

## 《我的航海散記》4

「天無三日晴，海無一日寧」，這句話用來形容大西洋的天氣最為貼切不過。打從英國南安普頓開船以來，八天的航程只有一兩天可以見到太陽把半個頭露出來，其餘的日子只可以看到密雲。海面的情況依舊，六米多高的浪是平常事。在這種情況下，船跟隨著海浪的節奏左右搖動，晚上睡覺時感覺不大舒服，在極端的情況下，感覺就更嚴重了。這次西行往紐約的時候，我遇上了航海生涯中最惡劣的天氣。猶記得當天上午值班時收到氣象圖，發現預定航線前方有一個範圍相當大的低氣壓，中心氣壓有 967 百帕斯卡 (hPa)。從駕駛台環觀四周，發現海面暗湧開始變大，船身開始搖晃不定，站也站不穩了。到了傍晚，海浪明顯增強，船搖晃得有點劇烈，房間裡的東西掉到滿地都是，只好踉踉蹌蹌地趕緊把東西收拾好。慶幸我的筆記本電腦已經用膠貼牢牢地固定在桌子上不致受損。晚上吃過晚飯後，便上駕駛台值班了。上到駕駛台時，發現大氣氣壓從上午一直下降，從 1016 百帕斯卡下降至 984 百帕斯卡，心裡已經感覺不妙。黑夜的大西洋是死寂的，四周看不到一條船，只可以在自動識別系統裝置 (Automatic Identification System, 簡稱「AIS」) 中見到數條船，陪伴我的只有三副和舵手，這樣就感覺好一點。到了晚上十時，氣壓一直下降，一小時內降了六百帕斯卡，真是不敢相信。船外的風急劇增強，風速計所指示的風速不斷增加，從三十多節一直增加至七十節，陣風達到八十五節，相等於十二級風。風在船外呼嘯嘯地吹，駕駛台的玻璃窗不斷顫動，浪花乘風直衝駕駛台，甲板上的貨箱撞擊時產生巨響教人不寒而慄。幸好在船長明確的指引下，我們成功從低氣壓中心逃出生天，重新返回預定航線駛往紐約。

這次是我們準備在歐洲投入歐亞 C 線前最後一次停靠紐約了，所以得爭取時間把工作完成，然後到岸上遊覽觀光購物，幸好大副所分派的工作不多，我可以準時下班和數名船員逛街了。每一個國家或地方都有自己的特產，而美國的特產就是牛仔褲了。有幾位香港的朋友得悉我停靠美國的消息後，便老實不客氣地要求我替他們選購牛仔褲。而船上有部份人因為工作安排關係未能上岸，所以要求我替他們購物，例如電子產品、香水、衣履等。遇到這種情況，我頓時感覺好像變成船上的採購員，回到船上時，雙手總是提著大包小包的「戰利品」。購物完畢後，我趁機會相約了一位移居美國的學兄一聚。學兄於七十年代在位於赤柱的香港航海學校畢業，在客輪擔任服務生，後來移居美國與家人團聚。正如有些香港移民一樣，在他鄉的日子總比香港較為艱苦。學兄先在餐館擔任服務員，後來在電訊公司覓得技術員一職，現在安居樂業，日子過得蠻不錯。吃完晚飯後，學兄把我帶到紐約市中心遊覽一番。縱使只有短短的一個多小時，但是我已經去了幾個比較熱門的景點，例如時代廣場 (Time Square)，世貿中心遺址 (World Trade Center Site)。當去到世貿中心遺址準備憑吊時，發現已經附近有一個建築工地大興土木，一幢高聳入雲的新式商業中心正在興建中，它的名字是世界金融中心 (World Financial Center)，相信在今年之內應該落成了。

天下無不散之筵席，與我一起值班的季三副和見習生小李因為完成合約關係，二月底在鹿特丹放船回家。新來的傅三副是河北保定人，工作經驗比較豐富，不時指正我工作上的錯誤和傳授不少工作心得，使我獲益良多。另一方面，為了讓見習生學習和對甲板工作多一點了解，船長要求所有見習生早上八時至下午三時跟隨水手長於甲板工作，晚上到駕駛台值班。當我們聽到這個安排後，心裡感到無比高興，甲板工作感覺比較自由自在，沒有任何壓力，可以一邊工作一邊享受一望無際的景色。在甲板幹活的時候，基本上我是跟隨水手長，聽從他的指示，跟隨其他水手工作。在這條船裡，水手長教會我甲板維修保養、基礎船藝 (Basic Seamanship) 等知識。有一次，他從儲物室裡拿塑膠帆布和縫合帆布的工具，然後在工作間教導我如何縫帆布。以前在學校裡沒有學過這些手藝，感覺比較新鮮。幸好有水手長和其他水手的教導，我很快就上手了。學懂如何縫帆布後，我還向水手長要了一些麻質帆布和針線，為自己的手提電腦「量身定造」一個帆布袋，以便提供較好的保護。有些見習生看到製

成品後，連忙向我討教和互相分享經驗，商量如何改善設計等等。另外，為確保貨艙艙底、錨鏈艙和龍骨的積水水位處於正常情況及監察壓載水艙水位，每天必須帶備量水桿、量水卷尺、粉筆去各個貨艙量度水位。最初階段由菲籍資深水手示範正確方法，然後我按照他的指示再做一次。隔了幾天後，我不但可以獨自去量度水位，更教導其他見習生量度水位和分享小秘訣，從而節省工作時間。

經過十天的航程後，我們終於歐洲了。二月二十八日，船停靠南安普頓，準備裝載大量往亞洲的貨箱。下班完成手上的工作後，得到大副的同意，我立刻換好便服及拿好背包，便去南安普頓中央車站（Southampton Central Station），準備乘坐火車前往有霧都之稱的倫敦遊玩一番。英國物價高企一直都是人所共知的，以前都是道聽途說，沒有真正體會過。不過，經過這次英倫旋風式一天遊後，我對此有深刻的體會了。在車站買前往滑鐵盧（Waterloo）的來回火車票，正當準備付錢的時候，發現票價是三十九英鎊，折算港幣約四百九十元，當場嚇我一跳。不過，既然千里迢迢來到，不去一趟的話是不死心的，最後還是買了火車票，登上列車向倫敦出發。在路途上，我拿著地圖，一邊欣賞車廂外兩旁寧謐的郊野風光，一邊好好計劃在短短數小時的時間內應該去哪些地方。大笨鐘（Big Ben）、國會大樓（Houses of Parliament）、西敏寺大教堂（Westminster Abbey）等地標是行程中必定遊覽的景點，另外我也去了位於 St. Thomas Hospital 的南丁格爾博物館（Florence Nightingale Museum）。如果不是因為時間太短的關係，我肯定會去大英博物館（British Museum）一趟。去到新地方，我必定搜羅富有當地特色的紀念品，除了給自己留下回憶之外，亦為香港的摯友送上小小心意。今次到了西敏寺大教堂，發現今年是英國女皇伊利莎伯二世登基六十週年鑽禧紀念，禮品店內都是相關的紀念品，自己也忍不住買點回去。除了觀光以外，我還代表航海學會香港分會非正式訪問航海學會總部，為他們送上親切的問候。

離開歐洲最後一個港口鹿特丹後，二十四天漫長的航程便正式展開，向亞洲進發。從歐洲駛往亞洲時，我們經過以下地方：直布羅陀海峽（Gibraltar Strait）、地中海、蘇彝士運河（Suez Canal）、紅海、亞丁灣、印度洋。幸好天公造美，一路以來天氣晴朗，陽光普照。在甲板工作的時候，不時吹來陣陣涼風，為炎熱的天氣帶來幾分涼意。三月十二日，船抵達埃及塞德港（Port Said），等候海上交通管制中心的指示輪候進入蘇彝士運河，幸好我們只需要拋錨數小時後便獲准駛進運河了。穿越運河時，有數名運河工人和一名領航員登船，協助我們安全地航行到達運河的另一端。運河工人有很好的生意頭腦，他們在生活區上層甲板的走道擺放各種埃及紀念品，例如迷你金字塔、紙莎草畫像、雕塑等。有經驗的船員教我們等運河工人準備收拾攤檔時才選購紀念品，這樣就可以用比較相宜的價錢購買自己喜歡的紀念品。我聽取他們的意見，等到適當時間選購紀念品，最後我買了磁貼和紙莎草書籤，而另一位見習生就買了金字塔擺設。繼經過蘇彝士運河及紅海後，船準備駛入整條航線風險最高的地方——亞丁灣（Gulf of Aden）。為求確保船上所有人員的安全，所有船員必須輪流在指定崗位擔任瞭望員，監察海面的狀況，如果發現有可疑小船在附近游弋，我們必須立刻向船長報告並採取應變措施。幸好，在返回亞洲一路上我們沒有遇到任何危險，總算平安無事。不過，某些商船就非常不幸，據報被無情的海盜挾持，船員隨時會有生命危險，希望上蒼會為他們帶來奇蹟吧……

相隔整整三個月後，我終於回到我的家——香港。久違的橫瀾島、LSC1 航標、鶴嘴衛星通訊接收站、海洋公園、青洲燈塔、昂船洲大橋等景物一一呈現於我眼前，那種激動的心情不能單靠用三言兩語就可以完全描寫出來的。領航員於銀洲領航站登船後，我們按照他的指示，慢慢把船駛進葵涌五號貨櫃碼頭。今次停靠香港碼頭比較特別，船長讓我自己一人控制主機傳令鐘（engine telegraph）和船艏側推器（bow thruster）。靠泊碼頭的過程十分緊張，恐怕操作時會產生錯誤，幸好在二副的指點下，一切程序順利完成。船固定好後，得到船長及大副同意，把所有事項交托給另一位見習生，便約

定父母在碼頭相見，並駕車回家安頓一下。在乘車的路途中，我目不轉睛地注視車窗外的景色，當駛經東九龍快速公路時，赫然看見舊啓德機場跑道上有一座建築物正在如火如荼地趕工，相信它就是香港的郵輪碼頭了。回家吃過晚飯和幾位朋友短聚後，我便收拾好裝備，然後返回碼頭登船，繼續航程。從香港開往上海洋山港，一路以來停靠的幾個港口都是只有卸貨，目的是爲了投入新航線作好準備。當船上所有貨物卸下後，我們便駛往浙江舟山群島附近拋錨一星期。在這一星期內，我們所有甲板見習生跟隨值班副長在駕駛台值班，定時出外檢查錨鏈狀況及觀察船是否於固定位置，否則就會出現「走錨」情況。拋錨期間正好是進行大型維修保養的時機，甲板及輪機部的船員忙著進行保養維修工作，甲板部主要是用工具把船上生鏽的地方磨去，然後塗上底漆及面漆。另外，艙蓋上班駁的鏽跡看起來十分礙眼，最好的處理方法就是用化學溶液把鏽跡除去，然後用清水徹底沖洗。雖然甲板及輪機部各自有充足的人手，但是總會有需要向其它部門借調人手的一刻。正如輪機部在清潔主機風箱時候，向甲板部借調幾名船員，以便加快工作效率。當大副收到要求後，便派了我、甲板見習生小趙和普通水手小陸協助大管輪。清潔主機風箱和活塞可不是一項簡單的任務，碳粒黏附在風箱內壁也有相當長的日子，要徹底清潔得花很大的工夫。最初我們先用特製工具把表面的碳粒刮走，然後再用煤油把剩餘的碳粒溶解，最後把風箱活塞徹底清潔，大管輪不忘提點我，輪機跟甲板一樣，都是需要進行例行維修及保養，這樣就可以確保船舶航行的安全和減少意外發生。

由於航線調動安排，四月二十四日將會展開另一段新旅程，船橫越太平洋及穿過巴拿馬運河（Panama Canal）前往美國東岸。同時，我被船長安排與新來的烏克蘭籍大副值班和擔任他的翻譯員。至於我會有甚麼經歷，且留待下一篇散記向各位分享吧！

北緯 40 度 38.6 分

西經 074 度 11.2 分

東方名古屋輪（M.V. OOCL NAGOYA）

二零一二年五月十九日

美國 紐約