

张欣然 / 著

恒向线

70后远洋船长的航海日志

loxodrome

12年航海、20余万海里、
30多个国家和地区、50多个港口和码头
从货舱到码头到城市
公开了当代海员和水手鲜为人知的放浪生活细节

凤凰出版传媒集团
江苏人民出版社

凤凰联动
FONGHONG

凤凰决定
DECISION

张欣然 / 著

恒向线

70后远洋船长的航海日志

loxodrome

图书在版编目(CIP)数据

恒向线/张欣然著. —南京: 江苏人民出版社, 2011.7

ISBN 978-7-214-07121-7

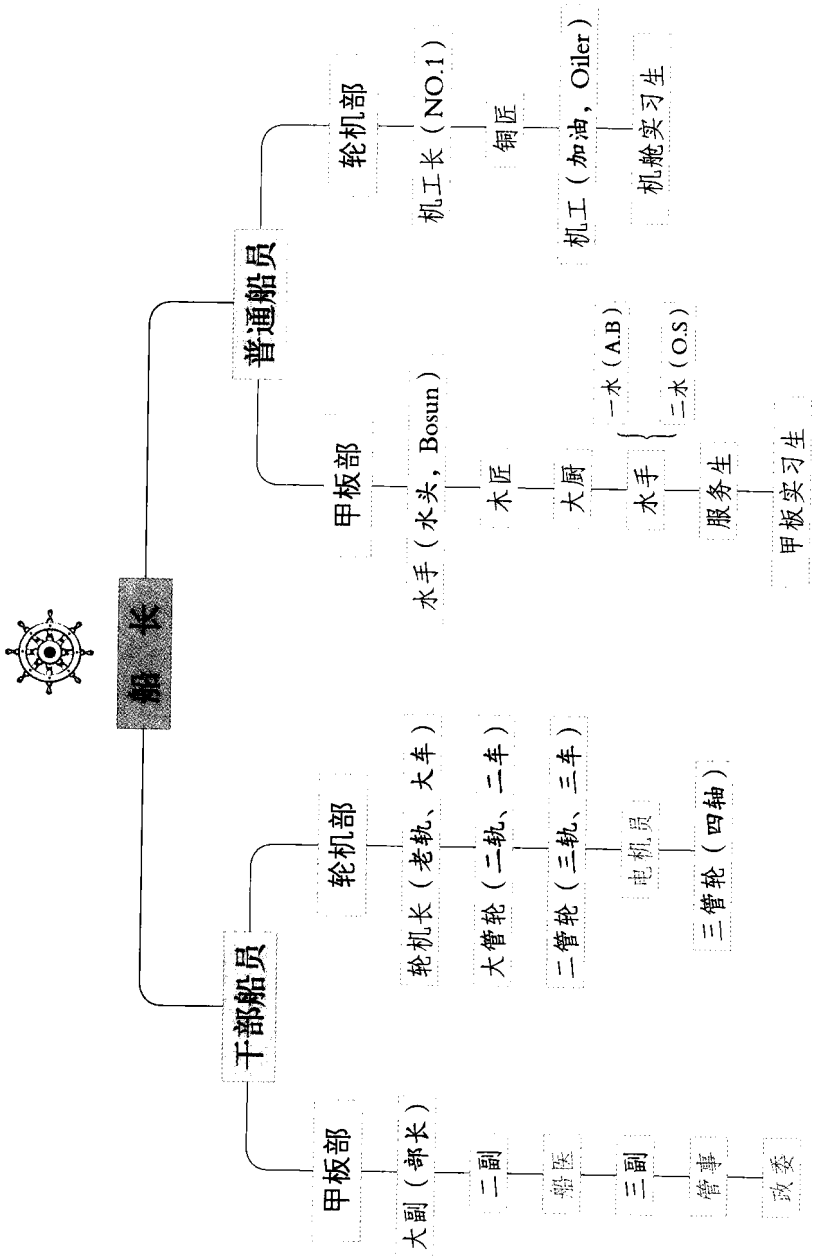
I. ①恒… II. ①张… III. ①游记-作品集-中国-当代
IV. ①I267.4

中国版本图书馆CIP数据核字 (2011) 第088599号

书 名	恒向线
著 者	张欣然
责任编辑	刘 焱
出版发行	江苏人民出版社(南京湖南路1号A楼 邮编: 210009)
网 址	http://www.book-wind.com
集团地址	凤凰出版传媒集团(南京湖南路1号A楼 邮编: 210009)
集团网址	凤凰出版传媒网 http://www.ppm.cn
经 销	江苏省新华发行集团有限公司
印 刷	三河市杨庄双菱印刷厂
开 本	700毫米×1000毫米 1/16
印 张	17.5
字 数	225千
版 次	2011年7月第1版 2011年7月第1次印刷
标准书号	ISBN 978-7-214-07121-7
定 价	28.00元

(江苏人民出版社图书凡印装错误可向本社调换)

船上人物结构表



注：以上灰色字体的职位可由其他人兼任。

我是一名海员，从大连海事大学毕业十几年了，一直在东南亚航区漂泊，航程二十多万海里，去过十几个国家和地区，三年多前拿到了船长证书。这个资历对于远洋公司的老船员来说是不值一提乃至贻笑大方的，作此介绍只是为下边的内容作一个简单的铺垫。虽然中国的海员队伍日益壮大，但印象中关于海员的作品却寥若晨星。其实，关注海员生活的人数至少是现有海员人数的五倍，有曾经的海员，有航海院校的学生，有海员的亲人和朋友，而更多的是从小就怀有航海梦想却未能如愿的朋友。所以在此行文，尽管角度很小很窄，我还是要尽自己所能创造一点海员自己的文化，同时也努力向社会和公众介绍我们。

首先我解释一下什么叫恒向线。航用海图是根据墨卡托投影^①方法绘制的，航用海图上连接两点之间的直线在地球表面上是一条趋向地球两级的曲线，这条直线就叫做恒向线。虽然它不是最短距离，但能让船舶按恒定的航向航行，便于操作而得到广泛使用。即使是环球航行那也是由一段一段的恒向线组成的。东南亚的航线就是恒向线，而我一直在东南亚航区漂泊，所以也能代表我的航海日志方向了。

海员这个行业对于大家来说非常神秘，好多人的印象来源于《鲁宾逊漂流记》或者《飘》，也许还有电影《泰坦尼克号》，他们印象中的船长就是一个戴着大盖帽、一把白胡子、叼着烟斗的老头儿。我可以告诉大家，

① 墨卡托投影：正轴等角圆柱投影。由荷兰地图学家墨卡托 (G.MERCATOR) 于 1569 年创拟。假想一个与地轴方向一致的圆柱切或割于地球，按等角条件，将经纬网投影到圆柱面上，将圆柱面展为平面后，即得本投影。

本人三十来岁，面容清瘦，举止斯文，说起话来慢条斯理。古代航海家都是靠着帆船，用六分仪^①和罗盘就可以作环球航行，那么现在呢？有没有和鲨鱼搏斗的经历？套在海员头上的光环也很多，高工资、免费环球旅游、买免税商品，摘除这些光环之后的海员，他们到底有着怎样的苦楚和不为人知的伤痛？现在出国旅游已经非常普遍，但游客主要是去一些景点观光，没有真正地和国外普通百姓交往，留学生虽然可以做到这一点，但往往局限于某一个国家。大多数人都会好奇这样一些问题：不同国家的人们差别有多大；中国海员在不同的国度怎样自我定位；海上辛苦是否达到难以承受的程度；枯燥寂寞是否到了不人道的地步；海上危险是否足以让人丧失航海的勇气；海员常年在外漂泊，他们的家庭是不是脆弱得不堪一击；船上是否有女性海员；海员家属是否可以随船等等。

海员这个群体历来就被忽视，一受外界关注往往就是海盗或者海难。记者们又不愿遭那份罪去深入采访他们那种重复简单的枯燥生活，船上人虽然知道好多故事，也能讲述，但就是写不出来。他们也不像海军可以斩碧波，出雄关，驾舰艇，逐狼烟，那份豪迈和海员毫不相关。海员过着和常人不一样的生活，有普通人没有过的经历，对上船离别的哀愁和下船团聚的喜悦有着刻骨铭心的体会，他们到底过着什么样的生活，是一种什么样的生存状态？有哪些明显区别于陆上职业的地方？让我们一起来揭开这层神秘的面纱。也许看了文章，好多人就不会埋怨自己目前的工作了，会觉得自己目前所吃的苦，与海员相比不值一提。对于愤青一族，这或许还是一副大剂量良药。

本书在成文过程中，得到了很多热心的同学、同事和同行们在素材及图片上的大力支持和帮助，在此表示衷心的感谢！他们分别是冀凤群、刘树德、周奎英、梁立社、柳传林、苑林、刘进兴、张盼龙、毛明辉、袁琰、陈彦雷（排名不分先后），如有遗漏，请多多包涵，并在此一并表示感谢。

① 六分仪：天文航海中用于测量太阳、恒星等天体高度的仪器。

本书共分为四个部分：第一部分写我航行到过的国家以及地区；第二部分写航海生活的苦与乐；第三部分是选了几个船上的人物来写；第四部分是我给即将开始航海生活的年轻人的一点儿建议。

书中会尽量少用专业术语，这里面有的是我自己的经历，有的是同事的经历，我尽量详实地记录航海趣闻，但也不回避丑闻。照片我自己拍的，也有从同事、朋友那里拿的。为了让大家能顺利地读下去，有必要先交代一下船上的人员构成以及各个职务的名称。

如果把一艘船比作一个人，船上的驾驶台就是大脑，船上的机舱就是心脏。一艘远洋船上一般有二十多个船员，近洋航区的船上有十八九个船员，中日韩海区的那些小船上也就八九个人。每艘船，船长、轮机长、大副、大管是必不可少的。商船上一般分两个部门，甲板部和轮机部。甲板部按照职务高低包括大副、二副、船医、三副、管事、报务员、水手长、木匠、大厨、一水、二水、二厨、服务生、甲板实习生。轮机部包括轮机长（也叫老轨或者大车）、大管轮（也叫二车 / 二轨）、二管轮（三车 / 三轨）、电机员、三管轮（四轨）、机工长、铜匠、机工、机舱实习生。有些职位船上不设，由其他职位的人兼任。船长是一船之长，不属于任何部门。以前很多船包括现在的中远船上还有政委，也不属于任何部门，主抓整个船员的思想工作。水手长和机工长以下的都属于普通船员或者叫低级船员，以上的都是干部船员或者叫高级船员。

本人第一次远航是在大三时上校船进行认识实习。远航之前，和

大多数人一样，心里充满着好奇和向往，还掺杂着一丝恐惧和不安，会担心很多问题。比如船到了大洋上会不会有无依无靠的感觉？晕船到底是一种怎样的体验？到了国外港口会不会和当地土著发生宗教和文化上的冲突？实习前两个月大家就开始在学校一些抗晕船的训练设备上抓紧锻炼，好多人每天跑步，买鸡腿吃的同学明显多了，就怕实习时身体吃不消，先把身体养胖一些再说。我们在上海登船，坐小艇过去，到达船边，一抬头，感觉船可真是个庞然大物啊，其实那也就是个一万多吨的船。那次是装了钢材去新加坡，船刚开出来还好好的，到了台湾海峡就开始摇晃，好多人吃不下去饭。由于时间久远，许多事情都已经淡忘，而且同学众多，所以也感觉不到航海的枯燥和寂寞。好多同学觉得学船上师傅抽烟喝酒很有航海男儿的“范儿”，从此与烟草结下不解之缘。到了新加坡，大家都兴奋地下地，要么去找椰子树拍照留念，要么去买纪念品。当时船还去了印尼，在锚地装货，遇到了搔首弄姿的妓女……

时间如白驹过隙，转眼十几年，我已经记不清出过多少次远航了。但是一路走过来，在航海途中遇到的人和事却铭记于心，有一种不吐不快的冲动。那么，我首先从去过的国家以及地区谈起。这些地方的逸闻趣事，有一些是自己的经历和体验，也有一些是听同学或同事所说，就让我一一道来。

目 录

自 序

引 子

第 / 章 陌生的近邻

日本：比多数人印象中好 /2

韩国：很多人不好相处 /22

菲律宾：码头就是市场 /26

印尼：一段尴尬的“艳情” /33

马来西亚：遍地飞鸟鱼虫 /40

新加坡：一部管理教科书 /52

越南：妓女职业化 /60

泰国：一个性感大舞台 /71

印度：比想象的严谨 /78

亲历者说更多地区 /82

海员更想去不发达国家 /92

第2章

飘荡中的世界

少有人知的海船管理制度 /96

难以想象的颠簸 /101

远离陆地的艰辛 /104

封闭的乐趣 /115

独特的情爱之路 /123

潜伏的危险 /138

航海的忌讳 /160

见不得人的事情种种 /162

陆上生活更孤独 /169

与家人聚少散多 /174

船上也是小社会 /178

更满足于数钱 /183

得天独厚的赚钱职业 /186

一定要努力做到二副 /188

在大海中钓鱼 /193

神奇的海洋景色 /198

第3章

个性分明的船上人生

我与台湾船长甲的故事 /206

我与台湾船长乙的故事	/209
我与台湾船长丙的故事	/213
我与台湾甲老轨的故事	/219
我与台湾乙老轨的故事	/221
我与台湾丙老轨的故事	/226
我与台湾丁老轨的故事	/230
船上大厨甲的故事	/232
船上大厨乙的故事	/234
有意思的水手长	/236
撒酒疯的机工长	/238
部队复员的两个水手	/241

第 4 章

我的航海建议

航校是大海的第一码头	/248
如何在船上积累经验	/251
航海的职业规划	/256
在船上要更善于处事	/260

后 记

陌生的近邻

日本：比多数人印象中好

我先后到过三十多个日本港口，抛弃民族情感不说，日本人在很多方面还是让人肃然起敬的，不管是从环保安全意识到人文关怀，还是从工作作风到生活态度。无论是在日本港口干活从不偷懒的码头工人，还是街道上不闯红灯的车流，一切都井井有条。

在日本登岸

为了安全起见，许多日本港口（尤其是公用码头）夜间不让船靠泊。除了横滨等几个港口，好多港口都不强制引航，而不用引航员和拖轮的话，一般的租家每个港口都会给出 100000 到 120000 日元的自引费^①给船长。因为这个原因，中国包括台湾在内的很多船长都把船舶操纵水平练得炉火纯青，但也有一些船长为了省钱，风大必须拖轮的时候也不要引航员和拖轮，硬着头皮靠离，出过好多事故，还发生过把港口免费提供的带缆小船挤碎、把带缆工人逼得跳海的事情。

日本内海有好几座大桥，比如关门大桥、濑岛大桥、明石大桥、瀬户大桥，每过一座桥就要 10000 日元的自引费。当然，这个钱也不是那

① 自引费：自引指船舶进、出设有引航站的港湾、锚地、狭水道、内海、内海等水域时，由船长自行驾驶，不用港口协助引航。自引费就是船舶自引花费的费用。

么好赚，有时流速高达9节，好多中国旧船遇到这种流，即使是开全速，船也根本动不了。那些常年跑远洋航线的船长也往往适应不了日本内海这种船多、水域窄的情况。日本的海上交通信息服务处会从雷达上监视，看到哪艘船跑得不合规矩，就会询问是否需要引航船带路。

日本的引航员一般都是老头儿，船长资格老，头上经常戴着一顶小礼帽。他们上船之后，往往只需要一杯茶或者一杯咖啡，不像国内，给引航员递烟送酒都成了惯例，日本引航员反而会给驾驶台的值班人员糖果或者巧克力吃，感谢我们的船给了他赚钱的机会。他们叫舵令的时候，生怕自己叫错了，也怕舵工听错了，每次都叫得很缓长，并且挥舞着胳膊打手势，叫右舵时右手向外打开，叫左舵时则相反，非常严谨。我当时那个船也就六千多总吨，一百多米长，即便是好天气，引航员也要叫拖轮，还经常是叫两艘，一前一后，这让好多大陆船长不屑一顾。

事实上，引航是一件非常危险的事。有一次，在东京湾，我碰到有船在呼救，原来是引航员登船时掉海里去了，但我们国内的驾驶员英语水平实在不高，着急地一个劲大喊：“Pilot drop water（引航员掉进水里了）。”港口也不明白什么意思，后来还是我告诉他要说“Pilot over board”才让港口明白。我不知道这个日本引航员最后怎样了，但一个



濑户大桥——横跨日本濑户内海，是世界上最长的桥梁之一，公路铁路两用，全长约37公里。

老头儿，在那么冷的天，晚上掉到冰凉的海里，除非当时立即拉上来，否则，生还的几率不到万分之一。

说到英语，还有更搞笑的事儿。有艘中国小船不小心碰撞到一艘泊在港里口的船，赶紧逃跑了。他跟海上安全中心报告时，居然中、日、英三种语言全用上了：“Moji（门司）wang, a small boat ‘嘣——’ to me……（在门司港口有只小船撞上了我）。”“嘣”了几次之后，居然日方也明白是怎么回事了！但作为船舶驾驶员，连碰撞的英语单词都不会，确实有点儿说不过去。

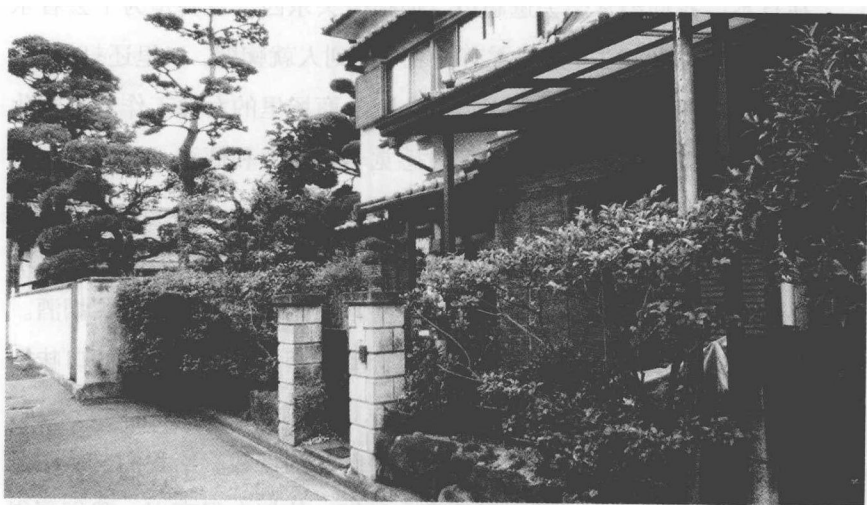
中国海员的英语整体水平不好，这也罢了，有些促狭鬼还偏偏爱在这上面做文章。日本有两个港口，只要中国船过去，那些驾驶员，甚至部分船长在联系港口电台时喜欢恶作剧地呼叫对方：一个是东京湾里的千叶——Chiba，在高频电话^①上联系时，他们会这么叫：“J8 port radio, motor vessel ××× calling”，另一个港口是神户——Kobe，他们则这么叫：“尻 B port radio, motor vessel ××× calling”，有些家伙叫了之后，自己就在电话里撑不住哈哈大笑起来。不但中国船员那么叫，有些台湾船员和菲律宾船员也跟着这么叫。但日本港口方面对此似乎毫不在意，或者故意装糊涂，仍然认认真真的进行通话。

日本的码头工人做事非常认真，总会严格遵守安全操作规程，该穿戴的都会穿戴，包括屁股后面的工具袋子，该有的步骤一个不少。而中国船员在甲板上工作时就戴一个小帽子，说戴安全帽头晕。日本码头工人的穿着打扮，有的简直跟我们在抗战题材的电影里看到的日本兵形象一模一样，不但穿着那样的泥黄色高帮靴子，帽子上还垂着布条，遮挡着耳朵和脸部。仔细一想，他们的穿法其实很科学，一点不担心沙子吹进耳朵或者木屑顺衣领掉入脖子。从装卸货物开始，一直到结束，他们都是一丝不苟、有条不紊的，而且很难让船方挑出毛病来。

① 高频电话：只要是在船上的公共频道通话，周围船只都可以听到，作用距离和天气等有关，一般不超过 50 海里。

同时，日本港口的安全措施做得也非常好，打开的货舱口都用绳子围住，并竖上警示牌，上面写着“立入禁止”或者“Off limit”。理货工人也很认真，遇到卷钢外包装破损或者生锈，他们绝对不会赖账，有多少记多少。我做大副时，前任大副就说，日本工人的绑扎根本不用去检查，不管是装卷钢还是设备都绝不偷奸耍滑，有没有人监督都一样。如果你能找出他们因为粗心或者新手没有经验而产生的问题，只要实事求是，工头就会非常尊重你，还会在你休息时给你送咖啡来，绝对不会认为你是在刁难他们，更不会像东南亚或者国内港口采取一些“抹润滑油”（比如赠送礼品）等公关手段。干完活之后现场总是清清爽爽，不会遗漏工具，也不会剩下一大堆垃圾，这和东南亚那些国家的工人的作风相比，真的是天壤之别。

跟日本的接触，大部分是从港口开始的。从甲板上望过去，就是日本的城市。在马路上，哪怕一个人也没有，车也不会闯红灯。宝马车我没有见过，但见过好多奔驰车，一样遵守规则，车主下车以后一点儿也不张扬，从外表根本看不出他是个富翁。接触过很多日本男人，似乎不像我们想象中的那么色情和变态，有好多人都下班也不回家，而是上一



随手拍下来的日本民居，木制结构，空间有些狭小，但非常整洁舒适。

些酒馆喝清酒，能喝到半夜，还不像我们喝酒喜欢扎堆，我经常看见独自一个人喝酒的。也经常看到放学时间的日本小孩，那么一点儿大，都穿着校服，背着书包，三五成群地走路回家，哪有国内小学校门口那么壮观，家长们都守在校门口，轿车排得很长。因为船是日本造的，所以在船上还能收到日本电视节目。有一次，看到一些老师组织学生去小河里捉鱼的节目，赤着双脚的孩子们一个个都变了小泥猴儿，若是在国内，家长恐怕很难接受吧。

船员登陆时，通常都会用一张纸记着码头的具体地址和名称，但因为舍不得坐出租车，许多船员在外面都有过问路的经历。在日本问路，当地人都很热心，英语说不出来时比我们还着急。有些人会领着我们走好远，比划不清楚就找来地图，有的干脆就开车把我们送回码头。在这个国家，人与人之间似乎刻意保持着一定的距离，我们从来没见过他们互相之间很亲密的样子，但也从来没见过日本工人吵嘴，更不用说打架，但很明显他们是乐于助人的。也许这种外冷内热的特点，使得日本的人际关系总处于一种良好并且持久的平衡当中，这显然更加符合现代文明的要求。不像某些地方，喝酒时搂肩搭背，称兄道弟，没准第二天就拳脚相向。

在日本，我们经常会去逛超市，但很少买东西，主要是为了去看东洋女子。最深刻的印象就是温柔有礼貌，见到人就鞠躬，口里还打招呼，应该是说“欢迎光临”和“下次再来”吧。商场里的女性工作人员都化妆，一个个显得皮肤很好。逛商场时感觉非常自由和惬意，从来不会有导购小姐拼命给你推销某种商品的现象。

船到日本，海关官员从来就不封烟酒库。这对于很少回国的船只来说真是一个莫大的福音，因为可以到一些常回国内的小船上去买烟酒。这里的威士忌我们都喝不惯，免税的混合型香烟也不大合我们的口味，而且价格还都比国内的贵，所以到港之后，除了下地就是找中国船去玩，买一些烟酒、旧书报和碟片回来。他们一般会加点钱卖给我们，从中赚取一点，但还是很便宜，最主要是适合我们，他们卖得高兴，我们买得