

桥

何志平

不说不知，原来香港有很多桥，甚至乎是多至二千几条。很多时候，建桥是为了连接外界，为了发展；但是，另外一些时候，建桥也可以是由于担心，出于关心，是一些很温馨感人的事。其实，香港很多的桥，背后都有它的故事。

据我所知，新界便有一桥叫「便母桥」，是由孝子邓俊元为母亲建造的。这座桥建于清康熙四十九年（一七一〇年）。邓俊元起初与兄长及母亲居于锦田水头村泰康围，后来搬了去其他村落。但是，母亲来探望他们的时候，则十分不方便，因为老人家必需涉水跨河，才能到他的家，才能探望孙子。涉水跨河是很危险的事，万一潮涨的时候，河水来势汹汹，是来不及躲避的。邓俊元于是请来几个乡人，亲自为母亲建桥，以便利母亲出入。乡人称这桥为「便母桥」。

古时候的桥

新界另一条桥是利达桥，利达桥建于清光绪二十九年（一九〇三年）。利达桥贯通锦上路和水盖田。水盖田是一条杂姓村，据资料所得，李张曾罗陈氏都曾于此村定居过。顾名思义，水盖田形似水盖，能蓄起从山上流下来的雨水。故一旦下大雨的时候，水流湍急，村民容易有生命之虞。有鉴于此，村长李六合集资，为村民兴建该桥。李家世代居于水盖田，家境富裕，为人通达明理，常有善举，甚得村民敬重。村民于是在桥旁设碑，纪念李六合造福村民。该碑至于仍在。

在新界，类似的古桥还有会仙桥、上达桥、永吉桥和吉庆桥，大都建于十九世纪中，规模不大，大部份是由村民自己捐款兴建。这些桥，见证了村民为了克服自然环境上的障碍，齐心解决困难的团结力量。大多数的古桥都是用花岗岩建造而成的，首先是建造桥墩，用灰浆水泥巩固，再在上面横放大块石板，作为桥面，桥面和桥墩之间皆用灰浆巩固接口位。这是一种传统的造桥方法，简单而实用，是民间智慧的见证。另外，从桥面与桥墩可见，所用的材料是花岗岩，告诉我们香港以前石矿丰富，曾经是一个很大的矿场，所采石矿，更曾经是本港的出口产业。

殖民时代的桥

大家或许都知道，英国进入香港的时候，并不是很顺利的，更一度受到反抗。位于元朗青山公路潭尾段近凹头回旋处，有一条桥横越锦田河，叫「红毛桥」。英国人进入香港的时候，香港人戏称他们为「红毛鬼」。而这条桥梁原为驻守英军所建的临时铁桥，为表示当时香港人的情绪，所以他们驻守的桥梁也叫作「红毛桥」。

香港有一条桥，单就名字来说，便很富殖民地色彩，这便是「渣甸桥」了。「渣甸桥」的特色是很矮，高度只有四点三米。这就使巴士公司头痛了，因为一般双层巴士都不能通过，需要特别订制一些矮身的巴士，或者是单层巴士。「渣甸桥」现已是香港的古迹。

沙田有一条桥，叫「沙燕桥」。这条桥是为了纪念香港的第一支华人少年棒球队——沙燕队，因此而命名为「沙燕桥」。沙燕队在一九八三年，在沙田区区议会的建议下成立。沙燕队成绩彪炳，在八三年暑假，更打败来自日本的水牛队，取得下循环赛的总冠军，成为首支华人少棒队获得这项殊荣。为纪念此事，沙田区议会及民政署，将横越城门河的其中一条行车桥命名为「沙燕桥」。

新时代的桥

在香港，最享负盛名的桥，相信非「青马大桥」莫属了。「青马大桥」自一九九七年五月开放通车以来，成为连接大屿山香港国际机场及市区的干线公路，不单是香港一个主要的建筑标志，更是全球最长的行车及铁路吊桥。青马大桥除创造世界最长同类型吊桥纪录外，包括青马大桥在内的「机场核心计划」还于一九九九年荣获美国建筑界权威及编辑选为「二十世纪十大建筑成就奖」得主之一，与巴拿马运河、英法海峡隧道及三藩市金门大桥等其他九项工程同享殊荣。

另外一条九十年代建造的桥是「汲水门大桥」，全长八百二十米，是全港第一条采用拉索桥设计的大桥。一九九二年开始建造，一九九七年五月完成工程并通车，为青屿干线一部分。

有一条桥，对香港人来说，是十分有意义的。那便是「罗湖桥」了。由于深圳与香港只有一河之隔，为方便两地居民往来，故建了罗湖桥。以前罗湖没有关卡，市民可以在这里自由出入。以前，香港人每逢过关到国内去，都要经过此桥，国内同胞来香港，也要经过此桥。这条桥可以说是最佳的文化与经济交流的大使。

香港有二千多条桥，各有其历史与故事。有时间，不妨多看看，感受一下香港的多层次。