

## <<李鸿章与中国铁路>>

### 图书基本信息

书名：<<李鸿章与中国铁路>>

13位ISBN编号：9787800805691

10位ISBN编号：7800805697

出版时间：2006-3

出版时间：群言出版

作者：朱从兵

页数：468

字数：423000

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## <<李鸿章与中国铁路>>

### 前言

现代化的运输方式有铁路、公路、水运、航空和管道五种。

每个国家的国情不同，每种运输方式就具有不同的地位和作用。

我国疆域辽阔、客货运量很大，煤炭、矿石等散装低值的货运比重大，人民的收入又偏低，这些客观条件决定了铁路在我国交通运输体系中的骨干作用，纵横交错的铁路网也就成为我国国民经济的大动脉。

铁路是各个经济领域现代化生产的基础，没有铁路来完成大运量长距离的运输，厂矿的建设器材、生产设备、原料和产品的运送就很难实现，国民经济生产就不能进行良性运转。

1912年，孙中山在辞去临时大总统担任全国铁路督办时曾指出：“交通为实业之母，铁路又为交通之母。

国家之贫富，可以铁道之多少定之；地方之苦乐，可以铁道之远近计之。

” 这从宏观方面强调了铁路在国民经济中的重要作用。

有识之士认识到：“铁路，是沟通文化的血管，是开发富源的先锋，是培植政治力量的利器，是树立国防策略的首要工具。

” 著名的铁路专家和路史研究专家凌鸿勋指出，在中国近代，“举凡我国社会的转变，思想的醒觉，经济的发展，以及政治的演进，国运的隆替，在在与铁路问题有关。

”

## <<李鸿章与中国铁路>>

### 内容概要

李鸿章是中国近代铁路建设事业的开创者，被曾鲲化称为“中国铁路元勋”，被张之洞称为“铁路总裁”。

铁路建设是第二次现代化浪潮期间各国的中心任务。

西方列强不断地要求中国建设铁路，并试图建设通达中国边疆地区的铁路线。

在这种大的历史背景下，自从铁路知识传入那天起，中国就面临着要不要、如何、由何人、在何地建设铁路等一系列两难的问题。

西方列强的觊觎、传统观念的束缚、铁路本身的利弊、权力斗争的影响，使得这些问题更为复杂化。

本书充分利用报刊资料和函电史料，以世界史的眼光，揭示了中国近代铁路建设事业艰难起步的历史环境和历史过程，详细阐述了李鸿章对中国近代铁路建设的历史贡献和经验教训，分析了李鸿章的铁路建设思想及其认识水平，对李鸿章在中国铁路史上的历史地位作了分析和评价。

## <<李鸿章与中国铁路>>

### 作者简介

朱从兵，1965年生，江苏如皋人，历史学博士，现为苏州大学社会学院教授、博士研究生导师。先后就读于徐州师范大学、广西师范大学、中国社会科学院研究生院。

1991—2003年，曾在广西师范大学历史学系、社会文化与旅游学院、学报编辑部工作。

2004年，调入苏州大学。

出版了《太平天国文书制度》、《铁路与社会经济——广西铁路研究（1885—1965）》等著作4部，在《近代史研究》、《历史研究》、《史学月刊》等专业刊物上发表《太平天国告示刍论》、《太平天国诏书衙考辨》、《太平天国侯相考》等论文30余篇。

## <<李鸿章与中国铁路>>

### 书籍目录

前言第一章 传入 一、铁路的起源 二、世界铁路建设的初步发展 三、铁路知识的传入第二章 初拒 一、1860年代列强的政策和图谋 二、李鸿章与清廷的态度 三、接受铁路的希望第三章 转变 一、列强的要求与铁路摆演 二、李鸿章认识的转变 三、李鸿章与吴淞铁路交涉 四、李鸿章与台湾铁路的议建 五、朝野有识之士对铁路的接受第四章 试办（上） 一、1880年代初铁路问题的争论 二、铁路试办的开始 三、列强的动向：利用战争攫取路权第五章 试办（下） 一、列强要求的高涨和铁路展览活动（1885—1886） 二、舆论的有利转向 三、铁路试办的继续 四、铁路建设启动之后列强的反应第六章 争论 一、津通铁路争论的两上阶段 二、李鸿章等人阐发铁路利益 三、关于津通铁路争论的评说第七章 争办 一、奕譞、李鸿章复议芦汉、保全津沽 二、李鸿章、张之洞筹办芦汉铁路 三、李鸿章筹建关东、议缓芦汉 四、李鸿章督办关东铁路第八章 筹码第九章 思想第十章 总评后记

## <<李鸿章与中国铁路>>

### 章节摘录

二、李鸿章与清廷的态度西方资本主义列强要在中国建筑铁路，中国的封建统治阶级中的当权者同意不同意呢？

首先遭遇列强提出建筑铁路要求的是李鸿章，他的态度如何呢？

1863年，李鸿章首次遇到中国近代史上的铁路问题，他从统治阶级所特有的防卫心理出发，表示要“力持定见，多方禁阻，并函致通商各口岸，一体防范”，拒绝了外国商行建筑铁路的要求。

当时他对于克复苏州，已是成竹在胸，未被洋商们关于苏沪铁路便于镇压太平军的动听言词所打动，在给总理衙门的信中，他认为：“三国同声请造，必为之谋者，未必尽出于商人。

” 从前述史实来看，确乎如此。

李鸿章就此事明确地通知英、美、法三国领事说：只有中国人自己创办和管理的铁路才会对中国人有利。

他直率地拒绝居间，把任何属于这一类建议奏报清廷，认为自己有反对外国人追求铁路让与权的企图的责任。

## <<李鸿章与中国铁路>>

### 后记

写这本书，是我15年来挥之不去的梦想和愿望。

1991年，我的硕士学位论文就以此为选题，当时因客观条件和主观学识的限制，有未竟之言者，有言而未尽者，亦有言之不确者。

毕业后，发表了若干章节的成果，但一直在注意搜集这方面的资料，留意这方面的动态，稍有所获，心中窃喜。

由是而不断有所累积，有所思考，有所进益。

恰逢学院出版211工程项目成果，撰著之心而有焉。

于是，清理思路，整理资料，拾遗考订，夜以继日，连续奋战，凡五月，愚笨如我者亦得以草成斯稿。

这是我草成斯稿的学源动因。

历史地看，任何人都不能否定李鸿章在中国早期现代化进程中所做出的巨大贡献。

如果我们能够回到历史的现场，也不难感受到李鸿章所从事的洋务事业的艰巨性和复杂性。

作为旁观者，作为事后人，无论有多么高深的理论修养，无论掌握了多么宏富的历史文献，相对来说，评判他的是非得失，总是要容易得多。

历史研究如果缺少了史学大师陈寅恪所说的“了解之同情”，那也会失去相当的理性，甚至有缺失人性的危险。

我写这本书的目的，就是试图揭示李鸿章开创中国铁路建设事业的历史环境，以此让人们了解他所面临的艰难处境和复杂局面，让人们比较清楚地了解中国近代的铁路建设事业究竟是如何启动起来的。

这是我的硕士论文做得不够的地方。

当然，这本书也许也没有达到目的，但我的努力方向是要达到这个目的。

果如此，容后有修订之机，再加努力。

<<李鸿章与中国铁路>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>