

奋斗百年路
启航新征程

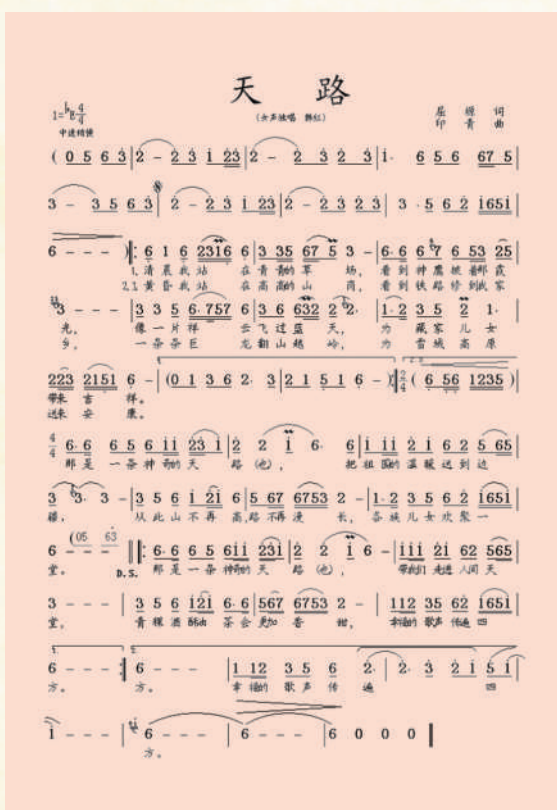
之百年旋律



24
天路

“幸福的歌声传遍四方”

本报记者 王慧峰



图片来自网络

“那是一条神奇的天路，把人间的温暖送到边疆，从此山不再高路不再漫长，各族儿女欢聚一堂……”2006年7月1日，世界上海拔最高、线路最长、速度最快的高原铁路——青藏铁路全线开通运营，一条神奇的“天路”满载全国各族人民的希望，跨昆仑、越草原、穿戈壁，在雪山流云间蜿蜒穿梭。而20年来，一曲《天路》也把雪域高原的壮美与时代变迁，唱进了亿万中国人的心田，唱出了全国各族人民团结奋斗的豪迈心声。

“盼望铁路修到我家乡”

“2006年7月1日，格尔木—拉萨”——中国铁道博物馆，一张红色的火车票静静地躺在展柜里，上面印着的“青1次”“首发列车”等字眼格外醒目，显示着这张火车票的特殊。

一张小小的火车票，记录下永恒的历史时刻。

2006年7月1日，全长1956公里的青藏铁路全线通车运营，结束了西藏不通铁路的历史。作为世界上海拔最高、线路最长的高原铁路，横亘在世界屋脊上的青藏铁路打破了“有昆仑山脉在，铁路就永远到不了拉萨”的断言，成为世界现代筑路史上的奇迹。

“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，为藏家儿女带来吉祥……”巍巍群峰，茫茫雪域，伴随着飞速奔驰的火车，一曲《天路》从天际穿越海拔数千千米的世界屋脊，唱出了十万筑路大军将“高原冻土变成建设热土”的豪情壮志，记录下了青藏铁路带来的发展巨变，20年来仍激荡人心。

尽管过去20年了，但《天路》的创作过程仍然深深印在著名作曲家、原总政歌舞团团长印青脑海中。令人意外的是，这首经典之作的诞生竟源自一次命题作文式的任务。

“给巴桑写首歌吧。”2001年初夏，距当年总政“八一”晚会演出还有一个多月的时间，当时的总政

领导找到印青和词作者屈塬，要这对黄金搭档为西藏军区政治部文工团的藏族歌手巴桑写首新歌。那时，这位来自世界屋脊、拥有天籁之音的歌手刚刚在全军会演中拿过金奖，深受大家喜爱，就缺少一首代表作。

青藏高原的素材浩瀚如烟，究竟写什么呢？

印青回忆，一开始他们完全找不到方向，思绪天马行空却又无从下手。直到一天偶然在报纸上看到一篇讲述青藏铁路建设的文章《青藏铁路揭秘》，两人顿生灵感。那一刻，印青看见屈塬两眼放光，自己也怦然心动，心想“这下可能有戏了！”

青藏铁路是新世纪党中央号召西部大开发的标志性工程，举世瞩目。“这个主题有很多种写法，可以写修青藏铁路怎么好、铁路工人干劲怎么大，但无论如何都不能仅仅为了简单完成任务。”作为军旅艺术家，两位创作者掂出了肩头应担负的强烈责任，最后决定从一个西藏女孩的视角——“盼望铁路修到我家乡”作为切入点。

“给我几天时间，谁也别打扰我！”老搭档屈塬留下这句话后把自己锁进招待所的房间，几天后“黄昏我站在高高的山岗，盼望铁路修到我家乡。一条条巨龙翻山越岭，为雪域高原送来安康……”这样的诗句便呈现在印青眼前，人物、景色、深情在娓娓道来中沁入人心，让人眼前一亮。几乎就在同时，2001年6月29日，举世瞩目的青藏铁路格尔木至拉萨段，正式开工建设。

屈塬与印青相识于20世纪90年代初，一同参加过全军几乎所有的重大文艺创作和演出，合作的作品有几十首之多，在歌曲创作上感应默契。屈塬的歌词引发了印青的乐思，旋律如泉奔涌顺势而发，“几乎没有遭遇任何阻碍，写得特别顺畅。”印青说，这首歌第一稿曾定名为《高原幸福路》，在修改过程中，灵感不断迸发的两人最终碰撞出《天路》这个歌名。

“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……”一个多月后，在2001年主题为《边关颂》的“八一”文艺晚会上，巴桑首唱《天路》，并很快在青藏铁路建设工地和藏族聚居区百姓当中流传起来。

“一条条巨龙翻山越岭，为雪域高原送来安康”

因为时间紧迫，《天路》的创作连采风的过程都没有。但印青和屈塬之前已经多次上过青藏高原，他们对西藏人情的热爱一直烙在心底，“那是一种说不出的感召力”。印青说，先辈们用热血铸就这段雪域天路的历程，他们并不陌生，时常感佩于心。而为真正的时代英雄书写赞歌，本身就是文艺工作者的天职所在。

印青很早就知道，把铁路修进西藏，是新中国老一辈党和国家领导人的夙愿，也是西藏和全国各族人民的殷切期盼。1956年，党中央作出决策，要把铁路修到拉萨去。青藏铁路建设初期，数万铁道兵用白糖抵挡高原反应，靠黄豆和干菜来补充营养，但高原环境的艰苦恶劣没有让建设者们屈服，他们心里有一个共同的目标——“一定要将铁路修到喜马拉雅山”。

当年在铁道兵的队伍里，流传着这样一个顺口溜：天上没有鸟，地上没有草，白天兵看兵，晚上看星星。在海拔4000米的高原上行走相当于在平原负重一个25公斤的面袋，施工的难度可想而知。英雄的建设者

们近乎用生命的代价一点一点将路向西藏延伸。但限于国家当时的财力和技术水平，青藏铁路历经“两上两下”，只建成一期工程西宁至格尔木段，于1984年投入运营。

进入新世纪，我国综合国力显著增强，高原人民期盼已久的青藏铁路终于迎来历史性的机遇。在青藏铁路二期工程建设中，14万筑路大军挑战生命极限，依靠智慧与勇气，克服了多年冻土、生态脆弱、高寒缺氧等一个又一个高原铁路建设的世界级难题，最终建成了穿越世界屋脊的“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……”《天路》没有华丽的辞藻，随着乐曲流淌而出的是藏族儿女有感而发的心声。“我们常年生活在内地平原的人，仰望平均海拔4000多米的铁道线，那真是一条在天上行走的漫漫长路，从人间通往天堂的一条秘境之路。”印青说。

“那是一条神奇的天路”

2005年央视春晚，随着歌手韩红的动情演绎，《天路》一夕间传遍大江南北。十几年来，这首好记好记且风格浓郁、意境辽远的歌，每每响起依旧深深地打动着人心，并被长久地记忆。

《天路》是一首极富抒情性的歌曲，旋律特征十分鲜明。作者并未照搬套用藏族民歌旋律，而是将骨干音调的高低长短重新排列组合，听上去新颖别致。

近40年的创作生涯、1700多首作品——佳作不断的印青被称为“旋律大师”，在他看来，好歌曲的关键是作者对作品拿捏把握得准确，找到拨动人们心弦的那个最真诚的音符，“作曲家要用心为社会、为人民写歌，带着使命感去创作是发自内心的真挚”。

多年来印青对一篇文章印象深刻，作者是一位青藏铁路沿线的技术员，说在高原上修建铁路艰苦异常，冻土使得挖掘机都挖不动，他们劳动一天疲惫不堪，远远地听到工棚里传出《天路》的歌声，感到浑身又充满了力量。“这首歌成了整个青藏铁路修建大军的精神支柱，‘有美丽可爱的姑娘等着我们把铁路修过去’，就是这样的力量。”

跨过巍巍昆仑、穿过茫茫雪原，全长1956公里的青藏铁路是世界上海拔最高、线路最长的高原铁路，直达西藏腹地。为了使雪域高原和祖国内地紧紧连在一起，几代铁路人历时半个世纪，克服高寒缺氧、多年冻土、生态脆弱三大世界性工程难题，筑起人类铁路建设史上的丰碑。

一条青藏线，穿越历史和未来；一条通天路，寄托梦想与期待。截至2021年6月底，青藏铁路累计运送进出藏旅客2900余万人、进出藏货物6800余万吨。“现代交通网”在雪域高原徐徐铺展，载着雪域儿女驶向幸福梦想的彼岸。

20年后，再哼唱起《天路》，印青有着更深的感触，这条献给雪域高原的“哈达”拉近了青藏高原与祖国乃至世界的距离，也改变了沿线百姓的生活，“真正成了一条推动西藏各族人民奔小康的‘幸福线’”。

“那是一条神奇的天路，带我们走进人天天堂，青稞酒酥油茶会更加香甜，幸福的歌声传遍四方……”雪域高原因“天路”而生，如今又因“天路”而兴。

■ 记者手记

唯有精神永恒

王慧峰

2021年，辛亥革命110周年。在缅怀孙中山先生等革命先驱致力振兴中华的光辉业绩时，孙中山于1919年的著作《建国方略》因其前瞻性，在百年回望中尤为耀眼。其中的《实业计划》第四计划中专用一章构想“高原铁路系统”，提出将铁路分别从兰州和成都修到拉萨。奈何彼时战乱动荡、国力凋敝，“修建高原铁路”这一蓝图注定无法实现。

“有昆仑山脉在，铁路就永远到不了拉萨。”20世纪80年代，美国旅行家保罗·泰鲁在《游历中国》一书中如是写道。

青藏高原雪山绵延，空气稀薄。平均海拔4000米以上、极易诱发高原病的“无人区”被称为“生命禁区”。医学显示，人在这里即使站着不动，心脏负担也相当于在平

原背着25公斤重物爬坡。载入共和国历史的一组组数字也详尽诠释着何为“生命禁区”：1953年修建青藏公路时，平均每修1公里就有1人牺牲；1985年公路改建时，一个工程部门在三个月里，仅止痛片就用掉13万片；海拔高于4000米的线路超过960公里，极端气温达零下40摄氏度……

但中国人百折不挠的精神之火从未熄灭。几十年来，在党的领导下，十多万筑路大军冒严寒、顶风雪，战缺氧、斗冻土，以惊人的毅力和勇气，挑战极限，战胜艰难险阻，并以敢于超越前人的大智大勇，拼搏奋斗，开拓创新，攀登不止。

2006年7月2日零时三十一分，拉萨火车站内，从格尔木出发的“青1”次首趟进藏列车缓缓驶入站台。中国向世界宣告：铁

路修到了拉萨！

苍茫雪域，巍峨昆仑，见证了世界铁路建设史上的奇迹。经过几代人的不懈努力，西方人的断言被打破，先驱们伟大的梦想终得实现。

在世界屋脊上，铁路建设的任何一个成果都来之不易。当年那些奋战在青藏线上的建设者们，虽有铮铮铁骨，但终究是肉体凡胎，在那样恶劣的条件下要坚持施工作业，如果没有崇高爱国的情怀和甘于奉献的精神，如果没有敢于挑战极限的精神，绝不可能创造出青藏铁路这样的人间奇迹！

时光流逝，唯有精神永恒。

如今，“两路”精神历经七十余载而生生不息，“挑战极限、勇创一流”的青藏铁路精神激励我们一个又一个“不可能”变成“可能”，创造一个又一个中国奇迹。2020年11月8日，川藏铁路雅安至林芝段开工建设，又一条钢铁“天路”将通向雪域高原。

穿越冰雪，我们无惧风雨。



更多报道见人民政协报
微信公众号

