



凤凰号

谨以此书纪念
郑和下西洋600周年

DAIRIES
TO THE
SEA

航海日记



郑浩 何明礼 著



中信出版社
CITIC PUBLISHING HOUSE



凤凰号

航海日记

郑浩 何明礼 著

图书在版编目 (CIP) 数据

凤凰号航海日记 / 郑浩, 何明礼著; -北京: 中信出版社, 2005.7

ISBN 7-5086-0433-4

I. 凤… II. ① 郑… ② 何… III. 日记-作品集-中国-当代

IV. I267.5

中国版本图书馆CIP数据核字 (2005) 第 067923号

ISBN 7-5086-0433-4/G · 115

本书图片摄影: 王纪言, 黄睿, 何明礼, 郑浩。不经授权, 请勿转载

凤凰号航海日记

FENGHUANG HAO HANGHAI RIJI

著 者: 郑 浩 何明礼

责任编辑: 符红霞 李 波

版式设计: 刘 军 郭 鹏 刘 芳

出 版 者: 中信出版社 (北京市朝阳区东外大街亮马河南路14号塔园外交办公大楼 邮编 100600)

经 销 者: 中信联合发行有限责任公司

承 印 者: 中国农业出版社印刷厂

开 本: 787mm × 1092mm 1/16 **印 张:** 15 **字 数:** 175 千字

版 次: 2005年7月第1版 **印 次:** 2005年7月第1次印刷

书 号: ISBN 7-5086-0433-4/G · 115

定 价: 39.80 元

版权所有 · 侵权必究

凡购本社图书, 如有缺页、倒页、脱页, 由发行公司负责退换。服务热线: 010-85322521

<http://www.publish.citic.com>

010-85322522

E-mail: sales@citicpub.com

author@citicpub.com



中国

太仓
6/8
8/8

舟山
17/8

福州
2/9

香港
24/7
15/9

汕头
6/8

流花油田
28/9

西沙群岛
2/10

南沙双子礁
5/10

南沙大平岛
7/10

北纬10度
东经110度
15/10

南沙永暑礁
9/10

斯里巴加湾
15/10

安达曼群岛
23/12

里兰卡

泰国

布坦岛
17/12

浮罗交怡
11/12

邦咯老岛
1/12

马六甲
27/11

新加坡

马来西亚

文莱

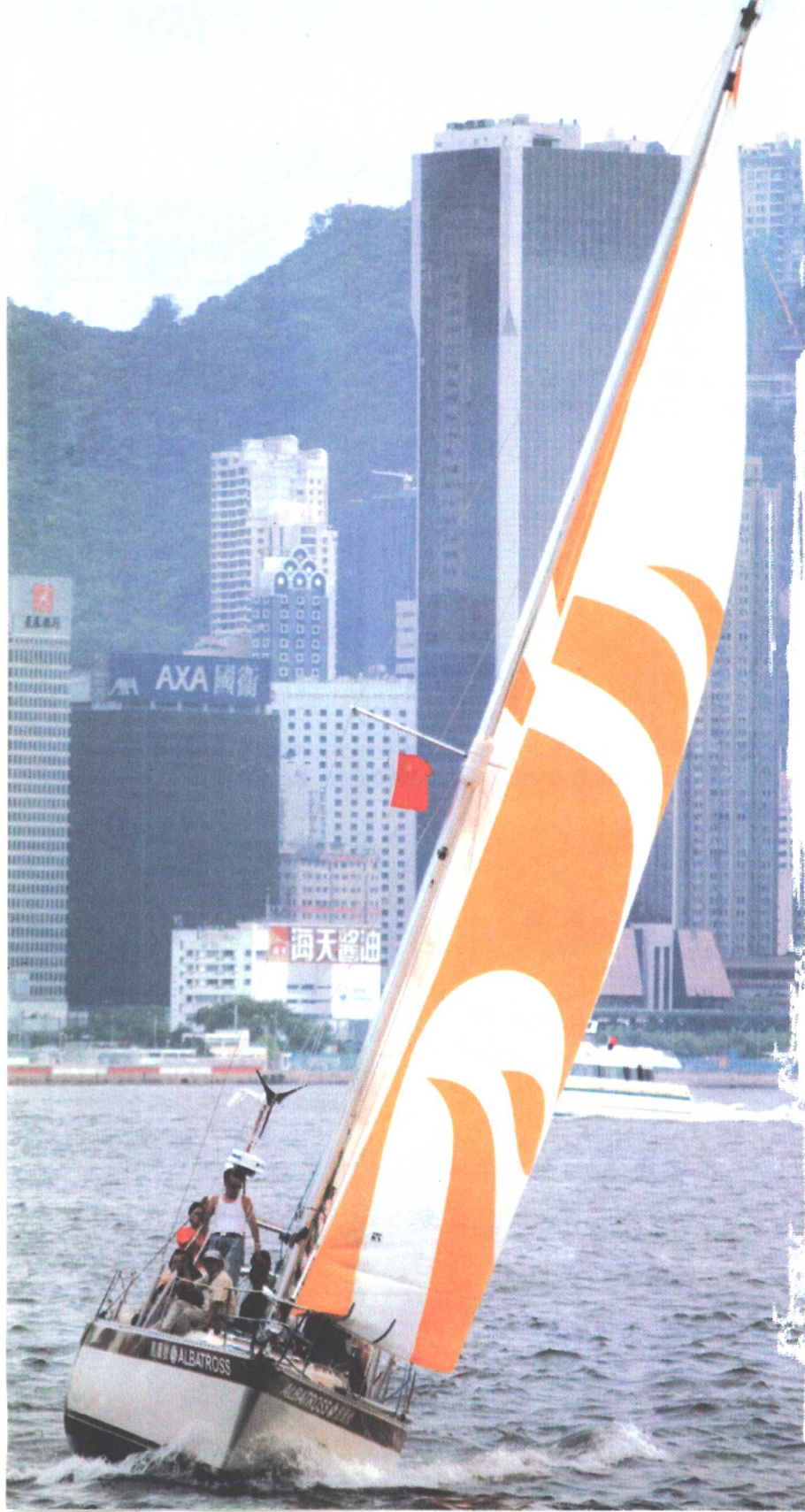
印尼

05

洋



凤凰号在维多利亚港



长风破浪济沧海

序

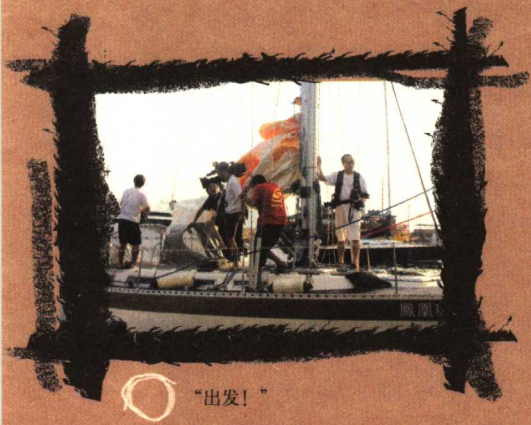
这本书是凤凰卫视4位媒体工作者的出海日志，这次出海是为纪念郑和下西洋600周年而发起的一次远航，远航的工具实际只是一艘名叫凤凰号的单桅帆船，但这艘小船乘长风破万里浪，从太平洋到印度洋，途经20个国家和地区，航程近13 000海里，队员们在一叶孤帆中经历了台风、大浪、高温、曝晒、晕船甚至冷枪等考验，最惊险的莫过于经历南亚世纪海啸，当时凤凰号就在震央区域的安达曼岛，正是在这里，凤凰号第一时间直击了印度洋小岛的重创。但海洋的魅力和队员们的毅力却让凤凰号一次次扬帆、破浪，完成了这次壮举。

想600年前，郑和率领庞大船队，缔造了中国历史上最灿烂辉煌的航海传奇，他用了28年时间率几百艘船，统领数万人，七下西洋才在海上写成这一厚重的史诗；今天小小的凤凰号，一共4位勇士，只用了不到一年的时间就在历史的轨迹上写下新的华彩篇章。这是华人媒体的第一次航海电视行动；是郑和下西洋路线的第一次完整再现；这是为纪念郑和下西洋600周年第一艘启步的航船；也是第一艘走完这条航线的最小的船只；还是惟一一艘由非航海专业人士驾驶的非专业船只完成的一次最长距离的航程，凤凰卫视因此成为第一家采访制作最庞大、最完整、最详尽海上专题报道片的华语电视台。这是现当代华人航海的一次创举，是海洋意识的具体表现，是心胸与自然的和谐追寻，也是体能与毅力、文化与科技的胜利。李白说“长风破浪会有时”，而凤凰号实现了“直挂云帆济沧海”，我为他们骄傲。

凤凰卫视对探索世界的热爱甚至成了一种使命，这次“凤凰号下西洋”是继“千禧之旅”、“欧洲之旅”、“两极之旅”、“非洲之旅”之后，又一次探寻世界的旅程。从陆地到海洋，凤凰开拓的是华人拥抱风浪，挑战极限的胸襟；在全球化的时代，凤凰致力的是不同文明与文化之间的交流互动，而且努力促进这种互动，推动中华民族有更先进强大的国力，建立更恢宏高远的视野，参与更积极和谐的竞争。

比陆地广阔的是海洋，比海洋广阔的是天空，比天空广阔的是人的胸怀。“向海洋”——这是多么令人神往，多么充满自信，多么气势磅礴的三个字。凤凰号虽然只是一艘小船，凤凰卫视也只是一家华语电视台，但我们关心的是整个地球整个世界，凤凰卫视给予世界的，是无限拓展的心灵。

前言



2005年3月16日肯尼亚蒙巴萨当地时间中午12点45分，当我们凤凰号三名成员，从容地由凤凰号上走到陆地上的那一刻，当我们面对前来迎接我们的十多名公司同事，以及当地的肯尼亚朋友的时候，作为首任凤凰号领队，我的内心活动相当复杂，既没有像其他人那样激动不已，更没有感到有何特殊的异样感觉。可能是因为我们在海上漂流的时间太长了吧，对眼前这突然的环境变换还不能一下子适应；也或许是因为我们在海上的时候，已经对同登彼岸的这一天的到来，有过太多的想像、太多的期望的缘故吧。而现在，当这些想像和期望实现了的时候，我反而觉得平静了，一切都像划过的海浪，消失在茫茫的记忆中了。

2004年8月8日，凤凰号在江苏太仓扬帆启航，历时8个月的艰苦航行和拍摄，让我们这些从未航海过的“零海里”电视人，在领略了大海的魅力的同时，也深刻感到了大海的威力和恐怖。在这8个月里，我们预想到的困难，像触礁、大风大浪等，遇到了；我们完全没有预见到的灾难，像海啸、开枪、撞船等，也遇到了，而且险些在劫难逃。看看下面的这些事实吧，你就会从一个侧面了解凤凰号的艰辛历程：

——2004年8月中，凤凰号在舟山沈家门渔政码头，意外地遭一艘公安船猛撞，船体几乎被撞毁，整个活动险些被迫取消；

——2004年9月中，凤凰号在福建马尾海域遭遇强烈热带风暴，当时的风速已达12级，并伴有暴雨巨浪。凤凰号在巨风中，左右摇摆36度仍顽强前行；

——2004年10月初，凤凰号在南中国海双子礁海域遭守礁越军开枪示警，被迫掉头；

——2004年12月底，正在印度洋安达曼岛停泊的凤凰号遭遇海底地震，这次地震引发世纪灾难海啸，27万人死亡。如果当时凤凰号是在海上行驶或停靠在沿岸码头上，后果不堪设想；

——2005年1月底，凤凰号在印度孟买港湾内第三次遭猛烈碰撞（前两次分别在马六甲及邦咯佬岛海

域), 船头围栏被撞毁;

——2005年3月初, 在阿拉伯海域, 凤凰号再遭遇八级风暴。

.....

当然, 这次随凤凰号下西洋, 记忆中也并非全是艰苦或险情。每当我们在漫无边际的茫茫大海上, 迎着冉冉升起的一轮骄阳扬起风帆的时候; 每当我们伴着皓月, 披着星光, 在寂静无声的大海上轮流值班的时候; 每当我们看到成群的海豚在蔚蓝的大海中国绕着凤凰号追逐嬉戏的时候; 每当我们航行在方圆数百海里可能只有我们三个人的广阔时空中的时候, 我深信, 此时精神上的松弛、心域的扩充, 乃至生命似乎都在重新升华、重新点燃的那种感觉, 是常人根本无法在陆地上体会得到的。大海有它的魅力, 有它的玄机; 有它的几乎没有规律的变幻, 也有它令智者和勇者驯服的间隙。大海啊, 就是这样令人着迷, 也令人畏惧。

这本航海日记是我们集体完成的著作, 它字里行间记录和吐露的事件、感慨, 甚至哀怨, 都是真实的, 没有矫揉做作, 更没有半点虚构。在海上, 当我们面临一次又一次考验, 闯进一个又一个陌生环境的时候, 我们没有时间也没有精力像文学作家那样去细细地描述, 去形象地刻划, 有的只是第一时间记录下眼前所发生的一切, 所想到的一切。如果读者能随我们的笔墨一起领略大海, 一起同我们“重走”我们曾走过的航线, 一定会有和我们一样的心路历程。

借此书出版之际, 特别向中国交通部、公安部、国务院新闻办五洲传播中心、中共江苏省太仓市委宣传部、太仓市政府、上海市政府外宣办、浙江省舟山市政府新闻办、台州市政府外宣办、中共福州市委宣传部、福州市政府新闻办、中共长乐市宣传部、莆田市政府外宣办、泉州市政府、中共流花油田党委; 中国驻文莱、新加坡、马来西亚、印度尼西亚、泰国、斯里兰卡、印度、阿曼、肯尼亚等国大使馆及领事馆, 以及在以上诸国的当地华侨、华人和华商, 各类华侨组织或联谊会, 肯尼亚政府、肯尼亚驻中国大使馆、肯尼亚航空公司, 新加坡旅游发展局; 马来西亚马六甲州政府及旅游局, 以及中、外和香港地区新闻媒体, “凤凰网”、“凤凰周刊”、“新浪网”等单位、朋友, 表示最诚挚的感谢。凤凰卫视中文台副台长钟大年、资讯台副台长王酉年, 以及专题部总监黄海波、高级编辑叶扬和“凤



凰号下西洋办”秘书曾嘉敏, 为设计安排“凤凰号”航程路线、前方联络及后勤支持等, 做了大量繁琐艰苦的工作。黄海波和叶扬还直接参与了专题片的后期制作, 特此深表感谢; 公司公共事务部总监王多多及助手张小蕾, 为“凤凰号”的对外宣传做出了重要贡献; 网络工程师王宏波、谢剑平和戴伟东, 一直负责安装测试卫星通讯系统及画面传送系统; 外景部的摄像师杜德基, 多次跟踪拍摄“凤凰号”, 并出色完成了航拍任务。

另外, 凤凰卫视旗下的神州电视有限公司的刘平、刘东宁和李娜, 也为安排“凤凰号”国内段航程和拍摄事宜, 做了大量工作, 一并致谢。师永刚先生为本书的出版做了大量工作, 并提出了很多宝贵意见, 在此特别感谢。

2005年5月8日于香港



目录

序

刘长乐

前言

郑浩

第一部分

郑浩日记

香港→太仓→香港



我从没见过这么大的浪。此时此刻，人是那么的渺小，大海的威力是那么的不可思议，而从巨浪中迸发出来的巨大能量，又是那么的令人无法抗拒。又一个巨浪过来了，有五六层楼高的大浪向我们呼啸地冲过来。

/1

第二部分

何明礼日记

香港→南中国海→文莱→新加坡→马来西亚→印度安达曼岛→斯里兰卡



在万籁俱静之间，除了听到海浪时而咆哮、时而叹息的声音外，还有很多一辈子从没听过的声音，清风吹过帆索的呢喃，钢扣敲响桅杆的禅钟，水滴在水箱中的回响，还有很多不明来历的怪声，心里有鬼的人准以为这是海妖的呼唤。

/64

郑浩日记

第三部分

印度孟买→阿曼→肯尼亚

中午 12 点刚过，鱼钩有了动静，而且还不小。船长立即飞身上前，猛拉鱼钩。不一会儿，不远处的海面上，一条大鱼扑腾乱蹦，溅起一沱沱不小的浪花。没 3 分钟，一条长逾一尺、重达十五六斤的大鬼头刀鱼被我们连拉带扯地拽上了甲板。

下午，一大锅清水煮鱼做好了，味道那个鲜啊！

/144



第四部分

船长翁以煊日记

(2004 年 9 月 29 日——2005 年 1 月 24、25 日)

震灾处处可见，到处是惶惶不可终日地人群，连接 Chatham 岛地那座桥根已完全断裂。又有潮峰袭来，惊恐的人群像另一股潮从桥上往岸上扑，吓得我和司机调头就跑。我打开当地的电台，报道有 2000 多人失踪，被潮水送回来的尸体已有 300 多具！

/188



附录

苦尽甘来寄语凤凰号

凤凰号摄影师 黄睿

沧海茫茫中前行的孤帆

——记在马来西亚马六甲航拍凤凰号 郑浩

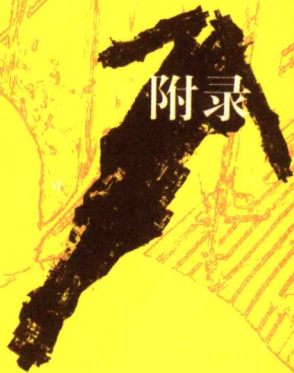
守望西洋

叶扬

凤凰号航海大事记表

凤凰号四船员简历

凤凰号资料





我从没见过这么大的浪。此时此刻，人是那么的渺小，大海的威力是那么的不可思议，而从巨浪中迸发出来的巨大能量，又是那么的令人无法抗拒。又一个巨浪过来了，有五六层楼高的大浪向我们呼啸地冲过来。

香港→太仓→香港

2004年7月24日——9月16日

凤凰号首任领队 郑浩

2004年7月24日 香港 晴

这是凤凰号从香港向江苏省太仓市进发的日子。

按照原定的时间，这天早上7点，我们准时向前往太仓的第一站深圳出发。

公司执行副总裁、中文台台长王纪言一大早也兴致勃勃地来了。我们都习惯把王台长叫“院长”，因为他曾担任过北京广播电视学院的副院长。院长这次跟船的主要目的有三个：一是实地检验一下经过两个多月重新装修后的凤凰号的实际工作状况；二是在船上进行独家照片拍摄，过把业余摄影师的瘾；三是要亲自驾驶凤凰号，显显“二级船长”的功夫。说起来院长还真怀揣有香港“二级船长”证，时不时就拿出来在大伙眼前亮亮，但从不用说明到底是怎么取得这个资格的。

我和船长翁以煊、摄像师王绥琛也老早就到位了，为出发做最后的准备工作。

7点15分，随着我发出“出发”的指令后，船长大声喊道“启航！”，大伙七手八脚地解开了绑在岸边的缆绳，凤凰号终于迎着晨阳缓缓地向维多利亚港湾驶去。

7月25、26日

深圳 浪骑游艇会 晴

在浪骑的两天，基本上是很轻松惬意的。

25日上午9时，根据之前的安排，我和王绥琛跟随游艇会的船员进行海上训练。指导我们的是游艇会“中国一号”比赛帆船船长张廷辉。小张虽然只有26岁，但有丰富的驾驶帆船航海的经验。他曾经代表游艇会参加过多次国内和国际帆船比赛。让小张教练我们这两个航海“白痴”，那可真是绰绰有余。

天气非常好，蓝天白云，但只有微风，而且炎热。小张边驾驶着小型单桅帆船，边教我们如何掌舵，如何看风向，又如何变换帆位。这次实习让我对“见风使舵”一词体会更深了。当然，打八字结也是水手必会的技巧，因

为在帆船上有许多缆绳和操控帆的绳索。要在最快时间内固定这些绳索，就必须懂得打结，船员们都叫它“水手结”。当然了，“水手结”有很多种，用于不同的场合，但八字结是最普遍和用得最多的结。没多久，我们就完全掌握了。

这一夜我几乎整晚未睡，脑子里不停地思考着未来10天航行的事，我强迫自己尽量把问题考虑得周全些、细致些，但总还是觉得不踏实，不尽如人意。

从我房间的窗子望出去，凤凰号正静静地停泊在小港湾内。船虽不大，但真的很美、很坚强。我在心里暗自说道：未来8个月的航程，就全靠你了！



凤凰号出发前，三名船员先来张合照。左起：摄像师王绥琛，郑浩，船长张廷辉。摄于2004年7月24日

7月27日

多云 间有阳光

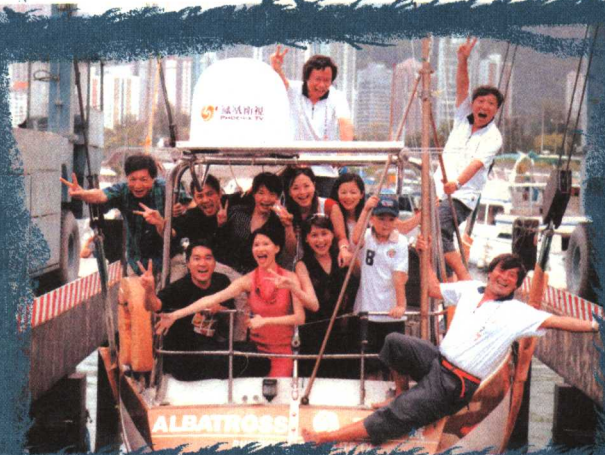
早上9点半，带着朋友们的祝福，凤凰号慢慢驶离码头，驶离了浪骑。

中午1点，我为大家做了在凤凰号上的第一顿午餐：大蒜拍黄瓜就火烧。这些都是海波在深圳为我们准备的。味道当然还不错，只是摄影师阿琛吃完后没多久就吐了。这小子，开始晕船了。

阿琛是我当年在香港亚洲电视台新闻部工作时的同事。后来他到美国旧金山一所电影学校学习电影，毕业后又考上了北京电影学院导演系的研究室，现在还在读，当时因一下子找不到摄影师，我就把他找来了。阿琛为人低调，学究气很浓，大家都对他能否抗过艰苦的船上生活忧心忡忡。实际上，从香港往深圳走时，他已经有些体力不支了，只是没说而已。

下午四五点钟的时候，天已经完全阴了，海面上的浪涌也越来越大。阿琛已很少讲话，只是坐在甲板上对着大海发呆。老天开始下起了小雨，在海上孤帆漂流，还真感到有些微微的凉意。

阿琛早早就卧倒在驾驶舵旁的座椅上睡着了。我和船长轮流守夜，盯着前方的航道。虽然我们激活了自动驾驶仪，但为安全起见，还是需要有人不停监视航道上是否有往来的



凤凰号在出发前和众主持人合影

船只。在茫茫的大海中夜航，能见度很低，我们只有打起十二分精神才行。

海上的第一夜还算平静，但我已经极度地疲倦，感到身体好像已不在听我使唤了。

7月28日 阴天 下雨

早上醒来时已经快9点了，只见船长在掌着舵把，前帆和主帆都已经升了起来。

阿琛还是那样无精打采，脸色发青，我心里想：完了，他可能真的顶不住了。

雨渐渐停了下来，天边开始露出丝丝蔚蓝色。我们已经离海岸线很远了，凤凰号早已行驶在了茫茫的大海中。

下午，阿琛剪片的时候突然忍不住了，对着大海哇哇大吐。本来剪片和传送是在舱内进行的，但他完全不能进舱工作，只好在甲板



从三峰塔眺望太平港，郑和船队驻泊地已不复存在

上剪。在舱内待着的确令人难以忍受，空气不流通，柴油机发出的隆隆噪音和难闻的气味令人窒息。更可怕的是，舱内温度极高，一下去就一身汗，根本待不住，更别说还要对着计

算机剪片了。

传片时，阿琛几乎每隔两三分钟就要爬上甲板透透气，真的很可怜。我对他说，如果坚持不住，别勉强，到汕头就下船吧。他立即答应了。这对整个摄制组来说是个重大的变化。我将此情况汇报给总部，不久总部通知我，同意让阿琛在汕头下船，总部再找适合的摄像师，这期间就由我来拍摄。

夜里雨越下越大，风也越刮越猛。后来我们才知道，我们正尾随着一个热带气流。

7月29日 暴雨 狂风

大约凌晨5点钟，我在舱内被阵阵海浪的拍打声惊醒。勉强站起来，趴在窗口向外一看，吓了一跳。只见船外波涛汹涌，大浪一个接着一个，向船体猛砸。凤凰号被大浪打得东歪西斜，时而被猛地托起，时而又被狠狠地抛下，任由巨浪蹂躏。而我在舱内也很难站稳，只能用双手牢牢抓住扶手，没5分钟就已经腰酸腿痛了。

这时，天又下起了倾盆大雨，风也变得异常猛烈。我使出全身的力气，向舱口处大叫：“以煊，现在怎么样？！”

完全没有回答。我的声音在狂风急雨中显得苍白无力，早就被淹没在风浪声中了。没办法，我只能艰难地向梯口挪动。每移动一小步都很吃力，恨不得赶快趴在地上。边挪动边