



追寻郑和下西洋

被遗忘的航行 郑和下西洋

范春歌 著

中国出版集团
东方出版中心

中国出版集团重点图书出版资助项目

被遗忘的航行

范春歌 著

追寻
郑和
下西洋



中国出版集团
东方出版中心

图书在版编目(CIP)数据

被遗忘的航行：追寻郑和下西洋 / 范春歌著. —上海：
东方出版中心，2005. 1
ISBN 7-80186-268-6

I. 被... II. 范... III. 郑和下西洋—研究
IV. K248. 105

中国版本图书馆CIP数据核字(2004)第100970号

被遗忘的航行——追寻郑和下西洋

出版发行：东方出版中心

地 址：上海市仙霞路335号

电 话：62417400

邮政编码：200336

经 销：新华书店上海发行所

印 刷：昆山亭林印刷责任有限公司

开 本：787×960毫米 1/16

字 数：240千

印 张：17插页4

版 次：2005年1月第1版第1次印刷

ISBN7-80186-268-6

定 价：25.00元

版权所有，侵权必究。

目录

001 启航

013 越南

人生又一次远航的起点//友谊关邂逅友谊//岘港
古雕林//与郑和船队凝视过的目光交汇//华人陈华人
先生

029 柬埔寨

“富贵，真腊也！”//迷失于金边街头//穆奥、周
达观与吴哥窟

044 泰国

请进异国庙宇的航海家//郑和家世之谜//泰国的
郑和后裔们

061 马来西亚

乡音就是让我信任的灯//三宝山·三宝庙·三宝
井//马六甲的“官厂”和“镇国碑”//“秋天来了……”



074

印度尼西亚

站在雅加达中央大街的天桥上 // 三宝瓏：一座以
郑和名字命名的城市 // 难忘黄先生

084

印度

海上寻梦 // 叶名琛与加尔各答 // 塔坝唐人区 // 马
欢笔下的科钦 // 郑和与达·伽玛 // 我到了古里

104

斯里兰卡 / 马尔代夫

遭遇惊恐 // 加勒的荷兰城堡 // “布施碑”：走近
永乐七年 // 机票风波 // 我的灵魂是宁静的

117

阿曼

仿佛置身于《天方夜谭》之中 // 穿行于历史的昨
天和今天 // “撒拉姆，阿莱依空！” // 苏哈尔海洋意
识感悟 // 阿曼人与泉州、广州

134

伊朗

忽鲁谟斯：郑和船队造访的地方 // 在基什岛体验
波斯风情 // 大流士的波斯王宫 // “啊，泰！”

148

埃及

擦肩而过的遗憾//直面苏伊士运河//不邀自到的
巨人: 金字塔//“船王”太阳舟

158

沙特阿拉伯

第一位只身进入沙特的中国女记者//“礼拜的时间到了”//在宾馆遭遇“9·11”//沙漠玫瑰

171

也门

我被一大群腰插大弯刀的男人围住//萨那惊魂//
在郑和船队登陆过的亚丁港//穿行在同胞的墓林中

186

肯尼亚

帕泰岛的诱惑//内罗毕街头失足//蒙巴萨的耶稣
堡//驰往帕泰的木船上//终于见到了法茂人//“中
国的拉姆”

205

坦桑尼亚

去达累斯萨拉姆的班车上//古瓷片与奴隶堡//坦
赞铁路今昔//长颈鹿与中国印花布



莫桑比克

219

飞抵马普托机场//大白天遭遇抢劫//在莫桑比克
武汉老家//毛泽东大道上//笼罩在车难阴影下的首都

南非

231

霍杰士先生叙说中国古地图//又一次街头遭劫//
神秘古地图现真容//在大西洋、印度洋交汇处//迪亚
士航海博物馆寄语//置身好望角

巴基斯坦

251

第三次拿到入境签证//失踪行李追寻记//“我们
做邻居几千年了，从不打仗！”

262

尾声

启航

武汉天河机场远去了，送别的亲朋好友也远去了，霎间我已在浓云之上。班机一直向东飞往长江入海的地方，一段穿越时光隧道的旅行也在飞机直冲云霄的那一刻开始了。

这一天是公元 2000 年 7 月 10 日。

我要赶在 7 月 11 日这天从郑和下西洋的始发港——江苏太仓浏河镇出发，去海外全程追访 6 个世纪前中国那场史无前例的大远航。

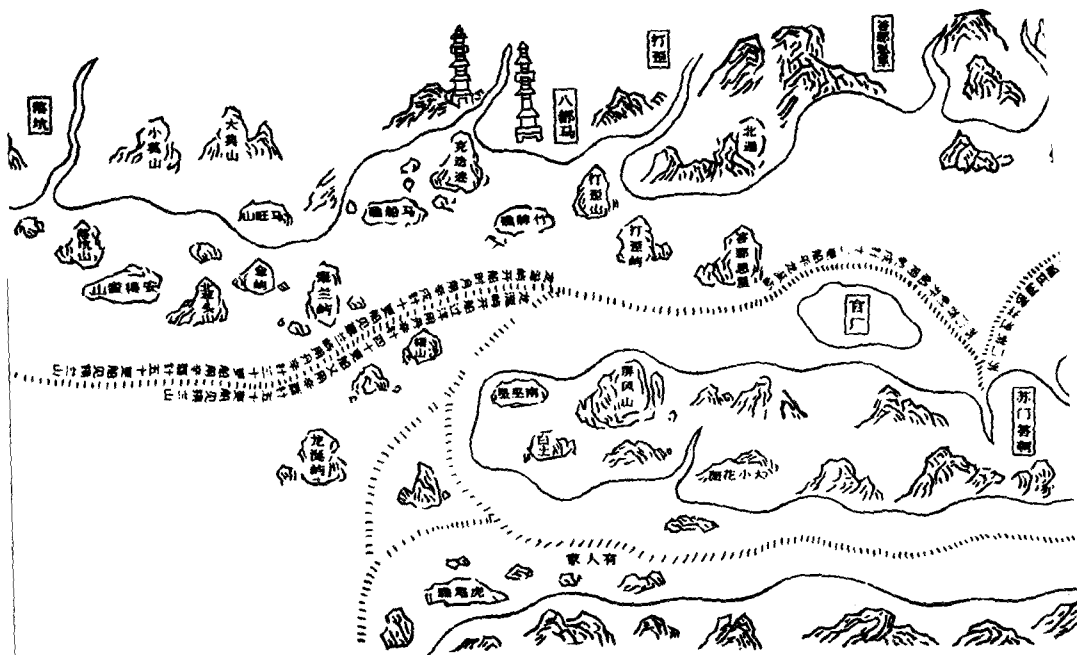
采访选题在 1999 年的夏天就拟定好了。那一年，在世界各地有无数的人早早地为人类即将跨进的新千年策划着五花八门的庆祝方案，不论是准备在千年转换的那一刻坐秋千荡入 21 世纪，还是奔向南极与海豹一起眺望“新千年的第一缕阳光”，地球几十亿人对未来强烈的期盼呈现出一幅千禧年的狂热画卷。人们将众多美好的梦想与祈求寄托在那一天，仿佛它是位历史的魔术师，会在红布突然翻转后托出一个奇迹。

被喻为在人类航船上扮演“瞭望员”角色的新闻媒体却不断将目光回望人类千年来走过的沟沟坎坎，一时间，对历史事件的回溯成为各家媒体重大新闻策划的首选。

启
航

001





郑和航海图(局部,选自明代茅元仪《武备志》)。

在毕业于武汉大学历史系、时任《武汉晚报》总编辑的潘堂林先生主持策划下，报社选择了郑和下西洋这个中国历史上十分特别、也极具争议性的航海事件作为采访主题。

15世纪被誉为人类的大航海时代，出现了一大批声名远播的航海家，达·伽玛、哥伦布、麦哲伦等更是借助地理大发现的业绩，使自己的名字在全世界各个角落广为传播。因为发现和随后的征服，先进的东方和落后的西方在15世纪之后出现了命运的逆转，这种格局直到今天尚未根本改变。

历史同时也告诉我们，15世纪初叶，其实地球上已有一支规模最浩大、技术最先进的中国船队率先远航世界、沟通万邦。

它就是郑和下西洋。

这种规模空前的远航前后进行了七次，时间持续了28年，船队的足迹遍及马六甲海峡、阿拉伯海、波斯湾、红海及非洲东海岸，造访了当



时亚非三十多个国家和地区，堪称人类航海史上空前的壮举。可是，近6个世纪以来，中国人远航的光芒一直为欧洲航海家所掩盖；在许多人心目中，航海家天经地义是西方的。

为掀开被历史尘封的那一页，唤起国人对中华民族那段波澜壮阔的航海史的关注，报社确定了这个选题，并决定派遣我重走郑和路。

摆在我面前的难度除了本身历史知识的匮乏，还有手头郑和下西洋史料的奇缺。明史中对那次航海活动的记载仅有三百来字，民间流传下来的多是当政皇帝朱棣寻访下野皇帝建文帝或到海外搜罗奇珍异宝的含糊传说。报社特意从武汉的高等学府请来著名历史学家冯天瑜先生等人，为我传授史学知识。湖北大学副校长、历史学者周积明先生为我找来当年跟随郑和下西洋的马欢、费信、巩珍留下的三本航海笔记，它们分别是《瀛涯胜览》、《星槎胜览》和《西洋番国志》。这几本书的作者以自身的经历，记述了沿路所见所闻，对船队当时的活动、异域的风土民情均有生动详实的描写。周先生还为我推荐了明代黄省曾著的《西洋朝贡典录》。这四本书都是研究郑和航海史的珍贵史料。

在准备启程工作的同时，我又专程赴明朝建都之地南京，拜访了我国第一个专门研究郑和的学术团体——南京郑和研究会。

研究会设在南京的郑和公园，办公地点在园内一间简陋的平房内，两只木桌、几把长凳加上一台电话，便是全部办公设备。老秘书长孔令仁先生听说我将重走郑和路，大喜说，大陆终于有人叩访这条航线了。他告诉我，除美国《纽约时报》记者追访过郑和下西洋踪迹外，我国台湾省《经典》杂志社也派记者考察了郑和航线，并且已经返回。

原以为自己是第一位“重走郑和路”的记者，没想到海外媒体已捷足先登，因迟到产生的遗憾让我出发的心情变得更为迫切。

孔先生还特别提到，不久前，一位英国男子也找到这间小小的办公室，他就是英国航海探险家列克斯·瓦纳。从年轻时代起，他就开始以复制或传统的工具重走历史上航海家的历程，21岁时曾率领一支国际考察队驾驶一条无引擎等现代航海设备的旧木船，以两年的时间进行了环绕非洲的航行，重走了葡萄牙航海家迪亚士的航路；此后又走过哥伦



布之路、马可·波罗之路；甚至还以一叶竹筏穿越北太平洋风暴区，航程达 6000 英里，再现传说中秦始皇时代远航美洲的航路。这次他来南京时宣布，即将驾驶一条名为宝龙号的木船，从中国出发沿郑和航线到达非洲。

中国尚无人驾船重走郑和航线，所以孔先生很关心我“重走郑和路”采用什么交通方式。我实话告诉他，还没有瓦纳那种能力与勇气。原计划以搭乘远洋货轮的方式走郑和航线，还曾联系了一家远洋公司，但人家考虑到女性随船远航没有先例，再加上手续繁琐，最终没有答应我跟船。后来我自己也分析了搭乘远洋货轮的诸多不便，即使在郑和航线上的国家靠港，也未必能停泊在郑和船队当年登陆的地点，此外采访活动还要受到货轮起运时间的限制。作为记者重在获取采访内容，形式倒是次要的。如果乘飞机走空路，到达一个国家后再前往当地郑和船队登陆的港口，从采访效率来说要高多了。因此很快改变了走海路的初衷，决定仅在郑和下西洋的启锚地江苏太仓搭乘一条能驶往长江入海口崇明岛的客轮，作象征性的出海。

尽管如此，当我得知瓦纳的计划时，内心多么希望第一位驾船扬帆郑和航线的是位中国男人啊！

行囊已经打理好了，一个突如其来的消息却给了我当头一棒：已经承诺支持“重走郑和路”采访行程的商家因决策层人事变动而取消了赞助！

那些天，我像只困兽整日在刚刚装修不久的新公寓里焦虑地踱步，前方是一堵墙，后方也是一堵墙。人到 40 才有了一套属于自己的房子，可是在远航面临夭折的情况下，我不得不考虑是否卖掉它以筹措路上的经费。

在世界媒体对这桩航海事件的关注中，我已经迟了，不能再迟！

在这节骨眼上，报社作了紧急磋商，决定先垫付第一阶段的行程费用，让我如期上路。

方松了口气，办理出国护照的事又风波乍起。相关部门的办事员认为我出访的国家太多，拒绝为我办理公务护照。无奈之下，我只好在市



江苏太仓浏河镇郑和纪念馆中的郑和塑像。

公安局办了一本私人护照。当受报社委托办理多国入境签证的中国记协工作人员带我去外国驻华使馆办理申请手续时，那些听我介绍是报社派遣我去采访的外交官员见我拿着本因私护照，给弄得一头雾水。

多亏中国记协国际部的百般努力，我终于在7月10日早晨7点从北京拿到了第一程所经八个国家的签证。此时，离我从武汉乘机出发奔太仓启航，只剩下7个小时。

我终于上路了！

太仓位于长江的出海口，从青藏高原奔腾而来的江水经过万里跋涉，



从这里泻入碧波万顷的东海。

衔接江海的地理优势使太仓自古以来就是中国海外交通的重要港口，元朝便有了“六国码头”的美誉。公元1405年（明永乐三年）7月11日这一天，郑和船队在太仓刘家港，即今天的浏河镇一带集结出航。旌旗蔽空，鼓乐撼天，二万七千多名意气风发的水手云集，二百多艘巍峨如山的巨舶风帆高张，等待驶向印度洋的各个港湾。

595年后的同一天，我来到了这里。

从东海吹来的风在空气中搅起滚烫的热浪，浏河镇行人稀落，连街头的狗都趴在树阴下懒得翻身。我背着行囊，和专程赶来太仓为我送行的报社社长魏峰先生等一行六人，匆匆赶往浏河镇的郑和纪念馆。

上世纪80年代，中国建了三座郑和纪念馆，其他两座分别在明朝建都之地南京和郑和船队等候季风扬帆出海入洋的必经之地福建长乐。

“郑和”一袭白袍端坐在纪念馆的前厅中央，仿佛正在等我。

我在他脚前敬献了一束鲜花，但我想他可能更愿意我带给他一掬海水。63年的人生，足足有28年的岁月他都是在波涛汹涌的海上度过的。作为身居高位的宦官，他没有像被后人耻笑的李莲英、安德海之流那样周旋于皇宫的高墙之内追权谋利，却肩负国任走出宫门、国门，率领世界上规模最浩大的一支船队去远航，让中国人豪迈地驶向辽阔海洋。

美国《国家地理》杂志社新出版的“人类千禧年探险图”上，推出了一千年来世界上最富影响力的三十几位赫赫有名的探险家，亚洲仅有一位，那就是郑和。他从容淡定地站立在那些金发碧眼的探险家行列里，一身雪白的明式长袍，犹如海浪般耀眼。

身为率领船队七下西洋的主帅，郑和的太监身份使他数百年来为一些人所不屑。别说将他划入世界最伟大的航海家之列，即便列入正常的男人，那些视男根为男人之本的人也是会将他打入另册的。但在我看来，他是真正的中国男儿，让在他之前和在他之后的众多男人黯然失色；我也视那些和他并肩站立在远洋船头的二万多名中国水手为真正的男儿。

与上述评价相反，郑和在中国海军史上的地位倒是相当高的。我国军舰向来以地域名命名，第一艘标志中国海军由“黄水军”（近海海军）

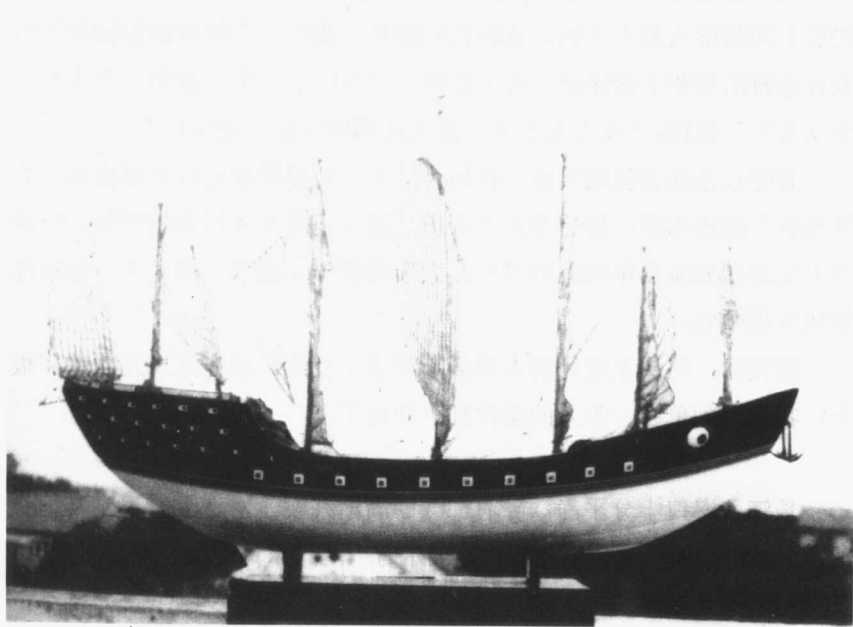


向“蓝水军”（远洋海军）转变的远洋舰却以郑和的名字命名，开创了人民海军以人名命名军舰的先例。迄今为止，中国历史上层出不穷的风流人物中只有两人获此殊荣，另一位是甲午海战的民族英雄邓世昌。

我曾专程登上“郑和”舰采访。当舰长祖述明和政委翟永远知道我将重访郑和航线时，当即铺开雪白的纸张挥毫写下一首诗：“蓝海出航郑和舰，征程遥指水天线；春歌催我挂云帆，耕涛犁浪酬宏愿。”当时我将诗稿仔细地叠好，放进了行囊。

今天，我也要像一个水手那样出航了。

在天妃宫大门口，我意外地发现了一队身着戎装的军人整齐地站在烈日下。原来，郑和纪念馆馆长黄守蘋女士为了增添出发的气氛，特意请来了江苏海警支队的十几位战士为我“壮威”。按照当地人送别渔民出海的传统习俗，指导员杨家雄率领大家点燃了大门两侧悬挂的12串红红的鞭炮，郑和纪念馆74岁的老馆员闵仁顺则不停地点燃手里的冲天炮，鸣“礼”36响，寓意这一路“六六大顺”。



郑和宝船模型。



望着闵老先生在震耳欲聋的爆竹声中快乐如顽童的身影，不知为何，我心里涌出几许酸楚。偌大的中国，真正关注这段波澜壮阔的航海史的人并不多。记得西方一个拍摄郑和航海历史的摄制组来到中国，问到许多人，却都不记得郑和何许人；但他们大都知道欧洲的航海家麦哲伦和哥伦布。人们更不理解，一个明朝的太监怎么会让诞生过大航海家的西方人产生如此浓郁的兴趣，千里迢迢来中国追踪。

爆竹声也打破了浏河镇的宁静，几位在家门口淘米洗菜的老妪惊奇地放下手里的家什，好奇地打量着我这个背着大行囊走出天妃宫的女人。鞭炮散尽后，她们又埋下头继续洗菜淘米。我则踩过猩红的爆竹碎屑走向港口。

驶往崇明岛的崇明三号小客轮已经停在码头，载满从浏河镇前往崇明岛的乘客准备启航。临登船的一刹那，黄守蘋馆长忽然搂住我的肩膀哭了：“郑和当年下西洋几万人马出航，今天的你却是只身上路。”在众人的目光中，我按捺住快要涌上眼眶的泪水，紧紧地拥抱着她；之后，快步跨进船舱。

我手提肩背三件行李，费力地挤进乘客中间。解缆的船员奇怪地问，码头上的那群人怎不上船？我说他们都是送我的。当船员们得知我从当天开始将沿郑和下西洋的航线采访时，似乎吓了一跳：“就你一个人？一个女人？”我说：“女人怎么了，女人还驾驶宇航飞船呢！”

老船长连连说我福气好。我问为什么，他说轮渡连日来都挂着“大风停班”的告示牌，恰恰今天才开班，眼下正是季风过来的时节。听说当天是郑和船队当年启航的日子，人家都说一定是“三保大人”郑和保佑我启程顺当。

谈笑间，码头上送行的人群渐渐淡出了视线。站在江风劲吹的甲板上，我意识到单独一个人的旅程真正开始了。

长江入海口十分平静。随着江面的渐渐开阔，水域上看不到其他行船，更显得崇明三号轮形单影只，偶尔有一两只水鸟围绕它盘旋了两圈，又魔幻般地消逝了。

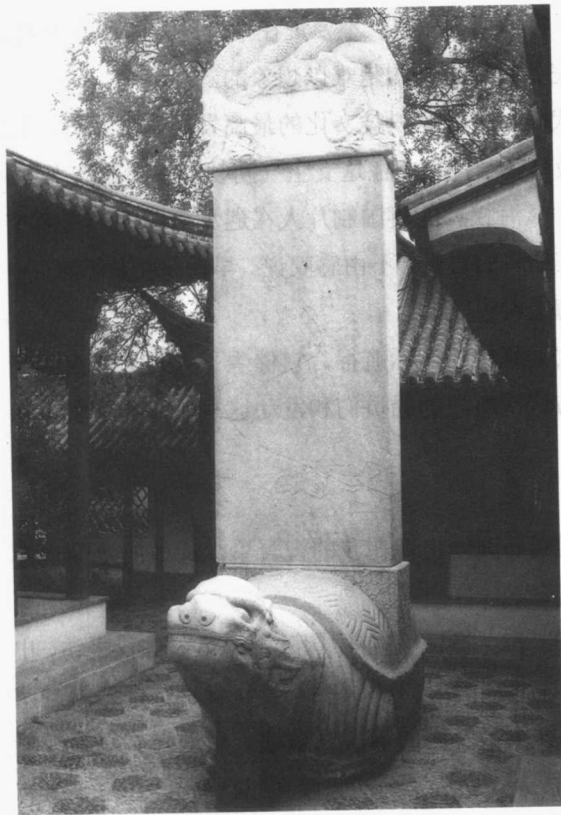
1405年海上帆墙林立的一幕如雁过无痕。

“郑和的宝船到底有多大？”老船长颇感兴趣地问我。我反问他崇明三号轮有多大，他笑笑答：“450吨。”

跟随郑和下西洋的巩珍曾在他的《西洋番国志》中不无自豪地描述“其所乘之宝舟”：“体势巍然，巨无能敌，篷帆锚舵，非二三百人莫能举动。”史籍中还记载，郑和宝船“长四十四丈，宽十八丈”，按此推算，当代学者分析载重量可达7000吨以上！

如果说巩珍书中的描述还有文学夸张成分的话，那么按南京宝船造船厂遗址发现的一根长达11米的舵杆推算，船只的吨位也应在三千吨以上。

无论前者还是后者，它们都堪称那个时代海上的“巨无霸”。



永乐皇帝于永乐十四年在南京天妃宫内立的“御制弘仁普济天妃宫之碑”。

该碑记录了郑和船队出使的目的以及海上的经历。





郑和船队的人员规模也是惊人的，二万七千八百多人，相当于现代一个军团的编制。当今一支航空母舰混合编队出发，也不过七八千人！船队除了配备的文武官员，还有大批技术人员、翻译、工匠、水手，仅医士和医官就有一百八十名。

船只的配备分工更是十分科学和精细。既有运载分送各国名贵礼品和通商物资的宝船，也有支撑船员后勤供应的粮船，装运马匹的马船则是便于船员登陆后乘马精悍灵活地前进，坐船与战船都是军用船只，以保卫船队安全及应对突然的战事。除此之外，还有专门贮藏淡水的水船。在没有卫星导航和无线通讯工具联络的中世纪，二百多艘船只组成的庞大船队投放在辽阔的海洋上，真近似于“海上牧羊”，但中国航海家们依靠罗盘、牵星板、重锤、天盘等地文导航和天文导航设备，能综合分析 and 准确测定船舶的位置与航向，这是何等的了得！

为此，连当代的海军将领们都惊叹：不要说在中世纪，即便在今天，如此大规模的远航没有完备的组织结构是难以想象的。

如今天的太空探索代表一个国家科技文化的最高发展水准那样，15世纪人类的海洋文明的最高智慧都集中在这支生气勃勃的中国船队上了。

一位拍摄大型纪录片《海权》的英国制片人在遇见美国的一支航空母舰编队浩浩荡荡游弋在红海的时候，不由感叹说：早在500多年前，中国人就以这种阵势从红海上经过了！

这是世界历史上首次大规模的洲际航行，它催生了人类大航海的磅礴日出。可惜的是，参与这次航海的船员们和发动这次航海的中国永乐皇帝却都未能意识到。

高亢的气笛声里，崇明岛渐渐出现在我的视野里，浑黄的水面也渐渐泛蓝，大海向我涌了过来。

我对海并不陌生。1994年，我只身进行中国陆疆万里大扫描采访，出发就从海边开始的，结束在北部湾海岸。1998年，我参加中国记者赴南极采访团，曾乘船穿过地球上最暴虐的德雷克海峡。极地之旅留给我最深刻的印象是，那片冰雪覆盖、人迹罕至的大陆（包括海洋），几乎所有