

# 《中非关系史上的丰碑： 援建坦赞铁路亲历者的讲述》书评<sup>\*</sup>

[赞比亚] 恩琼加·迈克尔·穆里基塔<sup>\*\*</sup>

坦赞铁路东起坦桑尼亚的达累斯萨拉姆，西抵赞比亚中部的新卡皮里姆波希，全长 1860.5 公里。这是连接东部非洲与中部和南部非洲的铁路干线，非洲人普遍誉为自由之路和友谊之路。具有讽刺意味的是，坦赞铁路的修建实现了殖民者塞西尔·罗兹修建从开普敦到开罗的铁路之梦。

此书分为三部分，再细分为若干章。第一部分是中华人民共和国参与建设坦赞铁路的亲历者回忆叙述。这部分从独特的视角为读者展现了中国当时主要领导人——已故中国共产党主席毛泽东和总理周恩来的想法。本书记述的个人经历都真实可信，其中就有中华人民共和国外交部前副部长周南、中国前铁道部副部长孙永福，中国土木工程集团公司原董事长刘志明。

第二部分记录了坦桑尼亚一些官员和一位企业家的亲身经历，以及原铁路局工作人员们的亲口叙述。坦桑尼亚联合共和国前总统本杰明·威

---

\* TANZAM is interchangeably used with TAZARA (Tanzania Zambia Railway Authority). 中国外交部政策规划司编 《中非关系史上的丰碑：援建坦赞铁路亲历者的讲述》，世界知识出版社 2015 年版，第 257 页。

\*\* Dr. Mulikita is a Senior Lecturer in the Dag Hammarskjöld Institute for Peace & Conflict Studies (DHIPS) of the Copperbelt University (CBU), Kitwe, Zambia. Dr. Mulikita has, since 2012 participated in meetings of the China-Africa Think Tanks Forum (CATTF) and his papers have been published in CATTF Reports.

廉·姆卡帕、坦桑尼亚前总理和任期最长（1989—2001）的非洲统一组织秘书长萨利姆·艾哈迈德·萨利姆等坦桑尼亚主要领导人，都回忆了当年修建坦赞铁路的情况。

第三部分即结尾部分，是在修建坦赞铁路这部大戏中扮演了重要角色的赞比亚人士的回忆。坦赞铁路工程的规模堪比苏联（在埃及修建）的阿斯旺大坝（《中非关系史上的丰碑：援建坦赞铁路亲历者的讲述》，第48页）。其中卓越超群的演员是赞比亚开国总统肯尼思·戴维·卡翁达博士。卡翁达总统讲述了促使他和已故坦桑尼亚总统朱利叶斯·尼雷尔转向中国求助的原因和动力，这也得到赞比亚前外交部长弗农·姆旺加博士以及交通部前常务秘书安德鲁·卡西达回忆的补充。

贯穿整部回忆录且反复强调的主题是，赞比亚当年惨遭劫持，卡翁达过于依赖移民种族主义政权发展对外贸易，因此这个国家极易受到它们的政治操控。所有亲历者都指出，此乃修建这条自由之路的主要动力。为加强卢萨卡的政治、外交和经济安全，赞比亚需要另外一条通往海洋的大道。弗农·姆旺加回忆起1965年罗得西亚（津巴布韦旧称）种族主义政权单方面宣告独立导致赞比亚的经济岌岌可危，特别强调这一点，他说：“赞比亚进口的商品运不进来，所需汽油只能空运进来，成本很高，数量有限。因此，每户家庭每个月只允许买四加仑汽油，仅够上下班开车用，这样一来邻居们有时不得不拼用一辆车。”（《中非关系史上的丰碑》，前引书第230页<sup>①</sup>）

所有口述者都谈到，当时西方大国一致反对另外为赞比亚开辟一条通往海洋之路，因为这将使赞比亚能够更有力地支持南部非洲的黑人解放运动。坦桑尼亚前国家元首本杰明·姆卡帕指出“虽然英国、美国等大多数西方国家都承认修建坦赞铁路是可行的，但他们并不准备帮我们修，反而说这条铁路是不经济的。”（《中非关系史上的丰碑：援建坦赞铁路亲历者的讲述》，第181页<sup>②</sup>）

正是由于西方极力反对赞比亚另辟蹊径修建联通非洲兄弟国家港口的铁路，这才促使朱利叶斯·尼雷尔和肯尼思·卡翁达两位总统转向中华人民共和国寻求援助建设坦赞铁路。卡翁达和尼雷尔与中国交好，成为开创

① 中文版第255页——译注。

② 中文版第218页——译注。

新非洲的先驱。非洲力争在 20 世纪 60 年代末和 70 年代形成的不结盟运动中维护自身权益。

捧读这本通俗易懂的散文集，读者认识到中华人民共和国在援建坦赞铁路过程中付出了巨大的经济和人类牺牲。中国前副外长周南记得毛主席跟尼雷尔总统讲过“你们有困难，我们也有困难，但是你们的困难和我们的不同。我们宁可自己自建铁路，也要帮你们建这条铁路。”（《中非关系史上的丰碑》，前引书第 9 页<sup>①</sup>）周总理也说“西方帝国主义不干的事，我们帮着你干，而且我们干的话，会干得很漂亮。”（《中非关系史上的丰碑》，前引书第 9 页<sup>②</sup>）

《中非关系史上的丰碑》还告诉读者，中国工人与坦桑尼亚和赞比亚兄弟们并肩筑路，付出了巨大的个人牺牲。由中国和非洲工人组成的队伍在茂密的原始森林里披荆斩棘，经常面临野兽毒蛇的袭击，以及恶劣的气候环境。

由于赞比亚到印度洋港口达累斯萨拉姆的唯一通道大北公路路况极差，许多中国工人丧生于交通事故。为此，中国国家主席习近平在对坦桑尼亚进行国事访问时，专程于 2013 年 3 月 25 日前往凭吊“远离故乡用宝贵生命铸就中坦、中非友谊丰碑的英雄们”。

此书通俗易懂，配有多张照片，展示了中国工程师和非洲同行为修建坦赞铁路曾克服巨大的挑战。图片清楚地显示了在铁路修建之前，赞比亚在处于冷战的两极世界中深受种族主义移民殖民政权及其西方支持势力阴谋诡计的影响。

读罢此书，笔者掩卷反思，想到如下问题：

- 从中国来看，修建坦赞铁路对最终促成 1972 年理查德·尼克松总统历史性访华之旅的中美幕后外交接触上发挥了什么作用？
- 20 世纪 60 年代末到 70 年代初经历“文化大革命”的中国如何还能支持坦桑尼亚和赞比亚修建如此庞大的交通工程？
- 从坦桑尼亚和赞比亚来看，西方国家有否由于尼雷尔和卡翁达与中国紧密的政治合作而企图推翻他们？
- 中国如何看待坦赞铁路的未来？在坦赞铁路并未盈利的情况下，中国

---

① 中文版第 101 页——译注。

② 同上。

将在多大程度上继续向坦赞铁路注入资源？

凡是想要深入了解与修建伟大的自由铁路有关政治问题的人，必须阅读此书。坦桑尼亚和赞比亚政府在保护这些珍贵记忆方面做得还不够。坦赞铁路的故事实际上就是独立后现代非洲的故事。非洲大陆人民追求尊严、正义、自由和繁荣的故事。

笔者建议，中国、坦桑尼亚和赞比亚三国政府应提议与联合国教科文组织合作，宣布坦赞铁路的修建是独立后非洲现代史上不可或缺的一章，同时建议根据《中非关系史上的丰碑》制作一部文献片。

(吴滨滨译，舒展校)