黄灿明:一门四代航标工

文·摄影/新华社记者 赵东辉 叶 前 徐弘毅 邓 华

灯塔是寂寞的,却是温暖的。

每当夜幕降临,灯塔的光束冲破黑暗,让航行者行进在安全的航程上。

珠江口伶仃洋交汇处,一片浅礁石滩,如大海中的一叶舢板。一座五层方形白色灯塔矗立其上,点亮航道百年有余,被誉为“珠江口上的夜明珠”。

一盏灯的缘分

1988年,24岁的黄灿明面临着父亲的一次挑选:他和哥哥谁去承继航标工的工作。

踏实,能吃苦,加上从小跟着父亲黄振威接触灯浮标,对航标很熟悉,和父亲一样,黄灿明有一种执念:黑暗中看到哪一盏灯不亮了,不复光就睡不着觉。

他终于与大海为伴,当上了深圳蛇口港的一名航标工。

初入行时,辛苦、危险,很长时间不能回一趟家,加上进出特区的繁琐,一度让黄灿明有了放弃的念头。

一个惯常的台风夜,一艘万吨大船等待进港,导标却被风雨拍打灭了。

黄灿明本来一个人去,妻子郭丽珍放心不下,硬是要跟着。夫妻俩登上一艘小船出发了。在水边长大的妻子成了他黑夜中的最佳拍档。夫妻几番努力,终于,导标复光。大船顺利抵港。

正是家人的陪伴,特别是一想到同为航标工的父亲、祖父,他们的执着与坚守,让黄灿明义无反顾地坚持了下来。

一家三代人与灯塔航标的缘分始于20世纪20年代,祖父黄带喜因家中田地被淹,被迫外出寻找生计,成了虎门水道金锁排灯塔的航标工。

第一代航标工一守就是30多年,从旧社会走向新中国。

“我从没见过我爷爷,我知道父亲干这一行是因为爷爷。”黄灿明说。

1957年,黄带喜离世,18岁的少年黄振威成了家里第二代航标工。

“没别的,就是子承父业。”今年80岁的黄振威说。

1997年,随着虎门大桥一桥飞架,灯塔完成了使命。不久,黄振威也告别航标生涯,退休了。

作为家中第三代航标工,黄灿明没有想到,自己日后的人生轨迹会和一座岛、一个港口的命运紧紧联结。

黄灿明和妻子郭丽珍在岛上巡视

黄灿明在检查灯塔辅灯设备

黄灿明一家合影

黄灿明在灯塔下向远处瞭望

两个人的世界

1999年,黄灿明被调到舢舨洲,这是珠江口伶仃洋北端的一座孤岛,只有1/3个足球场大。

舢舨洲灯塔由法国人设计,于1915年建成,对过往珠江口的船只而言,它是一座永不沉没的航标。主塔高13米,灯高31.5米。副楼两层,供守灯人居住和储藏物品。

“对于远方的客船,看到这个灯塔意味着远航的结束,对于外出的商人,意味着到家了。”黄灿明说。

比起蛇口,舢舨洲的条件更艰苦,但他并不觉得苦,“这里一抬头就能望见家的方向”。

黄灿明上岛不到几个月,一起守孤岛的人先后调离,只剩下他一人。

妻子跟着上了岛。当时儿子12岁,女儿7岁。郭丽珍选择了跟随丈夫,把孩子交给公公婆婆带着上学。

孤独、牵挂伴随着夫妻岛上生活。

“每天都想着孩子们,不知道吃饱穿暖没有,坐在岛上时常望着家的那边。”郭丽珍说,那时没有手机,靠着对讲机呼叫附近龙穴岛的渔船过来接送,才能回一趟家。

谈起儿女,黄灿明夫妇打开了话匣子。

“儿子很懂煮饭的,很小的时候就会了,还带着妹妹。”

“女儿学习很棒的,考了全镇第一名。”

“女儿教我用手机的,教我用微信。”

……

郭丽珍向记者翻看着手机里两个孩子的照片,面带微笑。

常年的潮湿风吹,让这对50岁出头的中年夫妇显得比同龄人苍老,皮肤也格外黝黑。

入夜休息前,黄灿明给自己的腿绑上保鲜膜的动作令人错愕。原来这是老辈教给他的驱寒之道。即便是南方的初夏,终日他也穿着秋裤。

东方一缕阳光升起,黄灿明夫妇又开启了新的一天:

丈夫升国旗,妻子一边静静地看着。

丈夫擦拭灯罩、栏杆和太阳能硅片上的灰尘,妻子提桶打水。

丈夫观察灯浮标,有哪一盏不亮就要即刻修复,妻子就跟着一起上。

妻子准备着饭菜,丈夫偶尔叫上三五靠岸的渔民登岛小酌两杯。

每个暴风雨的夜晚,丈夫通宵关注着灯塔和航标状况,妻子也就同样彻底不眠。

20多年过去,何处是家已变得模糊。“岛是第一个家。”黄灿明说,现在即便是偶尔出门旅行几日,心里还惦记着这座岛、这盏灯。“总是要打电话问妻子灯塔有没有事,才能安心”。

岛上石多土少,榕树合着低矮的灌木都扎在岩石上,树根外露,浅滩边零星的红树林时而被潮水淹没……一草一木,黄灿明都很熟悉。前些年礁石滑坡砸倒了他种下的三棵芒果树中的一棵,他感觉像是失去了一位亲人挚友。

学会与孤寂相伴,让黄灿明练就一项特殊的“本领”:闲来趴在护栏上,数起过往船只。

一天3500多艘。令人惊讶的是,这个数字与港口的统计数据竟相差无几。

看着一天天在增多的船只,他心里在想:它们一定去了更远的地方。

广州,是中国古代海上丝绸之路的重要港口。汉朝时,从广州港出发的商船最远抵达阿拉伯地区,海上丝绸之路就是从那时候开启,连通东西方文明。2000多年来,广州是唯一从未中断的贸易口岸。

今天,广州港与世界上100多个国家和地区的400多个港口有海运贸易往来,每天4000艘次船来船往,货物吞吐量超过5亿吨。集装箱吞吐量跻身全球“2000万标箱俱乐部”,居世界第六位。

四代人的传承

2002年,黄灿明被授予“全国五一劳动奖章”。2003年,他如愿入党。

今年,黄灿明55岁了,在这个小岛上,度过了7000多个日夜。5年后,他将退休。

面对谁来接替的问题,南海航海保障中心广州航标处南沙站站长杜勇有些犯难,担心找不到合适的人。

随着新技术的应用,越来越多的灯塔实现了无人值守。在整个南海航海保障中心,设有70座灯塔,其中只有5座尚需有人值守。

有人说,守灯塔即将成为消失的职业。而黄灿明则笑着说:“如果可以,退休后我还想守着这里。”

这里永远是黄灿明心中的“精神灯塔”。

令黄灿明欣慰的是,儿子黄登科也主动选择了航标工这个职业。

2007年,中专毕业的黄登科通过广州航标处招考,成为黄家第四代航标工。巧的是,他职业生涯的起点,正是父亲加入航标工的第一站——深圳蛇口。

孩童时,寒暑假他和妹妹与父母相聚住在岛上,那时觉得风大浪大“很过瘾”。

后来,知道了父亲、祖父、曾祖都是干这一行的,航标一绿一红指引着船只航行,也慢慢懂得了什么叫安全大过天。

“我也爱上了这一行,但和他们又不一样,他们是干一行爱一行,我是先爱上了才干上的。”黄登科说。

提起父亲,黄登科的记忆停留在工作忙,不着家,每次回家就是买些菜,做一顿饭,吃完就走了,下一次见又是一月或者更长时间之后。

如今,黄登科也做了父亲,妻子带着3岁的儿子常住在虎门,他也成了那个“不常回家的父亲”。

他们家在村里盖起了三层小楼,四代同堂。难得有时间,他夫妻俩也会带着孩子登上舢舨洲,探望孩子的爷爷奶奶,让老人享受天伦之乐。

很小的时候,祖父就曾带黄登科登岛游玩。“第一次就觉得这个小岛很亲切,很奇妙,后来我爸就像个‘岛主’一样一直守在那里。”

入行后不久,黄登科也在广州航标处和广东海事局组织的技能竞赛中获奖,成为年轻人当中的“能手”。

“没有什么会被忘记,也没什么会失去。宇宙自身是一个广大无边的记忆系统。如果你回头看,你就会发现这世界在不断地开始。”

英国作家詹妮特·温特森在《守望灯塔》中写下的这一段话,似乎是一盏灯、一座岛、一个港口、一个家族的专属注脚。

5月,世界港口大会将在此拉开大幕。广州港将发起“一带一路”沿线港口“朋友圈”合作倡议,推动实现贸易便利化和港口合作标准国际化发展。

舢舨洲灯塔将默默地见证这一切……