

一条铁路，一个国家 ——肯尼亚铁路与殖民旧事

齐腾飞

清华大学社会学系博士研究生，研究国家为肯尼亚

2018年11月，我第一次在肯尼亚境内搭乘蒙内铁路，从内罗毕前往蒙巴萨调研。截至2021年7月8日，作为肯尼亚唯一运行的主干线铁路，蒙内铁路已安全运营1500天。这条由中国公司承揽的铁路，自招标始，就饱受西方媒体诸如“造价昂贵、债务陷阱”，“干扰动物迁徙、破坏生态”，“中国工人不跟当地人同桌就餐、种族歧视”，“中国要求肯尼亚抵押蒙巴萨港”的攻讦。这些攻讦理由的真实性如何暂且不论，我们所关注的是，为何掌握英文世界话语权的西方媒体，对铁路方便人员、物资交流，改善基础环境，尤其是疫情期间增加运力积极抗疫的功能充耳不闻，反而一窝蜂地意图给蒙内铁路贴上污名的标签？西方媒体的这些操作固然有对铁路建设的舆论监督，有对中国崛起的深层焦虑，有对边缘地区居高临下的文明俯视，有对环保知识一知半解的无知无畏，但也存在对肯尼亚铁路与殖民历史的路径依赖。正是因为肯尼亚铁路史与殖民主义的羁绊关系，才为西方媒体的攻讦创造了想象的空间。那么，肯尼亚铁路是如何与殖民主义绑定在一起的呢？

为此，在2020年2月和3月期间，我多次走进肯尼亚国家博物馆和铁路博物馆，查阅相关资料和走访相关人员，期待从“历史”的角度揭开这一纠葛的神秘面纱。

一、“铁蛇”缘何东来？

在英国人踏入肯尼亚内陆前，一个名为 Kimnyole 的基库尤人巫师曾预言：有一条“铁蛇”将会来到这片土地，这条“铁蛇”吞烟冒火，携带着一群红发碧眼的外国人呼啸而来，到时，草场会被撕裂，牲畜会被掠夺，土地会被抢占。这个预言，因肯尼亚首任总统乔莫·肯雅塔（Jomo Kenyatta）的著书立说而广为流传。若情况属实，那么巫师的预言受到了神秘力量的指引；若否，则可能是类比所遭遇的社会事件，后人附会前人的“袁天罡预言”。可无论如何，这条“铁蛇”于1896年从蒙巴萨登陆，一路蜿蜒向西，于1901年到达维多利亚湖，贯穿了肯尼亚这片土地。这条“铁蛇”便是肯尼亚历史上创建最早且影响最为深远的“乌干达铁路”。一条横穿肯尼亚的铁路，缘何取了一个邻国的名字？事实是，修建这条铁路的目的是为了控制乌干达，更确切的说，是为了控制白尼罗河的源头维多利亚湖。

查尔斯·米勒（Charles Miller）在《疯狂快车：帝国主义的娱乐》（*The Lunatic Express: An Entertainment in Imperialism*）中言道：“谁控制了乌干达，谁就控制了尼罗河；谁控制了尼罗河，谁就控制了埃及；谁控制了埃及，谁就控制了苏伊士运河；谁控制了苏伊士运河，也就间接控制了印度。”尼罗河涉及的利益太多，而白尼罗河的源头是维多利亚湖，若不提前控制，则法德诸国将后来者居上，挑战英国霸权。

在瓜分非洲狂潮的背景之下，1884-85年召开的柏林会议确定了瓜分非洲的“有效占领”原则，即西方列强在非洲占领土地或保护国时，必须通知其他协议国，同时要保证在占领土地建立起足以保护各种权利的统治权力。为了避免尼罗河水域控制权被法国或德国夺走，英国启动了乌干达铁路建设。在旁观者看来，乌干达铁路修建就是一个殖民主义的产物，然而在西方人的宣传语境中，修建铁路被赋予了更高的道德意义，即为了开发非洲、废除奴隶制以及传播西方文明。就国家机器而言，事实与宣传话语的背离与虚伪无关，毕竟国家行动需要进行合法性包装，而当时西方社会流行的“社会进化论”和“白人包袱论”¹无疑为此提供了强有力的理论依据。铁路修建的根本目的是为了控制尼罗河，然而，随着铁路蜿蜒向西，肯尼亚这片部落分散的古老土地被裹挟进了国家的行列。

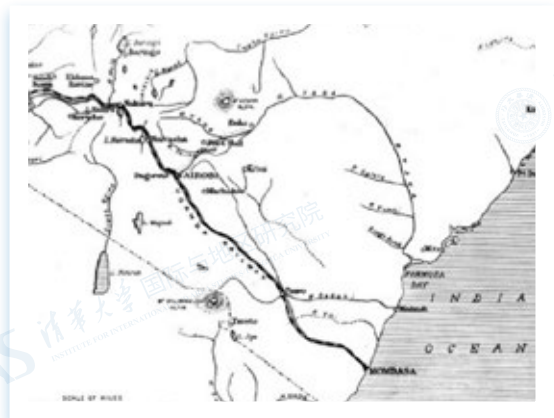


图1 乌干达铁路线路图

图片来源：Railway Wonders of the World

1 白人包袱论源于拉迪亚德·吉卜林（Rudyard Kipling）的《白人的包袱：美国与菲律宾群岛》（*The White Man's Burden: The United States and the Philippine Islands*），认为给世界“野蛮地区”带去“文明”是白人的道德包袱。这一理念成为殖民主义的经典辩护话语。



图2 乌干达铁路一景

图片来源: Railway Wonders of the World

二、一条铁路创造一个国家

内罗毕国家博物馆和铁路博物馆的显眼处都悬挂着一个铭牌,上面写着东非保护国行政长官查尔斯·艾略特(Charles Eliot)的名言——*It is not uncommon for a country to create a railway, but it is uncommon for a railway to create a country*(一个国家建造一条铁路平平无奇,而一条铁路创制一个国家却百里无一)。也就是说,“先有铁路建,后有国家来”。国家之组成,无论按照“三要素”学说,还是“四要素”学说,土地、人口和政权皆为基本要素。那么,这条铁路修建与这些要素之间存在哪些联系呢?

2019年1月,我去铁路站点 Mariakani 与当地做医生的朋友 Moses 相见。当我们行走在铁皮房子围成的街道上,他跟我谈起了上一辈口口相传的铁路旧事:

“那个年代,我们非洲人从来没见过火车,甚至连镐和

锹都没有见过。英国人修铁路需要劳动力，我们自然不行，他们就从印度招募了苦力。因为修铁路，很多人涌入了肯尼亚，触犯了神灵。当铁路修到我们西边的 Tsavo 地区时，狮子们出动了，咬死了几十个印度工人。殖民政府解释说是狮子缺乏食物才吃人，可我们老一辈人不以为然。他们相信是已故的长老担心这些殖民者占领非洲人的土地、掠夺非洲人的财富，将鬼魂附着在这群狮子身上，警告他们尽快离开。晚上，这群狮子进入营地，将工人拖离帐篷并咬死了他们。这些殖民者开始在营地周围放置带刺的栅栏，点上篝火，企图吓跑狮子，可是没啥用。一些工人吓得逃离了营地，铺设工程也搁置了。英国主子来视察情况，结果也被咬死。当时英国人害怕地说，除非工人身上包着铁皮，不然没法继续开工。不久，英国人调来了步枪队，尽管我们祖先附身于狮子，非洲最厉害的动物，可最终还是败在了猎枪之下……”

非洲土地制度的命运也如同这些狮子一般，虽然顽强，最终也敌不过手持猎枪的殖民者。在英国人看来，通过与桑给巴尔签订的协议，他们已经“合法”占领了十英里海岸带，接下来应该将手“合法地”伸向内陆。第一任东非保护国行政长官亚瑟·哈丁（Arthur Hardinge）发现非洲人只关心对土地的占有，却没有地契。殖民当局开始寻求通过法律途径“合法地”在肯尼亚获取土地。1897年，印度劳工抵达肯尼亚不久，英国殖民当局就把1894年在印度制定的《印度征地法》（*The Indian Land Acquisition Act*）照搬过来。哈丁抓住机会发表声明：“为了公共利益，乌干达铁路自蒙巴萨始，无论土地延伸至何处，保护国当局都应该获得铁路左右两侧各一英里土地的所有权”，从而顺理成章地获取了土地。显然，

铁路两侧各一英里的土地满足不了日不落帝国的胃口。1899年，王室法律官建议将1890年制定的《外国管辖法》(*The Foreign Jurisdiction Act*)引进肯尼亚，授权王室控制和管理保护国内没有固定政权管理形式的土地，以及划拨给个人但遭到抛弃或无人居住的土地。1901年，英国颁布《王室土地条例》(*The Crown Land Ordinance*)，该条例于次年生效，授权保护国行政长官代表王室处置公共土地，而这些公共土地包括目前因条约、惯例、协议、国王保护国、1894年《印度征地法》或其他形式已经或者以后可能获得的所有土地。

乌干达铁路一路西行。1899年，工程队来到了一座高原，顿时感觉天气不似沿海那么炙热，常年体感舒适，这个地方本是马赛人的领地，因为有一条寒冷的溪水流经此处，故被命名为内罗毕(Nairobi，马赛语，“冷水”之意)。十几年前，马赛人还四处扩张，男性以勇武不驯著称，以猎狮为荣，被称为“马赛战士”。然而，1890年代的牛瘟、干旱、天花摧毁了这个地方，使之丧失了90%的牲畜和2/3的人口。奥地利探险家奥斯卡·鲍曼(Oskar Baumann)曾描绘当时的场景：“可怜的女人瘦骨嶙峋，双目呆滞；昔日勇猛的战斗萎靡不振，无动于衷；老人们也都疲惫不堪，步履蹒跚；而成群的秃鹫在高处注视着他们，等待他们的倒下。”当乌干达铁路修建到此处时，这个地方已然人烟稀少，幸存者也都是马赛牧民。英国人见此大悦，认为此地没有定居农业，那便等同于尚未有效占领，顿时打算据为己有。其实，早在1893年，英国人就对内罗毕地区产生了觊觎之心。弗雷德里克·卢加德(Frederick Lugard)游说修建乌干达铁路时曾指出，欧

洲人如欲在肯尼亚定居，非选择高原凉爽处不可。东非保护国行政长官查尔斯·艾略特则有着不同的考虑。当初他反对高额修建乌干达铁路（最初预计建设成本为 500 万英镑，最后建设的实际成本为 900 万英镑），而今铁路已经修建，却没法盈利，他不得不鼓励欧洲人来高原耕种，收回铁路建设成本，并为殖民行政管理提供资金支持。想要吸引欧洲人来肯尼亚耕种，那就需要提供足够的耕地。此时，在牛瘟、干旱、蝗灾、饥荒的打击下，马赛人生计艰难，不得不与英国殖民者合作。在洋枪的威慑下，1904 年和 1911 年《马赛协议》剥夺了马赛人保留区，将其压缩至与坦桑尼亚接壤的南部 Kajiado 郡和 Narok 郡，从而在肯尼亚高原上创造出了产权完全属于白人的“白人高地”。接着，白人移民行动开启了。



图 3 马赛酋长 Lenana 与行政长官 Arthur Hardinge（戴眼镜者）
图片来源：Mount Kenya Official Guidebook, Kenya Wildlife Service



图4 白人高地范围
图片来源：作者自制

1903年，在肯尼亚的白人只有百人，大多为南非迁徙而来，到了1914年，欧洲移民增加至1300人。铁路刚刚修建到内罗毕（于1907年成为首府）时，此地并无多少定居者，1902年至1910年之间，该镇的人口从5000人增加到16000人。初期的欧洲移民大都来自富裕阶层，暂且不说像伊萨克·迪内森（Isak Dinesen）（《走出非洲》的作者）这种拥有爵位且享誉世界的作家，我们依然可以在一些普通移民的身上嗅到富裕阶层的气息，以及了解到他们是如何获取土地的。大象研究专家达芙妮·谢尔德里克（Daphne Sheldrick）在《爱、生活与大象：非洲爱情故事》（*Love, Life and Elephants: An African Love Story*）中记述了太舅公移民肯尼亚的过程：太舅公在南非过着富庶的生活，却对狩猎充满热情，时不时会

买一张前往肯尼亚的船票，坐上早期的蒸汽船以满足自己猎杀动物的渴望。1907年，在一次狩猎远征中，他结识了查尔斯·艾略特。后者提议，如果太舅公能够说服二十户人家搬到肯尼亚，政府就分给他们免费的土地，供他们定居使用。如此一来，单单太舅公一家就被赠予了多达5000英亩的土地。

但是，没有劳动力，土地几无用处。为了获取非洲劳动力，政府采取了一系列措施，涉及纳税、土著登记、Kipande（斯瓦希里语，“身份证明”）、保留地、强迫劳动、限制经济作物种植等方面。殖民之前，肯尼亚是无国家社会，并没有“纳税”概念。英国殖民者进入之后，1902年实施了房屋税（hut tax），1911年实施了人头税（poll tax），简单来说，是个茅草屋就要纳税，是个活人就要纳税。纳税需要使用货币，这就意味着没有货币的土著必须去农场劳动以赚取货币。如果不交税，等待他们的便是罚款，不交罚款，那就会被强迫劳动，“殊途同归”。除此之外，由于“白人高地”为欧洲人所有，所以留在此处的土著都是“非法占地者”，必须为土地所有人提供劳动。随着移民的增加，劳动力需求也在增加。若房屋税刺激劳动力增长的能力不足，则人头税接力，继续刺激。土著登记是国家控制民众的基础，了解劳动力的数量才能更好地利用劳动力资源。1915年，《土著注册法令》（*The Native Registration Ordinance*）被引入，所有成年男性作为可雇佣劳动力被强制登记。五年后，《土著注册法令》修正案出台，实施Kipande制度，规定年满15岁的非洲男性必须在脖子上挂着身份证件，上面包含个人的详细信息、指纹以及工作经历，以供检查。身份证主要的目的是限制土著流动，有效地跟踪劳动力资源。为了占据土地，避免土著的侵扰，英国

殖民者“画地为牢”，为肯尼亚各部族设置了“土著保留区”。之后其他部族被陆续限制在各自的“保留区”活动，这些所谓的“保留区”土地贫瘠、人满为患、生计困难。土著不得不出家门，为欧洲人的农场提供服务。强迫劳动因“诺西通告”（Northey Circular）而被合法化。诺西在1919年担任东非保护国行政长官，次年（东非保护国转为殖民地之后）担任肯尼亚总督，一直持续至1922年。1921年，诺西发布了一个通告，非洲人必须为欧洲人的农场和庄园劳动。而在此之前，保护国政府规定非洲人的强制劳动只适用于政府项目，除非绝对必要，且必须得到殖民办公室的批准。土著不被允许种植任何经济作物，如咖啡、茶、棉花、剑麻、除虫菊等等。由于土著没法依靠经济作物获取收入，他们只能依附于欧洲人的农场。

一战结束后，英国政府启动退伍军人安置计划（Ex-Soldier Settlement Scheme），为退伍军人提供土地。根据《东非保护国年度报告1919-20》（*Annual Report on the East Africa Protectorate for 1919-20*），在肯尼亚，这一计划共提供了1053个可供售卖的农场和257个免费农场，包含250万英亩土地，超过2200个申请者通过这种方式获得了土地。为了覆盖更多的白人农场，也为了方便白人农场所需原材料及其产品的运输，乌干达铁路的支线开始向“白人高地”延伸，Thika线（1913）、Lake Magadi线（1915）、Kitale线（1926）、Naro Moro线（1917）、Tororo-Soroti线（1929）以及Mount Kenya线（1931）陆续通车。

伴随移民的增多、土地的开垦和边界的厘定，1920年，英国正式将肯尼亚从“保护国”升格为“殖民地”，总督、议会、

政府机关、法院、军队纷纷得到设置，一个政权宣告成型，一个殖民国家随之诞生。

三、结语

百年前，乌干达铁路的修建，带来了殖民奴役，带来了种族歧视，带来了经济掠夺，带来了军事压迫；百年后，西方媒体以检讨和反思殖民主义之名，将污名化的想象再次投诸于与乌干达铁路平行运行的蒙内铁路之上。而事实真的如西方殖民祖先那样吗？

责任编辑：李音 文字审校：王琴