

北京鐵路局誌

RECORDS OF BEIJING RAILWAY ADMINISTRATION

1881—1987

下 册



中国铁道出版社

北京鐵路局誌

RECORDS OF BEIJING RAILWAY ADMINISTRATION

1881—1987

下 册

《北京鐵路局志》編纂委員會

中國鐵道出版社

- 管理体制
- 计划统计
- 财务
- 劳动工资
- 人事
- 物资
- 行政事务
- 外事外经

第五篇 经营管理

本篇责任编辑 张卯魁

铁路管理体制,清末民初时,按铁路线分别设局,沿用或参照贷款国铁路管理制度,各自独立经营管理,政府虽设有管理机构,派有督办大臣,颁有管理章制,但实权掌握在债权国手中。日本侵略军占领时期,将南满洲铁道株式会社的管理体制推行到华北铁路,改分线设局管理为分区设局管理,为日本帝国主义服务。抗日战争胜利后,国民党统治区,初期分别指派接收委员接管日伪铁路局,暂仍按区管理;1946年3月国民政府交通部改分线管理为干线区管理铁路,北京局管内铁路分别由设在北平的平津区、汉口的平汉区(在石家庄设北段管理处)、济南的津浦区(在天津设办事处)、太原的晋冀区以及东北区锦州等铁路管理局管理;还有由山西省自营的同蒲铁路。旧中国铁路的经营管理,实行集中铁路局一级核算制,基层单位为报销单位;实行预算制,按预算由上级向下级拨款。

1949年1月成立的中国人民革命军事委员会铁道部(1949年10月建国为中央人民政府铁道部;1955年1月按宪法为中华人民共和国铁道部)统一管理全国解放区铁路的运输、修建,按区域设铁路管理局(1958年改为铁路局)分级管理。北京局管内铁路,1951年8月前由平津(1949年9月改为天津)铁路管理局、太原铁路管理局及其分局和锦州铁路管理局承德分局分别管理;1951年9月太原局与天津局合并为天津铁路管理局;1953年1月1日天津局又划分为北京、天津、太原3个铁路管理局;1956年1月1日天津局与北京局合并为北京铁路管理局;1960年1月1日锦州铁路局承德办事处划归北京局;1963年4月1日太原局与北京局合并为北京铁路局;1971年1月1日又分设为太原、北京铁路局;1981年3月1日太原局大同分局划归北京铁路局;1983年1月1日太原局与北京局合并为北京铁路局,迄1987年未变。

中华人民共和国成立初期,铁路实行中央集权管理体制。经营管理仍执行预算制。经学习苏联铁路的经营管理原则和方法、推行中国长春铁路公司的管理经验,在铁道部统一指挥领导下,实行路局、分局、站段3级管理,并逐步建立一整套自部、局、分局到站段的计划、财务、物资、劳动工资、干部等管理机构和制度。铁路财政统一划归铁道部直接掌握,统筹统支,统一调度,结束各局各自为政的局面。1951年开始逐步在路局、分局、站段实行经济核算制,按完成客货运量向上级取得运输收入,从而结束预算制。逐步建立健全劳动工资制度和机构。1953年管理体制上,铁路局业务处直接领导基层段,铁路分局“主管运输、协管其他”。1957年3月以后,贯彻铁道部全路局院书记会议精神,不再把学习和推广中长路经验作为铁路工作的方针。1958

年“大跃进”，铁路实行中央、地方双重领导；受“左”的思想影响，给经营管理带来严重后果。三年国民经济调整时期，铁路恢复中央集权管理。1965年5月路局管理体制改为铁路分局直接领导基层站段，分局“既管运输、又管其他”，铁路局业务处的人财计劳材等机构及人员撤销。1966年“文化大革命”，铁路的经营管理遭到更大的冲击和破坏。1975年贯彻中央《关于加强铁路工作的决定》，铁路的集中统一管理体制得到恢复。中共十一届三中全会后，贯彻改革开放、搞活经济的战略方针和“调整、改革、整顿、提高”八字方针，打开了改革经济体制的新局面，探索以经济办法管理铁路的新路子，进入新的全面发展时期。

铁路企业的领导制度，经历过一长制、党委领导下的厂长负责制和厂长负责制等发展阶段。

铁路局的运输收入，1950年实行“管内归己、直通清算”；1959年运输收入不分管内和直通一律上缴铁道部重新分配；1966年“文化大革命”取消运输收入在各局间进行清算分配办法，实行收入和支出分别按年下达运输收入计划和支出计划、按计划考核铁路局财务收支工作（收支两条线）；1980年运输收入改按路局实际完成的换算吨公里和铁道部规定的清算单价取得；1983年实行“利改税”，清算原则和计算方法不变；1986年实行经济承包责任制，运输收入分配办法改按“提高单价，超产加价，超收提成，定额上交”原则作调整；1987年运输收入分配实行“清算单价，收入分成，多超多得，调节平衡”的“双挂钩”内部清算办法，以铁路局实际完成的运输进款，按核定的收入挂钩率向铁道部清算运输收入和超收加成收入。

第一章 管理体制

第一节 组织机构

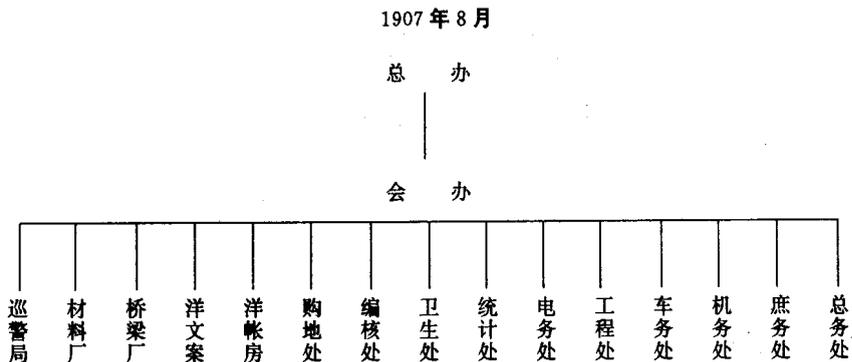
一、分线管理

清末和民国初期,各铁路分线设局,分别自行管理。

北宁铁路 1881年11月8日,唐胥铁路建成通车,铁路附属于开平矿务局。1886年8月设立商办的开平铁路公司,负责唐胥铁路西延工程,1887年展修至芦台,同年向天津、山海关延展,公司改组为中国铁路公司。1888年唐山至天津全线通车,改称唐津铁路。1889年由唐山向山海关延展,1890年修通到古冶林西煤矿区。1891年4月,清政府在山海关设北洋官铁路局,负责古冶至山海关段,并向关外展筑铁路。1894年2月津榆(榆关,即山海关)段通车。1895年12月决定修建天津至卢沟桥铁路,成立津卢铁路局。1896年,北洋官铁路局与中国铁路公司合并,在天津成立津榆铁路总局。1897年6月天津至卢沟桥通车,7月津榆铁路总局和津卢铁路局合并改为关内外铁路总局。1907年6月,北京至奉天(今沈阳)铁路通车,改关内外铁路总局为京奉铁路总局(组织机构见附表5—1—1),设址天津,统管关内外铁路。中华民国成立后,1913年北洋政府统一全国国有铁路编制,改总局为管理局;1916年10月按交通部统一编制,京奉铁路管理局设总务、车务、工务、机务、会计5处。南方政府北伐后,建都南京,1928年6月改北京为北平,京奉铁路改为平奉铁路;1929年4月,因奉天省改为辽宁省,国民政府政务院决议,平奉铁路改称北宁铁路。北宁铁路管理局,1930年设秘书稽核总务处、运输处、厂务处、工务处、会计处、港务处、驻沈办事处、改进委员会;1935年设驻路总稽核、秘书室、总务处、工务处、机务处、会计处、材料处、驻路警察署。

附表 5—1—1

京奉铁路总局组织机构表

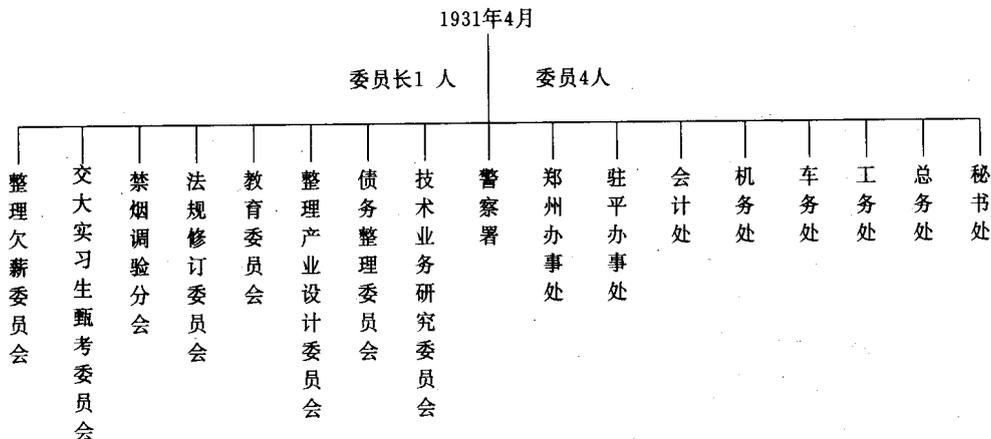


平汉铁路 1896年7月清政府决定修建卢汉铁路,同年10月设立卢汉铁路公司。1897

年1月6日在上海设立中国铁路总公司筹建卢汉铁路。1899年2月卢(沟桥)保(定)段通车,设驻保车务总办。1906年4月1日全线通车,改称京汉铁路;9月改卢汉铁路公司为京汉铁路车务局;10月清政府成立邮传部,12月撤销中国铁路总公司,将京汉铁路归部辖,改称京汉铁路局。1913年12月定名为交通部直辖京汉铁路管理局。1916年10月按交通部统一编制,京汉铁路管理局设总务、车务、工务、机务、会计5处。1920年1月,京汉、京绥两路合并称京汉京绥铁路管理局,当年8月又分开设立管理局。1927年3月改管理局为管理委员会,设主席和委员;当年9月又恢复局长制,正局长驻汉口,副局长驻郑州兼郑州办事处处长。1928年6月20日国民政府建都南京,北京改称北平,京汉铁路改称汉平铁路,局址设汉口,北平设办事处。1929年4月局址迁北平,改称平汉铁路。1930年3月局址又迁汉口,北平设办事处。1931年4月改局长制为委员会制,设1长4委,执行局长职权(组织机构见附表5—1—2)。1933年12月,由委员会制复改为局长制。

附表 5—1—2

平汉铁路管理委员会组织机构表



正太铁路 1904年5月动工修建,在石家庄设正太铁路建筑总管理处。1907年春,正太铁路未正式通车前,组成临时行车处—机务处,并相应缩减建筑总管理处。同年10月全线通车后,临时行车处改为行车总管理处,下设总务、车务、工务、机务4处。1909年设监督局。1913年12月定名为交通部直辖正太铁路监督局;总办、会办改称局长、副局长。1929年4月监督局改为正太铁路管理局。1932年10月25日,国民政府还清贷款收回路权,仍称正太铁路管理局,局内设五处、一署、十七股。1935年,局内设总务、工务、车务、机务、会计等处和警察署。

平绥铁路 1905年7月,清政府在天津设立京张铁路总局,在北京设工程局。1905年9月动工。1907年5月京张铁路总局迁北京。1909年9月京张铁路竣工,10月2日在南口举行通车典礼。随之动工修建张绥铁路。1910年9月京张铁路工程局迁到张家口,改称张绥铁路工程局。1911年9月撤销张绥铁路工程局,由京张铁路总局兼办工程事宜。1913年12月改为交通部直辖京张、张绥铁路管理局,总办改为局长。1914年通车至大同。1916年改称京绥铁路管理局,局内设总务、车务、工务(含机务课)、会计4处。1920年1至7月间一度归并为京汉京绥铁路管理局,后又分设。1921年5月通车至绥远(今呼和浩特)。1923年1月通车至包头。1928

年6月改称平绥铁路。

津浦铁路 1908年1月在北京成立津浦铁路总公所筹划建路,同年2月在天津设北段总局,7月在江宁设南段总局。1912年全线通车,撤销北京的总公所,在国民政府交通部路政司设津浦事务所管理南、北段总局。1913年1月撤销津浦事务所,改北段总局为津浦铁路总局、南段总局为分局。1913年12月津浦铁路总局改为津浦铁路管理局,直属交通部。1916年11月按交通部统一编制,津浦铁路管理局设总务、工务、车务、机务、会计等处及驻浦口、济南事务所。1920年8月、1922年7月先后撤销驻济南、浦口事务所。1927年3月国民革命军收复南京,在浦口设津浦铁路管理局。1928年6月,国民革命军北伐成功,津浦铁路始置于浦口的津浦铁路管理局的统一管理,并设驻天津办事处,负责天津至桑梓店间各铁路部门的协调监督工作。1931年2月,改津浦铁路管理局为津浦铁路管理委员会,设委员长1人、委员4人(1932年增至5人),执行局长职务,委员会下设秘书室,总务、工务、车务、机务、会计等处,驻津办事处,驻津浦铁路警察署。1932年7月取消管理委员会,仍称津浦铁路管理局,1936年管理局机关设总务、工务、车务、机务、会计等处,职工教育委员会,技术业务改进委员会,财政委员会,材料委员会,规章审定委员会,行车事变及行车事故审查会,交通大学实习生甄考委员会,驻津办事处,驻路局总稽核。

同蒲铁路 1932年2月阎锡山倡建省办同蒲铁路,当年10月23日成立晋绥兵工筑路局,筹划修建同蒲铁路。1933年2月21日成立晋绥兵工筑路总指挥部,阎锡山自兼总指挥,下设督工、兵工、经理、监制、材料、会计、事务、文书、卫生9个组,以兵工为主、少量包工进行修筑。同年10月,总指挥部决定三年完成同蒲线,遂设同蒲南段工程局和北段工程局。南段工程局专修太原至蒲州一段铁路,局内设局长1人兼总工程师,下设正工程司、秘书若干人及总务、设计、工务、运输4个科。北段工程局专修太原至大同一段铁路。总指挥及南、北段工程局随时成立工务总段及分段,其组织机构与普通铁路局相同。1934年10月南、北段工程局均撤销,各工务总段改属于总指挥部。总指挥部内增设设计、工务组,专管筑路事宜。1936年1月1日太原至风陵渡通车。1936年8月21日成立同蒲铁路管理局,由山西省人民公益事业董事会管理。1937年8月北段铺轨过东韩岭到十里河桥南岸,距大同仅差8公里,因日本侵略军侵占大同而停建。

二、分区管理

日本侵略军占领时期,改分线设局为分区设局管理铁路。

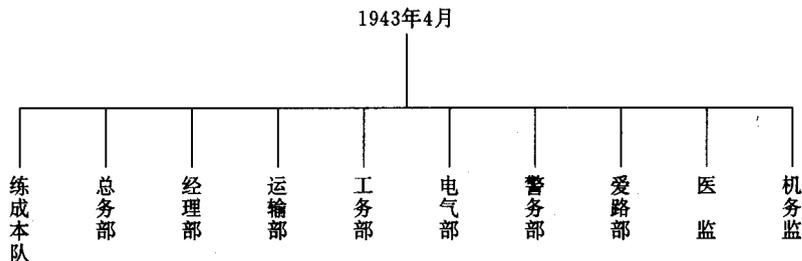
1931年“9.18”事变后,日本侵略军于1933年3月4日占领承德,当年4月南满洲铁道株式会社铁道建设局开始修建锦(州)承(德)铁路,1936年6月竣工;1937年“7.7”事变后,修建通(州)古(北口)铁路及承(德)古(北口)铁路,先后于1938年3月、10月竣工。承古线与锦承线合并称锦古线,由南满洲铁道株式会社锦县铁道局管理;通古线与北京通州支线的大部分合并称京古线,由南满洲铁道株式会社北支事务局(1939年4月改为华北交通株式会社)管理。京古、锦古线形成关内外第二条铁路通道(古北口为伪“满洲国”国界)。

日本侵略军1937年8月侵入察哈尔省,南满洲铁道株式会社在张家口设铁道事务所,管辖京包线康庄至包头及口泉支线。1938年6月正式组成张家口铁路局,内设总务、经理、营业、运输、工务、电气、警务等处。1939年华北交通株式会社成立,张家口铁路局并入该公司,担任伪蒙疆地区交通(组织机构见附表5—1—3)。

1937年8月27日,南满洲铁道株式会社在天津设北支事务局,占领华北铁路。1938年北

附表 5—1—3

张家口铁路局组织机构表



支事务局迁到北京。北支事务局 1938 年 6 月 15 日管区有：天津铁路局辖京山线黄土坡至山海关，津浦线天津北至济南以及海滨、西沽、陈塘庄等支线；北京铁路局辖京山线正阳门至丰台，京古线正阳门至下会，京包线丰台至西直门，京汉线前门至新乡，正太线石家庄北站至太原，同蒲线太原北至原平、至临汾，以及各支线、联络线；张家口铁路局辖京包线清华园至包头，同蒲线平旺至朔县以及忻县至甲子湾线、口泉支线。

1939 年 4 月 17 日北支事务局撤销，在北京成立华北交通株式会社，华北铁路分区管理，设北京、天津、张家口、济南 4 个铁路局；翌年先后增设太原、开封 2 个铁路局；1944 年 5 月 1 日日伪政权强化铁路军事运输，又增设石门（石家庄于 1939 年 10 月 7 日改为石门市）、徐州 2 个铁路局（石门铁路局组织机构见附表 5—1—4）。华北交通株式会社于 1939 年将同蒲铁路接续修通，由张家口铁路局管辖大同至阳方口段铁路；1939 年 10 月将石太线由窄轨改为标准轨。1940 年 11 月修通石（家庄）德（州）线。因 1940 年 5 月成立太原铁路局，将北京铁路局石家庄铁路出张所裁撤，成立石门铁路监理所，管理石家庄铁路地区业务，仍属北京铁路局管辖。1944 年 5 月 1 日，石门铁路局管辖京汉线寨西店至彰德（今安阳）、石太线石门至芹泉及石德线以及各线所附支线。

华北交通株式会社各铁路局配置有现地机构：北京局有丰台、西直门、保定等地方分局；天津局有天津、唐山、山海关、德县等地方分局；张家口局有南口、张家口、大同、平地泉（今集宁）、厚和（今呼和浩特）等地方分局；太原局有阳泉、原平、太原、太谷、临汾、运城、沁县等地方分局；石家庄局有石家庄、邯郸等地方分局。

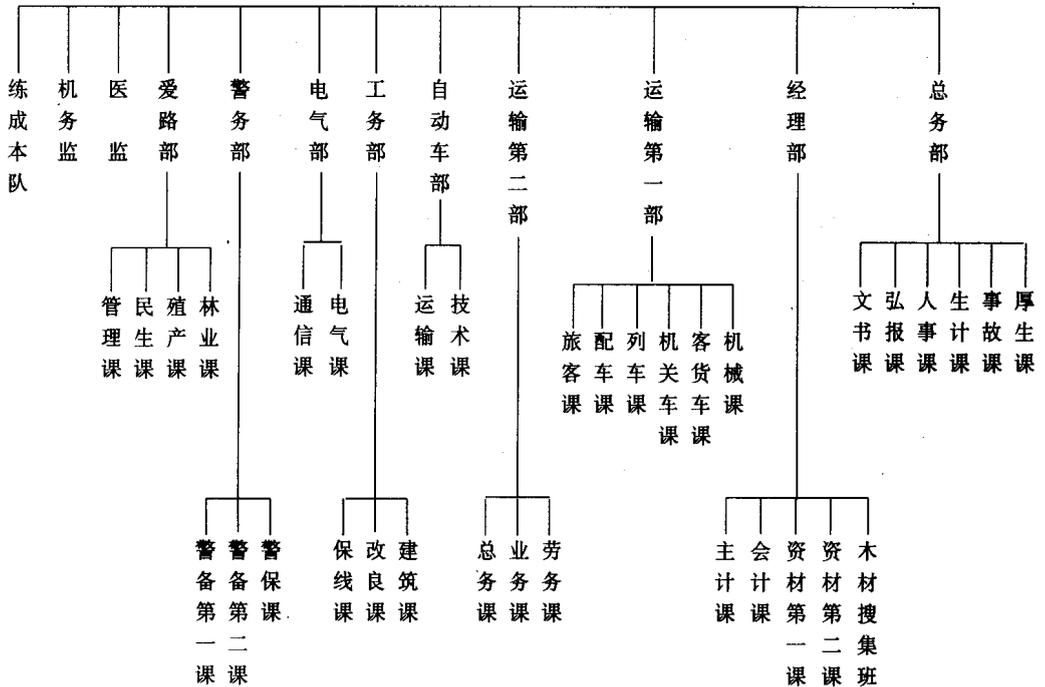
1945 年，日本侵略军因战事不利，于当年 4 月将华北交通株式会社划归军部管理，改称北支那交通团，各铁路局改称地方交通团。迄日本投降恢复原组织名称。

1945 年 8 月 15 日抗战胜利后，初期，解放区和国民政府接管区都暂时沿用原体制，实行分区管理。国民政府交通部于当年 8 月 30 日派平津区交通特派员率接收人员到北平办理接收华北铁路等交通事宜，同年 10 月 11 日在北平成立交通部平津区特派员办事处。特派员于同年 11 月间分别指派接收委员接管北平、天津、张家口、太原、石家庄等区铁路，分别在原铁路局所在地成立交通部平津区××分区接收委员办事处，仍分区管理铁路，办事处内设总务、运输、机务、工务、会计、警务等处。其中 1945 年 8 月 23 日至 1946 年 10 月 10 日张家口第一次解放，张家口分区接收委员于 1946 年 1 月 15 日在北平办理张家口区铁路接管事宜。承德地区，1945 年 9 月设有锦州铁路局承德铁路管理部；1945 年 11 月 27 日八路军冀热辽军区接管热河铁路，在省会承德市成立热河铁路局，后改称热河铁路管理局，1946 年 8 月 28 日八路军撤离承

附表 5—1—4

石门铁路局组织机构表

1944年5月



德而撤销该局。1945年9月25日晋察冀边区人民政府在张家口成立平绥铁路管理局管理康庄至聚乐堡一段铁路,1946年10月10日八路军撤离张家口,该局撤销。1946年晋冀鲁豫边区政府根据北平军调部10号公告迅速恢复华北、华中交通的要求,即成立石(家庄)安(阳)铁路管理局,修复、管理铁路,并于1947年1月成立工矿筑路处,负责修建邯(郸)涉(县)铁路。晋察冀边区政府于1947年11月10日在石家庄成立晋察冀边区铁路管理局(1948年8月15日改称石家庄铁路管理局)。1948年7月,华北人民政府在太谷成立同蒲铁路晋中段管理委员会;1949年1月,晋中段管理委员会改为同蒲铁路管理局。

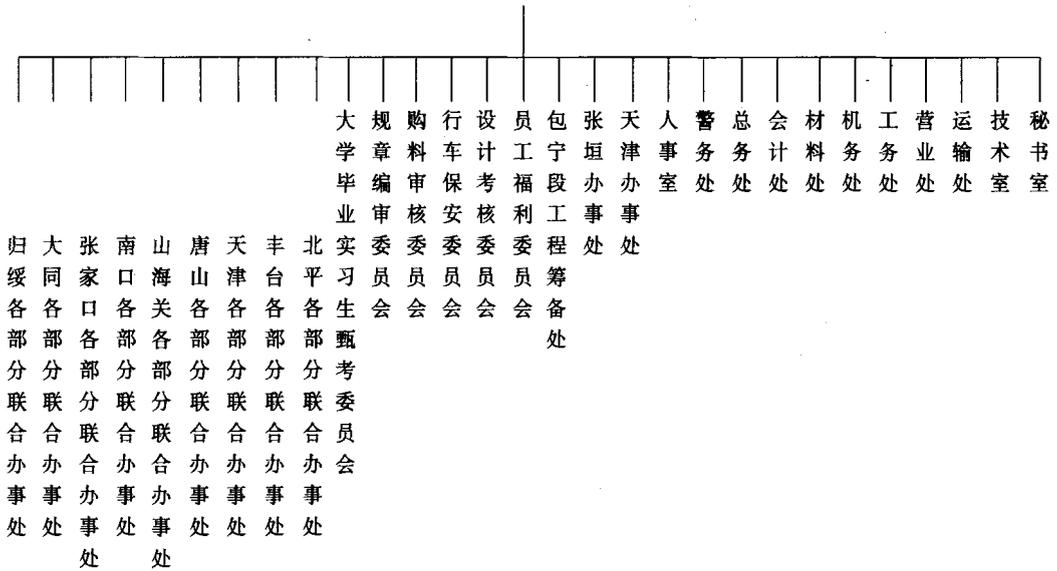
三、干线区管理

抗日战争胜利后,国民政府交通部自1946年3月1日起,改战前分线管理制为干线区制:于北平设平津区铁路管理局(实际是6月1日成立,至1949年2月22日前组织机构见附表5—1—5),管辖北宁线平榆段,全部平绥线,平古线,平门支线,大同支线等等;于济南设津浦区铁路管理局,管辖津浦线,石德线,胶济线等等;于汉口设平汉区铁路管理局,管辖平汉线,道清线及各支线;于太原设晋冀区铁路管理局,管辖正太线及各支线(1945年日本投降,阎锡山接收山西省境内的正太铁路和同蒲铁路,成立太原铁路管理局,1946年3月正太线划归交通部晋冀区铁路管理局,同蒲线由山西省自营);东北区锦州铁路管理局管辖有锦承、承古线,1946年8月28日八路军撤离承德后,设承德监理处。其中,平汉线黄河以北线段设北段管理处管理,于1946年10月1日在石家庄正式成立平汉区铁路管理局北段管理处,将原接收委员办事处内设的处改为组,组下设课(组织机构见附表5—1—6)。随人民解放战争的进展,1946年12

附表 5-1-5

平津区铁路管理局组织机构表

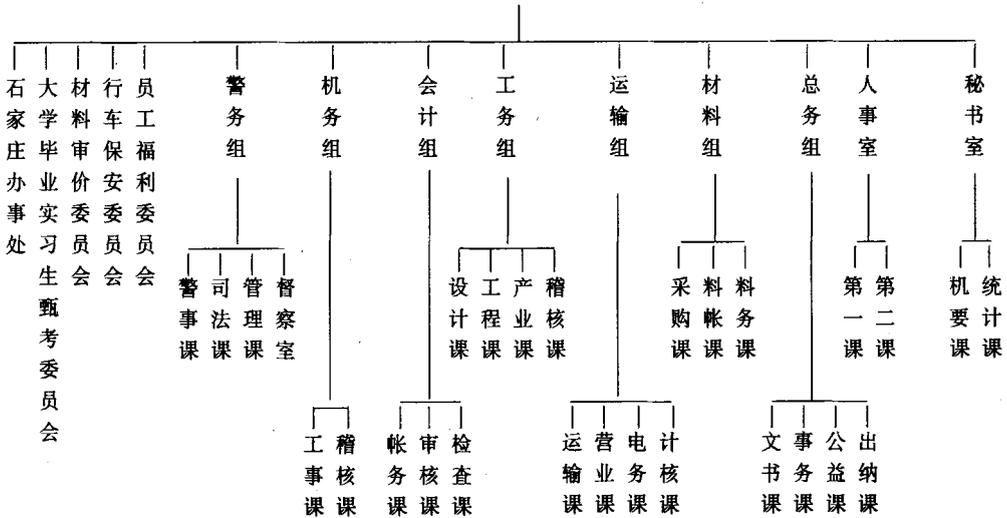
1949年2月22日之前



附表 5-1-6

平汉区铁路管理局北段管理处组织机构表

1946年10月



月平汉区北段管理处迁移北平,石家庄改设办事处。1946年10月10日八路军主动撤离张家口,国民政府交通部于10月19日将平绥铁路管理局改称平津区铁路管理局张垣办事处。津浦线因解放战争未通车,1946年9月将天津北站至德县段交由设在天津的津浦办事处管理,实际是一空头机构,直至1949年1月15日天津解放。因解放战争战略需要,1946年将京古线的怀柔至古北口及锦古线的承德至古北口铁路拆毁。1947年1月平津区铁路管理局成立第一、

第二运输总段,分别设置于北平和天津,由管理局运输处直接领导。下辖管内几个运输段、机务段、检车段、电务段。运输段下辖各站,机务段下辖车房,检车段下辖分驻所。运输处为设计、考核机构,总段为监督推动机构,段以下为实际执行机构。这是为适应干线区制而试行的管理制度。

四、区域管理

中国人民革命军事委员会 1949 年 1 月成立铁道部(中华人民共和国成立改为中央人民政府铁道部;1955 年依据宪法改为中华人民共和国铁道部)统一管理全国解放区铁路,按区域划分设铁路管理局管理铁路运输。

1949 年 1 月天津、北平先后解放,国民政府交通部平津区铁路管理局和平汉区铁路北段管理处、津浦区铁路天津办事处及其所辖铁路均被中国人民解放军接收军管。同年 2 月 22 日,铁道部在北平成立平津铁路管理局,管辖平绥路全线,北宁路山海关以南,平汉路石家庄(不含)以北,津浦路德州以北,平古路全线以及各线所附支线,共辖线路 1722.389 公里;局机关设办公、人事、运输、机务、工务、电务、财务、材料、总务、公安等处、政治部,下辖天津、张家口铁路分局。1949 年 5 月 6 日,平津局机关迁天津,11 日撤销天津铁路分局,其所属线路和站段单位由管理局直接管理,在北平设办事处。平津局于 1949 年 9 月 29 日改称天津铁路管理局。1950 年 1 月 4 日天津局增设厂务处,将原属机务处领导的天津、南口、张家口 3 个铁路工厂和原由材料处领导的天津、长辛店 2 个电气修理厂均划归厂务处领导。1950 年 3 月 1 日,改组北京办事处为北京铁路分局;同年 6 月 1 日成立天津铁路分局,至此,天津局下辖天津、北京、张家口 3 个铁路分局。

1949 年 4 月 24 日太原解放,当年 6 月 7 日,石家庄、同蒲两个铁路管理局合并成立太原铁路管理局,局机关设秘书室,人事、运输、机务、工务、财务、材料、总务、保安等处,政治部,管辖同蒲、石太、石德线以及各线所附支线,下设石家庄、临汾两个办事处,太原地区各站段由管理局直接领导。1950 年 6 月铁道部将石家庄至邯郸(含邯磁支线)线路由郑州局划归太原局管理。1950 年 8 月成立太原分局;石家庄、临汾办事处也改为分局。太原局下辖太原、石家庄、临汾 3 个铁路分局。锦承线由锦州铁路管理局及其承德分局管理。

为使华北铁路与华北行政管界相适应,1951 年 9 月 1 日天津局、太原局合并为天津铁路管理局,局机关机构基本保持原有框架;管辖范围即原两局范围;下设天津、北京、张家口、石家庄、太原等 5 个分局(临汾分局并入太原分局)。

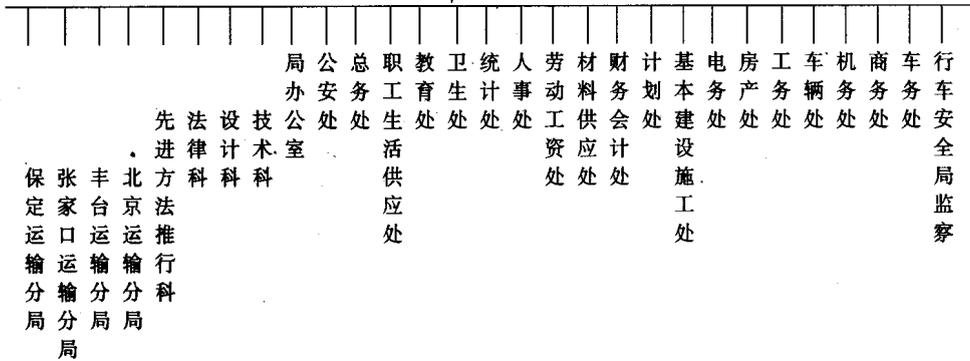
1953 年本着“合理区划、缩短垂直、减少层次、克服官僚主义”的原则,天津局撤销,北京、天津、太原铁路管理局成立。北京局机关设 1 室、19 处、4 个直属科和行车安全局监察,下设北京、丰台、保定、张家口 4 个运输分局(组织机构见附表 5—1—7);管辖京山线至北仓,京汉线至柳辛庄,京包线至周士庄,京古全线,共辖线路 998 公里。北京局于 1953 年 2 月 6 日增设人民监察室,7 月 1 日保定运输分局并入丰台运输分局,8 月 3 日增设客运处;1955 年 10 月 1 日,丰台运输分局并入北京运输分局,10 月 19 日运输分局改组为铁路分局;1955 年 6 月 30 日,丰(台)沙(城)线通车,11 月 1 日交付北京局运营。天津局下设古冶、天津、石家庄、新乡 4 个运输分局;管辖京山线北仓(不含)至山海关(不含),津浦线至德州,京汉线石家庄至郑州(不含),石太线至阳泉,石德线以及各线所附支线。1954 年 1 月 1 日,新乡运输分局划归郑州铁路管理局,天津、郑州局在京汉线安阳(属郑局)划界。1955 年 10 月 1 日,古冶运输分局并入天津运输分局;同年 10 月 29 日运输分局改组为铁路分局。太原局下设大同、太原、临汾 3 个运输分

附表 5—1—7

北京铁路管理局组织机构表

1953年1月

管理局



局；管辖京包线大同至包头，石太线太原至阳泉（不含），同蒲线以及各线所附支线。1955年6月集二线建成通车，成立集宁铁路分局。1955年10月29日，运输分局改组为铁路分局。1956年8月1日成立大同分局驻包头临时办事处。

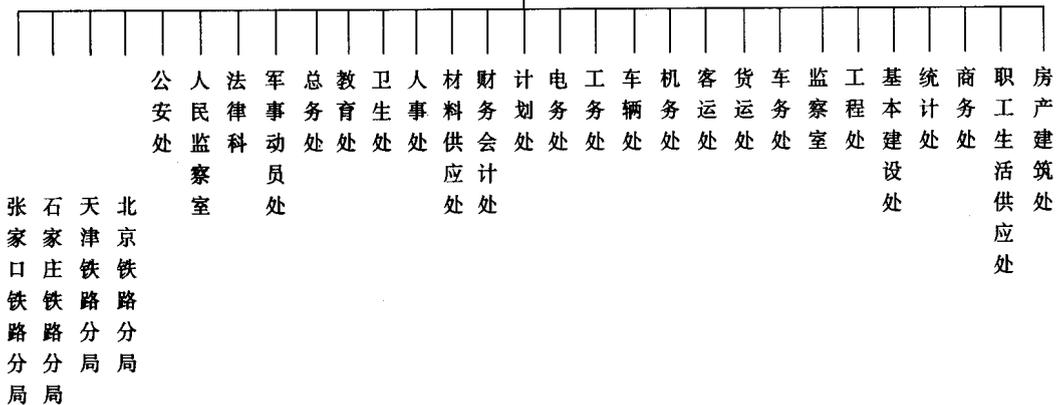
1956年1月1日天津局与北京局合并为北京铁路管理局，管辖线路即原两局范围，线路总长2234公里；局机关设2室、22处、1个直属科；下设天津、北京、张家口、石家庄4个铁路分局（组织机构见附表5—1—8）

附表 5—1—8

北京铁路管理局组织机构表

1956年1月

管理局



1958年1月1日，实行管理局按区集中指挥领导，铁路分局均撤销。北京局在天津、石家

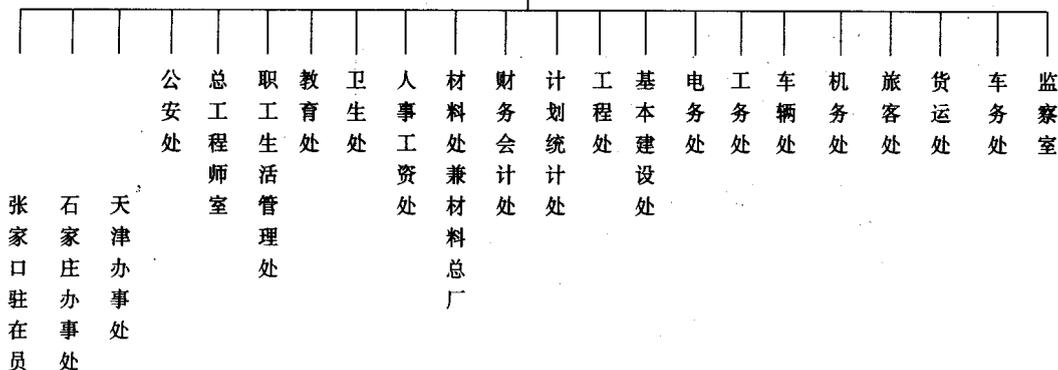
庄分别成立办事处,在张家口设驻在员;太原局在大同成立办事处,加强包头办事处,保留集宁铁路分局;锦州局在承德设办事处(局所在地不设办事处)。北京局货运、商务处合并为货运处,工程处与设计事务所合并为工程处,人事、劳动工资处合并为人事工资处,计划、统计处合并为计划统计处,职工生活供应处与总务处合并为职工生活管理处,材料供应处与材料总厂合并为材料处兼材料总厂,铁道国家监察局北京办事处、行车安全监察室、安全技术监察科合并为监察室,撤销房产建筑处,其工作分别并入工务处和职工生活管理处,撤销军事动员科与法律科

附表 5-1-9

北京铁路管理局组织机构表

1958 年初期

管 理 局



(组织机构见附表 5-1-9);原铁路分局所属的公安分处改组为古冶、天津、北京、张家口、石家庄、邯郸等 6 个公安段;1958 年 7 月 31 日撤销张家口驻在员,同时成立北京、张家口办事处,此时北京局下辖北京、天津、石家庄、张家口 4 个办事处(张家口办事处于 1959 年 10 月并入北京办事处)。太原局 1958 年 7 月、10 月先后成立临汾、太原、阳泉办事处(1962 年阳泉办事处并入太原办事处)。

根据中央“全民办铁路,发挥中央和地方两个积极性”的决定及铁道部指示,1958 年实行运输管理和工程合一的体制,铁路管理局改称铁路局并实行铁道部和省市地方双重领导。太原铁路管理局 1958 年 9 月 9 日与铁道部第三工程局部分单位合并,改称太原铁路局(太原局 1959 年组织机构见附表 5-1-10)。北京铁路管理局 1958 年 9 月 29 日改称北京铁路局。

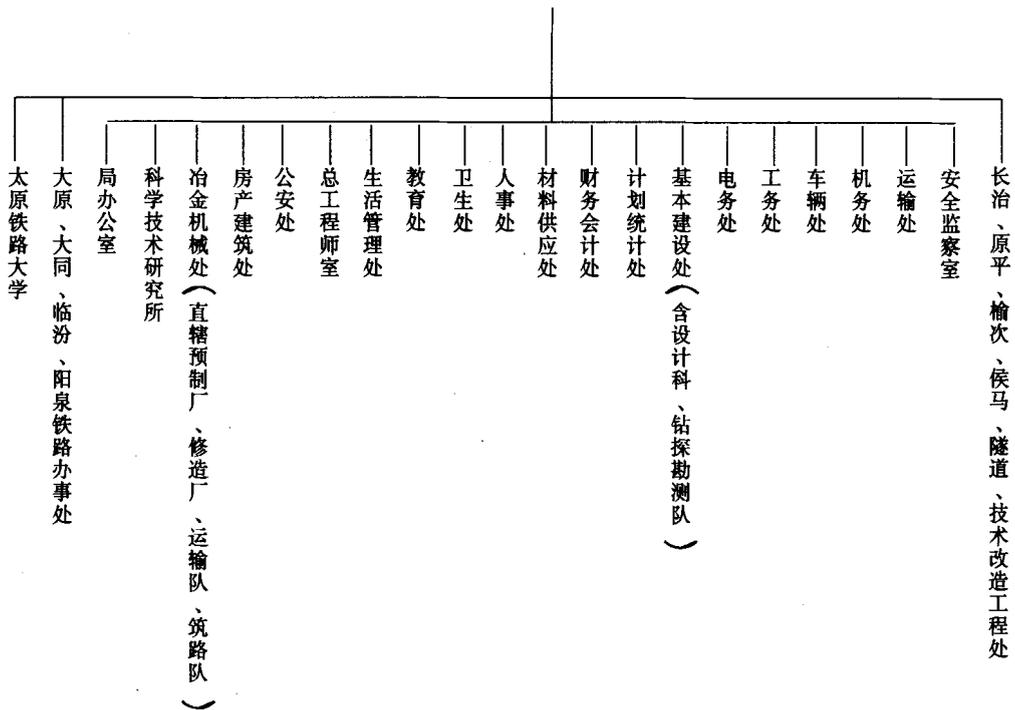
1958 年 11 月 1 日呼和浩特铁路局成立,太原局与呼和浩特局在京包线古店(属太原局)划界。1960 年 1 月 1 日锦州铁路局承德办事处划归北京局,北京局与锦州局在锦承线平泉站(属北京局)划界。1961 年 1 月 1 日撤销承德办事处,其所属划归北京办事处。

铁道部为改变“一省一局”状况,1963 年 4 月 1 日撤销太原局,所辖全部单位划归北京局,并撤销各办事处,改设北京、天津、石家庄、太原、大同 5 个铁路分局;管辖京山线(不含山海关),津浦线至德州,京广线(1957 年 11 月京汉、粤汉两线合称京广线)至安阳(不含),京包线至古店,锦承线承德至平泉,京承、丰沙、同蒲、石太、石德线全线以及各线所附支线。分局机关一般设办公室,运输、货运、客运、机务、车辆、工务、电务、人事、劳动工资、计划、财务、材料、统

附表5-1-10

太原铁路局组织机构表

1959年6月



计、教育等科和保卫股。路局设总工程师、总会计师，机关设办公室，总工程师室，安全监察室，运输、货运、客运、机务、车辆、工务、电务、房产建筑、基本建设、计划、财务会计、人事、劳动工资、材料供应、统计、职工生活、卫生、教育、工程、勘察设计、国际联运、公安等处以及三处等共23个处，科学技术研究所，临时机械动力设备办公室。（组织机构见附表5-1-11）

1966年“文化大革命”开始，1967年6月23日北京局实行军事管制。1968年1月8日成立由解放军、革命干部、革命群众三结合是北京铁路局革命委员会，革委会下设政工、办事、生产、后勤4组，取代路局机关各处室。基层单位1968年实行地（站）区一元化领导体制，用连排班的组织形式管理运输生产，取消业务段的专业管理。大同分局未实行地（站）区一元化领导，仍保留基层站段建制，但在站段之下也实行排班的组织形式管理生产。交通部应山西省要求，于1971年1月1日将北京局分为太原、北京两个铁路局。两局分界：京包线在郭磊庄（北京局），石太线在娘子关（太原局，1975年4月1日，娘子关至赛鱼段划归北京局管辖），1973年1月开通的京原线在灵丘（太原局）。北京局下设北京、天津、石家庄3个分局，太原局下设太原、大同、临汾3个分局（太原局组织机构见附表5-1-12）。

根据交通部交通工作会议精神，1972年7月，铁路局机关恢复处室建制，取消四大组（北京局组织机构见附表5-1-13）。路局为局、处、科3级组织，分局为分局、科2级组织，基层单位为站（段）、车间、班组3级组织，撤销连、排、班组织。1974年10月，人民解放军奉命撤出铁路各单位，军管结束。1978年5月1日，北京、太原铁路局革命委员会分别改称北京铁路局、太原铁路局。北京局组织机构见附表5-1-14。太原局组织机构见附表5-1-15。

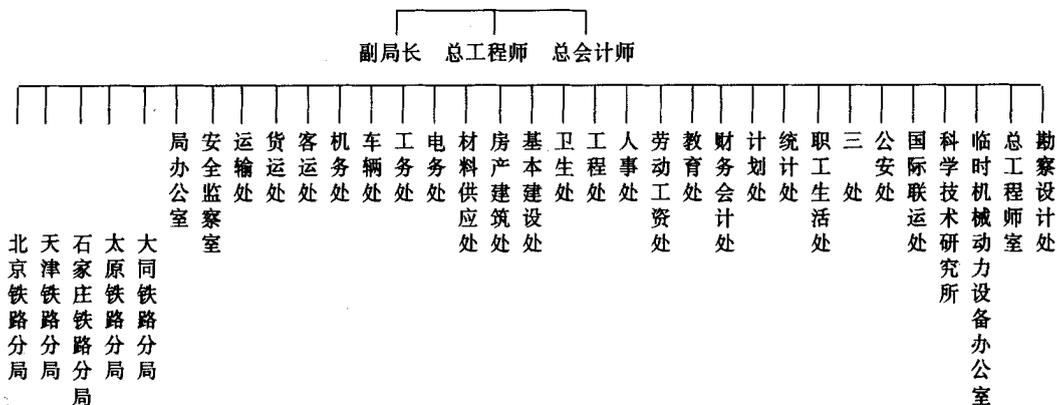
1981年3月1日，太原局所属大同铁路分局划归北京局，与太原局在北同蒲线宁武（北京

附表 5-1-11

北京铁路局组织机构表

1963年4月1日

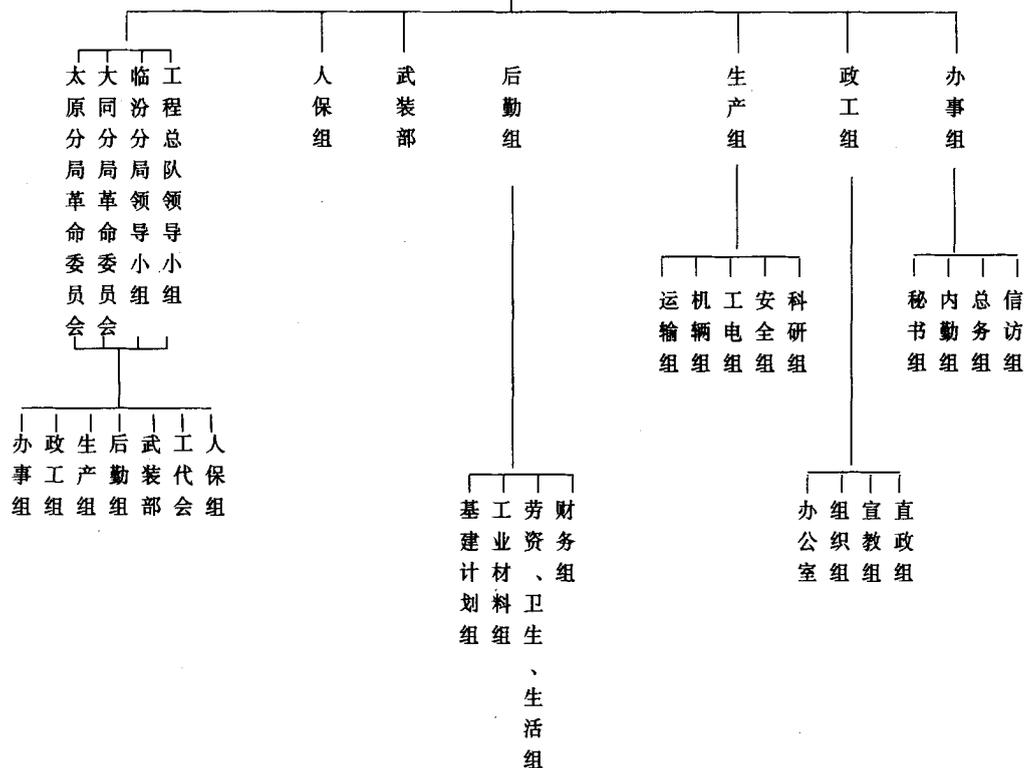
局长



附表 5-1-12

太原铁路局领导小组组织机构表

1971年1月

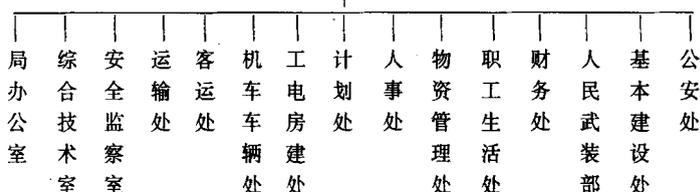


局)划界;与呼和浩特局在京包线古店(北京局)划界。

附表 5-1-13

北京铁路局革命委员会组织机构表

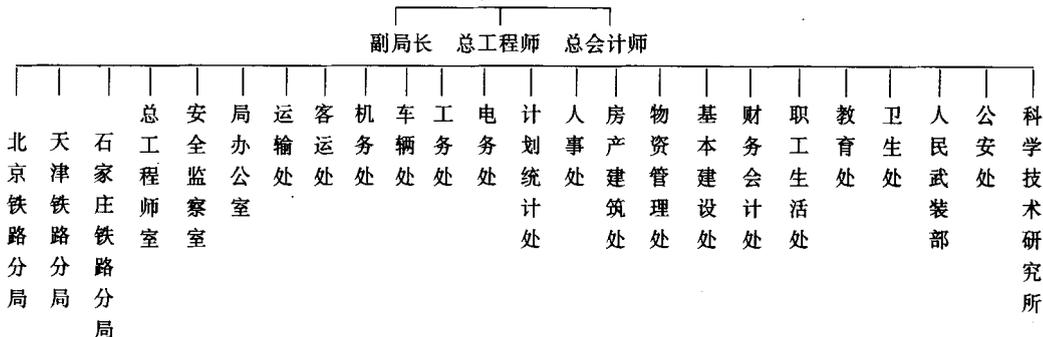
1972年7月



附表 5-1-14

北京铁路局组织机构表

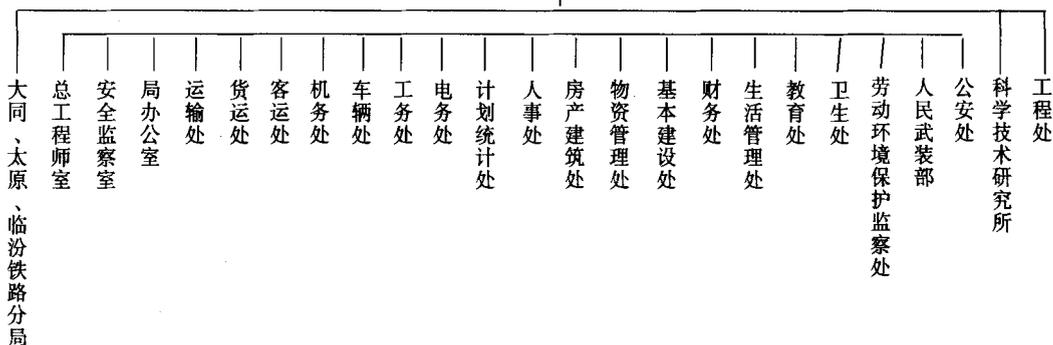
1978年5月
局长



附表 5-1-15

太原铁路局组织机构表

1980年12月



1983年1月1日,太原局撤销,所辖铁路划归北京局管理。北京局管辖京山线至山海关(不含)、京广线至安阳(不含)、京包线至古店、津浦线至德州、同蒲线至风陵渡、太焦线至襄垣、京通线至隆化、锦承线至平泉、京承线、承隆线、津蓟线、京原线、丰沙线、石太线、石德线、通坨线以及各线所附支线。[1985年5月1日邯(郸)长(治北)线正式运营,与郑州局在长治北(属郑州局)划界。]北京局设8室、19处、5所;下设6个铁路分局、2个工程处、2个装卸管理所、1个工电大修处、1个工业公司。

1987年6月13日北京局建立“一个中心、两个膀臂、五个系统”,管理机构,见附表5-1-16、5-1-17、5-1-18。北京局管辖线路较1985年变动有:太焦线由襄垣改为大平;增加京秦线(利用通坨线通县至狼窝铺段单线改双线,狼窝铺至秦皇岛新建双线)。局下设北京、天津、石家庄、太原、大同、临汾6个分局,北京、太原、北京大修3个工程处,工业管理处和公安局。局机关设7室、20处、人民武装部。