

本报记者近日走访坦赞铁路——

# 一条友谊之路、发展之路

本报记者 黄培昭

上世纪70年代,中国在非洲援建了坦赞铁路。半个世纪过去了,这条穿越莽莽草原、崇山峻岭、河谷盆地、丛林沼泽的铁路记录下了岁月的痕迹,仍在为沿线地区的居民出行提供方便,为当地的经济社会发展作出贡献。坦赞铁路犹如一条纽带,把中非人民的心紧紧连在一起。凝聚着中非友谊的坦赞铁路精神也不断发扬光大,在中非共建“一带一路”的进程中赓续传承。

## “为非洲架起了友谊的桥梁”

坦桑尼亚最大城市达累斯萨拉姆是坦赞铁路的起点。在达累斯萨拉姆火车站不远处,有一栋三层白色小楼,这里就是坦赞铁路局。走进铁路局,右侧墙壁上毛泽东主席、坦桑尼亚前总统尼雷尔和赞比亚前总统卡翁达的大幅画像十分醒目。“这是一条真正的自由之路。来自中国朋友的鼎力支持和无私奉献,让赞比亚和坦桑尼亚真正实现了民族独立和解放。”在办公室里,坦赞铁路局局长布鲁诺·钦安度向记者讲述起当年的故事。

上世纪60年代,在非洲民族独立和解放大潮中,坦桑尼亚和赞比亚相继独立,迫切需要实现经济自主。对内陆国家赞比亚而言,修建一条通往坦桑尼亚达累斯萨拉姆港口的铁路,能保障其扩大铜矿出口,增加收入来源。坦桑尼亚也同样需要这样一条铁路来促进经济发展。

“两国领导人找到中国寻求帮助。尽管中国当时也正处于经济困难时期,但还是排除万难向两国伸出了援手。”钦安度介绍,坦赞铁路全长约1860公里,东起坦桑尼亚达累斯萨拉姆,西至赞比亚中部城镇卡皮里姆波希,从1968年勘测设计到1976年全部建成共用时8年。中国不仅向两国提供了无息贷款,还先后派遣5万多名工程技术人员来到非洲。在建设高峰期,现场施工的中方人员曾多达1.6万人。

坦赞铁路是中国成套援外大型工程之一,需要的工程机械设备数量非常大。中国为坦赞铁路工程人员配备了齐全的办公设备,仅给坦赞铁路局配给的办公家具就接近1万件。设计图纸装满了整整两节火车行李车厢,有几吨重。坦赞铁路标准与国内标准不一样,援建的机车等设施和设备得重新设计、试制、试用、修改和投产,一切从零开始。

此外,坦赞铁路横穿东非大裂谷,地形地貌极其复杂,高低落差极大。全线共架设桥梁320座,开凿隧道和明洞26处,工程浩大,技术复杂。沿线许多地方荒无人烟,施工条件十分艰苦。其中,工程量最大、难度最大、工期最长的控制工程段当属姆马段。当时勘测队确定了东西150公里、南北60公里共9000平方公里的选线范围,就这150公里线路共做了20个方案,然后一个一个进行比较,确定了6个方案,在这6个方案基础上再选出2个,最终选定现行方案。早年在天津留学的坦赞铁路工程师穆萨回忆说,一位西方工程师在参观过坦赞铁路后感叹,只有修建过万里长城的民族,才能修建出如此高质量、高标准的铁路。

1976年7月14日,坦赞铁路交接仪式在赞比亚中央省的新卡皮里姆波希车站隆重举行。巨大的红色横幅上用中文和英文写着:“中、坦、赞三国人民友谊万岁!”建成后的坦赞铁路成为联结两国的主要交通干线,为赞比亚的铜矿石出口提供了一条新的安全路径,曾一度承担了赞比亚80%以上铜矿石的出口运输任务。1983—1984年度,坦赞铁路实现盈利;1984—1985年度,货运量突破百万吨大关。

钦安度表示,坦赞铁路为赞比亚等非洲内陆国家提供了新的出海通道,让资源等优势能够转化为经济发展

动力,使这些非洲国家摆脱了受制于人的境地,在独立后获得了真正意义上的自由。卡翁达总统就曾将坦赞铁路的建成誉为“赞比亚的第二次独立”。

在坦赞铁路的建设过程中,数十位中国技术人员献出了宝贵生命,最年轻的牺牲时还不到22岁。在达累斯萨拉姆西南25公里处的援坦中国专家公墓里,安葬着在援助坦桑尼亚国家建设中殉职的69位中国专家和技术人员,其中有51位为修建坦赞铁路和坦赞铁路技术合作而牺牲。“坦赞铁路为中非架起了友谊的桥梁,我们应该继承先辈遗志,让坦赞铁路精神在今天继续发光发热。”钦安度说。

## “这是一条让我们脱贫的经济走廊”

达累斯萨拉姆火车站候车大厅宽敞明亮,人头攒动,车站里和站台上一些有中国特色的建筑设计让人倍感亲切,地砖、瓷砖都铺得十分结实,迄今没有破损或裂缝的迹象。火车铁轨的枕木上,“中华人民共和国制”八个大字十分醒目。“呜——”随着一声长长的汽笛声,记者搭乘的列车缓缓驶出车站,列车员马塔开始在车厢里向乘客售票。“中国帮我们修建的这条铁路已经有几十年了,但它始终坚固、耐用,直到今天仍在发挥着重要的作用!”她说。

中国土木东非公司副总经理吴蔚介绍,坦赞铁路养护工作一直由中方负责,铁路建成后曾有500多人组成的中国技术专家组负责值守,现在每年也有数十名中方专家远赴非洲提供技术支持,保障坦赞铁路历经几十年风雨依旧畅通无阻。“有一次发洪水,坦桑尼亚许多基础设施被毁,但坦赞铁路安然无恙,并在洪水过后迅速恢复通车。”

车窗外,高大挺拔的椰子树、硕果累累的木瓜树、枝繁叶茂的牛油果树等极具非洲特色的树木不时掠过。当地农民哈桑介绍,坦赞铁路建成后,不仅农产品可以运到更远的市场,铁路沿线还形成了许多新的城镇和村庄。

坦赞铁路为推动地方经济发展发挥着重要作用。坦桑尼亚货运公司“快速货运”销售经理马库斯说,以往货物从达累斯萨拉姆到其他城市主要靠公路运输,受道路拥堵、恶劣天气等影响,货物运输速度缓慢,还时常延误。“有了坦赞铁路,只需要将货物装上火车,就能通过坦赞铁路运输到目的地,大大缩短了运输时间,降低了运输成本,还提高了客户满意度。”马库斯握着记者的手说,“坦赞铁路使我们的货物运输变得更加快捷、可靠和经济高效。通过利用这一运输枢纽,当地公司得以在竞争激烈的货运市场中取得优势。我们都对建造这条钢铁通道的中国兄弟充满深深的感激之情。”

机械工程师鲁洪一直在坦赞铁路工作,还曾在北京交通大学留学。他告诉记者,曼古拉曾经荒无人烟,修建坦赞铁路后逐渐形成城镇,人口不断增多,甚至一部分原来以游牧为生的马赛人也在铁路周边做起了小生意,生活条件今非昔比。“坦赞铁路像是一块磁铁,让坦桑尼亚各民族更加包容和谐、亲密相处。”

列车稳稳停靠在曼古拉站,身着红衣的马赛人约翰脸上满是笑意,将牛奶和牛肉等端进列车里售卖。车厢另一头,姑娘拉吉娜也正笑嘻嘻地向乘客递上烤香蕉,特有的香气在车厢里弥漫开来。拉吉娜的家虽然在铁路附近,但将香蕉烤好拿到车站来卖能赚不少钱,足以贴补家用。“感谢中国朋友帮我们创造了更好的生

活。”拉吉娜说。

“对我们来说,这是一条让我们脱贫的经济走廊。”朱马退休前在坦赞铁路局工作,也曾两次赴华学习铁路工程相关专业。他说,是坦赞铁路改变了他的命运,让他从一个农家子弟,成为一名受人尊敬的工程师。铁路副工程师尤素福的父亲曾与中国技术人员并肩修建坦赞铁路。如今,他子承父业,负责坦赞铁路的列车检查。“没有坦赞铁路,就没有我的今天,也没有我们的幸福生活。”尤素福说。

## “坦赞铁路精神在新时代不断延续”

“炙热的阳光下,坦中两国工人和技术人员在中央线铁路标准轨项目现场挥汗如雨,新建的铁路不断向前延伸,坦赞铁路精神在新时代不断延续。”坦桑尼亚《公民报》日前发表的一篇文章中写道。

文章说,上世纪70年代,由中国援建的坦赞铁路正式通车,成为非洲内陆国家经坦桑尼亚出海的战略走廊和重要的经济通道,为东非国家经济发展发挥了重要作用。40多年后,中国再次积极参与坦桑尼亚的铁路建设,中国企业将为坦桑尼亚的现代化建设再作贡献。

据悉,中央线铁路标准轨项目建成后不仅将联通坦桑尼亚全国主要城市,还将成为该国连接乌干达、卢旺达、布隆迪、刚果(金)等国并通向印度洋的重要通道,对促进坦桑尼亚经济发展、改善民生具有重要意义。

中央线铁路标准轨项目第五标段由中国铁建—中国土木联营体承建,位于坦桑尼亚北部地区,线路正线全长237公里。第五标段将与世界第二大淡水湖——维多利亚湖实现“水陆联运”,大大提升当地的交通运输能力。压路机操作员尼米兹告诉记者,项目建设为当地创造了大量就业岗位,她非常高兴能有机会参与其中。

2022年12月,中国铁建—中国土木联营体又中标中央线铁路项目第六标段,坦桑尼亚总统哈桑出席了项目签约仪式。第六标段全长506公里,项目金额27.43亿美元,是中企在坦桑尼亚单体合同金额最大的合作项目。当前,项目建设正有序推进。

据不完全统计,2000年至2021年,中国企业利用各类资金帮助非洲国家新增和升级铁路超过1万公里,蒙内铁路、亚吉铁路、内马铁路一期等项目相继建成。在共建“一带一路”框架下,刚果(布)国家1号公路、塞内加尔捷斯—图巴高速公路、加蓬让蒂尔港—翁布埃沿海公路及博韦大桥等项目完工通车;吉布提多哈雷多功能港、多哥洛美集装箱码头等项目接踵落地……一个个基建项目,成为加强区域互联互通、便利民众交通出行、促进地区经济发展的不竭动力,得到了非洲各国的高度肯定。赞比亚大学工程学教授丹尼斯·姆瓦巴表示,中国帮助非洲国家提升互联互通、跨国跨区域基础设施建设水平,非中合作为非洲国家带来工业化发展机遇。共建“一带一路”正推动非中合作走深走实,让非中友谊不断深化。



图①:1971年11月8日,在坦桑尼亚境内的瓜塔车站附近,达累斯萨拉姆至姆林巴段的東西兩路輔軌大軍勝利會師。

图②:1976年7月14日,中、坦、赞三国政府在赞比亚新卡皮里姆波希举行坦赞铁路交接仪式。

图③:当年行驶在坦赞铁路姆马段线路上的列车。

图①至图③均为中国土木东非公司提供



图④:铁轨枕木上印有“中华人民共和国制”字样。  
图⑤:乘客乘坐坦赞铁路列车。  
图⑥:搭乘坦赞铁路列车上学的学生。  
图⑦:乘客在达累斯萨拉姆火车站候车大厅候车。  
图⑧:达累斯萨拉姆火车站外景。

图④至图⑧均为本报记者黄培昭摄

本版责编:韩秉宸 王晓波  
版式设计:蔡华伟