

编 号

济南铁路局志·大事记

1897—1985

（ 征 求 意 见 稿 ）

济南铁路局史志编纂领导小组办公室编印

1989 年 7 月

济南铁路局志·大事记

济南铁路局史志编纂领导小组办公室编印

1989年7月

说 明

《济南铁路局志·大事记》(征求意见稿)是按照《局志》对大事记的总体要求和字数安排,在《济南铁路局大事记》(征求意见稿)基础上修订而成。修订中,将原734条大事资料进一步筛选、压缩为现在的563条;根据铁路企业特点和我局具体情况,在编年记述的同时,较多采用纪事本末的写法,使一些事件相对集中;按入志稿要求消除资料汇编的痕迹,力求概括、简练和前后衔接。

本稿修订过程中,许多领导同志和编志人员热情地提出了修改和补充意见,给予很大支持和帮助,在此表示衷心感谢,并恳切希望各方面领导和同志继续提出批评和修改意见。

编 者

1989年7月

1897年（光绪二十三年）

本年，德国借口山东“巨野教案”，出兵侵占胶州湾，迫使清政府同意德国在山东省修建铁路和开采铁路附近矿产。

1898年（光绪二十四年）

3月6日，清政府与德国签订《胶澳租界条约》，其中规定，由德国在山东修建胶济铁路（青岛至济南）。

8月23日，江苏候补道容闳获准并与美、英资本集团签订津镇铁路（天津至镇江）借款合同。此举随即遭到国内、外反对势力阻挠，最后迫使容闳放弃修建津镇铁路的计划。

9月10日，英、德两国联合向清政府要求承建津镇铁路。清政府年底开始与英、德洽商。

1899年（光绪二十五年）

5月18日，清政府与其、德签订《津镇铁路借款草合同》，规定津镇铁路以山东峄县韩庄为界，分南、北两段向英、德两国借款修建。此后正式借款合同的谈判，时断时续，至1908年签订。

6月14日，德国“山东铁路公司”在柏林成立，并在青岛设分公司和最高营业部。

9月23日，胶济铁路自青岛向西开工修建。1904年6月1日竣工通车。

11月，山东高密县官停庄农民孙文和绳家庄武生李金榜等号召当地108个村庄农民前往胶济铁路工地，拔路桩、平路基、烧工棚，阻止筑路。反筑路斗争持续一年之久，最后被德军、清军联合镇压下去。

1900年（光绪二十六年）

3月21日，山东巡抚袁世凯与德国“山东铁路公司”总办锡乐巴签订《中德胶济铁路章程》，对胶济铁路勘测、购地、护路等作了详细规定。

11月，德国制造的首抚机车、车辆由轮船运抵青岛。

1901年（光绪二十七年）

4月，胶济铁路修至胶州并通车。

本年，德国“山东铁路公司”在青岛兴建胶济铁路四方工厂

(现铁道部四方机车车辆工厂)，次年竣工，1903年投产使用，1923年改称四方机厂。

1902年(光绪二十八年)

6月，胶济铁路通车至潍县(今潍坊)。10月，坊子煤矿开始通过铁路向青岛运煤。

1903年(光绪二十九年)

5月，胶济铁路张店(今淄博)至博山支线(39.2公里)及淄川至紫山(今洪山)支线(7.4公里)开工。

1904年(光绪三十年)

6月 1日，胶济铁路全线通车(竣工里程395.2公里)，张博支线及淄黄支线也于同年建成。

1905年(光绪三十一年)

1月 20日，胶济铁路东关(今黄台)站至小清河黄台桥间的支线(4.4公里)开工，当年建成通车。1944年被日本侵略军拆除。

1906年（光绪三十二年）

本年，江苏省铁路股份有限公司（以下简称江苏铁路公司）成立。

本年，济南泺口黄河码头至小清河黄台桥运盐轻便铁路（7.8公里）建成。1913年改建为标准轨距后，成为津浦铁路的支线，并与胶济铁路黄台桥支线接通。1939年被日本侵略军拆除。

1907年（光绪三十三年）

11月1日，清政府与德国“山东铁路公司”订立《山东路电交接办法合同》，使德国通过胶济铁路兼营山东电报业务。

1908年（光绪三十四年）

1月13日，清政府确定将津镇铁路南端终点镇江改为浦口，改称津浦铁路，并于同日与英、德两国正式签订《天津浦口铁路借款合同》。合同规定，津浦铁路分南、北两段由中国聘用英、德工程师修建，路权归中国所有。

1月，津浦铁路总公所在北京成立。本年2月和7月，津浦铁路北段总局和南段总局，分别在天津、浦口成立。

6月 30日，津浦铁路北段（天津至山东峰县韩庄，626.1公里）首先开工，次年1月2日南段（韩庄至浦口，383.4公里）开工。

9月，山东峰县中兴煤矿于台儿庄成立“中兴运煤铁道有限公司”，12月开工修建台枣铁路（台儿庄至枣庄，41.5公里）。1912年1月竣工通车。后台枣铁路在抗日战争中遭破坏，未再修复。

9月，津浦铁路良陈支线（天津附近良王庄至陈唐庄，25.47公里）开工，1910年4月完工。此线为运输筑路用料而建，后于1958年拆除。

年底，江苏铁路公司开工修建徐州至清江浦（今淮阴）铁路。因资金不足，1911年仅修通清江浦至杨庄段（运盐专用线，17.3公里），由清政府将线路估价收买。1927年因营业不振，线路废弃，并于1932年前后拆除。

本年，英国人在江苏兴建浦镇机器厂（现铁道部浦镇车辆工厂）。

7月，津浦铁路济南泺口黄河大桥正式开工兴建。1912年12月29日竣工。

9月，山东烟台绅商筹备修建烟台至莱县铁路，并于12月成立烟潍铁路招股公司。后因资金不足，计划落空。

10月 7日，济宁绅商要求津浦铁路改经济宁并推举代表赴京力争。因当时干线已定线开工，确定自兖州修建至济宁的支线。

1910年（宣统二年）

1月—8月，津浦铁路浦口至浦镇间建为双线。

9月 28日，津浦铁路在修建中资金不足，清政府派代表与英、德银行签订《津浦铁路续借款合同》。

本年，津浦铁路浦镇机器厂工人为反抗厂方虐待举行罢工，驱逐了英籍总监工。

本年，德国人在济南兴建津浦路大槐树机厂（现铁道部济南机车工厂），1913年建成投产，称济南机器厂，1917年改称济南机厂。

1911年（宣统三年）

5月，津浦铁路临城（今薛城）至枣庄支线（31.5公里），开工兴建，次年1月竣工。

10月，津浦铁路兖州至济宁文线（31.5公里）开工，次年11月竣工通本。

10月，津浦铁路南段竣工。11月北段竣工，南、北两段在运河桥接轨。自12月起，在济南泺口黄河大桥建成前，黄河南北分段通车。

1912年（民国元年）

1月，津浦铁路管理机构开始受南京中华民国临时政府交通部管辖。南京临时政府迁往北京后，铁路机构改归北京中华民国政府（以下简称北京政府）交通部管辖。

1月，台枣铁路竣工并与同月建成的津浦铁路临枣支线接轨，5月正式通车运营。

9月24日，北京政府和比利时电车铁路公司在北京签订陇海铁路（甘肃兰州经陕西、河南至江苏海州）借款合同，确定陇海铁路从已建成的汴洛铁路（开封至洛阳）两端分别向东、西展筑。

11月20日，陇海铁路总公所在北京成立。次年分别于徐州、郑州设东、西两个工程局，由京段工程局修建开封以京线路。

11月29日，津浦铁路济南泺口黄河大桥（全长1255.2米）建成，津浦铁路（1009.5公里）全线直达通车。

12月，津浦铁路南、北两段机构合并，于天津设津浦铁路总

局，浦口设分局。

本年，天津海河南岸陈唐庄“对车厂”（从事机车、车辆修配）移至天津西沽，改名天津机厂，与济南机器厂、浦镇机器厂共同承担津浦铁路机车车辆的修理。

1913年（民国2年）

5月，陇海铁路开封至徐州段（276.8公里）开工。1915年5月竣工，1916年1月正式通车。徐州以东线路，因受第一次世界大战和资金不足影响一度停建，1921年重新开工。

1914年（民国3年）

1月，津浦铁路总局改称“交通部直辖津浦铁路管理局”，在济南、浦口设办事处。

6月，徐州车站进行扩建，增建3个股道和1座客运站台。次年又增建有6个股道和4个站台的货场。

11月，日本侵略军在第一次世界大战中趁德国无力东顾，侵占胶济铁路全线，改称“山东铁道”，由其“临时铁道联队”管理。

1915 (民国4年)

1月 18日,日本向北京政府提出“二十一条”,其中要求承认日本继承德国在山东包括胶济铁路在内的一切特权。5月,北京政府不顾全国人民反对,悍然接受“二十一条”之修正案并在北京签字。

2月,胶济铁路全岭镇至铁山支线(窄轨轻便铁路,7.1公里)建成,1919年3月改建为标准轨。

3月 24日,侵占胶济铁路的日军“临时铁道联队”改为“山东铁道管理部”。

1916年(民国5年)

10月,津浦铁路管理局济南、浦口办事处分别改为事务所。1920年、1922年两事务所先后撤销。

1917年(民国6年)

7月,津浦铁路北段遭受水灾。天津至良王庄间路基冲毁,物资只得依靠水路转运;德州至黄河间线路、桥梁冲毁3处,临时采用便桥维持通车。11月,被毁线路修复通车。

8月 14日，北京政府通告对德国宣战，津浦铁路北段德国人员随即撤离。

本年，江苏贾汪煤炭公司筹资兴建的贾汪至津浦铁路柳泉站窄轨轻便铁路（15.86公里）建成，1940年改为标准轨距。

1918年（民国7年）

4月，日本与北京政府磋商“中日合办胶济铁路”，并于5月1日签订铁路借款密约。

1919年（民国8年）

4月 29日，“巴黎和会”决定将德国在山东包括胶济铁路在内的特权转让于日本。此后爆发“五·四”运动，参加巴黎和会的中国代表在举国反对之下，6月28日拒绝在和约上签字。

1920年（民国9年）

5月，浦镇机厂工人在机匠王荷波领导下罢工3天，抗议英国总监工虐待和任意处罚工人，提出取消所有罚款规定，普遍加薪和向工人赔礼道歉等复工条件。厂方最后被迫接受工人的复工条件。

10月，陇海铁路统一名称，督办总署改组为陇海铁路管理局，

东段工程局改为东段管理处。

本年，山东日照县商人马官和等，为开采八陡附近煤炭，集资从胶济铁路张博支线向东南展筑博山至八陡支线（窄轨轻便铁路，9.3公里），1923年竣工，1936年改为标准轨。

1921年（民国十年）

6月，济南“共产主义小组”负责人王尽美、蒲镇机厂工会和工人俱乐部负责人王荷波在津浦铁路济南机厂组织工人俱乐部，同时成立工人夜校。

7月，王尽美和山东早期从事铁路工人运动的邓恩铭参加在上海举行的中国共产党第一次全国代表大会。

8月，山东淄川山洪爆发，胶济铁路孝妇河桥被冲毁，一列车运行至此坠入河中。马尚车站同时被淹。

11月20日，陇海铁路工人举行全线大罢工，抗议铁路当局虐待和开除工人。罢工使陇海全线运输瘫痪，迫使铁路当局接受工人提出的条件。11月27日，罢工胜利结束。

11月—12月，徐州铁路工会在陇海铁路大罢工期间成立，铜山（徐州北）机车工厂机车领班、陇海铁路大罢工领导人之一姚

佐唐任会长，并在次年1月15日开封召开的陇海铁路工人代表会议上被推选为陇海铁路总工会执行委员。

本年，陇海铁路徐州以东线路开工。后因线路东端暂无力筑港，从新浦以东的新浦旗站临时改线，于1925年7月修至海州的临洪河口大浦码头。1932年8月，自新浦旗站重新开工，向港区修建。

1922年（民国11年）

2月4日，中国与日本签订《解决山东悬案条约》。其中规定，胶济铁路由中国赎回，日军于六个月内撤离胶济铁路沿线。

2月，中国劳动组合书记部派共产党员李震瀛到陇海铁路筹建党、团组织。不久在徐州发展姚佐唐等人入党，建立中共铜山站支部，姚佐唐任书记。

4月，“直李战争”爆发，胶济铁路戒严，7月戒严解除。

6月18日，山东省第一个工会组织——津浦铁路济南机厂工会成立，并于夏季发动全厂一千余名工人罢工，提出年终发双薪、星期天休息半日和病假扣工资等9项要求。罢工坚持7天，迫使厂方答应了大部分要求。

7月，津浦铁路“同人总工会”成立，总部设山东泰安，沿线各大站设分会。次年该会因声援京汉铁路大罢工，在“二·七”惨案后被迫解散。

本年，徐州站南端修建6股道的调车场。

1923年（民国12年）

1月 1日，中国正式收回胶济铁路及其支线的主权。本月在青岛设胶济铁路管理局，结束了该路建成后德国的10年殖民统治和日本的8年非法占领。

1月 9日，浦镇机厂联会浦口码头工人共二千多人，为要求增加工资举行罢工并取得胜利。

1月，青岛四方工厂郭恒祥等部分工人自发组织的群众因体“圣诞会”成立。

2月 16日，37次货物列车行至胶济铁路黄旗堡至南流间的云河桥时发生断桥事故。2台美制双挂机车坠于桥下，6辆货车倾覆，死司机1人，伤司炉5人。事故发生后，胶济铁路管理局开始逐年更换德制桥梁。

2月，济南机厂工会、徐州津浦铁路机务联合会、两浦（浦口、

浦镇)和陇海铁路总工会分别派代表赴郑州参加京汉铁路总工会成立大会。京汉铁路“二·七”大罢工失败后,各地代表立即返回,组织领导同情罢工和怠工。同时,各地军阀开始搜捕工会领袖和封闭工会。

5月 6日,津浦铁路第二次快车行至山东临城至沙沟间,“山东建国自治军”首领孙美瑶率部毁轨劫车,劫去中外旅客69人,酿成震动中外的“临城劫车案”。后孙美瑶部与政府谈判并被收编,被劫旅客在双方达成协议后放出。

夏季,中共党员王复元(后叛变)在胶济铁路张店地区铁路工人中发展党员,不久建立中共张店铁路支部。

8月 23日,青岛四方机厂“圣诞会”发动一千二百多工人罢工,包围胶济铁路管理局大楼,抗议局长刘堃开除工人,迫使胶济路局同意被开除工人复工。

1924年(民国13年)

1月 18日,济南开往青岛的第2次客车行至金岭镇至辛店间,机车后第3位车内因吸烟起火,烧毁客车3辆、公事车1辆,烧死旅客5人,跳车跌死2人,伤重致死3人,其他受伤者45人。

1月 28日,青岛四方机厂“圣诞会”再次发动工人罢工,