

吉林省铁道志大事志

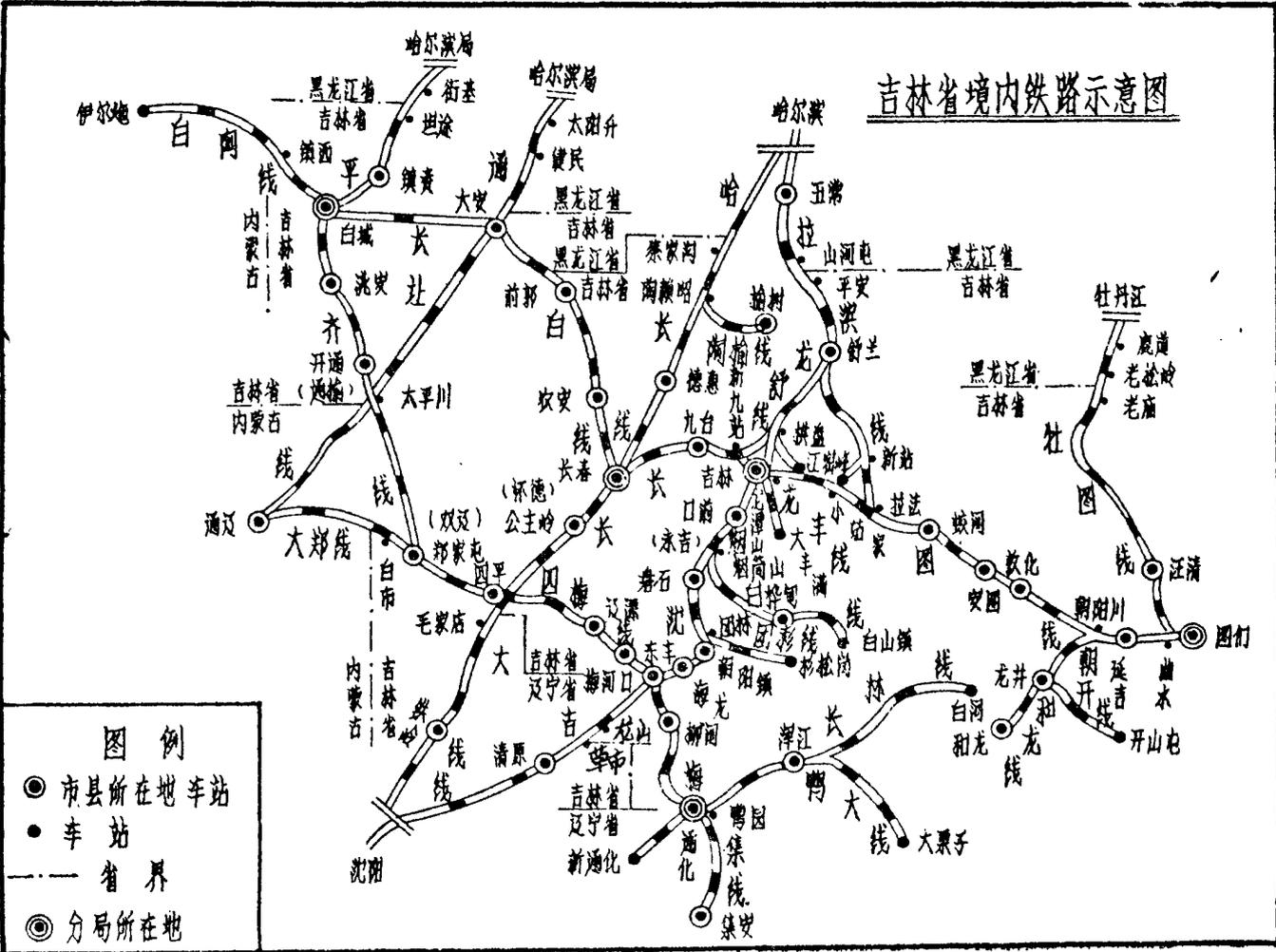
吉林省铁道志编辑室
一九八七年十月

吉林省铁路大事记

1891年—1985年

主 审	赵自强
主 编	陈绍彭
副主编	才广忱
主 笔	冯 彬
编 辑	曲洪珍

吉林省境内铁路示意图



- 图例**
- 市县所在地 车站
 - 车站
 - 省界
 - ◎ 分局所在地

大事记编写说明

为适应当前经济改革的需要，根据吉林省地方志编辑委员会的统一安排，我们编写了《吉林省铁路大事记》（以下简称《大事记》），供各级领导干部在工作中借鉴和参阅。

本《大事记》以编年体和纪事本末体两种形式，记载自1891年至1985年共95年发生在吉林省境内铁路上的大事。包括5个时期，即：

- 一、1891年至1911年10月清朝时期；
- 二、1911年10月至1931年9月中华民国时期；
- 三、1931年9月至1945年8月日伪统治时期；
- 四、1945年8月至1949年9月解放战争时期；
- 五、1949年10月至1985年中华人民共和国成立后时期。

本《大事记》共有420条，约4万多字，分9大类：（1）铁道建设、生产、业务活动44.9%；（2）机构人事变动14.8%；（3）重要会议5.1%；（4）领导干部动态4.1%；（5）领导机关重要决定、通知等3.1%；（6）外事活动4.1%；（7）解放前反满抗日活动3.3%；（8）水害、重大、大事故4.4%；（9）其他16.2%。

1840年的鸦片战争，使中国沦为半封建半殖民地社会。从19世纪中叶至20世纪初，各帝国主义列强在“门户开放，利益均沾”的招牌下，发动了无数次瓜分中国的侵略战争。同时，又进行着激烈

的争夺。它们争夺的首要目标就是取得对铁路的修筑权和经营权，以便为它们的侵略政策服务。

吉林省地处东三省中部，是东北的心脏地带，战略地位十分重要。因此，各列强主要是日本帝国主义和沙皇俄国对吉林省铁路的争夺尤为激烈。在日俄战争中沙俄战败后，沙俄势力被逐出南满，开始形成了南日北俄的局面。而在吉林省，则日、俄两强势力同时并存。辛亥革命后，北洋军政府更加依赖于帝国主义。“9.18”事变，日本帝国主义侵占了整个东北，开始了对东三省铁路的全面控制。1945年8月，日本无条件投降。1949年10月，中国人民革命战争的胜利，结束了帝国主义、封建主义和官僚资本主义在中国的统治，建立了中华人民共和国。从此，吉林省铁路和全国铁路一样，开始进入发展时期。

本《大事记》真实地记录了近1个世纪内吉林省铁路解放前各列强争夺、解放后迅速恢复和发展的历史事实。对解放前的历史资料，按照“详今略古”的原则，尽量做到选用资料少而精，表答意义简而明，重点放在人民铁路的发展上。

本《大事记》在编写过程中，得到了图们、通化、长春、吉林等铁路分局史志办公室，白城地区办事处、吉林工程处、沈阳工业公司吉林联络组史志办公室以及沈阳铁路局史志办公室李文国同志、吉林老干部部詹景奎同志提供的许多宝贵资料，沈阳铁路局吉林档案室给了大力协助。在此，一并致以诚挚的谢意。

本《大事记》有遗漏、错误之处，希望读者特别是知情者在阅后提出意见，以便充实、修改，进一步完善。

吉林省铁道志编辑室

一九八七年九月

1891年

4月 清政府鉴于沙俄政府积极建筑自海参威及车里雅宾斯克两端同时动工的西伯利亚铁路，决定缓办芦（沟桥）汉（口）铁路，先筑关东铁路，派李鸿章为督办。李鸿章委派金达踏勘关东铁路，自山海关至沈阳、吉林、宁古塔，达图们江的琿春。

1896年

5月22日 李鸿章在俄京奏准签订密约，准许沙俄建筑自西伯利亚的赤塔横穿我国黑龙江、吉林两省至南乌苏里河以达海参威的铁路。

9月8日 中俄《北京协约》订立。由中国驻俄大臣许景澄和华俄道胜银行签订建造经营东省铁路合同12条，东省铁路公司章程30款。中国出银500万两与华俄道胜银行合股。公司管理铁路期限自全路通车之日起以80年为限，80年期满后全路无偿归中国政府，但自通车之日起满36年后，中国有赎回此铁路之权。

1897年

8月27日 东省铁路在吉林省东部国境三岔口举行开工典礼。

1898年

3月27日 沙皇俄国以德国强占山东半岛胶州湾为借口，强迫清政府签订《旅大租地条约》（又名《巴布福条约》），取得修筑东清大铁道南部支路（从哈尔滨经长春、沈阳到旅顺）的特权。

5月28日 东清大铁道南部支路哈尔滨至长春段动工修建。

7月6日 东清大铁道南部支路长春至旅顺段，南端从旅顺口，北端从长春北宽城子分别动工修建。

从1899年11月至1900年6月，东清铁路先后自烟台、天津、上海等地招募土、石、木工等工人，前后共计17万人。

1900年2月，东清铁道南部支路哈尔滨到长春段，铺轨到窑门（今德惠）。这是吉林省正式有铁路之始，并由此向南到宽城子。长春至旅顺段，铺轨从南向北亦进入吉林省境内。1901年7月18日，长春至旅顺段在公主岭接轨。至此，东清铁路南部支路完工通车。1902年1月15日，东清铁道南部支路关键工程——第二松花江大桥全部完工并开通使用（该桥于1901年4月22日开工）。哈尔滨至宽城子238.6公里宽轨（1,524米）铁路铺轨完工。1903年7月14

日（俄历7月1日），东清大铁道干线与支线（哈尔滨～长春～旅顺）全线正式开通营业。该线全长704.3公里（吉林省境内244.5公里）。

1902年

6月25日 吉林将军长顺奏准筹款自修吉（林）长（春）铁路，约计需银2百数十万两。户部先拨银80万两，其余就地筹集。

7月11日 中俄签订关于吉（林）长（春）铁路由东省铁路修造的协定。1905年5月，清政府乘“日俄战争”之机，令吉林政府收回吉长路权，设立“吉长铁路公司”，筹备施工。同年12月22日，“日俄战争”结束，日本强迫清政府在赎买新奉路时，将吉长路贷款权卖与日本。

10月6日 沙俄财政大臣维特奉沙皇旨意到东北视察东清铁道，行抵哈尔滨，吉林将军长顺赴哈迎接。

1905年

9月5日 日俄战争结束后，日俄签订《朴资茅思条约》，沙俄承认将东清大铁道南部支路南段（宽城子以南，今长大铁路）及其所属支线，无条件让与日本。

1906年

5月11日 日本将东清大铁道南部支路南段（今长大铁路）改称南满铁路。

1907年

4月1日 根据日本天皇1906年6月7日第142号敕令，日本内阁于1906年11月26日宣布成立“南满洲铁道株式会社”（以下简称“满铁”），在东京召开成立大会，后迁至大连。1907年4月1日，日本“野战提理部”（编者注：关东军管理铁路的机构名称）将长春至旅顺口的铁路全部移交“满铁”。“满铁”于同年5月开办全线营业。

4月15日 清廷外务部与日本大使签订《吉长铁路合同》，借款总额达250万日金。同月，清廷与日本在北京缔结《新奉、吉长铁路协约》。

5月6日 南满铁道大连至长春的复线工程开工。1934年9月26日正式通车营业。该线全长704.3公里（吉林省境内244.5公里）。

其中：

奉天（沈阳）～铁岭71.4公里，1919年开工，1921年11月15日

通车。

铁岭~长春233.4公里，1934年9月26日通车。

6月13日 日俄在俄都谈判宽城子站的归属问题，沙俄以56万卢布的代价，换取宽城子站（二道沟站）为东清铁道所有。

7月1日至1908年4月30日 “满铁”将窄轨铁路扩建为1,435毫米的标准轨距铁路。

同月 吉林爱国士绅、工商界、学生为抵制日本侵略，夺回吉长铁路自筑权，成立“吉林公民保路会”，公推“吉林自治会”会长松毓为“保路会”会长。要求清廷废除有关吉长铁路条约。该会公布了《吉林公民保路会简明草章》与《吉林地方自治会代公民保路会稟请吉长铁路筹款自筑请愿书》。

8月30日 中俄签订《吉林铁路公司购地合同》，其中规定吉林省东段铁路占地55,000垧。

11月3日 “满铁”设西宽城子站（今长春站）开始运营，做为南满本线的终点站。同年12月1日，西宽城子站开始正式营业。

1908年

11月12日 清政府与日本签订新奉、吉长铁路借款续约，允许日本动工修建，借款总额为吉长所需款项的半数，即215万日元，年息五厘。并规定吉长铁路由日方派总工程师监修。当时吉林绅商要求自办，未准。

12月 日本在吉林省城（今吉林市）设立满铁株式会社。同

月，又设立“满铁”吉林医院，又名东洋医院（即今重庆路原铁路医院旧址）。

1 9 0 9 年

3月1日 南满铁路西宽城子站（今长春站）与东清铁道二道沟站（宽城子站）接通。

8月6日 因清政府与日本签订新奉、吉长铁路借款续约，东三省开始抵制日货。

8月18日 中日订立《吉长铁路借款细目合同》，向日借款215万日元，借期为25年。

9月4日 中日图们江中韩界务条款规定，中国将吉长铁路展造至韩国会宁，与韩国铁路接通。

9月6日 日本正式取得吉会路修筑权。吉林省商民申请清廷外务部，要求“乘尚未签押之际，取消此议”。

10月20日 在长春设立吉长铁路总局。1913年12月1日，吉长铁路总局改组为吉长铁路管理局。1918年1月1日，日本强行接管了吉长铁路。

12月2日 吉（林）长（春）铁路开工典礼在长春举行。1910年5月9日，吉长路正式开工。1912年10月竣工。1912年10月20日通车营业。该线全长127.7公里。

吉长路建成，但长488米的土们岭隧道未建，铺便线通车。该隧道于1918年10月1日开工，1920年9月19日完工，拨归正线。

1927年，吉长铁路正线30公斤 A钢轨换为40公斤 B钢轨。

1 9 1 1 年

10月10日 辛亥革命推翻了清朝的统治，“东清铁路”改名为“中东铁路”。

1 9 1 3 年

7月1～3日 吉长铁路发生大洪水，3天降雨量为209.4毫米，头道沟～东长春间路基冲毁40余处，东长春～安龙泉一段线路被洪水淹没3.2公里，饮马河大桥附近一片汪洋，41号桥钢梁被冲掉3孔，桥墩流失，桥台倾斜，桦皮厂附近第120号桥两侧线路冲毁1.5公里。全线11座桥梁损坏，中断行车16天。

1914年2月28日，3月5日，3月7日，吉长路连续遭受严重雪害，最多中断行车5天。

1914年7月，吉长路因大水中断行车两天。

10月5日 日本以承认袁世凯的中华民国政府为交换条件，与袁世凯订立了《满蒙五路借款修路预约办法大纲》（密约）。使日本取得了四平～郑家屯、长春～洮南、洮南～承德、开原～海龙、海龙～吉林五路的借款权。

1915年

12月1日 日本依据与袁世凯签订的21条，要求签订新约，改组吉长铁路，委托日人管理。1916年12月1日，中日改订吉长铁路草约。1917年10月12日，北洋政府交通、财政两部与“满铁”订立《吉长铁路借款合同》，款额650万日元。工务、运输、会计三主任均用日本人，并将该线委托“满铁”代管。（吉长路借款合同已订三次，第一次1907年4月15日，第二次1908年11月12日，第三次1909年8月18日，此次是第四次）。

12月17日 中日签订四（平）郑（家屯）铁路借款合同，款额500万日元。

1917年

4月15日 四（平街）洮（南）铁路开工，同年12月1日，四洮铁路四平至郑家屯段完工。1918年1月11日开通营业。四洮铁路是北洋政府用日本借款，由“满铁”包工修建的。本段长87.9公里，1931年为避水患改线增加4.9公里，总长为92.8公里。1922年9月，四洮铁路郑（家屯）洮（南）段开工，1923年10月，四洮铁路全线竣工。1924年7月全线通车营业。该线全长原为312.1公里，1931

年改线时增加4.9公里，1933年8月迁站后又增加3.9公里，总长为320.9公里。

1 9 1 8 年

1月7日 吉林省议会、农务会、工务会、教务会和绅董公所代表召开联合大会，通过吉长路局局员给省议会的报告和意见书，反对“满铁”窃夺吉长铁路，要求取消接受协议。

2月 东清铁道改名为中国东省铁路（中东路）后，北洋政府任命吉林省长郭宗熙为东省铁路督办。1919年8月，又改任吉林督军鲍贵卿为东省铁路督办和护路军总司令。

6月18日 段祺瑞和日本兴业银行签订吉会铁路借款预备合同（密约），领到垫款一千万日元。

9月28日 段祺瑞和日本兴业等银行签订满蒙四路借款预备合同（密约），领到垫款两千万日元。四路是：吉（林）开（原）、洮（安）长（春）、洮（南）热（河）及自洮热线的一点至海口。（与1913年签订的五路不同之处，是将开海和吉海路合并。）

1 9 1 9 年

9月8日 中日签订四洮铁路借款合同。原向日本正金银行借款4,500万日元，建筑自郑家屯至洮南及郑家屯至通辽两线。后改

向“满铁”借款承筑（郑洮线长228.1公里，1924年通车，郑通线长114.5公里，1922年通车）。

1 9 2 0 年

4月21日 吉林督军接收东省铁路。6月1日，宋小濂为东省铁路公司督办，张景惠为东省铁路护路军总司令，原任鲍贵卿辞公司职。1929年12月任莫德惠为督办。

1 9 2 1 年

4月1日 郑通支线，郑家屯~通辽（白音太来）开工。同年10月末竣工，1922年1月通车营业。该线全长114.5公里。

1 9 2 2 年

7月27日 吉林市各界两千余人集会，抗议日本修筑天图铁路（天宝山至图们），

8月 天图轻便铁路开工。

11月8日，“中日合办”的天图轻便铁路合同签订。该路

由天宝山经老头沟、延吉、龙井村至图们江左岸的开山屯为干线，又由朝阳川至延吉为支线，共长111公里。该路是日本吉会路计划的一部分。1924年10月，该路竣工，同年11月1日，该路通车营业。全长101公里。

延吉支线，朝阳川至延吉（局子街）1922年8月开工，1924年10月竣工，同年11月1日通车，该支线长10公里。

注：本路轨距为2英尺6英寸（0.762米）。1933年，伪满将本线收买，并把干线老头沟至朝阳川段和支线的朝阳川至延吉段，改建为敦图线。干线的朝阳川至开山屯段改线，并缩短距离约21公里。改用标准轨距（1.435米）。

10月1日 北洋政府交通部向“满铁”借日金50万元，以吉长铁路余利为担保。

12月20日 国有吉长、四洮两路经由南满铁道的旅客、行李、包裹联运合同签订，自1923年1月1日起实行。同年同月21日，该两路经由南满铁道的货物联运合同签订。

1 9 2 3 年

4月14日 国有四洮铁路与南满铁路旅客联运契约签订。6月2日，又签订了货物联运契约。8月30日，又签订了旅客联运扩展至朝鲜铁道的契约。

1 9 2 4 年

5月31日 中俄恢复邦交，订立中俄解决悬案大纲协定及暂行管理中东铁路协定。苏联政府允诺中国以中国资本赎回中东铁路。对于中东铁路之前途，只能由中苏两国取决，不许第三者干涉。中东铁路设理事会为议决机关，置理事10人，中俄各5人，理事长为中国人，副理事长为俄人。设监事会，置监察5人（中2俄3），监事会长为中国人。设铁路局局长1人为俄人，副局长2人，中俄各1。所有各级人员两国对等分配。

6月18日 奉海铁路决定修建。奉天省政府拟修沈（阳）至海（龙）铁路，要求南满铁道放弃满蒙四路合同内之开（原）海（龙）一段铁路，如能同意，即签订承造洮昂铁路合同为交换条件。1924年6月18日，“满铁”复函同意。故省政府即着手设立官商合办的奉（天）海（龙）铁路公司，集商股，聘本国工程师，动工兴建。这是东三省自建自营铁路的开端。

1 9 2 5 年

2月11日 张作霖任命吉林督军张作相兼代中东铁路护路军总司令。