

經過一星期的航程，船於四月二十七日清晨抵達新加坡巴西班讓碼頭（Pasir Panjang Terminal）。抵港之前，大副已經事先安排我調換值班時間，協助剛剛升職擔任三副的小李。過去我一直以小李稱呼對方，從今以後，我也要改口稱呼對方為李三副了。在工作方面，李三副主要負責消防設備、救生設備、訊號工具（包括訊號旗、日間訊號燈）的維修與保養，航行及貨物裝卸值班時間為每天日間及晚間八時至十二時。除此之外，每逢舉行安全訓練時，我們亦需為與消防及救生的課題準備相關的工具及材料，向各位船員重溫及提供最新安全資訊。由於我們曾經於上一條船一起合作的緣故，大家了解對方的性格及行事作風，雙方建立了很好的默契，工作效率亦提升不少。當遇到困難時，大家會一起商討解決方法，例如舵機房的消防栓處於較低的位置，加上管路方向是縱向等因素，海水所夾雜的泥沙容易積聚於管道內，導致海水不能從消防栓噴出，影響消防安全。剛好我在第一條船實習時也遇到同樣的情況，於是建議三副向輪機部借用一根大鐵管，然後用盡全力，迅猛地敲擊管路，讓管路內的泥沙變得鬆散，從而令海水可以暢順地噴出。除了保持管路暢通外，我們亦為消防栓進行定期保養，當中包括為消防栓閥桿加添潤滑油、除鏽、上漆等。遇上海水滲漏時，我們要把整個消防栓拆開，使用人手及機械切割車床打磨把閥盤及閥座至平滑，令兩者的表面緊貼，達到防漏的目的。至於救生設備方面，每週需要為救生艇進行例行檢查，測試救生艇主機，替鋼纜和滑輪加添潤滑油。另外，每月定期把救生艇從固定存放位置放出，直至艇身碰及水面。而個人救生裝備方面，我們定期為救生衣及浸水保護衣作全面檢查，包括檢查燈泡、反光帶、哨子、拉鏈等。假如遇上零部件已經超過使用期限，我們必須找一個新的去替換，否則到了危急情況時不能使用，可能引致嚴重後果。

除了上述的工作職責及範疇之外，李三副和我一起值班時，還會教授關於航行值班瞭望及船舶操縱（Navigational Watch-keeping and Ship Handling）的相關技巧及要訣。剛好我們的航行路線途經印度尼西亞爪哇海（Java Sea），該處聚集不少漁船進行捕魚作業，甚而還有橫水渡客輪於航道（Fairway）中左穿右插，正好是訓練的好機會。一般而言，當遇上有船隻在前方時，三副先問我前方船隻的種類及動態，然後觀察雷達上的數據，繼而問我應該採取哪些行動避讓船隻。如果我的建議是正確的話，三副便會從旁觀察我的行動。相反，如果我的建議是不正確的話，三副先採取行動，然後給我分析錯誤，令我加深印象。採取行動時，我們還要密切觀察其它船隻的動向，周邊是否有半浮潛的漂浮物（例如：漁網、漁網浮標等），以防纏住螺旋槳，導致船舶失去動力。

在船上擔任甲板見習生，一般而言大副會為每一位見習生編配一位副長。根據慣例，通常相隔一段特定的時間（例如：若干航次或月份）就會讓見習生換班，目的是讓見習生熟悉不同副長所負責的職責及日常工作，為將來的工作做好準備。另一方面，見習生亦擔任所屬副長的助手，從旁協助副長處理業務，於航行值班時代替舵手（Quarter-Master）擔任瞭望員（Lookout Man），觀察周邊海域的一切狀況。在晚間值班的時候，副長及見習生要利用駕駛台上的儀器及工具（例如：雷達、望遠鏡、陀螺羅經、方位圈等）進行瞭望。如果前方有一艘船迎面而來，我們需要觀察其動向並判斷碰撞的風險，繼而採取行動。

大部份人對船員的傳統觀念是「煙不離手，酒不離口」，經常抽煙或酗酒。但是，公司對於個人的香煙、酒精類飲品消耗和儲存量有嚴格的規定，以免影響航行駕駛安全和觸犯當地相關法例。一般而言，在靠泊、離港、值班前四小時內，所有船員均不得飲用任何酒精類飲品。為了確保航行安全，駕駛員會謹守戒律，即使值班前有任何派對，也堅決滴酒不沾，直至下班後回房間淺嘗一小杯，以紓緩一天的工作壓力，輕鬆一下。至於香煙方面，由於會使人上癮的關係，我一根也沒有抽過。

每逢船靠泊碼頭，做完手上的工作後，經大副批准，我便會收拾個人行裝，準備上岸遊玩。幸運的是這條航線大部分的碼頭與市中心的距離頗為接近，乘車只需大半個小時便可以到達了。猶記得在每一個碼頭第一次上岸遊玩的時候，自己先跟隨其他同事一起乘坐海員俱樂部的穿梭巴士前往市中心，在街上閒逛的時候會記下重要的建築物或地標，以便自己尋找回海員俱樂部的路線。不過，到第二次上岸的時候，自己已經可以靠著智能手機上的地圖慢慢向目的地前進，有時候還會下載當地的手機旅遊應用程式（Mobile Apps），尋找當地的旅遊熱點。隨著經驗的慢慢累積，自己對當地的環境亦開始逐漸熟悉，上岸活動不再僅局限於逛街、購物、吃飯這麼單調了。還記得在墨爾本的雅拉河（Yarra River）河畔漫步時，發現有人騎著藍色的自行車駛過。後來走到 Flinder Street 車站附近發現有自行車租賃點，於是我便租了一輛自行車，戴上安全頭盔，沿著自行車專用車道一邊騎著自行車，一邊欣賞沿途的景色。由於我們的船屬於固定班輪，所以相隔五星期便完成一個航次。正因如此，我可以把每一個港口的景點分開數次細細欣賞，偶爾甚至可以與朋友相聚，共進晚餐或小酌一杯小酒，令上岸遊玩的經歷錦上添花。

跟其他船員不一樣，我個人比較喜歡扛著背包，拿著智能手機地圖和數碼相機，按照旅遊書籍和指南，以及在船上安排好的路線前往景點。我經常會參觀博物館和動物園，皆因參觀博物館可以使我大開眼界，增進知識，了解當地的文化和歷史，從而充實自己。在我已參觀過的博物館當中，位於澳洲悉尼市達令港（Darling Harbour）的澳洲國家海事博物館（Australian National Maritime Museum）給我留下深刻的印象。館內的展品非常豐富，展出不同年代的航海儀器、船舶模型、客輪用品等，其中館內展出了一艘建於 1978 年的全世界速度最快的快艇——澳洲精神號（Spirit of Australia），它的最高速度可以達到每小時 511 公里，至今仍然未有任何快艇可以打破此紀錄。適逢今年是澳洲海軍建軍一百週年，很多來自世界各地的帆船駛進達令港，包括英國、荷蘭、新西蘭等，大部份都是按照十九世紀的風格而建造。船上的船員一般都是十來歲的年青人，他們都是當地的海事青年團成員，透過航海去遊歷世界各地，增廣見聞。相反，香港的年青人大多數屬於「低頭一族」，只顧著玩智能手機的遊戲，不願意參與戶外活動，最後錯失了獲取寶貴生活經驗的機會。

我的父母除了有朋友在澳洲居住之外，也有朋友在新加坡居住。其中李叔叔的父親認識我的祖父，算起來我們兩個家族建立的友誼已經延續至第三代了。每次船停靠新加坡至少有四十多個小時，所以有時間我便跟李叔叔見面，閒話家常。李叔叔把我看作是他的乾兒子，每次去他的家作客時，李姨姨都會準備家常小菜（香港人稱家常小菜為「住家飯」）以慰我思念家人的心情。遊子在外，每逢靠港的時候，就算工作再忙，也會打一通電話給家人，了解一下家裡的近況，更重要的是消除他們對我的擔憂，讓他們安心。還記得九月份停靠新加坡時，伙食供應商送來七盒中秋月餅慶祝中秋節。到了中秋節當天，船長向每位船員發放月餅，晚上還有豐富的自助晚餐供應，大家都盡情享受每一道菜肴。晚上值班的時候，我在駕駛台看到一輪皎潔的明月掛在漆黑的夜空中，旁邊還有幾顆比較明亮的星星散落在月亮旁邊，帶有一點「七星伴月」的味道。猶記得當晚天朗氣清，海面平靜得像一面鏡子一樣，月亮的倒影清晰地投影在海面上。船在大海航行時，球鼻艙把平靜的海面破開，形成波光粼粼的畫面，隨風送來陣陣的海浪聲，為中秋夜值班帶來一點詩意。

時光荏苒，我在這條船上度過了八個月的光陰，而我的甲板實習生生涯於新加坡靠泊妥當後而劃上完滿的句號。在過去的十八個月實習生生涯當中，本來我對於航海還比較抗拒，甚至十分畏懼。後來在上司和前輩的教導，朋友的開解下，慢慢對它產生興趣，甚至願意花時間去鑽研不同的知識和工作技巧，感覺就像跟談戀愛一樣，由最初的互相了解到現在熱愛和全情投入。當我每次完成工作或任

務的時候，得到上司的贊許和鼓勵，心底裡有一股滿足感慢慢地湧出來。除了在工作上的收獲，我透過航海認識了來自國內不同省市和其它國家的同事，從而了解各地的文化和風土人情，相信這些經驗不能單靠互聯網和書本就可以體會到的。

在此，感謝每一位支持我投身航海工作的家人、親友、朋友、上司、前輩……因為沒有你們對我的教導、支持和鼓勵，我大概不能堅持到今天，有可能中途已經放棄。在未來的日子裡，我會留港報讀與工作相關的證書課程，為 2014 年 3 月份的商船甲板部高級船員證書考試做好準備。完成甲板實習生生涯只不過是航海工作的一個很小的階段，未來的日子有著不同的挑戰等著我去面對。我必定以「大海茫茫尋導岸，明星指引勝波濤」作為我的座右銘，戰勝生活及工作上的每一個困難，為未來而奮鬥！

北緯 01 度 16.1 分

東經 103 度 49.7 分

東方諾福克輪 (M.V. OOCL NORFOLK)

新加坡 (Singapore)

二零一三年十一月二十五日 (二零一三年十二月八日於香港整理完畢)