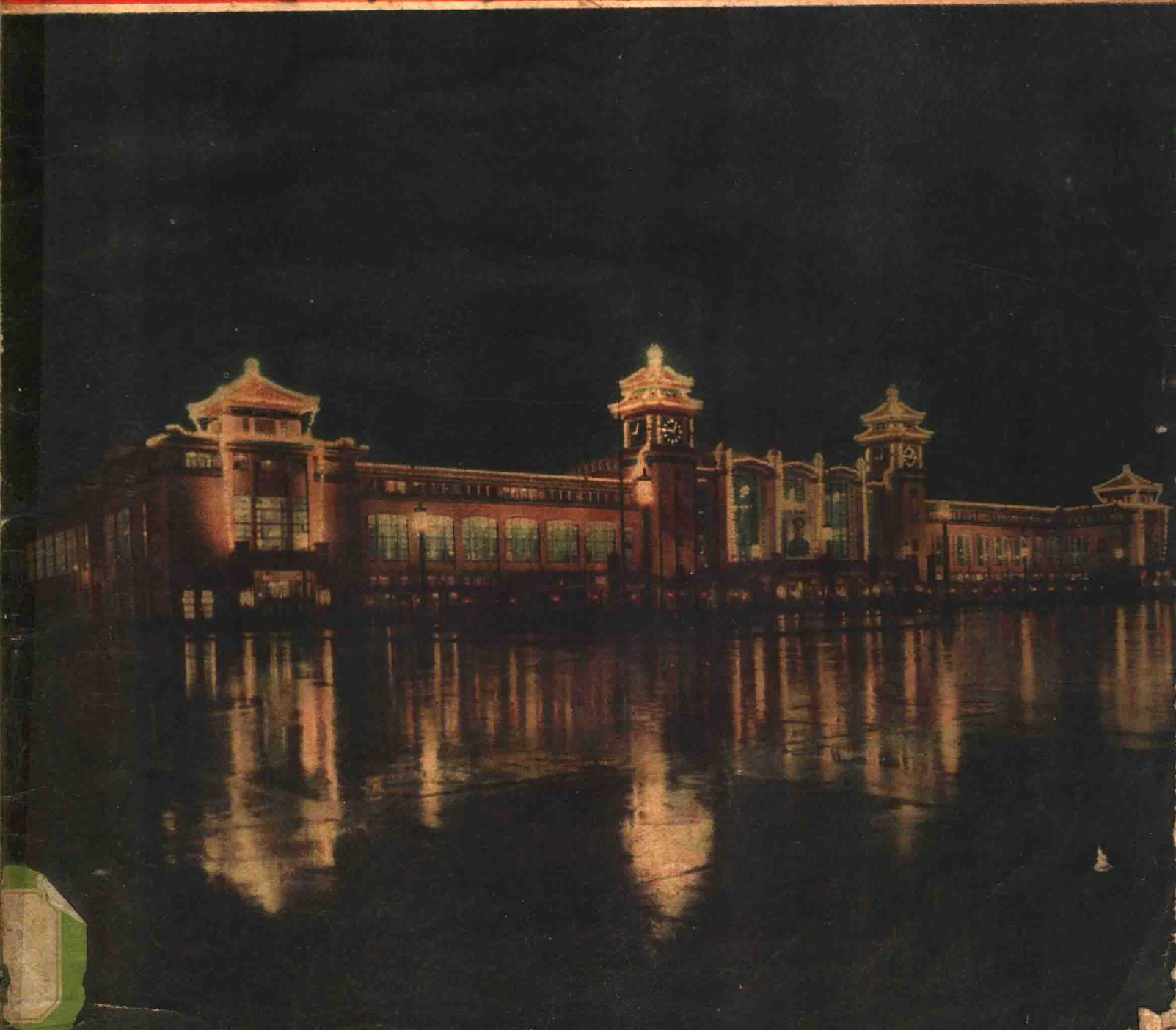
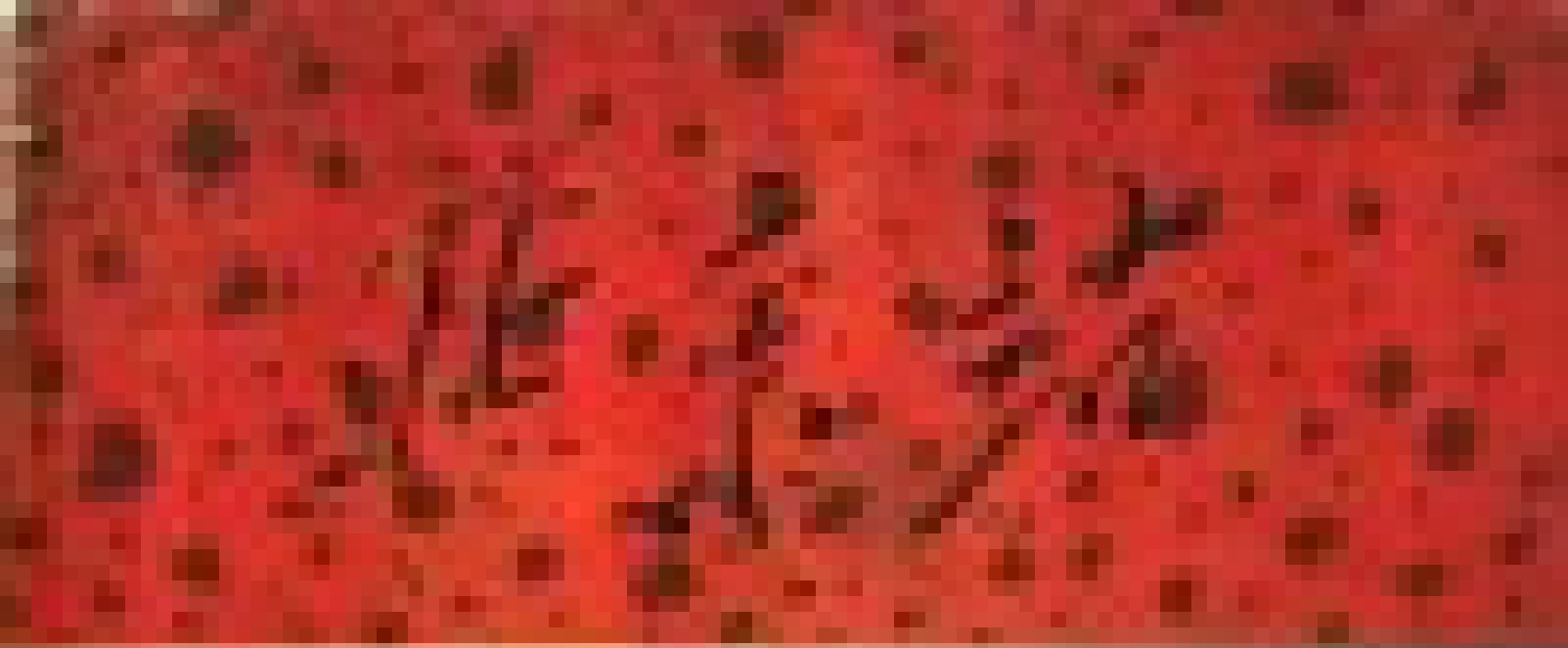


北京站





北京站

新建北京車站紀念画刊

人民鐵道出版社

一九六〇年·北京

北 京 站

人民铁道出版社編、出版

(北京市霞公府17号)

北京市書刊出版业营业許可証出字第 010 号

新 华 書 店 发 行

北京新华印刷厂印

書号1520 开本 $787 \times 1092 \frac{1}{16}$ 印张 $3 \frac{1}{2}$ 插頁10

1960年1月第1版

1960年1月第1版第1次印刷

印数 0,001—9,000 冊

統一書号: 8043·2 定价 2.50 元

570

新建北京車站簡介

随着我国社会主义建設事業的飞跃發展和人民物質文化生活水平的不断提高，往来于北京的旅客与日俱增，原来的北京前門車站的面积和设备，已不能滿足客觀形势發展的需要；全国人民热烈希望建設一座与偉大首都相称的車站。为此，鐵道部决定并經中央批准，在东單与建国門之間，兴建新的北京車站。車站工程于1958年10月下旬开始筹划，同年12月10日确定設計方案，1959年1月20日正式开工，9月10日竣工，到国庆十周年前夕——9月15日就正式交付使用。今后它將要迎送祖国各地来首都的千千万万的人民和全世界的朋友們。这在發展我国的社会主义建設事業，加強与各国人民的友誼联系方面，將有着重要的意义。

新建的北京車站包括下列几个主要部分：

1. 站舍大楼(包括高架候車厅)，建筑面积为48,860平方米；
2. 站場設備計有綫路12股；站台6座34,133平方米；雨棚6座25,100平方米；室外地道3条，面积7,933平方米；全部地道長度不計蜈蚣腿为751米，包括蜈蚣腿为1,420米；
3. 东便門四綫运河大桥全長170米；
4. 內燃機車折返段及永定門蒸汽機車折返段各一处；
5. 永定門至广安門聯絡綫3公里多；
6. 廣場40,000平方米及配合市政的各种管道工程；
7. 集中信号及通信設備等。

站舍大楼座南朝北，东西寬218米，南北最大进深88米。地面以上

基本有三層：一層有中央大厅、出口厅、售票厅、候車室、行李房等。大厅南面通第一站台，北面通广场。二層主要是候車室及餐厅。在二層的夾層里有电影、电视等文化娱乐场所。三層为車站的行政用房及职工福利用房，后楼的三層及夾層为通信信号設備用房。

車站有 9 个大候車厅，6 个貴宾候車室，2 个母子候車室，总的候車面积为 14,000 平方米，加上中央大厅、出口厅、行李提出及交付厅、售票厅、餐厅、市郊候車厅，总面积达 19,800 平方米，可同时容納旅客 14,000 人。为旅客服务的房間系按照旅客进出站作業順序布置，并通过高架候車厅和地道与站台連接，使長途、市郊旅客的进路分开；进出站徑路分开；行李、邮件与旅客进路分开；从而保証站內的秩序井井有条。

新建的北京車站还采用了一些新的技术設備，其中主要的为：

1. 自动扶梯：在中央大厅內設有四架自动扶梯，旅客可通过自动扶梯經由高架候車厅通往各个月台。这种自动扶梯是上海电梯厂制造的，是我国的首次新产品，每架每小时可运送 5,500~6,000 人。

2. 双曲薄壳結構：中央大厅屋頂的 35×35 米双曲薄壳是目前我国最大的，壳頂厚 8 厘米，壳边厚 15 厘米，与四个边拱連結，由四个角柱支承，节省了大量的鋼材，并且使大厅上部構造簡潔寬敞。

3. 空气調節設備：排汽、送汽系統共有 48 个。在中央大厅、餐厅、文娱场所及貴宾室等处，冬天能送进热風，夏天用机械換气可使室溫降低 5°C 。

4. 水膜除塵裝置：在列車檢修所的鍋爐系統上裝置了我国第一次制造的水膜除塵設備，吸收煤灰炭黑，从而避免了用高烟筒和漫天冒黑烟的情况。

5. 新型进路繼电集中設備：这种設備是將全站的道岔信号都集中在樓內的操縱台上，由一兩個人掌握办理。当按动有关电鈕后，在10~12秒內，即可將列車进路內的全部道岔信号办理完竣；当进路发生障碍时，操縱台上立即自动显示，可确保行車安全。在效率上較原北京前門站提高了五倍，并可节省45%以上的人力。这些設備都是我国自行設計和制造的。

6. 塔鐘設備：鐘塔上安裝的兩座四米直徑四面大鐘，是上海蓓高制鐘厂制造的，也是我国首次制造。塔鐘受母鐘的控制，并設有和天文台核對時間的裝置，按設計要求，24小时內誤差不大于2秒，此外并附有自动报刻和报时的設備。

7. 問詢設備：为了使旅客及时了解旅行中的事項，分別在各候車室內設有電話問詢处，旅客不必到服务处去即能得到滿意的答复。中央大厅的进口兩側設有电视問詢处，服务员通过电视可以看到問話的人，这样更能根据旅客的具体情况解答問題，提高服务質量。值班員还可通过了望电视了解中央大厅、高架候車厅和第一站台旅客的需要，更好地为旅客服务。

8. 半自动及自动播音裝置：向旅客播送注意事項，除人工播送外，还能播送膠帶录音。在列車运行正常的情况下，并可使用自动播音部分，按時間、分地点，把旅客需要知道的内容播送出去。这不但能減輕播音員的体力劳动，而且还可以使播音及时和准确。

車站工程是建筑工程部第一工業設計院、南京工学院、鐵道部第三設計院、电务設計事務所、大桥工程局及北京市政工程設計院等單位設計；鐵道部直屬第一建筑工程处、大桥工程局、电务工程总队、北京鐵路局工程处和电务处、北京市政工程局、北京市供电局、北京市园林局

及北京市热力煤气公司等單位負責施工。

車站在設計和施工过程中得到各方面的大力支援。全国有 109 个工厂为車站加工制造了 189 項裝修材料和机电設備；除鐵道部所屬各鐵路局、各設計院、鐵道科学研究院、鐵路工厂等在技术上、劳动力、机器和材料調配上給予支援外，建筑工程部科学研究院、中国人民解放军鐵道兵、北京市城市建設委员会、北京市规划管理局、北京市建筑工程局等單位都在技术和人力、物力方面給予很大援助。同时苏联專家罗曼諾夫同志、鮑尔特同志、別良佐同志、薩布洛夫同志、彼得洛夫同志等在各方面也給予了不少的技术上的指导。这些都是我們永誌不忘的。

新車站的工程計有：土方 90 余万立方米；灌注混凝土 7 万余立方米；綫路鋪軌达 21.85 公里；道岔 92 組；安裝大理石、花崗石、水磨石、剝斧石等 6 万余平方米；鋪設煤气和通風等各种管道 300 余公里；埋設的電纜長度为 110 公里。这样巨大复杂的工程，規模如此宏偉，設備如此新穎，从开工到竣工只用了 7 个月零 20 天的時間就完成了，在中国建筑史上是少有的。这是由于党的正确領導，在总路綫的光輝照耀下，大搞羣众运动，全体建站职工發揮冲天干劲和無窮智慧，日以繼夜，英勇奋斗，所取得的偉大成就。这一成就又一次显示了社会主义制度的無比优越性，証明了党的鼓足干劲、力爭上游、多快好省地建設社会主义的总路綫是完全正确的。我們坚信：在毛泽东的旗帜下，奋勇前进，就一定能夠从胜利走向新的胜利。



毛澤東主席



中国人民偉大的領袖毛澤东主席視察北京站。

售票厅
SHOU PIAO TING



中华人民共和国刘少奇主席视察北京站。



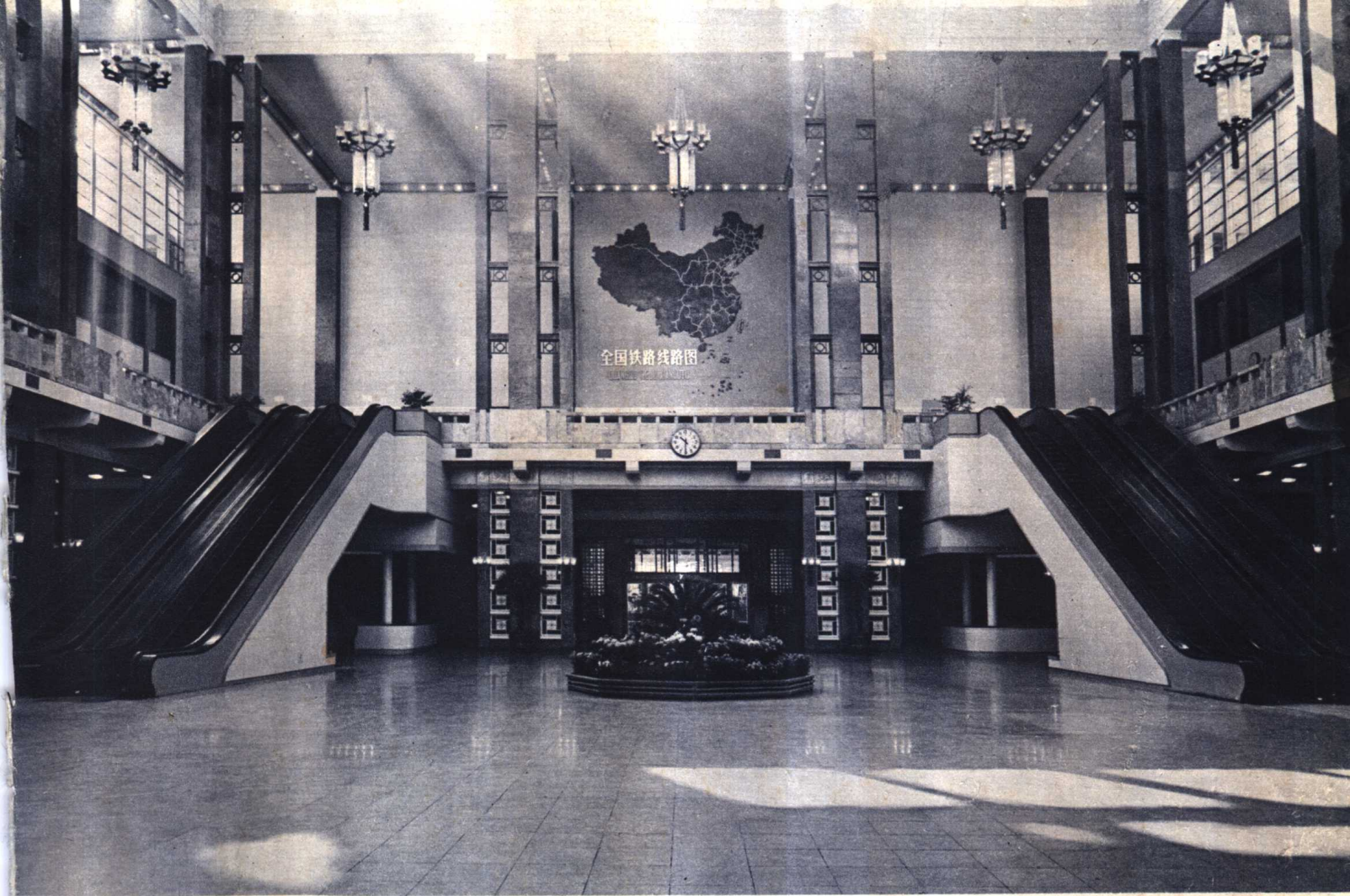
中华人民共和国国务院周恩来总理视察北京站时在候车室休息。



全國人民代表大會常務委員會朱德委員長視察北京站後題詞。

已
遺
失

北京站正面側影。北京站東西寬 218 米，南北寬 88 米，鐘樓高 43 米，角樓高 30 米。



中央大厅正面，长 63 米，宽 49 米，高 34 米。