

古語有云：「新官上任三把火」。這次回到香港，船長被委派前往上海滬東船廠接收新船東方加拿大輪（M.V. OOCL CANADA）。據他所說，此船能裝載 8,888 二十呎標準貨箱，比我們公司最大級數的船多載一點點的貨。船長走了而後，取而代之是我們公司的其中一個皇牌船長。新來的船長是英國人，當年他在東方亞特蘭大輪（M.V. OOCL ATLANTA）工作時，曾經應國家地理頻道（National Geographic Channel）的邀請接受訪問，相信海事訓練學院或香港理工大學的同學及畢業生也看過該紀錄片。新來的船長的作風與上一任船長迥然不同，給我們帶來很多衝擊。首先，每逢星期日執行房間例行檢查，如果房間及衛生間稍有骯髒邋遢的地方，便會向你發出「黃牌」（便條紙），提醒你加強清潔該處地方。此命令一出，導致每逢星期六就展開吸塵機爭奪戰，由於吸塵機數目不夠，有時甚至要動用到駕駛台的吸塵機，以便縮短輪候時間。至於對我們甲板見習生來說，每逢星期五就是黑色星期五，船長為你親自補習九十分鐘，並要求你背書，現在我背得頭快要爆炸了，再加上 0400-1000 及 1600-2000 要值班及檢查冷凍貨箱，身心感到十分疲憊。不過，自從他來了以後，我們的早餐多了一個選擇，那就是我最愛吃的玉米片了，不致於經常與稀飯和粉麵打交道。選擇多了，胃口自然也好了。在高雄往長灘這段航程裡，我與初級船員和大副一起更換船艙全部八台絞纜機上的大纜繩。首先，我們在船艙的舵機房把新纜繩拆開，然後利用絞纜機旁的滾筒帶動纜繩至甲板，接著把纜繩的一端抬到船頭。到了船頭，把舊纜繩排開，再套上新纜繩，而其它新纜繩則一條接一條被從船艙帶到船艙進行替換。至於舊纜繩的命運，則從船艙帶到船尾，然後存放在舵機房裡。當工作完成後，水手長才告訴我那些纜繩每卷重 0.75 公噸，長 200 公尺，現在回想起工作情況，感覺真的很累。

每逢週末，我們全體船員會聚集在船舶管理中心（Ship Management Center）看教育電視，內容大多是講述職業安全健康、環保、保安等。看罷教育電視後，我們則進行安全訓練；在眾多項目中，我最怕穿 BA set，因為主要是自己比較緊張，有時候會手忙腳亂，導致浪費不少時間，為了縮短時間，惟有自己多加練習了。除安全訓練之外，見習生有時候會被邀請主講某些課題，而這些課題主要是由大副安排。當以上環節完成後，我們把救生衣穿好，把浸水式保溫衣拿好，然後前往救生艇集合點進行演習。至於消防訓練，我們雖然不會像在學校有真實的火警，但是也要穿帶好整套裝備，然後模擬進入火場。除此之外，我們也要測試一下消防龍頭是否運作暢順，如果被港口國監控的驗船官發現，嚴重的話有機會被扣船，導致公司蒙受不必要的損失。

這次抵達美國長灘（Long Beach），大副安排我在 0400-0800 及 1600-2000 當值貨班。不過，由於這段時間正好是海員中心開放時間，所以我只好拜託其他船員替我買明信片，寫好了，然後讓港口代理替我寄往香港。每次去到長灘，我總會把我的中學同學約出來一起吃晚飯，順便去超市為我的糧倉補給一下。在停靠長灘的五天裡，我利用無線寬頻上網，這次我選了一個無限上網的計劃，二十四小時全天候上網。自從有了這個玩意，我就可以盡情上載相片，與香港及英國的朋友玩 webcam。有了它，彷彿感覺太平洋不存在，自己與香港很接近。此刻，使我想起以前香港電訊廣告的一句話：「遠在天邊，近在咫尺」。另外，上次有兩位見

習生分別在廈門及香港放船，然後在長灘有兩位分別來自威爾斯及蘇格蘭的見習生上船填補空缺，甲板及輪機各一名。其中蘇格蘭見習生是第一次跑船，對每樣事物感到很新鮮，而威爾斯見習生則是第二次跑船，他曾經在公司旗下的 ICE CLASS 船做見習生，並且與我分享他的工作經驗，感覺很新鮮，聽得津津有味。

離開長灘後，在駛往台灣高雄的途中，大副說讓我在 0400-0800 及 1800-2000 到駕駛台當值，而 0800-1000 則跟隨水手長在甲板工作。雖然這好消息比我想像中來得晚，不過總比沒有消息的好。上到駕駛台，我是與三副值班的。每次當班時，我們要每兩小時為船在海圖上定位，看看是否按照所定的航線行駛。同時，我要利用方位圈 (Azimuth Circle)、天體 (例如：太陽、月亮、星)、航海天文曆 (Nautical Almanac)、對數表 (Norie's Table) 為船上的磁羅經及陀螺羅經量度誤差。以前我在學校裡也學過，對於當時的我來說感覺比較抽象，不過現在每天跟它們打交道，感覺也變得實在了。由於我們公司的船隊參與香港天文台「志願觀測船」的工作，所以我們要分別在世界協調時間 (UTC) 的 0600、1200、1800、0000 發送當時的天氣情況給香港天文台，以便繪畫天氣圖，讓該區域的船隻明瞭他們所在位置的天气情況，採取適當的應變行動。與此同時，三副亦訓練我如何觀察風向、水流、雲層等，好讓我把準確的資料摘下，然後傳送給香港天文台。在晚上，如果天朗氣清，萬里無雲的時候，抬頭便會看見滿天都是星星，簡直是一片星海，有時候甚至可以看到銀河。凌晨值班時，外面黑漆漆的，看到這樣的美景，相信如果你也看到的話，也會在駕駛台外面多逗留一會，慢慢欣賞。傳說中，牛郎和織女被銀河相隔，每年只有七月初七 (七夕) 才會相聚一次。很幸運，這次我除了可以看到北斗七星、天蠍座之外，還看到牛郎星及織女星。除了在駕駛台當值外，因為船上載有冷凍貨櫃，二副、三副及見習生需要輪流去甲板檢查溫度是否超出設定的範圍，有時候船上載有液態氣體貨櫃時，也要檢查壓力錶的讀數，以便監察是否有異常情況。

在以往的航次中，我們由香港開往長灘，先在高雄作短暫停留，然後繼續行程。但是由於在高雄往廈門中間加插了福州，所以我們東行時不停高雄，直驅長灘，但是西行往亞洲時仍舊於高雄停留。在香港前往長灘的兩個星期航程裡，我和二副在值班時偶爾談天說地，回憶以前在學校上學的日子，與我分享他的工作經驗，讓我見識不少。另外，他不忘指導我的定位技巧，盡量減少利用全球衛星定位系統 (GPS)。縱使以前我在學校裡老師給我們講解過，但是畢竟日久生疏，使用起來不怎麼熟悉，後來加以訓練，現在好多了。另一方面，這次去美國，船一直在左右搖動，使我感覺有點不適，只有回亞洲的時候感覺比較好一點。問過二副後，才知道箇中原因了。原因是主機並非以高速轉動，以便維持經濟運行速度，達致省油的目的。再加上水流是從船尾沖往船頭，阻力大了，船自然搖晃得厲害。

這次是我最後一次去長灘，不得不爭取點時間去旅遊一下。正當我盤算著去哪裡的時候，二副給了我一些建議，還提供了不少方案讓我參考，下班回到房間後，就開始計劃行程了。在六月一日 (星期三)，與威爾斯見習生安排好值班的事情後，首先去參觀瑪麗皇后號郵輪 (R.M.S. QUEEN MARY)，可惜因為時間太早的關係，展館還沒開放，於是便前往 Downtown 乘坐輕軌列車往洛杉磯 (Los Angeles) 進發，下午再回來。去到洛杉磯，我並不急著去好萊塢 (Hollywood，香港人稱它為「荷李活」)，先去 NBA 洛杉磯湖人隊 (Los Angeles Lakers) 的

主場 — Staples Center，在外邊拍了幾張照片，再慢慢走向 7th Center 車站乘坐地鐵前往好萊塢。正當我為沒有地圖而發愁的時候，幸好想起二副的提醒，在汽車出租公司拿了一份洛杉磯的地圖，有了它，我便不會走冤枉路了。按著地圖的指示，從地鐵站出來沿著大路走，終於到達好萊塢了！到了好萊塢，到處都是賣紀念品的店鋪，主要是與電影相關的，其次是與「HOLLYWOOD」大牌坊相關的。大概兩年多前左右，我第一次去美國的時候，也去了好萊塢。當時導遊領我們去中國劇院（Chinese Theater），還帶我們去看香港著名導演吳宇森的掌印。不過，相隔這麼久，這次去好萊塢的時候就找不著吳導演的掌印，也許是有緣沒份吧。臨走的時候，我給自己和朋友買了一點點紀念品，回到香港的時候再與大家分享。

到了下午一點多，也該回到長灘參觀瑪麗皇后號郵輪了。去到船旁，正當想買票進去的時候，想起船長的建議：先由酒店的正門進去，向門僮問路去酒吧，然後繞一段路，就可以去博物館的部份了。雖然有少許麻煩，但是可以省去買門票的錢。瑪麗皇后號是屬於英國 Cunard 郵輪公司旗下的客輪，於 1936 年下水。在二次世界大戰時，曾經被英軍征召「入伍」，協助運送士兵上戰場。此船擁有四台蒸氣渦輪發動機，最高轉速可以達到每分鐘二百轉，比我現在工作的貨櫃船差不多高出一倍。她的最高航行速度可以達到三十五節\*，就連德國納粹海軍的 U 系潛艇也追不上。當她退役後，便成為一座集水上酒店、博物館、餐廳於一身的歷史文物。雖然經歷過戰火及歲月的洗禮，但是外表和內裡依然保存得很好。登上船後，感覺好像回到數十年前一樣，木質甲板、長長的走廊、磨沙浮雕玻璃、實木柱廊、意大利麻石地板……臨離開瑪麗皇后號時，我在一家店子見到一本講述伊利沙伯皇后號（R.M.S. QUEEN ELIZABETH）的畫冊，雖然有點貴，但是心裡覺得不能錯過，於是一於買之。伊利沙伯皇后號對於香港有一定的歷史意義，她是我們公司的創辦人，有船王之稱的董浩雲先生從英國 Cunard 郵輪公司買過來的，並把她重新修葺和改造，打算變成一座海上大學，故名海上學府（S.S. SEAWISE UNIVERSITY）。可惜，當修葺工程差不多完成時，在 1972 年 1 月 9 日中午時分，她不幸在青衣對出海面葬身火海，成為全球的新聞頭條，而當時滅火輪葛量洪號（ALEXANDER GRANTHAM）奉召到場參與救援。她把水砲升高 18 米，不斷向海上學府船身射水，到最後都是無功而回。現時，葛量洪號被安放在香港鰂魚涌公園，搖身一變成為一座陸上博物館，這次回到香港應該抽點時間去參觀。

在返回亞洲的航程中，我們按照天氣預報的建議，先往北走，經過阿拉斯加、阿留申群島、白令海，然後經日本的北海道與本州之間的海峽，再日本的西邊往南走，駛向台灣。當船接近日本時，我們遇上低氣壓，海浪比平常大，船身搖晃不定，使我感覺不適，晚上吃完飯回到房間，忍不住要嘔吐。這時，讓我不禁想起其實人是非常渺小和脆弱的。人們經常說如何克服大自然，但是遇到惡劣天氣、天災，我們只能無動於衷。就算我們公司的船非常龐大，能川航於大海之中，一旦遇上大風浪，也只能任由風浪擺布，唯一可以做的是盡量找出路線，遠離低壓區。慶幸的是，六月十九日抵達高雄時，天公造美，讓我可以抽空去觀光購物。不過，每當想到在香港要與另外兩位見習生商量調班的事就頭疼了……

六月二十四日回到香港，先把一部分的東西扛回家裡，然後再去港鐵站帶幾位師弟和老師去參觀我的船。他們一到駕駛台的時候，對很多東西顯得特別感興趣和

好奇。雖然我對駕駛台的設備和儀器不太熟悉，但是我會盡量給他們解釋一下。在參觀的過程中發生一段小插曲，就是船長邀請全體師生在船上享用午膳，讓師弟們品嚐一下船上飯菜的味道是怎麼樣的。經過差不多兩個小時的快樂時光，參觀活動也就此結束。下午五時左右，我們又展開魔鬼金三角的旅程了，到了六月二十七日，我就正式放船回家了。

\*（每節等於 1.852 公里／小時）  
北緯 22 度 18 分  
東經 114 度 10 分  
東方東京輪（M.V. OOCL TOKYO）  
香港  
二零一一年六月二十七日

---

方威：東方海外貨櫃航運甲板見習生，*AMNI, AMIS*

編者寄語：

方威的這篇散記，用質樸且真誠的文字記錄了一名年輕的新手海員剛剛開始航海生涯時所體會到的激動、快樂、艱辛及成長，感情真摯，描寫細膩，令讀者對海員生活感同身受。同時，作者在字裡行間中還傳遞出一位年輕人在面對挑戰時的堅持不懈及苦中作樂的生活態度，這份樂觀的精神也給予讀者極大的鼓舞及激勵。現今香港的海員數量相對匱乏，所以能夠看到像方威一樣土生土長的香港年輕人勇於選擇這份職業並從中迅速成長使人倍感欣慰，也有所啟迪。香港的海運界還需要更多這樣堅定執著的年輕人，也需要更多這種不畏勞苦、積極向上的精神。