



宗良燧

与魔鬼同航



I247.5
736

016952



与魔鬼同航

与魔鬼同航

宗良煜

*

山东文艺出版社出版

(济南经九路胜利大街)

山东省新华书店发行 山东新华印刷厂德州厂印刷

*

850×1168毫米32开本 16.75印张 2插页 570千字

1986年8月第1版 1986年8月第1次印刷

印数1—8,300

书号 16331·194 定价 3.45元

内 容 提 要

海兰尼·拜尔号是一艘两万吨级的西德洋货船，这艘货船是西方现代社会生活的缩影。十三名中国船员第一次来到船上工作。由于各方面的不适应和技术方面的差距，再加上自身的弱点及某些外国船员对中国社会的不了解、固有的偏见，他们刚开始受到了歧视甚至侮辱。因此，产生了一系列错综复杂的矛盾。

年轻的中国水手们受到了洗礼。在工作、生活和爱情上真正体现了中华民族勤劳、勇敢、智慧、忠诚、勇于进取的美德。特别是在一浪同好逆角的风浪的搏斗中，他们用鲜血、生命挽救了船和他人的生命，这种崇高的献身精神，使外国船员真正认识了中国人，承认在生活和自然的海洋中，中国船员是无愧的强者。

作品在读者面前展示了西方世界社会生活的画面，加深了人们对世界的认识。作品塑造的秦毅刚、宁强、杨旭等人物形象鲜明生动。作品文字简洁，风格豪放，情节富有传奇色彩。

第一部

我的海盗生涯是从百慕大群岛的圣卡特林炮台下开始的。

那是一九三九年，我刚满二十岁，是纳粹德国王牌潜艇U——47号上的一名有两年军龄的水兵。这年十月，我所在的潜艇在奥克尼群岛的科克水道附近用鱼雷击沉了三十万吨的英国战列舰“皇家橡树”号，八百余名皇家海军官兵随舰阵亡之后，我对这场不义战争厌恶透了。十一月中旬，我做了逃兵，搭乘一艘商船横渡大西洋去美国谋生。谁知，这艘商船在距百慕大群岛二十里的海面上被另一艘德国潜艇击沉。我永远不会忘记那个漆黑的夜晚，狂风恶浪吞噬了商船和全体船员。我是唯一的幸存者。我仗着健壮的体魄和高超的游泳技术，拼命游向百慕大群岛。当我挣扎到圣卡特林炮台下面的时候，已是奄奄一息，再也没有一丝气力与海浪搏斗了。就在这时，一只抛锚在山崖下的双桅船上有人跳下水，把我搭救到船上。等我清醒过来才知道，船的主人竟是象十七世纪的维利亚姆·盖特那样名贯三大洋的大海盗——麦克亚当。

我坚决不答应做海盗，从事抢劫、杀人那种种见不得人的勾当。我被关进了腥臭难闻的船艙楼里。如果不是一个水手偷偷送水送饭给我，我早就在圣卡特林炮台下见上帝了。五天后，我万般无奈地成了“海魂”号海盗船上的一名水手，从此

开始了十年惊险、坎坷的海盗生涯。

那位把我从水里救上船、送饭送水，十年后又在好望角的风浪中为我付出生命的水手，是一个中国人。直到现在，我还不能完整地写下他的名字。那时海盗们只知道他姓“王”，但都管他叫“东亚病夫”或“支那人”。

王，我终生都在感激着他。

——摘自《浪迹天涯四十年》

第一章

纽约港湾里的汽笛声是连绵不断的。拉斯坦湾和阿瑟基尔运河上，从大西洋驶来或向大西洋驶去的轮船总是那么密集，就象曼哈顿区的摩天大楼一样。它们给这个美国最大港口带来紧张、繁忙、喧嚣。只是到了晚间特别是午夜，一声声的汽笛才因船只的减少而显得格外悠长、单调。阿瑟基尔运河入口处的自由岛上，那尊右手高擎火炬、左手紧握《独立宣言》的自由女神塑像，被曼哈顿区明亮多彩的灯光投射在平静的水面，彻夜不归的游艇便自由自在地从她身边驶过，把欢快的乐曲、笑声抛洒在斑驳空旷的港湾里。这些个游艇也时时敲响汽笛，叫声很是清脆、悦耳，甜蜜地呼唤着什么似的。

当然，“海兰尼·拜尔”号不是被呼唤来的。不过它从阿瑟基尔运河口朝岸边驶来的时候，的确有一只游艇在离它不远的自由岛畔响着汽笛。这只硕大的游艇漂亮、豪华，两舷的彩色灯珠清晰地勾勒出它流线型的轮廓。此刻，曼哈顿的街市上正充分显示着纽约城第一流夜生活的魅力，与之相比，灯火辉煌、鼓乐齐鸣的游艇可想而知不会逊色。它已经在港湾里游荡了十几个小时，看样子还会再呆十几个小时。几只小它一倍的游艇在四周伴陪着，它象航空母舰一样威风凛凛、傲气十足。从它的航迹老是呈“S”形这一现象来判断，驾驶台里的舵工很

可能是喝多了威士忌。它行速缓慢，旁若无人，迎面而来的船只都远远躲开。因而“海兰尼·拜尔”号离它足有一哩便拉响警告的汽笛，是很有必要的。

“呜·呜·呜·呜·呜！”

“海兰尼·拜尔”号前桅桁上的汽笛声短促而严肃。回答它的却是一连串的“嘀嘀嘀”，犹似女人轻佻的笑声。大游艇的伙伴们相继接受警告而转向别处，它却挺着大肚子横插进专供大型船舶往来的主航道。由北而来的“海兰尼·拜尔”号当然不会也不该转向避让游艇。它又拉响汽笛，同时减慢了航速，以防万一。这一举动似乎使游艇更加得意，非但不急于驶离主航道，竟在里面走了个“Z”形，象是扭着屁股跳迪斯科。“海兰尼·拜尔”号被激怒了，高亢的汽笛淹没了游艇上狂放的舞曲，庞大的船体象把利刃直插向游艇的中部……

在还有可能避免碰撞的刹那间，游艇突然明白它绝不是万吨巨轮的对手，而且恶作剧也已经超过了限度，便猛地向右来了个急转弯，艇头朝向正北，又急促向东北方向滑动。歪斜的艇身忽地压起一股疾流，热闹的音乐嘎然而止，代之而来的是强于高音圆号的女人惊叫。不过这样一来，游艇满可以脱险了。然而，意外的是，游艇转向的同时，“海兰尼·拜尔”号按照海上避碰规则采取了应急措施。它的船头向左摆，是要在游艇不改变航向的情况下从其尾部交错过去。按说，这种措施完全可行而且能够达到避碰的目的，可是它的船体转动的速度相当迟缓。如此这般，就在游艇旋回一百八十度指向正东时，

“海兰尼·拜尔”号锋利的船头无可奈何而又毫不犹豫地切在游艇中部。也许，值得庆幸的是，在船艇相抵的一瞬间，巨轮绝望地大幅度左摆了一下，使游艇中部免于正面受创，多给了

它几分钟的下沉时间。

这一切发生在不到一刻钟之内——零点二十分至零点三十三分。

惊恐的呼叫响彻整个港湾。几分钟前还在铺着地毯的甲板上纵情欢乐的男女们，多半没来得及松开舞伴便被甩下游艇，剩下的连同驾驶台、舱室里跑出来的一块，也纷纷跳下水去。一时间动荡的海水里人头攒动，胳膊乱舞。“海兰尼·拜尔”号的驾驶台上几盏探照灯刷地开亮，主甲板上也是一片骚乱。在船头船尾准备带缆靠码头的水手们和被救生铃叫醒的其他船员有的往水里扔救生圈，有的去放救生艇，还有的拎着救生衣跳下海。巨轮凭借惯性在绕着迅速下沉的游艇滑动，仿佛是在默默致哀。那几艘远离的小游艇也象从恶梦中醒来似的，聚拢过来……

只有自由女神在这场可怕的故事中表现的镇定自若。她依旧端庄、冷漠地高耸在自由岛上。

海上警备队的救生艇是在半小时后赶到的。这时，那不可一世的游艇却早已变做海底的一块礁石了。遇难者们正在“海兰尼·拜尔”号和那些小游艇上喝着热咖啡。又过了四十分钟，“海兰尼·拜尔”号稳稳当当贴靠在码头边缘的胶皮碰垫上。几辆早已在等候着的轿车和救护车从它的舷梯下接走了十来个浑身湿漉的男女。他们没有任何兴趣回答从四面八方赶来看奇景的夜班装卸工的询问，也没心思等小游艇靠岸后查对一下人数，甚至断然拒绝了一位及时赶来采访的记者只交谈五分钟的要求。

五分钟后，这位记者出现在“海兰尼·拜尔”号的船桥上。

“我是纽约《今日新闻》报的记者，希望能见到船长先生。”在驾驶台门外，他截住刚从里面走出来的一个人。这人低着头，步子拖沓，黑暗中看不清他的面孔，可记者相信他的神情用“沮丧”这个词来形容会是很恰当的。对方绕开他伸展的胳膊，边走边说：“对不起，先生，我是水手。船长在里面。”

“你是英国人吗？”记者听出对方的英语是标准的牛津音，感兴趣地问。

没有回答。

狭长的驾驶台里漆黑一团，死一般寂静，令人窒息。大部分仪器已经停止工作，几盏小小的红色指示灯象是某种警告信号。十几秒过后，记者才得以发现瞭望窗前竖着个矮小模糊的身影。他信步走过去，谦和地介绍一遍自己的姓名、职业，并问船长先生是否允许他就一小时前发生的不幸事件提几个问题。

船长正举着瓶子大口喝酒。回答记者的是酒过喉咙发出的咕噜声。

“船长先生，请问撞船时你在不在驾驶台？”

“.....”

“发现有碰撞危险时，你，或者引水员采取过什么有效措施？”

“.....”

“你不愿意回答，是不是因为你当时指挥有误？你知道那只游艇的主人是谁吗？你是否准备在这次事故中承担主要责任？”

矮小的身影倏地冲出驾驶台。他的步子很大、很稳，木跟皮鞋将甲板踏得“咚咚”作响。记者三步并两步跟他来到驾驶

台左侧船桥上。此时，灯光摇曳的港湾还没从惊恐中醒来似的，不见一只船艇。“海兰尼·拜尔”号上更是沉闷，船头船尾的锚灯闪着昏黄的光。

“船长先生，你的心情沉重，而且余悸未消，我很理解。不过——”

站在挡风板前的船长缓缓地转回身来。记者赶紧凑前半步，想看清对方的面孔。这张面孔是模糊的，唯有一双眼睛亮得如同驾驶台两侧的航行灯。

“我只有一句话可以奉告，先生。”他终于说话了，沙哑的声音使人感到他的身材应该再高出一倍。记者及时把麦克风话筒送到他的嘴边。他一字一顿，“那就是：立刻滚下我的船去！”

“这不可能，船长先生。我——”

“啪”的一声，船长手里的酒瓶摔碎在记者脚下。紧接着，记者的领口和腰带被两只有力的大手抓住。当他的身子在空中划了个漂亮的弧线，象块一百六十磅的石头砰然落水之前，他只听清楚了这样一句话：“记住我的名字——萨姆森·诺尔登！”

几小时后，这个名字赫然出现在纽约《今日新闻》报的第三版上。

第二章

“我不是英国人。我当然是中国人。”那个说一口标准牛津音的水手喃喃自语。现在他说的是标准的华语。不过“中国

人”这三个字他吐得很轻，怕自己听见似的。他摇摇晃晃地走下扶梯的台阶，似乎不知道这儿是台阶。在船桥下面的艇甲板上站了一会儿，他精神有些恍惚。上层建筑里的这层走廊上有人在大步走动，娱乐室里隐约传出说笑声，他惶恐地转身又沿扶梯朝下去。来到上层甲板，他耷拉着脑袋径直走向旗杆，双手机械地解开前一晚绑在栏杆上的船旗，然后拽着旗绳把它升起来。船旗升到一半时，他抬头看见了旗杆顶上的锚灯，愣了愣，又迅速把旗降下。船旗应该在黎明时分才能升起，而现在午夜刚过。

我简直成了个丧魂落魄的白痴，他自嘲地想着。锚灯的灯光象一只充满讥讽的眼睛，在默默地注视着这张圆圆的面孔。这张年轻的面孔文静、清秀，跟修长的身材搭配在一起，完全不象个人们想象中同海浪打交道的水手的模样。他这双大大的、含蓄深沉的眼睛好象告诉人们，即便遇到天大的不幸，他也只会默默地忧伤，不会失去理智地狂怒；而光洁的前额上两道蠕动着的浅皱似乎又在表明，他在永远不停地思考着什么。此刻，他双手托住下巴，胳膊肘支撑在栏杆上，眉尖紧蹙，坦诚的目光中含满了抑郁的痛苦，因紧咬下唇而绷直的嘴角暴露出他内心的孤独和沮丧。偶尔，一丝刚毅的神色在他昏暗的眸子里闪烁，接着，又倏地消失。他失神地望着近在咫尺的纽约城。

深灰色的天幕，映衬出这座灯火灿烂的现代化城市的剪影，如梦似幻。山林般的楼房千姿百态，有的象迭在一起的火柴盒，有的象座宝塔，有的象没有话筒的电话机……。高耸于群楼之上的两座一百一十层的“世界贸易中心”大厦，灯火通明，如同两根金色擎天柱。“海兰尼·拜尔”号还行驶在阿瑟

基尔运河上的时候，他在驾驶台上就看到了它们。他心里很清楚，如果不是这两座该死的庞然大物，他的愤懑、懊丧、痛苦以及今天早上发生在港湾里的不幸就很有可能不会发生了。

“哎，杨旭，快下来！”有人在喊。他冷不丁打个寒战。下面船尾后甲板上他的几个水手伙伴同时在向他招手。他们正在收拾缆绳，清理后甲板。他很清楚他们喊他下去会问些什么，他迟钝地摇摇头，转身要走。这时，有人等不及地踏着扶梯跑上来。是谭小海，一个不满十九岁的水手。小海一把抓住杨旭的胳膊，稚气的声音里夹杂着尚未消尽的余悸，“杨大哥，刚才撞船到底怎么回事？吓死我了。你当时在驾驶台上操舵害怕不？你说这事到底怪谁——”

谭小海的连珠炮还没放完，就听上面船桥上传来一声忿怒的喊叫，接着是水面的“扑咚”声响。“有人落水啦！”后甲板上谁在高喊。杨旭双手抓住栏杆，翻身跳到三米以下的后甲板上，和其他水手一起扑向船尾舷墙。“快闪开！”一位大个儿喊着从众人身后窜过去，在一米多高的舷墙前他纵身一跃，身子拔地而起，在空中象海鸥展翅似的一伸双臂，然后漂漂亮亮地一头扎进水里。大伙探身朝黑黢黢的水面瞅了老大一会儿，才放心地松了口气。

“嘿嘿，秉毅刚这小子这回算干了件好事。”水手长白承业直起身来，回头问道：“小杨，驾驶台里……”他发现杨旭已不在这里。谭小海说：“我看杨大哥情绪不大对劲，是不是与撞船有关？”“那有什么，打官司他们找船长、引水员，舵工不负任何责任。”白承业说。“要是人家硬挑舵工的毛病呢？”谭小海不放心。白承业嘿嘿一笑，“你当小杨是你呀，连桅杆都不敢爬。再说，水手操舵要绝对服从船长、引水员的

命令，这是天职。谁下命令谁负责，这是有章程的。快去干点儿正事，给小秉往海里扔两个救生圈。”

杨旭这时已来到舷梯口站定。他值零点到四点的班。他看看手表，才两点钟。船下那些看热闹的人已相继离去，一伙装卸工正打着哈欠沿舷梯鱼贯而上。

“海兰尼·拜尔”号安详地停靠在七号泊位。它这个航次从巴拿马城运来一万九千吨集装箱货物。还在大西洋上航行着的时候，船长就用电报联系好了四个装卸工班。现在上船来卸货的是第一个工班。工人们奇怪一场重大的事故难道对船长的工作情绪一点影响都没有？他们知道有些船长遇到这等事别说催着卸货，连卷行李逃跑都来不及呢。他们询问值班水手，杨旭不作任何答复。他躲开他们，也躲开舷梯口的灯光，独自一人趴在黑影里的一段舷墙上，低着头，睡过去似的。工人们急匆匆的脚步、起货机的轰鸣以及曼哈顿区飘来的乐曲，都不能唤醒他。他的双手紧抓着舷墙的边沿，被十指抠碎的油漆皮和铁锈块无声无息落入码头与船壳之间动荡的海水里。

两点半钟，下起了小雨。工头跑来问杨旭是否关舱停卸。杨旭赶忙去请示大副。大副说船长没这个指示。工头骂咧咧地招呼工人继续干，直到七点钟他们才落汤鸡似的走下船去。下个工班半小时后才到。船上暂时安静下来。

杨旭是四点钟下班的。这期间他一直呆在舷梯旁。三点钟左右，他曾出现在舷梯口的灯光下，那是船长和引水员下船去海事法庭打官司的时候。他走过去想对船长说什么，被船长那两道冰冷的目光顶了回来。引水员连看也没看他一眼。他们被一辆出租汽车接走了。四点钟交了班，他回舱室休息。躺在床上，他瞪着大眼看了三个小时的舱顶板。七点刚过，同往一室

的秉毅刚在甲板上干完活回来了，他又走出舱室去到寂静的后甲板。他坐在一个粗矮的缆桩上，一只脚踩住湿漉漉的缆绳。缆绳的另一端系在码头上，绷得紧紧的。缆桩的黑漆表面有一层雨水，他没在意。他的蓝布工作服早就湿透了。

纽约的黎明在淅淅沥沥的细雨中姗姗来迟。七点钟过了，天色还不鲜亮。阴云沉甸甸地压在摩天大楼顶上，整个港口看去象是罩在一片灰雾里。海水加进了土黄粉似的，连无精打采地拍打着岸边的浪花都是那么浑浊。近处远处时断时续的汽笛声格外沉闷，仿佛是海老人悲怆的叹息。寂寥的码头、港湾寒气逼人，一派深秋的色调。

这是六月的一个乏味得让纽约人诅咒的早晨。

杨旭觉得自己从恶梦中醒来了，尽管这场梦是他大睁着眼睛做的。此刻，他又在凝视“世界贸易中心”大厦，那上面一排排密集的窗口灯光已经寥落、昏暗，象是一只只刚过完夜生活的纽约人的眼睛。杨旭的目光很有神，可他现在不是在回忆一个月前大厦顶端阳台上他的经历，也不再去想几小时前那场可怕的故事中自己所应负的责任——他竭力这样要求自己的理智，而是在考虑怎样尽快地离开这条船。坐上波音747，十几个小时后我就可以飞到北京了。我再也不会看到眼前的这一切，再也不会时时感受这种摆脱不掉的心灵压抑了。这不难做到，甚至不用写辞职书，也许此刻船长在从海事法庭回来的路上已经拟好了解雇我的措辞，理由很简单，很正当。我愿意承认并接受。这在我的航海史上，将是一个永远抹不掉的污点。

杨旭的航海生涯就象苏伊士运河一样短暂。一年前，二十二岁的他毕业于中国福建省厦门市一座著名的航海学校。象许多个成绩优异、立志献身于航海事业的学生一样，他爱大海并