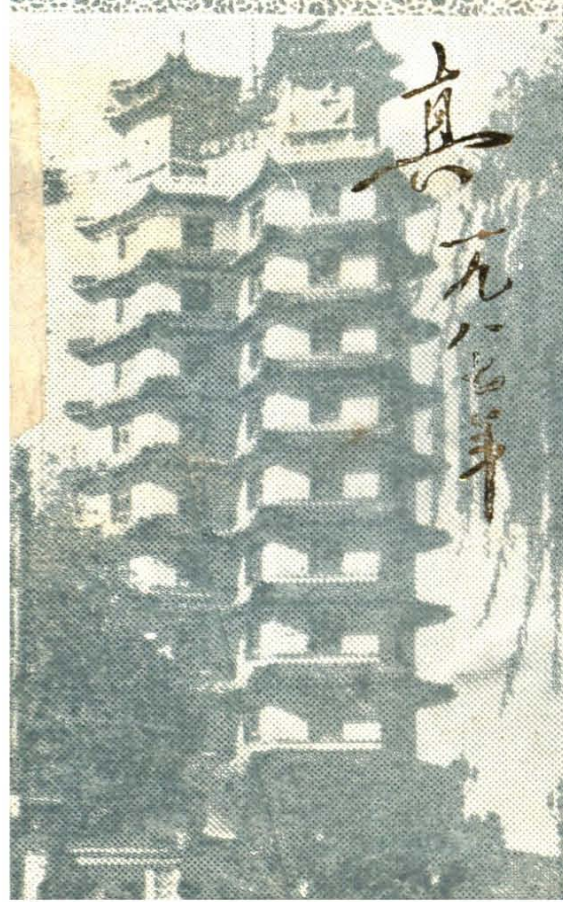




中國鐵路工人運動史大事記
 一九二一—一九四九

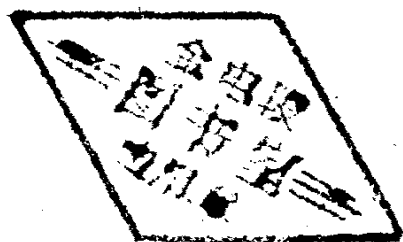


彭

真
 一九八七年

中国铁路工人运动史大事记

1881—1949



中华全国铁路总工会

1987.11

中国铁路工人运动史大事记

*

(内部发行)

中华全国铁路总工会编

沈阳铁路局锦州分局印刷总厂印刷

开本：787×1092 1/32 印张：11 字数：238千

1988年第1版 1988年第1次印刷

印数：00001—13500

批号：87—1221 定价：2.05

中國工人階級要奮起
二七大革命為全面開
創社會主義現代化建
設的新局面而奮鬥

葉劍英 1987年

叶劍英同志為紀念二七大罷工六十周年題詞

邓小平同志为纪念二七大罢工六十周年题词

中国工人阶级高举二七革命
传统，为把我国建设成为现代化的，高
度文明，高度民主的社会主义强国，为
推进人类进步事业，而努力奋斗！

邓小平 一九八三年
一月廿六日

中國工人階級要
 揚二七革命傳統，永
 遠不忘過去，正確對
 待現在，努力創造未
 來！ 李先念

一九八三年二月一日

紀念二七大罷工六十週年，
為建設社會主義而奮鬥！

陳雲
三八、一、廿八

祝全國鐵路戰國
志的發揚“二七”革命
精神為實現社會
主義的化做先鋒
為紀念鐵總成立六十周年題
彭真
一九五九年二月

彭真同志為紀念鐵總成立六十周年題詞

前 言

中国铁路工人运动有悠久的历史，是中国工人运动的一个重要组成部分，在中国革命史上占有一定的地位。

编写《中国铁路工人运动史大事记》，是为广大铁路职工了解铁路工人队伍产生的历史条件、成长过程以及在长期斗争实践中形成的革命精神和优良传统，以激励广大铁路职工在坚持四项基本原则和深入改革、开放的过程中，为两个文明建设做出新贡献；为铁路各部门进行职工思想教育提供资料；为路内外铁路工运史研究和教学工作者提供素材。

大事记从1881年修建唐胥铁路开始，到1949年中华人民共和国成立，对这一历史时期铁路工人运动中的大事，均按时间顺序编写，有些按事件适当集中。为反映铁路特点，对中国共产党和全国工运大事从简记述。此书主要是根据目前我们所掌握的材料，吸收前人的研究成果，参考路内外有关铁路工运的著述、资料编写而成。

本书自征求意见稿发行以来，得到路内外老一辈革命家、领导干部、专家、学者、工会工作者和广大铁路职工的热情关怀和帮助，提出了许多宝贵意见。彭真同志为本书题写了书名，还有许多革命老前辈也曾为铁路工人运动题过词。这是老一辈革命家对广大铁路职工的关怀和鼓舞。

对来自各方面的意见，编者进行了认真的研究和讨论，对本书作了许多重要的修改和补充：第一，增加了老一辈革命家对铁路工人运动的题词；第二，在每个时期的开头增加

了导语，对各个时期的历史背景、主要矛盾、斗争特点等作了简要的说明；第三，修订中增加了若干重要条目，对一些有出入和较小的条目，作了进一步核实和删减；第四，在文字方面作了进一步加工、精练，并增加了附录部分。

本书在编写和修改过程中，得到了中共铁道部党校党史教研室的鼎力合作，其中第一、二、六部分分别由党校党史教研室副主任、副教授王毅民、副教授叶向欣和庄家璐同志编写，第三、四、五部分由铁总工运史研究室尉国干、杨文福编写；杨文福对全书进行了统编和修改；尉国干、王毅民审校。

铁总原主席王志杰、吴楚等老工会工作者对本书的编写提出了指导性意见并审稿；全总工运史研究室和路内外许多单位和同志对成书给予了支持和帮助，在此一并致谢。

由于时间仓促、资料 and 水平所限，错误和疏漏在所难免，恳请读者批评指正。

编 者

1987年11月

目 录

一、中国近代铁路的修建和早期铁路工人的斗争 (1881年—1919年5月)	(1)
二、建党初期铁路工人运动的兴起 (1919年5月—1923年12月)	(41)
三、革命统一战线的建立和铁路工人运动的复兴 (1924年1月—1927年7月)	(95)
四、大革命失败后铁路工人运动的艰难历程 (1927年8月—1937年7月)	(150)
五、抗日战争中铁路工人的英勇斗争 (1937年7月—1945年9月)	(239)
六、解放战争中铁路工人的卓越贡献 (1945年9月—1949年10月)	(282)
附录:	
(一) 部分铁路兴修时间表	(340)
(二) 部分铁路工厂建厂时间及解放时间表	(343)
(三) 中国历史纪年对照表	(345)
(四) 韵目代日表	(347)

一、中国近代铁路的修建和 早期铁路工人的斗争

(1881年—1919年5月)

1840年英国侵略者对中国发动了鸦片战争，用炮舰轰开了中国闭关自守的大门。在西方资本主义列强的侵略和压迫之下，封建的中国，从此开始沦为半殖民地半封建社会。帝国主义、封建主义同人民大众的矛盾日益尖锐和深化。

资本主义列强为了扩大商品市场，掠夺廉价的原料和劳动力，为了输出过剩的资本，竞相在中国争夺修建铁路权。腐朽软弱的中国封建统治者，不惜出卖国家主权，以维护自己的反动统治。资本主义列强或者用强制的手段，通过不平等条约，取得在中国直接修建、直接占有、直接经营铁路的特权；或者采取贷款形式，附有种种侵犯主权的条件，以控制中国铁路权。这样，在中国土地上，日益增多地形成了各个帝国主义控制下的大小不等的支配中心和势力范围。因此，中国近代铁路的建设和发展，不仅是中国近代社会半殖民地化的具体体现，而且在它的形成过程中，起到了加速作用。中国近代铁路建设的殖民地半殖民地性质，是中国近代铁路建设的一个基本特点。

中国最早出现的铁路，是1876年英国侵略者用欺骗手段修建的吴淞铁路。此路清政府收回后，很快拆毁。1881年修建

的唐胥铁路，是中国自建铁路的开端。唐胥铁路建成之后，虽是路矿兼营，但在近代中国社会中毕竟出现了第一批铁路工人。1886年成立开平铁路公司，唐胥铁路开始独立经营，中国铁路工人成为一支独立的产业工人大军。从1881年到1919年的38年间，共建成铁路10924公里，铁路工人队伍也随之发展到大约84000人。

半殖民地半封建社会中的铁路工人，深受帝国主义、封建主义和官僚买办资产阶级的残酷压迫和剥削，从它产生起，就开展了各种形式的斗争。中国铁路工人的早期斗争虽然是自发的，但有其突出的特点：第一，中国铁路工人的自发斗争首先是从反对直接压迫和剥削他们的监工和工头开始的。这同半殖民地中国的铁路工人所处的历史条件和社会地位有密切的关系，表现了中国铁路工人具有更强的革命性和战斗性。第二，中国铁路工人特别是东北铁路工人，由于受到俄国革命的影响，在近代中国无产阶级中较早地接受了马克思主义的影响和教育，所以他们的斗争带有更多政治斗争的色彩，表现了中国铁路工人的觉悟程度。

1881年

1881年5月

1876年开平煤矿公司(原称开平矿务局)成立，直隶总督李鸿章指派轮船招商局总办唐廷枢主持，1879年出煤。为了运煤需要，经李鸿章奏请清政府修建自唐山至胥各庄铁路，以与运煤运河衔接，通至北塘海口。由于清廷守旧大臣反对，未得获准。1880年，开平煤矿公司复请修筑轻便铁路，

方得批准。1881年5月开工修建。

1881年6月9日

唐胥铁路开始铺轨。11月8日举行通车典礼，路长9.7公里。但清朝皇室以“行驶震动陵寝，黑烟损害庄稼”为理由，不许使用蒸汽机车，只准用骡马拖拉车辆，人称“马车铁路”。直到1882年才改用机车牵引。

唐胥铁路是中国自办的第一条铁路。它隶属于开平煤矿公司。在铁路上劳动的工人，虽然由于“路矿兼营”，并不固定在铁路上，但是近代中国社会中，毕竟出现了第一批铁路工人。

1881年

我国工人自己制造的第一台蒸汽机车——龙号机车诞生。这台机车是开平煤矿公司胥各庄机修厂工人制造的。机车的锅炉和车架都是利用煤矿的旧材料改造的，车轮是生铁铸的，结构虽然简单，却生动地体现了我国工人阶级的创造才能。这台机车曾为唐胥铁路拉运建筑材料。

1884年

1884年

1880年兴建的开平煤矿公司胥各庄机修厂于本年迁至唐山，改称唐山修车厂，是我国历史最久的机车车辆工厂。后称唐山制造厂，亦称南厂，现为唐山机车车辆工厂。

1885年

1885年4月

清政府设立“总理海军事务衙门”。由于“铁路开通为军事上之补救”，所以将铁路事务归该衙门管辖。

1885年6月9日

清政府授意北洋大臣李鸿章和法国公使巴特纳在天津签订了屈辱的《中法新约》。中国本是战胜国，却以战败国身份签订和约，从而结束了中法战争。条约第七款规定：“日后若中国酌拟创造铁路时，中国自向法国业此之人商办，其招募人工，法国无不尽力襄助，惟彼此言明不得视此条为法国独受之利益”。这是清政府准许外人修造铁路的开始。

1886年

1886年

直隶总督李鸿章奏准清政府把唐胥铁路延展到芦台，并设立开平铁路公司，把唐胥铁路收买过来，独立经营铁路。开平铁路公司是中国自办的第一个铁路公司，号称商办，实际是“官督商办”。在这个公司的主持下，唐胥铁路于1887年展筑到芦台，两段共长45公里，改称唐芦铁路。此时，中国铁路工人开始从矿业工人中分离出来。

1887年

1887年6月

清政府于1877年4月7日曾采纳福建巡抚丁日昌的主张，首次批准建筑台湾铁路，也是清政府批准建筑铁路的第一个命令。但限于经费无着，旋即中止。中法战争后，台湾单独建省，首任巡抚刘铭传于1887年6月，重新奏准成立台湾铁路总局，集资银100万两，首先修建了由台北向东到基隆，向西南到新竹的共长约100公里的铁路。

1887年

总理海军衙门请开铁路以固国防，从此铁路成为国家要政之一。李鸿章奉海军衙门之命，将开平铁路公司改组为中国铁路公司，并将唐芦铁路向南展筑到大沽，再到天津。

1888年

1888年秋

唐芦铁路完成了由芦台到天津的一段，长86公里。至此，东起唐山，西至天津，全线130公里通车，称唐津铁路。

唐津铁路筑成后，按原定计划是向东延长到山海关。但是为了发展铁路营业，铁路公司决定修天津至北京附近通州的“津通铁路”。津通铁路的兴修，虽然获得了批准，但遭到清室顽固派的反对。围绕着“增固海防”与“开门揖盗”，掀起了一场激烈的争论。

1889年

1889年5月6日

两广总督张之洞奏请缓造津通铁路，改建芦沟桥至汉口铁路。其理由是：一则能沟通中原腹地，转运客货，便于军队南北调动，有利于巩固清朝统治；二则线路远离海洋，“无虑引敌”。此议被清政府采纳。

清政府内部经过争论后，于本日下诏书斥责顽固派反对铁路为“偏机成见，不达时务，”同时宣布兴建铁路为“自强要策”，“应统筹天下全局，次第推行”。

1889年

兴建铁路的政策确定后，李鸿章开始筹划修筑唐山到山海关的铁路。该路于本年由唐山向北展筑，1890年建成24公里，到古冶林西煤矿。1894年修至山海关。天津至山海关全线通车，称津榆铁路。

1891年

1891年4月

沙俄政府为了进一步向远东扩张，于1891年3月宣布了修建西伯利亚铁路直达海参崴的计划。李鸿章以“俄患日亟”为理由，奏准展筑关东铁路（山海关至绥中）。1891年4月，清政府派李鸿章督办关东铁路，把原拨给芦汉铁路的官款改拨给关东铁路，在山海关设立“北洋官铁路局”。