

<<革命到底是干吗？>>

图书基本信息

书名：<<革命到底是干吗？>>

13位ISBN编号：9787806886205

10位ISBN编号：7806886206

出版时间：2011-1

出版时间：天津社会科学院出版社

作者：张永久

页数：256

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>

<<革命到底是干吗？>>

内容概要

1911年，广袤的巴蜀大地上掀起了一场波澜壮阔的保路运动。

之前，光绪皇帝下诏，同意民间集股修建川汉铁路，规划由汉口至成都，修成当时中国最长的铁路干线，全川响应。

没过多久，清廷忽然宣布铁路收归国有，准备向四国银行借款修筑，川人投资修筑铁路的股金无法偿还，这召致来自绅士、商人、官吏以及民众等社会各阶层的激烈反对，由演讲、辩论、发传单到罢课、罢工、罢市，直至发展成遍布全省的武装起义，一时间风起云涌、如火如荼。

清政府为平息四川省的“叛乱”，在不到半个月的时间里，先后从湖北、湖南、广东、陕西等省抽调兵力增援，导致武昌城头空虚，革命党人乘势而起，打响了辛亥革命第一枪，清政府随之垮台。

四川保路运动历来被称作是辛亥革命的导火索，但是对这场规模宏大、鱼龙混杂的政治运动，始终还缺乏深层次的分析研究。

1911年夏天，在四川省那股翻天覆地的革命浪潮中，各种政治势力错综复杂，官场当权者、立宪派和绅商群体、革命党和同盟会、袍哥组织，以及被裹挟其中的七千万四川民众，他们因各自的处境不同，利益不同，参与运动中的态度千差万别。

革命到底是为了什么呢？

本书以保路运动为线索，着眼于发掘各种人物的命运，书写了沉浮于大时代的众生相。

回望一百年前那一幕幕悲喜剧，至今仍禁不住让人为之歌哭，为之扼腕。

<<革命到底是干吗？>

作者简介

张永久，男，1954年生于湖北宜都，1979年考入武汉大学中文系作家班，毕业并获文学学士学位，曾任宜昌市文联《三峡文学》编辑部执行主编。
现为湖北省作家协会委员，宜昌市作家协会常务副主席。

著有中短篇小说集《逃亡记》（中国文学出版社）、《鹿城挽歌》（吉林人民出版社）、《中国经理族》（湖南文艺出版社），历史专著《袁世凯家族》（重庆出版社）、《刘湘家族》（重庆出版社）、《粉色官场——晚清旧事》（东方出版社）、《伤心的祭坛——民国三大文妖》（东方出版社）、《袁世凯家族》（台湾秀威出版社）等。

书籍目录

第一章 新政与铁路公司 两个总督的一次密谈 热衷于新政的四川人 晚清能臣周善培 川汉铁路公司挂牌 留日学生隔海推手 清末立宪时间表 海归青年政治家 绅权与官权第二章 大变脸的前夜 一个久远的故事 总督的烦恼 铁路公司首任总理 川汉铁路公司的领导们 悄然离川的总督 开对了药方抓错了药 张之洞点火，盛宣怀添柴 动荡的南方 从一笔历史陈账说起 维新党人乔树枏 “传胪公”履新继任 铁路公司当了冤大头 消息传到了宜昌府 心灰意冷的詹天佑第三章 天下未乱蜀先乱 保路风潮的势力分布 诏书传到了成都 保路暗潮已汹涌 王人文贬官始末 赵尔丰成都赴任 “消防队长”紧急出动 火山口上的李稷勋 函电纷驰争说李 呕心沥血的官员 “背叛者” 被煽动的血性 女子保路同志会 保路运动中的童子军 川汉铁路特别股东会 大火越烧越旺了 第四章 立宪派的彻底失败 一份来历不明的传单 田小姐风波 总督府门前的血案 满江漂浮 “水电报” 焦头烂额的赵尔丰 又来了一位“灭火队员” 一路向西的铁路大臣 川人代表进京 其他川人代表的遭遇和处境 第五章 会党与革命 四川同盟会早期活动情况 保路运动的幕后操盘手 身份复杂的革命者 荣县易帜 孙泽沛的同志军 袍界三巨子 一个叛军首领 三个袍哥兄弟 从同志会到同志军 第六章 军政府的铁血时代 走出象牙塔的革命者 新与旧的较量 不容杂质的革命 蜀军政府正副都督轶事 四川独立前后 天军政府 哥老会政府 几位清庭官吏的结局 幸免于难的成都旗兵 退隐秦淮的都督 辛亥年的最后一天 后记：历史中的那些小人物附录：主要参考书目

<<革命到底是干吗？>

章节摘录

文摘一：一个久远的故事四川位居于长江上游，古称“天府之国”，物产富庶，交通地位重要，虽然地处中国内陆，仍然深深地吸引住了西方人的目光。

同治二年（1863），英国人斯蒂文生就拟定了一个有关中国铁路建设的计划，他建议从长江流域的商业中心汉口为出发点修筑铁路，东达上海，南至广州，北到天津，西行经四川、云南等省直趋印度。这一设想，大致暗合今天的铁路干线格局。

甲午海战，清廷国力之孱弱暴露无遗，英、法等国加紧了对于四川省的觊觎。

列强们知道，谁取得了借款给清廷修筑铁路的权利，也就等于取得了铁路沿线地区的经济控制权。

为了抢在其他国的前头，英、法相继派员进入云南、四川等地区执行勘测铁路线路的活动。

1897年，法国外务部派铁路工程师圭立玛都率领多人，前赴云南勘察地质以及筹备兴修铁路；1899年5月，英国陆军上尉白定若率人进入四川、云南一带。

英、法两国人员之行动，造成了当地绅商百姓的一片惊惶不安。

据英国上尉白定若回忆，他们的探险勘测队曾经多次遭受当地民众的袭击。

在上海接受《字林西报》、《北华捷报》等报社记者的采访时，白定若神采飞扬地讲述了如下故事——到达重庆以前，测量人员在船上曾遭到袭击，损毁了一些工具，重庆道台为此赔偿我们一百两银洋，我还请他派五十人携带枪支随行保护，要他保证这支队伍一直安全，护送我们到下一站。

当我们离船上岸进入山路时，我们收到一些恫吓信，信上警告我们不要离开大路，夜晚要在旅店歇宿，不要在他们的小村庄里用帐篷露营，否则写信人就要把我们这一队人全都杀死，等等。

我们将这些信件交给官府，并通知官府采取必要的保护措施，也并未把这件事放在心上。

两个印地安测量员，亨特尔和我，我们总是带着五名护卫人员，可是有一个测量员却遭到一个持刀者的公然袭击。

他并没有受伤，因为当这个测量员掏出手枪时，那个持刀者就跑掉了。

护卫人员拒绝去逮捕那个人，因此我就提出五十两的赏额，大约过了两个小时，那个持刀者被捉来了。

我让当地官员付还我那五十两，在我面前鞭笞那个人，然后送到最近的县衙门去。

于是消息传开了（我不知道是怎样开始的），说我们在自掘坟墓，还说暴徒甚至已在夜间为我们掘下了坟墓，地方官员责怪我们不该做这件事。

每天，我们都看到一群群手持武器的人在不断射击，由于距离太远，我们的人并无损伤，后来他们的胆子越来越大，终于拦住了亨特尔和我的必经之路。

他们约有一百人，一半人持土枪，其余的分持梭镖、刀剑和旗帜等等。

当我们走进三百码以内时，他们放了一排枪，我们一直往前走，亨特尔和我掏出手枪，压上子弹。

土人还站着不动，直到我们在五十码距离以内向前跑去，他们才纷纷逃散。

护卫人员最初拖在后面很远，可是在追击的时候做得很好。

之后，每一个护卫增加到十两。

这类事情连续发生了一个月。

当我想到他们并非要伤害我们只不过想唬吓我们时，我便非常急于和平解决。

因此我们这方面没有放一枪，只不过当他们阻拦我们的去路时，我们就把他们冲散。

这一切都发生在四川境内，由于余蛮子造反的结果，全境法纪废弛，官府无权，无能为力。

我们一共捉到六名俘虏，鞭撻之后便送交最近的县衙门……英国上尉白定若带着这支探险勘测队在四川省茂密的山地里足足穿行了3个月，在途经一条河流的时候，渡船已被转移，约有1千人列队站在对岸高声叫喊，拒绝英国人进入他们的领地。

虽然有50名武装护卫人员，白定若依然不敢轻举妄动，只好打电报向省府官员求援。

他们在河岸边整整等了8天，直到官员坐着轿子来了，一群群村民才逐渐散去。

白定若回忆说：“实际上，三个月中我们一直处于这种情况之下。

因为我的任务是和平的，除非万不得已我决不开枪，而且，我知道人民多少总是愚昧无知的，我亟愿捉住他们的首领加以惩处，而不愿意超过必要多杀普通老百姓。

<<革命到底是干吗？>

”当外国人势力渗透进入四川后，地方绅士和百姓产生了强烈的抵触与排斥，主要焦点集中在反对外国人传教、修铁路和投资开矿等方面，并由此凝聚出保护乡梓的神圣责任感以及民族主义精神的高扬。

在20世纪初，民族主义的觉醒和传统士大夫对地方的责任感，成为绅商涉入铁路事业的重要推动力。铁路成了一个象征，代表着国家及地方的权力。

因此，四川总督锡良奏请设立川汉铁路公司，以不招洋股、纯粹自办为号召，迅速获得了川籍京官、地方绅士、留学生及四川民众的全力支持。

从某种意义上说，锡良设立川汉铁路公司，不只寓有抵御西方列强势力入侵四川的意味，同时也有转化川省绅民排外情绪，进而巩固清廷在四川省统治地位的目的。

而地方绅士们之所以积极支持锡良办铁路，其动机也有抵御外国势力进入四川省境内的因素。

在这一点上，地方和国家利益达成了一致。

文摘二：心灰意冷的詹天佑川汉铁路关系到清廷中西部大局，不可轻率处置，兴建之初，章程即明确规定“本公司专集华股自办，不附洋股”，又提出“延请本国人为总工程师”。

经过一番推举议论，众望所归的人选是詹天佑。

此人字眷诚，广东南海人，早年曾入美国耶鲁大学就读，回国后到中国铁路公司任总工程师，京张铁路即出自于他的工程设计。

詹天佑第一次从北京到宜昌是1909年11月27日。

时值初冬，临行前，铁路公司驻北京总理乔树柟设宴款待，席间溢满热腾腾的话语。

修铁路是当时中国的头等大事，国人皆有“路兴国才兴”之感慨，詹天佑出征，身上背负的是全民族的厚望。

他在给友人的书信中写道：“修此铁路，纵有千难万难，也不会半途而废，为夷国耻笑……所幸我的生命，能化成匍匐在华夏大地上的一根铁轨，也算是我坎坷人生中的莫大幸事了。

”其昂扬斗志，溢于言表。

初到边远小城宜昌，留给詹天佑的印象是蛮荒落后，城区并不算大，有一半地方是川鄂转运码头。

他在城郊选择了一片宽敞地，搭起一排简易仓库和工棚，又在附近搭建起几间小木屋，既当宿舍又当办公室。

詹天佑留过洋，生活上免不了有西洋做派，他在小木屋后边开辟了一片苗圃，种上花草，点缀工地上略嫌枯燥的生活。

川汉铁路开工仪式那天，詹天佑站在李穆勋身旁，听着声震长空的欢呼声，也为激昂的场面深受感染。

但是随着工程的进展，各种矛盾日益变得复杂紧张，这个赴美国留过学、接受了西方文明熏陶的转型期知识分子，由满腔热忱逐渐变成了疲于奔命，及至铁路国有的上谕颁布后，铁路施工现场停摆，他个人的情绪更是变得心灰意冷，其间演变的心路轨迹，值得国人深思。

长期穿山越岭，与那些奔放而又略显粗野的筑路工人打交道，成天面对的是钢钎、水泥、枕木、炸药等，勿庸讳言，詹天佑当时的工作、生活环境极其艰苦，甚至可称恶劣。

这些倒还在其次，更让詹天佑难受的是各种关系没能理顺。

按照当初北京总理乔树柟的委派，詹天佑虽为工程技术人员，但挂名“会办”，也就是说不单纯只管工程技术，也具有筑路之行政管理权。

然而在实际中，这一商定原则一直未得到执行。

这么一来的结果，经常是他设计的技术方案得不到权力的支持，往往成纸上谈兵，其苦恼可想而知。

而川汉铁路公司内部人事关系错综复杂，随着修筑工作之展开，表现日益突出，也使詹天佑感到极不适应。

在给友人的一封信中，詹天佑谈了一件事——测绘工杨升，在勘测路基时与一座寺庙中的僧人发生了争执，双方由辱骂变成斗殴，后来筑路工人也参与其中，演变成一场大规模的械斗。

事情处理结果让詹天佑大失所望，按詹的意见，应将争吵双方交送政府审问调查，做出公正的处罚，可是偏有人纠缠于要追究工程司“管理不善”的责任，矛头直指詹天佑。

工程司平时只管技术不管行政，根本理不清问题的症结所在，加之管理理念的冲突，使得詹天佑出离

<<革命到底是干吗？>>

愤怒。

他在信中写道：“如果他们反对工程司的活动，则我们宜放弃全部事务，由他们来负责！

！
！

我们还有许多其他铁路，何必担忧不需要我们？

你有机会时，请注意一下李总理，看他说什么。

……这就是中国的办事手段，越困难越好，如果每一个人都是在和谐地进行工作，那就什么也听不到了！

”信中所说的“李总理”是李稷勋，透过这段文字能看出，詹天佑与铁路公司高层的矛盾已现端倪。铁路国有政策出台后，宜昌铁路公司召集股东开了一次会，股东们全都拒绝政府收回国有，坚持商办，会上群情激愤，像是一堆沾上火星就会燃烧的干柴。

詹天佑隐隐担忧，在致友人的信中说：“我们这里积怨太深，我希望就此了结。

我正处于困境，将要遇到难题，只有天晓得其结果将会如何。

”在另一封信中詹天佑又说：“这里没有可依靠之人，却还要把他们当作是善良的同僚。

一俟我得到自由，我就要另谋他职（或者改行）。

所有这些难题都落在我和我们的工程司以及学员身上，尤其是我所处的位置，我须承担这一切。

生活就是如此！

！
！

”一连三个惊叹号，表达了詹天佑内心深处的孤愤。

詹天佑与李稷勋的矛盾，终于来了一次总爆发。

保路运动之初，宜昌有筑路工程承包人马荣清率众抗议，包围了铁路公司，李稷勋致电清廷告急。

正值铁路大臣端方抵汉口，李稷勋赴汉向端方请示，交谈中李稷勋提到了加薪事宜，并称詹天佑支薪不到差，且薪金比自己的要高很多，为之牢骚满腹。

端方与盛宣怀电报商量后，决定提高李稷勋的收入，停发詹天佑的薪金。

此事被詹天佑知晓后，激起了他更大的愤懑，在给友人的信中写道：“至于四川铁路的未来，可以肯定的是，美国人将予接管，而对中国人来说，则无任何希望。

因此，我们如果再花费心思，那将如修筑空中楼阁，毫无意义了。

我们的好日子已经过去了！

！
！

所有的好命运均已离开中国人而去，而我们必须甘心居于次等地位，二等地位？

不！

！
！

比这更坏。

是啊！

我想我们必须另谋他职了！

”此后詹天佑赴广东任粤汉铁路公司总理，再也没来过宜昌这块伤心地。

……

<<革命到底是干吗？>

后记

后记：历史中的那些小人物写下这本书的最后一个标点，应该可以解脱了，可是我的一颗心依然深深浸润在悲恸苍凉的情绪中，难以自拔。

我栖息的城市湖北宜昌与四川省接壤，民风乡俗相近，经常遇到这种情况：出门旅游，只要开口说话，暴露乡音，对方马上会问：“四川人吧？”

于是哑然失笑，嘴上解释，但是心底里还是很乐意别人将我当作四川人。

与四川之间的种种难以割舍的感情，后来终于找到了一个爆发点。

两三年前，重庆出版社约我写《刘湘家族》，在采集资料和写作的过程中，多年来淤积在心头的对四川的情感，忽然间哗哗地流动起来，像是饱含雨水的云朵被触碰了，刹那间大雨如注。

写完《刘湘家族》后，自己却并不满意，中国近代史中，百年四川那一页极为绚丽精彩，可是经我之手写出就成遗珠之憾，正如韩愈笔下那句诗：“团辞试提挈，挂一念万漏。”

正是这种不满足感帮助了我，之后始终没有放弃对四川的关注，也在心底里暗暗立誓，以后有机会了还要再写四川。

也许因为有了这个心理预期，机缘果真来了，2010年仲春时节，河南郑州《百家讲坛》杂志的编辑赵雪梅约我写个长篇连载，经过短暂的踌躇，我报了个四川保路运动的写作计划，最初的考虑是因为明年既是辛亥革命一百周年，也是保路运动一百周年。

众所周知，保路运动是辛亥革命的导火索。

辛亥革命的书已经出了不少，但是保路运动的书却出版的不多，对那场规模宏大、鱼龙混杂的政治运动，也还缺乏深层次的分析和研究。

计划报上去后，蒙赵雪梅女士督促和安排，得以问世。

这之后又在南方民间著名出版人冷静先生的鼓励下，将原为六七万字的杂志发表稿扩充修改成为现在这个样子。

整整一个夏天，我的思绪始终萦绕在一百年前四川的那些人与事上，与他们同呼吸共命运。

写作之余，我几乎每天都要到长江边散步，顺着浑黄的江水往上游方向望去，仿佛时光倒流，我似乎看见了那些倔强不屈的身影，在历史深处振臂呼喊、持枪暴动和摇头叹息。

虽说写作过程中我曾为四川那些人和事激动不已，但这本书还是留下了一些遗憾。

首先是功底和学养的不足，其次是成书时间比较仓促，都直接导致了这本书不如预想的那么完美，有人说，写书始终是个令人遗憾的事，此刻，为这本书写后记，更是对这句话深表赞同。

其实留下遗憾的还不止这些。

保路运动，如今已成了一串陈旧的字符，但是在一百年前，却是由数以千万计的活生生的人所建构组合而成的，在历史档案、书信、日记等各种形式的文件中，都曾经留下了他们的音容笑貌和呼吸，经过岁月的磨砺，许多文字被深深掩埋在故纸堆里，有的甚至灰飞烟灭，成为岁月迷宫中永恒的谜团。

举例来说，据蒲殿俊女儿蒲耀琼回忆，她父亲死后，一批珍贵的资料（文稿、书信、墨迹、照片等）悉数交给了蒲的生前好友周建侯，目的是为蒲殿俊立传，星转斗移，几十年过去了，蒲的传记无影无踪，珍贵的资料也杳无音讯了。

蒲殿俊的例子并不是孤例，比如曾任川汉铁路公司宜昌经理的李稷勋，是保路运动中的一个关键人物，生前写有无数诗词、笔记、书信等，其中不少与保路风潮有关。

李稷勋晚年栖身宜昌，按说应该留下一些相关史料的，可是一百年后我这个宜昌人来寻找，这些史料基本上已荡然无存，只留下淡淡的遗憾和悲哀，陪伴在我身边。

多灾多难的中国，无数次战火硝烟和政治运动，将个体生命的一切秘密尽可能地彻底摧毁，历史变成了干巴巴的教条。

而在我心里，真正有意义的历史应该是个体生命的历史，不是政治符号的历史。

我的博客中有句题词：穿行于历史迷宫，沉醉于文学圣殿。

这些年来，作为一名历史研究的个人爱好者，我在体味其乐趣的同时，也体味到了其中的艰辛，史料是写作中必不可缺的硬通货，史料搜集准备和消化思考得越充分，写作起来才越有底气，才越能接近于历史的真实，可是对我来说，史料的搜集准备却并非易事，比如为泡图书馆必须无数次托人找关系

<<革命到底是干吗？>

，比如为寻找一册珍稀本所花费的时间和心血，比如为采访一个人物而历经的种种困境，等等，相信有许多研究历史的爱好者会有同感。

眼下已进入秋天，在我所栖息的宜昌，长江三峡两岸红叶满山，这使我又一次想起了西邻的四川省。

前面说过，中国近代史中，四川的那一页极尽璀璨，这本书也仅仅只写出了沧海一粟。

如果以后有机会，我还会继续写近现代四川，掩埋于历史深处的那些小人物的生命史，是值得倾注心血去书写的。

张永久 2010年9月30日于宜昌

<<革命到底是干吗？>>

媒体关注与评论

这是一部纪念辛亥革命100周年的重磅图书。

也是2011年，重温百年辛亥波澜壮阔的第一本书。

——南方评论革命是要建立新中国，还是保护自己的利益？

张永久的这本书，其野心是想要将100年前辛亥革命的源头彻底说清楚。

1911年夏天，在四川省那股翻天覆地的革命浪潮中，各种政治势力错综复杂，官场当权者、立宪派和绅商群体、革命党和同盟会、袍哥组织，以及被裹挟其中的七千万四川民众，他们因各自的处境不同，利益不同，参与革命的态度千差万别。

——信息时报

<<革命到底是干吗？>

编辑推荐

《革命到底是干吗?1911,辛亥!辛亥!》：100年前，清政府发动新政，试图修筑一条当时中国最长的铁路，自汉口达成都，全长4千多里，可谓当时最浩大的工程。这条未曾竣工的铁路，因为路权争端，最终酿成令山河变色的保路运动和辛亥革命，拉响了清王朝的丧钟。

<<革命到底是干吗？>>

名人推荐

如果我们简单了解一下清王朝末期中国的铁路史，或许对百年前的保路运动和辛亥革命源起，会有一个更清楚的了解。

中国早期的铁路史是一部屈辱史。

1865年，由英国商人杜兰德出资，沿北京护城河修了条1公里长的铁路，清廷视为“怪物”，担心会毁了大清王朝的龙脉，勒令将那条玩具般的铁路拆除。

1876年，上海怡和洋行英国商人在未征得清政府同意的情况下，擅自修筑了全长15公里的淞沪铁路，并运营了一年多时间，清政府花了28万两白银将其赎回，全部拆除。

中国人自主修筑的第一条铁路是唐胥铁路，全长11公里，因担心惊动东陵的先王神灵，朝廷禁止使用机车，只能用骡马牵引，世人耻笑为“马车铁路”。

直到1903年，清政府在洋务派大臣的推动下，决心重新修筑自己的铁路。

其中以川汉铁路的规划最为宏大，路线最长，耗资最多。

这条未曾竣工的铁路，并没有让清政府实现自强兴国的幻想，因为路权争端，最终酿成令山河变色的保路运动，拉响了清王朝的丧钟……

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>