

## 《甲板見習生航海散記》6

過去數月留港期間，我先後考取了全球海事遇險及安全系統通用值機員證書、雷達操作及自動標繪證書後，便收拾好裝備重新出發，踏上航海路。這次我乘坐飛機前往新加坡登船，相比上次於荷蘭鹿特丹登船，今次距離香港算是比較近了。經過四小時的航程，飛機安全著陸新加坡樟宜機場。到了抵境大堂，船務代理把我和一名香港籍二管輪送往酒店留宿一晚。不過，二管輪並不是跟我同一條船，我被安排了登上東方諾福克輪（M.V. OOCL NORFOLK），該船行走亞洲·澳洲聯盟線（AAA1），主要往返新加坡和澳洲數個港口，是公司其中一條黃金航線。到了新加坡已是晚上，經過長時間的舟車勞頓，身心疲憊不堪，壓根兒沒有心情到外面閒逛，只好在酒店好好休息，準備第二天早上登船。

到了集裝箱碼頭，我和甲板學徒、機匠工、大廚一起辦理清關手續，然後逐一登船。甫上到船，眼前出現了一個熟悉身影，原來他就是我上一艘船的一起共事的甲板見習生小李。想不到相隔數月後，我們竟然在另一艘船再次遇上，心裡有一種他鄉遇故知的感覺，感到十分驚喜和高興。準備放船的甲板見習生把所有的事情跟我交接好後，我便穿上工作服，協助其他同事搬運物資、零件和伙食。在烈日當空下工作沒多久，渾身汗流浹背，感覺並不好受。不過，大副和二管輪對參與搬運物資的同事會發放一些小福利，例如每人兩個橘子和兩罐汽水，算是賺取一點點「外快」吧。當搬運工作完成後，我馬上回到房間休息，準備下午四時至晚上八時貨物裝卸值班。

值班的時候，第一次與我的直屬三副見面，他性格直爽，對於所有與值班相關的注意事項他都傾囊相授，使我盡快掌握工作上的要訣。雖然這艘船跟我上一艘船是同一型號的姐妹船（sister ships），不過在工作安排和注意事項稍微有點不一樣，最大的差異就是每次值班結束前必須檢查船上所有冷凍貨櫃，確保它們在設定溫度範圍以內和接通電源，以防因為溫度超出設定範圍或電源中斷而造成不必要的損失，保障公司、付運人、收貨人三方面的利益。在新加坡值班，首要克服的困難是炎熱和潮濕的天氣帶來的不適。新加坡位於北緯一度十五分，距離赤道十分接近，而且臨近海邊，屬於熱帶氣候的國家。值班的時候，在甲板上走動和綁紮通道（lashing bridge）爬上爬下沒多久，感覺像進了熔爐一樣，熱火朝天。下了班後，我立刻回到房間讓自己洗冷水澡，驅除身上滾燙的暑氣。另外，因為大量出汗的關係，三副建議我喝一點鹽水，補充汗水流失的水份和電解質。船在新加坡停靠五十二小時，終於解開纜繩，向澳洲的弗里曼特爾（Fremantle）進發。

從新加坡出發前往弗里曼特爾，只需六天的航程便可到達。船啓航後一直向南行駛，經過印度尼西亞和印度洋。雖然說是放大洋，但是與橫越太平洋或大西洋相比起來，感覺好像近岸航行。開航九小時後，我和三副與二副接班。值班交接時，發現我們將會

越過緯度零度，即意味著我將會首次跨越赤道。根據其他同學在外資船公司工作經驗，某些船長或大副會安排首次跨越赤道的船員舉行祭祀海神或海龍王的儀式，儀式的內容大多是船員扮演不同角色，象徵式祭祀一番。儀式完畢後，船長會頒發跨越赤道的證書以作紀念。不過，我們船上的華籍船員佔了大多數，可能不大著重這些外國航海文化的傳統吧。雖然沒有舉行任何儀式，但是自己用相機拍下全球衛星定位儀跨越緯度零度的一刻，留下小小的回憶。赤道是地球與太陽距離最短的部份，一直以來長時間受到太陽的直接照射，故此氣溫比其它熱帶地區還要高一些。不過，幸好航行時有陣陣海風吹來為我們降溫，感覺蠻不錯。下班後，我在駕駛台外面拿著星圖（star charts）、搜星卡（star finder）和手電筒，坐下來慢慢觀察南半球漆黑的夜空上點點繁星和銀河，偶爾還會看到耀目的流星瞬間劃破夜空。觀星時，除了讓自己忙碌的節奏放鬆下來，同時也可以讓自己辨認星座，增進一下天文知識。

到了弗里曼特爾，我和小李商量好，向他借用三小時值班時間，讓我可以上岸買電話卡和補給零食，之後在其它港口把值班時間還給他。換好衣服後，我和另外一位三副一同出外，前往海員俱樂部買點補給品。從碼頭出發走了一段路，才發現碼頭跟市中心有一定的距離，估計步行最少得花三十分鐘。幸好得到上天的眷顧，當我們向一位年輕人問路時，他提出讓我們坐順風車的建議，把我們送到市中心，簡直是求之不得。去到市中心，三副建議首先看看當地的建築和風景，感受一下風土人情，我也表示贊同。弗里曼特爾與澳洲其它城市不一樣，她沒有高聳入雲的摩天大廈和現代化的建築，取而代之是古老而典雅的教堂和四五層高的西式樓房，感覺好像去了歐洲小鎮一樣。適逢當天是星期天，在某條大街上有人擺攤售賣自製的工藝品、美食，甚至表演街頭藝術，充滿各種色彩。回到海員俱樂部時，我買了數張明信片 and 郵票，以便到達下一個港口時把它們寄給香港的朋友。相隔八天後，我終於隨船到達澳洲其中一個著名的港口——悉尼（Sydney）。按照公司安排的停靠時間，我們在悉尼將會停靠三天兩夜，把船上將近一半的集裝箱卸下，然後再裝上一些集裝箱，所以停靠時間比其它港口久一些。到了第二天早上，我值班完畢並得到大副的允許後，換好衣服和收拾個人裝備，準備向悉尼市中心進發。

由於海員俱樂部的接駁巴士只在下午提供服務，而我的休班時間是在上午八時至下午四時，所以只好利用智能手機地圖提供的指示，步行十二分鐘，然後獨自乘坐巴士前往悉尼歌劇院（Sydney Opera House）。悉尼歌劇院於一九七三年落成至今將近四十年，一直以來與悉尼港灣大橋（Sydney Harbour Bridge）、達令港（Darling Harbour）是當地的地標，幾乎所有到訪悉尼的旅客都會特意前往這三個景點，而歌劇院奶白色的屋頂是由一百多萬塊陶瓷瓦片所拼砌而成，它的設計至今歷久不衰，似乎歲月的流逝並未在它身上留下任何痕跡。參觀完畢後，順道在市中心內閒逛，發現澳洲政府對於城市規劃和文化古蹟保育有一套完善的政策，現代化的商業樓宇和古老的建築的風格可以新舊並存，或許是西方社會比較重視文化保育方面，而香港則偏重於商業發展。此刻覺得香港政府或發展商應該考慮是否應該盲目地興建高樓大廈，或許在規劃發展時可以與文物保

育取得平衡，讓下一代了解香港的舊風貌，回顧過去的同時亦可展望未來。相隔兩天後，船從悉尼啓航至另外一大城市墨爾本（Melbourne）。停靠碼頭時已是傍晚時分，所以只好到明天早上下班後前往 Flinder 車站與來自台灣的關叔叔見面。

四月十三日的早上，天色不大明朗，偶爾還下點小雨，但是並未有影響我外出的心情。從碼頭步行往公交站途中，遇上澳洲海關與邊防保護局（Customs & Border Protection）的例行詢問，估計是看看我是否偷渡客。按照地圖的提示，我花了半小時到達 Flinder 車站與關叔叔見面。墨爾本初步給我的印象比較一般，主要原因是巴士上不能以硬幣支付車資，只能用智能卡付款。後來到了終點站我買了一張，然後補付車資，這件事讓我覺得對於初到貴境的外地人非常不便。與悉尼相比起來，墨爾本給我的第一印象還蠻不好的。不過，到了市中心後，清晰的路牌讓我對這城市改觀，下車後不消三分鐘，我便找到與關叔叔碰頭的地方。上車後，關叔叔的兒子先開車帶我在市中心內繞幾圈，看看市內的建築和風景。遊覽途中，關叔叔不忘給我介紹悉尼與墨爾本的不同之處，同時向我解釋為什麼大部份國家或地區的東面比西面發展得較為完善，當中的原因是與日出的方向有莫大的關係。就以中國為例子，中國的疆土橫跨數個時區，但是全國的時間以北京標準時間為準，當東部地區的天空從黑夜逐漸變成魚肚白的時候，西部地區仍然處於星皓月皎的夜空中，所以東部地區在發展的步伐佔了優勢，比其它地區快了一步。到了中午時分，關叔叔一家老小把我帶到一家港式茶樓品茗，享受「一盅兩件」。據說香港回歸祖國前，有一部分點心師傅移民往澳洲定居，繼續從事飲食行業，而他們所弄的點心比香港更好吃，這次我到了墨爾本品嚐過港式點心，味道果然不錯！

今次從新加坡開往弗里曼特爾的時候，讓我體驗了踏上航海生涯中最難忘的一幕。在三月二十七日早上，我們收到來自澳洲救援協調中心（Australia Rescue Coordinating Center）的通知，在澳屬聖誕島（Christmas Island）東北方五十哩有一艘載有九十名乘客的小船發出求救訊號，要求我們加強瞭望和進行搜救，一旦發現了目標船隻後就立刻通知協調中心。到了下午三點多左右，值班駕駛員發現目標，並向協調中心報告。中心後來指示我們跟隨小船，保持在視線範圍之內，直至四小時後澳洲海關與邊防保護局的拯救船海洋保護者輪（M.V. OCEAN PROTECTOR）到場協助為止。在跟隨小船這段時間內，海面的巨浪有三米高，幾乎把整條小船吞噬，小船上的搭客全部穿起鮮橙色的救生衣，似乎作好最壞的打算。不過幸好拯救船及時到達和利用我們船身抵擋強風，以便放下救援小艇營救難民，不致造成任何人命損失。後來到了墨爾本，跟關叔叔聊起這事情時，才知道一直以來印尼的爪哇島（Java）有很多貧民冒著生命危險乘坐小船前往聖誕島，為的是取得合資格的難民身份，享受較好的生活條件和接受更好的醫療待遇。拯救完畢後，不禁令我想起上世紀七八十年代越南難民乘坐天運輪（M.V. SKY LUCK）、匯豐輪（M.V. HUAY FUNG）及無數的木船經南中國海赴及香港，想不到在二十一世紀仍然在落後的國家出現這種情況，使我百感交雜……

由於篇幅所限，我只能暫時向各位分享以上的體驗和經歷。至於在新加坡遇到的人

和事，船上工作的苦與樂，只好留待下一篇散記向各位娓娓道來。

南緯 27 度 21.9 分

東經 153 度 10.6 分

東方諾福克輪 (M.V. OOCL NORFOLK)

澳洲 布里斯班 (Brisbane, Australia)

二零一三年五月十日