

建设中的花江峡谷大桥。  
贵州日报天眼新闻记者 刘青 摄



# 交通 新地标

## 链接

## 跨越天堑的 桥梁梦之队

花江峡谷大桥由“国家卓越工程师团队”——贵州交通山区峡谷桥梁建造技术团队领衔建造。目前，世界高桥前100名中，贵州交通山区峡谷桥梁建造技术团队参与建造34座，建成12座“世界第一”的桥梁，累计获得詹天佑奖、鲁班奖、中国钢结构金奖等20余项国际国内大奖，3次荣获桥梁界“诺贝尔奖”——古斯塔夫·林德撒尔奖，获第五、第六届“全国专业技术人员人才先进集体”。贵州交通山区峡谷桥梁建造技术团队由贵州交投集团有

# 中国桥梁看贵州

## 建设者风采

### 贵州省交通运输厅总工程师许湘华 “逼”出来的超级工程



“近20年来，贵州桥梁诞生了不少举世瞩目的超级工程，从曾经的追兵者变为如今的领跑者。”日前，贵州省交通运输厅二级巡视员、总工程师许湘华接受记者采访时说，只有在中国，才会在困难重重的山区修建这么多世界级桥梁。

许湘华说，在交通大发展大跨越的历史进程中，复杂的地形地貌倒逼贵州桥梁建设突飞猛进，突破了许多不可能，创造了数十个“世界第一”。

“桥梁是贵州交通发展变化最亮丽的一张名片，地形地貌、环境保护、工程经济性等各种因素制约，倒逼各种新桥层出不穷，很多设计理念、管理方法和工艺创新在全国独树一帜。”许湘华说，贵州桥梁逐渐“长高”的背后，是国内先进材料、先进施工手段、先进制造工艺的日趋成熟和发展。

“桥位和桥型绝不是为破纪录而有意为之，更不是简单地拍脑

### 贵州交通山区峡谷桥梁建造技术团队负责人韩洪举 “蛮”出来的世界奇迹



花江峡谷大桥通车前夕，贵州交投集团副总经理、总工程师韩洪举越发忙碌起来，隔三差五就要驱车前往工地，紧盯这座“横竖都是第一”的世界级工程最新进度。

“坚持修成一座桥或许是倔强，倔强的事情多了就变成了执念，一种让黔路变成坦途，让贵州拥有‘平原’的执念。”说起关于桥的奋斗故事，韩洪举打开了话匣。2004年镇胜高速开工建设，那个时候非常缺乏技术干部，在镇胜高速兼任4个项目的技术管理工作。

“那时，一天在山路上跑两三百公里是常有的事，一年下来要跑6万多公里，经常深夜都在赶路。”他笑称自己好似“黔中游”，每天都在奔走。如今，韩洪举作为贵州交通山区峡谷桥梁建造技术团队负责人，指导群河江特大桥、六枝特大桥、乌蒙山特大桥等世界级工程拔地而起，原来纳雍通往晴隆弯弯绕的山路，被一座座世界级大桥取而代之，将皱皱的大地连通成空中“平原”。

韩洪举的身上有着一股“蛮”劲。“蛮”这个字就是一种不服输的劲！看不到尽头的山路，我知道从这里走出去

去有多么不容易。”1970年出生在遵义市道真县的韩洪举，7岁以前没有进过县城，那要从家步行4个小时。

2008年，韩洪举被任命主持修建水盘高速北盘江大桥。进入项目驻地时，只有一条曲折的毛路，搭板房的材料是马驮进去的。

2013年5月31日，北盘江特大桥顺利合龙，成为钢筋混凝土梁式桥的“世界第一”。路修通以前，当地村民种的樱桃最多从村里背到发耳镇，要是到了水城早坏掉了，而如今，早晨摘下的樱桃下午就能到深圳。

在贵州汉子韩洪举“蛮”出来的世界奇迹中，这只是其中一个代表。随着贵州高速公路建设全面加速，韩洪举有了更多更大施展抱负的舞台。“党的十八大以来，赶上了‘县县通高速’高速公路加密建设、‘交通强国建设试点’等交通基础设施建设的黄金期，贵州高速公路通车里程突破9000公里，真正给地方经济带来了红利。”

“咱们做工程的人很实在，不会刻意追求‘第一’，而是综合考虑建造成本、运营养护、应急救援、行车舒适性等因素后，修最合适的桥。”身为贵州交投集团技术带头人的他，给下一个五年工作“划重点”：全力以赴帮助青年人才成长，将贵州交通精神传承下去。