

018274

中国铁路大事记

(1876—1995)

中国铁路史编辑研究中心编

中国铁道出版社

中国铁路大事记

(1876—1995)

中国铁路史编辑研究中心编

中国铁道出版社

1996年·北京

内 容 简 介

本书全面、完整地记载了从1876年中国出现的第一条营业铁路——吴淞铁路之时起，至1995年中国铁路正处于历史性大发展时期止，120年间中国铁路各方面的大事、要事和新事，突出了以线路建设和运输生产为主线。

全书分上、下两篇，采取编年体与纪事本末体相结合，以编年体为主的编写方法，比较清晰、准确地反映了铁路发展变化的基本脉络和历史进程。

序

历史的车轮滚滚向前，中国有铁路至今已整整 120 年。

中国铁路经历了两个社会性质截然不同的时期，即旧中国和新中国。由于所处历史时代的不同，新旧中国铁路的性质、地位也不同。

在旧中国，铁路主要是帝国主义、封建主义和官僚资本主义剥削和压迫人民的工具。由于积贫积弱、列强入侵、军阀混战、国无宁日，旧中国的铁路不可能有大的发展。从清朝末期到北洋政府，再到国民政府时期，铁路始终未能摆脱分布的畸形、落后的状态，存在着数量少，分布偏；标准杂，质量差；分线管理，效率低下的痼疾。

新中国铁路是人民的铁路。它既是在继承和改造旧中国铁路的基础上建立起来的，又是在不断解决客货运量急剧增长与运输能力严重不足的矛盾中，逐步发展起来的。40 多年来，在党中央和国务院的领导下，在各地区各部门的支持下，铁路事业有了翻天覆地的变化，铁路运输为国民经济的发展、国防建设的加强和人民生活水平的提高，都发挥了巨大的作用。40 多年来，铁路部门不仅加强

了运输组织指挥和运营管理工作，年年完成和超额完成了国家下达的客货运输计划，而且铺设了全国铁路的路网骨架，建成了完整的铁路工业体系，培养了大批专业技术人才，改善了职工的物质文化生活。特别是改革、开放以来，铁路事业的发展更是日新月异，无论运输、工业和基本建设，都迈入了一个崭新的阶段。

《中国铁路大事记》作为一部纪事性的历史著述，本着尊重事实、记述历史的原则，全面完整地记载了从1876年中国大地上出现第一条营业铁路——吴淞铁路建成通车之时起，至1995年中国铁路正处于历史性大发展时期止，120年间中国铁路各个方面发生的大事、要事和新事。这部大事记，比较清晰、准确地反映了中国铁路发展变化的历史轨迹和基本脉络，为今后中国铁路的发展提供了有益的经验教训。

铁路是社会的主要交通工具，是国家的重要经济命脉。中国铁路的历史，是中国近代历史的重要组成部分。人们常说，追本溯源，以史为鉴。铁路部门在贯彻中共中央批准的《爱国主义教育实施纲要》中，不仅要教育职工认识自己民族、自己国家的历史，还要认识自己所服务的部门——铁路的历史。只有知路，才能更好地爱路；只有爱路，才能更好地爱国。因此，从这种意义上说，对路史的编写和宣传，是铁路部门对职工进行爱国主义教育的

一个极为重要的方面。各级党委和有关部门要充分挖掘和利用铁路部门丰富的历史资源，广泛深入地开展群众性的爱国主义教育活动。

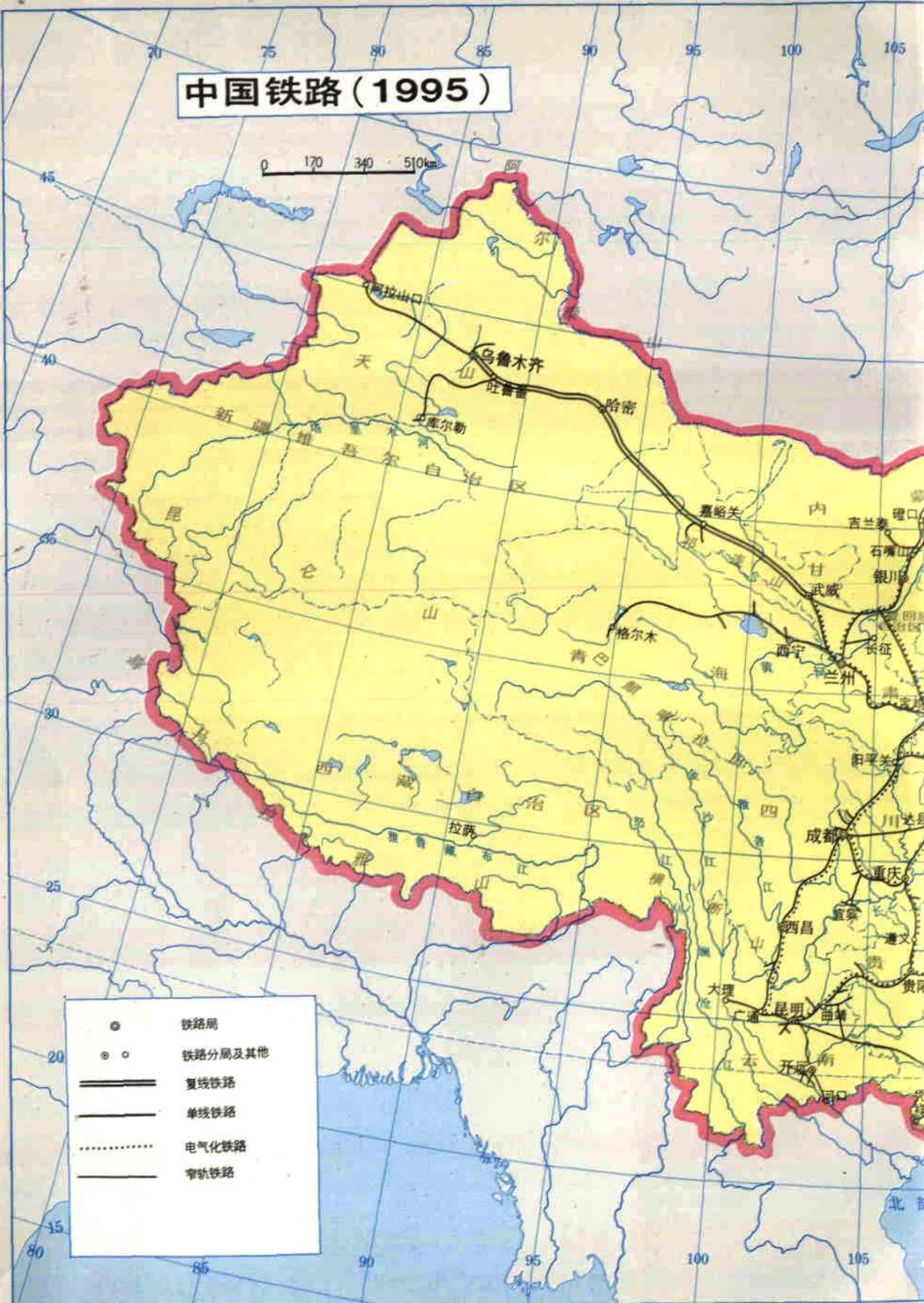
《中国铁路大事记》是按照铁道部的指示精神，由中国铁路史编辑研究中心组织有关人员，参考大量档案、文献和书刊以及近年出版的铁路志书和年鉴，几易其稿而精心编写的。这部大事记的出版、发行，既是全体编写人员辛勤耕耘的结果，又是与各部门、各单位的关怀、支持和协作分不开的。它的问世，将会帮助广大铁路职工和关心铁路的朋友们，更好地了解中国铁路的过去，把握中国铁路的现在，展望中国铁路的将来。因此，我希望铁路部门广大职工，特别是各级干部，能够读一读这一中国铁路历史的大事之记。

韩杼滨

1996年2月

中国铁路 (1995)

0 170 340 510km



- 铁路局
- ○ 铁路分局及其他
- ==== 复线铁路
- 单线铁路
- 电气化铁路
- 窄轨铁路

注：“八五”计划中的南昆、长石、成达、广大铁路正在建设中。



目 录

上 篇

| | | | |
|----------------------|----|-------------|-----|
| 1876 | 1 | 1908年 | 49 |
| 1877年、1879、1880年 ... | 2 | 1909年 | 53 |
| 1881年 | 3 | 1910年 | 57 |
| 1885、1886年 | 4 | 1911年 | 58 |
| 1887、1888年 | 5 | 1912年 | 61 |
| 1889年 | 6 | 1913年 | 65 |
| 1890、1891年 | 7 | 1914年 | 68 |
| 1893、1894年 | 8 | 1915年 | 71 |
| 1895年 | 9 | 1916年 | 73 |
| 1896年 | 11 | 1917年 | 75 |
| 1897年 | 14 | 1918年 | 76 |
| 1898年 | 16 | 1919年 | 78 |
| 1899年 | 23 | 1920年 | 81 |
| 1900年 | 26 | 1921年 | 83 |
| 1901年 | 28 | 1922年 | 85 |
| 1902年 | 29 | 1923年 | 89 |
| 1903年 | 31 | 1924年 | 91 |
| 1904年 | 33 | 1925年 | 94 |
| 1905年 | 35 | 1926年 | 96 |
| 1906年 | 40 | 1927年 | 98 |
| 1907年 | 43 | 1928年 | 101 |

| | | | |
|-------------|-----|-------------|-----|
| 1929年 | 104 | 1939年 | 143 |
| 1930年 | 108 | 1940年 | 145 |
| 1931年 | 111 | 1941年 | 147 |
| 1932年 | 113 | 1942年 | 149 |
| 1933年 | 115 | 1943年 | 150 |
| 1934年 | 120 | 1944年 | 151 |
| 1935年 | 124 | 1945年 | 152 |
| 1936年 | 128 | 1946年 | 156 |
| 1937年 | 134 | 1947年 | 162 |
| 1938年 | 140 | 1948年 | 165 |

下 篇

| | | | |
|-------------|-----|-------------|-----|
| 1949年 | 171 | 1964年 | 284 |
| 1950年 | 183 | 1965年 | 287 |
| 1951年 | 194 | 1966年 | 292 |
| 1952年 | 202 | 1967年 | 297 |
| 1953年 | 211 | 1968年 | 301 |
| 1954年 | 218 | 1969年 | 304 |
| 1955年 | 225 | 1970年 | 307 |
| 1956年 | 232 | 1971年 | 311 |
| 1957年 | 242 | 1972年 | 314 |
| 1958年 | 248 | 1973年 | 318 |
| 1959年 | 258 | 1974年 | 320 |
| 1960年 | 266 | 1975年 | 323 |
| 1961年 | 270 | 1976年 | 328 |
| 1962年 | 275 | 1977年 | 331 |
| 1963年 | 280 | 1978年 | 334 |

| | | | |
|-------------|-----|-------------|-----|
| 1979年 | 341 | 1989年 | 428 |
| 1980年 | 349 | 1990年 | 438 |
| 1981年 | 355 | 1991年 | 446 |
| 1982年 | 360 | 1992年 | 454 |
| 1983年 | 368 | 1993年 | 466 |
| 1984年 | 378 | 1994年 | 478 |
| 1985年 | 388 | 1995年 | 488 |
| 1986年 | 400 | 附 录..... | 502 |
| 1987年 | 409 | 后 记..... | 513 |
| 1988年 | 419 | | |

5

上 篇

1876年(光绪二年)

7月3日 吴淞铁路上海至江湾段(长8公里)正式通车营业。吴淞铁路是中国大地上出现的第一条营业性铁路。这条铁路是外国侵略者未经中国允许而擅自修建的。从19世纪60年代起,英、俄、法、美等国就企图攫夺中国铁路权益,为扩大对中国的侵略而多次要求在中国修建铁路,但都被清政府拒绝。这条铁路先由美国策划,后由英国修建。1872年12月,由美国驻上海副领事奥力味·布拉特福发起并有英国工商团体参与,以建筑一条“寻常马路”为名,成立吴淞道路公司。1874年7月28日,英国商人在伦敦登记成立吴淞铁路有限公司,接收了前一公司,并以怡和洋行作为其在华代理人。同年12月,开始修筑路基。该路轨距为2英尺6英寸(折合0.762米),轨重为26磅/码(折合13公斤/米)。本年1月20日开始铺轨,2月14日以“引导号”(一译先锋号)蒸汽机车牵引料车运行。这是中国铁路第一次有蒸汽机车行驶。

10月24日 清政府在沿线人民反对筑路呼声日烈和察觉英人未经准许而擅自修建铁路的情况下,经与英方多次交涉,中英双方签订《收买吴淞铁路条款》,议定由中国以规平银28.5万两买回吴淞铁路,英方应在定约之日起,停止未完工程的施工。但英方不守信用,仍继续施工。

12月1日 上海至吴淞镇全长14.5公里的吴淞铁路全线竣工通车。

1877年（光绪三年）

1月29日 福建巡抚丁日昌奏请修建台湾铁路。由于北洋大臣李鸿章、南洋大臣沈葆楨并力支持，因而获得清政府的批准。这是中国政府第一次批准修建铁路。但后因经费无着，丁日昌又于次年5月间因病去职，修建计划遂被搁置。

10月21日 吴淞铁路在中国付清收买价银后关闭。该路后由两江总督沈葆楨下令拆除，并应福建巡抚丁日昌的要求，将钢轨、机车、车辆等器材运往台湾打狗港（今高雄），以备修建铁路之用。但1887年台湾铁路开工时，该项铁路器材因日久锈烂，已不堪再用。

1879年（光绪五年）

本年 轮船招商局总办唐廷枢筹建的开平矿务局向直隶总督李鸿章请求自行出资修建从唐山煤矿区至北塘海口的运煤铁路。李鸿章即专折上奏，得到清廷的批准。但在筹办中，因遭到守旧势力的反对，清廷收回成命，此事未成。

1880年（光绪六年）

12月3日 前直隶提督刘铭传上奏《筹造铁路折》，分析国防形势，建议“急造铁路”。其路线以北京为起点：一经山东至清江浦（今江苏淮阴县城北，为当时从南方去北京舍舟登陆之处，是南北水陆交通的要冲）；一经河南至汉口；一通盛京（今沈阳）；一通甘肃。其中北京至清江浦的铁路尤应先修。他还提出向外国借债以解决资金问题的建议。

12月31日 直隶总督李鸿章上奏《妥筹铁路事宜折》。他除纵论兴建铁路有利于国计民生、军事国防、拱卫京师、漕粮转运、邮递货贸、开发矿藏、商旅往来之外，极力称赞刘铭传请修四大铁路干线的奏议，认为将可以“振兴全局，……俾俄、日两国潜消窥伺之心”。他还建议依照外国建路成例，举借洋债，组织铁路公司，并保荐刘铭传任公司督办。此外，他还建议开采煤铁矿，冶炼钢铁，以供铁路之用，而免“厚费漏于外洋。”由于遭到守旧大臣的反对，李鸿章这个奏折和刘铭传同月3日奏折所议均未被清廷采纳。

1881年（光绪七年）

11月8日 唐胥铁路举行通车典礼。这是中国自办铁路的开端。1879年开平矿务局请求修建唐山至北塘运煤铁路未成后，次年，谋求以运河代替铁路。但地势不宜于开挖运河，于是又重新申请修建铁路，并把线路缩短为唐山至胥各庄，胥各庄至芦台（今宁河）则开挖运河，连接已有的蓟运河，通至北塘海口。同时声明不用机车而以驴马牵引列车，以免震动东陵。这次请求获清廷批准，即派英人金达为工程师，主持修建工程。自唐山至胥各庄，线路长9.7公里。本年初开工，6月9日开始铺轨。轨重为30磅/码（折合15公斤/米），轨距为4英尺8.5英寸（折合1.435米）。到1882年清廷才准用蒸汽机车牵引列车。

11月29日 英国驻华公使威妥玛在与清政府代表李鸿章谈判鸦片税厘问题中，节外生枝地提出中国“如有借款创办铁路、整备水师等，应托英人办理”的要求。李鸿章在其挟制下口头承诺：“若将来中国准造铁路，有需借款，则英商最称殷实，谅无舍此而与他国商借者”。其后英人即据此屡屡强索承贷铁路借款的优先权。

本年 开平矿务局在修建唐胥铁路的同时，在胥各庄设立修车厂。当年，利用开矿用卷扬机的锅炉、蒸汽机及槽钢、铸铁车轮等，装配成一台能牵引100余吨的机车，命名为“中国火箭号”。这是中国铁路生产的第一台蒸汽机车。1884年该厂迁至唐山，改称唐山修车厂。1899年在唐山另择厂址重建。1901年改名为唐山制造厂。此为新中国唐山机车车辆工厂的前身，也是中国历史最久的机车车辆工厂。

1885年（光绪十一年）

6月9日 李鸿章代表清政府在天津与法国驻华公使巴德诺签订《越南条约》。该条约中有“日后若中国酌拟创造铁路时，中国自向法国业此之人商办”的条款，其后法国即据此屡向清政府强索在华筑路权。

10月 清政府为统一指挥海军，成立总理海军事务衙门（以下简称海军衙门），以醇亲王奕譞为总理，庆郡王奕劻、北洋大臣李鸿章为会办。次年李鸿章以“铁路开通可为军事上之补救”为由，奏准将铁路事务划归该衙门管理。从此，在中央政府中有了管理铁路事业的机构。

1886年（光绪十二年）

8月 李鸿章奏准成立官督商办的开平铁路公司，收买官督商办的开平矿务局修建的唐胥铁路，并从胥各庄一端将铁路展筑至芦台。线路终点设在芦台的阎庄贮煤场。该场与蓟运河相邻接。此段线路11月动工，次年5月竣工。唐胥、胥芦两段铁路共长44.8公里，称为唐芦铁路。

1887年（光绪十三年）

3月16日 海军衙门上奏请求展筑唐胥铁路：先南通天津，后北达山海关。这一奏请获得批准。

4月13日 台湾首任巡抚刘铭传奏请在台湾兴办铁路，以适应台湾建省后控制南北的需要。铁路可由官督办，由商建筑和经营，计需工本银100万两，商借商还，官不过问。5月，海军衙门请旨准其开办。6月，台湾铁路台北至基隆段开工修建。

4月26日 开平铁路公司公布招股章程，拟在上年已筹集股银25万两的基础上添招1万股，每股银100两，计100万两，指定英商汇丰银行为收款银行。计划将唐芦铁路由芦台起续建，中经北塘、大沽而至天津，并鉴于线路延展，将公司更名为中国铁路公司。由于无人附股，招股计划落空，接着转而改为议借洋款。

秋季 李鸿章因修建津沽铁路（芦台经汉沽至天津的铁路）的资金不足，向英商怡和洋行和德商华泰银行借款，分别为库平银63.7万余两和43.9万余两，均为年利5%。此为中国举借外债修建铁路的开始。这两笔外债属于周转性商业贷款，不附带其他条件，于1889年还清。

1888年（光绪十四年）

秋季 为适应唐津铁路通车后铁路人才的急需，在天津北洋武备学堂开办一个铁路班，有学生约20人，聘德人教授铁路工程和行车运输课程。1892年冬有学生12名毕业，均分配在关东铁路参加新线修建工程。以后未再招生。

10月9日 直隶总督李鸿章于津沽铁路竣工后，率同官商自天津乘坐火车至唐山，对分三段建成的长130公里的唐津铁路

(唐胥、胥芦、芦津三段的合称)全线查验巡视。他在向清廷汇报此行情况的奏折中称：“铁路一律平稳坚实，”自天津至唐山，“只走一个半时辰，快利为轮船所不及……铁路洵为今日自强之急务”。并乘机向清廷提出“接造由天津至通州铁路”的建议。

11月30日，李鸿章与奕譞以海军衙门的名义奏请修建津通铁路。奏折中称：此路可承办漕粮、俄茶运输，商旅较多，路收充裕，股息可以从优，附股者众；且每年可从股息中抽取10%，以济海军饷源。清廷予以批准。

12月4日 中国铁路公司为修建津通铁路在上海《申报》刊登招股广告，计每股银105两。由于不久清廷下令津通铁路缓修候议，此次招股未成为事实。

1889年（光绪十五年）

1月21日、22日 清廷连日颁发上谕，将御史余联沅等诸大臣反对修建津通铁路的奏折9件发交海军衙门，命其会同军机大臣妥议具奏。

2月14日 清廷颁发上谕，着各省将军督抚庆裕等13人就修建津通铁路事各抒己见，迅速复奏。

4月1日 两广总督张之洞奏请缓修津通铁路，改筑“自京城外卢沟桥起，经河南达湖北汉口镇”之铁路，即卢汉铁路。拟分四段施工，八年建成，每年需筹经费银200万两。

5月5日 清廷颁发上谕，采纳张之洞关于修建卢汉铁路的奏议，斥责反对修建铁路的诸大臣为“偏执成见，不达时务”。同时，明白宣告：“毅然兴办”铁路，并以之定为“自强要策，通筹全局，次第推行”。至此，在修建铁路问题上的两种不同意见的斗争，始告结束。

8月27日 清廷派新由两广总督调任湖广总督的张之洞与