

時間有如白馬過隙一樣，不知不覺間我在香港已經有半年的時間了。在這段時間內，曾經在岸上工作一段時間，後來把事情解決後，便再次踏上航海路了。這次上船對我來說算是比較特別，上船的地點是荷蘭著名的港口鹿特丹，得坐十三小時的飛機前往阿姆斯特丹的 Schiphol 機場。最初收到公司通知的時候，還以為只有自己單人匹馬上陣，前往有「邊疆航線」之稱的大西洋特快線。不過，好消息是有香港的二管輪與我並肩作戰，心裡也感覺安心點。過去在香港的時候，每年的大除夕不外乎與三五知己一起倒數迎接新年來臨，在外面玩至通宵達旦才回家。今年的大除夕對我來說算是比較特別，在機場候機室自己看著時鐘倒數迎接新年，倍感寂寞。獨自望著大鐘倒數過後，再給幾位好友打電話，便登上航班 CX271 飛機衝上雲霄，為新的一年迎接新挑戰。

經過漫長的十三小時飛行時間後，我們終於在二零一二年一月一日早上安全抵達荷蘭阿姆斯特丹了。辦妥入境手續後，便在機場等待代理人 and 烏克蘭籍三副的來臨。距離約定時間還有一個多小時，我和二管輪在機場內的商店閒逛，了解一下荷蘭的特產。逛完一圈後，發現荷蘭的特產除了鮮豔的鬱金香花之外，還有乾奶酪和巧克力。可惜的是，我身上的歐元不多，不能盡情購物，只能買一個木屐鑰匙扣、幾張明信片 and 郵票，寫好後便寄給香港的朋友了。當所有人到齊後，我們便乘車直驅鹿特丹了。去到鹿特丹時，我們先在酒店留宿一晚，等第二天船靠好碼頭後才上船報到。正如很多香港人一樣，到達新地方時便會在酒店附近散步，看看週邊的風景 and 各樣事物，順便看看有甚麼物資需要補充。鹿特丹在歐洲算得上是頗為著名的港口，風景不錯，路旁的小屋看起來不算很寬闊，小屋一般只有三層，再加上一個三角形屋頂，設計簡單，但是窗戶及小陽台則比較別緻。市中心內有很多小河，河的兩旁種滿了樹，但是因為正值隆冬的關係，樹葉已經全部落下，變成泥土的一部份了，剩下的只有光禿禿的樹枝，幸好地上還長滿青綠色小草，為冷清的寒冬帶來一絲生機。小河的河水十分清澈，差不多可以見到河床。河面十分平靜，偶而會有數隻綠頭鴨緩慢地在河面暢泳，泛起陣陣的漣漪，就像船在大海中劃破海面一樣。過了沒多久，我們按著路牌的指示，前往荷蘭城際鐵路車站。沒想到，由鹿特丹去阿姆斯特丹的車資貴得驚人，來回差不多要三十歐元，我和二管輪只好打消去鹿特丹遊覽的念頭，慢慢沿路返回酒店。在回酒店的途中，我們發現其中一條小河有十數艘的舊式帆船 and 蒸氣推動明輪的汽船。此景除了令我大開眼界之外，亦印證了港口 and 航海是荷蘭的其中一個經濟命脈。回到酒店後，立即把遊覽時所拍的照片上載到互聯網與大家分享。

到了第二天早上，船一早已靠港了。與此同時，代理人把我們先送到荷蘭港口邊防站辦理出境手續，然後再送我們到貨櫃碼頭，準備登上我當見習生的第二艘船——東方名古屋輪 (M.V. OOCL NAGOYA)。甫上到船，就像一如以往的做法，先由見習生帶我到所屬的房間放下行李，然後領取一切個人保護裝備。當一切準備妥當後，大副把我

叫到他的辦公室見面。大副是馬來西亞人，剛剛見到他的時候感覺比較嚴肅，使我既敬且畏，不過相處的日子久了，大家開始漸漸熟絡了。見完大副沒多久，我就準備跟二副當值貨班了。這次當貨班不像以往的安排，以往是當班四小時，休息八小時。由於三位見習生的其中一位還在跟隨大副受訓，所以我只好與另外一位見習生值班，當班六小時，休息六小時。由於歐洲嚴寒天氣的關係，第二次到鹿特丹時氣溫只有攝氏零下五度，而且下著鵝毛般的白雪，箇中滋味當然不好受，只好工作至下一位見習生接班為止。在歐洲停靠的眾多港口中，我們比較喜歡在鹿特丹及英國的南安普頓（香港人稱它為修咸頓），主要是效率較快和碼頭工人比較願意與我們合作。就算一邊工作一邊收聽曼聯對曼城的球賽直播，他們一直保持良好工作表現，使我們十分滿意。至於法國的勒瓦佛爾（Le Havre）則較不受歡迎。由於當地碼頭工人只會說法語和簡單的英語，導致溝通出現困難。不過，據其他副長所說，法國碼頭工人工作態度懶散，還會故意把貨櫃繫穩裝備扔到海中，使我們十分氣憤。

在歐洲停靠完畢後，我們便從南安普頓開往大西洋的另一端——美國紐約。我在社交網站經常與朋友開兩個玩笑。第一，我將會模仿著名郵輪鐵達尼號從南安普頓開往紐約，途中可能見到冰山。第二，大西洋海面長期有五至七級的海浪，甚至有時出現達到九級的巨浪，導致我們的船經常搖晃不定，每天可以坐海盜船。事實上，由南安普頓開往紐約和從查爾斯頓（Charleston）開往鹿特丹的途中，我從來沒有遇見冰山，但是就遇上我當見習生以來最大的海浪。每逢遇到大浪時，船會出現橫搖（rolling）和縱搖（pitching），使船的搖晃幅度達到左舷 25 度至右舷 25 度。不知道自己是否因為有抗暈船的能力，所以沒有出現嘔吐的徵狀。但是在這種情況底下卻令人站不穩了，有時候得抓緊走廊和駕駛台的扶手，免得站不穩腳。看到巨浪撲向船頭時，感覺好像被吞噬似的，浪花直濺駕駛台的玻璃窗，教人不寒而慄。另外，冬天的大西洋經常下雪，導致甲板經常積雪，出外檢查冷凍貨櫃時要特別小心，慎防積雪讓我們滑倒。不過，當天氣較好的時候，我會提早上駕駛台跟隨三副學習利用天體（例如：太陽、月亮、星）量度羅經誤差（compass error）。起初因為生疏而未熟習計算步驟，經常花較長時間計算結果，不過加以練習後，計算速度也提高了。經過八天在大西洋狂風巨浪中飄搖後，船終於到達紐約了。

到了紐約後，大副特別安排我和二管輪、大廚跟隨伙食供應商前往超級市場選購食材，順便讓我選購電話卡，方便與香港的家人及朋友聯繫。去到超級市場選購食材時，大廚好像漫無目的地在超市閒逛，沒有甚麼頭緒，就算買的都是比較普通的食材。後來經過二管輪和我的商議後，決定跟隨大廚身邊，不時提供建議給他參考，幸好他都採納大部份的建議，同時兼顧船上華籍及菲籍船員的口味。農曆新年將至，二管輪問我知不知道船上有人懂得烤乳豬。我立刻想起前陣子船上的菲籍船員討論烤羊宴的話題，估計當中有數位會懂得如何烤乳豬。為慎重起見，我們詢問同行的菲籍機匠工，幸好他確定他的同僚是燒菜能手，於是決定買乳豬回船上，準備年廿九晚上的迎新歲晚宴。到了年廿九當天下午，我被大副安排協助安排晚宴。我到了廚房後，自己覺得廚藝欠佳，二管

輪便安排我協助準備食材。當天下午我整段時間就跟蔬菜、砧板和菜刀打交道，其他船員把要切段或切成細末的全都交給我處理。說真的，我從來沒有試過下廚，更不用說拿菜刀切菜了。不過在其他船員的指導下，我開始掌握運用菜刀的竅門，逐漸得心應手，當準備好所有食材後，我們便開始燒菜了。經過接近三小時的努力後，大家把所有菜式放到桌子上，而晚宴的「主角」烤乳豬也完成了。當天晚上除了值班副長之外，全體船員開懷暢飲，盡情享受每一道佳餚。而我們當見習生的屬於比較幸運的一群，大除夕及年初一不需值班，可以放假休息。在年初一的早晨，水手長向每位見習生派紅封包，這是在船上過的第一個農曆新年，也是在船上收到的第一個紅封包，心裡感到十分開心！

除了在船上過新年外，在船上亦遇到不少趣事和難忘經歷。就好像剛上船沒多久，從鹿特丹開往漢堡時，遇上東方漢堡輪（M.V. OOCL HAMBURG）。對方用甚高頻無線電（VHF Radio）與我們溝通，請求我們與他們保持較遠距離，以便超越我們。二副一聽對方的普通話帶點香港口音，便詢問對方是否香港人，後來經對方確認後，確實是香港的資深二副。讓船程序完成後，對方問我們有沒有香港人在船上，那時候我正好在駕駛台，二副讓我跟對方交談。這是我第一次利用無線電在大海中與對方用廣東話溝通，感覺既興奮又親切。在交談中，大家互相問好，分享當海員的苦與樂，同時亦傳授工作上的經驗給我，得益匪淺，最後大家互祝「Bon voyage」和提早拜年。西行至美國時，我在著名的軍港諾福克（Norfolk）見到很多軍艦停靠，她們好像準備隨時投入作戰狀態。在橘黃色夕陽的襯托底下，為冷酷的灰色船身抹上一份色彩。另外，第二次從鹿特丹開往漢堡時，天氣比上一次更冷，乾濕球溫度計的儲水器內的水也因為低溫而結冰了。當船駛進 Elbe River 時，開始看見水面有少量零碎的浮冰，厚度比較薄。不過，內陸的情況漸趨嚴峻，天氣比河口更冷，浮冰由碎冰變成餅狀冰（pancake ice），厚度也逐漸增加，對船殼造成一定的影響。此時，領航員命令減速，以免冰塊對船殼造成損害。船逐步駛近 Altenwerder 貨櫃碼頭時，整個河面是白茫茫一片，全是浮冰，如果不小心掉進水裡必定變成冰棍……船掉頭完畢後，碼頭附近有大量的冰塊積聚，領航員於是召喚另一艘拖輪協助破開冰塊，以便我們的船靠泊。第二天早上開船時，河面上的冰塊未完全融化，不過情況比抵達碼頭時稍有改善。我們的船在浮冰中航行時，船頭的球鼻艏（bulbous bow）將浮冰破開，感覺好像坐破冰船一樣，既緊張又刺激。回望船艙時，看見河面上的浮冰被船分開兩邊，河中心出現一條水道，景色十分漂亮。

十多年前，曾經有一套與航海有關的著名愛情片於全球公演，講述的是一艘號稱「不沉之船」的豪華郵輪鐵達尼號（R.M.S. TITANIC）從利物浦開往紐約，途中撞上冰山然後沉沒。雖然電影中的情節和人物是純屬虛構，但是歷史上的確有鐵達尼號郵輪的存在。今次從查爾斯頓開往鹿特丹時，其中一張海圖上標示著她沉沒的經緯度。有時心裡會想：如果鐵達尼號依然存在的話，估計她將會與瑪麗皇后號（R.M.S. QUEEN MARY）一樣，變成博物館或其它用途，供人遊覽。今年四月份將會是鐵達尼號沉沒一百週年紀念，香港的戲院將會重新上映《鐵達尼號》的立體版，只可惜我當時將會在上海，不能

重溫此套經典名片，惟有期盼將來可以在戲院重溫吧。幸好，我自己的電腦裡有《鐵達尼號》的電影，偶爾看看也不錯。如果大家重溫《鐵達尼號》時，不妨留意沉船時史密夫船長（Captain Smith）要求電報員發遇難求救訊息時，船長所寫的經緯度是錯誤的。鐵達尼號的正確沉沒位置是北緯 50 度 14 分，西經 041 度 46 分。至於電影版本的沉船位置在哪裡呢？麻煩請各位讀者細心留意電影的情節。

由於航線調度的安排，我們的船將不會川航於大西洋，三月初在南安普頓準備短期投入歐亞 C 線，停靠不來梅和鹿特丹後經直布羅陀（Gibraltar）、地中海、蘇彝士運河、紅海、亞丁灣、印度洋返回亞洲，估計三月底將會到達香港。至於在返回亞洲的航程中有甚麼經歷，我將會在下一篇散記敘述，希望會為各位帶來新的體會吧！

北緯 50 度 54.6 分

西經 001 度 27.9 分

東方名古屋輪（M.V. OOCL NAGOYA）

二零一二年二月五日

英國 南安普頓（Southampton, United Kingdom）

---

方威先生：東方海外貨櫃航運甲板見習生，AMNI, AMIS