

慶応4年	(1868)6月鉦山技師コワニ工生野鉦山勤務(明治10年1月まで)
明治4年	(1871)12月鉦山技師ムーセ(ムーシェ)生野鉦山勤務(明治13年4月まで)
明治4年	以後、フランス人技師宿舍1号館、2号館(ムーセ旧居)が建設された。
明治9年	生野鉦山寮馬車道が完成した。(生野-姫路飾磨港間49Km)
明治11年	11月神子畑鉦山が再発見された。
明治12年	神子畑鉦山開坑に着手する。
明治14年	神子畑鉦山の本格開坑、開発が始まる
明治19年	神子畑-生野間の馬車道建設が始まる。
明治20年	神子畑-生野間の馬車道完成、神子畑鑄鉄橋を含む5つの橋が架けられる。
明治20年	生野鉦山2号館(ムーセ旧居)が生野から神子畑に移築された。
明治20年	神子畑鉦山最盛期3,000人を超す。
明治22年	羽瀨鑄鉄橋台風のため流出、すぐに修復される。
明治22年	神子畑-生野間馬車道にレールが敷設された。
明治29年	生野鉦山が宮内省から三菱に払い下げられた。
明治33年	三菱により明延鉦山の開発が進められた。
明治40年	明延鉦山にて錫が発見された。
明治42年	明延鉦山にて本格的に採鉦が始まった。
明治43年	明延-神子畑間、山路を牛馬により運搬を開始した。
明治45年	明延-神子畑間、空中索道での運搬に替わった。
大正8年	神子畑鉦山採鉦を休止した。
大正8年	これに替わり神子畑にて錫鉦石の選鉦がスタートした。
大正11年	香川県直島に銅精錬所が新設された
大正11年	神子畑-生野間の馬車道のうち、羽瀨-生野間が廃止され39年間の使命を終えた。
大正11年	神子畑-羽瀨間の馬車道が新井駅まで延長された。
大正11年	播但線新井駅からの貨車輸送が始まった。
昭和4年	4月明延-神子畑間の隧道(全長6,136Km、トンネル部分3,925M)が完成し、電気軌道による鉦石運搬が始まった。その後、神子畑-新井駅間の馬車軌道は、バッテリー式機関車にとって替わった。
昭和32年	鉦石運搬が貨車輸送に替わりトラック輸送となった。
昭和32年	神子畑-新井間の鉦山軌道が廃止され74年間の鉦石運搬の使命を終えた。
昭和51年	3月31日羽瀨鑄鉄橋が県指定文化財となった。
昭和51年	神子畑選鉦場が明延鉦業株式会社に移管された。
昭和56年	6月27日神子畑鑄鉄橋が国重要文化財(建造物)に指定された。
昭和62年	1月30日明延鉦山操業停止、閉山。
昭和62年	1月30日神子畑選鉦場操業停止