

远洋老船长的家国情怀

□白衍吉

新晚报

08

2024年
7月26日
星期五

人
事
记

讲述我与这座城的那些事儿



本版主编 宋辉
责任编辑 程世欣
版式 程世欣

人与城之间相知、相爱，难以割舍和忘却的记忆、情怀、奋斗，从青春岁月到风华有为和初心不老，都值得回眸、品味、总结。看看这位与共和国同龄的75岁的老大学生、老共产党员、在远洋运输货轮干了37年的老船长胡英显吧，看到他珍藏的各种证书、证件、奖状、徽章，航运记录、船员服务簿等物件，你就会被他极不平凡的漂洋过海的航运工作、生活，他的海洋情结以及他眷恋家乡、依恋亲人、热爱祖国的赤子之心深深地感动！他的故事平凡中有传奇的经历和极不平常的种种挑战、考验和选择。他总是说他不会说更不会写，但他的许多话说得那么朴实在理，我听了记下来深感那是没有什么修饰的内心体验，本真又值得揣摩，给人的启迪不少。

老胡家是哈尔滨的老户，他从小就喜欢这座挺洋气的城市，喜欢母亲河松花江，他也喜欢游泳钓鱼，家在通江街有三十多年了，离江沿很近，他常去老头湾、小九站，喜欢在斯大林江畔公园散步。他一再说他写不了文章：“大哥你写吧，你问我答，聊聊过往的人和事，心里也痛快。”

老胡浓眉大眼、高鼻梁、白头发、身高1.74米，虽然75岁了，仍健壮。第一次在江边长椅上就和我唠起了家常。求学时他家在南岗文明街，父亲是铁路工人，他在和兴路的47中读初中，喜欢数学、物理，那时有句流行语：“学好数理化，走遍天下也不怕。”初中毕业了，知识青年要上山下乡，1968年和班里同学一起奔赴萝北当上了兵团战士屯垦戍边，在14团炮连一干就是五年。因从小跟父亲学干木匠活，所以在兵团拿起了刨子、扁铲、手锯当过木匠，也当过司务长管连队伙食。那时年轻力壮，干农活能吃苦，北大荒一望无际绿油油的庄稼地，玉米、大豆、高粱、麦子，吃得饱睡得好，连长和战友都处得好，觉得有苦有乐，经受了锻炼。

过了几天，老胡约我去他家聊。那是通江街一栋老楼的五层，两室一厅，东南朝向，转角阳台近二十平米，养了不少花。大屋南向阳光灿烂，西面墙挂着很显眼的世界地图，这是老胡的念想，他站在世界地图前说，一看就知道蓝色的海洋有多大了。居室北面墙前是一个不小的玻璃拉门书柜，里面有他航海的专业书、英语书，还有不少中外文学作品。他有许多影册都是出海航行的照片，欧洲航线、东南亚航线、北美和南美航线、非洲航线的都很多。他的护照、证件、证书、奖状、航海手册、船员服务簿一大摞。他的纪念物品有巴基斯坦、越南、荷兰、南非、加蓬、美国、委内瑞拉等许多港口城市购得的，其中一个从非洲加蓬带回的乌金木雕卧狮端放在茶几上，油黑锃亮十分精美。

到了1973年春节，在兵团干了五年的胡英显因表现好，被推荐上大学参加考试。他重读从家带来的中学课本认真备考，八月份他收到被大连海运学院“轮船驾驶”专业优先录取的通知。大连海运学院是“船长的摇篮”，紧临大海和星海公园，老胡喜欢水，大海游泳和救生是一个船员水手必须擅长的本事。同学们先是同几百吨的拖轮打交道，还第一次登上了数千吨级的货轮，实习期间终于见识了梦想的万吨货轮。那时大学刚恢复正常教学秩序，本科三年，课程安排得挺满：除了基础课数学、政治、地理、英语等，主要是专业课如船舶构造、机械设备、天文地理、水文气象、航海知识、货船运输等学科。胡英显只是个初中毕业生，文化知识底子很差，所以加倍努力学习。他一直记着老师的话：出了这“船长的摇篮”，

到了无边无际的海洋上，得凭本领驾船，有个闪失可不是闹着玩的！

大学毕业前老胡入了党，被分配到广州远洋航运公司。从水手做起，驾驶员、三副、二副、大副等各岗位长达六年多的历练，他具备了成为船长的条件并通过了资格考试，1982年成为船长，2002年获得高级船长证书。回忆起近40年的远洋货轮运输工作和生活，他觉得一生无悔、很值。他爱大海，他爱听中外许多海洋的歌曲。

第一次出海是1976年秋，通知他们驾驶“友好号”万吨级货轮满载各种杂货，从广州港出发前往欧洲荷兰鹿特丹港和德国汉堡港。

船长，一船之长。远渡重洋，遇到的大雾弥漫、洋流回转、惊涛骇浪和风险挑战也不少。船长必须沉着冷静有定力，你要是慌了，船员一乱，麻烦可就大了。一次在前往非洲好望角海域途中遇到罕见的海上风暴，轮船剧烈摇晃，七八米高的巨浪不断排空拍打过来，海水潮水般从船尾漫上来！老胡和轮机长、所有船员坚守岗位，保证了轮机正常运转、航向正确、破浪前行。后来还有一次运钢材在日本近海遇到了麻烦，船舶下面的一个螺旋桨被缠住了，最后海上求救来了专业潜水员带着工具排除了障碍，原来是渔网惹的祸。

各行各业的知识总是让人感兴趣。远洋货轮是一个庞然大物，怎么管理，船上人员怎么分工协作呢？中国远洋航运这四十年老船长可算是一路走来的见证人、当事者。

轮船的总吨位是说所有的容积包括货舱、压水舱、燃油包、淡水舱、船员居住舱。而净吨位是指货舱、燃油包、淡水舱。通常说的吨位是指载重吨即装货吨数，包括燃油、淡水。十万吨的货轮压舱水就占五分之一，才能使船下沉海里，船身有“吃水线”。

船上有几十名船员，船长只有一个是指总指挥，轮机长和大副相当于副船长，大副负责甲板管理、配载、装卸货物等。二副负责制定航线、航海图制订和修改。三副负责救生、救灾、救援等。管事负责轮机后勤保障、服务管理。轮机部驾驶舱有轮机长、大管轮、二管轮、三管轮，轮机舵手4个小时一换班。此外还有重要的通讯系统服务联络工作人员。老胡说，随着科技进步和创新，如今已今非昔比了，数字化、智能化，又科学



又方便，减少了许多人员。现在海上几十万吨的“巨无霸”客货轮真是太棒了！1976年，我国远洋运输公司只有一百多艘船，14万吨的油轮还是日本产的。如今我们国家已经稳居世界造船业第一位，看看广州、上海、天津、青岛、大连港，这几大远洋运输公司有多牛，多气派！打造五十万吨巨轮、装上上万个标准集装箱，不在话下！我们已拥有强大的海军航母编队驶向深海，军舰可以为中外货轮安全护航。

老胡说，1976年从大连海运学院毕业回哈尔滨结婚，对象是在南岗文明街住时一起长大的邻居姑娘，她下乡回来接母亲的班进了铁路工厂当工人。家一直在哈尔滨，后来有了积蓄，公司有房补就搬到通江街了，红专街早市热闹，生活很方便。这三十多年常年在海上漂，一年休假两三个月，聚少离多，他们1982年才有了个女儿，她爱学习，哈工大毕业后去英国留学，回国后在深圳工作，也安了家。

老胡说，要说航海生活，辛苦倒没什么，最主要的是枯燥和孤独的滋味不大好受。船友们休息时间打乒乓球、下棋、打扑克、听广播、看电视、听歌曲、看书。只有到了停靠海港装卸、加油、检查、加给养（特别是大量的蔬菜），忙完了上岸休息才有了人间烟火气，看看域外风情，会同行朋友，小聚言欢。有时杂货轮停靠码头时间长达几天，白天到街面观光游览，喝咖啡、啤酒，吃点特色烤肉、海鲜什么的，也能钓鱼。然后出发或是前往下一个国家的港湾，或者是装载集装箱回到广州港。一个往返两三个月。海外购物有严格的规定和要求，不能带的东西海关一律扣下。两条烟、两瓶酒免税，旅游品可以做纪念。说到待遇，有出海补助一半人民币、一半外币，船长60岁退休，但可以干到65岁。最后五年单位安排老胡到中国远洋公司北京劳务公司当船长，主要是去台湾运输煤炭，一个月三千美金，几年挣了150万人民币，2010年给女儿在深圳买了个二手两室房结婚。两岸一家亲，都是中国人，跑了几年台湾，和台中港的轮机长成了朋友，每次见到都要给老胡阿里山的云雾茶，老胡也给他送去土特产。

“世界走了多少圈，见识了，千好万好，还是自己祖国好，自己故乡亲，自己的家温暖呐！”这是老胡的心里话，他是有感而发。这几十年也有许多海员去了外轮，那里待遇好挣得多。一位荷兰船长非常希望他能过去干，还开出了诱人的待遇报酬，但他婉言谢绝了，因为离不开祖国和家乡。有一位船员去了外港，四十多岁了要干两份工作，就是为了多挣点钱，很辛苦。老胡说：“一个人只要活得自然、自在、自立、自信，那就是最大的快乐。我爱祖国蓝色的大海，我爱家乡温暖的阳光！”

与您约稿

本版以呈现哈尔滨风情风貌、展现哈尔滨特质魅力、传承哈尔滨城市温度为主，以随笔、散文、杂感等不同文体，对文化多元、风貌独特、底蕴深厚的哈尔滨，作出形象、深刻、诚挚的解读。力求通过这些个性化的民间记录，打捞、梳理出这座城市的记忆碎片和人文脉络。

稿件字数1000-3000字，可配发若干老照片，并注明姓名及联系方式，发至邮箱22354430@qq.com即可。