

京綏全路測綫紀畧

交通部直轄京綏鐵路管理局編印

京綏全路測綫紀畧

京綏鐵路原係京張展修張綏道路山河著名修阻自前清光緒三十一年九月開辦迄今閱十六載全路幸告成功為中國完全自辦之西北一大幹綫計程一千二百一十三里工程之艱鉅將來凡搭火車經此路者皆可知茲將當日先後測勘定綫煞費苦心之歷史大畧紀之

京張綫初勘為總工程司詹君天佑携畢業生張鴻誥徐士遠由豐台京奉路柳村六十號橋起測經西直門沿大



路赴張家口中經關溝一段及老龍背蛇腰灣鷄免梁石
壑子等處坡度太陡工程又鉅而尤以關溝一段為更甚
故歸途經延慶州測勘沿由熱河至京之大路經得勝口
過山以冀繞避關溝之最陡坡度乃路徒遶遠坡度更陡
工程尤鉅雖夙知沿永定河流可得良好坡度惟必須由
西直門西行四十里繞經石景山沿河入山峭壁崎嶇至
豬河口出山二百餘里較之經關溝定綫山路難工遠七
八倍且為奏案款項時期所限彼時萬難採用該綫故遵

奏案定議。由關溝定綫。此初勘京張全綫之畧史也。至覆
勘定綫。係為三大段。計由柳村至南口為第一大段。仍為
詹總工程司天佑自行揀標。副工程司陳西林畢業生張
鴻誥。徐士遠等。詳測定綫。近畿一帶。繞避房屋墳墓。困難
萬狀。橫過京漢綫。須架天橋。選擇相宜地點。數經改易。白
雲觀後河橋開工後。又復因避墳墓。改綫附近南口山麓。
坡度漸高。達灣改向。勉作百分之一之坡度。並相度設站
平度地點。備入關溝之展綫。為副工程司俞君人鳳設法。

勘定後遂即開工。此勘定第一大段路線之大概也。由南口至康莊為第二大段。經穿關溝。坡度太陡。由南口至八達嶺。計程僅二十餘里。高度一千八百餘尺。須鑿長峒。因冀遠越。經派陳西林、張鴻誥繞測青龍橋附近之東溝。越黃土梁。出小張家口。經延慶州。奔懷來縣。歸原勘路線。並測該處附近之西溝。以資比較。均屬坡度更陡。徒遠無益。仍須由八達嶺鑿峒。遂派副工程司顏德慶畢業生張鴻誥、蘇以昭等詳測定線。天然地勢居庸關一帶生成坡度。

僅能勉作二十八九分之一。綫經數易。遠行該處東溝。添
鑿山洞。綫可遠長六百餘尺。則坡度可勉作三十分之一。
為山勢所限。路綫不能再行遠長。即坡度不能再行作好。
及至八達嶺。須鑿山洞長六千餘尺。工程需款太鉅。故復
設法迂行。東溝定綫作之字形。可遠長七百餘尺。留設站
平度地段山洞可較短一半。本技術之研究。全段路綫。詳
測半載。數經比較。而始定綫。至康莊繼續開工。此勘定第
二大段之大概情形也。由康莊至張家口為第三大段。派

副工程司翟兆麟畢業生劉錡李鴻年耿瑞芝練習生吳
建業傅菊樵等履勘定綫計由康莊經懷來土木沙城新
保安至鷄鳴驛地勢較平工程較易然於審擇設站建橋
地位各經遠測數綫比較而定由鷄鳴驛入山沿大河過
蛇腰灣老龍背至响水舖多須劈山墊河懸崖峭壁苟測
勘稍就其易則工程多而費用鉅本技術之經驗不憚波
涉登陟之苦凡可比較工程之難易省費與夫一時永久
之利病損益無不次第詳勘比較而後定由响水舖按原

勘沿大路須越鷓兒梁經半坡街過宣化經石壑子至張
家口其鷓兒梁一段計長七八里係越小叢山頂坡度雖
可較闊溝為愈然僅作到九十分之一終非平常機車所
能行駛而工程之艱鉅亦復可觀其半坡街一面須高築
路基四五丈者數里尤屬工艱費鉅及至石壑子開山之
工尤鉅覆勘至此不禁為工程前途慮時當隆冬冰雪在
地塞上苦寒莫可名狀只以本路為我華人自辦之創舉
深恐取綫有遺憾為外人羞貽將來誚爰不憚辛勞由响

水鋪離大路沿河濱單騎溯流而上踏雪履冰詳探沿岸
山勢冀有較易之溝壑遠出鷓兒梁一段難工乃過辛莊
子二里許何幸有天造地設之山溝竟得如願以償更由
宣化繞行至沙嶺子而石壑子之難工亦可避去不禁喜
出望外遂旅偕同人沿之詳勘定綫故當時逕函總工程
司詳陳一切適當度歲曾為遙賀想必聞之而痛飲巨觥
也其由沙嶺子至張家口天然地勢坡度為九十分之一
經已定綫又復設法迂行勉作百一十分之一故其間路

基有高至丈餘者數里蓋為一勞永逸計尤不宜為一時工程之較省而遺永永之困難此籌備時期勘定第三大段路綫之大概也

京張所屬各枝路其京門環城兩綫於^某年^某年先後興

築均為副工程司柴俊疇所勘定雖無坡度問題而近畿一帶遶避墳墓房屋煞費周折均係經測數綫詳細比較而定鷄鳴山枝路係幹綫修至下花園時為程正工程司兆麟詳勘所定雖為距匪遙而工程寔屬艱鉅與幹綫同

時展築宣化枝路原為龍門縣屬之龐家堡鐵礦展築定
名宣龍枝路計程七十餘里業由正副總工程師陳西林翟
兆麟副工程師李克緒先後詳勘定綫未及開工又復中
止先開煙筒山鐵鑛改修宣化枝路經陳西林勘定城東
城西兩綫比較擇用西綫經李克緒測定興修惟僅至水
礮因坡度問題不能直達礦區該段由礦自修窄軌路借
用本路張段長鴻誥勘定興修該礦在石景山建廠化鐵
由京門枝路三家店車站自行添修枝路至將軍嶺復於

該廠附近本路為之添設車站並出枝綫至該廠均為該管馮分段長鶴鳴勘綫興修刻已將次竣工此由京張幹綫先後展修各枝路測勘定綫之畧史也

京張幹枝各綫工竣後先後擴充工程已設及籌備將來關於路綫者如關溝已經添設東園居庸關三堡及西撥子四車站因坡度太陡平常列車經行該段雖用特別走山機車須分為三四列車開行必須加設過車車站方能多開列車為山勢坡度所限不能按平常辦法隨便添設

車站於無可設法之中變通設計於上下行車分設平度
盡頭道岔於兩岔間擇地添設站房月台以資管理係經
陳西林於宣統元年正工程司任內勘定興修測擇地段
勘定此四站之盡頭平度枝綫各因地勢變通設計各不
相同亦煞費經營近因京綫全綫告成並已規定展至包
頭以及龍煙開礦大同煤炭將大開採將來關溝運輸仍
行擁擠現擬改換加重橋梁再添加力走山大機車並再
如前法添設過車車站或添修雙軌以濟運輸近數年間

當可無慮然此關溝一段坡度如此之陡此次變通濟運
辦法終難久恃將來西北之大交通直達甘新以及西北
利亞與歐西陸路銜接仍恐不濟根本計劃須仍改良坡
度關溝天然形勢無可設法彼時自應改建沿永定河之
綫該綫由三家店龍煙枝路之軍裝車站或本路門頭溝
車站至青白口現為齋堂煤礦擬暫修窄軌運煤曾經本
路聲明工程設計須備將來改修幹綫該段路綫於民國
元年曾經俞君人鳳為齋堂礦測勘一次惟由青白口沿

永定河出豬河口至沙城計程尚有一百二十餘里與本
路接未經勘測終不能確知該段山河形勢之真相故於
三年十月經派畢業生鄭大和帶測地夫兩人試行探險
草測入豬河口以岸無行逕繞山而過未達目的至民國
四年九月經陳西林於副總工程司任內親往勘測由沙
城車站測至豬河口入山乃層巒疊障懸崖峭壁無路可
通不能登眺河水則急流湧湍奔騰澎湃舟楫難行不能
馮渡勉強攀棘拮石進測僅里許危險萬狀委寔不能再

前遂遠行越嶺沿赴齋堂之溝路而測經白羊溝銀虎溝
至軍向台沿齋堂之清水河測至青白口沿永定河過太
子墓下馬嶺至秦峪口離永定河沿山溝過百步嶺出高
崖口奔南口車站與本路接雖能勉強周測而數過高山
之巔微特坡度不宜修路而溝窄如羊腸迂迴山勢更屬
不宜徒勞跋涉仍未能得由青白口至豬河口沿永定河
山勢河道之真相然確知此一帶山脈除沿永定河外別
無他溝修路可得較好於關溝之坡度也此沿永定河初

次測勘未能完全達到目的之大概情形也因憶及隆冬
嚴寒當可履河水而測遂於是年冬三九極冷之時又由
沙城至豬河口擬接前次測點繼往前測並由懷來河水
拖一小舟隨行以預遇有未結冰之處設法渡過乃不意
試往竟日河水雖不如秋季之大而山灣流急不能結冰
推舟下水旋轉撐棹不能自由危險萬狀再急流多礁舟
觸即漏倘渡深入溝內將舟觸沉前後不歸危險又何堪
設想因又中止而返仍未達到目的據土人云每年至四

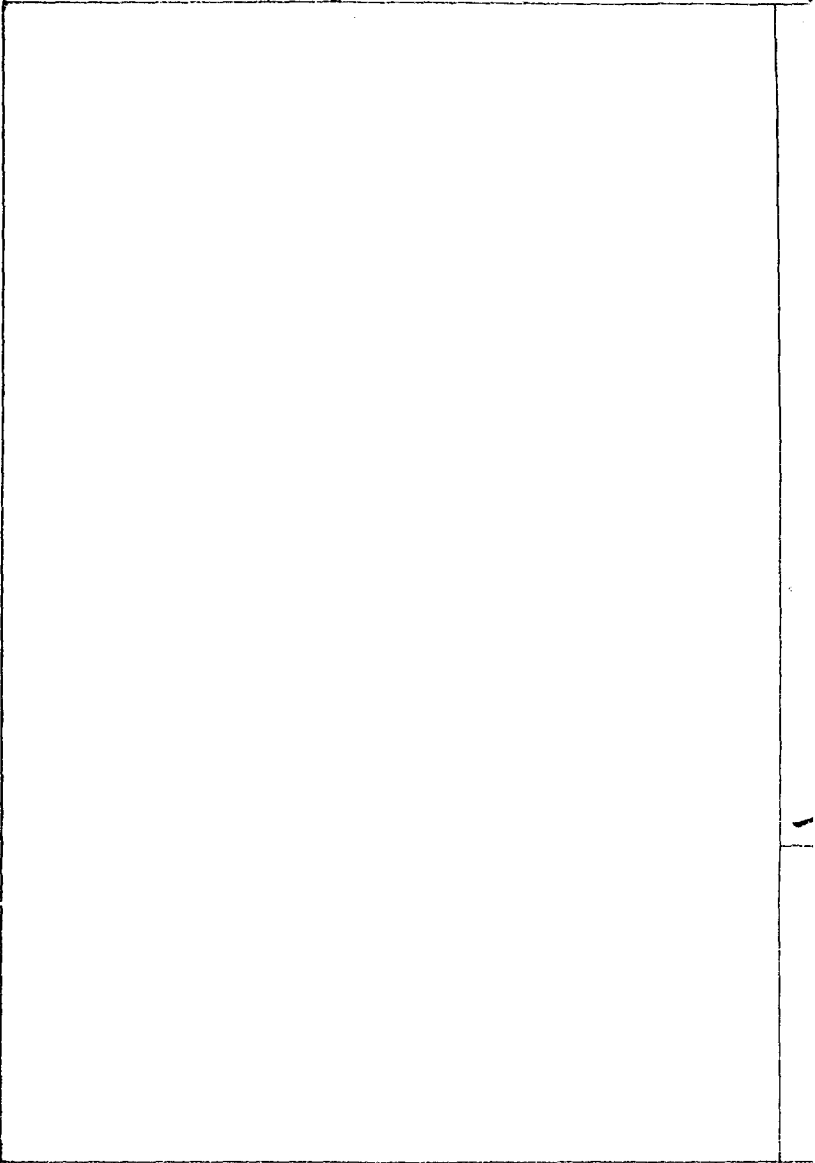
月底五月初上游截水灌田河流極淺可以憑涉而過遂
與約定下年屆時再來僱伊等作鄉導又復徒勞而返此
二次往勘該段永定河道之大概也及至次年如約前往
輕騎減從帶測繪同人盧祖堯紀鴻方並測地夫差役共
十餘人於舊曆四月二十九日至猪河果以土人所云可
以馮涉而測至青白口計程八十餘里山勢險峻迂曲迴
環其窄處僅百餘尺中僅有佛崖幽洲沿河口沿河城猪
窩數小村可以覓宿每日昧爽起測黃昏停測緊趕三日

至青白口與前次之測點及俞君人鳳元年之測點相接
而止蓋深恐驟發山洪前後不歸實屬危險故也由青白
口仍循前次之路於端午前一日抵南口完全達到目的
心中非常快慰此第三次往測該段永定河道之大概情
形也計沿永定河全綫坡度均可作到二百餘分之一較
關溝好七八倍惟工程非常艱鉅計程二百二十餘里亦
較關溝困難七八倍與當日測定關溝路綫憶及者尚屬
相符則此綫以坡度而言固屬甚好以財力時期而言斷

非當日所能辦到則由關溝修路致有錯定路線之責言寔屬不明個中真相固無怪其然也夫既經寔測確知有此坡度可以改良之路綫則似現應派員由青白口及豬河口兩端於水涸時一同進測詳勘定綫據以估計究竟需款需時各若干以為將來興辦之籌備至由南口東繞明陵迂迴另由他溝定綫據理揣測坡度可較關溝改良而既須越分水嶺則萬不能如沿河流之坡度之為愈也本測綫應不厭求詳冀免遺憾之宗旨固亦應派員詳測

以資比較也此為將來改良關溝籌備路綫之大要也至西直門車站當京張開辦之初既無展築張綏之議京門環城各枝路尤非憶想所及原舊設備佈置在當時已形足用而發達所至為豐台張垣京門環城四處列車往來之交點又為京綏全路之總站調度行車困難萬狀危險萬狀勢逼處此不能不設法改良只以限於地勢擴充開展寔屬為難迭經總工程師陳西林台集本路各工程會議研究辦法圖凡十數易固嘗忘食忘寢晝夜熟思而幸計

得有現今寬大便利之佈置雖不敢云盡屬合宜毫無遺憾而當日計畫如此改良委實煞費苦心縱將來意外發達須再擴充亦留有餘步不致如前為難此為西直門車站界內改良路綫之畧史也



張綏綫按綏遠城居張家口正西偏北往來通行計有北中南大路三條北路出張家口西北六十里上韓努壩經大草地平地泉卓資山旗下營陶卜齊至綏遠三路以此為最捷計程七百二十里惟出張家口上壩一段坡度太陡不宜築路鐵路取綫應測中南兩路以資比較初勘為俞君人鳳於光緒三十四年九月出發至張家口起測中路西南向至柴溝堡沿大羊河經二道河張泉爾越鵝嶺壩經隆盛莊豐鎮寧遠廳過壩梁上穿石匣溝出西溝門

至綏遠歸化以及托克托城河口歸測南路東南向至殺
虎口過老爺壩經朔平左雲大同過聚樂堡陽高天鎮越
枳棧嶺經懷安縣由洪湯水溝至胡家屯過大羊河由太
師莊回張家口往返五個月至宣統元年正月回京所測
中綫由張家口沿大羊河至豐鎮中有鵝嶺壩一段山勢
險峻坡度太陡不宜築路由豐鎮至綏遠中有石匣溝壩
梁上一段坡度亦屬太陡然可如關溝勉作三十分之一
者約六十里南路由綏遠至大同中有老爺壩一段山勢

坡度亦不宜築路由大同至張家口中雖有聚樂堡枳棧嶺兩分水嶺天然坡度為三五十分之一尚屬可以築路應較關溝為愈據所測路途之遠近山河之形勢坡度之高低與夫沿途商務物產之調查邊防懇務之關係詳加研究證以築路工程之難易估計各需資本之概數與夫將來鐵路營業之希望逐一詳細比較東半路宜取南綫即張家口至大同西半路宜取中綫即豐鎮至綏遠並宜展至河口中間由大同至豐鎮相接當時雖未寔測惟據

聞相距百里而均為玉河流域坡度應無問題詢謀僉同
遂定議條陳取用此綫此初勘擇綫之畧史也全綫擬分
四大段興築由張家口至天鎮為第一大段覆勘定綫為
俞君人鳳陳君西林按照初勘大致由張家口至太師莊
過羊河雖非山路而天然地勢勉作百分之一之坡度經
易數綫始達目的過大羊河面寬三千餘尺因第一大段
定綫後須即開工故一面定綫一面在大羊河打樁試探
河底並沿途租房以備設局大羊河橋定綫後經胡家屯

入洪湯水溝至懷安縣天然坡度為七十分之一由懷安
西向地勢漸高至枳嶺坡度僅能勉作五十分之一而
橫過巨溝修橋高至百四十尺者工程非常艱鉅定綫至
此不禁為工程前途慮遂商另行設法一面余君人鳳率
同人仍前定綫免悞進行一面陳君西林試探是否能另
設法遠越遂單騎沿巨溝順流而下至李信屯入一大河
據云為南羊河即天鎮城北之大河至柴溝堡入大羊河
不禁為之狂喜沿之溯流而上至石嘴屯據云附近有一

蘭陵溝陵不甚高為赴天鎮之捷徑因思倘沿之可以修
路尤為相宜遂循路而入此溝乃漸進漸窄轍跡亦無曲
折迂迴不辨東西緣小徑登陵巔山腰有一小村詢之乃
名蘭陵溝村也時日將暮據聞至天鎮枳椇嶺尚各有數
十里詢明路途方向遂策馬加鞭急馳而歸及抵枳椇嶺
測勘寓所時已將近夜半幸於黃昏後經過一村僱一鄉
導故未迷途徹夜不歸惟自晨興至夜半人馬俱疲困不
堪惟既覓得此可繞之綫精神乃為之一振爰商定分班

試測原勘之綫仍前進行惟暫不釘樞以待解決意者由
枳嶺以南之巨溝繞至李信屯沿南羊河南岸去天鎮
而蘭陵溝之捷徑不能修路不成問題正試測間適總工
程司詹君天佑歷勘所定之綫至枳嶺得悉一切情形
遂定議由枳嶺草測至天鎮再由天鎮沿南羊河回測
至柴溝堡接原勘之中綫既均沿大河定綫當然有良好
坡度應再由張家口重勘沿此定綫至已定之綫大羊河
北岸至張家口坡度僅百分之一洪湯水溝七十分之一

積欖嶺更五十分之一現既覓得此坡度較好之綫雖已釘樞百餘里沿途雖已租房尚未設局試探河底僅打樁一根損失無多當然中止遂如議由天鎮草測回至張家口最陡坡度可勉作百餘分之一蓋因避去積欖嶺分水嶺故也張綏綫得作良好坡度免去永久困難此為一大原因改測之綫應由張家口西南向沿羊河經柴溝堡再沿南羊河至天鎮按羊河流域上游計分三大來源北正河曰大羊河中曰小羊河南曰南羊河至距張家口西南

七十里許萬全縣屬之陽門縣村合流為一總名曰羊河
天鎮在南羊河之南岸測綫方針據輿地河流形勢而論
應在三羊河合流之下游擇地建橋沿南羊河南岸以達
天鎮因急待開工當即一面派練習生張東寅李寶成按
照試測一面由張家口另行開始定綫西南向至羊河須
先南向遶過閻家屯山嘴再折西南而南以奔羊河北南向
至閻家屯一段固猶是前勘奔太師莊過羊河入洪湯水
溝之故道天然地勢坡度僅能勉作百分之一惟過此一

段按草測形勢最陡坡度似可作到百數十分之一則此一段百分之一未免損及全綫應再設法將此段坡度改良爰登閻家屯村後山頂遙望山後地勢乃一大段平原東北則直達高家屯西向則只過一小山梁及乱溝里許又係平原似有試測之價值惟東北向須穿過高家屯村山腰中之房屋方能順此坡度當經試測上中下三綫上綫繞行高家屯村西高跨山腰之半小山之頂坡度雖好而開鑿太鉅下綫係沿大路定綫工程較易惟坡度僅能

勉作百分之一中綫在山麓穿高家屯村定綫坡度可作
二百分之一工程較難且須折移民房十八家計百餘間
破廟一座惟所經皆山岡不毛之地價值無幾下綫所佔
盡係水田價值既昂且居民依為生命皆不願出賣中綫
雖穿村折房而路局為之另購地畝照章發給折遷費居
民並無甚損失不過折遷較勞而轉得居住整齊新房並
將其依為生命之一帶水田全行讓出連次往返在該村
測勘定綫之際告知村民取用中綫之一切理由故雖穿

村折廟折房而民皆歡感樂從工程雖較下為鉅而所省之水田價值並不多費且由張家口出站所過之通河大橋可移上游數百尺河面較窄工程較易此張綏開始取定之綫遶行閻家屯山後高原及穿行高家屯村而得良好坡度並不多費一勞永逸亦不招怨之畧史也由閻家屯西向以坡度問題不能逕取直綫因地制宜轉折無多至郭磊莊西須偏北再折而南而西由周士莊村後轉向西南再折而南過大羊河建百尺橋十六孔由南岸折向

西南經西沙窪村南斜至小羊河折南建百尺橋五孔過
河則直經柴溝堡鎮城西門外設站再直南入山溝為南
羊河南北流域沿西岸經二道台三道台村至清泉寺前
過南羊河建百尺橋五孔再沿東岸至雙屯堡折西以達
天鎮按過羊河分建三橋計共百尺者二十六孔緣據練
習生所測羊河總匯及分枝各流域詳圖總匯處中有沙
洲面寬八千餘尺據圖定綫分建三橋如前記最為合宜
且因柴城曾於光緒十六年洪流灌城為災甚鉅至今猶

缺塙留跡倘於下游城東建橋設過再發山洪上游及城內人民將歸咎於鐵路橋小阻水必生糾葛故決定在城西上游建橋既免招地方之藉口並隱寓保護該城之深意此自閻家屯繼續定綫至柴站之畧史也至由清泉寺迤南沿河東南岸至天鎮城南所定之綫坡度雖好而工程非常艱鉅更因展至大同路綫尚須越聚樂堡分水嶺按原勘上下坡度三十分之一者各三十餘里必須改良免再有仍如關溝遺將來無窮之困難爰為通盤籌畫由

清泉寺另勘統沿南羊河西北岸山麓定綫至天鎮城谷
前堡村北設站為天鎮車站較已定之天鎮城南車站計
高百四十尺將來統沿山麓定綫至聚樂堡上坡可有勉
作二百分之一之希望故決定改用此另勘之綫其高緣
山腰艱險難勘之綫由柴溝堡至清泉寺迤南山嘴為俞
君人鳳所定大高埃一帶及迤南折西為劉君錡所定至
穿過永嘉堡牆外東北之民房多間以及繞行薛家疔疔
村西之山梁亦猶如繞行閻家屯山後高原穿行高家屯

村同一規畫為陳君西林所定均係試測數綫詳加比較而後定其最陡坡度為百三十分之一工程較前勘之綫為易此勘定柴溝堡至天鎮之畧史也至續勘第二大段天鎮至大同路綫即按照前定計畫統由山麓試勘定綫暫以坡度二百分之一為限乃至關家堡過真門山口及陽高迤西山麓微特工程太鉅且山洪力猛將來行車危險可虞據聞數年前關家堡全村被冲淹斃多命廬墓漂沒其冲來之巨石方一二丈及冲倒埋沒之房屋廟宇遺

址猶存苟築路於此寔屬危險必須避之遂廢然而返由
天鎮車站另行試勘不能據定二百分之一之坡度離山
稍遠繞行陽高城北再折向在西門外設站仍以百三十
分之一為限惟據聞赴大同豐鎮之路除過聚樂堡分水
嶺外尚有自陽高西北入關山口溝至正紅口經越一漫
平分水嶺西南至大同西北至豐鎮當經詳細探詢關山
口溝之水入南羊河正紅口溝之水至著地溝村西北與
由豐鎮東門外大河水合流均為大同東門外玉河之上

流既有此路必須試測用資比較而免將來遺憾當經試
行草測雖較經聚樂堡可近三十里而坡度較陡尤多天
然地勢無可設法遂仍經聚樂堡定綫其分水嶺一段經
單騎連日繞看一帶山勢測得距聚樂堡村東五里許分
水嶺最低處較原勘由村西分水嶺經過低下一百八十
餘尺則上坡之綫須由五里堡拆東南向由分水嶺之最
低點越過下坡由邵家皂折向西南設站穿西嘴子村向
正西偏南按坡度百三十分之一徐徐而下原勘為南北

向經改為東西向由西嘴子距大同六十里故得將三十里三十分之一之坡度得改為百三十分之一職是故也後部派沙君海昂鄭君洵甫查看所定之此一段路綫遂告以當日歷勘詳情於已定之綫尚無異議惟聞由開山口至大同可近三十里以為必須設法改由該道以省鉅款乃不憚辛苦由大同回親測改綫終以無可設法而止至勘定大同車站寔有絕大問題緣大同為將來同蒲路與本路之接軌地點應預籌及玉河東岸較西岸城南高

五丈餘城北高七丈餘如無同蒲接軌問題可在東岸設站省建玉河大橋既將來必須接軌則必須過河在河西設站緣如設站在東岸高處玉河大橋留待同蒲修建而高度相差五七丈寔屬為難且本路現雖省建此橋展修第三大段時須至著地溝過此玉河仍須建橋不過無如此高大省費不過一半同為國家鐵路計畫應不分畛域且有煤礦枝路及官商搭車便利關係故決定建橋過河在河西設站此為第一先決問題至設站宜在城南城北

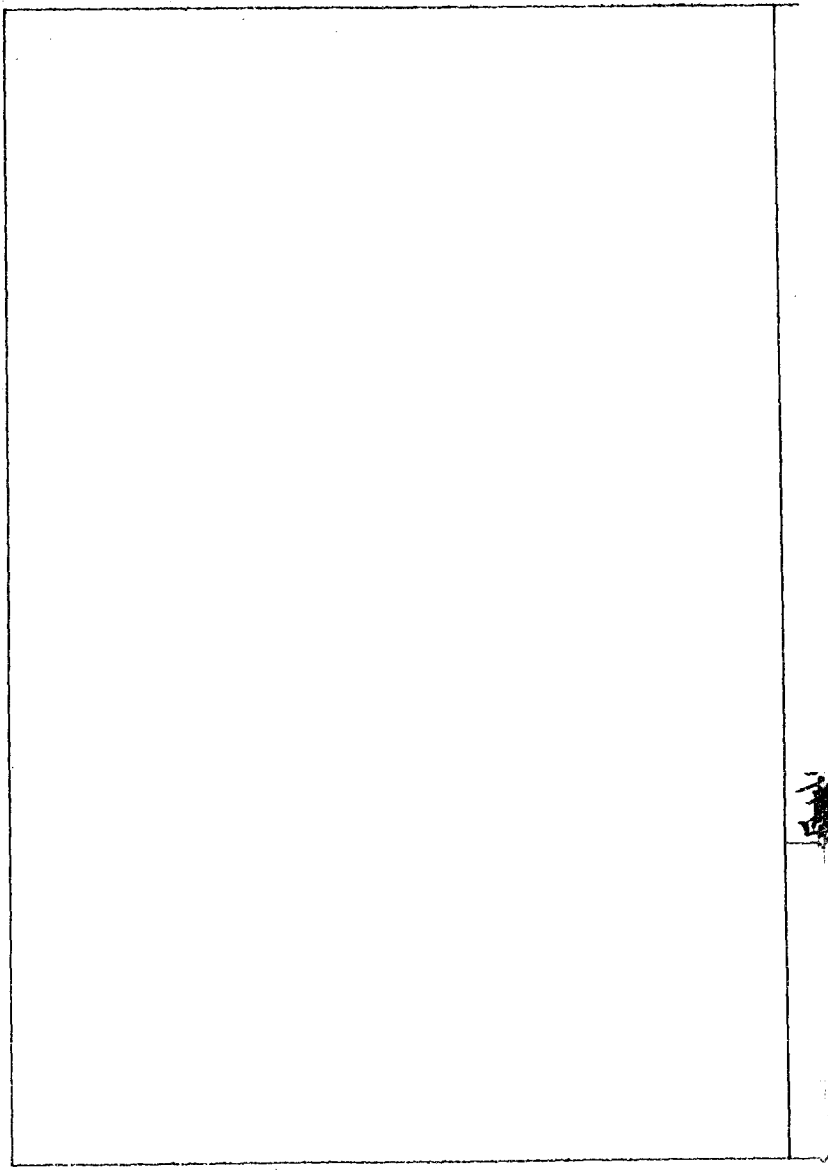
亦為一大問題以過河建橋兩岸之高低而論應在城南以商務而論無甚出入惟以本路建築資本而論城南設站應較城北設站遠十餘里故當環測周城設站地點曾經草擬三綫一在城南一沿城根在大城與操場城之間一在操場城北門外研究比較僉以操場城北門外之綫為宜並留將來同蒲接軌部位其在河東岸設站亦曾擬定地點並沿東岸草測至著地溝過玉河建橋大概地點以資比較此勘定天鎮至大同路綫及大同設站地點之

畧史也

第三大段大同至豐鎮原勘未經寔測覆勘經測三綫以資比較。一取直捷沿大路至山底村繞行山上及過榆澗村井疙疸梁老牛坡五台窪上下山梁凡五處坡度太陡工程艱鉅不宜築路一由大路迤西高原上定綫至山底村西沿羊房村東之巨溝至榆澗上山須鑿長約千尺之山洞至井疙疸梁不下山繞西沿宏寺迤西之山麓北上避去老牛坡之山梁由其迤西平坡漫下至胡家村過老牛坡下之大沙溝再折北入長城至五台窪村西折東而

上村後之山梁再折向而西沿山麓而下至暮魚溝折向
至豐鎮西關外設站最陡坡度僅能勉作百餘分之一
一統沿玉河流域至豐鎮坡度雖好而所經河灣山角工程
非常艱鉅迭經設法繞避綫經十數易詳細比較所得現
用之綫計由大同站沿大路迤西高原定綫至羊坊村折
向東北過大沙溝另沿一支溝至孤山西高原設站後再
沿玉河流域至著地溝循清水河西岸經祁皇墓村北盤
山腰折向而西轉過河灣西北向經宏寺堡西平垣十餘

里直達堡子灣後設站。過二十一溝黑土窪河灣山嘴至老牛坡底。又復平原二十餘里。直達五台窪穿村及村後高梁以達豐鎮西關外設站。坡度最陡者為二百分之一。工程雖屬艱鉅。尚較他綫為易。測勘凡經數月之久。得此良好坡度。一勞永逸。此第三大段擇綫之畧史也。



第四大段豐鎮至綏遠原勘沿大路西北向越馬場梁經天成村寧遠廳越壩梁上穿石匣溝出西溝門至綏遠其壩梁上石匣溝一段上下坡度勉作三十分之一者六十餘里張綏全綫既前三大段得有良好坡度則此末一大段無論如何必須勉作同樣或較好坡度以免損及全綫本此宗旨覆勘之初即先至壩梁上石匣溝試測改良該段太陡坡度只以天然形勢亦如關溝數經設法勉作三十分之一之坡度亦殊不易而工程之難鑿峒之長較關

溝何止加倍數次，歷勘均屬徒勞而返。惟此段目的，無論如何，必須覓得百餘分之一之坡度計，惟有另覓繞綫之一法。爰為詳探附近山溝，冀先就近試測設法繞越。據聞由天成村赴歸綏大路計有兩條：一為電桿路，經石匣溝，為其捷徑，殊為難行；一為由天成村北向越韓慶壩，沿大海灘東岸，經麥胡圖，入沙帶溝，越大小壩，沙井壩，五里壩，經廠汗，不浪大榆樹，石人灣，紅沙壩，東二十家子，出邁達山口，至歸綏，為較遠之繞路，坦而易行。當經試測，誠如所

聞較由石匣溝遠四十里工程亦較易惟最陡坡度僅能勉作自五十分之一漸至百分之一者有一百二十餘里仍未能達到所冀目的爰為另探附近山溝據聞自寧遠西去二十餘里過二道腦包穿茶房溝過中二十家子出前公喇嘛山口至綏遠亦為古時繞石匣赴綏遠大路現無人行當經試測較由石匣溝遠八十里工程雖比由沙帶溝較難尚比由石匣溝較易惟坡度僅能勉作七十分之一者四十餘里天然地勢坡度不能再行作好目的仍

屬未能完全達到、當經復為詳詢附近其他山溝據聞再
西則為西二十家子殺虎口為由大同經左雲朔平赴歸
綏大路初勘已測工艱坡陡不宜築路則無庸再行試測
至由大海灘迤東據聞由豐鎮赴陶林大道經平地泉則
由為張家口赴綏遠經大草地北大路之中心點由平地
泉至歸綏並不過大山路殊坦平等語當二次測勘至綏
遠時覓到綏境地圖一紙回遂沿此大路草測經白塔至
格勒半烏蘇入山經陶卜齊碌軸坪過羊坡子上梁上下

坡度太陡仍不適用。然下坡不遠。又過河流則確知為陶卜齊村東河之上游。羊坡子山梁乃大路之捷徑。照山壩亦如是。定能遶避。可勿介意。遂沿大路。並注意該河流。仍前草測至馬開圖。又越一小山梁。為白羊溝。仍為該河流域。則知該山梁亦可遶避。自油篁山後。河流漸無坡度。漸陡。越十八台山梁。為一分水嶺。探詢嶺西之水。即沿來經路旁。河流之發源。西流入黃河。嶺東之水。入霸王河。歸隆盛莊海子。則知此嶺不能遶避。然經測斜上坡度為七十

分之一而審度山勢散漫百分之一當可作到遂復前行
至弓箭灘又越一山梁相形亦可繞避否亦可鑿隧道而
過出葫蘆蘇台山口則為平地泉計程三百二十里凡經
越五山梁縱不能全行繞避均可穿峒而過坡度百分之
一似可勉強作到因山勢多屬散漫非若石匣溝沙帶口
茶坊溝之無可設法也平地泉乃一新建村落四面平原
方廣數十里尚有未墾之荒地居隆盛莊海子北面據聞自
貽穀放荒始建此村為張家口至綏遠大同豐鎮至陶林

以及滂江庫倫縱橫兩大路之交點村內有教堂及大店
數家居民百餘戶運貨之車均係單套或牛或馬一人輒
御數輛一幫貨車少者數十輛多者百餘輛寔為大草地
初關之要路遂折向沿南北大路回豐鎮又經越山梁四
五處曰張格營納涼河克烏蘇紅沙壩觀察形勢當可
繞避否則亦可穿鑿隧道而過然此次往返係遊行草測
只陳君西林與其友楊雲棟君沿途查看形勢坡度劣處
或試行草測數里藉知大概往返兩途皆有實行測勘以

資比較之價值來年春遂組織測勘兩隊分班進行一為邵工程司善閻揀標畢業生司徒和梁伯蕃盧祖堯抄平俞君作雲辦庶務細測沙帶溝一綫一為陳西林君與練習生紀鴻方草測繞行平地泉一綫約至綏遠相遇以對所測平度是否相符同時由豐鎮出發按初次草測沙帶溝一路已有寔測圖此次須揀標細測究竟坡度能改良若干繞經平地泉一綫係屬遊行草測所過山梁均須繞避若仍沿大路測勘必徒勞往返故陳君西林每日帶測

地夫三人携測具單騎往測早出晚歸戴月披星櫛風沐
雨寔多辛苦紀君鴻方則沿大路覓宿繪陳君所測之圖
幸全綫沿大路經過山梁九處可完全避去者七處只有
十八台分水嶺不能繞避惟詳審形勢坡度上下百分之
一將來當能作到其弓箭灘之山梁繞經濠切營子亦可
勉作百分之一無庸鑿峒測至修綏遠五十里之白塔與
邵工程司遇相對平度僅差二尺餘喜出望外遂相偕測
至綏遠歸途更測由陶卜齊繞行干草胡同至旗子營及

越羊波子山梁究竟坡度能改良若干及經沙帶溝與經平地泉兩綫有溝可通者如由照山壩卓子山至沙井壩與沙帶溝大小壩高度難易之比較各綫均次第勘測計繞經平地泉一綫又較沙帶溝綫繞遠四十里坡度最劣者為八十分之一僅十八免台弓箭灘一段且尚有再行詳細測勘設法改良之希望歸來繪就寔測五綫全圖高低遠近比較總圖報告一切工程難易情形請部定奪究取何綫奉

批應取平地泉繞綫須再設法改良坡度張綫全綫應歸一律等因及至豐平展修有期遂按照前測由劉工程司錡總段長張鴻誥細勘定綫其繞克克烏蘇納涼溝各山梁坡度雖好路寔較遠恐有遺憾復由翟總工程司兆麟張總段長鴻誥因關克克烏蘇一段山勢由鴨埃溝經克克烏蘇迄北穿腦包溝至蘇集綫可較短既經張總段長寔測仍屬坡度太陡不宜取用故仍用原定之綫坡度最陡者為百四十分之一此豐平段定綫之要畧也豐平通

車後平卓一段奉

令繼續進行經劉工程司錡按原圖細勘定綫由蘇集至十八台一段再四設法僅能勉作百分之一雖屬已達目的而張綏全綫有此一段仍屬美中不足經陳君西林翟君兆麟歷勘以為應再周勘平地泉一帶山勢河道倘有可以繞越改良坡度之處宜再測勘比較以免將來遺憾爰搭汽車周勘一切其由勘定之綫迤南山勢河道委實無再測勘比較之價值其由蘇集站北行至山麓折向東

北由榆樹灣入山溝北行至霸王河再折西沿霸王河道
至三岔口迤西再折向東南沿古道河流域繞行黑馬泉
山角折西至十八台其弓箭灘山梁可以避去並沿古道
河直抵策老翁克齊蒙古譯音
意乃石槽即十八台大路經過之分
水嶺北山後之村名冀繞避十八台分水嶺乃天然地勢
較之尤陡不宜取用無測勘比較之價值仍須由十八台
設法將坡度再行改良回抵蘇集一面請劉二程司錡授
以機宜按照試測沿霸王河古道河流域至十八台設法

再將坡度改良一面陳翟二君搭乘汽車沿霸王河流域
下行循路馳赴滂江察看沿途山勢河道高低形勢以為
將來展築赴庫倫鐵路可否由平地泉接軌地步經查沿
途形勢由平地泉迤北霸王河至奔洪譯音地名計程百里為
一山口要路駐有馬隊以內居民雖屬寥落而地已開墾
者居多以外則盡屬草地全未開墾絕無居民間有蒙古
包散處山窪水草之地亦不多見山勢如海波起伏散漫
遼濶諺云遠看有山近却無荒烟漫草沙蹟迷離此其境

矣河流無多積潦時有坡度起伏不一竊料倘由此築路
坦途約居三分之二最陡坡度百三十四分之一當可作
到計程四百十餘里因中途遇匪幸汽車駛速馬追不及
未遭意外亦幸事也歸則沿汽車路回張家口沿途情形
大致亦如前述不過彼為僻路行人無多此為衝路日有
汽車商賈往來之別計程五百二十里較遠百里其最大
關係為張家口外上壩六十里坡度太陡不能修築鐵路
若由平地泉築路赴滂赴庫既無坡度問題且較近一百

里也竊以為內興安嶺大青山脈聯絡萬餘里竟有此奔
洪山口能以平常坡度築路可謂天造地設留待將來築
路竊謂非此莫由也爰請邵工程司善閻組測隊寔行測
勘至奔洪與汽車遊行估測大致尚屬相符而劉工程司
沿霸王河至十八台所測之綫目的亦完全達到坡度最
高者為百六十分之一惟又較遠四十里應所不計遂定
議取用此坡度最好之綫仍由劉工程司錡詳勘定綫至
卓資山後遂即開工按原勘由蘇集西行赴綏故應以該

站為平地泉車站乃豐平通車後又改綫北行至霸王河口再折西赴綏因霸王河所設之站應為將來展修庫綫之交點規模應大宜以附近大地名為站名故原以蘇集為平地泉車站改用其原來小地名為蘇集車站而以霸王河口所設之大車站雖距平地泉村較遠應名為平地泉車站於民國九年春開始建築平卓全段工程預計本年内通行工程車下年再展築卓綏以竟全功乃至五月間綏遠蔡都統因平卓不久通車呈請

大總統令部趕辦卓綏路局奉

飭後遂仍派劉工程司錡按照原定取綫宗旨詳勘定綫工程按臨時辦法擬於卓綏通車後繼續鋪軌至綏遠嗣因時局不靖平卓鋪軌延悞兩月測綫進行亦受影響幸卓綏工程以卓資山繞越照山壩至福生莊一段為最難定綫後於九月十五日遂即開工至十月初定綫至綏遠嗣經陳總工程司與沈段長珣鄭分段長大和詳加研究由羊羣窩至格勒半烏蘇一段又復更定以迄綏遠設站

地點亦詳審更易而後定為速通車計經釘便道五處嗣與蕭局長俊生水副局長鈞韶程處長兆麟先後履勘卓綏路綫及趕辦一切臨時工程雖迭因軌道材料不繼時常停工待料嗣經陳局長世華蒞局督催趕辦至十年五月一日已全路通行工程車幸未超過預算通車之時期也惟平卓尚未鋪石碴卓綏橋溝房屋正式工程均須於十年分雨水時期以前報竣則正式觀成應在十年秋冬之間茲於 月一日舉行尤為當局趕辦非常之迅速也

此勘定豐綏路綫及趕辦卓綏之畧史也

綏包綫包頭鎮為西北巨埠距歸綏據聞三百餘里物產
豐富沿大青山麓可在平原定綫工程比京綏綫較易良
多程功易而利源普為京綏在所宜展之綫惟迄未定行
測量故於趕辦卓綏派員測綫時已出布告俟路綫測至
綏遠即繼續展測至包頭故陳總工程師定綫抵綏時遂
搭汽車至包頭先行查看大概形勢回即派工務員馮宏
殷實習生舒壯懷授以測勘機宜定行草測嗣與蕭局長
俊生復搭汽車往勘一次歸即據寔測圖僅二百六十餘

里加至黃河碼頭複綫共約三百里開列大概預算及趕辦可於十年底通行工程車時期呈奉部准照辦經商張總段長鴻誥擔任細勘定綫嗣因病不果現由周段長良欽擔任勘定此段路綫想十年底通車可預決也此勘定綫包路綫迄今之畧史也

大同枝綫晉煤富甲他省同屬尤為著名大同通車後即宜展修枝綫以達礦區經陳君西林於副總工程師任內條陳數次只以種種關係未能早辦坐失機宜殊屬可惜至民國七年始建修運煤枝綫三十五里至口泉山口計達礦區尚有三十餘里測勘路綫凡經數次初勘為旅行草測探知大概覆勘組隊寔測繼則細勘定綫定綫之後又復因故中止至民國七年以路存有軌道材料由大同車站至口泉山口係屬平原工程不難故寔行修築原勘

路綫已經多年由柴君俊疇按照原勘大致重為勘定其
由大同車站展此枝綫原擬由站南端折西沿操場城北
面至城角耳折向西南以達口泉山口嗣經柴君詳審籌
計改由車站北端伸出再轉折半圓以達口泉似此則幹
枝兩綫往來列車均可直達專設月台機車勿庸倒轉且
此段枝綫將來應為同蒲幹綫先事預籌便宜定甚雖計
程稍遠而沿城工程艱鉅改取此綫並不多費嗣有商人
呈請繞行雲崗山口再折沿山麓以達口泉經為詳勘以

坡度工程種種關係不宜繞行故仍照原勘取直捷平易定綫工程不數月而竣現擬由口泉寔行展築至礮區內劉工程司錡擔任組隊往勘仍照原勘大致定綫此勘定大同枝綫之畧史也

張家口外上壩各綫張家口外一帶高山出大境門溝分三岔一為西溝沿之上韓努壩至黃蘆坪為壩頂計程六十里較張家口高二千六百餘尺以漸而高自百餘分之一至不足十分之一至壩底則陡上壩頂不宜修築鐵路

惟車馬以此為坦途赴庫赴多赴綏率皆取道於此一為
正溝中分兩岔均為赴多大路一上碣石壩緣崎嶇難行
故車馬多繞行西溝上壩經測坡度較西溝為愈然三十
分之一且難作到一上麻泥壩黃台壩坡度為五十分之
一惟距張家口一百二十里工程非常艱鉅此外由張家
口大境門內赴萬全縣城經膳房堡上神威壩由壩底至
壩頂坡度較好然三十分之一仍難作到工程亦非常艱
鉅沿壩頂數十里經測高度其最低處皆為五千一二百

尺與平綏取綫所越之十八台以及厯測赴歸綏各綫分水嶺最低度皆同為五千一二百尺則既有平地泉奔洪山口可以平常坡度築路萬勿再由張家口出口上壩之理即由壩上一帶至平地泉應無築路之理故未經實測也此測張家口外上壩各綫之畧史也

中華民國十年九月印

非賣品



7/57
004030
45