

■ 南美,午夜抵达

2019年10月21日,从上海浦东机场出发,经巴黎、巴拿马转机到巴兰基亚,船长赵平率领中港疏浚一行人抵达目的地,已是午夜。连续30多个小时的奔波劳顿,再加上时差的混乱,一行人疲惫不堪,眼皮酸涩沉重,连第一次远洋作业的小年轻都提不起兴奋,几乎是躺到床上,就进入了梦乡。在此之前,更早前来替换的船员9月底就到了当地。

赵平还不能休息,他要连夜和前一班船长办理交接,因为第二天这些兄弟就要回国,出来半年多了,谁都不迫不及待地想回家看看。做6个月休2个月,是远洋船员的惯例。

第二天一早,灼人的阳光铺天盖地地砸在了甲板上,这里是北纬10°58'07",接近赤道,阳光几乎直射,常年平均气温超过30℃。5001轮泊在哥伦比亚第一大河马格达莱纳河口,河水流入加勒比海,放眼望去,水天相接,视野开阔。两岸风景迥异,东面是原生态的椰林和原始的村庄,成群的牛、马在草地上悠闲地漫步、吃草,能看到牛背上站着白鹭。当地人划着独木舟从丛林中驶出,打鱼、卖椰果;西面放眼望去尽是高楼大厦,岸边还有一个沙滩,到了周末满是休闲娱乐的游人,晒日光浴、冲浪、玩滑翔伞。

然而这两种生活都与中国船员无关。按照规定,他们不能与渔民交流、购买新鲜的鱼类和水果,因为哥伦比亚防范走私和毒品交易,管控很严;也不能钓鱼、养小动物,因为当地的生态环保要求非常高;也没有时间去沙滩上玩滑翔伞,因为工期紧张,每天24小时3班倒作业,一个月只能集体上岸一次,匆匆买些生活用品,就要回到船上。伙食和物资都是岸上公司的项目部通过代理采购,每月安排交通船送过来一次。

好在风景优美,空气新鲜,还有网络,生活不致太过寂寞、单调。

■ 高难度河口作业

船员换班,疏浚作业不能停。这个河口地区特别容易回淤,只要4天不施工,河道就会从150—200米淤塞到80—200米。巴兰基亚的物资主要依赖进口,一旦回淤,大船开不进来,煤炭、成品油、建筑材料、粮食和生活用品等就全没了着落。河上仅有5001轮一条疏浚船,所以只能不停地作业、作业、作业……

中港疏浚常年在南美、非洲和东南亚等地有项目,为我国“一带一路”倡议作出了重要贡献。5001轮自2009年出国,一直在外作业,是中港疏浚在海外作业时间最长的船舶。

前一晚,赵平从项目部拿到了施工作业指导书、背景图和水深文件等资料,知道这条河施工条件凶险,一侧是浅滩,另一侧有沉船和防波堤,且水深浪大,加勒比海上只要刮风,南来的河水遇上北至的涌流,河口就会涌起3米高的大浪。

他按照中港疏浚SMS安全管理体系制订好应急预案,再实地尝试,摸索水流压力的方向,找出规避的方法。这一带是横流,船不能直着倒出去,要斜着倒,否则要么搁浅,要么会触碰沉船。做好方案,他还要和3班驾驶员逐一演示、指导,没问题了才敢放手。但水、风、浪、潮、雷暴雨,能见度和船舶密度,每次的情况都不一样,每天的神经都不能放松。

船员们也都是辛苦活,甲板上的水手、施工员,船舱里的电工、机匠……都是身着厚厚的工作服,头戴安全帽,冒着火辣辣的阳光和高温酷暑在作业。刚出工一会儿,工作服就浸透了,前胸后背贴在身上,头上的汗大滴大滴地往下掉,抬手用袖子抹一下,衣服上的锈迹就给自己涂了个大花脸。休息的时候,一大瓶矿泉水咕嘟咕嘟灌下去,秒光。拉起的耙管每天要清理,上面不仅有大量水草,还有死牛死猪,有一次还缠上一条很大的蛇,让负责清理的贾占林忍不住怀疑人生。

■ 突发疫情愁心头

好不容易,盼到2020年1月9日、10日上岸的日子。船员们管这叫“接接地气”,在船上晃久了,踩到实地,人才感觉到舒服、踏实。

南美的异国风情,船员们觉得新鲜,逛逛大街小巷,看着沙滩上的椰子树,喝着清甜的椰子水,再到综合商场买点衣服,中午大嚼一顿肯德基,又到超市采购了各自喜欢的饼干、薯片、糖等零食。上午9点左右下船,下午三四点提着大包小包地回去,一天的放松让船员们心情舒畅。

没想到,十多天后,国内突然暴发新冠疫情。1月23日,武汉封城,紧接着,全国都紧张起来。国内的父母妻儿平安与否,生活受到怎样的影响,有没有难以克服的困难?船员们一个个焦虑

换班回家

本报记者 姜燕

突发的新冠疫情,阻断了海外船员的回家路,海外船员换班成为全球难题。中交上航局中港疏浚公司“航浚5001”轮(简称5001轮)上36名船员被困南美洲哥伦比亚,原本6个月换班的计划变得遥遥无期,生活空间局限于一船之上。今年3月30日,5001轮及船员终经长途调遣,历时38天,跨越太平洋,行程9400多海里,回到阔别了500多天的祖国怀抱。



扫码看他们的海上生活



地拿起了手机。

机匠王海杰定居武汉,这个平时很乐观的人那时候根本笑不出来,每天一个人默默地吃好中饭,就在甲板上踱来踱去,时而低下头去,时而眺望远方。轮机长郑祥松家在上海,但他是武汉人,70岁的母亲独居武汉。有一次,听武汉的姐姐提起妈妈身体不好,他急得在施工区段到处找信号给妈妈打电话,打着打着电话就断了,他就一层层地往上爬,一直爬到最高一层。

那时,海外的员工纷纷想办法,在国外购买防疫物资往国内寄,5001号船也不例外。中港疏浚公司工会副主席王荣丽说,公司收到的第一批来自境外的口罩就是5001轮发来的,他们是第一个对国内伸出援手的班组,让大家非常感动。

船舶所属的中港疏浚公司和中交上航局鉴于疫情变化,也不忘给国外员工预警。收到通知,船员们每月“踩地气”的放风活动取消了。

■ 整个版图变红了

国外疫情在国内疫情渐趋平静之后暴发,并且来得更加凶险。2020年3月6日,哥伦比亚首都发现第一例新冠疫情感染者,随后以几何级数增长,再后来哥伦比亚整个版图都变红了。

中交上航局,中港疏浚公司、项目部、工会……国内防疫操作手册发过来,海外抗疫的微信群一个个建立起来,每天报船员健康状况,沟通消息。项目部也将尚未来得及寄到国内的防疫物资送到船上。船上疫情防控升级,船员出房间门就要戴上口罩,与外国人接触的岗位必须穿着防护服,在高温潮湿的巴兰基亚,全副武装上阵工作更难以忍耐。

水手谭传孟是一位来自山东平原的年轻小伙,疫情期间他又多了一个“头衔”——“航浚5001轮专职卫生员”。每天对全船生活区消毒3次,给全体船员测量体温3次,为监理端送饭菜3次,大汗淋漓消毒杀菌的是他,最晚吃饭的也是他,行色匆匆的还是他。

5001轮最令人担心的是,每天有3班当地领航员要上船检查,每5天有一名海事监理来换班,业主每个星期也要派一名施工监理驻船。最

初,这些外国工作人员不愿意穿防护服,对戴口罩都很抵触,不停地问“Why(为什么)”,有的虽然勉强穿上,但中途嫌闷热又脱掉了。还有个别有激动情绪,质疑中国。赵平说:“他们不做核酸、不穿防护服,我们没办法强求,但乱说话,我们肯定也是当仁不让,我们的船是流动的国土,我也是多年的老党员,一定要和他澄清的。”

驾驶室是防疫风险最大的场所。每天3班操舵手、操盘手,3名驾驶员和外国人接触时间最长,操盘手解斐说,摸一下设备就要用酒精喷一喷手,外国人触碰过的地方,他随时要消毒,但做得太直接,老外会不开心,他就总是趁他们转身看不见的时候,赶紧喷一下。

好在后来外国人也警惕起来,不仅穿着防护服上船,自己也随身带个小喷壶,没事就喷一喷,一把椅子,常常是你喷完了他喷。

■ 想办法丰富多彩

王燕军舱室的窗台上,至今还摆着两盆变叶木,这是船上托项目部采购的绿植。有了绿色,船上多了许多生机。王海杰是料理花草的能手,能把快要枯死的花草救活。出国的時候,他还带了一批种子,把船上荒废的小菜园整饬了出来,种上辣椒和小青菜。在巴兰基尔不好买到绿色蔬菜,有了“海杰小菜园”,下面条、做汤的时候掐上几棵,在水里余一余,那感觉甭提多美了。

好在有网络,船上的生活不致过于枯燥。看电影、打游戏、看电子书,和家人视频,总有事做。船员们的才华也显露出来。水手石建伟1991年出生,人称“甩哥”,原来有一头飘逸的长发,因为怕船上不好剪,只好忍痛剪成了板寸。别看他平时不声不响,可会跳鬼步舞,音乐一响,小伙子扭得有板有眼,同事们大呼过瘾,拍了视频发抖音。

在国外作业,剪发一直是个难题,通常就是互相修剪,反正船上都是大老爷们。重庆小伙子谢杰聪明好学,又是个热心肠,跟船上的大副冯雨学了理发之后,就成了船上的Tony老师。他还琢磨层次感感和发型,农历“龙抬头”那天,给发质差不多的五六个人全理了“一边倒”发型,看着挺拉风,结果几个人都不好意思坐在一起吃饭。

大厨阎志平和二厨陈斌也每天开动脑筋,想办法给大家换口味,洋葱、土豆要变着法子换花样,炒丝、炸片、做馄、凉拌,每天不重样。难得上来一次新鲜的马鲛鱼,阎志平就给剁成鱼泥,做成鱼丸,给兄弟们改善口味。

运动是个缓解压力和打发时间的好办法,最厉害的要数郑祥松,绕生活区跑一圈是100米,他每个月要跑200公里。

■ 盼回家

国外疫情刚暴发时,大家还没想到换班回国会成问题。但时间越拖越长,疫情不见好转,海员超期服役、换班困难,成了全球难题。

政委这时起了大作用,他抓住每一个重要的日子,调剂船上的气氛。情人节发给大家给妻子、女朋友发视频,五一节组织大扫除,教师节给老师祝贺节日,有时还组织拔河比赛、包饺子。每逢船员生日,他还会变戏法一样送上一份新鲜打印的精美贺卡,中午再端上一碗长寿面。他是摄影爱好者,时不时地就出现在挥汗如雨的船员身边,趁他们不注意偷拍上一张。

赵平说,船上每一个人的名字,他都不会写错。每个人的性格特点、家庭情况,他和政委心里都有本清账。平时,他们也特别注意和船员交心,谁家有困难,都随时掌握,想方设法帮助解决。

船员们都是家里的顶梁柱,抛下妻儿老小到国外,就为了多挣点钱,让人家过得更好。回不了家,家里也担心,但男儿有泪不轻弹,有苦都往肚子里咽。不要说别人,就是政委王燕军,70多岁的母亲问一声“你什么时候回来呀?”40多岁的大男人,眼泪也在眼眶里打转。1994年出生的贾占林是家里的老幺,有3个姐姐,每天家里的微信、电话不断。到后来他最多发两个字“安康”,“说多了,我难受,他们也难受。”小伙子说,走的时候自己还是个小孩,回来觉得已经长大了。

后方,中港疏浚公司从高层到人力资源中心、行政管理中心、工会办公室、船舶管理事业部等部门,没有一天把心放下来过。他们给每个海外员工做了情况表,组织团队定期给船员家属打电话慰问,能上门就上门看望。

公司还给海外船员配了心理辅导专线,搭建线上问诊平台。时间拖得久,有些患有高血压等疾病的船员,药箱眼看就要空了。那时国际快递已经受到影响,中港疏浚工会想尽办法,组织药品往各个项目部邮寄。快递走不了,就借助海外事业部的平台,谁出国就随身带一些。最后,他们把一大批送往南美的药品都寄到了苏里南。

“那里比我们离他们要近多了,办法一定比我们多。”王荣丽说。

■ 红烧肉没了颜色

回国这个词,从知道回不了家的那一刻起,变得特别热切。“有什么消息吗”成了船员的问候语。中港疏浚人力资源中心副总经理江波说,公司每天专人更新着航班和各国政策调整情况,对船员信息公开。船员没事就在网上刷机票,有的明明看到有票,真要购买,却根本买不了。

去年9月,船员倪佳佳得知爷爷身患癌症,心急如焚。他从小由爷爷奶奶一手带大,感情非常深。后来,公司通过当地大使馆帮他订上了人道主义航班。爷爷说:“我等着你回来。”可等他机票出来的当天,爷爷就走了。

中港疏浚公司党委副书记、工会主席汪胜说,海外600多名员工,为了能让他们早日换班,公司不惜一切代价,三四万元的经济舱机票,五六万的商务舱机票,都买过。

到10月的时候,公司有消息传来,可能要安排他们换班了,整个船上都可兴奋起来,中午大厨特地给大家加了一个荤菜。都可与愿违,10多天之后,有的国家要求血清、核酸双检测政策,而巴兰基亚没有能力做血清检测,计划又泡汤了。

国内带来的酱油、醋等调味品都弹尽粮绝了,当地好不容易买到高价的,厨师们都省着用,红烧肉渐渐没有了颜色。船员们开始畅想国内的各种美食,谢杰最想吃顿火锅,有人就想大咬一顿炒菜,几个上海人特别想吃新鲜鱼虾和一碗甜津津、软糯糯的汤圆。胃这个东西,特别思乡。

日历撕掉最后一页,到了2021年的元旦。这时工程已经基本结束了,回程仍然没有消息。

■ 回家,回家!

好消息终于来了。1月20日,公司向“航浚5001”轮发出长途调遣回国的指令,全体船员随船回国。全船的人乐得要爆炸了!纷纷跑到甲板上去,给家里报信。

取道巴拿马,上足补给,办好各种检测和手续。当地时间2月20日8点18分,5001轮打响喜悦的汽笛,伴着船员们的欢呼声,缓缓驶出了巴拿巴港。

长途奔波9400多海里,预计历时45天,归心似箭的船员和“航浚5001”轮从来没有这么轻松过,没有了紧迫的工期,没有了疫情的困扰,没有了归期的迷茫,他们尽情地徜徉在无边无际的太平洋上,享受蔚蓝的深海与广阔的天空。

像是要搞劳这群久未归家的游子,鳀鸟与飞鱼每天上演着追捕的游戏。一大早,几十只鳀鸟就停到了船上,一见飞鱼跃出水面,就像轰炸机一样俯冲下去,钻进水中,冒出来的时候嘴里一定咬着一条约鱼。吃饱了鱼,鳀鸟们就排好队站在桅杆上,一边理毛,一边方便,雪白的鸟粪把船上弄得像个养鸡场,让人又好气又好笑。还有几只小海豚,一直在船头与船员们嬉戏。

赵平是船上仍然保持着紧张感的人,他要将这条在外服役12年的功勋“战舰”和一艘兄弟平安带回祖国,每天他要通过多个途径,向后方报告船的方向。

手机里的电话卡在巴拿马就已经换上了国内的,突然有一天,有个船员惊呼:“有信号了!”一船人都有点激动,马上就有人跑到甲板上,试着给家里打电话。进入长江口,船只多到擦肩接踵,船上熟悉的调度交会声音频繁地响起来,“你先穿过去”“慢速慢速”——谢杰说:“终于又听到船员、家人以外的中国人说话了。”

3月28日,“航浚5001”轮进入长江口外锚地,3月30日,停靠到上海草镇船厂码头,圆满完成此次长途调遣任务,36名船员平安回国。中港疏浚公司多名负责人前往码头,迎接这些奋战海外勇担重任,乘风破浪后凯旋的钢铁男儿。

>>> 后记

回国隔离结束后的当晚,谢杰就和几个同事去大吃了一顿火锅,一解相思之苦。又将在重庆的妈妈接到上海,一起去无锡疗养。

赵平回到家,发现小区外面好多门面房都变了样,小区门禁也变成了要扫二维码,觉得自己已经OUT了,好像去了一趟月球。

王燕军的妈妈给他烧了一大桌南汇土菜,他美美地大吃一顿,满足了吃碗妈妈汤圆的心愿。

郑祥松回家见到儿子,儿子刚开始有点不好意思,后来缠着他玩。第二天早上,他回船上班,儿子醒来没见到他,小眼睛巴巴地要哭,妈妈说爸爸晚上回来,小家伙眼泪这才没掉下来。

解斐家里人说,你可别再出去了。但是他想,等疫情缓和了,要是公司有安排,他还是要去。