

迷途之光——半洋礁灯塔

□周苗 文/摄

半洋礁灯塔位于舟山群岛北部的嵊泗县菜园镇西南6海里处的一干出礁上。该灯塔始建于1904年,为混凝土块砌成,灯外覆以小罩。塔上备有雾钟,凡阴雾天自动发声。1975年重建,塔身为黑色石砌圆塔,钢质灯笼直径2.5米。1996年该灯塔改为无人值守灯塔,安装有雷达应答器。该灯塔与东南向的白节山灯塔相接成链,是白节峡水道上的重要航标之一。2013年,作为“浙东沿海灯塔”之一,半洋礁灯塔入选第七批全国重点文物保护单位。



灯塔档案

塔名:半洋礁灯塔
地理位置:北纬30° 38′ 14″
东经122° 22′ 29″
塔高:10米
灯高:19米
灯质:闪白3秒
射程:14海里

由白节海峽北上,行至半途,黝黑的半洋礁已赫然在目。

北宋徽宗宣和五年(1123),一支船队由宁波出海,在经过古称“蓬莱山”的衢山岛之后,横亘航道之中的半洋礁令船工们紧张起来。碧绿海水中,它如巨兽静静伺伏,泛起的波光如同它的凶恶眼眸,闪烁着森冷嗜血的气息。

抱着万分小心,船队依次从半洋礁前驶过。事后,奉命出使高丽的徐兢在《宣和奉使高丽图经》中写道:“舟行过蓬莱山之后,水深碧色如玻璃,浪势益大,洋中有石曰‘半洋礁’,舟触礁则覆溺,故篙师最畏之。”

半洋礁长150米,宽50米,面积八千余平方米。因孤悬海中,处马迹山岛至川湖列

岛、白节山岛至徐公岛之半程,故而得名。

此处仅十余米高的礁石,隐身在波涛汹涌的海面,只能待驶到近前才会被发现,往往令船员措手不及,最终酿成惨剧。在航海者眼里,这座被西方人命名为The Button(即纽扣岛,又称巴顿岩)的礁石,无疑是航行的一大危险。

当长江口海域的多座灯塔次第建成后,海关海务部门把目光投向了半洋礁。

1902年4月30日,上海《华北先驱报》发表韩德森的文章,此时他已经卸任总营造司的职务。韩德森讨论了在半洋礁建造灯塔的计划。

在决定建造白节山灯塔之前,韩德森就

已多次踏上半洋礁,并作了勘测。他认为这座距离白节山西北不到3英里的礁石,最好建造一座可由两三名当地人照管的灯塔,因为在黑暗的的夜晚很难甚至不可能发现它,由此对过往船只带来严重的安全隐患。假设当年决定率先建造半洋礁灯塔的话,有可能就不会建造白节山灯塔,或者会延后多年建造。

但半洋礁委实太小,不值得花费高昂费用来建造一座带有生活设施的灯塔,如果可以的话,设置用煤气照明的自动信标则比较合适。

有航海人士提出“可以将白节山灯塔的光覆盖到半洋礁”,韩德森表示了反对,他觉得在航道上投射灯光是种危险行为。而

对另一个“在半洋礁安装一个棱镜,用来反射白节山灯光”的建议,韩德森同样予以驳斥,因为通过一些案例,证明这种做法将毫无用处。

尽管韩德森最初计划在半洋礁设置一座煤气自动信标,但周边海域经常有汹涌的海浪和不规则的潮汐,这些因素导致煤气供应船无法安全地靠近,海务部门最终决定建造一座带有六等屈光灯的坚固塔楼。

接替韩德森担任总营造司的英国人哈尔定(J·R·Harding)为半洋礁灯塔设计了塔身和灯笼。考虑到半洋礁面积狭小,以及船只难以靠泊的困难,哈尔定决定采用预制塔身、拆卸、运至现场组装的施工流程。

这将是中国第一座圆柱形柱石灯塔——从基础上耸立起一根大圆石柱,成为支撑整座灯塔的骨架,所有的塔身、灯笼、台阶,都将依托石柱一一装置。半洋礁灯塔区别于此前由海关建造的所有灯塔,因而具有非凡的历史意义。

上海陆家嘴海关材料处的工场里,工人们忙碌地用模具制作水泥混凝土块,这些水泥块将被用来建造塔身。经过精心组装,每一块塔身都被标上记号,以便运输到半洋礁能快速安装。灯笼则由虹口发动机厂制造,内置六等镜机,为大沽口外曹妃甸灯塔拆卸之物,烛力仅140枝。

由于半洋礁实在过于狭小,无法建造附属房屋,守塔人的生活起居和物资储藏只好设置在灯塔内部。工程师们在局促空间里辟出两个房间,下层用作厨房和储藏室,上层是两名守塔人的卧室。塔身不仅仅用来放灯,也是守塔人的寄宿之所,在海关所辖的各处灯塔中,只有半洋礁灯塔这一处。条件之艰苦,可想而知。

半洋礁灯塔建造工程由海关工程师狄克和机械师黑尔负责;安德森船长率领的海关灯塔供应船“平清”号,既是工作团队的总部,同时也承担了所有施工材料的运输任务。

在多方面的紧密配合下,1904年11月14日,

半洋礁灯塔建成并投入使用,航海者们期盼多年的愿望终于得以实现。

建成后的半洋礁灯塔高9.7米,外饰黑色,灯光距离高潮水面仅20米左右,天晴时12海里内可见。

半洋礁灯塔为进入白节海峡的船只指引了航路,只要循着半洋礁灯塔与大戢山灯塔连成的直线而行,就能避开白节海峡危险的礁石群。

海关为半洋礁灯塔配备两名中国籍守塔人,作为白节山灯站的分站,时常有船只往来两地以通消息。

驻守在这样的礁石上,生活的艰辛和危

险是常人难以想象的。礁石上没有一片泥土,更没有水源,甚至看不到一丝绿意。两名守塔人挤在狭小空间里,长年累月过着靠天吃水的日子。碰上天旱多时不下雨,补给船又因风浪无法靠岸,那只能喝石凹里积攒的又苦又咸的雨水了。

恶劣天气,狂风裹挟着浪花,常常从礁的这头打到那头。守塔人紧闭铁门,战战兢兢地窝在塔内,半步也不敢出去。

海浪频频光顾,所有附属房屋必须异常坚固,才能抵御冲击。直到1907年,才在灯塔旁边建起一间厨房;1932年,又增建了几间储藏室,守塔人的困境才得以稍稍缓解。

环境险恶、物资匮乏,所有的不利因素在半洋礁灯塔都被成倍放大,但一代代守塔人固守这方海天,保障着这抹生命之光,得以百年不熄。

令人诧异的是,灯塔原本是助益航行的设施,但半洋礁灯塔自建成之日起,反而导致事故频发,短短二三十年里,就发生多起。

1920年4月24日,总吨位为4613吨的英资蓝烟卤轮船公司蒸汽轮船“帕克令”(Pak-ling)号,装载2200吨的货物,从英国利物浦出发前往远东。原定于6月初抵达上海,但在经过白节海峡时,不幸在半洋礁搁浅,导致前舱和1号货舱进水。

蓝烟卤公司接到报告后,连忙派出两艘大型拖轮,携带打捞设备赶往事故现场。公司负责人乐观地表示,“帕克令”号将会顺利脱险,且不会耽误太久,显然他低估了半洋礁海况的复杂性。

要将“帕克令”号从礁石上拖离,必须卸下船舱中的所有货物,包括约500吨铁材料。此后多日,尽管按计划转移了大部分货物,也做了多次拖离的尝试,但“帕克令”号依然

无法脱离险境。

好在经过连续十多日的抢救,并借助有利的潮汐条件,“帕克令”号终于成功地从礁石上被拖离。随后,“帕克令”号被小心地护送到吴淞锚地。所幸,船体损伤并不严重,仅船头部分受损,船后部及船底依然完好。

其实,多起事故的原因很简单——半洋礁灯塔未建前,往来船只保持警惕,远远避开礁石航行,希望幸免于难。等到灯塔建成后,船员有恃无恐,再加上不了解该处横流湍急却靠着礁石行驶,于是每当遇到浓雾或风雨,常常被怒潮冲击震荡,以致船只失去控制,由此导致事故的发生。

1926年,中国航海公司“苏宁”(Sunning)号在半洋礁搁浅,就是一例因船员疏忽而引起 的事故。3月14日,“苏宁”号从上海前往厦门和香港,于晚上7时左右在半洋礁搁浅。大约一小时后,船体随着涨潮被浮起,从而奇迹般脱困。船员们检查后发现,船体并无大碍,动力系统也未受影响,于是驾驶“苏宁”号返航回上海。

事后的调查结果,认为船只在接近半洋

礁时速度太快是主要原因之一。另外,当时操控船只的二副不熟悉当地海况,注意力集中在附近的其他船只,从而忽略了半洋礁灯塔的警示,这是导致事故发生的另一原因。

幸好,这两起事故并未出现严重的财产损失,而三年后的“吉森”(Giessen)号就不那么幸运了。

“吉森”号船长420英尺,宽53英尺,总注册吨位6514吨,净吨4162吨。为北德意志劳埃德公司(Norddeutscher Lloyd)下属货轮,前身为诺福克和北美蒸汽航运有限公司(Norfolk and North American Steam Shipping Co. Ltd)的“西南米勒号”(S.S. SouthwesternMiller),于1915年在纽卡斯尔的诺森伯兰造船厂建造,曾用于北美货运航线。1927年出售给北德意志劳埃德公司,并更名为“吉森”号。

1929年3月,“吉森”号从新加坡起航,船上载有来自欧洲的混合货物,目的地为上海、日本和海参崴。

13日凌晨零时左右,一艘轮船经过白节海峡时,发现了搁浅在半洋礁上“吉森”号的

求救信号,随即救起一条载有七名乘客和船员的救生艇。询问后得知,其余船员已经撤离到半洋礁上,在灯塔建筑中避难。

搁在礁石上的“吉森”号,船体断裂成两半,仅靠龙骨连接。在海浪不断冲刷下,龙骨随时可能断裂,船头部分已沉入水中。

收到“吉森”号失事报告的船公司,迅速调派船只赶到现场进行救援。但因船体损伤程度出乎所有人的意料,再加上恶劣天气的阻碍,经验丰富的专家也感到束手无策,救援工作最终失败,只打捞出部分货物。

事后,关于事故原因的唯一解释是,当时一股强流袭来,海浪非常大,导致“吉森”号失去控制。船只偏离了原本可以避开半洋礁的航线,船体中部受到撞击。从半洋礁突出的尖锐岩石,借助海浪的力量,将船体拦腰截断。

接二连三的事故,令半洋礁灯塔的黑色身影时常出现在报章中,当年哈尔定、狄克等人在建造灯塔时,应该不会想到事情会呈现如此荒诞的变化,如一则黑色幽默,让人啼笑皆非。