



裴广江，人民日报主任记者。毕业于清华大学新闻与传播学院。2009年2月至2012年12月，任人民日报社南非分社、非洲中心分社记者。致力于从非洲人的视角报道非洲，足迹遍及十几个非洲国家。曾乘火车走完坦赞铁路、蒙内铁路、亚吉铁路全程，曾深入苏丹达尔富尔、南非祖鲁村、肯尼亚达达布难民营采访。

“乞力马扎罗” 奔驰在坦赞铁路上

▶ 裴广江

坦赞铁路，这条铺展在非洲南部热带草原、穿越东非大裂谷的铁路，在中国家喻户晓，在非洲老幼皆知，在世界上闻名遐迩。到2021年7月，坦赞铁路已开通运行45年。近半个世纪来，“钢铁斑马”昼夜行驶在这条非洲铁路大动脉上。她是一座桥梁，连接着非洲腹地与印度洋，也连接着非洲人民与中国人民的心。

2010年是坦赞铁路开工40周年。那年的10月下旬，经过近一个月的前期准备，我得以一个人乘火车从赞比亚中部城镇卡皮里姆波希出发，行程1860公里抵达坦桑尼亚达累斯萨拉姆，追寻一个个印有“中华人民共和国制”字样的轨枕，倾听一位位工作生活在铁路线上的友人诉说这一段不变的友好传奇。

10月23日下午，“乞力马扎罗”号普通列车发出几声长鸣之后，轰隆隆地驶出新卡皮里姆波希火车站。我是这趟列车上唯一的中国人。站台上没有一个我认识的人，但当我靠在火车尾部车厢的窗户上目送车站远去时，站台上不少人像老朋友一样向我挥起手来……

这条由中国政府提供无息贷款、先后有5万多名中国工程技术人员参与修建的铁路，已经在当地播下了友谊的种子，让这里的人们看到黄皮肤就有一种特殊的亲切感。

出发——

如今依然充满活力

“火车到达累斯萨拉姆的时候，车厢会坐得满满的。”来自赞比亚首都卢萨卡的莱瑟利说。这是他第七次乘坐坦赞铁路火车了，以前每次都坐满了乘客。

27岁的莱瑟利刚刚大学毕业，还没有找到工作，便利用坦赞铁路做起了服装生意。每次从达累斯萨拉姆贩来的中国服装足够他卖两个月，生意好的时候能赚5000美元左右。“走坦赞铁路虽然时间长些，但是对做生意来说非常方便。”他说，如果去南非进货，成本会高出许多。

莱瑟利是22日上午从卢萨卡赶到卡皮里姆波希的，到了之后发现火车晚点，原定当天下午出发的火车要推迟到第二天。为了省钱，他就在新卡皮里姆波希火车站候车室凑合了一晚。“蚊子是不少，但好在人也挺多的。”他半开玩笑地说。在接下来的57个小时旅程中，莱瑟利跟我同一个卧铺车厢。一路上，为了省钱，他只吃了一两次像样的饭。

和莱瑟利一样在候车室内过夜的还有埃弗利姆·萨卡拉一家。我22日上午到车站买火车票时，就看到他们在等车。埃弗利姆说，他和爱人带着儿子从边境城镇纳孔德坐火车来这边看望生病的父亲，现在准备回家了。“坐火车比汽车便宜。”

他说，他们愿意晚上睡在候车室等待第二天启程。

来自加拿大的丹尼尔是专程赶来乘坐坦赞铁路火车的。他说，坦赞铁路沿途会经过东非大裂谷地带，在坦桑尼亚境内还会穿过国家公园，在火车上就能看到大象、斑马、长颈鹿等野生动物，这样的诱惑让他放弃了直接从卢萨卡飞往达累斯萨拉姆的计划，而是选择体验一下这条独特的旅游线路。

新卡皮里姆波希火车站站长伯纳德·西穆恩塔拉对我说，坦赞铁路经过30多年运营，如今依然充满活力。现在每周从卡皮里姆波希和达累斯萨拉姆各发两列火车，卧铺车厢几乎每次都爆满。新卡皮里姆波希火车站每天还有货车发出，但仍会有大宗货物等待在站台上。最近几年，每年还有三四列从南非开普敦开来的旅游列车借道坦赞铁路驶往达累斯萨拉姆。

相遇—— 中国印迹格外亲切

“乞力马扎罗”号在当地时间10月23日下午2时40分离开新卡皮里姆波希火车站，从赞比亚这个内陆国的小城镇驶向印度洋边的坦桑尼亚港口城市达累斯萨拉姆。

这是一列有16节车厢的火车，没有空调。由于使用年头已久，头



2010年10月23日，行驶在东非大裂谷的“乞力马扎罗”号及列车上的压力表。裴广江摄

顶的风扇已无法工作。经过大半天太阳的炙烤，车厢内热得发烫。但当火车以每小时五六十公里的速度行驶时，车厢内温度很快就降了下来。看着窗外不断变换的风景，听着车轮与铁轨摩擦发出的有节奏声响，倒也不令人觉得疲倦。

在车厢内随便一走，就可以发现中国的印迹。车上的电压和电流表有中文说明，绿色的中文合格证仍清晰可见；卫生间的门把手处，“有人”两个汉字格外显眼；车厢接头处，上海自动化仪表四厂生产的压力表仍在工作中。火车进站时，如果仔细观察，就会发现脚下印有“中华人民共和国制”字样的水泥轨枕。这些让人感到格外亲切。

坦赞铁路经过赞比亚东北部的大片农村地区，时常可看到树林中住着几户人家。大概是听到火车的声音，人们常会站在屋外朝铁路这边张望。穿着短裤光着上身的小男孩们一边呼唤朋友，一边朝火车跑来，还不停地挥着小手，车上的乘客们也忍不住挥手和他们打招呼。在沿途的每个火车站，都聚集着几十甚至上百人，他们有的是来接站的，有的是做小生意的，而更多的人更像纯粹是欢迎火车到来的。

10月24日上午10时，列车停靠赞比亚境内的乔济车站。从达累斯萨拉姆开来的快车也停靠在这里。两列车之间人来人往，乘客们互相招手致意。一些商人把从达累斯萨拉姆



2010年10月25日，在坦赞铁路沿线做生意的人们。裴广江摄



2010年10月24日，“乞力马扎罗”号上的小乘客马卡斯画的坦赞铁路火车。
裴广江摄

拉姆运来的最新商品摊在车站附近的空地上销售，顿时被人们团团围住。隔壁的5岁男孩马卡斯与叔叔一起乘火车返回坦桑尼亚城市姆贝亚。他大概是第一次坐火车，认真地画了一幅行驶中的火车图。

这是我第一次乘坐这样长距离、长时间的火车。非洲热带草原的气温升得很快，到中午足有三四十摄氏度。打开车窗透风，窗

外的干草叶和尘土飞进来，半天就会在桌上和卧铺上落下一层。晚上火车停靠在火车站，免不了被大批蚊子光顾。火车上的水第二天就用完了，剩下的时间只能靠沿途停车时隔着窗户从小商贩那里买水。火车上的饭，只有鸡肉米饭最合胃口，我连续吃了两天多，最后牙齿也开始有抵触情绪了。

24日晚上，火车缓慢地驶过东

非大裂谷地带。远山静静地注视着火车，火车不紧不慢地拉着乘客驶向远方。25日早上，火车还不断穿行在隧道中，行驶在高达十几米的桥梁上。坦赞铁路沿线22座隧道，绝大部分都位于此地。随着火车驶出姆林巴火车站，便进入了美丽的基隆贝罗河谷，窗外远处是山，近处是香蕉园，伴随着蓝天白云，风景如画。傍晚时分，火车穿过一处国家公园。虽然是旱季，但悠闲的长颈鹿和机敏的羚羊随处可见。

在大家的期盼中，火车于10月25日晚上11时30分终于驶入达累斯萨拉姆市区。虽然已接近午夜，但达累斯萨拉姆火车站内人头攒动，着急下车和等待上车的人流交织在一起，车站霎时沸腾了。

潜力—— 货物主要出口亚太

在达累斯萨拉姆火车站旁，坐落着坦赞铁路管理局总部。总部一楼的墙上挂着中国、坦桑尼亚和赞比亚三国开国领袖毛主席、尼雷尔、卡翁达的黑白照片。在三楼一间悬挂着产自中国上海的钟表的办公室内，坦赞铁路管理局局长、赞比亚人莱瓦尼卡接受了我的采访。

谈及上一财政年度坦赞铁路的运营情况，莱瓦尼卡说，从2009年7月至2010年6月（注：此文初稿写于2010年），坦赞铁路共运输货物接近60万吨，完成了计划运

输量的92%和预期收入的83%。“最近几年，坦赞铁路的年运输量一直在增长。”他说：“去年的运量令人鼓舞，也让我们对延续这种增长趋势很有信心。”

但是，莱瓦尼卡坦言，坦赞铁路现在缺少机车、车厢和技术人员，因此他对铁路运营现状并不满意。但他说，坦赞铁路局正在中国政府的帮助下执行一些项目，待这些项目全部完成后，坦赞铁路的运输能力将会有较大提升，“到2012年，我们希望能够达到历史上最高的运量”。

“坦赞铁路可以说是非洲国家自上世纪60年代以来惟一认真修建的一条铁路。”莱瓦尼卡说，在上世纪60年代以前，东部和南部非洲的大部分货物都是通过铁路运输的，但从那以后，非洲国家开始重视公路运输，几乎所有非洲国家的铁路货运量都在减少。但他说，现在包括赞比亚在内的非洲国家又开始重视铁路运输了，坦赞铁路将有很大的发展潜力。

莱瓦尼卡说，随着赞比亚、坦桑尼亚和周边国家经济的多元化，以及赞比亚等国矿产资源的多元化，坦赞铁路将有更大的市场。未来几年内，赞比亚的铜年产量有望达到100万吨，与此同时，锰矿等产量也在不断增加，这些货物都在等待出口。过去，赞比亚和坦桑尼亚的产品主要出口到西方国家，因此“看上去达累斯萨拉姆港建错了

地方”。但现在随着世界经济格局的变化，这种情况已经完全改变了，两国的产品主要向亚太国家出口，因此坦赞铁路和达累斯萨拉姆港也变得更加重要了。与此同时，坦赞铁路的旅游功能还有待开发。他乐观地预计，坦赞铁路未来有必要建成复线。

“毫无疑问，坦赞铁路对坦赞两国和周边国家的发展做出了巨大贡献。”莱瓦尼卡说：“尽管铁路现在存在困难，但是没有什么比修建这条铁路更困难的了。”他说，中国、赞比亚和坦桑尼亚3国在上世纪70年代那样艰苦的条件下修建坦赞铁路，这是最大的挑战，与之相比，运营这条铁路存在的困难微不足道。

前景—— 运力将会大幅提升

与莱瓦尼卡一样对坦赞铁路的发展前景持乐观态度的还有时任中国驻赞比亚大使李强民和驻坦桑尼亚大使刘昕生。他们对我表示，从长远看，坦赞铁路仍有很大的发展潜力。

李强民说，坦赞铁路是中非合作的一座丰碑，促进了赞比亚的经济和社会发展，至今仍有很重要的现实意义。赞比亚2010年的铜产量是70万吨，还没有恢复到历史最高水平，预计2011年有望达到80多万吨。在生产铜的同时，赞比亚还需要大量进口货物，因此坦赞铁

路不存在运量不足的问题。他指出，赞比亚铜带省的铜利用坦赞铁路出口，比通过公路运输到南非的德班港近1000公里以上，其成本相对公路有很大的优势。此外，非洲国家正在规划南北铁路网的建设，坦赞铁路完全可以在促进非洲地区经济一体化中发挥积极作用。

刘昕生表示，坦桑尼亚境内的坦赞铁路沿线是该国经济最发达的地区，这里的玉米、木薯、茶叶、咖啡等农产品以及森林和矿产资源都很丰富，坦桑尼亚政府正在酝酿开发的矿产都在铁路沿线，因此未来铁路的发展非常有潜力。此外，达累斯萨拉姆港辐射乌干达、布隆迪、卢旺达、赞比亚和马拉维等国。随着地区经济的发展，该港口的吞吐能力在过去10年间飞速发展，集装箱吞吐量大幅增加。“如果达累斯萨拉姆港的到港货物有一半通过坦赞铁路运输，那么铁路现有的运输能力是远远不够的。”

为支持坦赞铁路提高运输能力，中国政府2010年开始执行第十四期技术合作协议。据在坦赞铁路管理局总部办公的中国专家协调组组长苗忠介绍，第十四期技术合作协议包括10个项目，主要是向坦赞铁路提供6台干线机车、90辆低帮集装箱车厢，大修6台机车以及相关的铁路设备维护等。“目前这一期技术合作协议正在稳步推进，”苗忠说：“所有项目完成后，坦赞铁路运力将会有大幅度提升。”