

高明最早的跨江大桥——

高明大桥

# 长虹卧西江 铺就奋进路

文/佛山日报记者李祥锐 图/佛山日报记者洪海

从广佛核心区驱车进入高明，很多人都会经过一座大桥。大桥两侧高耸，中间平直，远眺如虹卧西江，近看却是两高一低3条桥梁，桥上车辆川流不息，气象不凡，这就是高明首条跨江大桥——高明大桥。高明大桥现由新桥和旧桥两部分组成。其中，1991年11月建成通车的旧桥，因为设计新颖，工艺先进，曾荣获“广东省样板优秀工程奖”，建设部“中国建设工程鲁班奖”，是高明地标性建筑。自筹资金，克服西江天堑，打通城市东出口，高明大桥的建设，显示了高明人民敢想敢干、大步迈向现代化的巨大魄力，也为过去30年高明的快速发展奠定坚实基础。



高明大桥现由新桥和旧桥两部分组成，中间为旧桥。

## 天堑阻隔 自筹资金跨越西江

高明地处珠江三角洲西部，中心城区与南海西樵镇隔江相望。直至上世纪80年代，群众到广州和佛山中心区都需要摆渡过江。渡口仅有两艘船只，每天上午起航，晚上12时停航，若遇上恶劣天气，渡船随时可能被迫停航，交通十分不便。

高明区侨联原副主席黎文东就遇过类似情况。有次他在外逛街买书，忘了回程时间，急匆匆赶到西樵官山圩，才得知傍晚6时渡船就已停航，没办法，只好在附近村民家借宿一晚，等第二天才坐船返回高明。

西江天堑，曾让高明与广佛

核心区脱节割裂，唯有发展交通，才能打破僵局。在省市相关部门支持下，当时的高明县委、县政府决心兴建一座跨江大桥，改善道路交通条件，打通高明东出口。

建跨江大桥打通城市东出口，高明当时面临的首要困难，是建设资金。

西江江面开阔，流经高明河段的宽度在860米至1280米之间，河流平均深度约15米，最深处40多米，径流量平均每秒7490立方米，平均洪流量每秒17359立方米，历史最大洪流量每秒51600立方米——要在这样一条又深又宽的大江上架设跨江大桥，工程投资不小，大约需要7000多万元，约占当时高明工农业总产值的1/3。

再困难也不能省建桥钱！当时的高明县委、县政府在全县发起了“我为建设高明大桥作贡献”

捐资活动。县领导、各机关单位、各工厂、各村庄、各学校、各商店……一切有人群的地方，就有大桥募捐活动。夫为妻捐、父为子捐、祖为孙捐、女为母捐成为时尚，港澳同胞和海外华侨也积极参与，有人寄钱回来，有人托人带钱回县里捐，还有人专程回乡捐款。

区交通局原副局长夏文芳在活动中捐了200元，他说，所有人都踊跃捐资，并以此骄傲、自豪。据统计，当时高明人民和港澳台同胞、海外侨胞合计有16万多人捐资，捐资总额达366万元。

除发动干部群众捐献资金外，当时县政府还发行了1500万元的大桥债券和银行贷款，拆借资金1000多万元。市民崔妙灵那时刚参加工作，人生拿到的第一笔工资全数购买了大桥债券，为筹资修桥贡献了微薄力量。她说，路通才能财通。



高明大桥曾荣获建设部“中国建设工程鲁班奖”。

## 一桥飞架 高明打通城市东出口

通过发行大桥债券，发动群众捐资，并积极争取上级政府支持，高明闯过资金难关。1989年4月，酝酿5年之久的高明大桥，正式破土动工。

水深、流急、石硬、底滑、台风、暴雨……大桥建设中，施工人员多次遭遇施工困难。但在真诚团结的干部群众面前，在步调一致的单位部门面前，所有困难都被一一克服，以致几十年后，回忆起大桥建设，当时的施工方总工程师仍不住感叹：我经手架设了十多座桥梁，从来没有见过这样领导高度重视、万众一心、协调一致的甲方单位！

1991年11月26日，黎文东以《高明乡讯》记者的身份，带着相机来到高明大桥，拍下工人油漆拱桥圆弧的画面。红黄蓝三色在桥中展

般地闪耀，格外亮眼。

当年11月27日下午6时许，高明渡口最后一班渡轮缓缓靠近码头。夜幕降临，高明大桥亮起明灯，映照着桔黄色的栏杆，划出1100多米漂亮的弧形光线，倒映的灯色像一堆碎金子撒向半个江面。6时45分，随着一阵欢快鞭炮声，高明大桥正式通车。

一辆小汽车从南海方向驶来，缓缓靠近右侧的收费站。收费员林文周撕下通车后的第一张过桥收费单据。两侧的人群发出阵阵欢呼声。市民黄耀华开着摩托车，载着妻子黄合萍，从桥上通过又折回。他请黎文东拍下夫妻俩停在收费站的照片，以作纪念。在场的县建桥指挥部办公室相关负责人动情地说，高明人民终于盼来这一天。

## 通车三年 助高明跻身全国百强县

高明大桥设计新颖，工艺先进，桥型美观。大桥全长1116.2米，宽12米，共有14个桥墩，其中12个在水中矗立。江心的6至8号墩是主桥墩，直径146米，高41.56米，最大跨径达100米，通航净空高度22米。桥墩采用钢壳沉井着床或钻孔灌注桩着床工艺施工，上部结构采用三座双跨缆索吊装新技术施工。1993年，高明大桥荣获“广东省样板优秀工程奖”，1996年，荣获建设部“中国建设工程鲁班奖”。

高明大桥建成通车，深刻改变了高明的发展面貌。

1981年，当高明恢复建制时，全县仍是传统的农业县，工业基础落后，经济实力薄弱。高明大桥打通后，全县工业企业发展到2162家，其中镇以上185家，工业总产值11.68亿元，比1981年增长18.33倍，年均增长34.4%。塑料、纺织、建材、食品、化工

等产业盛极一时，大桥通车第三年，高明首次跻身全国百强县行列。

随着高明经济发展，通行大桥的车流量不断增多，不到10年时间，长1116.2米，宽12米的高明大桥就已经超负荷运行，21世纪初，当地政府决定要对高明大桥实施扩建，夏文芳兼任了建设项目的负责人。

大桥扩建工程总预算高达2.5亿元，不过，受益于高速增长的经济状况，这次不再要发动市民捐赠，政府投资已经完全覆盖。夏文芳说，为了让旧桥与新桥共同使用，设计团队将新桥分为上下游两桥，为预应力现浇连续箱梁结构，每座桥长1275米，宽12.5米，与旧桥共同组成新的高明大桥。高明大桥扩建后，每天车流量从旧桥刚通车的1000多车次增长到6万多车次，高明城市东出口从此成为坦途。通过大桥，高明从西江出发，走向世界。

## 风正扬帆 湾区枢纽新门户启航

高明大桥通车后，人员车辆可以便捷来往广佛核心区，高明“东联西靠”的交通格局，得到初步显现。但唯一一个东出口，显然不能满足高明需求，更多的通道，正逐渐出现在高明地理版图。

如今的高明，向东，有高明大桥、广明高速富湾特大桥两个东出口，还有在建的一环西拓南环段富龙西江特大桥，以及未来的佛山地铁二号线二期工程；向南，有杨西大道、江肇高速、高恩高速通往江门、珠海、阳江；向西，有国道359线合和大道、广明高速、江罗高速通往粤西；向北，有江肇高速、国道324线通往肇庆、粤北。东南西北都拥有出口，高明交通区位优势不断凸显。

2021年3月，中国民用航空局批复珠三角枢纽（广州新）机场选址高明。机场到来，为高明带来了超亿级交通基础项目。高明区第十三次党代会明确提出，要在大湾区坐标系上找准定位，

加快建设“湾区枢纽新门户、临空经济新中心、田园城市新样本”，争当全市高质量发展新引擎。

牢牢抓住新机场建设重大历史机遇，未来，高明区将加快推动广湛高铁、深南高铁、珠肇高铁建设，配合肇顺南城际铁路加快规划，同时加快对接建设南沙至高明高速、清远至高明高速等六大高速，整合西江岸线资源，优化富湾、荷城“两大港区”功能布局，未来的高明，将拥有“一个机场”“六大轨道”“十大高速”的配置，有望成为佛山“机场+轨道+高速+港口”一体联运体系区域。

长虹飞架，卧波西江，曾经开启了一个发展时代的高明大桥，如今依旧静静伫立在西江上。浩荡江水从其身下奔腾而过，浩瀚江面，来往船只桨击浪花，大桥上，车水马龙繁忙畅顺，这座大桥，凝固了高明人奋发向上、不甘人后的奋斗精神，承载了高明腾飞梦想！



高明大桥建成通车，深刻改变了高明的发展面貌。