

新出国主义

胡月祥/著

海盗在前，家在后

一位远洋船长的日记



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

新出国主义



胡月祥/著

海盗在前，家在后

一位远洋船长的日记



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

内容提要

本书作者驾驶远洋巨轮长期航行在大洋上，在饱览浩瀚风光的同时，经历着与海盗斗争的惊恐对决。在远离家国的海洋上，船长与水手们一样，还要忍受对家与爱人的揪心思念。

远洋船长是学识、智慧、勇敢的化身，他的船舶技术娴熟自如、他对异域文化感受至深、他对海盗来袭斗智斗勇、他对爱人一往情深。

远洋船长的日记，海盗在前，家在后……

图书在版编目(CIP)数据

海盗在前,家在后:一位远洋船长的日记/胡月祥著.

—上海:上海交通大学出版社,2010

(新出国主义)

ISBN 978-7-313-06642-8

I. ①海… II. ①胡… III. ①游记-作品集-中国-当代 IV. ①I267.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 131487 号

海盗在前,家在后 一位远洋船长的日记

胡月祥 著

上海交通大学出版社出版发行

(上海市番禺路 951 号 邮政编码 200030)

电话: 64071208 出版人: 韩建民

上海锦佳装璜印刷发展公司印刷 全国新华书店经销
开本: 710mm×1000mm 1/16 印张: 9.5 字数: 133 千字

2010 年 8 月第 1 版 2010 年 8 月第 1 次印刷

印数: 1~6030

ISBN 978-7-313-06642-8/I 定价: 39.00 元

版权所有 侵权必究

序

Preface

600多年前，中国曾是一个航海强国，伟大的航海家郑和率领的船队，把中国人民和平共处的美好愿望带给世界各国。今天，中国仍是一个航海大国，拥有世界一流的远洋船队，拥有50多万海员。

世界上90%以上的贸易物质是由海员驾驭的海船运输完成的。因此，有这样一句话：“没有海员的贡献，世界上半的人会受冻，另一半人会挨饿”。海员，是个古老的职业，更是一个永恒的职业，是人类经济活动中的崇高职业。

胡月祥船长，是中国“文革”后第一届海洋船舶驾驶专业大学毕业生。他肩负着振兴中华航海的使命，登上了远洋巨轮，一千就是28个年头。胡船长驾驶着万吨巨轮驰骋五大洲三大洋，成长为一名杰出的大型远洋集装箱船的高级船长。他，曾凭着智慧和勇敢无数次战胜了狂风巨浪，驾驭重舟驶抵大洋彼岸；他，曾以火眼金睛多次识破提单上的破绽，使设陷者无地自容；他，曾在海盗猖獗的海域显得那样从容不迫，关键时刻成了海员兄弟的主心骨；他，在和海员兄弟相处的日子里，有着“慈母”般的爱心。他和他的海员兄弟们一起为中国远洋事业做出了贡献，为祖国增添了荣光。



更难能可贵的是，多年来，胡船长笔耕不辍，把丰富的航海经历和高超的技艺记录在纸上。怀着对大海、对海船、对航海事业、对海员兄弟们的深厚情感，他用键盘敲击出一篇篇用心铸就的作品，累计撰写了各类作品20余万字，记载内容很丰富，描写情节非常生动。我相信，由胡船长撰写的这本书定会成为广大海员兄弟们、未来海员们的良师益友；成为反映中国海员工作、生活难得的航海文化作品。

为理想而奋斗的日子是快乐的，为事业而拼搏的人生是辉煌并值得骄傲的！在胡船长笔下，远洋的生活是那么的新奇丰富，充满着挑战；船上的生活是那么的色彩斑斓，充满着激情。因为这是他为之奋斗、为之奉献了青春和热血的地方。

李 勇

上海海事职业技术学院院长

2010年6月1日于上海

目 录

CONTENTS

拥别	001
接班	004
一场意外	006
小渔船跟我叫板	009
中国能出现女船长吗	013
大副在成长	018
永远的思念	022
印度洋上的恐怖传说	027
亚丁湾没有安全航线	030
反海盗演习	035
进入亚丁湾	039
虚惊一场	043
红海是蓝色的	047
水手长与木匠	053
万宝路引水员	057
地中海有点风浪	063
巴塞罗那港印象	068



必死，该完	075
船长情结	081
闯过鬼门关	087
汉堡泊位玩心跳	093
汉堡妓女街	097
夜航安特卫普	099
小女人检疫官和美女代理	104
安特卫普首航仪式	109
Sunny 免税店	114
海盗袭击“振华4号”	117
让暴风雨来得更猛烈一些	128
手机航线	133
昂贵的抛锚	137
碧海凡心	140
后记	142

拥 别

我知道她的心情，她也知道我的感受，我不愿意多看她一眼。我松开了双手，把她围在我腰上的手轻轻地扳开了。汽车开动后，老婆还依偎在门框上，她的左手正在抹眼睛，右手在挥动。

11月份，第一个寒潮下来，天气骤冷，已经有点岁数的我不堪一击，就在公司通知我出发上船前几天，突然感冒。考虑到上船的因素，我仅仅吊了一瓶盐水，配了价格昂贵的药，遏制了感冒和咳嗽。

这是公司最大的集装箱船舶，长335米长、宽42.8米、高60米，满载吃水14.62米、载重量10万吨、载箱量8530标准箱、巡航速度24.5节，除了没有航空母舰飞行甲板的长度和宽度，比美国尼米兹号核动力航空母舰规范的尺度还要大。船长们对上这样大的超级巨轮，都感觉无尚荣耀。

说心里话，我很对不起妻子、女儿。在最近几年中没有几个节日在家里度过。每当我在大洋上航行，日历翻向元旦、春节、中秋等节日时，“每逢佳节倍思亲”的感觉让我无限地惆怅。特别在农历春节的前夕，我的脑海总想起上海整个城市的欢乐和鞭炮、甚至我眼前都晃动着空中斑斓的烟花。其实烟花是幻想，泪花倒是真实的。

我把船长制服、工作衣帽一一清点，放在阳台上透气，随后放进了行李箱。

大到衣服，小到针头线脑，如同电脑搜索一样逐一过目，唯恐遗漏。缺了，在大洋上你就是使出浑身解数也无法完成一件在家里只是信手拈来的小事。



为了感谢老婆的付出，我一改“饭来张口、衣来伸手”的“奢侈”生活，变得勤快了，基本上把“买汰烧”承包了，让老婆在我离开之前享受几天“我种田来你织布”般的快乐。然而只有当过海员的才能深深体会到，这样的情景来之不易。当海员的妻子确实伟大，需要承受一般女人无法承受的生活压力，她将饱受夜间独守、孤灯影下的寂寞。

我几乎每天一个电话询问公司人员船舶的动态，好像变成了远距离跟踪的导航仪了。

好在我熟悉这类巨轮的操作程序，一切都变得顺畅，根据船舶未来的港序，我草拟了各港的进出港报文。

随着上船日子的接近，我几乎变得有点神经质了，连天气都要再三询问。



出发的日子还是来了，船将在今天下午靠泊在300多公里外的宁波北仑港。

早晨，天气变得阴沉了，星星点点地下了一场寒雨，夹带了飕飕的东北风。

老婆很早就起床了，她在厨房默默地煮着一锅黏稠的热粥，女儿也一改睡懒觉的习惯，她迅速洗漱完毕后坐在了桌子上，一家三口开始了分别前的早餐。我吞咽了一口热粥，心中顿时充满了温暖。

我带着很重的行李出发了，老婆倚在门口向我招手道别。我走了几步，放下行李，转身来到了老婆的身边，将她拥入了怀抱。我知道她的心情，她也知道我的感受，我不愿意多看她一眼。我松开了双手，把她围在我腰上的手轻轻地扳开了。汽车开动后，老婆还依偎在门框上，她的左手正在抹眼睛，右手在挥动。



超大型船舶

船舶长度超过250米或者船舶载重超过8万吨的钢铁海船。

集装箱船舶

专门设计制造为装载集装箱的船舶，目前世界最大集装箱船能够装载13 000个标准集装箱。

标准集装箱

外部尺寸为20英尺×8英尺×8英尺6英寸(长×宽×高)



接 班

每个人都梦寐以求到新建的洋山港一睹为快。作为超级大型集装箱船舶的船长，我享有特权，我成了洋山港的常客，我好几次驾驶大船满载货物运进送出，沿着习惯航线驶向世界各大港口。

上海洋山港



这次，因船上大部分人员将公休下船，我们是成批接班。根据国际海上人命公约的规定，船舶更换船员数量超过四分之一以上、在上船24小时内必须进行常规的消防、弃船、溢油和保安训练，以便熟悉船舶的应急设备，保障船舶和船员自身的安全。

老远就看到船上交班的船员在翘首以待，当我们的大巴出现时，他们欢腾雀跃起来，热情地迎接接班船员的到来，各自寻找自己岗位交接班对象。

交班船长把我领到了房间内，然后把全船的情况和船舶操纵数据、注意事项和下航次任务如同下倾盆大雨一样倒给我。我像录音机一样努力刻录交班船长的话。他把交接班证明书交给我签字，然后留下他手机号码：“胡船长，有什么地方不清楚的话，请打我的电话。”

不是他着急交班，留给我们交接班的时间只有2个小时，我们只能高效地办理交接手续。归心似箭的心情也让每位交班的船员早就做好了准备。

几家欢乐几家愁。他们回家团聚了，我们离家出海了。我又和船员们一起组成了新家，开始了长达8个月的船上航行。

两个小时后，船上变得宁静了。现在我执掌了这艘船舶的指挥权，我成为了这艘船的Master（主人）。

晚上，起航的汽笛拉响了，船缓缓地离开了宁波北仑港码头驶向洋山港。

我又回到大海，大海再次以博大的胸怀容纳了我。我站在驾驶台上。

早先在电视上被动地观摩洋山港，听记者解说洋山港地理位置、港口设施等，但老记们信口开河，将桥吊说成了吊机，将堆装机说成了行车等等，还把船舶驾驶台说成是驾驶舱，他还以为是在狭窄的飞机上！让同样是外行的观众们听得云里雾里，满脑子的糨糊。我真恨不能钻进电视机到现场看个究竟，夺过老记们的话筒自己来讲解。

每个人都梦寐以求到新建的洋山港一睹为快。作为超级大型集装箱船舶的船长，我享有特权，我成了洋山港的常客，我好几次驾驶大船满载货物运进送出，沿着习惯航线驶向世界各大港口。



一场意外

一场有惊无险的实战考验让我彻底从公休的休闲生活中拉到了船舶紧张的生活环境。

在洋山港等待泊位，离抛锚还有一段时间。

为了让船员们能够在紧急情况下应变，我决定组织一场应变演习，内容是消防、弃船、溢油和保安训练。

因大部分船员新到岗位，我让留船大副详细讲解了船舶消防、弃船设备和属具的布置。三副演示了手提灭火机的施放和大型二氧化碳的操作程序等科目；落实了每一位船员在消防和弃船应变中的任务。轮机长（俗称老轨）详细介绍了船舶溢油所需的用具、器材的布置以及存放位置；介绍了意外溢油情况的操作程序。随后，大副对船舶保安的情况作了讲解，并询问各人的保安任务、编组。

也许每次上船接班都要经历风波，刚刚接班十来个小时之后，也就是在应变训练过后没几个小时，我还没有从疲劳中缓过神来，一场突如其来的意外降临到船员身上。

为了防止海洋污染，废污油这类油类是不能在大海、大洋中排放的，必须收集后由公司决定在某一个港口退下船。

这次公司指令在洋山港退废污油。在退废污油时因操作失当导致了意外溢油。起因虽不是误操作引起，但后果是废污油从油舱空气管系泄漏出来了。

一位有着高度警惕性的、正在梯口值班的水手及时发现了溢油。他



立即用对讲机通知了我，通知了所有持对讲机的船员。轮机长立即指令机舱人员停泵，我根据应变程序迅即放下工作奔跑至驾驶台，开启了全船广播，通知全体人员集合处理溢油。木匠做好堵漏工作，全体船员按照溢油应变部署各自拿着收集废油污的工具来到现场。

局面马上被控制了，溢油阻断了。流在甲板上的废油污被船员迅速围堰在了船舷内，一滴油污都没有流入大海，这让我得到了暂时的宽慰。

我立即要求轮机长组织人员和器材收集废油污，并且将废油污全部妥善保管起来，以免存器破损而产生次污染事故。

经过一个半小时的连续奋斗，船员完全清除了甲板溢漏的废油污。一场溢油污染的危机终于在组织有序、措施恰当的处理下化解了。

事后，我们发现问题的居然出在一颗螺栓上。原来，在造船过程中，一枚螺栓被遗漏在污油管系中，在经过几次退油驳放油后，该螺栓随油污被带入截止阀的底部，造成其阀头被顶住而关不死，退油污时将其他



仓的污油水也驳入废油仓, 从而造成废油仓满溢。

幸而本次事故发生前3小时我进行了各项应变的训练, 使全体船员在溢油发生时短时间内都出现在现场, 而轮机长更是在现场进行了有效处置, 从而将溢油的负面效应转变成了积极的应对。

上船第二天就发生了意外。一场有惊无险的实战考验让我彻底从公休的休闲生活中拉到了船舶紧张的生活环境。从现在起, 我要带领全体船员一起为维护这艘超级巨轮的安全, 完成她的运输任务而勤奋工作。

船员正在收集溢油



小渔船跟我叫板

他沉浸在捕捞打鱼的亢奋中，仿佛这汽笛巨大的吼声与他无关，甚至还站在小船上抬头看着正在移动的大船黑影发愣，也许他心里在说：“谁敢碰我！”

今天要起航去深圳的盐田港，途中要经过香港水域。

我昨天整晚都躺在沙发上睡觉，觉得这样好像踏实一些。我的概念就是万一船舶有事，我可以在数秒内清醒，迅速接收外界信息，及时作出判断，快捷地完成抉择，然后迅速行动。

没多久我被大副呼叫对讲机的声音惊醒了，原来蛇口开航的时间已经到了！被大副呼叫惊醒后，我立即回话：“船长已经醒了，将马上到驾驶台去。其他船员请大副叫醒做好开航准备！”

作出决定也就是在一分钟之内！我完成梳洗后出现在驾驶台的时间为05:15。

开航时间为05:30，这给了我充分的时间对目前船舶状态进行彻底了解，一切都处于掌控之中。我发出了第一道指令：“前后带拖轮！”

船舶是在泊位外的一个狭窄调头区域调头出港，在驾驶台看港口航道，都是灯光缭乱的船只在晃动，还有岸上建筑发出的灯光。小船、渔船乱穿航道，就像马路上的行人一样乱穿红绿灯！三副不得已按下电钮，巨大的汽笛发出了震天的吼声，这个声音的分贝完全可以把正在沉睡的蛇口居民全部叫醒。

天也渐渐地亮了，东方的启明星升在半空，云霞逐渐由黑色变成了紫色了。我跟驾驶员、水手开玩笑：“你看太阳也被我轮的汽笛给叫



蛇口港