

《近代铁路技术向中国的转移》

图书基本信息

书名：《近代铁路技术向中国的转移》

13位ISBN编号：9787532877010

10位ISBN编号：7532877019

出版时间：2012-12

出版社：山东教育出版社

作者：王斌

页数：278

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介以及在线试读，请支持正版图书。

更多资源请访问：www.tushu111.com

《近代铁路技术向中国的转移》

内容概要

本书考察德占青岛时期，胶济铁路的建设、运营、技术与管理；继而探讨技术转移过程中出现的冲突与调适、中国民族主义对胶济铁路的影响以及胶济铁路对山东经济社会发展的影响；最后分析总结了胶济铁路技术转移的特征、局限和模式。

《近代铁路技术向中国的转移》

作者简介

王斌，1979年生，山东威海人，中国科学院自然科学史研究所理学博士毕业，副研究员，主要研究方向为中国铁路史。

《近代铁路技术向中国的转移》

书籍目录

引言

第一章 胶济铁路的建设与运营

第二章 胶济铁路输入的技术与管理

第三章 胶济铁路技术转移中的冲突与调适

第四章 中国民族主义的兴起对胶济铁路的影响

第五章 胶济铁路对山东经济社会发展的影响

结语

参考文献

致谢

图目录

表目录

1、关于胶济铁路的书，我读过《胶济铁路史》，现在看来，线条较粗，意识形态味儿太重。读过《德国侵略山东史》，尽管涉及胶济铁路，但不是主题，感觉又不太解渴；读过德国学者余凯思的《在“模范殖民地”胶州湾的统治与抵抗》，大部头，挺厚重，但过于学术。而《近代铁路技术向中国的转移》，取德占青岛十七年为节点，展示了早期胶济铁路的修建发展过程，内容丰富，史料扎实，这得益于作者攻德语，又攻历史，许多史料取自德国原始文献，弥足可贵，值得一读。

2、1897年德国以“巨野教案”为借口，出兵占领胶州湾，次年迫使清政府签订《胶澳租界条约》，强租胶州湾并攫取在山东修筑铁路、开采矿山等权利。1899年德国人开始修筑青岛—济南铁路（胶济铁路），1904年全线通车，德国人经营胶济铁路直至一战爆发。关于这条铁路的故事，诺贝尔文学奖得主莫言先生在其名著《檀香刑》中做过生动描述，尤其对高密东北乡乡民与德国人的冲突斗争进行了深入刻画，足见这条铁路对民族心理的影响。由于铁路对中国近代政治、外交、社会、经济各方面均有极大影响，关于中国近代铁路史的研究论著非常多，从早期集中于铁路外债和对外交涉方面（如曾鲲化《中国铁路史》），到后来以帝国主义掠夺中国路权为主线（如宓汝成《帝国主义与中国铁路：1847-1949》），以及关注于铁路与经济社会发展（如张瑞德《平汉铁路与华北的经济发展：1905-1937》）。中国科学院自然科学史研究所副研究员王斌新近出版的著作《近代铁路技术向中国的转移——以胶济铁路为例（1898-1914）》，则独辟蹊径，从技术转移角度，深入考察德占青岛时期，胶济铁路的建设、运营以及技术与管理，继而探讨铁路技术转移过程中出现的冲突与适应，为中国铁路史研究提供了全新视角。该书基于作者查阅了丰富翔实的德文档案和中文史料而著成，填补了国内学界对该时段胶济铁路史系统研究的空白，对于研究中国铁路史、中德关系史和山东近代史等，都具有十分重要的参考价值。铁路首先是作为一项先进技术而出现的。自1825年英国开通世界上第一条铁路后，铁路在欧美国家广泛而迅速地发展起来。伴随欧美列强的殖民扩张，铁路技术也被传播到世界的其他地方。然而技术转移从来都不是一个单纯的技术活动，而是一个涉及经济、政治、科学、文化诸因素的复杂的社会过程。欧美商人在中国修筑的第一条铁路淞沪铁路在运营一年多以后被清政府赎回拆除，中国人自建的第一条铁路唐胥铁路在建成的次年才被准用机车牵引，便是这一过程艰难与复杂的明证。胶济铁路在修筑和运营过程中，遭遇了来自传统社会的抵抗，产生各种矛盾冲突，德国人不得不采取手段解决冲突，以适应本土的社会文化环境。王斌的著作以胶济铁路建设运营的基本史实为基础，对技术转移中的冲突与适应及影响因素进行分析研究，探讨技术与社会的相互影响，而非单纯的技术影响社会。全书除引言外，共分六章。第一、二章详细叙述了胶济铁路建设和运营的基本史实，第三、四、五章以史实为基础，深入探讨了技术与社会的互动，末章结语分析总结了胶济铁路技术转移的特征、局限和模式。作者在第一章中详述了胶济铁路建设的背景和历史过程等。19世纪70年代德国统一以后，经济和军事实力增强，产生了对外扩张的要求。而德国之所以选定胶州湾作为在华据点，与山东丰富的煤炭资源和李希霍芬提出的以胶州湾为中心的铁路网计划密不可分。在逼迫清政府签约租地之后，德国辛迪加成立山东铁路公司，负责胶济铁路的修筑和运营。德国人在经营铁路的同时，也发展了采矿、铁路邮政和电报等。第二章主要从人和设备两方面对技术进行考察。一方面，山东铁路公司的工程技术人员主要来自德国，整个建设期间，工程技术人员的总数保持在50人左右。公司首任总办锡乐巴早在1891年即作为铁路建设专家被派到德国驻京使馆工作，随后为张之洞效力并在其举荐下成为胶济铁路负责人，任总办一职近十年之久。锡乐巴回德国后，其胞弟锡贝德继任总办。另一方面，根据德国政府授予辛迪加的铁路许可权规定，铁路建设要尽可能地购用德国材料，所以胶济铁路的材料设备均由德国企业提供，所采用的技术标准考虑了当地条件。第三章通过几个具体事例来分析技术转移中的冲突与适应及其影响因素。胶济铁路修筑初期发生数次暴力冲突，其直接诱因在于德国人野蛮粗暴的行为方式，而深层次原因主要可以归于文化因素（“风水”和坟墓文化）和利益因素（土地产权和农田排水），德国人解决这类问题的办法是通过与地方官府和乡绅合作，由后者出面协调。另一方面，随着铁路逐段通车，民众也逐渐认识到铁路的好处，对铁路的反对随之减少，铁路车站由最初多建在县城外围变为靠近商业中心，同时官府也支持山东铁路公司在一些重要城镇修建了火车站周边的公路。为扩大胶济铁路的影响，铁路公司积极建立胶济铁路与其他运输线（津浦铁路、黄河、小清河及海运）的联系，而在与津浦铁路实现连接的过程中，遭遇了中德两国国家利益的冲突，于是出现了两座相距很近却分属两条铁路的济南车站。第四章探讨了中国民族主义对胶济铁路的影响。义和团运动以后，中国民族主义日益增强，中国人开始努力根除德国在山东的势力。袁世

《近代铁路技术向中国的转移》

凯及其后的几任山东巡抚积极推行“新政”，以理性的态度处理对外关系，通过扶植民族工商业发展来对抗外国经济势力入侵，坚决维护主权。1904年胶济铁路通车前夕，济南、潍县、周村成为自开商埠，在保持主权的前提下引入其他国家的势力，以遏制德国独占山东。随后山东省通过业务竞争和政治手段，逐步收回邮政权和电报权，又通过鼓励和支持中国人开矿以及政治施压，迫使德国人放弃在山东的采矿垄断权。第五章讨论了胶济铁路对山东经济社会发展的影响。在该书所讨论的时间范围内，胶济铁路对山东的影响主要表现为传统经济结构的调整（如商业运输逐渐转向铁路沿线，农业中的经济作物沿铁路线推广，铁路沿线煤矿数量明显增加，手工业生产的出口导向等），对工业化的影响则不甚明显。青岛、济南、博山等城市由于胶济铁路而迅速兴起，周村、胶州等则逐渐衰落。青岛取代烟台成为山东省贸易中心。全书最后，作者分析了胶济铁路技术转移的特征和局限等。胶济铁路技术转移发生在殖民地与境下，是由技术转移方强加给技术接受方的。但“殖民主义决非一个由殖民列强对传统社会进行任意改造和施加影响的单方面活动，而是由发生在两个能清楚表达自己意见、具有行动能力的社会之间的相互作用所构成”。胶济铁路建设中的冲突与适应正是技术转移双方相互作用的表现和结果。作为技术转移方的山东铁路公司，其动机是追求利润最大化，技术转移在这里只是手段而非目的，这就决定了山东铁路公司不可能承担技术转移的全部任务，胶济铁路技术转移只实现了部分本土化。同时，胶济铁路虽然引起山东社会经济的一些变化，但由于受到中国社会自身条件制约以及德国统治时间较短，其技术转移的作用不应被夸大。

《近代铁路技术向中国的转移》

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：www.tushu111.com