

★★★ 回眸

歌曲名称 《天路》

歌词

清晨我站在青青的牧场
看到神鹰披着那霞光
像一片祥云飞过蓝天
为藏族儿女带来吉祥……
黄昏我站在高高的山岗
看那铁路修到我家乡
一条巨龙翻山越岭
为雪域高原送来安康
那是一条神奇的天路
把祖国的温暖送到边疆
从此山不再高路不再漫长
各族儿女欢聚一堂
黄昏我站在高高的山岗
看那铁路修到我家乡
一条巨龙翻山越岭
为雪域高原送来安康
那是一条神奇的天路
带我们走进人间天堂
青稞酥油茶会更加香甜
幸福的歌声传遍四方
那是一条神奇的天路
带我们走进人间天堂
青稞酥油茶会更加香甜
幸福的歌声传遍四方

创作背景

说起《天路》的创作，要追溯到2001年初夏。解放军总政治部领导要屈塬和印青为西藏军区歌舞团藏族歌手巴桑写首新歌，参加当年“八一”晚会演出。屈塬和印青的合作始于1999年，是一对黄金搭档，在歌曲创作上经常默契心有灵犀。日子一天一天过去，屈塬和印青却一筹莫展，歌曲创作无从下手。有一天，屈塬在报纸上看到一篇通讯《青藏铁路揭秘》，顿生灵感，第一稿歌名为《高原幸福路》，在修改过程中，印青又认为“天路”这个词很契合青藏高原修路的含义，于是，这首歌就定名为《天路》，其作为专为青藏铁路谱写的第一首歌曲，最先出现在2001年“八一”文艺晚会《边关颂》上。

作者歌者简介

《天路》词作者屈塬，1959年10月生，陕西乾县人，词作家，诗人，国家一级编剧，2007年元月调任第二炮兵政治部文工团团长，大校军衔。曲作者印青，1954年5月生，江苏南京人，著名作曲家，总政歌舞团一级作曲，中国音乐家协会副主席，全军艺术指导委员会委员，享受国务院特殊津贴专家，原总政歌舞团团长。首唱者巴桑，西藏军区政治部文工团藏族歌手。唱响者韩红，她在2005年央视春节晚会上的放歌，真正使《天路》一夜之间家喻户晓，广受听众喜爱。

“清晨我站在青青的牧场，看到神鹰披着那霞光，像一片祥云飞过蓝天，为藏族儿女带来吉祥……”5月11日上午，82岁的原藏民团退役老兵多加在甘孜格萨尔机场候机，即将开启人生第一次飞行体验，他忍不住哼唱起《天路》。

“黄昏我站在高高的山岗，看那铁路修到我家乡，一条条巨龙翻山越岭，为雪域高原送来安康……”无独有偶，6月16日下午，64岁的巴塘弦子舞国家级非遗传承人扎西在给客户送定制藏弦胡“上门”途中，第一回听说川藏铁路要经过巴塘，

他不由得哼唱起《天路》。

从2001年传唱至今，《天路》仍激荡人心。不为别的，只因它道出了“高原冻土变成建设热土”，只因它唱出了“‘两路’精神再铸青藏奇迹”。如今，一部部同名的“建设史诗”在13.5万平方公里的甘孜大地上演——

“世界第一高”雀儿山特长公路隧道、“西南第一长”雅康高速二郎山隧道、“四川第一大”泸定大渡河大桥、全国唯一拥有3个海拔4000米以上支线机场的市州……一大批刷新纪

录的超级工程陆续建成。

雅康高速公路全线通车、康定过境段加快推进、泸石高速公路开工建设、川藏铁路(甘孜段)“一桥一隧”控制性工程全面开工……

不论是“千里川藏一根轨”的“天路”，还是“尊贵东西桥南北”的“天路”，抑或是“神鹰披着那霞光”的“天路”，这一波波涌动的建设浪潮启示：“铁公机”齐发力、密织立体交通网的甘孜，正在奋力续写新时代的“天路”传奇。

★★★ 再现

机 神鹰披着那霞光

续写新时代“天路”传奇

◎甘孜日报记者 李妮娅 文/图

铁 千里川藏一根轨

山峰飞驰，峡谷闪现，汽车奔驰在雅康高速。望向窗外风景，桥横“天路”尤短。激湍红桥身飞跨，犹如彩练挂云端，全长1411米的泸定大渡河大桥尽收眼底。

此时此刻，距眼前这座“四川第一大”单跨钢桁梁公路悬索桥约4千米的更高位置处，一座主跨1060米的“世界跨度最大山区铁路悬索桥”正呈“一日千里”之势。

这是几代人百年夙愿照进现实。自去年9月30日，川藏铁路“最难段”雅安至林芝段可行性研究报告获批后，11月8日，川藏铁路甘孜段先期工程“一隧一桥”便迅疾“落地”，正式破土动工。

“有‘世纪工程’之称的川藏铁路，是一条连接四川省与西藏自治区的快速铁路，是继青藏铁路后的第二条进藏‘天路’，曾经一度被认为不可能建成，但如今，在党委政府对少数民族和民族地区的深切关怀下，正在变成现实。”甘孜州发展和改革委员会相关负责人介绍，目前，不只是川藏铁路甘孜段“一桥一隧”控制性工程开工，其相应的配套公路建设也全面启动实施。

6月初，记者随省决咨委课题组在川藏铁路泸定特大桥成都岸施工现场调研时了解到，“川藏铁路甘孜段所经地区，既有比成昆铁路‘地质博物馆’还要复杂的地质条件，又有比南昆铁路‘地下迷宫’更为艰险的路段，还有比青藏铁路‘筑路禁区’更为艰巨的挑战。”

在成都岸，偌大的智能化大屏幕将川藏铁路泸定特大桥主缆、加劲梁、主塔、隧道锚、建设条件及工程施工重难点通过三维视角一直观展现眼前。据了解，该工程桥址为典型的高原深切峡谷地带，具有坡陡、谷深、风大、日照强、温差大、破碎岩地层以及近场地震烈度高显著特点，桥面距离谷底达385米。

“川藏铁路泸定特大桥作为‘进藏第一桥’，它首次采用千米级跨度、850吨级缆索吊



雅康高速大渡河大桥。

机新装备，同时采用世界最大体量隧道锚。”中国中铁大桥局集团有限公司现场负责人表示，全桥混凝土用量约28万方，钢材用量约10万吨，总工期计划约74个月。

“一条巨龙飞跨峡谷激流后，条条巨龙将翻山越岭，给甘孜儿女带来吉祥。”中铁二院贵阳公司川藏铁路新都桥至巴塘段线路专业设计负责人李玉龙告诉记者，川藏铁路甘孜段自二郎山隧道向西进入甘孜州境内，经过泸定、康定、雅江、理塘、巴塘、白玉6个县(市)，线路总长度约396公里，桥隧总长约357公里，桥隧比90.2%，州境内新建车站10座。

他表示，川藏铁路“显著的地形高差、强烈的板块活动、薄弱的基础设施、恶劣的气候条件、频发的地质灾害、敏感的生态环境”六大特征在甘孜段表现得尤为明显：线路从康定以往需穿越雅拉河、色拉河、木格措、玉龙西、理塘等深大活动断裂，地质条件极其复杂；沿线区域生物多样性极其丰富，是世界级的物种基因库，是我国乃至世界生物多样性重点保护区域，环境敏感点众多，研究区域内

共有91处环境敏感点……这些都给川藏铁路勘察设计及建设带来前所未有的挑战。

“穿越四条全新世的活动断裂，受高地温、岩爆等重大不良地质条件影响的康定1号隧道‘五毒俱全’，将是铁路建设史上地质条件最复杂隧道；而毛垭坝1号特大桥桥梁整体布设在毛垭坝草原景观廊道上，海拔4100米以上，为整个川藏铁路高海拔地区最长桥梁，同时还是全线最能体现人与环境和谐融洽的建设工程。”李玉龙透露，整个川藏铁路顺层板岩地质条件下埋深最深的隧道是迎金山1号隧道。

穿越一世纪，新时速200公里。《川藏铁路赞》有言：八起八伏超万米，天路神工力。如今“千里川藏一根轨”的“天路”，不断向着甘孜更深处腹地延展，相信经过“铁军”数年艰苦奋斗，在攻克许多罕见科技难题后，这穿越世界屋脊的又一条“天路”，将似一条洁白灵动的哈达，萦绕在甘孜雪域高原，成为连接西藏与四川的生命线、交通线，更是甘孜沿线各族群众的致富路、振兴路。

公 隧贯东西桥通南北

运输靠畜驮，渡河靠溜索，出行靠骑马、传信靠跑腿……曾几何时，千山万壑与江河湖泊，像一道道天堑，阻挡着甘孜州各族群众交流交往的步伐。

1950年4月20日，中国人民解放军第十八军进藏部队到达康定，拉开了修筑川藏公路的序幕。十八军将士用铁锤、钢钎劈通二郎山，跨过大渡河、征服雀儿山……仅用4年就建成川藏公路，3000多名英烈为此长眠在雪域高原，创造出“一不怕苦、二不怕死，顽强拼搏、甘当路石，军民一家、民族团结”的“两路”精神。

“12月25日，康定各族各界3000余人，为庆祝祖国建设事业中又一伟大成就的康藏公路通车，在西藏康定第二小学广场隆重举行盛大集会。”1954年12月26日，创刊不久的康定藏族自治州机关报《康定报》报道了康藏公路通车的盛况。

“过去，从家乡德格县玉隆骑马到康定，每次都要花22天时间，现在我坐上吉普车，只要两天就到了。”1954年12月26日，原西康省人民政府副主席夏克刀登在《康定报》发表署名文章，表达康藏公路通车后的喜悦之情。

这是甘孜州的首条“天路”。此后，一道道沟壑慢慢被跨越，一个个天堑逐渐被攻克，

一条条道路不断丰富着甘孜的版图。

2001年12月，经过4年多的建设，长4.176公里的G318线二郎山隧道建成通车，被甘孜州群众誉为“第二次解放”。当时，这是我国最长、埋藏最深、海拔最高、地应力最大、地质条件极为复杂的特长山岭公路隧道。

进入21世纪后，在中央和省委的亲切关怀下，甘孜州倾力打响了交通大会战，通县油路、通村公路、国省干线提档升级，形成了互联互通的交通运输网络体系，甘孜交通瓶颈进一步打开，百万甘孜儿女从此走上了更加畅通的幸福路。

“变化太大了，真好，让人打心眼里高兴。”2019年5月29日，十八军老战士李永淑行走在川藏线时，看到昔日“中国最险公路”变为今日的“中国最美景观大道”，不禁感慨万千。

一条天路穿云来，条条大路通小康！

2018年12月31日，一条通衢大道以“穿越时空”的态势将高原与盆地相连——接续成雅高速公路，从雅安市通向康定市的雅康高速公路全线通车。这条135公里的“云端天路”终于结束了甘孜州府不通高速的历史，成为辐射带动甘孜的经济大动脉，为甘孜各项产业发展筑就了“大通道”。

理塘县濯桑乡极地果蔬远销港澳，成为甘孜产业发展的一段佳话。产业业主丁方感慨地说：“以往交通不便，从理塘到成都车子要走两天，水灵灵的蔬菜到成都都打蔫儿了，更不敢妄想运到港澳了。现在，理塘的白

萝卜早上还在沃土里，晚上已经在港澳的餐桌上，这就是交通带来的神奇变化。”

交通变化带来的发展奇迹，还在继续。

在15.3万平方公里的土地上，一张气势恢弘、五彩纷呈的交通网，正在加速编织。这是需要“天眼”才能俯瞰到全貌的变化。

2018年4月，沿悬崖蜿蜒而上，全长7公里爬升1000米海拔高差的“通天路”——新龙县然布村通天路建成通车，村民亦称尼玛骑着摩托带着母亲第一次来到山下的集镇。

2019年9月，全长2298米的得荣一号隧道正式试通车，得荣县结束不通国道的历史。

2019年12月，雅江县县统乡通乡硬化路面铺装顺利完成，四川省全面实现100%乡镇硬化路面。

2021年1月26日，四川海拔最高公路隧道，位于稻城县境内的国道549线无名山隧道主体完工。

……

延伸再延伸，拓宽再拓宽，提速再提速。近几年，照相机快门的速度，已经赶不上甘孜州道路的建设速度。一项项媲美雅康高速公路二郎山特长隧道的超级工程如雨后春笋，在雪域高原构筑起一条条“发展快速路”“最美产业路”“惠民幸福路”“生态绿色路”“脱贫致富路”。

承东启西、接南纳北，内通外联、隧贯桥虹。甘孜，已从“行路难、难于上青天”的高原闭塞之地，到“天路通，通达山河间”的交通枢纽区域。