

【京张铁路河北段】

文物遗存调查

张家口市文物考古研究所 / 编

它是由中国人自行勘测、设计、施工的第一条铁路。
它带动了张家口经济的繁荣和发展。
它见证了一座城市的沧桑变迁，见证了民族工业的
腾飞与辉煌。

它对国人生活乃至政治、经济上的影响，至今尚存。

天津出版传媒集团



天津古籍出版社

【京张铁路河北段】

文物遗存调查

张家口市文物考古研究所／编

天津出版传媒集团

 天津古籍出版社

图书在版编目（C I P）数据

京张铁路河北段文物遗存调查 / 张家口市文物考古
研究所编. — 天津 : 天津古籍出版社, 2018. 5
ISBN 978-7-5528-0642-7

I. ①京… II. ①张… III. ①铁路沿线—历史文物—
调查研究—河北 IV. ①K872. 22

中国版本图书馆CIP数据核字(2018)第003681号

京张铁路河北段文物遗存调查

张家口市文物考古研究所/编

出版人/张玮

天津古籍出版社出版

(天津市西康路35号 邮编300051)

<http://www.tjabc.net>

三河市冠宏印刷装订有限公司印刷

全国新华书店发行

开本 880×1230 毫米 1/16 印张 6.25 字数 101 千字

2018 年 5 月 第 1 版 2018 年 5 月 第 1 次印刷

ISBN 978-7-5528-0642-7 定价: 118.00元

《京张铁路河北段文物遗存调查》编撰委员会

主 任：王培生

副主任：刘文清 李现云

顾 问：陶宗冶

主 编：魏惠平 刘文清 李现云

副主编：张益嘉 李鼎元 王雁华 寇振宏

制 图：王雁华 裴 蕾 陶彦辰

摄 影：王晓平 张益嘉 梅 晨

委 员（按姓氏笔画排序）：

邓小洁 龙 岩 冯国良 冯 超 刘海文

李 军 李延豪 张苗苗 赵 婕 高 霞

高素英 郭怡星 陶彦辰 贾凤军 逯慧承

梅 晨

序

1909年建成通车的京张铁路，是20世纪初叶中国人民在世界列强蔑视的目光下，第一次靠自己的资金、自己的力量，在最困难的地理条件下完成的铁路修设。京张铁路筑路时间之短、工程质量之高、工程费用之低都令世界惊讶。这一振奋民族精神的壮举，是近代中国在经历了第一、二次鸦片战争失败，逐渐沦为半封建、半殖民地国家之后，在与列强的抗争中取得的一次扬眉吐气的胜利。因此，京张铁路不仅在中国近代工业发展史中占有重要的位置，更在近百年来中华民族不甘落后、独立自主、自强不息的爱国主义精神传承中，留下了浓墨重彩的一笔。正因为如此，历史记住了京张铁路，人民怀念京张铁路。

张家口是京张铁路的终点。清政府之所以把从北京向西修筑的铁路终点选择在张家口，是由于张家口在当时中国国内经济、对外贸易以及在融合民族关系中的重要地位。

自明末开启蒙汉互市以来，张家口一直是万里茶路中外贸易往来的中枢。著名的张家口至蒙古库伦，并延伸到俄罗斯恰克图的张库商道就起始于张家口。五百年来，这条商道既带动了中国内地的经济发展，给沿途各地带来了商机，促进了地方经济发展，也给清政府带来了丰厚的税收利益。同时，蒙汉通商也促进了蒙汉民族的和睦，增进了民族团结。因此，张库商道既是一条对外贸易之路，也是一条促进民族团结之路，增进不同国家文化交流之路。

但是，自第二次鸦片战争之后，随着国家主权的丧失，列强对中国经济的掠夺急速加剧，海陆、陆路运输权也先后被列强垄断，张库商道大量货物改由中东铁路运输，同时，由于没有现代交通工具，从内地运往张家口的货物只能靠驼队和牛车，这样既加大了运输成本，也延长了运输时间，在当时激烈的贸易竞争中明显处于劣势。为改变这种状况，重振商道经济，晚清以来，在洋务运动的推动下，清朝政府中一批远见之士率先提出修筑北京到库伦的铁路，以降低张库商道的运输成本，增加与外商的竞争力，京张铁路的修筑就是在这样一个大历史背景下产生并付之实施的。

京张铁路的通车，再次使张库商道走向兴盛，同时，随着铁路的链接，现代工业文明也首次走进了张家口，张家口车辆修配厂、造币厂等一批现代工业企业纷纷建立，张家口商贸街道的标志——怡安街也渐渐崛起，张家口再一次成为华北商贸的中心。可以说，京张铁路是使张家口跨入现代贸易之城的大动脉。后来，虽然由于

国内外政局的变化，京张铁路没有依照初衷修往库伦，而是改道向西延伸为京绥铁路，但京张铁路的修筑，对中、蒙、俄贸易的发展，对张家口口的经济发展，对张家口城市的形成与发展确实起到了极大的推动作用。

一百年后的今天，中国铁路建设取得了举世瞩目的高速发展，旧有的京张铁路历经多次修建、改建，一大批原有的遗迹已经停用，而有的遗迹在铁路改造中被拆除，也有许多被改造、置换。

今天，我们开展对京张铁路遗存的调查，是为了留下京张铁路曾经带给我们的记忆，留下京张铁路最后的身影；是为了更好地保护好这些遗迹，使以京张铁路为代表的中华民族独立自主、自强不息的爱国主义精神世代传承下去。

閻宗沈

目 录

序	
一、张家口与京张铁路 / 1	
二、对京张铁路遗存的调查 / 19	
(一)文物调查背景 / 19	
(二)京张铁路站点调查 / 19	
怀来车站 / 19	
东花园车站 / 20	
狼山车站 / 21	
土木车站 / 24	
沙城车站 / 25	
新保安车站 / 26	
西八里车站 / 29	
下花园车站 / 29	
辛庄子车站 / 31	
宣化府车站 / 33	
沙岭子车站 / 38	
宁远站 / 40	
张家口车站 / 40	
(三)京张铁路桥梁调查 / 48	
石桥子村后 52 号桥 / 48	
马圈子 53 号桥 / 50	
54 号桥 / 50	
南和硕营 55 号桥 / 51	
怀来河 56 号桥 / 51	
63 号桥 / 53	
64 号桥 / 53	
65 号桥 / 54	
66 号桥 / 54	
67 号桥 / 55	
70 号桥 / 56	
71 号桥 / 57	
狼山 72 号桥 / 58	
五营梁玉带沟 73 号桥 / 59	
74 号桥 / 60	
老营洼 75 号桥 / 61	
土木西沙河 76 号桥 / 62	
太平沟 77 号桥 / 64	
沙城东沙河 78 号桥 / 65	
86 号桥 / 66	
鸡鸣驿 87 号桥 / 67	
90 号桥 / 68	
油黄沟 97 号桥 / 68	
下花园沙河 98 号桥 / 69	
金龙口 99 号桥 / 71	
100 号桥 / 74	
响水铺东山沟 104 号桥 / 75	
泥河子 110 号桥 / 76	
吊桥河 116 号桥 / 78	
参考文献 / 82	
附录一 / 83	
附录二 / 84	
京张铁路及张家口大事年表 / 85	
结语 / 89	

一 张家口与京张铁路

明代隆庆四年(1570),明王朝和蒙古部首领俺答汗达成“隆庆和议”,实现了蒙汉和睦,明、蒙长达200年的战事停止。第二年,应蒙古俺答汗部的要求,在明朝大学士张居正和宣大总督王崇古力谏下,明朝政府同意在张家口开设蒙汉互市,进行商贸交流。

清代顺治元年（1644），为扩大中、蒙、俄贸易，张家口大境门开通。雍正五年（1727），清政府与俄国缔结《中俄恰克图条约》，条约确定“恰克图——库伦——张家口——北京”为两国贸易往来的路线，从此，“张（张家口）库（库伦）大道”正式形成，大境门也因此成为张家口通往蒙古库伦的商道起点。

张库大道的开通，
标志着以茶叶、马匹、
皮毛为主要货物的



俄罗斯商人手绘的张库大道羊皮图

中、蒙、俄互市贸易的开启。不久，随着互市贸易中蒙古、俄国对中国茶叶需求的增加，一条南起中国福建武夷山、湖南安化产茶区，途径湖北、河南、山西和直隶，北达外蒙古库伦和俄国恰克图的万里茶路渐渐形成。张库大道成为万里茶路由中原进入草原的重要路段。



清代张家口西沟蒙汉贸易市场

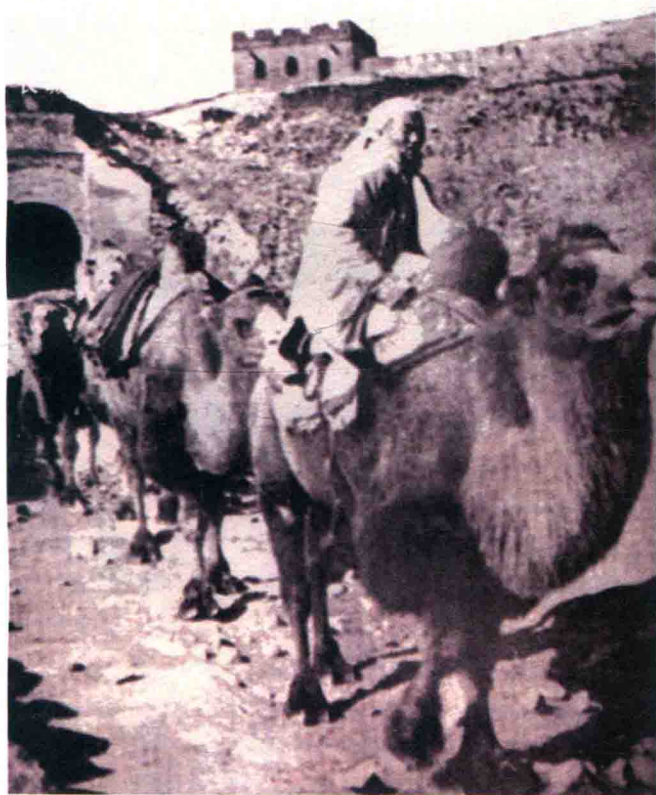


民国时期张家口大境门

张库大道的开通,迅速使张家口(清至民国时期也称东口)成为张库大道的贸易中心。以晋商为首的各地商帮纷纷来到张家口建货栈、设票号、开茶庄。各种皮货栈、木器房、铁器房、土碱店、杂货店、镖局和大车店遍布张家口上下两堡和西沟。从万里茶路运到张家口的茶,从张家口装箱用牛车和勒勒车走向草原,运往蒙古库伦和俄罗斯恰克图。从此,长城边陲的张家口,开始了从军堡向新兴商业城市的历史转变。



民国时期往来于张库大道上的勒勒车队



民国时期行走在长城的驼队



1900 年张家口大境门外



1909 年张家口的街道

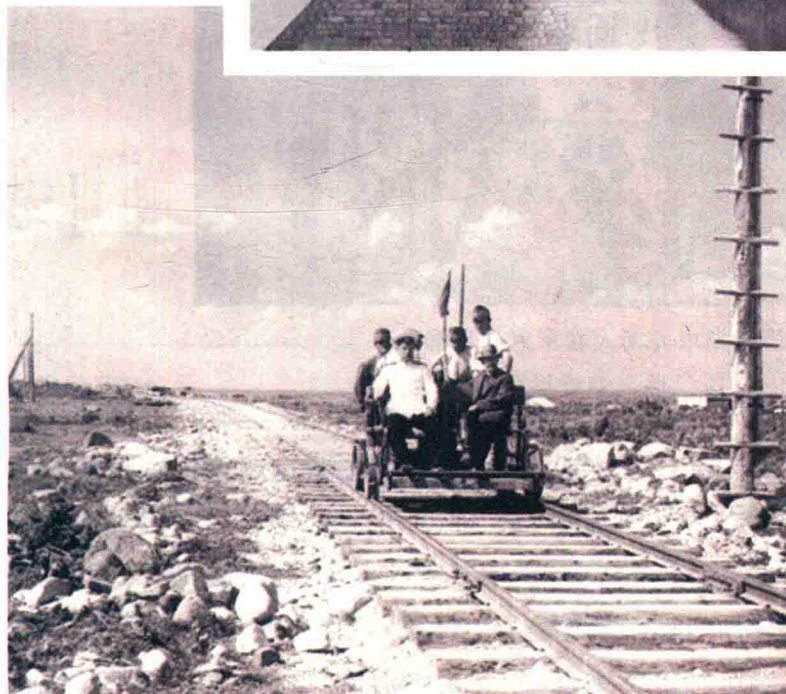
19 世纪初，在西方工业革命大潮的推动下，1814 年，英国人斯蒂芬森制造出世界第一台蒸汽机，11 年后世界第一条铁路诞生，不久，美国于 1830 年，法国于 1832 年，德国于 1835 年，俄国于 1837 年，日本于 1872 年相继修筑起自己的铁路，从而使各

自国内经济得到迅猛的发展，蒸汽机和铁路为改变传统交通运输业带来革命性的变化。运输时间的缩短、运输成本的降低很快使铁路和火车成为当时欧洲的宠儿。

但是，在世界的东方，以小农经济为基础的清朝政府，一直奉行的是闭关锁国政策，使国人看不到世界发生的重大变化，更意识不到工业革命的成果将给世界带来的改变；同时，由于千百年来人们头脑中根深蒂固的传统观念，以及人们对工业革命带来的新型交通工具的不理解，铁路交通在中国的发展屡屡受挫。1877年，清政府居然以20万两白银的价格从英国人手中买下中国大地上出现的第一条铁路——淞沪铁路，然后将铁轨、车站、路基等销毁殆尽。



西伯利亚铁路大桥



西伯利亚铁路筑路的俄罗斯工程技术人员

19世纪中叶,鸦片战争中两次战败的清政府与列强签订了一系列不平等条约,条约迫使清政府开放更多的通商口岸,允许外国商人直接到中国内地经商、采购、建厂,由此,张家口也开始出现了俄国商人开设的银行、茶庄、商铺。



民国时期准备从西沟启程赴恰克图的商队



民国时期中外商人在张家口留影

1903年,由俄国人修筑的从中国东北大连港经海参崴通往俄罗斯的东清铁路开通。第二年,西伯利亚大铁路通车。两大铁路的开通,使万里茶路运往俄国的茶叶运输线从张家口移向东北,致使明末以来一直作为中、蒙、俄贸易主道地位的张库大道作用渐渐回落。“修建铁路,重振张库大道经济繁荣”的时代需求已经迫在眉睫。

1840年,第二次鸦片战争清政府再次失败之后,严酷的现实使清政府中一批以李鸿章、郭嵩焘、左宗棠、丁日昌、刘传铭等人为代表的洋务派意识到要改变中国

的落后面貌,就必须“师夷长技以制夷”,即学习西方先进工业科学技术以抗衡和战胜西方,他们在几乎举国一致的反对修铁路的浪潮中顶风而进,为开创中国铁路事业,筚路蓝缕。在李鸿章的努力下,中国近代第一条铁路——唐胥铁路诞生。在这一时期,先后奏请开办铁路的还有曾纪泽、薛福成等人。清廷朝野上下,已开始从“要不要修铁路”之争,转为“铁路路线设置于何地”之争。虽然此时中国的铁路建筑仍不景气,但铁路已经开始被人们所接受。

然而,帝国主义列强为推销自己过剩的商品,控制中国的原料产地以及投资市场,更主要是为了操纵中国的军事和政治,极力掠夺中国铁路的建设权;再加之清政府较为迷信“洋人”“洋匠”,无形中也加速了中国铁路的殖民地化。中国人自己修筑铁路的探索无疑困难重重,步履维艰。

1905年,在洋务运动大潮的推动下,中国第一次自主勘察、自主设计,由中国工程师詹天佑亲自主持修筑的京张铁路开始动工。



京张铁路路线图

京张铁路的修建历经波折,困难重重。1905年,日俄战争中俄国东清铁路宽城子以南地区被日本占领,俄方从哈尔滨到北京的线路被阻断,中俄贸易线中断。为维持恢复中俄贸易,俄国沙皇政府向清政府索取恰克图至北京的铁路让予权,由俄国修建北京直达恰克图的铁路,同时,英国也提出希望得到修筑权,英、俄双方争执不下,最后达成协议:同意由中国人自己修建,但要求清政府在修建该工程时不得

聘请任何外国人。在英、俄看来，京张铁路地处长城内外，途径燕山山脉，要修通这条沿途山峦起伏、地势险要的铁路，科技落后的中国完全没有这样的能力。他们想看中国人的笑话，想等中国人陷入僵局后再来向他们求教。当时英国报刊讽刺说：“中国会修建这条铁路的工程师还没有诞生呢”“中国人想不靠外国人自己修铁路，就算不是梦，至少也要过五十年才能实现”。为维护国家主权，1905年5月，直隶总督兼督办关内外铁路大臣袁世凯提出要速建北京至张家口的铁路，任命詹天佑为京张铁路总工程师，不久又命他兼任铁路总办，全权负责京张铁路的修筑。

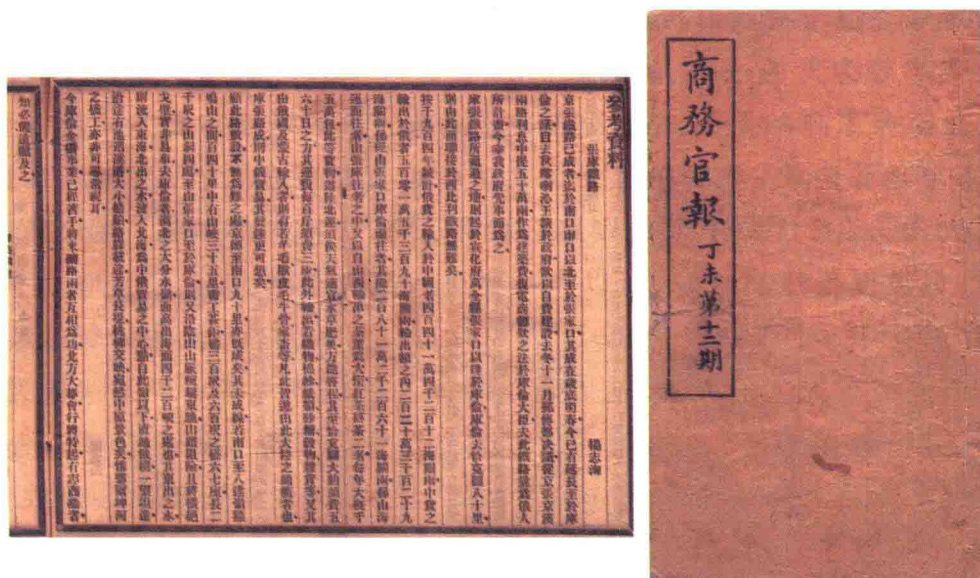
詹天佑，1861年出生于广州西关，中国首位铁路工程师，被誉为“中国近代工程之父”。1872年，詹天佑考取清朝政府组织的幼童出洋预备班。同年8月，詹天佑作为



由清朝政府选派的第一批留学美国的留学生，随同出洋预备班30名学生赴美国留学。1878年，詹天佑以优异成绩考取美国耶鲁大学，1881年获学士学位。1888年，詹天佑进入中国铁路公司任见习工程师，参与修筑津沽铁路，后升任工程师和地区工程师。

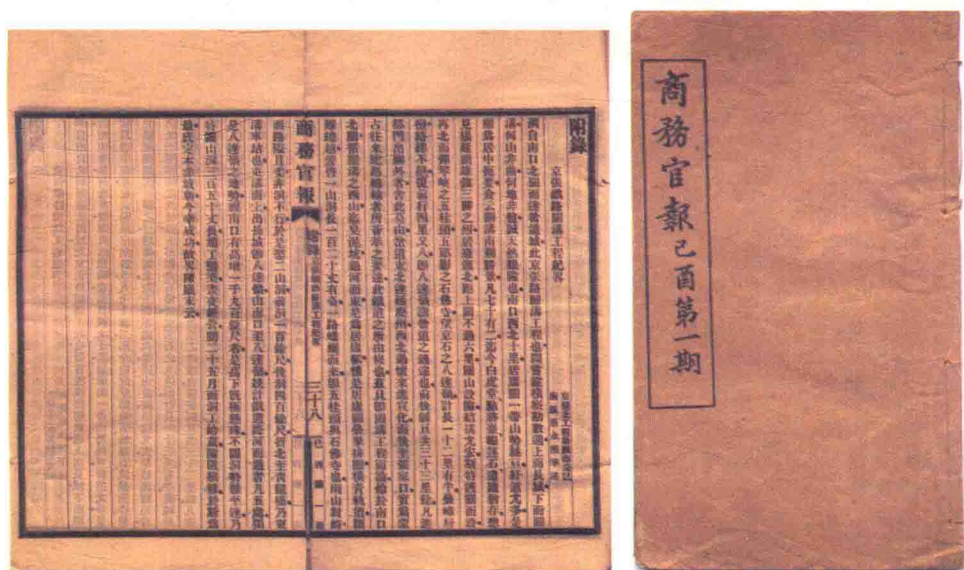
张家口在居庸关外，地处北京的西北，为北京通往内蒙古的要冲，南北旅商来往之孔道，在历史上一直是北面的军事重镇，向来为兵家所必争。在经济方面，由北京至张家口是南北商旅交易的要道，这条交通要道是张库大道货物从天津运往张家口的必经之路，承载了巨大的贸易量，其中有蒙古一带输出的土产皮毛驼绒，也有南方输入的茶叶、纸张等生活用品。在政治方面，理藩大臣肃亲王善耆为了和

蒙古王公加紧联系，也希望改善交通，因而，京张铁路不仅具有重要的经济价值，也能够满足清政府的政治需要。在此背景下，清朝政府很快便同意了由政府出资官办修建这条铁路的计划。



1907年清政府《商务官报》刊登的修建张库铁路的设想

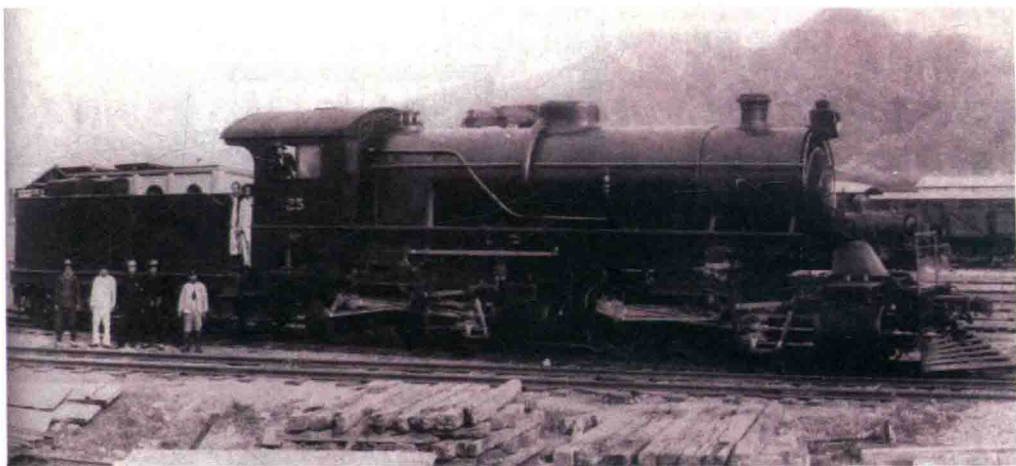
京张铁路关系西北边防，军事意义重大，因此，袁世凯主张“不用洋工程司经理，自行修理”，不允许外国列强插手。1905年5月，袁世凯、胡橘棻正式提请清朝政府成立京张铁路总局和工程局，派陈昭常为总办，詹天佑为总工程师兼会办。



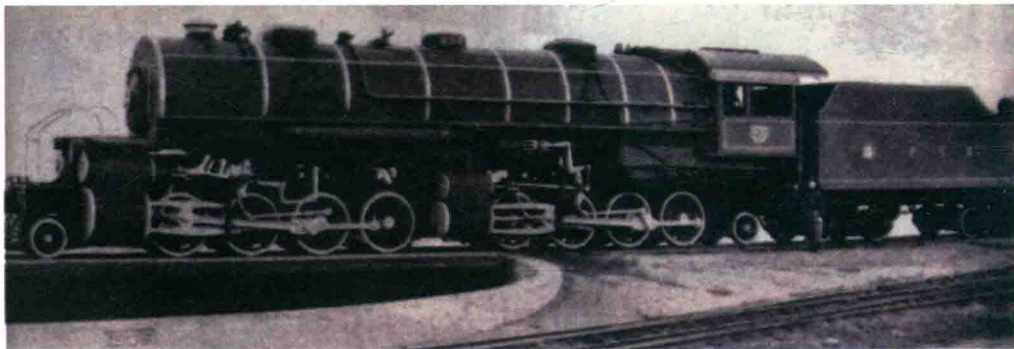
1909年清政府《商务官报》刊登的京张铁路关沟工程纪略

清政府任命詹天佑主持修筑京张铁路后,在人才异常缺乏的情况下,詹天佑克服重重困难,着手筹组工程局:设立京张铁路总局于天津,设分局于北京西城丰盛胡同,同时设工程局于北京;又在北京设立材料厂,在丰台设立购地所,并亲率工程队勘测定线。由于清政府拨款有限,时间紧迫,詹天佑从勘测过的三条路线中选定了建造成本较为低的一条,即由西直门经沙河、南口、居庸关、八达岭、怀来、鸡鸣驿、宣化至张家口的路线。这条路线最困难的一段是南口至八达岭一带的关沟段,那里不单地势险峻,坡度亦很大。八达岭近青龙桥段,为了穿越燕山山脉军都山的陡山大沟,在长达22千米的线路区段内采用了“之”字轨道,再让列车用折返方法攀斜;但坡度仍达33.7‰,所以车身要由两部机车牵引。

1905年9月4日,京张铁路正式开工,12月12日开始铺轨。就在铺轨的第一天,一列工程车的一个车钩链子折断,造成脱轨事故。这件事一下成了某些认为“中国人不能自修铁路”者的证据,各种诽谤中伤纷至沓来。但詹天佑没有惊慌失措,反倒冷静地想到:此路坡度极大,每节车厢之间的连接性能稍有不固,事故就难以避免。为此,他使用了自动挂钩法,完美解决了这个问题。



京张铁路使用的0-6-6-0型马莱机车



京张铁路使用的2-8-8-2型马莱机车