

<<当代北京铁路史话>>

图书基本信息

书名：<<当代北京铁路史话>>

13位ISBN编号：9787801709462

10位ISBN编号：7801709462

出版时间：2012-5

出版时间：当代中国出版社

作者：许洵 著

页数：177

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>

## <<当代北京铁路史话>>

### 内容概要

《当代北京史话丛书：当代北京铁路史话》力求既体现“史”的宗旨，即以真实的史料为依据，注重完整性、科学性、知识性，纵向脉络清晰，横向展现充分；又具有“话”的特点，即注重叙述的通俗生动和议论的简洁明了，贴近实际，贴近生活，使广大百姓愿意读，喜欢读。

## <<当代北京铁路史话>>

### 作者简介

许洵，1986年2月生于北京，中国人民大学农业与农村发展学院在读硕士生。  
本科毕业于复旦大学管理学院，获管理学与文学双学士学位。  
近年来从事农林经济、农村发展等领域的学习与研究工作，且对北京的历史、文化、城市发展有一定的研究。

## <<当代北京铁路史话>>

### 书籍目录

引言第一章 清末及民国时期的北京铁路清末，随着中国国土上第一条铁路--德小铁路的修建，北京成为中国铁路的萌芽之地。

中国人自主设计、建造的第一条铁路--京张铁路亦在清朝末年建成通车。

随着更多铁路的修建，清末民初的北京形成了初步的铁路网。

一、清末北京：中国铁路的萌芽之地二、詹天佑与京张铁路三、晚清的北京铁路网四、民国时期的北京铁路第二章 新中国成立至“文革”时期的北京铁路新中国建立后，北京铁路有了长足的发展。

铁路运营里程进一步扩展，包括车站、机车、通讯信号设备在内的各项铁路配套设施有了长足改进。

一、经济恢复时期北京铁路的建设二、第一个五年计划及“大跃进”时期北京铁路的建设三、调整时期北京铁路的建设四、“文革”时期的北京铁路建设第三章 新时期北京的铁路建设改革开放三十余年，北京铁路建设的发展规模与发展速度前所未有。

直通铁路、高速铁路、客运专线的陆续修建，铁路车站的修建与改造，铁路运行速度的提高，无不在诠释着铁路跨越式发展的内涵。

一、改革开放后至20世纪末的北京铁路建设二、进入新世纪的北京铁路三、编织更加快捷高效的铁路网络第四章 北京铁路车站的变迁北京铁路车站的建设经过了漫长的发展历程。

这里不仅有经历了沧桑历史的百年老站，更有先进、高科技的新型车站。

北京是全国特等车站最多的城市。

“亚洲第一大火车站”、“亚洲日客流量最大的火车站”等冠名凸显着北京车站的雄伟与客流量的壮观。

北京铁路“四主两辅”客运车站的格局正在逐步形成。

一、从露天小站到“亚洲第一”火车站二、正阳门火车站的前世今生三、北京站：中国铁路建设史上的奇迹四、北京西站：全国日客流量最大的火车站五、从“平绥铁路西直门站”到新“北京北站”六

、丰台站：沧桑历史下的综合车站七、丰台西站：北京唯一的特等编组站八、功能逐步转换的北京东站.....第五章 北京铁路机车、客车的发展与铁路客票的升级换代第六章 铁路与京城百姓生活参考文献后记

## &lt;&lt;当代北京铁路史话&gt;&gt;

## 章节摘录

1865年的北京宣武门外，护城河水清澈而有些冰凉。这一年，北京宣武门外突然出现一条小铁路，史称“德小铁路”。这是一个名叫杜兰德的英国商人偷偷修建的铁路，只作展览之用。杜兰德希望清政府能够认识铁路，进而借此打开中国市场。由于这条铁路始自宣武门终至菜市口，国人又称其为“宣菜路”。可惜，这条铁路的寿命与它0.5公里的长度一样短，因为铁路和机车“惊了龙脉”，破了风水，清政府很快便勒令拆除。

铁路的引进，本应使得闭关锁国的清政府更加清醒地认识到世界之巨变，风靡世界的工业革命已使“天朝上国”被众“夷国”远远抛在后面。

然而，遗憾的是，昏庸的清朝统治者并没有因此而感到自身的危机，反而以“观者骇怪”为由，勒令把这条铁路拆掉。

“诧所未闻，骇为妖物，举国若狂，几致大变”描述的正是当时清朝官民见到德小铁路的感受。

尽管清朝政府对德小铁路骇为妖物，但德小铁路却着实让清朝官民知道了铁路的发明与存在。

李鸿章也由此认识到铁路所具有的独特优势，他成为晚清最早提议修筑铁路的主要官员。

1872年，也就是在德小铁路因为“诧所未闻，骇为妖物”而被拆毁后的第七年，李鸿章提出“自开煤矿与火车路，则万国缩伏，三军必皆踊跃，否则日蹙之势也”的修建铁路建议。

当然，李鸿章主要是从铁路对于军事的重要性来考虑的，然而，令人遗憾的是，除李鸿章外，清政府的其他主要官员则“闻此议者，鲜不咋舌”。

因此，修筑铁路的计划迟迟没有实现。

1888年，经慈禧太后同意与批准，李鸿章命人修建了一条横贯西苑三海的宫廷铁路，即紫光阁铁路。

紫光阁铁路南起中海瀛秀门（居仁堂宝华门外），经紫光阁、中海北门（福华门）、北海南门（阳泽门）、北海极乐世界，北止镜清斋（静心斋），全长约两公里。

建成后，慈禧太后经常乘坐黄绸座车，在手执黄缎幡旗的太监的引导下往返于仪銮殿和静心斋之间。

静心斋是慈禧太后用餐的主要场所，因而这条小铁路成为慈禧太后名副其实的就餐小铁路。

1900年八国联军入侵北京，紫光阁铁路被毁。

令人欣慰的是，北海公园管理处表示，拟在不久后依原样重修紫光阁小铁路，这条慈禧就餐铁路不久将原貌再现于世人面前。

庚子年，即公元1900年，八国联军从天津打到了北京城。

慈禧不得已，带着光绪帝和一批王公贵族，化装逃出了西直门，经过太原，从风陵渡过黄河，进潼关，过华县、临潼，于10月26日到达西安避难。

尽管那年陕西大旱，受灾地区多达60余州县，不少地方颗粒无收。

但慈禧却全然不顾300万灾民的死活，在西安的行宫内照样摆谱、摆御膳，过着奢侈无度的生活。

1901年《辛丑条约》的签订，让慈禧感到安全得到了保障，便在这年的八月从西安起程返京。

沿途经洛阳、开封，转道北上，过安阳，抵达正定，由正定乘火车北上。

从正定到马家堡车站（今北京南站的前身）的铁路给慈禧太后留下了很好的印象。

当时，长辛店机车厂（即今日的北京二七机车车辆厂）有两辆非常高级的进口外国包车。

但是，由于是进口的，不合清朝皇室的要求，因此长辛店机车厂特意请来当时著名的木匠王翠，在车厢里雕龙刻凤，意为“吉祥如意”、“龙凤呈祥”。

同时，将包车内原有的座位全部拆掉，安上与宫里一样的宝座，车厢内壁都用黄缎子障壁，地上铺黄龙图案地毯，金碧辉煌，称为“龙车”。

车辆改装好之后，谁给慈禧太后开车呢？

当时，中国人连铁路尚没见过，更不要说有会开火车的司机了，只得请了法国人祚曼。

已经执掌直隶总督大权的袁世凯也同车护驾回京。

车行不及一日，即到达终点马家堡车站。

<<当代北京铁路史话>>

.....

<<当代北京铁路史话>>

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>