

湄公河水域复航 10 天后, 本报记者在云南关累港登上中国货船“宝寿号”前往泰国清盛港。船员说——

“四国联合执法, 肯定能震慑江匪”

特派记者 曹刚 文 张龙 摄

不敢独行, 货船抱团出航

20 日早上 7 时许, 西双版纳傣族自治州关累港, 天刚蒙蒙亮, “宝寿号”整装待发。大蒜、洋葱、服装、日用百货等 150 吨货物, 早在前一天傍晚就已装船完毕。

6 名船员全部到齐, 利用开航前难得的空闲时光, 惬意地聊着天。船长杜光友年过半百, 和炊事员李朝会两口子来自云南昭通; 37 岁的轮机员李开权是四川自贡人; 48 岁的轮机员唐文坤和水手徐成芬也是夫妻俩, 来自贵州遵义; 大副付学波最年轻, 刚满 20 岁, 老家在云南曲靖。4 个家庭来自 4 个城市, 云贵川地区方言接近, 交流并无障碍。

“要是以前, 我们昨天就出发了。”杜光友说, “10·5”中国船员遇害惨案发生前, 货船通常只要装完货就可独自起航, 但如今, 即便 12 月 10 日已顺利复航, 船员们也不再敢单独行动。所以, “宝寿号”“宝寿 9 号”选择在关累港多留一天, 等“宝寿 8 号”装完货, 一起抱团出航。

护航船暂时不能全覆盖

上午 11 时 20 分, “宝寿号”领头, 3 艘货船陆续驶离关累港, 复航泰国归来后, 再次出发。

就在十天前, 湄公河水域复航, 中老缅泰联合巡逻执法队首航, 护送中国货船安全抵泰, “宝寿号”也是排在货船之首。“那天, 前有 5 艘护航船, 后跟 9 艘货船。”杜光友站在船头掌舵, 回忆说, “进入泰国, 还有当地水警保护, 四国联合执法, 安全感确实大大提高。”

老杜话锋一转: “不可能每趟出发都有同样护航场面。”这次, 就比上回冷清, “宝寿号”周围无护航船跟随。杜光友解释, 复航 10 天来, 关累港几乎天天都会发船。装货时间不同, 每次仅少数几艘同行, 护航船数量有限, 暂时做不到全覆盖。“而且没必要, 因为前面大部分航段相对安全, 没有江匪骚扰, 航路状况也较好。”

船员也等不及每次聚集 10 多艘船再走, “跑运输, 时间就是金钱。”李开权坦言, “况且, 船多了不好跑, 航速会大大降低。”首航全程, “宝寿号”便多花了近一倍时间。

船员流失, 老板高薪留人

下午 1 时, 开饭。上船不到两小时, 听烦了马达轰鸣, 连炒菜声也变得悦耳起来。一荤一素一汤加一盆咸菜, 是船上正餐的标配。李朝会的手艺颇有几分专业水准, 夫唱妇随多年, 她早已习惯船上的生活。

复航后, 李朝会、杜光友夫妇是“宝寿号”仅有的两名留守者。客舱显著位置, 还贴着旧的值班表, 其中 4 名船员已流失。3 人另谋职业, 不愿回归, 轮机员金老六遭遇最悲惨, 他的妻子李燕是 13 名遇害船员之一。

缺人, 使许多货船深陷窘境。“宝寿号”及时招到 4 名船员, “因为原来的船招不满人, 就被老板调过来了。”李开权说, 船员难找, 导致湄公河上的货船数量大不如前。

问“为何留下”, 回答几乎异口同声: “为生存。”四国联合执法增加安全感; 收入大增则更有吸引力。李开权的每月保底工资, 从 1800 元涨到了 3600 元, 每月奖金提成, 也涨了 1000 多元。如此算来, 月收入从五六千元骤增到八九千元。

电视频道多, 看的人很少

晚上 6 时 50 分, 3 艘货船选择一处宽阔平缓的水域, 并排靠岸。“宝寿号”率先停靠, 把缆绳紧紧拴在多块礁石上。货船无法夜航, 需休整一晚。

航行 7 个半小时, 只在傍晚出了一些小波折。接连与 6 艘老挝小货船擦肩而过, 杜光友频频鸣笛, 提醒对方避让。“河道窄, 小船要



12 月 20 日, 大湄公河次区域经济合作第四次领导人会议在缅甸内比都闭幕。当天上午, 也就是湄公河水域复航 10 天后, 记者登上中国货船“宝寿号”, 从云南关累港起航, 全程随船采访, 途经危机四伏的金三角水域, 耗时一整天, 顺利抵达泰国清盛港。



■ 昨天, 中国货船安全地行驶在湄公河上



■ “宝寿号”船长杜光友看着熟悉的湄公河, 感慨良多



■ 泰国人挂出欢迎中国货船的标语

先停下来等一会儿。”两船接近时, 老杜主动熄火缓行, 以免发动机卷起浪花掀翻小船。结果仍有一艘小船因靠得太近, 没及时停步, 不慎撞上礁石, 所幸无大碍, 虚惊一场。

马达声暂歇, 货船重归宁静, 生活气息扑面而来。船上条件比想象中强——吃喝不愁; 有太阳能热水器, 能每天洗澡; 柴油发电机保障冰箱、饮水机全天工作, 还能手机充电; 即便停在老挝境内不知名的乱礁边, 也可借助卫星接收器看几十个中国频道。“只要船停, 就有电视信号。”

难得的晚间娱乐, 船员大多甘愿放弃。只有李朝会夫妇看了半小时新闻, 其他人都早早地洗洗睡了。忙碌一天后, 与美梦作伴, 或许是最大享受。晚上 9 时 20 分, 发电机停工, 江上万籁俱寂, 伸手不见五指。

河道宽阔时, 反而更危险

21 日早上 7 时 30 分, 3 艘货船再次起航。天空微明, 太阳藏在阴云背后, 迟迟不肯露头, 给航行平添几分难度。

船长和大副负责驾驶, 全程站在船头高处, 随时应对复杂水流。水下常有暗礁, 制造出微小漩涡, 勾引粗心者上当。河道最窄处,

不足两个船身宽, 水流湍急, 稍不留神就会触礁; 更可怕的, 却是最宽处。“水面越宽, 水深越浅, 一旦低于 1.6 米, 船就可能搁浅。”杜光友介绍, 湄公河在冬天进入旱季, 水位本来就低, 第二天会遇到多处浅滩。

果然, 早晨航行不到半小时, 两名轮机员便身穿救生衣, 走到船头, 各拿 3 米多长竹竿, 每隔几秒钟往河底探一次, 反复竖起大拇指, 以示安全。此次航行平安无事, 亏得船员未雨绸缪。“载重 250 吨, 只装 150 吨货物, 就是担心吃水太深, 容易搁浅。”杜光友说。

一旦出现突发状况, 领航船会用高频对讲机通知后船, 如果船间距超过对讲机辐射范围, 船长还能借助新装的北斗卫星导航系统打电话或发短信。

这些困难, 对身经百战的船员们而言, 都不算什么, 只要别碰上江匪。

别开窗, 别拍照, 别走动

上午 9 时 35 分, 李朝会急匆匆走进客舱, 拉紧所有窗帘, 面色凝重地告诫: “到最危险的梦喜岛附近了, 你们是陌生人, 别开窗, 别拍照, 别走动, 劫匪有望远镜, 能看见你。”

平静航行突起波澜, 威胁似乎无处不在,

但透过窗帘间的缝隙望出去, 风景依旧。沿途, 青山、绿水、乱石、密林, 偶尔夹杂几个异国村寨, 组合成别致美景。此时, 阳光不合时宜地放肆起来, 舱外的灿烂与舱内的紧张对比鲜明。

约 20 分钟后, 李朝会称, 危险解除。显然, 惨案至今仍令一些船员心有余悸。其实, 有关梦喜岛的故事, 她也只是听说——常有劫匪在岸边搭草棚, 开快艇武装抢劫货船。

6 名船员都没见过劫匪的模样, 跑船 20 多年的杜光友心态平和得多。“四国联合执法, 肯定能震慑江匪, 希望护航队伍越来越壮大, 让我们跑船的底气更足。”

最后 1 小时航程, 温馨画面频现——缅甸和老挝各一艘护航船停靠码头, 随时准备出发; 金三角泰国边境的金色大佛旁, 挂着“欢迎中国货船光临”的横幅; 中国船员遇害的歪脖小树边, 湄公河水静静流淌, 仿佛惨案从未发生; “中泰友谊永远美好”“清盛港欢迎中国货船”等字样接踵而至……

11 时 10 分, “宝寿号”安全抵达清盛港。离它几米远的岸边, 停着遇害货船“华平号”和“玉兴 8 号”, 在默默诉说: 珍惜平安。

(本报泰国清盛上午电)