

老船长顾维国回到大学校园,与年轻人分享自己的“航海奇遇记”

听教授讲他驱逐海盗的故事

本报记者 马亚宁



一面是周游世界各地,一面是独守三尺讲台,犹如一枚硬币的两面。在许多人的生里,这是一道单选题,可对于上海海事大学商船学

院高级船长、副教授顾维国来说,幸运地将两者合二为一。当教授“遇上”船长,连串奇妙的“化学反应”催生出一幕幕难得的“奇遇”。

大学毕业七年即升任船长

个子不高,身材结实,双眼炯炯有神,声音洪亮有力,在海事大学商船学院会议室里见到的顾维国,谈吐间有股爽朗与大气,透着一副与海相伴过多年的豪迈劲。不到50岁的年纪,头发已花白,面部多了些沧桑,他摸摸坑坑洼洼的面颊,毫不避讳地说:“我是比同龄人看上去老不少。年轻时积极工作爱表现,刚大学毕业就上船做水手,干活不得法,把脸上的皮肤弄伤了。”

1991年,顾维国毕业于上海海运学院海洋船舶驾驶专业,同年进入海运学院下属的育海公司,从实习生一步步成长为船长。初上船时,名义上是实习生,实际上就是一名年轻水手。“苦涩的沙,吹痛脸庞的感觉……”那个年代人们传唱的《水手》,正是顾维国每一天

生活的写照。没有歌词中诗意的励志,没有旋律里激越的振奋,只有日日重复的繁重劳动。比如给船身刷油漆。远洋轮船行驶在茫茫大海上,日晒雨淋,海风腐蚀,船壳很容易掉漆锈蚀,既不美观,也有安全隐患。

“只要看到新生的锈斑,就要立即清除。这是水手的主要工作之一。”时隔20多年,顾维国依然清楚记得,水手除锈涂漆的三道工序。在船舶航行中保养漆面,水手无法借助梯子或吊绳,只能将铲子或毛刷绑在一根长长的竹竿上,探出船身,一点点试探着磨掉锈迹,再一刷子一刷子补上新油漆。有时,锈迹在高处,水手就得举着竹竿仰面涂刷,豆大的油漆滴在脸上眼上是常事。“有次来不及用水洗,直接拿稀释剂擦脸上的油漆点,没想到不

仅没省时省力,面部皮肤反而被化学成分腐蚀了。从那时起,我就直接步入中老年了。”他诙谐地自我打趣。

此后多年,顾维国尽可能长时间地连续上船。“20岁出头,无家无室,正好多跑跑船,早日成为经验丰富的‘老船长’。”船长梦,是他年轻时全部的目标。“没学海洋船舶驾驶专业前,不知道开船为何物;既然进了这个领域,就要干出点名堂来,必须成为一名合格的船长。”实习期连续16个月跑船,12个月即升任大副,7年拿到船长执照……最初的梦想从未改变,他一路从三副、二副到大副,再当上船长,在同龄人中屡创奇迹。其间,他去过40多个国家,最长纪录是在船上连续工作16个月。

助海军护航编队驱逐海盗

自己的船长梦圆了,能不能帮助更多心怀船长梦的孩子们出海?2003年起,顾维国将人生之舵,调到教学模式,暂时收起远洋的风帆。直到2012年,我国海军将要执行第12次亚丁湾护航任务之际,他突破重重选拔,再次扬帆起航。

海军第12批亚丁湾、索马里海域护航编队由中国海军“益阳”号、“常州”号导弹护卫舰和“千岛湖”号综合补给舰组成,航行共历时201天,航程12449海里。顾维国在指挥舰“益阳”号上担任交通运输部派驻护航编队的联络员。

海军第12批护航编队续写了海军亚丁湾、索马里海域护航的辉煌,共完成46批204艘中外船舶护航任务,查证、驱离可疑船只35批62艘次,继续保持中国海军护航编队被护航船舶和自身两个100%安全纪录。“申请护航的船舶,大多为航速较慢、运输时限较长的运油船、杂货船和装载特种设备的船舶,由舰队护航的商船数量,从1艘至10余艘不等,单程护航时间为3天。”

回讲台分享“老船长”经验

经历过惊涛骇浪,穿越远洋生死线,又回到宁静的大学校园,心静得下来吗?顾维国哈哈大笑说:“许多人想象的船长生活,是‘环游地球80天’似的阅遍世界风光,其实海上生活非常枯燥。偌大的远洋轮船上,水手、驾驶员和船长一共20个人左右,白天辛苦工作,晚上回到小单间,寂寞独处,只能自己调整心态,寻找‘定心丸’。找准目标,埋头苦干,是个好方法。”

顾维国说,如今的学习环境比他当年求学时已有了很大变化。“学生们见多识广,选择也更丰富了。开设海洋船舶驾驶专业的院校,以前只有两所,现在已经遍地开花,毕业生的数量比20年前翻了几番,但真正坚持航行拿到船长执照的学生比例下降了。”他介绍,航海生活与世隔绝,就像汪洋中的一叶扁舟,那种揪心的寂寞难耐,成了许多人毕业5年后难以逾越的坎。上船5年后,

亚丁湾海域有两种护航模式,一是美英等国家舰艇巡逻的“国际通道”海域;二是中国、日本、印度、马来西亚和韩国等五国的独立护航,又称伴随护航。在舰队护航的过程中,顾维国曾经历不少危急时刻。

“印象最深的是2012年8月28日,上午9时编队出发。12时35分,船队附近海域出现13艘疑似海盗小船,野狼似的冲进编队。护航舰队立即启动反海盗部署,海盗船离军舰一度只有100多米,呈对峙状态。海盗如果利用梯子和带钩的绳子爬上商船的话,后果将很严重。”紧张对垒时,顾维国时刻与商船保持联系,防止编队出现商船落单等意外。最终在中国舰队的驱逐下,疑似海盗小船观望了一会后,无可奈何地离开。

除了海盗,航行过程中还会遇到各种各样问题。“有些船只不守规矩,让它加减速,不听。”他解释,主要原因是一些商船不熟悉设备的机械性能。此时,航海经验丰富的顾维国会主动提供帮助,甚至手把手地教海员手动操作,有效控制航速。有时当舰队附近海域的

船舶遭遇危险求助时,中国海军也会伸出援手,首次在海曼德海峡解救一艘遭海盗武力追击的香港商船,首次在索马里霍比奥岸滩接护被劫船员。

拥有多年商船航海经验的顾维国,在担任驻军联络员期间,凭借丰富阅历和专业知识,为海军官兵们讲授了“新加坡海峡通航特点和航行注意事项”“商船特点和防海盗措施”“船舶结构及分类”等知识,受到了全舰官兵的一致好评。

官兵们护航时必须长时间生活在舰上,一般每个月只能下一次舰,生活十分枯燥。我国海军的日渐强大,让顾维国印象深刻。“海军有自己的通信卫星,可以在舰上随时随地打电话回家,家人也可以打进来。”

从2012年6月25日在舟山某军港登上军舰,到2013年1月19日返回,顾维国一直保持着每天写航海日志的习惯。一本棕色封面的笔记本里,详细记录了200多天的航海日记。那些惊心动魄的“护航历险记”,如今珍藏在上海海事大学展览厅里。

波。它能掀起一层层怪浪,倒逼原本全速航行的船只原地打转甚至后退。在进入比斯开湾时,我曾经遇到过一次。与异常波周旋了三天,就是无法驶入近在眼前的海港,最终通过分析天气云图和洋流走向,找到了异常波与陆地岸堤之间一条狭窄的‘静风走廊’,才安全度过。”

顾维国介绍说,在极地科考中,南极比北极凶险得多。“我当年参与的第四次极地科考,是去北极。这次‘雪龙’号驶向南极,在航道上极易遭遇冰山,对船舶航行来说是非常危险的,因为我们看到的冰山一角,只是整座冰山的20%,更为巨大恐怖的危险,藏在看不见海面以下。而在北半球航行,即使是北极圈内,也很少遭遇冰山,除非是大西洋的北部航道,格陵兰群岛附近会有冰山掉落,也就是当年泰坦尼克号遭遇冰山沉没之地。”

70%的“准船长”会放弃出海,转做岸上工作。可是,与很多职业一样,船长也是“老”的好。“不夸张地说,船长需要上通天文,下晓地理,熟识各国风土人情,勇气胆量和灵活圆融要兼备。这些只能在一次次航行中积攒。没有十年历练,没有积累足够的船上时间,船长的帽子可戴不得。”

课堂上的顾维国尽显“老船长”本色。在理论教学中穿插许多亲身经历的海上故事,让年轻的学子们真切感受海洋类专业的魅力。海上生活最危急的时刻是什么?极地航行果真困难重重吗?当年乘“雪龙”号去极地科考,遭遇过今年这样的困境吗……学生们一双双满是好奇的眼睛,就像打开“故事匣子”的金钥匙,“老船长”总是毫不吝啬地讲述自己用青春和汗水换来的宝贵经验。

“在大洋中航行,最可怕的就是遭遇异常