

坦桑尼亚——赞比亚铁路（简称坦赞铁路），起于坦桑尼亚首都达累斯萨拉姆的库拉西尼站至赞比亚现有铁路的卡比里姆博希站。

**开工** 1970年10月26日 **竣工** 1976年7月14日

**全长** 1860.5公里 **车站** 92个

**隧道** 22座 **桥梁** 320座

**房屋** 38万平方米 **机车车辆修理厂以及其他附属工程** 22座

根据当时交通部要求，中铁四局于1971年底组建了一个机筑队（简称六机队），于1972年初进驻赞比亚。下辖7个分队：2个土石方队，4个综合队，1个修配厂。按照中国铁路工作组的施工组织安排，六机队承担通谦段前168公里（纳孔德至凯亚亚）和谦比西大桥的施工任务，以及凯亚亚至谦比西全长170公里的收尾工作。

半个多世纪过去了，这条穿越莽莽草原、崇山峻岭、河谷盆地、丛林沼泽的坦赞铁路仍在为沿线地区的居民出行提供方便，为当地经济社会发展作出贡献。这段承载着中非友谊的钢铁动脉，每一公里轨道背后都凝结着建设者们攻坚克难的智慧与汗水。

### 在非洲做手水平



此物名为手水平，是用于路基填挖施工中填挖层厚度测量的简单工具。（因年久损坏已不能用）

中铁四局退休员工关永藩的手中珍藏了一个上世纪七十年代的手水平，它对于关永藩来说有着特殊的意义。1972年，中国援建非洲的坦赞铁路建设正酣，需要大量的工程技术人员。当年36岁的关永藩也被单位选中远赴海外，来到了陌生的赞比亚。这里所有物资全部需要从国内运输，可是当时的物资全部靠船运，一来一回就是几个月时间，许多急需的物资并不能及时到位。

关永藩所在的中铁四局六机队分成了两个土石方分队，负责四个车站及三个区间共90公里的路基施工任务，土方施工量非常大。关永藩是二分队里的技术主管。虽然条件艰苦、施工任务繁重，但是筑路人那时的干劲很足，每天都是早出晚归在工地上忙碌着。

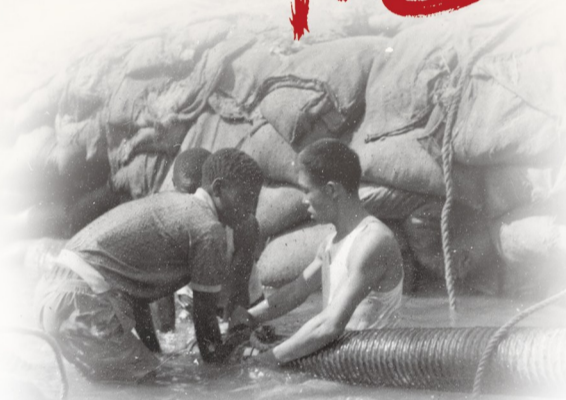
有一天，二分队领工员于金栓找到关永藩进行技术交底时，提到没有手水平，工作起来很不方便。关永藩就想着能不能自己做几个呢？关永藩把想法和当时队里的钳工刘永和一说，立即动手画好图纸小样，刘永和根据关永藩画的图纸尺寸规格制作。先用铜管做出一个两头开放式的圆柱体当手水平的“身体”，两头放上镜片，圆柱体上再安装一个类似手电筒开关的壳子，放上用来确定平衡的水泡。又在废料堆里找了些电镀皮做了个模具，将反光镜卡在模具里，再将模具放进手水平的“身体”里，就这样简陋的手水平制作完毕。用这个办法他们先后做了5、6个手水平，发给队里的领工员，关永藩自己也留下一个平时自己用。

随后，二分队的施工进度也明显加快，一个月左右就能够成型七到八公里路基，还未到年底二分队就超额完成了队里的年度施工生产任务。在年底召开的全分队职工大会上，当时六机队副书记冯友温公开表扬了二分队。1974年，因单位工作需要关永藩被调回国内，他带回来的手水平就成为坦赞铁路建设过程的历史见证。



# 坦赞铁路上的

Tanzania Zambia Railway



### 一张旧船票

1971年5月，正在中铁四局湖南麻阳枝柳铁路建设工地的王鹏程，接到通知：做好前往非洲援建坦赞铁路的准备。让王鹏程自豪的还有他与其他工程人员共同拥有的头衔：“中国专家”。



1972年2月，王鹏程和中铁四局首批出发的60多人拿着船票怀着兴奋的心情从广州乘船，开始了首次越洋之旅。在经历了十几个昼夜的海上颠簸和热切的期待后，王鹏程一行到达达累斯萨拉姆港。随后，他们马上投入到紧张的安摊建点和施工生产中。

王鹏程所在的五分队在进场伊始，便开始了谦比西大桥的施工。在赞比亚恶劣的自然条件下，在所有物资需要由国内提供的情况下，王鹏程和同事们历尽了千辛万苦，为了谦比西大桥早日完工，他们与时间赛跑、与困难较量。经过无数个日夜的努力，谦比西大桥终于顺利完工。这座大桥不仅成为了赞比亚铁路建设史上的一座里程碑，也成为了中非友谊的象征。

1974年5月，在异国坚守两年零四个月的王鹏程获准回国。1976年7月，坦赞铁路全线竣工。因为已经回国，他没有亲眼看到竣工典礼的盛况，但他在国内看到坦赞铁路纪录片中铺通庆典的热闹场面和列车奔跑在坦赞铁路的镜头时，他感到无比的骄傲和自豪。



当地时间2026年1月9日，中共中央政治局委员、外交部长王毅在达累斯萨拉姆同坦桑尼亚外长孔博共同会见记者时，讲述坦赞铁路和中非友好的故事。

王毅表示，上世纪60年代，为支持相继取得民族独立的坦桑尼亚和赞比亚发展建设，当时并不富裕的中国毅然决定派出大量工程技术人员，不远万里来到这里，克服重重困难为非洲人民修建了坦赞铁路。

### 一张桥梁老照片

1970年10月，坦赞两国人民盼望已久的坦赞铁路破土动工。5万中国铁路援外战士在东坦桑尼亚首都达累斯萨拉姆库拉西尼站，西至赞比亚原有铁路的卡比里姆博希站的1860.5公里正线上摆开战场地。

由中铁四局各施工单位抽调精兵强将组建的六机队1300人，驻扎赞比亚纳孔德至卡萨马之间。坦赞铁路所经地区的地形、地质、气象等自然条件十分复杂。线路跨越许多漫流河川，穿过藤萝交织的热带密林和天然动物区。有的地段翻越沟壑纵横的叠峰和丘陵，大部分地区酷暑炎热，气温高达40~50℃。旱季河水干涸，地表龟裂；雨季暴雨集中，平原漫流泛滥，给铁路施工带来了很大困难。

谦比西大桥为赞比亚境内最大的一座铁路桥梁，全长267米，水深达5.6米。测量、打围堰、搭脚手架总得有人下水，没有潜水和水下照明设备，技术员李金玉和几位青年工人用绳子往腰间一系，用塑料布包裹好手电筒，互相搀扶着下水。

谦比西河床里，淤积有十几米厚的沙层，水位高，井筒深，压力大，给施工带来很大危险。老工人孙德建、蒋君华带着7名赞比亚工人正在下围堰沉井，忽然听到有一种异常的“咕噜、咕噜”水响声，这是翻砂的前兆。老孙、老蒋首先想到赞比亚工人们的安全，连拉带拽，刚把他们推上井口，就听“轰”的一声巨响，一股凶猛的沙浪山呼海啸般升腾而起，几米高的沙浪挟带着鸡蛋大的卵石，像出膛的子弹遮天盖地倾泻而下，把孙德建、蒋君华的双脚压在厚厚的砂堆里动弹不得，二人你帮我，我帮你，把双脚从埋至膝盖的深筒靴里抽出来，脱离了险境。

1973年8月，坦赞铁路在坦桑尼亚境内全线通车，铺轨进入赞比亚。1976年，坦赞铁路全线顺利完成工程收尾和设备安装配套工作，整个建设只用了5年零8个月多。

五十多年间，坦赞两国的进出口物资，通过坦赞铁路源源不断运往四面八方，随着铁路流动的还有援外战士用心血和汗水浇筑的自豪和荣耀！

文良诚