
- [3] Jayne K. G., *Vasco da Gama and His Successors: 1460—1580*, London, p. 48, 1910; 又见 Baker J. N. L., *op. cit.* pp. 69—70.
- [4] 《汉书》，卷 28 下，《地理志》。
- [5] Yule H. and Cordier H., *The Book of Ser Marco Polo; Concerning the Kingdoms and Marvels of the East*, revised 3rd. ed., London, pp. 234—235, 1903.
- [6] *Voyages d'Ibn Batoutah*, tome quatrième, Paris, pp. 268—269, 1922.
- [7] 祝允明，《前闻記》，下西洋条，《纪录汇编》，商务印书馆影印明刻本，卷 202，頁 37，1938。
- [8] Huzayyin S. A., *Arabia and the Far East, Their Cultural Relations in Graeco-Roman and Irano-Arabian Times*, Cairo, pp. 112—113, 1942; 又 Baker J. N. L., *op. cit.*, pp. 19—20.
- [9] 《宋史》，卷 490，《层檀传》。
- [10] 冯承钧，《诸蕃志校注》，頁 54—55。
- [11] 朱或，《萍洲可談》，守山阁丛书本，卷 2，頁 3 下，博古斋影印，1922；又徐竟，《宣和奉使高丽图经》，天祿琳琅丛书本，卷 34，頁 12 上，北京故宫博物院影印，1931。
- [12] 桑原鹭藏，《蒲寿庚的事迹》，頁 92—93。