

航海散記

阮航 著



航海散記

阮 航 著

香港中流出版社出版

行船走馬三分險

俗語說：「行船走馬三分險」。海員乘風破浪，長年在汪洋大海中航行，總會碰到幾分風險。特別是老海員，談起那些履危涉險的經驗，充滿刺激。

認為行船是最危險的職業，其實這是杞人憂天的想法。其實無論陸運、空運或海運，在行動時，都會因為運輸工具機件失常，操作人員疏忽或受惡劣的天氣的影響，而造成意外事故。由此可見航海不見得是一種最危險的行業吧！雖說會碰到颶風海嘯等不可避免的 natural 災害，但可以設法克服。當然船員們應把安全放在首位。無謂的冒險，實無必要。

沿岸各國均有海灘救援組織，每接獲附近船隻遇險的消息，便立刻派救難船進行搶救工作。在大洋航行，從無線電台，間中聽到有船求救的訊號，附近船隻就紛紛互通電報，詢問有關情況，如有需要幫忙時，必義不容辭，加速前往救援。在這種環境下，大家都不分國籍，救人要緊，經常出現不少動人的事蹟。

海上求救訊號，可用無線電報發出「SOS」摩氏電碼，或用無線電話連呼三次「MAYDAY」，表示棄船求救。如非必要，則不能隨便發出該等訊號，否則後果嚴

重。其他如船員病重需急救，或有人失足墮海等，可用無線電發出「×××」訊號，請求援助。

轉行難

海洋遼闊、浩瀚，變幻莫測；能縱橫七海，環遊世界，飽覽各國風光，遍賞異國情調，充滿新奇和刺激，開擴眼界，充實人生：這是海員生活多姿多采的一面。

長年與海洋打交道，生活寂寞、單調，日常工作又是那麼的機械、呆板，日子久了便會感到乏味，產生思想家的情懷，特別是巨浪滔天時，船身前俯後仰，左搖右擺，令人頭暈目眩，情緒更加無法安寧：這是航海生涯的另一面。

由於前者，許多人選擇海員職業；由於後者，有些人便動搖起來，半途而廢，轉業上陸。的確，很多海員並不希望畢生投身於航海生涯，但行多幾年船後，要轉行也不是那麼容易。他們開始討厭狹小、擠擁、緊張的大都市生活，不習慣在陸上工作上下班時的那種趕車追船的苦味；已有家庭的人，更要考慮轉行後入息問題。處於這一取捨之間，許多人嘗試在陸上工作，不到數月，却又希望能早日返上船了。

在選擇海員這一行時，首先要考慮個人的性格是否適宜於長期在海上工作，能否經得起風浪的考驗，有無堅持到底克服一切困難的決心，而不能只以賺錢多少為工作的目標，或只抱着環遊世界為目的，幾年後便「收山」的想法；否則行了一年又一年，遇到困難無法解決，到那時，要轉行也就難矣！

職業無保障

船員們常有一種感覺，海員職業最沒有保障，資方對勞方是重利不重義：船公司要你時，異常客氣，望你答應落船工作；不要你時，說話態度又是兩樣，好像欠了他甚麼似的，兩眼長在頭頂，不會多瞧你一眼，非常現實。過去，船員放船返港，到公司報到時，人事部職員先索取了海員紅簿，並代為保管，其實是公司需要大量用人，恐怕你持着紅簿到別家公司求職。前些時，在公司船員部碰見了同船工作的水手小黃。他剛從美國歸來，在一艘散裝貨輪服務了十五個月，超過了一年合同規定。按道理公司是最喜歡錄用這樣的船員，可是這回公司非但退還小黃紅簿，且不接受重新登記。小黃有點不服氣，問及什麼原因不錄用他，職員表示：「目前公司拆掉廿艘舊船。船隻減少，人力過剩，故暫無空

缺。「實際上，公司正在不斷地營造新船，並僱用工資低廉的菲律賓籍船員，以代替香港船員。一句「沒有空缺」，小黃又面臨失業，祇有到其他公司求職了。

下午，到海員招募處，辦理續期登記，以往持有執照的高級船員是不受海事處管制，去年初實施了新條例後，高級船員也需重新登記，連升職也受限制。新人入行更增加了困難。嚴重妨礙了有志航海青年入行機會。

待遇差別大

世界性的通貨膨脹，物價飛漲，導致日本海員多次罷工，以爭取合理的薪酬。前些日子，傳說公司也準備調整各級船員的薪金，但至今仍未見實現。過去船員入息較一般陸上工作的工資稍為高一點，尚可維持生活。要知道海員長年在大洋中頂風拒浪，與家人離別，過着枯燥乏味的海洋生活，若所得薪津不足以維持家用時，誰還願意繼續過着漂洋過海的生涯呢！

香港船公司屬下輪船多向利比利亞、巴拿馬、索馬利等國家註冊。除少數懸掛英旗船外，船商對於所屬船員的待遇，一向沒有標準，資方就盡量僱用廉價勞工。亞洲區的海員

與其他歐美國家海員的薪金是有一段距離的，更不要談保險制度、勞工福利了。

目前，香港海員薪給，除一部份高級船員外，普通船員待遇相當低，如廚工、服務生、初級水手等，月薪祇有五、六百元，確難追上目前物價上漲程度。有一次，船到英國利物浦港，一位英國船長到船上作客，和我們談起海員待遇問題。他對於我輪船長和低級船員薪金差距之大，深感驚奇。因在歐美國家，船長的入息是不會超過普通船員的三倍，而我輪船長和一個水手的月薪差距，竟達八倍之多，且船長還有很多額外津貼。香港海員的待遇是極不平等的。

「薦人館」

很多外國船務公司由於本國的船員要求待遇較高，除了部分持有執照的必要人員外，其餘的僱用香港海員。香港海員在外國船務公司服務，他們的待遇是按照本港的一般薪津配給。目前，祇有兩三間挪威船務公司被僱用的香港船員，可以享受同該國船員同等的待遇和福利，且規定要加入挪威的海員工會。以一個熟練的水手來說，在一般遠洋商船上服務，每月總收入僅有千餘元，而在挪威船上服務，月薪可拿到三千餘元；另外還有其他津

貼和年終獎金，而且超時工作「補水」每小時津貼三十八元，可算是本港行船行中最佳待遇。因此在該公司服務的香港船員流動極小，幾乎全是十多年的舊人，新人求職很難。十年前，挪威船公司開始僱用香港海員，委託了一間「薦人館」代辦招人。該館打着貿易行招牌，却辦理招募船員的「生意」。由於挪威船待遇特別高，熱門路的海員紛紛找到該薦人館求職——當然介紹費也特別高。當時，想上船工作，先要交半個月薪水的首期費，以後每月還要付五十元，若中途停止付款，下次就失去了出海機會。該薦人館老闆，不用一年光景，已撈到風生水起，並購買了兩艘小型快艇，每逢有船到港，便派人上船收取款項，按月收費，誰也不會被漏掉。

美元貶值吃了虧

海員的薪金部份留給家裏，部份是在船上領取的。各間輪船公司對船上發薪沒有劃一規定，有些船到了某國的港口，船員們就可借支當地的錢幣；有些船在海外則規定發給船員美鈔。基本上，美元是國際流通的鈔票，各國的大銀行都可用兌換當地鈔票。

由於近年來，國際性的通貨膨脹，經濟不景，導致幣值不穩，美元已經幾度貶值，對

於海員來說，也會受到一點影響。像本港有幾間美資輪船公司，僱用了香港船員，薪津均以美元爲基本核算單位；美元貶值了，大家無形中削減了工資。我服務的這間船公司，雖然薪津是以港幣爲基本核算單位，但船上則劃一發支美元。前幾個月，船上還以港幣五元一角對折一美元，而實際上，本港銀行却掛牌一美元祇能兌換港幣四元八角——有一段日子，甚至跌到四元六角，我們是吃虧了。

由於不斷貶值，世界各國對美元已失信心，每遇風吹草動，銀行立即停止掛牌對兌。有一次，我們船在南非東倫敦港，所有銀行突然停止以美元兌換南非盾。船員身上沒有南非鈔票，上街也不能買東西了，幸好那裏的華僑很熱心幫助我們，按照原來的價格私下和我們兌換美元。在一些印度人開的商店裏，我們買東西，也可以用美鈔交易，不過「殺價」是在所不免了。

九折支薪

有一次，我和一位同行中朋友，談起待遇問題。其實每間船公司的薪給制度差不多都是大同小異，祇是工資高低稍有差別而已，沒有甚麼值得討論。談起他現在服務的那間公

司，有種九折扣薪制度，我倒是首次聽到。百貨商場常以大減價，來吸引顧客，是聽得多了；然而薪水要打折扣，相信很多人會感到詫異。原來，該公司規定船員每升一級，頭三個月的薪水要打九折。職位升高工作責任也加重，但却要扣薪，很多人自然是有些不服氣。

規模較大的輪船公司，其船員薪給是有劃一的規定；但到一些小公司求職，還可以討價還價，老闆先看你紅簿裏的航海資歷，然後才定價錢。開始時，定以最低價錢給你，若求職人要求增多一點，那要看公司是否急需用人——公司人手越是缺乏，出價也就越高。在香港社會裏，可謂無奇不有，連船員求職也要講價，怪哉！

在一艘遠洋輪船上，船長、大副、二副、報務員以及幾個輪機員，都必須持有該輪註冊國家的證書。在香港，當然是持有英國執照者最爲吃香——其它國家的證書，被稱爲「雜牌」。同等職位，同樣的工作，工資却有很大的差別，持有英國證書的船員，待遇較高，而且各級船員的工資都不能低過英國公會的規定。

除 夕

大除夕前兩天，全船上下動員大掃除，水手們將甲板、艙壁洗擦得一塵不染，艙房粉

飾得煥然一新，有的房間門前還張貼春聯。工作之餘，我就動手打掃自己的臥室擦地板、抹窗門、清除雜物……，忙個不停。

在海上歡渡春節，已是第四次了，每次我身處不同的海洋，不同的經緯度。今年春節，船航行在太平洋途中，正朝東向美國方面駛去。大除夕中午，船的位置約在北緯四十三度卅分，東經一六七度十分。下午五時卅分，除了必要的值班人員外，全體船員歡聚一堂，吃年夜飯。過節的榮膺十分豐富，大家互相恭祝新年快樂，身體健康，不停地乾杯。船長向各人頻頻敬酒，感謝全體船員在工作上的合作，並強調同舟共濟的精神。

我酒量很差，但各人拚命灌酒，我祇有揉揉矇矓的雙眼，端起酒杯，勉強去喝。我的臉頰紅起來了，酒喝多了，頭暈眼花，我變得沉默寡言。有人問我，是否想家或是否在思念女朋友，我搖搖頭否認了。

「每逢佳節倍思親」。遠航的海員產生思家想親的情懷是在所不免的。我們中國人對過春節比較重視；年三十夜，一家老小歡聚在一堂，吃年夜飯，享受着溫暖家庭的天倫之樂。可是幹行船這一行的沒有這份福氣了。餐廳裏氣氛熱鬧，大家雖談笑風生，我知道每個人的內心必會有另一番滋味，那是拋妻離子的辛酸。

難得返港度春節

我已有好幾年沒有在香港過年。船員難得有一次機會能與親友們在一起歡度春節，正月前的一個月，合同已滿的船員，紛紛要求離船，希望能及時趕返香港過年。年底，公司找人困難，正在岸上休假的船員都會拒絕公司派遣落船工作，待春節過後，他們才肯再度上船。這個時候，想返港的船員都是歸心似箭，會多次催促船長，要求放人。船長一面進行挽留工作，一面打電報要求立刻派新人前來接替，公司必回電：「新年來臨，調動困難，盡可能在下一港埠換人。」然而，到埠時，總是音訊全無。

有一次，從英國開往波斯灣途中，共有十一人期滿辭職，公司來電答應到波斯灣後，即安排他們返港。一月上旬抵達目的地，公司運用拖延手法，表示暫時人手缺乏，有待一星期後再作決定。到期時，還是一張「空頭支票」，並沒有實現諾言。這次，辭職的船員們一致不答應繼續留船工作，船長也埋怨公司沒有信用，堅持要公司無論如何安排大家返港休假，並以拒絕開船作威脅。在大家努力爭取下，終於實現了過年前返抵香港的願望。

船員升職雖經船長推薦，公司也要拖遲一段日子後，才肯答應。但春節前一個月，却

是例外，往往自動提出讓船員升級，但以繼續留船服務一年為條件，這算是解決人事的手法之一。

磨練胸懷廣濶

一位好朋友來信說，他已放棄工作了多年的職業，決定於月底上船，開始從事航海生涯。因為他覺得陸上那份工作毫無前途可言，希望通過轉換職業，在海上能找到出路。由於他自小從未離開家門一步，這回初次出門，將要離開長期生活在身旁的親友們，獨自跑到一個陌生而遙遠的工作環境裏生活，心裏難免有些患得患失的感覺，情緒極不安寧。這是行船仔初次下海的普遍現象。

在一般人的心目中，從事文職工作的白領階層，衣冠楚楚，一表斯文，生活安定，是青年人所嚮往的；到工廠工作則已被認為是大材小用，更不用說到海上過着漂泊生涯。無論如何，海上生活難有平地那樣安定和舒適，工作更不知辛苦危險多少倍。所以，很多人只要在陸上有謀生機會，多不願意貿然下海。

生活在浩瀚的海洋中，隨時要與狂濤巨浪搏鬥，飽經雨露風霜的襲擊，更要忍受無垠

海域和漫漫長夜的枯燥與寂寞——乘風破浪，可以培養出那種堅忍不拔，不怕困難的精神；海闊天空，令人胸懷豁達，充滿樂觀；遠涉重洋，周游列國，不僅足以彌補海上生活的單調，還可以大開眼界，增廣見聞。我以為青年人選擇航海這一行業，若能潔身自愛，充份利用空餘時間，生活確是很有意思的。

海員艙簡陋不堪

一般來說，新建造的商船航海儀器和輪機設備都很新穎。美中不足之處，乃是船員生活設備欠合理想。高級船員的寢室還算過得去，可是佔船上人員最多數的普通船員的住艙，却是簡陋不堪。當然我們也不能怪責設計專家，因為船東拚命要省錢，最要緊的是船的外表好看，速度快，裝貨多，誰去理會船員的生活環境！

目前，我工作的這艘三萬噸級貨船，船齡僅一年多，船型龐大，儀器新穎，輪機的性能尚佳。然而船員住艙的佈置却非常單調，水手們兩人合住一房，房間雖算寬闊，可惜內部設備簡單，竟連洗臉盆的裝置也沒有，難道洗臉可不用盆！船員們洗臉刷牙要走到公衆盥洗所。數月前，我參觀了停泊在隔隣的一艘船齡高達卅年的舊船，看了人家的生活環

境，竟然覺得我們已屬「幸福」了。這艘船的海員全來自台灣，我就和幾位同事一起到該輪拜訪。踏上那搖搖欲墮的舷梯，我真耽心其中幾節梯級會突然肢解；望見那油漆剝落，鐵銹斑斑的船殼，令人不寒而慄。走進水手部的艙房，霉氣撲鼻；水手們四人合住一房，房內擺了四張單人床和四個衣櫃外，唯一的傢具是一張陳舊的寫字枱。該輪一位水手打趣說：「船上衛生奇差，乃是蟑螂的天堂，老鼠的樂園。大老鼠長得肥壯結實，連貓兒也要禮讓三分。」

「水牢」

海員們稱不返香港終年遠航海外的船為「充軍船」；那麼，若到廿萬噸以上的超級油船服務，稱之為「超級充軍」，是毫不過份的。我有一位朋友自廿二萬噸巨輪服務期滿歸來，談起船上生活，他竟把超級油輪比擬為「水上監牢」。可見在這種巨輪上生活，那枯燥和寂寞的程度！

這位朋友服務的那艘超級油船，是定期來往中東波斯灣和歐洲的。裝油港口多在沙地阿拉伯和伊朗一帶。由於船身長達千呎，食水深度超過六十五呎，故多被安排在離內港遙

遠的荒島地帶裝油。這些區域除了油廠外，盡是曠野黃沙，船員們根本不能上街。自灣內滿載廿萬噸石油，便啓船前往目的地荷蘭的鹿特丹港或英倫海峽，來往歐亞一趟爲期兩個月零五天，很少會誤期。別以爲抵達荷蘭卸油廿餘萬噸，到埠總有三、四天可逗留。實際上，船到卸油碼頭，立即接上油管，一小時卸油量達一萬噸，廿萬噸石油在一天之內便卸完，任務完成，即返航往中東。船員兩個多月才有一天埋街機會，值班人員還可能輪不到時間，唯有望岸長嘆。若到英倫海峽卸油，情況更糟，因經常拋錨外港，將油卸至幾艘五萬至十萬噸級油船，則連碼頭的影子也見不到。在超級油輪服務，一年頂多有六天靠岸機會，有些船員很可能在一年內不離船一步，難怪要稱之爲「水牢」了。

遠洋漁船

遊長洲、大澳、香港仔等本港著名的漁港，可以見到一些漁民的生活狀況。香港漁民多在南中國海一帶捕魚，至今我還沒有見過一艘遠洋漁船，出現在本港——我所說的遠洋漁船是指橫渡大洋到天涯海角進行捕魚工作的漁船，每艘這類漁船的船員約廿餘人，他們的生活方式與本港漁民有所不同。

同事小胡告訴我一點有關遠洋漁船作業情況。小胡曾在高雄一艘漁船上度過了三年光陰，挨盡了人間苦味。他認為今天在大洋船上工作，比起漁船上的生活，不知舒適了多少倍。一艘重三、四百噸的遠洋漁船要像萬噸級的商船一樣，橫跨太平洋或印度洋，她的危險性可想而知。

漁船的室內設備簡陋，四五個人住一間細小房間，生活條件非常差。有時他們要在大洋裏漂流一兩個月，船上貯藏淡水有限，爲了珍惜食水，他們便幾星期不洗澡——膳食之差更不用說了。遇到暴風雨，船在洶湧的波濤中掙扎，更是苦不堪言。然而在工作時，却出現一片愉快熱鬧的氣氛：全體船員自船長以至水手，大家肩並肩的一起撒網捕魚，船員之間沒有一點界限。他們離開了家園，通常一年才返航一次。沿途捕魚，滿載後便航往附近國家的港口。將漁穫賣給當地魚商，然後便加油裝水，購買伙食，準備下次航程。漁船的生活培養了他們那種勇敢堅定、刻苦耐勞的精神。

服 務 生

船上的服務生綽號特別多，廣府籍船員喜稱之爲「鴨仔」，上海人則叫「西鬼」，這