

周恩来在中国援建坦赞铁路中的作用

沈 喜 彭

(华东师范大学 人文学院, 上海 200241)

关键词: 坦赞铁路; 周恩来; 非洲; 援助

摘 要: 在援建万里之遥的坦赞铁路工程项目上, 周恩来总理的个人作用是不容忽视的。周恩来不但积极建议主席援建坦赞铁路, 解决中、坦、赞三国政府代表会谈中所遇到的工程技术问题, 而且还密切关注坦赞铁路的施工进度, 督促援外物质的充足供给。

中图分类号: K27 文献标识码: A 文章编号: 1001-2435(2009)02-0226-05

Premier Zhou Enlai's Role in Contribution of Tanzania Zambia Railway

SHEN Xi peng (College of Humanities, East China Normal University, Shanghai 200241, China)

Key words: Tanzania-Zambia railway; Zhou Enlai; Africa; aid

Abstract: Premier Zhou Enlai Played an important role which should not be neglected in building the Tanzania Zambia railway. These can be seen in not only Premier Zhou's suggestion to offer the help, solve the problems of technology at the meeting held by delegates of Tanzania, Zambia and China, but also he paid special attention to the progress and supervised domestic support of aid material.

在中国, 周恩来的名字总是和“总理”二字密不可分。其实, 周恩来不仅仅是总理, 在很长一段时间里, 他还是中国的外交部长和铁道部长。也许正是由于后两种职务的关系, 周恩来十分支持援建坦赞铁路。可以说, 从最初的建议援建到对坦赞铁路进行勘察、设计与施工, 周恩来无时无刻不关注着坦赞铁路这一国外巨大工程。本文主要从决策过程、勘察设计及正式修建这三个阶段来论述周恩来对坦赞铁路的深切关怀及作用。

一、建议主席援建坦赞铁路

虽说修建一条连接坦桑尼亚(简称坦)和赞比亚(简称赞)两国的铁路, 其最初的设想可以追溯到火车刚被发明使用的 19 世纪, 但就出于改善坦、赞两国交通、发展两国经济而非掠夺财

富之目的而言, 坦赞铁路修筑计划实始于二战结束后不久的 1947 年。^[1] 由于在战争中元气大伤, 英国政府短期内自然不会将大量资金投放到非洲的铁路建设上。

1952 年, 英国政府派出以格博(Gibb)、帕特尔斯(Partners)两位工程师为首的考察团, 对拟修建的坦赞铁路沿线地区进行了考察。考察结果认为“经济上可以盈利”, 但之后什么也没有做。^[1]^[3] 继英国之后进行的两次考察, 不但不主张修建坦赞铁路, 而且还给其他国家修建铁路泼了冷水。世界银行资助的考察组认为“坦赞铁路缺乏运输货物, 没有修建意义”; 联合国资助的考察组则认为“修建坦赞铁路过于冒险。”^[2]^[42]

但是随着坦、赞两国于 1961 与 1964 年的先后独立, 赞比亚决心在经济上摆脱对南部非洲的依赖, 坦桑尼亚也希望铁路能带动西南地区的农业发展, 财力匮乏的两国便开始向一切可能的援

收稿日期: 2008-06-20

作者简介: 沈喜彭(1981-), 男, 安徽阜阳人, 华东师范大学历史系 06 级博士研究生。

¹ 19 世纪末, 英帝国的“二 C 计划”企图建设一条从南非开普敦至埃及开罗的铁路, 连接坦、赞两国的铁路是其计划的组成部分, “二 C 计划”主要因德国的阻挠而失败。关于坦赞铁路的设想始于 1947 年的说法, 参见: The Tanzania Zambia Railway: From Birth to Maturity [M]. Kapiri M poshi: Tazana, 1976: 3.

助方求助。1965 年南罗得西亚的片面宣布独立，更使得修建坦赞铁路变得更为迫切。^[1]

坦、赞两国，先后向世界银行、英国、美国、苏联等国求助，结果是四处碰壁。中国在国际上虽比不上西方国家，但是由于我国在外交上奉行和平共处五项原则，在反帝、反殖和团结第三世界方面旗帜鲜明，加之，周恩来总理的个人魅力以及坦桑尼亚来访官员对中国的良好印象等，都使得尼雷尔决定向中国求援。在尼雷尔总统正式访华之前，周恩来从中国驻坦桑尼亚大使何英那里事先得知了尼雷尔访华的主要目的。^{[3]100} 为便于中央和主席做出决策，周恩来做了大量准备工作。考虑到坦赞铁路的工程复杂、耗资巨大，周恩来在和陈毅副总理认真商谈后，便立即找有关专家咨询意见。其中有时任铁道部部长的吕正操以及对外经济贸易委员会主任方毅等。在探讨了铁路修建技术以及物质供应可行性等问题后，周恩来对吕正操与方毅强调地说道：“这里的关键问题是，中国必须是真心实意地同意帮助修建，而不是哗众取宠、捞取政治好处的空头支票！”^{[4]42}

考虑成熟后，周恩来在尼雷尔来访之前，向主席呈送了建议书，内容如下：“呈主席，少奇同志审阅。为援助非洲新独立国家和支持非洲民族解放斗争，如果尼雷尔总统访华时提出援建坦赞铁路问题，我意应同意，当否，请指示。”^{[5]576} 毛泽东和刘少奇均表示同意。

1965 年 2 月尼雷尔首次访华，在谈及坦赞铁路问题时，自然如愿以偿。此时的赞比亚总统卡翁达虽还寄希望于西方国家，但发现他们并无诚意时，也于 1967 年 6 月来中国访问。来访期间，周恩来和卡翁达进行过多次会谈。当谈到坦赞铁路时，周恩来坦诚地说：“我们考虑这条铁路时，是把坦桑尼亚和赞比亚连在一起考虑的，不然，那不就半途而废了吗？只要两国总统下决心，我们愿意承担对这条铁路的投资。”卡翁达被周恩来的真诚所打动，声称“我不可能要更多的了”。^{[4]105} 3 个月后，中、坦、赞三国代表在北京正式签订了《关于修建坦桑尼亚—赞比亚铁路的协定》。援建坦赞铁路的事情就这样确定了

下来。

二、会谈中解决工程技术问题

从 1967 年 9 月三国协定的达成到 1976 年 7 月坦赞铁路建成后的正式移交，中、坦、赞三国进行了数次会谈，其中比较正式的有八次。三国会谈，总的说来比较顺利，会谈气氛很融洽，但这并不是说会谈中毫无磕绊。周恩来虽未能参加全部会谈，但是，除了辞世后进行的最后一轮会谈外，周总理对每一次会谈都极为关注。在其中仅有的两次有磕绊的会谈中，周恩来都起到了重要作用。

1967 年 9 月 5 日，中、坦、赞三国政府代表在北京进行了首次会谈，会谈取得的重要成果之一便是签订了《关于修建坦桑尼亚—赞比亚铁路的协定》。三国协定不仅以条款的形式将中国援建坦赞铁路的事情确定了下来，而且还大致明确了中国援建坦赞铁路的具体步骤。然而在会谈初期，会议进展的并不顺利。

会谈开始后不久，坦桑尼亚政府代表贾玛勒与赞比亚政府代表索科就将装帧精美的《英、加考察报告》呈送中方政府代表李先念副总理，用意是希望中国政府按照《英、加考察报告》的内容尽快组织施工。《英加考察报告》是英国、加拿大两国出资 15 万美元，历时 9 个月完成的关于坦赞铁路的调查报告。该报告不仅资料翔实，而且还采用了先进的航拍技术，更重要的一点是该报告声称的“修建坦赞铁路技术上是可行的，经济上是盈利的”的观点很符合坦、赞两国领导人的胃口。相比于中国考察组于 1965 年在坦桑尼亚提交的仅有 11 页的《考察报告》，坦、赞两国对《英、加考察报告》的推崇也是在情理之中。^{[2]62} 但是，该报告的缺陷也是很明显的，不少地方的勘察工作只是走马观花而已。

中方代表面对这突如其来的问题一时为难起来，他们利用休息的间隙急忙向周恩来求助。由于对铁道事业和英、加两国考察情况的了解，周恩来略加思考就想出了解决问题的办法。原来，

¹ 南罗得西亚（今津巴布韦）和独立前的坦噶尼喀（今坦桑尼亚）和北罗得西亚（今赞比亚）同属英联邦成员。南罗得西亚是在英国政府没有授权的情况下，由少数白人组建的政党宣布独立的，因此被称为片面宣布独立，由于国家政权掌握在白人手中，南罗得西亚的独立引起包括坦、赞两国在内的许多国家的反对。赞比亚是个内陆国家，在坦赞铁路没有修成之前，铜产品不得不依赖南罗得西亚的铁路进行运输。

对铁路工程而言,勘察和考察只是前期的准备工作而已,真正要动工兴建还需要在设计上花费精力,没有施工图纸,铁路便无法修建。周恩来分析道:“他们(指英、加)是1965年年底从赞比亚的卢萨卡开始勘察,于1966年4月完成了全线的勘察,8月拿出的勘察报告。即使从提交勘察报告之后就开始进行勘测工作,也不可能在不到一年的时间里便完成1700多公里的勘测任务,更何况还包括设计在内!所以我判断,那不是一部勘测设计报告,而是一部勘察报告。”^{[4]111}后经翻译人员证实,《英、加考察报告》果然只是勘察报告,而非设计报告。

在向坦、赞两国政府代表解释了勘察与设计不同后,两国代表终于茅塞顿开,不再坚持要求中国政府按《英、加考察报告》进行施工了。

1970年7月12日,在坦赞铁路即将动工前夕,三国政府举行了第四次会谈。此次会谈签订了《关于修建坦赞铁路贷款金额和偿还办法的议定书》、《关于坦赞铁路勘测设计报告的议定书》和《关于坦赞铁路施工问题的会谈纪要》。^{[6]39}会谈目的主要是为了解决中国的贷款数额及开工时期问题。不过,如果不是周恩来的出谋划策,坦赞铁路建设事宜还真有可能停步不前了。

会谈中,坦、赞两国政府代表团之间发生了分歧,双方争执的焦点问题是坦赞铁路修成后火车将采用何种方式制动,也即是刹车问题。坦方代表希望采取较为先进的空气制动方式,而赞方代表则坚持采用自己比较熟悉的真空制动方式。两种制动方式只不过在刹车前的预留距离和制动性能方面略有差别而已。

会谈陷入僵局后,中方代表急忙把情况向周恩来总理反映。周恩来在问清了事情的来龙去脉后,决定同时满足两国代表的要求。为释疑解惑,周恩来以中苏关系的变化为例,来说明赞方代表坚持采用真空制动的理由。周恩来说:“不错,两国的关系现在是极为友好的,是亲如姐妹的,可是即使是一母同胞的亲姐妹,亲兄弟,尚有不和之时,何况是亲如兄妹的两个国家!”^{[4]128}

要兼顾两方,办法只有一个,即在火车上同时安装两种可以自由切换的制动装置。这种想法是周恩来提出来的,但由于国际上尚无先例,铁道部工作人员不免担心起来。周恩来见状,急忙安慰道:“你们把这个课题交给群众,讲明这是毛主席亲自批准援建的坦赞铁路遇到的难题,请

他们帮助解决。我相信他们一定能够解决。”^{[4]130}在北京二七机车车辆工厂技术人员的努力下,他们很快就发明出这种可以在两种制动方式间自由切换的制动装置。由于周总理的指点,我们才能在1971年的三国会谈纪要中,看到这么一条内容:“根据坦赞铁路运营需要,三国政府代表团一致同意,机车全部设置空气和真空两种制动,客车全部设置空气制动。”^{[6]125}

坦、赞两国领导人,并没有忘记周恩来在坦赞铁路修筑中的伟大贡献。在坦赞铁路运营十周年庆祝会上,卡翁达总统感慨地说:“周恩来总理对坦赞铁路的建设起到了至关重要的作用。在众多使我不能忘怀的事情中,有一件令人难以置信的事情是,他对一些专家认为无法解决的技术问题,居然找到了解决的办法,从而推动了坦赞铁路的建设……,周恩来总理太伟大了!”^{[5]603}

当然像这两种为修建坦赞铁路出谋划策的例子还有很多,如为减少外事活动,派遣秘密指挥员铁道部副部长胡敏等去坦、赞两国工地进行现场施工指导等,此不赘述。

三、时刻关注工程进展

1970年10月24日与26日,坦赞铁路的开工典礼先后在坦、赞两国的首都隆重举行。不过,大量的准备工作在坦赞铁路正式开工前就已经进行。尼雷尔在开工典礼上也讲明了这一点,他说:“老实说,虽说我们今天才在这里隆重举行坦赞铁路的开工庆典仪式,虽说直到今年的7月份我们才最终和中国政府签订了无息贷款协议,但是修建坦赞铁路的准备工作,早在今年4月份就已经开始了。这是因为中国政府 and 坦、赞两国政府一样,都喜欢‘少说多做’的工作方式。”^{[7]238}坦赞铁路的修筑工期,是按照周恩来提出的“计划六年、希望能够缩短”的指示进行的。不仅如此,坦赞铁路的修建方案也大体是按周恩来提出的“先坦后赞”的方式展开进行的。“先坦后赞”指的是先修坦桑尼亚境内的铁路再修赞比亚境内的铁路。周恩来这样解释道,“因为这条铁路是东西方向,达累斯萨拉姆港在东边的起点,从中国用轮船运去的大量建设物质必须卸在达累斯萨拉姆港,然后利用修建起来的坦桑尼亚境内的那段铁路,才能到赞比亚境内的铁路工地。”^{[4]100}实践证明,选择这种修建方式是十分

正确的。

在自坦桑尼亚首都达累斯萨拉姆海港至赞比亚首都卡比里姆博希全长 1860 余公里的线路上，整个铁路被分为六个大区段顺次完成，坦桑尼亚境内分为三段，分别是：达累斯萨拉姆至姆林巴（简称达姆段），线路长 502 公里；姆林巴至马坎巴科（简称姆马段），线路长 155 公里；马坎巴科至顿杜马（简称马顿段），线路长 319 公里。^{[8][100]}赞比亚境内也先后分为三段完工，分别是：纳孔德至乔齐，长 67.83 公里；乔齐至姆皮卡，长 376 公里；姆皮卡至卡皮立姆博希，长 440.81 公里。^{[9][252]}

万事开头难。坦赞铁路的首段工程达姆段全长 502 公里，“502 工程”得名于此。“502 工程”开工不久就遇到了诸多麻烦：国内货物供应不足、机械设备相对落后、交通事故频发、技术人员缺乏以及气候条件恶劣等。

周恩来密切关注着铁路工程的进展，他不但仔细阅读每月呈送的《工作简报》和《工程汇报》，而且还对较重要的问题进行批注，细致到连错别字也逐一校正的程度。

面对诸多问题，周恩来一方面以毛主席号召的“政治挂帅”为由，要求各部门优先安排援外物资的生产与供给。另一方面，宁愿违背自己提出的“尽量减少进口机械”的原则，也要保证铲土机、大卡车等进口设备的供给。针对千余人在交通事故中伤残的问题，周恩来敦促杨杰部长及陈慕华副部长在 1972 年的总结大会上对事故频发之事提出严厉批评，力争将交通事故发生率降到最低。此后，交通事故明显减少。

在中、坦、赞三国领导和工人的共同努力下，“502 工程”终于在 1971 年 11 月底提前完工。在 13 个月左右的时间里，完成 500 多公里的铺轨、通车任务，这种建设速度在国际上都是罕见的。达姆段的胜利完工，不仅增强了三国人民的信心，也击破了某些阴谋家的谣言。周恩来得知“502”工程顺利完工后，以外交部的名义给援外部门发了贺电，以资鼓励。

如果说达姆段关系到铁路修筑工期的话，姆马段则关系到整条铁路的修筑成败。

姆马段是坦桑尼亚境内的第二段工程，虽说它只有 155 公里长，土石方的工程量却几乎占整个铁路工程的七分之一，工程难度是所有铁路路段中最大的。这是因为：一是该段地处高原丘陵

区，地面崎岖，高低落差大；二是桥梁、涵洞工程量；三是谷底污水淤积，深不见底，需要填平方能架设路基；四是所需沙子、石料缺乏，而且运输困难。

周恩来得知情况后，立即增派车辆和人手前往坦桑尼亚。要知道，周恩来一直很希望减少工人数量而非是增加援建工人数量的。中、坦、赞三国工人昼夜奋战，历时一年多，终于修通了姆马段铁路。姆马段的顺利完工，使得实现周总理提出的“计划六年，希望能够缩短”的工期目标，不再具有悬念。

限于篇幅，这里不再对周恩来对其他路段的关怀情况逐一论述。姆马段工程顺利完成后，周恩来除了一如既往地关心坦赞铁路修建进度外，还提出了“要善始善终”的号召。援建坦赞铁路的工作人员，发扬毛主席提出的“一不怕苦，二不怕死”的革命精神，终于没有辜负周恩来总理的殷切期望。

1975 年 10 月，坦赞铁路完成了全线铺轨工作，那时的周恩来已处于病危状态，当得知喜报后，“露出了一些笑容，喃喃自语：用不了 6 年，用不了 6 年。”周恩来本来答应参加坦赞铁路的竣工典礼的，由于病情严重，他只能托付邓小平代他前去参加竣工庆典。^{[10][139]}

总之，从 1965 年中国政府承诺援建坦赞铁路到 1976 年坦赞铁路的运营通车，坦赞铁路几乎和被称为“十年浩劫”的“文化大革命”相始终。坦赞铁路自然也受到“文化大革命”的冲击。参与坦赞铁路决策过程的刘少奇、周恩来、方毅、何英、吕正操等无一不受到“文化大革命”的摧残。周恩来总理在困厄中，仍为国内外大事日夜操劳。“咱们中国人说话是算数的”^{[11][474]}，周恩来总理的这句话也许很好地解释了在被外国人称为“那是革命激情和自作自受的民族灾难两者混合的高峰”的岁月里，^{[12][1]}中国仍能够保质保量地提前完成坦赞铁路援建工作的原因。

参考文献：

- [1] The Tanzania Zambia Railway: From Birth to Maturity[M]. Kapiri Mposhi: Tazanra, 1976.
- [2] Martin Bailey. Freedom Railway: China and the Tanzania Zambia Link[M]. London: Rex Collings, 1976.
- [3] 何英. 对援建坦赞铁路决策的回顾[C]// 外交部外

交史研究室. 新中国外交风云: 第三辑. 北京: 世界知识出版社, 1994.

- [4] 张铁珊. 友谊之路: 援建坦赞铁路纪实[M]. 北京: 中国对外经济贸易出版社, 1999.
- [5] 王俊彦. 大外交家周恩来[M]. 北京: 经济日报出版社, 1998.
- [6] 靳辉. 当代中国铁路对外经济援助[M]. 北京: 中国铁道出版社, 1996.
- [7] Julius K. Nyerere. Freedom and Development: A Selection from Writings and Speeches[M]. Nairobi: Oxford University, 1973.
- [8] 《坦桑尼亚设计基础资料汇编》编委会. 援外成套项

目设计基础资料汇编:坦桑尼亚:第三篇下[G].
1976年.

- [9] 《赞比亚设计基础资料汇编》编委会. 援外成套项目设计基础资料汇编·赞比亚: 第三篇 [G]. 1979.
- [10] 周伯萍. 非常时期的外交生涯 [M]. 北京: 世界知识出版社, 2004.
- [11] 外交史研究室. 周恩来外交活动大事记 [M]. 北京: 世界知识出版社, 1993.
- [12] 费正清. 伟大的中国革命 [M]. 北京: 世界知识出版社, 2000.

责任编辑:肖建新

(上接第 213 页)

《诗集传音义会通》、《礼经补逸》、《周礼类要》、《六书本义》等等。《四库全书》收录了汪克宽的《春秋经传附录纂疏》30卷、《经礼补逸》9卷和《环谷集》8卷。四库馆臣在收录时赞曰：“其学以朱子为宗，故其文皆持论谨严，敷词明达，无支离迂怪之习……在其乡人中，不失为陈栌、胡炳文之亚。”^{〔10〕}卷168汪克宽的学术成就极大的丰富了新安理学，对新安理学的传承与发展起了积极作用。

参考文献:

- [1] 吴运. 补续群辅录[O]. 乾隆刻本.
- [2] 张廷玉,等. 明史.[M]. 北京: 中华书局, 1965.
- [3] 程瞳. 新安学系录.[M]. 合肥: 黄山书社, 2006.
- [4] 赵. 东山存稿[O]. 文渊阁四库全书本.
- [5] 程敏政. 新安文献志[M]. 合肥: 黄山书社, 2004
- [6] 赵吉士. 寄园寄所寄[M]. 四库全书存目丛书, 济南: 齐鲁书社, 1997.

- [7] 黄宗羲,全祖望.宋元学案[M].北京:中华书局,1986.
- [8] 汪舜民.(弘治)徽州府志[M].天一阁明代地方志选刊刻本,1964.
- [9] 程敏政.篁墩文集[O].文渊阁四库全书本.
- [10] 四库全书总目提要[M].北京:中华书局,1981.
- [11] 陈栌.定宇集[O].文渊阁四库全书本.
- [12] 汪克宽.环谷集[O].文渊阁四库全书本.
- [13] 汪克宽.春秋胡传附录纂疏[O].文渊阁四库全书本.
- [14] 吴国英.环谷先生年谱[M].北京:北京图书馆出版社,1998.
- [15] 虞集.道园集[M].四库全书存目丛书,济南:齐鲁书社,1997.
- [16] 汪克宽.经礼补逸[O].文渊阁四库全书本.
- [17] 周中孚.郑堂读书记[O].民国刻本.
- [18] 柯劭.新元史[O].民国刻本.

责任编辑:肖建新