

再造京門

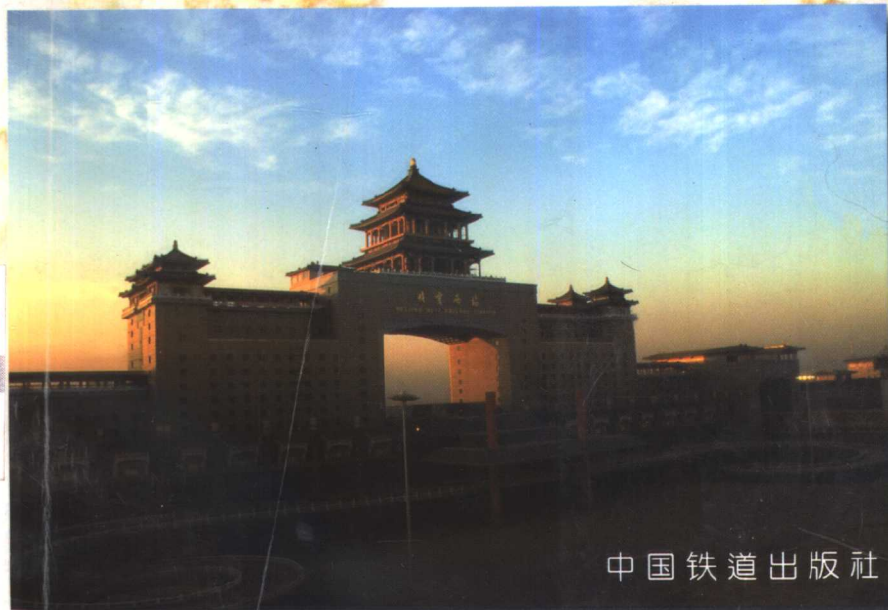
韩杼滨

——北京西站工程建设纪实

主编 张寿岩

执行主编 郭启富

副主编 史生勤



中国铁道出版社

再 造 京 门

——北京西站工程建设纪实

主 编 张寿岩

执行主编 郭启富

副 主 编 史生勤

中 国 铁 道 出 版 社

1996年·北京

(京) 新登字 063 号

内 容 简 介

本书真实地记录了北京西站在建设过程中决策、设计、施工、拆迁等方面的重大事件,反映了广大科技人员和数万建设大军排除万难、战天斗地的英雄事迹,展现了北京西站史诗般的宏伟画卷和国内一流的科学技术。这是一本向人们进行爱国主义教育的很好教材。

再 造 京 门

——北京西站工程建设纪实

主 编 张寿岩

执行主编 郭启富

副 主 编 史生勤

*

中国铁道出版社出版发行

(北京市东单三条14号)

责任编辑 丁国平 杨新阳 封面设计 翟 达 马 利

封面摄影 王明柱

各地新华书店经售

北京市顺义县板桥印刷厂印刷

开本: 850×1168 毫米 1/32 印张: 18.375 字数: 500 千

1996年1月 第1版 第1次印刷

印数: 1—10000 册

ISBN7-113-02241-3/Z·203 定价: 20.00 元

《再造京门》编委会

顾问：张百发 孙永福

主任：王宗礼

副主任：冯振九 张寿岩

主编：张寿岩

执行主编：郭启富

副主编：史生勤

委员：

栾德成	崔凤霞	朱希斌	李兴华	杨嗣信
宗之豹	郭跃嵩	马士昌	李广玉	李运安
蔡金墀	郭启富	乐志远	罗文章	佟永贵
马于明	朱传华	李文魁	张连生	郝有诗
范国君	欧阳干	赵玉清	刘砚琨	井泽民
金德均	李铭陶	王明才	周复	蓝培德
柏贤华	陈文占	朱建民	许树迎	徐承亩
蔡文波	史生勤	陈乃申		

参与本书组织和编写工作的人员（以姓氏
笔划为序）：

于万里	马凤香	马云贵	上官斯煜	于莹	马越
马福增	王世一	王文顺	毛文勤	王立武	王玉玺
王伟	王宏林	王建明	王春亮	王新华	王德来
王德荣	白云玺	兰平	卢建忠	白虹	付煜
乔树勋	刘代湘	安立新	刘志远	刘丽臣	关运和
刘丽娟	任宝生	孙建国	刘松涛	刘国泰	刘京维
张万宁	陆世昌	张贝喜	陈永甫	苏光尧	张廷良
张守信	陈灵	张志民	张均任	张青	李忠民
辛建军	张京明	李贵	宋信	李春华	杨树廉
杨桂芹	肖根泉	李鸿弟	杨然	何培思	宋琨
何新民	张瑞海	武子军	范文煜	范陆军	范金田
姜仁贵	姚立山	姜玉敏	侯华清	赵建军	祝宝森
侯剑	段春芳	钟炳芳	赵振国	姚焕华	胡惠军
赵斌毅	郝玺	赵增效	郝德贵	徐中苏	倪文章
袁民青	贾秉志	贾志新	高贵云	徐继利	徐湘生
姬满堂	崔志杰	李鸣	黄枚本	宿明彬	曹耀华
焦玉凤	彭生茂	董保民	葛春利	董桂香	焦润明
韩寅时	雷宏宇	窦金山	蔡亚	熊更成	廖国才
熊锦欣	魏明来				

序

举世瞩目的国家“八五”重点建设项目——北京西站，以其优美的造型、宏伟的规模、先进的设施引起了人们的广泛关注。作为京九铁路的龙头站和北京市最宏伟的建筑，它的建成，将对缓解铁路客运紧张局面，改善首都基础设施，推动北京向国际化、现代化大都市迈进等方面产生不可估量的作用。

北京西站建设得到了党中央、国务院的高度重视。中共中央总书记、国家主席江泽民亲自审定建设方案，题写站名，并在建设期间亲临现场慰问建设者，称赞西站工程展现了一个大国首都的风貌。国务院总理李鹏为工程开工奠基，全国政协主席李瑞环在百忙中来工地视察。很多老一辈无产阶级革命家及党和国家领导人，都对西站建设倾注了心血。社会各界给西站工程建设以各方面的支持和关心；北京市广大市民为此做出了奉献。

尤其是三万多名建设者，在三年的时间里，冬

战严寒，夏斗酷暑，夜以继日地奋力拼搏，优质、高效地完成了西站主站区、铁路专业、市政配套三大部分工程，创出了正如李瑞环同志评价的在很多方面都堪称世界第一的业绩，涌现出了许多可歌可泣的动人事迹。

北京西站工程是一项功在当代、利在千秋、造福子孙的丰功伟业。

《再造京门》一书是北京西站建设过程中决策、设计、施工、拆迁等方面的真实纪录，展现了北京西站史诗般的宏伟画卷和国内一流的科学技术。是一首建设者之歌，奉献者之歌，是一本向人们进行爱国主义教育的很好教材。

历史不会忘记你们，

人民不会忘记你们。

——北京西站光荣的建设者！

李瑞环

1996年1月5日

目 录

1. 悠悠岁月梦成真 郭启富 张靖凡 丁国平 (1)
2. 运筹帷幄的“司令部” 史生勤 (13)
3. 妙笔巧绘新京门
——铁道部第三勘测设计院北京西站
设计纪实 李永泉 刘乃森 (23)
4. 写在大地上的诗篇
——北京市建筑设计研究院北京西站
设计纪实 赵宏枚 郑 昕 (49)
5. 托起明珠的巨笔
——北京市城建设计研究院北京西站
设计纪实 黄 波 (70)
6. 呕心沥血织彩带
——北京市市政设计研究院北京西站
设计纪实 张靖凡 汪凌云 (86)
7. 一片丹心照汗青
——中国铁路通信信号总公司研究
设计院北京西站设计纪实 展 旗 攀 峰 (104)
8. 京门铸丰碑
——北京建工集团总公司北京西站工程
建设纪实 陆 兵 (124)
9. 首都再创辉煌
——铁道部建厂工程局北京西站工程建设
纪实 马福增 许奋斌 石青山 关淑静 吕 陶 (190)
10. 鏖战头一功
——北京城建集团总公司北京西站工程建设

- 纪实 刘兴隆 杨崇学 郭履奇 王奎 (237)
11. 敢教“银龙”落“西长”
——北京铁路工程总公司北京西站工程建设
纪实... 王东升 魏树林 段月平 陈仕锦 孟国利 (282)
12. 莲花池畔架彩虹
——北京市市政工程总公司北京西站工程
建设纪实 林玉华 (312)
13. 铁兵“军魂”永生辉
——铁道部第十六工程局北京西站工程
建设纪实 王慧明 高进忠 (347)
14. 鹰山脚下现奇葩
——铁道部第三工程局北京西站工程
建设纪实 张德祥 (376)
15. 营造京门的春天
——中国建筑第一工程局北京西站工程
建设纪实 赵刚 (404)
16. 电化史上谱新篇
——铁道部电气化工程局北京西站工程
建设纪实 周金祥 (424)
17. “住总人”的风采
——北京住宅开发建设集团总公司北京西站
工程建设纪实 宣永祥 张家瑞 (441)
18. 热血铸“王冠”
——北京昌平机车车辆机械厂北京西站主站房
钢桁架制作纪实 单竹泉 (461)
19. 激战前夜的序曲 许一东 (491)
20. 敞开的胸怀
——北京市丰台区北京西站工程拆迁
纪实 梁亚明 (498)
21. 崇高的慷慨

——北京市海淀区北京西站工程拆迁		
纪实	徐晓村 李 罡	(514)
22. 无私的奉献		
——北京市石景山区北京西站工程拆迁		
纪实	胡冀民	(533)
23. 历史不会忘记		
——北京西站工程建设监理纪实...	苏青云 魏 勤	(550)
24. 五湖四海通“舰船”		
——北京西站邮政工程建设纪实...	王海昆 崔广辉	(567)
25. 后记	郭启富	(576)

悠悠岁月梦成真

郭启富 张靖凡 丁国平

北京西站，中国铁路建设史上迈向新世纪的丰碑。

当人们翻开新版的北京市区图，就会发现京城西南的宣武、海淀、丰台3区交界处，清晰地印着4个字：北京西站。这就是国家“八五”计划的重点工程、全长2538公里的京九铁路的“龙头”。

这是块古老的土地，3000年前，燕国国都蓟城建在此地，历史学家考证：这就是北京城的发源地。

这块曾经辉煌而又历经沧桑的热土，在几度变迁的历史长河中，仍然保持着它的勃勃生机。今天，在这里“再造京门”，兴建起一座亚洲最大的铁路客站。从这里通向未来，通过京九铁路把北京和香港联接起来，迎接1997年香港回归……

1993年1月19日16时，这是一个难忘的历史性时刻。沉睡了近千年的金中都遗址，被隆隆的震荡声惊醒了。国务院总理李鹏、副总理邹家华等中央领导同志在建设者的欢呼声中，为北京西站工程开工奠基。

—

1949年10月1日，毛泽东主席在天安门城楼上宣告中华人民共和国成立。当时，全国各行各业百废待兴。中国共产党带领着从战争的硝烟中走过来的中国人民，开展了大规模的经济建设。

周恩来总理在中央工作会议上提出：“要想恢复经济，首先恢复铁路。”

为了适应铁路建设的需要，1952年中央作出决定，把原中央军委铁道部更名为中央铁道部，滕代远任第一任部长。并于1953年1月在原平津铁路管理局的基础上，正式组建了以首都命名的北京铁路局，揭开了铁路建设史的新篇章。

解放后的北京，当时铁路只有京山、京汉、京包3条干线和市郊几条散线，设备简陋，布局很不合理。前门火车站始建于清朝末年，站舍仅7000平方米，其中候车面积只有1500平方米。西直门火车站也是清朝末年的产物。

随着第一个五年计划提前完成，全国工农业形势越来越好，人民生活水平大幅度提高，各条战线的形势日新月异。1959年建成了铁路丰沙线和京承线，工矿企业如雨后春笋般在全国兴起……在这样的形势下，铁路的运输任务一天比一天繁重……前门站、西直门站不堪重负，需要建设新的铁路客运站和规划北京铁路枢纽。

1956年，铁道部第三勘测设计院编制了北京铁路枢纽总布置图，铁道部组织了鉴定。同年，永定门车站建成，作为拆除前门站、新建北京站的过渡站。

1959年的秋天，作为首都十大建筑的北京站落成，它巍然屹立在共和国首都的东南门，新站建筑面积5万多平方米，候车人数最多为14000人。在当时，新技术、新装备、新材料的采用，使得它不愧为世界一流的车站。

就在北京站建成之时，周总理在审查规划方案时，就肯定了要在北京建设一座西客站的建议，北京市也在总体规划中为西站预留了土地。1960年9月，铁道部以铁密鉴武（60）字第2331号文批准了修改的北京枢纽总布置图。在总布置图中，北京站及北京西站（莲花池）为枢纽主要客运站，两站间以地下直径线连接。永定门站、西直门站、丰台站等为枢纽的辅助客运站。至此，北京西站在北京铁路枢纽总布置图中已确立了位置。

1974年1月，铁道部第三勘测设计院编制了《北京枢纽北京

西客站及东西直径线方案研究报告》，报告中北京站及北京西站为枢纽的主要客站，站型为通过式，两站间以东西直径线连接，线路为两线。

1975年，万里同志出任铁道部部长时，就对北京西站规划和建设问题组织过研究。

1975年11月，根据铁道部领导与北京市计委、建委研究北京铁路枢纽建设问题的会议，确定北京西站为通过式站型，位置在莲花池附近。但因“四人帮”干扰而搁浅。

二

六七十年代，国家尽管遭受了自然灾害和经历了十年浩劫，但基于首都所处的重要位置，其铁路建设仍有一些发展。1971年，建成京原线，1979年又建成京通线，并先后建成了东南、东北、西北环线。北京的对外铁路干线已从解放前的3条发展到8条，形成了大型的铁路枢纽。

这个地区的客运量也急剧发展。1965年，北京枢纽内开行58对客车，其中北京站42对，永定门站10对，西直门站6对。年旅客人数为1349万人，其中北京站709万人，永定门站269万人，西直门站130万人，其它站241万人，日均上车数3.7万人。10年后也就是1975年，北京枢纽内开行77对，其中北京站52对，永定门站20对，西直门站5对。年旅客人数2084万人，其中北京站1185万人，永定门站390万人，西直门站111万人，其它站398万人，日均上车数8.7万人，比1965年平均增长54.5%。1981年，又出现陡增的曲线：总开行108对，其中北京站74对，永定门站24对，西直门站10对。比前10年增长比例还大。北京站开行数已接近80对的设计能力。北京的火车站面临新的考验！

到了80年代，时代的前进，经济的发展，使昔日常被过往旅客驻足瞻仰、摄影留念的北京站，失去了当年的潇洒。超负荷的运转，出现了五个方面的紧张：

一是到发线紧张。设计能力 80 对，已开用 74 对。有 23 列列车在站内立折，因而不得不采取转线或拉到交接线暂时腾线等非常措施。

二是库线紧张。入库车底 51 列，需占用库线 22 股，但只有 20 股。为解决客车整备，不得已从存车线挤出 2 股，以致使存车线只剩 7 股，只能存车 140 辆，正常情况下应存 200 辆。

三是咽喉紧张。每日通过咽喉作业量 300 次，平均作业间隔 4.2 分。密集阶段，1 小时内，到开列车、车库取送、本务机出入库，共占用咽喉 21 次，平均作业间隔 2.5 分。

四是行包装卸紧张。1981 年，每天办理行包约 2.2 万件，多的时候达 2.8 万件。按 74 对开行后最高办理能力应达 3 万件。但由于行包库房到发线能力不足，只能办理 2 万多件。

五是出入口通道紧张。由于阶段内列车密集发到，通道十分拥挤，据 80 年代初统计，19:08~19:20，12 分钟连开 3 列（89 次，119 次，47 次），间隔 4 分，出现 3 趟列车 6 路纵队近 4000 人同在高架剪票。8:40~9:40，1 小时连到 7 列，八九千人从地道出站，导致秩序紊乱。此外，卖站台票，平时每天 1 万张，节假日达三四万张，春节时最多达 5 万张，这样，更加剧了出入站通道的紧张状态。

另外，由于某种原因造成列车晚点，综合能力紧张，列车接不进来，经常只好在黄村、良乡、黄土岗、丰台站等候进站，从而打乱了正常运行秩序。

再看看永定门站，能力为 26 对，现开 24 对，能力利用率 92.3%。到发线、库线、机车整备能力均透支。候车条件更为恶劣，原为 1956 年修建的简易过渡设施，房屋简陋，面积窄小，终年大部分旅客在广场候车。一座天桥，上下旅客对流拥挤，威胁人身安全。

西直门站，原为通过站。1968 年拆除西直门—广安门线和 1969 年拆除西直门—五路线后，形成尽头式站，运输组织更为困难。平时开行 10 对客车，旅游季节开行 11 对。没有库线，没有

客车整备线，到发线既短又少，客运服务设施简陋得不能再简陋了，连客车起码上水条件都没有。由于候车紧张，没有开行长途始发列车的条件。

从能力利用率来看，世界上发达国家一般在达到 75% 时，就考虑增加新的能力。我们是按达 80% 算饱和，留 20% 的储备量。现利用率均已在 90% 以上。从运输组织上来说，不可能做得均衡。从实践来看，必须应有 20~30% 波动系数。

由于客运设备能力十分紧张，乘车条件日趋恶化。1981 年，北京枢纽输送能力日均 29.6 万人，实际完成日均 35.2 万人，1982 年实际达 37.3 万人，春节高峰时突破 50 万人。

北京站、东单、前门售票处，平均 0.23 平方米站一个人，排队购票最少得用三四个小时，有的得花一两天。

随着我国改革开放的不断深化，铁路运量与运能的矛盾日益尖锐。北京站的旅客接待能力已远远落后。车站挤、脏、乱、差状况严重，直接影响到首都的形象。有人曾感叹：北京站老了，北京站累了。

北京铁路枢纽的紧张状况，影响了北京乃至全国经济的发展，不开辟新站就没有出路。

三

1981 年 10 月 3 日，北京市向中央汇报了铁路情况。当时，任国务院副总理的万里同志，心情十分激动……他担任过北京市市长、铁道部部长，主持过多次规划北京西站的专门会议，对我国的铁路建设事业给予了极大的关怀。那天出席会议的，有姚依林副总理，铁道部部长刘建章，北京市领导焦若愚和段君毅同志，还有国家计委、经委等部门的领导同志。万里和其他与会领导都同意上北京西站项目。

1981 年 10 月 28 日，北京铁路局上报北京市政府和铁道部请求尽快建设西站。市有关领导很重视，要求规划局尽快整理出正

式图纸报市政府。

1981年12月18日，北京市规划局向赵鹏飞同志汇报了西站方案，原则确定站址在正对羊坊店路。会后，规划局负责同志，分别向焦若愚市长和段君毅书记作了汇报，同意羊坊店方案。

1982年2月11日，铁道部副部长邓存伦同志主持研究了北京铁路建设问题，北京市有关委办局同志参加，重点讨论了铁道部和北京市会签文件上报问题及市政、道路、广场、商业投资和成立建设指挥部等问题。

1982年2月18日，铁道部与北京市人民政府联合以京政文字〔1982〕12号文，上报国务院，请示修建北京西站。

1982年5月20日，国家计委以计交〔1982〕398号文报国务院同意铁道部和北京市政府在进行可行性研究和多方面比较的基础上，编报“西客站的设计任务书”。

1982年11月4日，北京市人民政府和铁道部上报了“西客站设计任务书”。

1983年3月8日，国家计委以计交230号文转发了经国务院批准的“关于北京西客站设计任务书审查意见的报告”，决定兴建北京西站。

1983年6月4日，北京市规划局向韩伯平、张百发副市长和市计委、建委、规委等领导汇报西站的站址比较方案以及推荐方案的详细位置。会上，再次确定了车站正对羊坊店路方案。

1983年7月7日，北京市建委苏兆林、宣祥璽主持召开西站方案会议。此会有铁道部计划局、北京铁路局和北京市有关局领导参加。会上宣布，市政府已审定西站采用正对羊坊店路方案，各方面要按此尽快开展工作。并成立了规划设计小组。至此，北京西站的具体位置确定。

1983年7月21日，铁道部副部长邓存伦邀请韩伯平、张百发、宣祥璽研究北京西站的具体问题，北京铁路局郝慎铭副局长和市规划局同志参加。原则确定：西站大楼要建综合性大楼；地铁要同步修建；穿越车站广场的道路做隧道；客货站节约用地。确

定西站建设领导小组组长：邓存伦，副组长：张百发。

1983年7月底~12月底，西站规划设计小组多次会议：协调地铁、隧道、河道、道路、绿化、公共交通、建筑等各方面的问題。

1984年4月10日~5月1日，铁道部组团赴日本考察客站建设。考察团回国后，提出了11条建议，邓存伦和韩伯平同志听了汇报。

从1984年5月至1985年2月，铁道部、北京市曾多次召开会议，对建设投资等问题进行了研究。

1985年，经过铁道部和北京市紧锣密鼓的前期准备，5月2日以(85)铁计字436号，(85)京政函12号文《关于重新报送北京西客站设计任务书的报告》上报国家计委。这份报告，将15.3亿元的投资略做压缩，改为14.54亿元。但是北京西站工程毕竟是个耗资巨大的项目，上马的时机与国家整个经济计划有直接关系。

经济的拮据使北京西站还是难以安排。

四

北京西站仍沉睡在漫长而曲折的梦中。它几度被列入议程，又几度被搁置；几度进入实施，又几度中止。它付出了几代人的心血，引起了无数世人的关注。

在1981年后的7年间，北京的客运量翻了一番，北京铁路枢纽的运能已经超饱和。这些翻番的客运量是怎样完成的呢？北京铁路局、北京铁路分局想尽一切办法，采取扩大列车编组、增建北京站候车天桥、延长站台、硬拼现有设备和非常态加开列车等措施挖潜扩能。尽管如此，扩大的运能也不过30%，剩下的70%全靠列车严重超员。另外，再加上运营设备严重老化和不足，造成了车站候车室、大厅、广场及站前服务场所旅客拥挤、秩序混乱，使客运本来就紧张的状况更加紧上加紧。因此，修建北京西