

100099



北京
東南
車站
志

YONG DING MEN

原永定門站

1897—1997

前 言

北京南站原名永定门站（旧称马家堡站），始建于1897年，从建站到现在已整整度过了100个春秋。百年老站的变迁是京都铁路历史发展的缩影，沧桑岁月如实地记录了京都铁路的发展。历经清朝末年、民国初年、北洋政府、日伪政权和国民政府不同时期的北京南站饱经风霜，建国后伴随着中国铁路的成长、发展，北京南站发生了重大变化，在铁路运输业中发挥了重要的作用。时至今日，北京南站正以崭新的风貌自强不息、默默奉献地顽强拼搏精神，迎接社会主义市场经济的挑战。

编纂《北京南站志》，是对车站历史沿革及现状的一次客观记录和总结。通过调研和资料搜集整理，比较系统地记录了车站的史实。盛世修志，即为激励后人，以史为鉴，开拓前进。爱南站、兴南站，先要知南站，“前事不忘后事之师也”，了解南站的历史是为了开创更美好的明天。

1992年，车站组建了站志编纂小组，由于条件所限，未能成册。直至1996年重新筹建了站志编纂小组，调整了成员，加快了工作进度，经过编志人员紧张细致地工作，搜集、整理了大量的历史材料，才完成了《北京南站志》的编纂工作。在成书的过程中，得到了社会各界、北京铁路分局路史编委、车站各部门以及离退休老同志的鼎力协助和大力支持，在此，我代表车站向为编纂站志做出贡献的同志们表示衷心地感谢，同时也就此机会向关心、支持北京南站建设与发展的各界朋友表示崇高的敬意。

站长：史宗卿

一九九八年八月

《北京南站志》编委会

主任：史宗卿

副主任：张福、谢国新、张明志

委员：（按姓氏笔划排列）王树民、王文荣、刘中宪、
佟秋炼、杨树仁、由树盛、杨炳祥、顾东辉

主编：史宗卿

副主编：张明志、王树民

编辑：胡庆年、宋桂英

责任编辑：分局编委会办公室

摄影：高子云（特邀）、侯永明

工作人员：李常松、禄小娟

目 录

第一篇 概 况

第一章 概 述	(1)
第二章 自然环境	(2)
第一节 地理位置	(2)
第二节 自然状况	(3)
第三章 建站沿革	(4)
第一节 马家堡站名由来	(4)
第二节 永定门站名由来	(4)
第三节 北京南站站名由来	(5)
第四章 北京南站隶属关系的变化	(5)
第五章 车站等级的演变	(6)
第一节 首次定等级	(6)
第二节 第二次定等级	(6)
第三节 第三次定等级	(7)

第二篇 运输设施和设备

第一章 客运设施和设备	(8)
第二章 货运设施和设备	(10)
第三章 行车设施和设备	(12)
第四章 装卸设施和设备	(14)

第三篇 机 构

第一章 建国前机构设置	(21)
第二章 建国后机构设置	(22)
第三章 经营管理机构	(29)
第一节 劳动工资科(室)	(29)
第二节 人事科(室)	(30)
第三节 财务科(室)	(31)
第四节 安全室	(32)
第四章 综合管理机构	(32)
第一节 车站办公室	(32)
第二节 行政管理科	(34)
第三节 路风建设办公室	(34)
第四节 退休、退职职工管理委员会	(35)
第五节 人民武装部	(36)
第六节 公安派出所	(36)
第五章 技术教育机构	(37)
第一节 技术科(室)	(37)
第二节 职工教育科(室)	(38)
第六章 延伸经营机构	(39)
第一节 劳动服务公司(集经)	(39)
第二节 多种经营办公室	(40)

第四篇 运输组织

第一章 客运车间	(42)
----------------	------

第一节	机构沿革	(42)
第二节	人员结构	(42)
第三节	不同时期旅客及行包运输	(44)
第四节	客运组织	(46)
第二章	货运车间	(50)
第一节	机构沿革	(50)
第二节	人员结构	(50)
第三节	货物运输	(52)
第四节	专用线运输	(55)
第三章	运转车间	(56)
第一节	机构沿革	(56)
第二节	人员结构	(57)
第三节	计划与调车	(57)
第四节	行车组织	(58)
第四章	装卸车间	(65)
第一节	机构沿革	(65)
第二节	人员结构	(65)
第三节	装卸作业	(67)
第五章	柳村车间	(68)
第一节	机构沿革	(68)
第二节	人员结构	(68)
第三节	行车组织	(68)
第四节	主要设施	(68)
第六章	乘务车间	(70)
第一节	机构沿革	(70)
第二节	人员结构	(70)
第三节	乘务组织	(71)

第五篇 运输安全

第一章 安全管理	(73)
第一节 制度措施	(73)
第二节 安全教育	(74)
第二章 行车安全	(75)
第一节 行车安全成绩	(75)
第二节 行车事故	(77)
第三章 人身安全	(81)
第一节 人身安全措施	(81)
第二节 工伤事故	(81)
第四章 消防管理	(82)

第六篇 经营管理

第一章 企业管理	(83)
第一节 管理体制及管理方式的沿革	(83)
第二节 新时期的企业管理	(83)
第二章 计划与统计工作	(84)
第一节 机构设置	(84)
第二节 计划	(84)
第三节 统计	(86)
第三章 劳动管理	(87)
第一节 职工队伍状况	(87)
第二节 劳动力管理	(90)
第三节 工资管理	(91)

第四节	劳动定额与计件工资	(92)
第四章	财务管理	(93)
第一节	固定资产与流动资金管理	(93)
第二节	货币资金管理	(94)
第三节	运输收入与成本管理	(94)
第五章	物资管理	(96)
第一节	机构设置	(96)
第二节	物资计划与供应管理	(96)
第三节	物资采购	(97)
第四节	仓库物资管理	(97)
第六章	干部管理	(98)

第七篇 综合管理

第一章	职工生活	(99)
第一节	食堂	(99)
第二节	托儿所	(99)
第三节	退休职工管理	(100)
第四节	计划生育	(100)
第二章	人民武装	(103)
第一节	民兵组织	(103)
第二节	民兵教育	(103)
第三章	保卫工作	(104)
第一节	治安管理	(104)
第二节	法制宣传教育	(105)
第三节	消防监督	(105)
第四章	路风建设	(105)

第一节	路风建设的主要任务·····	(105)
第二节	路风建设的日常管理制度·····	(106)

第八篇 基本建设

第一章	地亩管理·····	(108)
第二章	房屋设施状况·····	(110)

第九篇 科技、教育

第一章	科技工作·····	(112)
第二章	科技管理与合理化建议·····	(113)
第一节	科技管理·····	(113)
第二节	合理化建议·····	(113)
第三章	综合技术管理·····	(113)
第一节	全面质量管理·····	(113)
第二节	标准化管理·····	(118)
第三节	计量管理·····	(118)
第四节	档案管理·····	(120)
第五节	节能管理·····	(121)
第四章	职工教育·····	(124)
第一节	岗位职务培训·····	(125)
第二节	职工文化教育·····	(125)
第三节	青工教育·····	(125)

第十篇 延伸经营

第一章	多种经营·····	(127)
-----	-----------	-------

第一节 机构设置·····	(127)
第二节 “两经”发展概况·····	(128)

第十一篇 中国共产党组织

第一章 组织沿革 ·····	(132)
第二章 党员代表大会 ·····	(134)
第三章 组织建设 ·····	(136)
第一节 党组织各时期的主要工作·····	(136)
第二节 党员管理·····	(141)
第四章 宣传工作 ·····	(142)
第一节 宣传教育·····	(142)
第二节 通讯报导·····	(143)
第五章 纪律检查 ·····	(144)
第一节 机构沿革·····	(144)
第二节 纪律检查主要工作·····	(145)

第十二篇 群众组织

第一章 工 会 ·····	(147)
第一节 组织沿革·····	(147)
第二节 建国前工人运动·····	(150)
第三节 建国后工会组织·····	(150)
第四节 职工代表大会·····	(151)
第五节 社会主义劳动竞赛·····	(155)
第六节 职工生活·····	(157)
第七节 宣传、文体活动·····	(158)

第八节 女工工作·····	(159)
第二章 共青团 ·····	(160)
第一节 组织沿革·····	(160)
第二节 团员代表大会·····	(162)
第三节 人员情况·····	(162)
第四节 主要工作·····	(163)

第十三篇 人 物

第一章 劳动模范（先进生产者） ·····	(166)
第二章 先进集体 ·····	(167)
第三章 先进个人 ·····	(169)
第四章 技术能手 ·····	(172)

第十四篇 大 事 记

1895年——1998年·····	(174)
-------------------	-------

第十五篇 附 录

一、风物·····	(192)
二、担当线路沿线风景点·····	(193)
三、各历史时期路徽、标记·····	(194)
四、图表资料索引·····	(195)
五、编后语·····	(198)
车站航拍图·····	(封三)

第一篇 概况

第一章 概述

北京南站原名永定门站，旧称马家堡站，始建于清光绪二十三年（1897年）。清光绪二十二年（1896年）由丰台站向东展至北京右安门外马家堡（今京山下行12公里400米处），是年5月动工，次年3月竣工，6月正式开通使用。清光绪二十六年（1900年），由马家堡站延伸到永定门（今北京南站货场南侧），是年10月竣工开通使用。清光绪二十八年（1902年）改马家堡站为永定门站，1957年2月在京山线下行9公里909米处，动工兴建永定门客运站，1958年1月竣工开通使用，1988年1月1日改永定门站为北京南站。

一百年来，北京南站历经清朝末年、民国初年、北洋政府、日伪政权和国民政府时期的沧桑岁月和新中国成立后的长足发展。从建站初期只办理京奉线（今京山线）旅客及行包到发和货物到发业务，发展到建国后办理全国整车货物到发和京山、京广、京沪、京原、京包、京承、京秦、丰沙线的旅客及行包到发业务。从建站初期客货混合编组列车一对、行车线路2条、日均发送旅客不足百人、行包发送几十件、货物发送量不足200吨。发展到1997年底，办理旅客到发列车33对、通过列车37对、行车线路19条、货物线6条、货物专用线3条、年发送旅客410万人、行包发送量26.93万件、货物发送量11.05万吨。职工从建站初期不足20人发展到现在800余人，其中女职工426人。四个民族：汉、回、蒙、满，其文化结构、大学本科、大专、中专、中技、高中、初中、小学。至1997年底，北京南站已拥有固定资产总值1025.8万元。1997年1月北京南站与北京站、北京西站、北京北站、北京铁路客票中心实现计算机售票联网，实行通售通退售票业务。1997年12月25日北京列车段永定门车队划归北京南站管辖，成立乘务车间。

建国初期，车站多次作为铁道部、路局和分局的试点单位，总结推广“机械化装卸法”和全国客运学“一站一段四车”（永定门站、大连列车段、13次/14次、21次/22次、29次/30次、37次/38次）等生产组织、经营管理方面的先进经验。

在改革开放不断深化和社会主义市场经济的新时期，北京南站坚持以邓小

平建设有中国特色社会主义的理论为指针，继承和发扬百年老站的光荣传统，提高客货服务质量、加强客流组织、均衡运输，在党的十五大精神的指引下昂首阔步奔向二十一世纪。

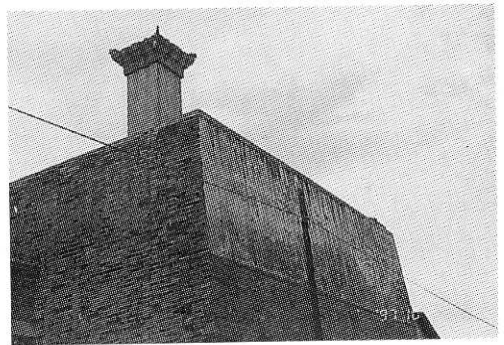
第二章 自然环境

第一节 地理位置

北京南站位于北京市崇文、宣武、丰台三区交界地，陶然亭立交桥西南角800米处。与陶然亭公园隔河相望，东眺驰名中外的天坛公园，东北四公里处是举世闻名的天安门广场，西邻全路六大中转站之一的丰台站，北连新建成的京九线，南面毗临南苑机场和大红门车站，行政区域隶属崇文区。车站界管土地面积736432.5平方米，呈中间宽两头狭，一、二、三场均为东西走向，地势东低西高呈1‰的微小坡面。

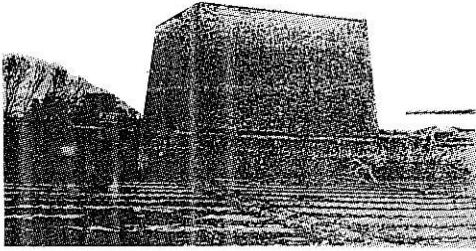
现北京南站所在地区属崇文区永定门地区领地。公元1012年，永定门地区划归宛平县管辖（1928年县衙迁至卢沟桥，隶属河北省管辖），1949年4月划归北京市管辖，次年8月划归北京市崇文区管辖至今。

清光绪年间，永定门地区便是京城百姓游玩的好地方。每年的农历五月初一至农历五月十五，在永定门站（今北京南站）南侧举行一年一度的跑车赛马南顶庙会，还设有专为清代“天子”打猎游玩的南苑猎场及行宫，并建有军用小铁道供皇宫贵族游览。当时的永定门地区行栈、饮食也较为繁华，车站附近设有茶馆四处及文元栈、德兴栈、启和栈、永和祥、同和城、德成厚、荣庆栈等著名的货栈，四处游人甚多。距车站不远处，有一石椿、矗立在高台之上，题为“台若斥堠”，是京城四镇之一。（据史料记载此镇物是古代作战瞭望敌情用的土堡）位于车站货场南侧，现为北京市重点保护文物。



台若斥堠外貌

现北京南站担负京山、京沪、京广、京原、京承、京秦、丰沙等干线旅客及行包运输到发业务和北京南——秦皇岛、北京南——昌黎、北京南——保定、北京南——涿源、北京南——石楼（3对通勤车）、北京南——良各庄的旅客及行包运输乘务工作（1997年12月25日北京列车段北京南站车队划归车站管



永定门箭楼城池

区。同时也是连接京山、京沪、京原、京承和京九等主要干线的重要通道，因而在全路运输生产中占有重要地位。

辖)及临客运输等业务。其中京山、京广、京秦线是我国运输密度较大的区段，而京原、丰沙线具有多桥隧、曲线半径小、坡度大的特点。京原线沿拒马河穿行于太行山脉，最长的驿马岭隧道长达 7031 米，线路坡度达 12%。北京南站担当交通通过地区有京、津、唐、秦、石、张等经济发达地带，也有冀、晋正待开发的山区。

第二节 自然状况

北京南站地处北京市城区，华北平原西北边缘，是山地与平原过渡地带，地势西北高东南低，西部和北部是连绵不断的群山，东南部是一片缓缓向渤海倾斜的平原。其中北京市的山地面积占 62%，太行山脉由西南伸向西北，与北部的燕山山脉相连，使北京形成三面环山，平均海拔 48 米。境内山地以海拔 200 至 1500 米高度居多，最高峰东灵山海拔高度 2302 米。境内大小河流纵横 60 余条，多自西北流向东南入海，永定河为该地区一大水系，地质多为沉积岩形，地下多沙石。

气候特点：北京市属温带大陆性季风气候，四季分明，春季干燥少雨，多风沙，夏季炎热多雨，秋季凉爽湿润，冬季寒冷干燥。年平均气温 11—12 摄氏度，年平均降水量 350—700 毫升。永定门地区年平均气温 11.8 摄氏度，1 月份平均气温 -9—-4 摄氏度，7 月份平均气温 25—26 摄氏度。

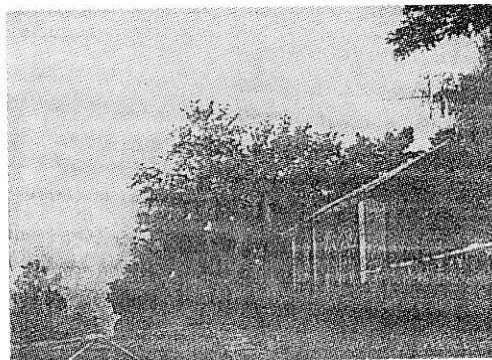
特产：北京物产十分丰富，土特产品驰名中外，有密云小枣、京白梨、良乡栗子、北京果脯、茯苓夹饼、六必居酱菜等。手工艺有：景泰蓝、玉器、雕漆、花丝镶嵌、地毯、宫灯等。酒类有：五星啤酒、燕京啤酒、红星牌二锅头酒、中国红葡萄酒、桂花陈酒、莲花白酒等。具有独特北京风味的烤鸭、涮羊肉、烤肉、满汉全席更是别具一格，风味小吃有：小窝头、豌豆苗、艾窝窝、龙须面、蜜麻花、灌肠、面茶、豆汁等使人赞不绝口。

第三章 建站沿革

第一节 马家堡站名由来

北京南站原名永定门站旧称马家堡站(今京山线下行12公里400米处),始建于清末光绪二十三年(1897)。

清光绪十三年(1887)二月二日,清政府根据总理海军事务衙门呈报,开造铁路以固军防的奏章,责成直隶总督李鸿章迅速筹办扩建铁路。

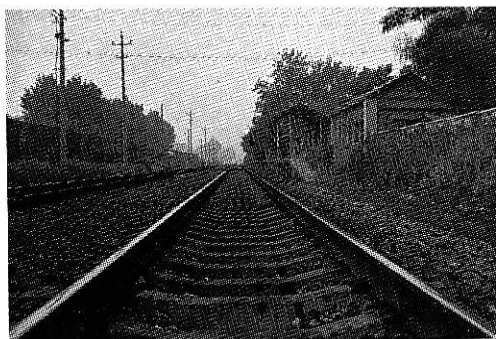


马家堡站(今北京南站)

清光绪十四年(1888)七月,清政府将唐芦段铁路(唐山——芦台)展至天津。清光绪十五年(1889),由湖广总督张之洞奏准筹办卢汉线(卢沟桥——汉口玉带门)。当时因东北防务吃紧,海军衙门会同北洋大臣奏请清政府先修关东铁路,卢汉从缓。清光绪二十年(1894)“关东铁路”建成。清政府为抵制俄国人,下令向关外修建铁路。是年,因中日战争爆发,关外铁路被迫停建。清光绪二十一年(1895)中日战争停战,关外铁路继续修建。是年秋季直隶总督李鸿章乃复行奏请修筑津通铁路(天津——通县),清政府怕损坏东陵风水(封建社会迷信说法),始终不准群臣议奏,由于当时受各种因素所迫,清政府决定将终点自通州移到卢沟桥。清政府派顺天府尹胡燏棻为铁路督辦大臣,当时津卢铁路采用双轨铁路(原为单轨线路),加上修建多处桥梁,因此经费增大官款不足,只好向英德两国借款四十万镑补充官款。是年冬展修到丰台站。为方便铁路运输,清政府批准关内外铁路督辦大臣胡燏棻把铁路向东展至到右安门外马家堡的奏章。清光绪二十二年(1896)农历五月动工,次年农历三月马家堡及卢沟桥两路同时竣工,由于路基填就新土松浮未敢轻易通车,当时正值乡试之年各处士商均盼火车早日开行。光绪二十三年(1897)农历六月初一,马家堡站正式开通使用。

第二节 永定门站名由来

清光绪二十六年(1900),八国联军入侵北京期间,关内外铁路均为各国联军分踞,关内铁路由英国军政局派员管理,关外则由俄国人管理。英军为控制



1937年永定门站

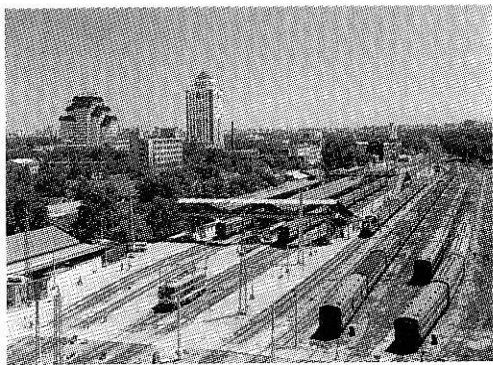
北京则向清政府施加压力，是年农历四月，英国人金达强行将关内铁路一端终点马家堡站（右安门外），延伸到永定门外马家堡（今车站货场南侧），是年分支线延伸至天坛（今天坛东门南侧500米处）。

清光绪二十七年（1901），当时天坛是清代皇帝祭天朝拜的地方，在此修建铁路有损清政府尊严，经英国人同意后，下令将天坛一段的铁路拆除。是年延伸到北京正阳门（今正阳门东侧），并筑支路由北京东便门起向东展至通州（今通县）大运河西岸。

清光绪二十八年（1902）农历四月二十九日，由直隶总督袁世凯和督办大臣胡燏棻与英国军务处在北京签订了交还关内外铁路章程十条，关内外铁路交还以后，章程五条附山海关至北京铁路军事运输章程十二条。从此京津、津榆、通州至正阳门及永定门一带铁路交还清政府。是年农历五月，清政府改马家堡站为永定门站（今北京南站，原右安门外马家堡站改为马家堡线路所）。

第三节 北京南站站名由来

1988年1月1日，北京铁路分局为重新规划北京地区铁路客运布局，更好地方便旅客乘车，使首都铁路的客运系统形成东、西、南、北、中五大客站的总体格局，经上级部门批准，下达“京铁分（1987）客字676号”文件，将永定门站更名北京南站，西直门站更名北京北站，东郊站更名北京东站。同时筹建北京西站。从此近90年历史的永定门站站名冠以北京铁路客运整体格局的客观称谓——北京南站。



北京南站客站一角

第四章 北京南站隶属关系的变化

1897年——1906年，车站由关内外铁路总局管辖；

1906年——1926年，车站归京奉铁路局管辖（京奉铁路局于1906年成立，局址设于天津）；

1927年——1937年，归属北宁铁路管理局管辖。（1927年原京奉铁路局更名为北宁铁路管理局）；

1937年7月——1945年8月，日伪统治时期，车站隶属华北交通株式会社北平铁路局管辖；

1945年9月——1949年1月，归属国民党平津区铁路管理局管辖；

1949年2月——1949年6月，归属中国人民革命军事委员会铁道部平津铁路管理局管辖；

1949年9月——1950年3月，归属平津铁路管理局管辖（1949年10月1日改为天津铁路管理局）；

1950年3月——1953年1月，归属天津铁路管理局北京铁路分局管辖；

1953年1月——1957年12月，归属北京铁路局北京铁路分局管辖；

1958年1月——1958年7月，北京铁路分局撤销，车站归属北京铁路局管辖；

1958年8月——1963年3月，归属北京铁路局北京办事处管辖；

1963年4月——至今，归属北京铁路局北京铁路分局管辖。

第五章 车站等级的演变

北京南站（原永定门站）自1897年建站至今一百年中，车站等级经过三次核定，（1915年前，全路大小车站不分等级）。

第一节 首次定等级

1916年（民国五年）12月6日，北洋政府交通部路政司长“以路之大小于支配各项事务”，特呈请通令各路核定每年进款之多少，划分为四等。条文规定各站每年进款在十万元以上者为一等站；五万元至十万元者为二等站；一万元至五万元者为三等站；一万元以下者为四等站。当时，永定门站被核定为三等站。

第二节 第二次定等级

五十年代末，为修建北京站，又不影响北京地区到发旅客列车的正常运输，