出山·圆梦

西晋末年始，客家先祖们为了躲避战乱，从中原开始迁徙，来此开辟新家园。当时的群山成为了我们最好的庇护。1934年，红军主力军开始战略转移，许多闽西籍子弟兵利用群山的屏障在此与敌军展开艰苦卓绝的游击战争。但到了和平年代，大山却掣肘着发展的步伐，人们总是望着那绵延的山，山外面是什么？

【客家山歌+大山航拍 出标题字幕】

或许，我们可以先从另一个视角了解这里……（卫星地图特效）

将视线放在闽、粤、赣三省交界处，这里地处武夷山脉南西端，境内群山重叠，溪流密布，历史上与外界长期交流受阻，曾被称作“福建西伯利亚”、“铁路末梢”，这里就是——武平。

“世上最怕走山路，一步一步难得到，真的是太难，太难了……”（老村民们采访+旧照片）

要穿越群山的“束缚”，让老区人民致富，唯有修路。近年来，随着古武、永武等高速建成，武平逐步“走出去”“引进来”，但境内一直未有铁路交通。直至2017年，一条全长260多公里，造价400多亿的龙龙高铁（福建龙岩-广东龙川）完成可研审查。武平人民终迎来“高铁时代”，结束无铁路的历史空白。

【撼天地 聚民心】

一条铁路的建设，不仅在于天地，还在于“人心”。2019年9月，闽西老区人民盼望已久的龙龙高铁开工了，高铁沿线、设站村——武平县十方镇鲜水村再一次“热闹”起来。

**“这里是我们祖祖辈别生长的地方，根在这里，我不想搬走。”**

**“我们也就这点田，这间房屋，不懂怎么办。”（村民同期声）**

同年10月，武平县开展“百日攻坚”大会战，拉开了龙龙高铁的征迁序幕。面对涉及林地、坟墓、住宅等1700多亩的总征地任务，征迁工作组走遍了高铁沿线的每个角落，他们要面对的不是一个人，而是一群人。

“高铁建设，其实是利在千秋的，我们最主要的是要跟老百姓多沟通交流，走进他们的心里，如果他们有任何的不解、困惑，我们都要拿出耐心。曾经我们入单户最高次数有15次左右，当征迁的村民能够理解支持，并且跟我们一样，对铁路的通车感觉到很幸福，很欣慰，那我们这个工作就没有白做。”（十方镇征迁办干部刘莉）

“今天我们站在武平特大桥这边，有种很有成就感的感觉，以前我们从彭寨跟上杭交界的山上，沿着这个铁路线一直爬，爬到我们的火车站站场出口，全身都是被（荆棘）刺，全身都一身汗那种感觉，现在想起来我们做的一切都非常值得。”（十方征迁办主任 熊文华）

当大型机械开始在山间轰鸣，隧道开始爆破，一座座桥墩拔地而起，人们终于看见“奔跑的山”，但此时工程进展也到了较为艰难的部分。

【向前看 往前走】

高铁武平特大桥全长1909米，共57个墩台。由于桩基地下均属于岩溶发育地区，溶洞地貌导致部分桥墩底桩浇筑下去的填充物外溢流出，根本无法完成浇筑填充，这无疑增加了施工的难度。

眼前这根18号墩可以说是所有桥墩中尤为特殊的一墩了。在施工过程中发现，原本勘探设计的桩长为50-60米深，可下面还有30多米深的溶洞，这需要100米的桩长的底桩才行，这是施工20多年都难以遇见的景象。

为了解决这一难题，施工人员们重新钻探补勘，优化设计方案，将原本8根底桩增加为20根，减少桩基强度，增加受力面积和摩擦力，避开深溶洞。

2023年1月30日19时，随着最后一片预制箱梁精准架设到位，武平特大桥终于成功合龙。

一条道路的通车、一条铁路的架设从来都不简单，那是所有人的“心血之路”……

或许，你会问，为什么我们要花如此大的心血在山区修这样一条铁路？

那么，我们把时间拨回从前，上世纪，人们仅靠着简单的铁锤、风枪、翻斗车跨越一条条河流，凿通一座座高山，以血肉之躯，艰难的铸就了千万条道路。当鸣笛声回荡在山谷，想要问一问曾经和现在的人们，为什么要改造山川？为什么要历尽艰险？为什么窗外良田连绵？为什么我们拥有如此广袤的国土？又为什么中华民族能够屹立于世界之巅？

老区不老，风华正茂。如今的武平，正已崭新的面貌呈现：“武平林改”金字招牌越擦越亮，绿水青山成为金山银山；新显产业集聚发展，“智显新城”加快打造；城市乡村美美与共，“主客共享·舒适温暖 ”为人民创造更加幸福的美好生活。

离开大山的路总是一年年变好走，每一个奔跑向自己梦想的人，都在一起努力着，让山里变成山外，我们坚信每一个人都将改变命运，每一处都能传来歌声……

“我是武平人，我讲客家话，还小割禾捉泥鳅，你有没有放过牛？我是武平人，三年没回去，出门打工做生意，今年一定要回去，武平的老乡不容易……”（歌曲《我是武平人》结尾）