出彩山东人

在赤道边修路的山东人

战争危险随时都有，他们依然坚守在南苏丹

据说这是世界上最难修的一条路。地图上，它静静卧在非洲大陆的腹地中，从南苏丹共和国的首都朱巴开始，由南向北，蜿蜒着穿过非洲蚊蝇肆虐的丛林、高温40℃炙烤的草原，向着南苏丹第三大城市伦拜克延伸。

朱巴-伦拜克公路，这是南苏丹建设规格最高的一条公路，也是连通南苏丹南北唯一的路。

这条缘起于2011年的公路，伴随着南苏丹的独立而生，又屡次因为战火而停。修这样一条公路，最大的困难不是来自高温、疟疾和残酷的环境，而是每时每刻潜在的战争危险。

修这条公路的人，是一群以山东人为主的中国人。

齐鲁晚报·齐鲁壹点
首席记者 郭春雨

在南苏丹修路，项目人员不仅要忍受高温，疟疾和战争危险也是他们时刻都要面对的。 本版图片均为受访者供图

听着枪声的春节

枪炮到底有多大威力，刘德龙再清楚不过了，在这里，几乎每天都能听到枪声。最危险的时候，炮弹就落在院子旁边，险些炸毁了刚刚建好的基地，刘德龙和同事只能藏在储存蔬菜用的地下室里。

刘德龙是最早一批来到南苏丹修路的中国人。2011年，在南苏丹宣布独立的同一年，山东高速集团便来到这里，响应“一带一路”政策号召，此后，山东高速尼罗投资发展有限公司南苏丹分公司在这里成立、扎根。南苏丹被称为非洲最后一块“处女地”，作为援非工程的重要一环，刘德龙的任务，是和同事们在这里建设一条几乎贯穿南苏丹南北的重要公路——这条从首都朱巴到第三大城市伦拜克的公路沿着尼罗河的流向一路向北，如同一根珠链，串联起南苏丹多个重要城镇。

为了修建这条公路，刘德龙已经在这里过了五个春节。每逢佳节倍思亲，作为尼罗投资公司驻外人员中年纪最大的“老大哥”，刘德龙除夕之日没时间去伤感，他要跟厨师一起准备年夜饭的食材：油焖大虾、梅菜扣肉、香辣炒鸡、酱焖黄花鱼。因为疫情，这两年的春节大家不能聚集一起守岁，但异国他乡的这顿家乡风味，可以稍稍安慰伙计们的思乡之情。

尼罗投资公司驻外的伙计们有几十名，每个在这里留守春节的人，其实都有必须回家的理由：刘德龙今年57岁，已经当了爷爷的他按理说前年就可以退休，但舍不得自己在这里全程参与建设的基地，又顶着家人的反对回到了南苏丹；董光普，新手爸爸，儿子已经一周岁了，还从来没抱过；王亮，这些年辗转多个海外国家做项目，“团圆饭”这个词已经是奢侈……

每个人，都有共同坚守的理由：修这条路，不仅是任务，更是意义和责任——对于“一带一路”的重要使命来说，朱巴-伦拜克项目将是非洲地区第一条全部使用中国标准和中国规范建设的高速公路，为中国标准和规范的输出提供重要平台；项目通车后，将改变南苏丹南北没有公路交通动脉的现状，两地行程将由现在的两天缩短为5小时，为整个东非公路网的建设补上最难的一笔。

路的希望，在废墟之上

刘德龙还记得自己刚来时的情形：在一片战火后的废墟之中，即便是在南苏丹首都朱巴，都很难找到一间像样的民用楼房，一条可以称之为“公路”的道路。人们很难分辨出哪里是市区、哪里是城郊。所谓的繁华市区，可能只是一片如集市般密布的茅草房。很多关于非洲的专题片上，曾经出现过这种颇为原始的茅草房——用当地特有的泥土砌成一堵圆形围墙，再用一把把捆扎起来的茅草铺在上面作房顶。钻进茅草房，闷热、污浊、昏暗，只有一束束细细的光线从茅草缝隙中投射进来。

在这样一个完全陌生的国度，首先面对的难题，就是没有安全的住宿点，没有干净的水，也没有稳定的电源。刘德龙和最早一批前来的山东高速的同事，只能选择住在集装箱，或者是用铁板和泡沫塑料填充的临时建筑里。

“一切都要从头开始。我们要自己打井取水，自己发电，自己建设基地。”这无异于最为艰苦的创业。刘德龙回忆，糟糕的卫生条件带来多种疾病的威胁。因为交通不畅等原因，朱巴市区没有自来水系统，当地居民需要从尼罗河取水饮用，在朱巴街头，时常可以见到各种改装的运水车。笨拙的车身在崎岖不平的街道上艰难爬行，水箱里的水被颠簸出来哩哩啦啦洒了一路。运水车将未经净化的尼罗河水输送到市区内的各个取水点，各家各户再到取水点打水。“常常是一碗水，沉淀出半碗沙。”刘德龙说，当时每个在南苏丹工作的中国人，几乎都学会了用最简单的工具过滤和净化水。

这个国家，需要干净的水、需要稳定的电、需要发展和进步，而这一切的开始，必须要修路，还得修路！

随着一群山东人的到来，这份希望开始变成现实——随着尼罗投资公司与南苏丹政府路桥部签订朱巴-伦拜克公路项目总承包合同，南苏丹将拥有一条能够连接南北、运输货物的高速公路。

大家在南苏丹一起包饺子。对于山东人来说，饺子，就是最家乡的味道。

从被敌视到受欢迎

在南苏丹十年的发展中，刘德龙不怎么费力就能找出许多有关建设初期的深刻回忆：因为语言不通，最初来到南苏丹时，当地很多居民对他们这些“外国人”充满敌意，在基地建设时遇到了多种阻碍。“直到有一次，朱巴市区的一个社区着了火，依赖当地的消防系统根本没有能力在短时间内灭火，我们当时正在建基地，有一些储存的水，就喊着大家一起救火，这才避免了整个社区都遭受火灾。”刘德龙说，这次救火之后，中国人的面孔受到了当地人的欢迎，“当地居民送来了自己养殖的鸡，认可中国人是来帮助南苏丹的朋友。”

出生于1997年的巩凡是尼罗投资公司驻外人员中年纪最小的工作人员，当他听说要去南苏丹修路时，还是第一次将遥远的非洲与自己扯上关系。在到达之前，他百度了一下。

可现实远比百度出来的复杂。“来之前特别兴奋，但一下飞机，热浪一下子就扑过来，城市也没有一条像样的路，风刮得到处都是土。”没有想象中雄浑的草原、奔腾的狮子和烈马；也没有热情的非洲舞蹈，映入眼帘的只是一个百废待兴的国家：除了气候和温度的“下马威”，在这工作的每一天都充满挑战。施工时，除了要面对自然问题，还要面对战争危险。正是这段最难修的路，让巩凡第一次感受到了工作的成就感和坚守的意义：“我们在那修路，当地居民路过时会对我们挥手致意，还会说，Chinese!Good！我觉得这时候特别有成就感，为国争光的感觉。”

在南苏丹的日子，疟疾也是每个人都绕不开的话题，基地几乎超过90%的同事都曾得过疟疾。赤道从南苏丹穿过，这里的季节分为旱季和雨季，旱季疟疾流行，雨季则是霍乱肆虐。刘德龙在这里的十年中，得了5次疟疾。“这种病在国内已经基本清除，但在非洲依然属于常见病，在南苏丹工作的同事基本都得过。”刘德龙说，他要格外感谢一个人——科学家屠呦呦，“没有她发现的青蒿素，我们估计早死了几次了。”

赤道边上的“山东大院”

几乎所有在南苏丹工作的人，从不主动跟家人提及自己的工作环境，一旦家人问起，所有人有着难得的默契，“不累，不危险，待遇也不错。”

一批又一批的山东高速人来到这里，规划、建设、修路，随着一批批中国人的接力建设，南苏丹中方投资机构最好的营地——山东大院建设落成；朱巴-伦拜克道路升级项目也顺利开工。

他们会跟家人谈这里的风土人情：当地土著丁卡人的男性平均身高可以达到1.91米，女性身高也都普遍在1.8米以上，有人管这里叫“巨人国”；这里的土壤很肥沃，蔬菜长得比国内快很多，而且种啥啥活，菜叶长、果子大，让基地食堂的伙食丰富又美味；尼罗河里有丰富的水产，鲈鱼单条有100多斤，罗非鱼也能长到三斤多，但可能是生长周期太短，吃起来味道有点奇怪，远不如国内的味道鲜美；野生动物常常能瞧见，最常见的就是狒狒，看着格外壮，狒狒是群居动物，它们是丛林的原住民，本地人见了也得绕道走。他们也会聊起自己建设的基地和修筑的公路：山东大院就是从1米多高的深草中拔地而起，他们把这里建设成了非洲的“小山东”，同事们个个身怀绝技，胶东大馒头、山东大包子、临沂炒鸡等山东味道不定时就能吃到；目前建成的公路是南苏丹最漂亮、标准最高的公路，这里的总统和驻南苏丹大使都赞赏有加……

一点一滴，都是来南苏丹的意义，都是坚守的意义。在某种意义上，这其实是一种平凡的英雄主义，在战争和疾病的阴影下，他们修建起了南苏丹最漂亮的中国营地，在营地中种植蔬菜和瓜果，建成了“希望之地”。

难的是心里的“熬”

董光普最幸福的时刻，就是打开手机看着儿子的小脸。又萌又软的小人儿，冲着屏幕伸出有十个肉窝窝的小手喊着“爸爸”，每当这个时候，董光普觉得幸福，又有点想哭。为了筹备儿子的周岁礼，他提前很久就开始浏览购物网站，从气球的颜色到酒店的选择，一点点置办齐整，“我不在他身边，但我想让他知道，爸爸的爱从来没有缺席。”

在儿子周岁时，董光普给儿子写了一封信，信中，他因为缺席儿子的成长而道歉，但他觉得孩子长大后一定会理解他的选择，“这不仅仅是为了咱们家庭的生活，也是为了这里的好多小朋友。他们没有衣服、没有吃的，也不能上学。等爸爸和叔叔阿姨们修好了路，他们就可以卖出产品、走出去、建工厂，可以去读书，去工作，过上咱们这样的好日子。”

因为南苏丹多次爆发战争，朱巴-伦拜克公路第一段60公里的施工顶着重重压力和危险基本完成，今年上半年就将通车。作为朱巴-伦拜克公路项目经理，王亮说目前南苏丹的政治局势已经稳定了很多，项目建设能够顺利推进，这是他们所有人最开心的事情。

“中国人到哪里都能行。”说起这个，王亮带着一点隐藏的骄傲，他是青岛人，话里还带着一点胶东口音，“我们路修得最好，基地在南苏丹也建设得最好。现在山东大院一共30多亩，我们在基地的边边角角种菜，菜品是南苏丹最全的，豆角、韭菜、大葱、茄子，还有各种各样的辣椒，木瓜也结得一串串的。”

王亮说，下了班回到基地，经常能看到一名中国人教几名非洲工人种菜，久而久之，好多非洲工人都学会了一些清晰的汉语发音，“有次我跟同事在讨论菜苗是丝瓜还是黄瓜，非洲工人用特别清晰的中文说‘冬瓜’。我们在改变这里的路，也在改变这里的人。”

相关链接

南苏丹修起“希望之路”

朱巴-伦拜克公路被誉为南苏丹的“希望之路”和“发展大道。”

除去交通便利所带来的现实利好，每一个了解非洲大陆历史、关注南苏丹政治形势的人，都能理解这条公路背后深远的和平意义——经历了漫长而艰辛的殖民史后，2011年，南苏丹宣告独立，然而独立的曙光并没有带来和平与发展。独立后，内部不同政治势力、不同种族矛盾骤显，冲突不断。2019年，南苏丹被联合国列为非洲最不发达地区之一，在联合国世界幸福报告中排名倒数第三，人均GDP只有200多美元，文盲率高达85%，位于国际贫困线（日收入不足2美元）下的人口占到90%以上。无论从哪个角度看，南苏丹都是一个极度贫穷的国家。

对于一次次饱受战火摧残，但向往和平与发展的南苏丹来说，朱巴-伦拜克公路的建设，不仅意味着发展和繁荣的曙光，更意味着希望——沟通的希望、流动的希望、“走出去”的希望。

扫码下载齐鲁壹点
找记者 上壹点

编辑：于海霞 美编：马秀霞 组版：侯波