

坦赞铁路是一条贯通东非和中南非的交通大动脉，也是迄今中国最大的援外成套项目之一。这条铁路东起坦桑尼亚首都达累斯萨拉姆，西至赞比亚的卡波里姆波希，全长 1860 公里，由中国专家和工程技术人员进行勘测、考察、设计并帮助坦、赞两国政府组织施工。为建设这条铁路，中国政府向坦赞两国提供无息贷款 9.88 亿元人民币，共发运各种设备材料近 100 万吨，先后派遣工程技术人员近 5 万人次，高峰时期在现场施工的中国员工多达 1.6 万人。在工程修建及后来的技术合作过程中，中方先后有 66 人为坦赞铁路建设献出了宝贵生命。坦赞铁路建成后，中方将其交由坦、赞两国组成的铁路局共管。其后，为保障铁路的正常运营，中国继续向两国提供无息贷款，并予以技术合作援助。时任坦桑尼亚总统的尼雷尔对此给予高度评价，他说：中国援建坦赞铁路是对非洲人民的伟大贡献，历史上外国人在非洲修建铁路，都是为掠夺非洲的财富，而中国人相反，是为了真诚地帮助我们发展民族经济。当时的赞比亚总统卡翁达赞扬说：“患难知真友，当我们最困难的时刻，是中国援助了我们。”坦赞两国人民乃至整个非洲都把坦赞铁路誉为“自由之路”、“南南合作的典范”。

○孙 国(北京)

坦赞铁路的援建



酝酿帮助修建坦赞铁路

随着世界革命运动的蓬勃发展,1961年和1964年,坦桑尼亚与赞比亚两个国家相继独立,这时的非洲大陆正处于黎明前的黑暗,风起云涌的民族解放运动和不甘心失败的殖民主义者正在进行着艰苦卓绝的斗争,赞比亚一时间成为支援南部非洲人民解放斗争的前哨。赞比亚以蕴藏丰富的铜矿而闻名,铜矿贸易是其重要经济收入来源。可是,赞比亚是一个内陆国家,东西南三面都是未独立的殖民地,殖民者控制着出海口,切断了铜矿贸易的线路,只有通过东北方向的坦桑尼亚才能出口铜矿。为此,坦、赞两国领导人决定建设一条连接两国的铁路。但是两个国家均经济不发达,这样大的工程,单靠其自身的国力显然无法完成。在万般无奈的情况下,尼雷尔总统最后决定向世界银行求助。令他们没有想到的是,世界银行在经过一番研讨之后,对两国是否有能力建成这条铁路持怀疑态度,拒绝了他们的请求。世界银行贷款这条路堵死了,坦、赞两国领导人转而求助苏联政府,苏联政府经过研究,也拒绝了两国的请求。

1965年2月,为了发展中坦关系,尼雷尔决定访问中华人民共和国。在他访华前夕,按照惯例,他派出商业合作部部长巴布率贸易代表团先期抵达北京进行访问期间事宜的协商沟通。在华期间,巴布谈了尼雷尔将对华交换对国际国内问题的一些看法,并寻求中方在一些国际问题上给予关照。在谈到经济问题时,巴布表示尼雷尔非常希望修建坦桑尼亚——赞比亚

铁路,可能会在这次访问中提出要中国帮助修建的请求。

会谈结束后,外交部就会见情况和巴布的要求给中央写了一个报告,报告的主要内容是:一、坦、赞为发展经济、建设国家,特别是赞比亚为摆脱南罗得西亚(今津巴布韦)和葡萄牙的控制,急于寻找新的出海口,想修建这条连接东、中、南非的铁路。二、在第二次世界大战后,东非铁路、海港公司曾经进行过勘测,认为修建这条铁路是可行的;英国亚历山大·吉布合股公司也认为可以修建这条铁路,但必需“采取有效措施发展沿线地区”,否则不应修建;一些西方国家认为“没有必要修建”这条铁路,显然是带有政治性的用心。三、坦、赞两国领导人是坚定的泛非主义者,他们坚决支持中、南部非洲的民族解放运动,修建坦赞铁路不仅可以促进坦、赞两国民族经济的发展,而且还可给予中部和南部非洲民族解放运动大力支持。如我国承担援建坦赞铁路,还可使非洲各国看到中国是真心实意地帮助他们,是他们真正的朋友。

外交部这个报告很快引起了中央的重视,中央对此进行了慎重研究。周恩来总理打电话找来时任对外经委主任的方毅和铁道部长吕正操,就这件事情征求他们的意见。周恩来对方毅说:“坦赞铁路对坦桑尼亚和赞比亚来说,不仅具有经济上的意义,更重要的是还具有军事上和政治上的意义。这两个姐妹国家还被帝国主义、殖民主义、种族主义及其追随者包围着,两国共同认识到没有周围国家的独立解放,就不会有他们自己的真正的独立解放。而这条把他们连接起来的钢铁运输线,可以使他们摆脱帝

国主义、殖民主义、种族主义的控制、讹诈,同时把世界反帝、反殖民地国家为支援非洲民族解放事业所提供的生活物资和军事物资运送到非洲南部、中部和西部谋求解放的自由战士手中。坦赞这条铁路必须修建,这是毫无疑义的。至于由谁来修,可以是中国,也可以是其他国家。如果中国同意修建,肯定会引起西方一些国家的恐慌,他们有可能被迫接受承建任务,也许是一个国家,也许是几个国家共同承担。这样,尼雷尔总统和卡翁达总统手中就掌握了一张王牌,他们就可以在西方国家提出附加条件或漫天要价时打出中国这张牌。”周恩来特别强调,“这不是开玩笑,也不是一种政治游戏。这里的关键问题是中国必须是真心实意地同意帮助修建,不能说说而已。”周恩来还说:“世界上所有国家都知道我国是一个不发达的社会主义国家,我们还需要别人的帮助,而需要帮助的人却解囊帮助别人,这不就是我们通常所说的‘为朋友两肋插刀’嘛!人世间穷人帮穷人是出于真心实意,不会有什么企图,被帮助者会受惠不忘;富人帮穷人,即使没有企图,也会使人感到是恩赐或施舍,被帮助者不会受之坦然。人与人之间是这样,国与国之间何尝不是如此!我们这种无私的援助定会赢得更多的友谊。坦赞铁路一旦建成,所产生的影响是无法估计的。当然,我们决不能利用坦赞铁路来沽名钓誉、树碑立传或是追名逐利。而是要从支援非洲民族解放事业的高度来看待这项经援项目,援助了他们也就是援助了我们自己。但建这样一条铁路,困难将极大,如何是好,想听一下你们的意见。”

听了周恩来的话,方毅表示:“总理,不管有什么困难,我们也要帮助修建坦赞铁路。”在征询吕正操的意见时,周恩来问:“如果把中国的铁路建设者派往非洲,帮助非洲国家修建铁路,能不能完成任务?”吕正操回答说:“总理,我部下的铁路建设队伍都是开得起、过得硬的硬骨头工程队伍,别说是非洲了,就是天涯海角也敢去!”如果真要帮助非洲朋友修建铁路,我这个铁道部长决不搞本位主义,一定把最好的设计队伍和施工队伍派出去!接着,周恩来又和他们两人讨论了一些建设中将会遇到的困难。之后,周恩来经过慎重考虑,在外交部的请示报告上批示:为援助非洲新独立的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。周恩来批示后,报告很快报到毛泽东那里,毛泽东经过认真思考,最后也在上报件上圈阅表示同意。

援建坦赞铁路

1965年2月18日,坦桑尼亚总统尼雷尔应邀访问中国,欢迎仪

式后,按照国际惯例,双方领导进行会谈。会谈中,尼雷尔正式提出了希望中国帮助援建坦赞铁路的要求。一开始,对于中国能否帮助修建,尼雷尔心中也没有数,因为这毕竟是一个很大的工程,加之中国也不富裕,而且刚刚经历了三年自然灾害,国内经济仍很困难。他来之之前还曾犹豫这件事情提出来会不会给主人出了难题,没有想到中国政府很痛快地答应了。

中国政府的表态令尼雷尔喜出望外,尼雷尔结束访问回国后不久,中国就派出铁路考察组到两国进行实地考察勘测,考察组克服了千难万险,终于勘查完毕,认为虽然建这条铁路将面临着很多困难,但这些困难都不是不能克服的。根据勘查结果,考察组提出了修建铁路可行性报告。

一石激起千层浪,对于中国援建坦赞铁路,国际上普遍持怀疑的态度,尤其是西方国家,他们觉得这样一个巨大的工程,仅凭中国自身的力量根本建不起来。一时间,国际社会到处都能听到对中国的热讽冷嘲。尽管如此,1967年5月,中国、坦桑尼亚、赞比亚三国政府仍在北京签订了《关于修建坦桑

尼亚——赞比亚铁路的协定》。协定规定:中国提供无息的、不附带任何条件的贷款,并派专家对这条铁路进行修建、管理和维修及培训技术人员。

协定的签订又一次震动了世界。西方国家以前认为中国答应帮助修建坦赞铁路又是做做样子,没有想到这次中国是认真的,这一下他们慌了起来,担心这条铁路真要修起来了,会使他们更加难以继续统治和控制非洲国家。于是,他们千方百计地阻挠中国援建坦赞铁路建设,不但在国际上散布一些不好的言论,还经常派人进行直接的破坏活动,有一些国家时常在两国边境进行骚扰。

1970年10月26日,坦赞铁路正式开工修建。许多中国工程人员虽然早就做好了吃苦的准备,但来之后才发现,这里条件的艰苦程度远远超过了他们的想像。这是一片充满着野兽、蚊虫和疾病的非洲原始大森林,被人们称为绿色沙漠,许多地方从来没有人到过,处处充满危险。在炎热的非洲南部地区,大多是河流与沼泽地,地形特殊,暴雨倾泻,施工便道常常被冲毁。另外,铁路沿线有许多深山峡谷和沼泽,令工程更加艰巨。根据设计,全线共需架设桥梁320座,开凿隧道和明洞26个,由于施工条件艰苦,大型的施工机械极度缺乏,工程大部分时间只能依靠人海战术。由于坦赞两国当时都比较贫穷,基本的施工机械和设施都没有。体谅到两国的实际情况,为了不给他们增加负担,中方施工人员从来不向他们提条件,遇到困难就自己想办法解决,实在解决不了的设备便从国内筹措。工程进行到姆马段时,地形复杂,到处是一片泥泞,施工机械无论如何是进不去的,可铁路的路基又必须经过这个地方。最后援建人员决定不等不靠,机械进不去就靠人工来干。工人们卷起裤腿站到水里,把泥用



中坦两国建设者在修建坦赞铁路时打涵洞

筐、用桶运到干的地方,然后用小推车将泥推到别处去,就是用这种方法,他们挖出地下的硬基,然后再填上干土夯实,形成路基。水深的地方比较麻烦,许多地方很难挖到硬土,施工人员就在齐腰深的水中进行作业。中国工人的吃苦精神感动了坦赞两国施工人员,他们也像中国工人一样跳到水中进行施工。在中国工人的带动下,这一段困难的工程终于顺利完工。

在野外施工,工作现场就是生活现场,工作条件艰苦,生活也是超乎想像的艰苦。平时,吃的都是从国内运来的罐头,或者自己种点茄子之类的蔬菜来对付。施工最高峰时,有1.6万余中国人在这里从事施工建设。国内运去的帐篷不够用,大多数中国施工人员只能住在自己搭建的草棚里边。这里蚊虫很多,蚊帐是一年四季都不能离开的,有好几处宿舍里还发生了蛇钻到鞋子里的事情。就是在这种艰难的条件下,中国工人们发扬了特别能吃苦、特别能战斗、特别能忍耐的精神,顽强拼搏,以愚公移山的精神,将铁路工程一点点地向前推进。辛苦终于得到回报,1976年7月14日,仅用了5年零8个月的时间,这条曾被西方舆论断言不可能建成的铁路比预期时间提前建成了。1976年7月14日,中坦赞三国有关领导在赞比亚的卡波里姆波希车站举行了隆重铁路通车仪式。

坦赞铁路的幕后

坦赞铁路顺利建成,对坦赞两国发展经济、巩固独立、支援南部非洲的民族解放斗争,都发挥了巨大作用。1976年7月14日,在坦

赞铁路的交接仪式上,坦桑总统尼雷尔讲话时特别强调指出:坦赞铁路将对非洲和第三世界做出重要贡献,我们必须用我们的生命,用我们艰苦的、专心致志的和有纪律的工作来保卫它。尼雷

尔激动地说,没有中国的援助,这条铁路不可能建成,中国是真正的朋友。1986年8月,赞比亚总统卡翁达在坦赞铁路运营十周年庆祝大会上致辞时,深切感谢中国在赞比亚最困难的时候帮助他们,称赞坦赞铁路已出色地完成了它的政治使命,帮助非洲前线国家实现了陆续解放,而且还将为东部和南部非洲优惠贸易区做出贡献。

1976年7月23日,坦赞铁路全线正式运行后,越来越多的坦桑尼亚人从中受益。30多年来,这条铁路平均年运输50万吨货物、50万人次旅客,带动了坦桑尼亚邻近赞比亚的南方三分之一以上地区的经济发展。出生在美国加利福尼亚州的美籍非洲人、非洲史专家杰米·蒙松经过多年对坦赞铁路的研究后认为,坦桑尼亚人的聪明才智把坦赞铁路演变成为出乎设计者和建造者们意料的、有助普通百姓摆脱贫困的“铁路沿线市场经济”。尽管坦桑尼亚目前仍是世界上最不发达国家之一,但是坦赞铁路和坦桑尼亚境内另一条铁路线TRC长期以来一直在以铁路沿线市场经济的模式,改善和提高着坦桑尼亚大众的生活质量。铁路沿线百姓



坦桑尼亚群众在首都达累斯萨拉姆乘坐火车,享受坦赞铁路带来的便利。

已经改变了传统的“吃饭一棵树(香蕉、芒果、椰子、木瓜等树)、穿衣一块布(围绕全身蔽体的坎噶粗布)、做饭烧水三块砖(支撑锅底用的砖或石头)”的生活方式。到2004年底,铁路沿线的百姓每人日均可支配生活费用超过1美元,较之以前这是一个很了不起的发展。这条连接坦桑尼亚和赞比亚的铁路也成为中国经济利益的一部分。一方面货车满载各式中国商品运往坦赞两国;另一方面,铜、钴及其他矿产品则被运往中国。经济社会研究会主席奇丽舍·穆兰甲指出,当年在计划修建这条铁路时,西方人认为这个项目非常不划算。而中国当时的目的,是为了交到更多的朋友,因此他们决定修这条路。今天他们(中国)正在从坦赞铁路得到经济上的回报。如今,这条铁路已经成为中国的样板工程。这个项目也使中国在外交上也受益良多,多年来,无论世界风云如何变化,这两个国家都坚定地站在中国一边,尤其是在台湾、西藏等涉及中国主权问题上,他们都坚决维护中国的核心利益。

(题图为中国援助用于坦赞铁路的机车运抵坦桑尼亚)