

“十二五”国家重点出版物出版规划项目



非洲译丛

非洲自由铁路： 中国发展项目如何改变 坦桑尼亚人民的生活和 谋生之计

[美] 孟洁梅 (Jamie Monson) ◎ 著

胡凌鹄 ◎ 译

**Africa's Freedom Railway:
How a Chinese Development
Project Changed Lives and
Livelihoods in Tanzania**

民主与建设出版社

“十二五”国家重点出版物出版规划项目

非洲自由铁路

——中国的发展项目如何改变

[美] 孟洁梅 (Jamie Monson) 著

胡凌鹄 译

民主与建设出版社

图书在版编目(CIP)数据

非洲自由铁路：中国的发展项目如何改变 / (美)
孟洁梅著；胡凌鹄译. —北京：民主与建设出版社，
2014.4

ISBN 978-7-5139-0328-8

I. ①非… II. ①孟… ②胡… III. ①铁路运输—交
通运输史—研究—坦桑尼亚②铁路运输—交通运输史—研
究—赞比亚 IV. ①F534.256 ②F534.736

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 056499 号

© 民主与建设出版社，2014

Africa's Freedom Railway: How a Chinese Development Project Changed Lives and
Livelihoods in Tanzania, by Jamie Monson.

© 2009 by Jamie Monson.

Chinese-language translation rights licensed from the English-language publisher, Indiana
University Press.

Simplified Chinese edition copyright: 2014 DEMOCRACY & CONSTRUCTION PRESS

All rights reserved

版权登记号：01-2014-1509

非洲自由铁路：中国的发展项目如何改变

出 版 人 许久文

著 者 (美) 孟洁梅

责任编辑 王 越

整体设计 逸品文化

出版发行 民主与建设出版社有限责任公司

电 话 (010)59419778 59417745

社 址 北京市朝阳区曙光西里甲六号院时间国际 8 号楼北楼 306 室

邮 编 100028

印 刷 北京明月印务有限责任公司

版 次 2015 年 1 月第 1 版 2015 年 1 月第 1 次印刷

开 本 880 × 1230 1/32

印 张 9.5

字 数 255 千字

书 号 ISBN 978-7-5139-0328-8

定 价 38.00 元

注：如有印、装质量问题，请与出版社联系。

献给斯蒂夫和珍妮

出版说明

中国与非洲相距遥远，但自古以来，两地人民就有了从间接到直接、从稀疏到紧密的联系，这种联系增进了两地人民的沟通与了解，为两地的发展不断发挥着作用。特别是 20 世纪中叶以来，因为共同的命运，中国和非洲都走上了反殖民主义革命与争取民族独立的道路，中非之间相互同情，相互支持，结下了深厚的友谊。迈入新世纪以来，随着我国经济的发展，中非经贸关系日益深入，及时了解非洲的政治、经济、法律、文化的情况当然也就具有十分重要的现实意义。

有感于此，我社组织翻译出版这套《非洲译丛》，所收书目比较全面地反映了非洲大陆的政经概貌以及过去我们很少涉及的一些重要国家的情况，涵盖多个语种，具有较强的系统性和学术性，意在填补我国非洲研究的空白，对于相关学术单位和社会各界了解非洲，开展对非洲的研究与合作有所帮助。

译丛由北京大学、中央财经大学、浙江师范大学、湘潭大学等国内非洲研究的重镇以及国家开发银行、中非基金等单位组织，由非洲研究专家学者遴选近期国外有关非洲的政治、经济、法律等方面有较大影响、学术水准较高的论著，汇为一

编，涵盖政治、经济、法律等七个方面的内容，共约 100 种图书。

对于出版大型丛书，我社经验颇乏，工作中肯定存在着一些不足，期待社会各界鼎力支持，共襄盛举，以期为中非合作做出贡献。

民主与建设出版社

2014 年 8 月

致 谢

可能许多类书的撰写、出版无需“举村之力”。然而，如果没有三大洲诸多同仁和朋友的支持与协助，本书根本不可能成文。这一项目源于我的朋友和同事詹姆士·吉布林及其夫人布兰迪娜。多年来，他们及其赛吉里家中的朋友圈一直是我思考的灵感来源，并因此结识了不少良师益友。正是通过他们，我于1998年第一次在姆贝亚见到并采访了费勒蒙·卡杜马。与卡杜马先生的对话令我下定决心撰写本书。在此特别感谢卡杜马先生与我分享他的知识与智慧，能够与他及其家人建立友谊我深感幸运。卡杜马先生为我引见了多位相关人士，尤其是拉斐尔·查瓦拉，为本书的前期准备工作提供了大量重要的信息。随后在2000年一次实地考察坦桑尼亚期间，中国铁路专家组的杜坚慷慨地与我分享了关于该项目的重要背景信息以及个人亲身经历。正是与他们的谈话，使我相信这是一个值得投入的项目。

在坦桑尼亚，我很幸运与达累斯萨拉姆大学诸多学者共事。我对坦赞铁路以及坦桑尼亚历史的认识受到了他们深刻的影响。我尤其感谢大学多次帮我安排了研究工作介绍，令我有

机会与大学的教师与学生们充分交流思想。特别感谢历史系的尤瑟夫·拉维、弗莱德·凯嘉吉、艾萨利亚·奇曼波、艾吉那尔德·米哈吉欧和雷合玛·齐姆毕。1990~1991年在大学进行博士论文调研期间，我学到了许多关于非洲历史研究的知识，赛斯·尼亚嘎瓦和耐斯特·卢安达当年讲授的重要课程至今铭记在心。乔治·安宾威尔带着我跑遍了全城，查阅了无数档案寻找隐蔽的研究资料，是我最宝贵的研究助手。艾德里安·查维拉·姆古兰巴瓦为我们的交通安全费尽了心思。社会学系的西蒙·梅萨吉是我的老朋友，与我分享了他很多未发表的报告和文本。此外，还要特别感谢我的朋友格蕾丝·姆西基尼多年来给了我多方面的支持和鼓励。

我们的研究小组在坦赞铁路“乘客带”实地调研数年。期间，我们一直在伊法卡拉的卫生研究与发展中心（IHRDC）安家落户，不仅有幸获准使用中心便捷的研究设施，更与中心诸多学者和研究人员，如哈桑·姆新达、罗斯·纳森、大卫和乔安娜·谢伦伯格以及哈吉欧和艾德里安·塔米等深入地交流了研究经验。中心的工作人员为我们调研期间的生活提供了极大的便利，尤其是维罗妮卡·姆可皮，为我们在中心的工作与生活以及无数次实地调研提供了重要帮助。

我们的实地调研小组包括三位宝贵的助手。乔治·姆旺贝塔负责协助口述史采访；奥尼斯默·克瓦维拉不辞辛劳帮我们收集了坦赞铁路沿途各站的包裹票信息；杰西·格鲁斯曼成功地完成了用卫星图像比较土地覆被变化的尝试。他们三位为本书收集了大量一手资料。

我还要感谢坦赞铁路员工在项目期间给我的指导与帮助。

坦赞铁路达累斯萨拉姆总部的公共关系经理康拉德·斯姆切尔、姆瓦斯·伦杜和詹姆士·姆威堂吉提都提供了大量帮助。纳利托雷拉先生多次在坦赞铁路总部为我提供指导和帮助。坦赞铁路在坦桑尼亚和赞比亚的多位站长和其他员工也为本项目顺利完成提供了不可或缺的支持。

在中国，我有幸与中国社会科学院西亚非洲研究所的学者成为了同事和朋友。2003年11月，在姚桂梅的邀请下，我首次到西亚非洲研究所就坦赞铁路研究项目做了演讲，自此获得了多位中国同仁，尤其是贺文萍、刘海方、杨立华、魏翠屏（音译）的盛情帮助。我还有幸结识了北京大学的非洲学同事，并开展了研究合作。李安山为我们2007年访问中国提供了大量帮助。李保平帮我联系安排了多个采访，寻找中国相关人士，并审阅了本书原稿多个章节，为本书的完成做出了重要贡献。

在撰写本书的不同阶段，我的多位同事审阅了原稿全部或部分内容。感谢汤姆·斯皮尔、费尔蒙·卡杜马、斯蒂夫·戴维斯、李保平、沈西朋（音译）、罗恩·拉森、肯尼迪·霍勒、奈德·阿尔佩斯、纳兰·毕利可、詹姆士·吉柏林和詹姆士·麦卡恩的点评，令我获益匪浅。汤姆·斯皮尔一直以来都是我各个研究项目的读者和编辑，对我的写作影响深远，也是我职业生涯重要的导师。罗恩·拉森不仅仔细、严格地审阅了本书，更为我提供了关于基隆贝罗谷地和马亨格高地丰富的历史信息。其他多位同事也为我的学术生涯（当然也包括本项目）提供了重要帮助，如卡尔恩·克里曼、雷西·泰特、奇瑞福·凯塔、斯蒂夫·刘易斯、南希·雅克布斯、玛雅·格

林、乔治·德意奇、海克·史密德、玛格特·罗维特、约瑟夫·姆贝尔、辛西娅·巴兰特雷、米歇尔·瓦格纳、雪莉尔·麦克蒂、格里高利·麦杜克斯、杨·谢德勒、安德烈亚斯·埃克特、杨—巴特·吉瓦德、朱汉尼·库伯能、萨德尤斯·苏恩瑟利、赛门·弗俾、凯利·阿斯邱、皮尔·拉森、卡尔·维纳、于子桥、朱贝达·图姆伯—马萨博和帕米拉·费尔德曼—萨瓦斯伯格。多年来，苏珊·盖格的精神一直伴随着我的写作。

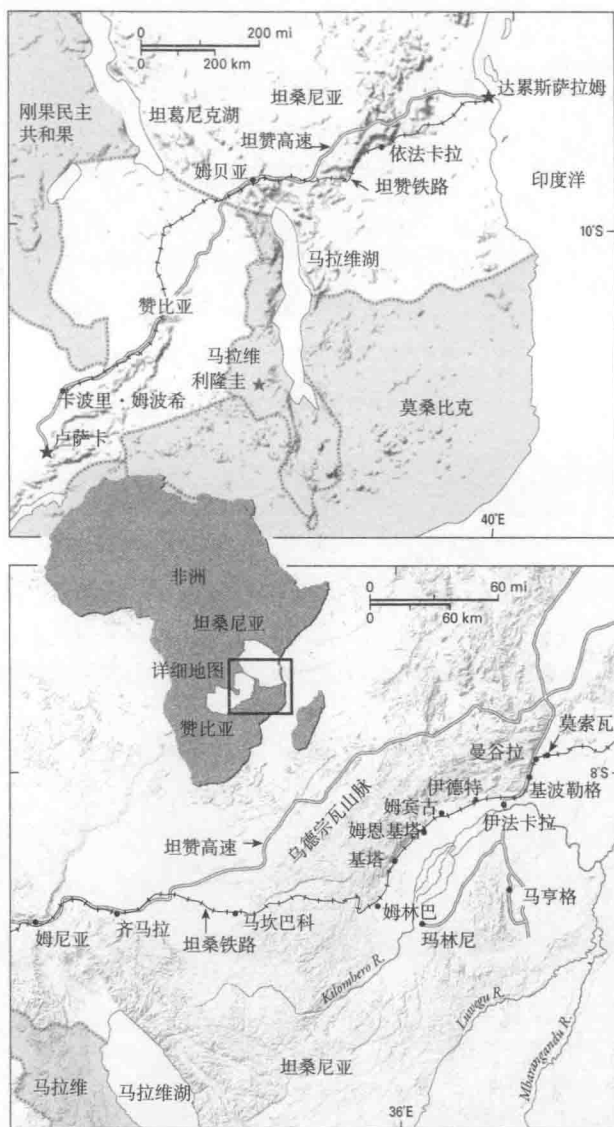
2004~2005年期间，我作为柏林高等研究院的访问学者在柏林度过了难忘的一年。在全球化阅读小组（全球青少年女性组织）的学术讨论和体验改变了我对本书的思考。特别感谢玛利亚·托多罗法提出的关于经验和落后的看法；莉迪亚·刘阅读了本书早期的章节并提出了意见。此外，在柏林，和米歇尔·莫伊德及汉斯约尔格·迪尔吉的友谊也令我深受受益。

写作期间，卡尔顿学院为我提供了多方面的支持。大方的经济支持，尤其是初期调查阶段的种子资金，以及假期使得得以专心调研和写作。我的历史系同事们充满活力，学术成就斐然，从多方面激发了我的学术成长。同时，卡尔顿学院的学生研究助手也给了我大力支持。尤其是孙韦恩（音译）伴随我完成了首次中国调研之旅和2007年夏天的坦桑尼亚调研；詹妮弗·库柏完成了首份关于包裹票的全面数据分析报告。历史系多位学生工作者，还有我们的助手尼基·兰博迪为项目的成功贡献了宝贵的时间和精力。

本书调研获得了傅尔布莱特—海斯教研人员海外研究项目、卡内基学者基金和卡尔顿学院慷慨的资金支持。国家人文

基金会的合作研究补助也推动了调研工作的开展。坦桑尼亚科技委员会和坦桑尼亚国家档案馆的工作人员为我的调研提供了重要帮助。此外，在赞比亚调研期间，马加·英菲拉以及赞比亚国家档案馆的工作人员，还有吉雅科莫·马克拉帮助我在卢萨卡找到了民独党的档案资料。感谢印卡·普拉谢和美赫伦·安麦德帮助我建立了包裹票数据库。

如果没有我的人生伴侣先生斯蒂夫·戴维斯的支持，本书根本不可能面世。他驾驶着我们的路虎和我一起实地调研，并担任了摄影师的工作；在档案馆里，他帮我翻译了德文的殖民时期文档记录；更一路陪伴我走遍了非洲。最重要的是，斯蒂夫为本书提出了许多深刻的见解和批评意见，帮我应对写作中的诸多挑战。毋庸置疑，这本书正是我们合作的结晶。



地图 1 坦桑尼亚和赞比亚的坦赞铁路（上图）；坦桑尼亚的调研区（下图）。地图绘制：杰洛米·库克森，2007

引言

自由铁路

20 世纪 70 年代早期，一个炎热的下午，坦桑尼亚南部高地齐马拉小镇近郊的一次不期而遇却在历史上留下了浓墨重彩的一笔。中国的铁道建设队和他们的坦桑尼亚同事与正横穿同一片土地的美国公路施工队面对面遭遇。美国人正在修建从达累斯萨拉姆到赞比亚的沥青公路，是中国铁路项目的直接竞争对手。铁路和公路恰好在这里交汇。据说当时两方都威胁要阻止对方工程继续，双方陷入了紧张的对峙。根据一位目击者讲述的版本，冲突的起因是当时中国工程队刚刚完成大鲁哈河一条支流上第 117 号桥梁的施工，正忙着种植草皮，巩固路堤。这时美国施工队走了过来，开始在刚种完的路堤上放置勘测标记，中国人提出了抗议，并迅速拔走了勘测标记，“激烈的争执”随即爆发^①。《新闻周刊》对此次冲突的报道却有所不同：

^① 坦桑尼亚赞比亚官方：《存档特刊（初稿）（2007）》，第 29 页，詹姆士·穆维堂吉提的礼节；詹姆士·穆维堂吉提，个人通讯录，2007 年 08 月 16 日。

当时美国人正在河上修建桥梁，而中国人走了过来，“立刻声称该处为铁路施工点，并在地上插了旗帜，以示强调他们的立场”。当美国人试图用推土机推倒这些旗帜时，“他们突然发现被 200 个愤怒大叫着的中国人包围了”。不过，两个版本对这次对抗事件的结局的描述并无差别：最后是坦桑尼亚警方的介入才使得双方工程都得以继续。^①

关于这次冲突的各个版本在坦赞铁路施工期间，甚至竣工后都流传甚广，因为这次事件具有重要的象征意义：这次冲突涉及的绝不仅仅是两个农村交通设施项目后勤安排的相互妥协；双方的争执不仅仅是地域之争，更是意识形态之争。一方代表的是社会主义的发展愿景，开发项目以及相关经济活动皆由国家主导；另一方则代表了资本主义的自由商业理念。这次冲突正是两种意识形态的碰撞。其中，铁路作为由国家出资并集中掌控的、大规模的基础设施，象征着理想的社会主义项目。列车严格遵循铁道部门的安排，按部就班停靠各站，各站则依序调节客流和货流，而铁道部门则接受国家的掌控。坦桑尼亚一位经济学家认为，在朱利叶斯·尼雷尔总统领导的乌贾马社会主义时代，国家与铁路难分彼此，“甚至无法区分到底谁才是最高权力机关”^②。

① 《龟兔赛跑》，《新闻周刊》，1971 年 10 月 25 日，第 56 页。另见菲利普·斯诺：《明星筏：中国在非洲的经历》，纽约：韦登菲尔德和尼科尔森出版社，1988 年，第 165 页。

② 笔者 2000 年 4 月于达累斯萨拉姆与塞瓦休斯·理克维力莱的访谈。另见塞瓦休斯·理克维力莱，“论坦桑尼亚货运业的效率”（博士论文，达累斯萨拉姆）。

和西方援助组织所青睐的其它公路项目一样，沥青公路代表的是自由市场。公路运输的时间安排灵活机动，汽车可以在任何地方停歇，市场力量是商业活动的主要推动力。此外，公路通过支线道路与其它地区连成一片广阔的服务走廊，既提高了交通的便捷性，也丰富了市场选择。因此，一个是象征国家统一管控基础设施建设的社会主义铁路，另一个是代表自由流动，强调发挥经济力量的资本主义公路，这两个项目映射了两种大相径庭的发展愿景之间的对立。

而且还不限于此。这两个交通项目还背负着更多层次的意识形态意义和符号标签。中国赞助的坦赞铁路被称为是“自由铁路”。这一铁路的开通给被陆地包围的赞比亚打开了通往海岸的重要通道，打破了赞比亚对罗德西亚、安哥拉和南非铁路及港口的依赖。坦赞铁路因此也是一条反种族隔离的铁路，象征着革命力量的团结和对殖民主义、新殖民主义和帝国主义的反抗。另一方面，美国人则对坦赞铁路的建设日益警惕。作为中国最大的国际发展项目和非洲的第三大基建项目（仅次于阿斯旺项目和沃尔特河大坝项目），坦赞铁路的建设意味着“中国庞大的钢铁之臂已插至非洲内陆”^①。

坦赞铁路长 1860 公里（铁路名称源于坦桑尼亚赞比亚铁路局，简称坦赞铁路局；该机构由坦桑尼亚和赞比亚两国共同组建，自 1976 年起负责监管坦赞铁路），于 1970 年开始施工，1975 年竣工，实现了内陆国赞比亚产铜带与坦桑尼亚印度洋

3

① 美国国会：《国会纪录》，华盛顿，美国，政府印刷办公室，1973 年 1 月 18 日，H 卷，第 286 页。

港口城市达累斯萨拉姆之间的互联互通。在该项目多次向西方捐助国和苏联要求援助被拒后，中国于1967年同意为该项目提供资金和技术援助，以长期无息贷款的形式共投入4亿多美元。^①

最终，后殖民时代坦桑尼亚的政治和经济现实淡化了齐马拉冲突事件所象征的社会主义铁路和资本主义公路之间的隔阂。公路项目于1973年竣工，较铁路项目提前了两年，成为了坦赞铁路物料和人员往来铁路施工现场的主要交通干道。^②资本主义公路无意之间成为了社会主义铁路建设的重要伙伴。坦赞铁路竣工后，政府加强了对交通行业的监管，公路的“自由度”和竞争优势日渐削弱。^③另一方面，自20世纪80年代中期经济自由化政策实施以来，坦赞铁路为独立小规模贸易和创业活动的发展壮大做出了重要贡献。换言之，公路很容易落入国家的掌控之手，而铁路同样有能力在百花齐放的“自由市场”上为商人和其他创业者提供服务。

坦赞铁路的故事从多个角度展现了冷战期间非洲的方方面面——当时的非洲绝不仅仅是社会主义和资本主义之争的又一

① 于子桥：《中国对非政策：坦桑尼亚研究》，伦敦：普雷格出版社，1975年，第132页。

② 吉姆·杰克奥克斯，笔者电话访谈，1999年10月26日，《公路铁路在坦桑尼亚的竞争》，《基督教科学箴言报》，1972年12月27日，第4页；阿兰·哈金森：《中国的非洲革命》，伦敦：哈金森出版社，1975年，第270页。

③ 基于笔者访谈2000年4月于达累斯萨拉姆与塞瓦休斯·理克维力莱进行的访谈。

战场。中国希望通过铁路建设抗击其所称的两大超级大国——美国和苏联的霸权主义和新殖民主义。然而，中国在非洲的发展援助投资也反映了中国迫切希望其世界强国地位能得到认可。同时，中国以与第三世界的“兄弟”一样曾经历被帝国主义侵略和殖民的惨痛历史为亚非团结奠定了合法性的基础。这一历史时期的中坦关系被界定为是“穷帮穷”，欠发达国家之间相互扶持共渡难关。^① 中国誓言与“第三世界其它国家共同对抗”帝国主义和新殖民主义的势力，同时提议建设坦赞铁路，支持非洲第三大基础设施建设项目。中国希望以这种方式，通过非洲发展援助同时保留两个似乎自相矛盾的身份——殖民主义的受害者和冷战的参与者。1969年坦桑尼亚《民族主义报》曾发表一篇文章，称“新中国具备真正强国的所有特点”，包括独立的工业基地、自给自足的经济以及“原子弹，是今天全球现实政治中现状的象征”。^②

4

坦赞铁路不仅是中国在非洲的发展援助项目，更从一开始就成为了泛非合作的代表。冷战时期，泛非合作成为全大陆人心所向。而坦赞铁路现身说法，证明了泛非发展合作的可行性。坦赞铁路项目不仅象征着中非人民合作抵抗霸权主义，更是坦桑尼亚和赞比亚两国人民携手打破殖民时代交通设施限制的明证。坦赞铁路项目泛非合作的性质对铁路的施工和竣工后的运营产生了重要影响：例如，英文（而非斯瓦西里语）成为了官方语言；坦桑尼亚和赞比亚间谨慎的分工与管理合作；

① 王秦美（音），笔者访谈，北京，2007年6月29日。

② 《民族主义报》，1969年10月2日。