

1971年10月25日，这是所有中国人都该铭记的时刻。

这一天，我国靠着压倒性投票通过，最终得以重返联合国。



坦赞铁路是一条贯通东非和中南非的交通大干线，总里程超过1860公里，始于坦桑尼亚达累斯萨拉姆，止于赞比亚中部卡皮里姆波希。

坦赞铁路刚建成就破了新中国成立以来，民用对外援助项目的花费纪录，按照当时的币值去算的话，足足耗费了10亿人民币，这是5万劳动人民努力六年才得来的心血。

赞比亚属于非洲内陆国家，在上世纪60年代才刚独立没多久，他们有着丰富的铜矿资源，然而交通不便却成了运输的最大阻碍。

此前通往南非、刚果金、莫桑比克的3条铁路也因各种条件限制无法运输。

于是赞比亚只能将眼光瞄向邻国坦桑尼亚，本着跟他们的友好关系，看看能不能修

条铁路来实现两国经济交流，这样一来铜矿资源才能出口出去。



不过美国的如意算盘还是落空了，因为坦赞两国根本没时间等他，后来在1967年和我国签订了相关协议，坦赞铁路的援建事宜也在这时确定了下来。

1970年10月26日，该项目正式动工，由坦桑尼亚达累斯萨拉姆至赞比亚卡皮里姆波希，总里程1860.5公里。

在此之前，我国在两年内先后派遣了5.6万人次工程人员，在当地长期驻留的人数超过万人。

坦赞铁路沿途要经过许多高山峡谷以及湍急河流，还有危机四伏的原始森林，有一大片都是无人区，那边经常有猛兽出没，施工人员可以说是用命在修。

以赞比亚纳孔德--卡萨马路段为例，那边的地势地形错综复杂，气象也非常多变，大量河川以及茂密的热带丛林，可以说是野生动物的天堂。



中国援建的坦赞铁路终于在1976年全线通车。

铁路修成后，坦赞两国便多了一条促进交流发展的交通纽带，而赞比亚也多了一条全新的出海通道，这样一来出口就能得到充分保障，同时这也打破了南非种族主义政权的封锁，保证了赞比亚的主要收入来源。

近40年来，坦赞铁路为两国的经济发展作出了重大贡献，同时也促进了城乡的物资交流，后来新兴城镇在铁路沿线不断涌现，为两国的经济、政治文化发展做出了重大贡献，就连南部非洲的民族解放斗争也离不开该铁路的大力支持。

历史上其他国家来非洲修铁路都是为了掠夺财富资源，中国则是真正去帮助他们建设发展。

用“赞比亚国父”卡翁达总统的话来说就是，中国才是那个患难知真友的国家，在最艰难的时候给了他们最大的帮助，坦赞铁路能被他们誉为“自由之路”实至名归。

值得一提的是，这位卡翁达总统比较长寿，今年6月17日才刚去世。





遗憾的是，当时号称坦赞两国“自由之路”的铁路，如今的结局却令人唏嘘。

90年代末期，坦赞铁路变得大不如前，不仅降低了列车时速，连堆积在两国厂房的内燃机也没人修，这些问题只有中国工程师可以解决。

其实按理说应该很多都是小问题才对，然而这两个国家却连个修列车的师父都没有

。

70年代期间还有1853列车厢，后来直接骤降到988列，标准箱也从原来的3453箱跌到1158箱，虽然我国后面援助了364列，但如今加起来能用的依旧没超过900列

。

千禧年后，坦赞铁路的载货量也大幅下跌，后来每年维修机车的费用甚至高达2500万美元！



不仅如此，坦赞铁路线路基础设施也几乎损毁得差不多了，路基上到处都是滑坡空洞不说，连那些小螺栓也全都锈蚀了，此外还有近1/3的桥上枕木损毁，2/3左右的桥栏失修，甚至出现桥梁“裸奔”没有护栏的情况。

要知道，之前那些维修厂差不多都停工了，坦赞铁路也变得没人能修。

如今铁路采用的大多都是手机通信调度指挥，车站与火车司机有时会因信号问题联系不上，总的来看，坦赞铁路已经“病入膏肓”，要么重新换血，要么就此崩塌。

不过坦赞两国总统肯定不会答应废弃，这可是他们老一辈领导人智慧的结晶。

后来在2019年，两国启动了坦赞铁路维修方案，打算恢复以往的旅游支持能力，双方还通过法律协定，任一方都能对铁路进行投资改造，还能从第三方筹集资金参与其中，为此坦桑尼亚总统还让交通部尽快执行相关法案，以救活坦赞铁路为首要任务。

2020年，坦桑尼亚还追加投资了435万美元用于复兴坦赞铁路，希望能够恢复往日荣光，并实现预期效果。