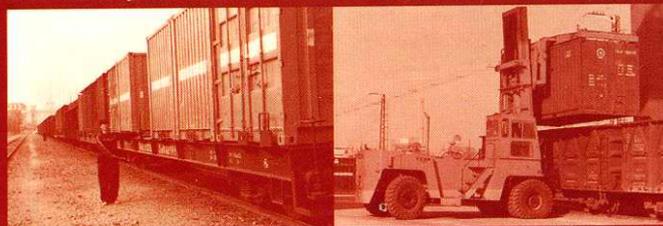


广安门站志

RECORDS OF GUANGANMEN
RAILWAY STATION EDITORIAL BOARD



1906 - 2004

广安门站编

《广安门站志》编委会

主任 刘才兴 蔡丰祥
副主任 (按姓氏笔划为序)
于海永 牛淑芬 荣辉 钱军
委员 (按姓氏笔划为序)
马明 马俊红 王英 王悦英 牛国莲 王民霞
王焕东 付丽丽 卢勇 李长森 那德新 任国庆
朱海根 忻天富 宫勋 侯凤勤 高同儒 葛凤权
臧守忠

《广安门站志》编辑人员

总编 刘才兴 蔡丰祥
主编 马俊红
责任校对 李长森
版式设计 崔汉鹏 马俊红
摄影 陈兆和 侯凤勤 马俊红 于祥令
顾问 周宏 崔汉鹏 郭景旺

提供资料人员名单：

郭海清 李建国 胡建琪 王秀藏 蒋瑞英 刘凤君 刘利静
谷亚芳 叶芳 周传儒 邓莉 刘静 王京华 黄珊
杨春雷 贾淑玲 何洪顺 郑京华 宋冠芳 李雯 曹立军
张鹏 董明春 王子宾 杨堃 张平 宋征 李明锐
付德锋 姜欣 赵金华 王宇婷 侯迎君 张新奇 常莹
林杰 刘明德 杨永胜 马宏 史娟 孟庆娥

《广安门站志》编委会

主任 刘才兴 蔡丰祥
副主任 (按姓氏笔划为序)
于海永 牛淑芬 荣辉 钱军
委员 (按姓氏笔划为序)
马明 马俊红 王英 王悦英 牛国莲 王民霞
王焕东 付丽丽 卢勇 李长森 那德新 任国庆
朱海根 忻天富 宫勋 侯凤勤 高同儒 葛凤权
臧守忠

《广安门站志》编辑人员

总编 刘才兴 蔡丰祥
主编 马俊红
责任校对 李长森
版式设计 崔汉鹏 马俊红
摄影 陈兆和 侯凤勤 马俊红 于祥令
顾问 周宏 崔汉鹏 郭景旺

提供资料人员名单：

郭海清 李建国 胡建琪 王秀藏 蒋瑞英 刘凤君 刘利静
谷亚芳 叶芳 周传儒 邓莉 刘静 王京华 黄珊
杨春雷 贾淑玲 何洪顺 郑京华 宋冠芳 李雯 曹立军
张鹏 董明春 王子宾 杨堃 张平 宋征 李明锐
付德锋 姜欣 赵金华 王宇婷 侯迎君 张新奇 常莹
林杰 刘明德 杨永胜 马宏 史娟 孟庆娥

目 录

第一篇 概况

第一章 概述	(1)
第二章 自然环境	(1)
第一节 地理位置	(1)
第二节 自然状况	(2)
第三章 建站	(2)
第一节 站名由来	(2)
第二节 建站始况	(2)
第四章 沿革	(4)
第一节 隶属关系	(4)
第二节 车站等级	(5)
第三节 老北京西站	(5)
一、建站	(5)
二、拆除北京西站并入广安门站	(8)
第四节 西便门站	(8)
一、建站	(8)
二、设备	(9)
第五节 李营站	(10)
第六节 运输能力	(12)
一、货位能力	(12)
二、装卸作业能力	(12)
三、通过能力	(12)
第七节 机构变迁	(12)

第二篇 机构

第一章 沿革	(15)
第二章 经营管理机构	(19)
第一节 劳人科	(19)
一、机构变化	(19)
二、职能范围	(20)
第二节 计财科	(20)
一、机构变化	(20)
二、职能范围	(21)
第三章 生产车间	(21)

第一节	货运车间	(21)
一、	机构变化	(21)
二、	组织指挥系统	(22)
第二节	运转车间	(23)
一、	机构变化	(23)
二、	人员结构和工种分类	(23)
第三节	装卸车间	(24)
一、	机构变化	(24)
二、	装卸作业	(24)
三、	设施设备	(26)
第三篇 行车设施		
第一章	线路	(29)
第二章	行车组织	(34)
第三章	闭塞方式	(35)
第四章	调车作业	(36)
第五章	信号设备	(37)
第六章	通信设备	(38)
第四篇 货物运输		
第一章	零担货物运输	(42)
第一节	设备	(43)
第二节	运输生产	(45)
第三节	运输组织	(46)
第四节	税务管理	(47)
一、	保险	(48)
二、	保价	(48)
第二章	集装箱货物运输	(49)
第一节	设备	(49)
第二节	运输生产	(49)
第三节	运输组织	(50)
第三章	整车货物运输	(50)
第一节	运输生产	(51)
第二节	运输组织	(51)
第三节	西便门站作业	(52)
第四章	涉外物资运输	(53)
第一节	办理种类	(53)
第二节	运送费用	(53)

第三节	承运和交付	(53)
第四节	国境办理站	(53)
第五章	军运	(54)
第一节	组织指挥系统	(54)
第二节	机构	(54)
第三节	职责	(55)
第五篇	运输安全	
第一章	机构变化	(56)
第二章	任务职责	(56)
第三章	安全教育	(57)
第四章	路风建设	(58)
第五章	事故分析	(61)
第六章	主要事故	(61)
第七章	事故案例	(61)
第八章	安全天数	(62)
第六篇	新技术应用	
第一章	技术设备	(63)
第二章	科技应用与开发	(66)
第三章	管理机构	(70)
第一节	沿革	(70)
第二节	技术结构	(71)
第七篇	经营管理	
第一章	全面质量管理	(72)
第一节	机构变化	(72)
第二节	计量管理	(73)
第三节	成果发布	(73)
第二章	人事管理	(76)
第一节	机构变化	(76)
第二节	干部培训	(77)
第三节	干部考核	(78)
第四节	技术干部	(78)
第五节	行政干部	(79)
第三章	劳资工资管理	(80)
第一节	劳动管理	(80)
第二节	定额管理	(83)
一、	调车行车人员定额管理	(83)

二、装卸人员定额管理	(84)
第三节 工资基金管理	(86)
第四节 退休管理	(89)
第五节 养老保险	(89)
一、在职职工缴纳养老保险	(89)
二、离退休人员养老金	(90)
第六节 失业保险	(92)
第七节 工伤保险	(92)
第八节 医疗保险	(94)
第九节 平安保险	(94)
第十节 补充保险	(95)
第四章 财务管理	(96)
第五章 计划管理	(99)
第一节 机构	(99)
第二节 管理	(100)
第六章 收入管理	(102)
第七章 物资管理	(102)
第八篇 综合管理	
第一章 站长办公系统	(104)
第一节 机构变化	(104)
第二节 文秘办公	(104)
第三节 综合档案	(105)
第四节 科技档案	(105)
第五节 会计档案	(106)
第六节 史志年鉴	(106)
第七节 运输统计	(106)
第八节 节能	(107)
第九节 计划生育	(107)
一、机构变化	(108)
二、管理	(108)
第二章 职工食堂	(109)
第三章 人民武装	(109)
第四章 地亩	(110)
第五章 公安派出所	(110)
第一节 机构变化	(110)
第二节 性质与任务	(112)
第三节 治安管理	(112)

第九篇 多元经济

第一章 概况	(114)
第二章 设施设备	(115)
第三章 多种经营	(115)
第一节 广安门站包装储运公司	(115)
第二节 多经其他法人企业	(116)
第四章 集体经营	(117)
第五章 股份制及联营企业	(119)
第六章 机构设置	(119)

第十篇 职工教育

第一章 概况	(121)
第一节 机构变化	(121)
第二节 管理职能	(122)
第三节 教育设施	(122)
第二章 职工培训	(122)
第一节 文化教育	(122)
第二节 技术教育	(123)
第三章 新职教育	(127)
第四章 技术比武	(128)
第五章 教材编写	(129)

第十一篇 中国共产党组织

第一章 党的组织	(130)
第一节 党的历次代表大会	(130)
第二节 组织建设	(131)
一、社会主义改造时期(1950至1956)	(131)
二、全面建设社会主义时期(1957至1966)	(132)
三、文化大革命时期(1966至1976.9)	(132)
四、社会主义建设时期(1976.10至1990)	(133)
五、改革开放时期(1991至2002)	(134)
六、基层党支部	(135)
七、组织发展	(136)
第三节 党员教育	(137)
第四节 党员活动	(138)
第五节 干部培养	(140)
第六节 机构设置	(141)

第二章	党的宣传	(141)
第三章	党的纪律检查	(147)
第一节	组织机构	(147)
第二节	党风廉政建设	(148)
第十二篇 群众组织		
第一章	工会	(150)
第一节	组织沿革	(150)
第二节	会员代表大会	(151)
第三节	职工代表大会	(152)
第四节	劳动竞赛	(156)
第五节	女工	(157)
第六节	文体活动	(158)
第七节	职工生活	(159)
第二章	中国共产主义青年团	(160)
第一节	组织机构	(160)
第二节	团员代表大会	(160)
第三节	组织建设	(161)
第十三篇 人物篇		
第一章	新闻人物	(164)
第二章	劳动模范人物	(164)
第三章	光荣榜	(168)
1.	优秀共产党员一览表	(168)
2.	先进人物一览表	(169)
3.	先进集体一览表	(172)
第十四篇 大事记		
第十五篇 附录		
第一章	文件索引(1994~2002)	(195)
1.	中共广安门站委员会文件	(195)
2.	广安门站文件	(206)
第二章	对外宣传	(220)
第三章	集装箱办理站	(232)
图表索引		
编后语		



第一章 概述

广安门站是广柳支线、京九干线汇合的中间站。按业务性质为货运站。主要办理集装箱、整车、零担货物到发业务和涉外物资及重点物资的到发业务；行包发送业务；办理接发列车和编解小运转列车。

2004年，车站有到发线6条，京九正线1条，柳广正线1条，调车线5条，牵出线2条，存车线3条，货物线12条，机车整备线1条。

货场面积13.9万平方米。其中集装箱作业场地4.9万平方米，其它货物作业场地2.5万平方米，营业和办公场地6.5万平方米。

2004年12月，机械设备46台。门式起重机5台(20/10吨2台、26吨1台、30.5吨1台、100/20吨1台)；大型叉车5台(5吨1台、13.5吨2台、36吨1台、3吨林德叉车1台)小型叉车36台；吊具17台，其中10吨9台、6吨4台、20英尺3台、40英尺1台；钩头式无线传输电子吊秤3台；电子钩头秤2台，(20吨1台、30吨1台)。

第二章 自然环境

第一节 地理位置

广安门站位于北京市宣武区广外手帕口南街80号，地处宣武区、丰台区、海淀

区三区交界处。

第二节 自然状况

广安门站中心里程为西黄线(北京西-黄村)3.545公里,柳广线(柳村-广安门)3.202公里,车站站界上行北京西方向为:西黄线2.739公里信号机,下行李营方向为西黄线4.343公里信号机,下行柳村方向为柳广线2.404公里信号机。

第三章 建站

第一节 站名由来

1368年(明洪武元年),朱元璋建立明朝,定都南京。同年派大将军徐达北征,攻占大都(北京),改名北平府。1403年(明永乐元年),北平改北京,北平府改为天顺府。1421年(永乐十九年),北京改称京师,正式从南京迁都到北京。

明朝对北京城进行改建。北京城原分为内城和外城,内城有正阳门、宣武门、崇文门、朝阳门、阜成门、西直门、东直门、安定门和德胜门。外城有永定门、东便门、西便门、右安门、广渠门、广宁门。清朝定都时将广宁门改为广安门。广安门亦称彰义门,瓮城宽39米、深34米;瓮城垣墙厚7米,顶收5米,外壁有两块1766年(乾隆三十一年)碑记。城门楼宽13.8米、深6米,廊宽18米、深10米。楼本身高17.6米,从地面至楼正脊,总高26米。楼外分三层,中间有檐相隔,内部有一层楼板间隔。最顶层是敞开的,仅容纳屋顶梁。箭楼高度为内楼的一半,城台以上高7.8米,通高16.6米。楼宽13米、深6.6米,门开在后面。箭楼为方形砖建筑,两侧带有斜坡马道,城门朝内开合。

1905年(清光绪三十一年),京张铁路修建路线是柳村、广安门、西直门、南口至张家口。车站系丰台起点途经第一站,又地处广安门城楼西侧,故由此而得名。

第二节 建站始况

1900年(清光绪二十六年),清政府成立铁路矿务总局,颁布矿务铁路公共章程,允许商人投资兴办铁路。

1903年(清光绪二十九年),商人李明和呈请清朝政府路矿总局,准他招集股银六百万两,修建北京至张家口的铁路工程。之后商人李春也向路矿总局呈请修建北京至张家口铁路,均被清政府驳回,理由是“该商股本不可恃”。是年9月,御史瑞琛采纳商人张锡玉的建议,再次奏请政府建京张铁路,也再次被政府驳回。后清朝政府因商人多次呈奏请而重视修建京张铁路的意见,并将商人的修建方案批交商部讨论。1904年(清光绪三十年),督办铁路大臣袁世凯、胡燏芬向清政府建议提拨

关内外铁路的余利来兴建京张铁路,得到清政府批准。

关内外铁路的余利,全部控制在中英银公司,要想提用此款需经双方协商。清政府派人与中英银公司英方代表协商时,英代表提出:“关内外铁路有中英借款关系,京张路是关内外铁路的延长线,应由英国公司承办,不能拨款”。沙皇政府又以“长城以北的铁路不能由第三国承建,如果要找外国人修建必须由帝俄承包”。英国和沙皇政府为了控制中国铁路相互争执,英国提出:“修路经费在我们手里,修成后要对我们有利才行”。沙皇政府提出:“如果清政府用本国工程师和经费来修建京张铁路,俄、英两国都不必帮助”,并认为中国根本没有能力来修建京张铁路,以此条件要挟清政府。清政府在面对英、俄两国重重压力下声明:“京张铁路不任用一个洋工程师,全部由中国人自己建筑和经理与它国无关”。

1905年(清光绪三十一年),袁世凯、胡燏芬正式向清政府请准,成立京张铁路总局和工程局,派陈昭常为总办,詹天佑为总工程师兼会办。詹天佑在天津设立京张铁路总局,在北京西城丰盛胡同设分局,同时在北京又设立工程局、材料厂,在丰台设立购地所。工程局成立后,詹天佑亲自率领他的几个学生和工程队部分人员在北京进行测线工作。初测路线是从丰台以东京奉路柳村第六十号桥起,经西直门、南口顺大道直奔张家口。回测时经过怀来、延庆、十三陵、黄土梁回北京。勘查第三条线路是由西直门西行,绕石景山、过三家店、沿永定河、青石口到沙城附近的猪河口而达张家口,此段路线地形复杂。经过詹天佑和工程人员反复的勘测后,以勘测资料为依据,对修建京张铁路的价值进行科学的分析,对未来的发展也做了足够的估计,最后确立第一条初测路线为修筑方案。1905年6月,詹天佑把修建路线及款额预算送请袁世凯、胡燏芬转呈清政府。

1905年9月(清光绪三十一年),京张铁路开工并征购沿线所需要的土地。丰台至柳村系租用津榆路已有路轨,由柳村至广安门外一段系改建津榆路原修的旧路基,广安门以北的土地则系京张路自购。线路所经地区除征购民地外,还有许多清旗族的土地。这些土地一般分为四种:一种为“圈地”,即“跑马场占地”,旗族租地、敕建寺院、各王府地、旗族义地、内务府等。第二种为官地,即:各衙门的属地,凡学田、抄产、官山、官河、官荒、官义地等。第三种为“民私产”。第四种为“族私产”。以上四种土地均按价收购。1905年12月(清光绪三十一年),詹天佑亲自与工人们在路轨上钉下第一个道钉,京张铁路开始从丰台铺轨。

京张铁路共分三段修建完成。由柳村接关外铁路北经京师广安门至南口为第一段;由南口经居庸关至岔道城为第二段;由岔道城再经怀来、宣化至张家口为第三段,共计26站,总长为360余公里。修筑的第二段工程,是京张铁路最艰巨的一段。这一段遍布高山深谷,要修建铁路必须开山填壑,并且需要在居庸关和八达岭之间开凿四个隧道:居庸关、五桂头、石佛寺、八达岭,总长1645米(1.65公里)。其中最长的八达岭隧道,长达1091米(1.09公里)。八达岭一带地层均为花岗岩,由于岩石年久风化,一部分铁、铝渗透到表面,大片岩壁显现出红色,因此也称这一带为“赤岭”。明代的延庆州巡抚童恩曾在此题词“天险”两字。八达岭是居庸关的北口,与居庸关以南的南口相对称,其间建有一座关城,北面额上题有“北门锁钥”四

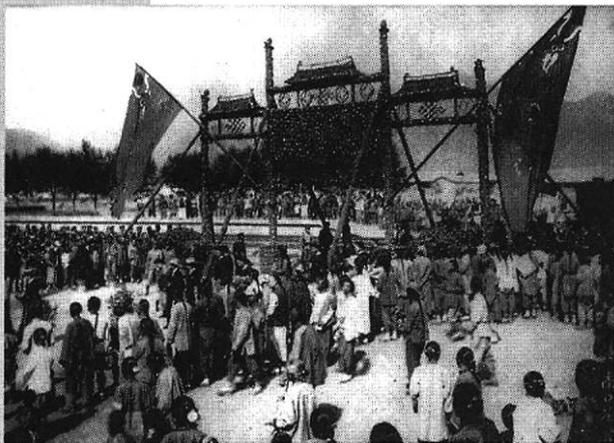
个大大。古书上说：“居庸关险不在关城(指居庸关),而在此岭(指八达岭)”。詹天佑在设计开凿居庸关和八达岭隧道时,采用中距离凿井的办法,在洞身的中部垂直开凿,使工作面增多,工期进度快时间短。八达岭一带地势陡、坡度大,如果列车沿山直上岭巅有很大危险。詹天佑经过精心设计,从青龙桥起,利用折返线的方法,依着山腰设计“之”字形的轨道,采用两台大马力机车,一个前面拉,一个后面推,使列车安全驶过八达岭。

1906年9月30日(清光绪三十二年八月),京张铁路第一段工程完工。是年,营业进款八十七万五千五百八十六元(银元)。1908年9月,第二段工程完工。1909年8月,第三段工程完工。是年9月30日,京张铁路全线通车。1909年10月2日,京张铁路总局在南口举行盛大的通车典礼。前来祝贺的中外来宾有一万多人。京张铁路这条原计划6年修建的铁路,在詹天佑和工人们的努力下,只用了不到4年就提前完工了,工程开支计银六百九十三万五千零八十六两二钱五厘六毫。节银二十八万八千八百九十八两三钱五分九厘四毫。是年运送旅客二十五万五千四百七十一人。运货二十一万一千三百零十三吨(英吨)。

第四章 沿革

第一节 隶属关系

1906年(光绪三十二年),京张铁路第一段丰台至南口站开通,广安门站正式开始运营,并归属清政府邮传部京张铁路管理局第一总段西直门第一分段所辖。1912年(民国元年),南京临时政府成立并设交通部,是年4月政府移至北京,在交通部成立路政司,专管铁路事务。1916年(民国五年),京张、张绥铁路局合并,设立京绥铁路管理局,广安门站划归车务处第一段所辖。1928年(民国十七年),行政院下设铁道部,直辖平绥铁路管理局。1937年(民国二十六年),日伪时期,丰台至南口一段划归为北平铁路局管理。1946年(民国三十五年),交通部派平津区铁路管



京张铁路通车庆典

理局接收平绥铁路。1949年1月31日,北平和平解放,原平津区铁路管理局改名为“中国人民革命军事委员会铁道部平津铁路管理局”,平绥线由管理局直辖。1949年6月11日,管理局[1949]字第393号令:设立北平铁路办事处。同年10月1日,中华人民共和国成立,平津铁路管理局改称天津铁路管理局。1950年3月,北京铁路分局成立。1966年4月前,分局机构又经过几次调整,

同年5月“文化大革命运动”开始后,分局管理体制经历“群众组织夺权”、“军事管制”、“双重领导”、“一元化领导”等演变过程。1968年1月,北京铁路分局成立“革命委员会”。1978年,分局“革命委员会”取消,恢复北京铁路分局名称。1990年12月,广安门站为北京铁路分局直辖车站。2004年11月18日,根据“京铁分办〔2004〕466号”《分局、分局党委关于公布车务系统运输生产力布局调整推进计划的通知》,广安门站归属丰台车务段所辖,更名为丰台车务段广安门站。

第二节 车站等级

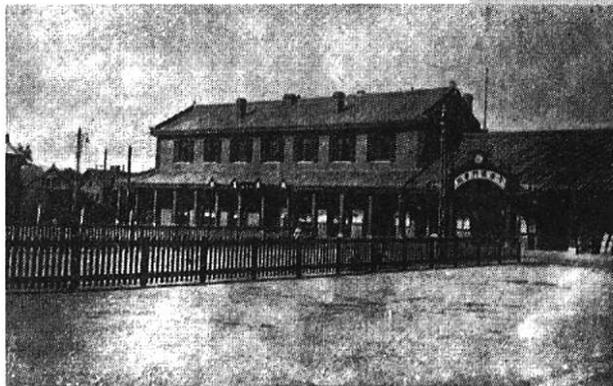
1895年(清光绪二十一年),清政府铁路总公司成立至1916年11月(民国五年),全路车站不分等级。同年12月9日,交通部路政司1713号训令:通令各路管理局以“路政大小、营业繁简、进款多寡”为标准核定车站等级,年进款十万元以上为一等站(旧币);五至十万元为二等站;一至五万元为三等站;一万元以下为四等站。1916年12月27日(民国五年),广安门站被京绥铁路管理局核定为三等站。1924年4月(民国十三年),京包线通车后,京绥铁路管理局按各站运输情况重新划分等级,按大站、中站、小站核定,广安门站被核定为中站。1931年(民国二十年),平绥铁路管理局根据各站行车和营业进款情况,再次核定车站等级,广安门站被核定为二等站。中华人民共和国成立后,1954后,“京劳组资第32号文件”改定广安门站为三等站。1961年,“京劳组资第40号文件核定广安门站为二等站。1988年,“京铁运〔1988〕第195号文件”公布车站等级核定结果,广安门站被核定为一等站,于1988年4月1日起生效,一直延续至2004年11月18日。

第三节 老北京西站

一、建站

1887年(清光绪十三年),总理海军衙门奏请政府修建津沽和卢保铁路(卢保即卢沟桥至保定)。1889年(清光绪十五年),两广总督张之洞奏请清政府修建卢汉铁路(即:以北京城外卢沟桥为起点至汉口为终点的铁路),这项建议得到湖北、河南各省督抚的大力支持,清政府准奏卢汉铁路招股自办,由户部每年拨款二百万两银用做修建铁路费用。翌年直隶总督李鸿章以“东北防务吃紧,奏准清政府移用卢汉铁路专款先修建关东铁路,暂缓修建卢汉铁路”。

1895年(光绪二十一年),甲午中日战争后,清政府重新商议卢汉铁路修建方案。1896年(光绪二十二年),盛宣怀向清政府建议采用官办、商



北京西站

办、洋股、洋债等办法修建卢汉铁路,此办法受到直鄂两督赞同,同时得到政府批准。1896年(光绪二十二年),清政府派候补道孙钟祥为总办,派郑庆宣按照双轨尺寸,由卢沟桥西岸起至清苑县刘各庄,计117公里勘购地亩。1998年1月(光绪二十四年)动工,是年12月完工并通车。

商人入股合资修建卢汉铁路,是筑路集资其中的一种方案,但多数商人在入股时没有诚意,政府又无力出钱,经政府商议并允许,1897年(光绪二十三年),由盛宣怀与比利时国银行工厂合股公司,在武昌签订卢汉铁路借款合同十七款,借款四百五十万英镑。1898年(光绪二十四年),盛宣怀在上海又与比利时国公司代表续定了卢汉铁路行车合同。

1897年7月(清光绪二十三年),清政府在北京设立卢汉铁路总公司,仍派候补道孙钟祥为总办,勘购保正段地亩(保定至正定),1898年(光绪二十四年),比利时国工程师建议汉保铁路(汉口至保定)分南北两大段同时施工。北段:卢沟桥至詹店,计656公里。南段:汉口玉带门至詹店,计557公里。卢沟桥至詹店铁路分南北两段修建,以黄河为界,南段由孝威、应山至信阳,北段由正定至彰德,在获嘉县汇合。

1898年(光绪二十四年),清政府派候补道郑考胥为南段总办,由黄陵县滏口第194号标杆起至河北获嘉县止,分十段施工。1900年(光绪二十六年),八国联军侵占北京时,法国人把卢沟桥一段铁路展修至北京正阳门(17公里),修建北京西站,卢汉铁路就改称京汉铁路。1905年(光绪三十一年),南段通至黄河南岸。是年6月,黄河大桥完工通车。1906年4月1日(光绪三十二年),京汉铁路全线竣工通车,计1214公里,设站130所。

1907年(光绪三十三年),邮传部尚书陈璧认为卢汉铁路由比利时公司经营,不利于中国铁路的发展,特向政府和比利时公司提出修改合同建议,归还借款,赎回管理大权。1908年(光绪三十四年),清政府全部还清了比利时公司借款,1909年(宣统元年),比利时公司将卢汉铁路管理权归还邮传部。北京西站建站营业时人员配备36人,设站长、副站长、翻译、售票司事、货票司事、验票司事、车辆司事。

建站初期车站房屋设施:办公房、票房、行李房。行车设备:正线一股、货物线二股。转辙器使用人力搬运,1914年改成布雷式联锁装置。使用木质路签办理行车闭塞。1912年5月改为电气路签。站台四座,其中一座长250米、宽9米;一座长135

表(1)

老北京西站主要负责人任职时间表

职务	姓名	任职时间
站长	闵福生	1906.4~1919.11
站长	钱春详	1919.12~1911.2
站长	金钟勋	1911.2~1912.8
站长	孟庆常	1912.9~1914.11
站长	李 墉	1914.11~1915.12
站长	顾峻初	1915.12~1918.1
站长	金荣樟	1918.1~1918.9
站长	马宪增	1918.9~1929.12

续表

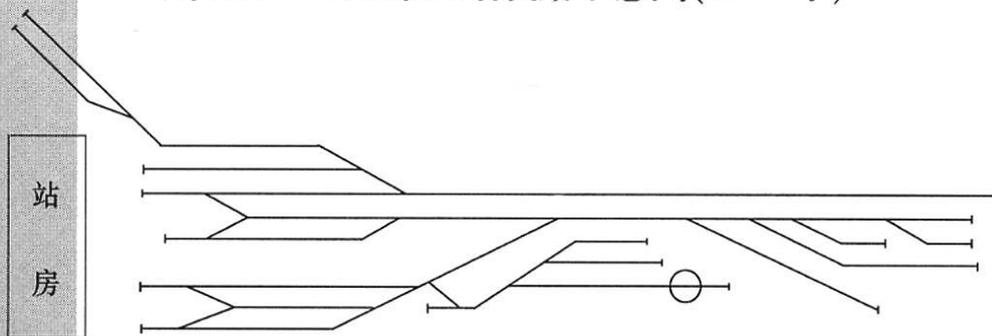
职务	姓名	任职时间
站长	顾忠麟	1929.12~1937.7
站长	朱金明	1937.~1946.2
站长	李德藻	1946.2~1948.2
站长	佟成浚	1948.2~1949.12
站长	薛玉英	1950.1~1951.11
站长	李 镛	1951.12~1952.5
站长	邱则吾	1952.6~1952.12
站长	苏畅福	1952.12~1958.1
副站长	刘炽明	1906.12
副站长	谭振东	1911.4
副站长	卢厚斋	1911.5
副站长	蒋 文	1911.5
副站长	王 堃	1911.6
副站长	郑俊奇	1911.6
副站长	王祥云	1911.6
副站长	张 溥	1912.1
副站长	王玉麟	1912.1
副站长	李 钊	1913.2
副站长	林 午	1914.3
副站长	刘荆公	1914.11
副站长	虞继州	1916.11
副站长	邓静波	1917.4
副站长	张子正	1917.12
副站长	刘悦惠	1918.3
副站长	王首昌	1918.9
副站长	张松休	1918.9
副站长	陈启元	1918.11
副站长	庞庭士	1918.9
副站长	刘荆公	1919.3
副站长	林 仪	1919.11
副站长	李志祥	1920.8
副站长	吴一贯	1926.3
副站长	张五宪	1927.7
副站长	张松林	1939.3~1946.1
副站长	李春普	1939.4~1943.2
副站长	房华轩	1943.2~1948.9
副站长	范庆林	1945.11~1946.8
副站长	蒋 文	1946.9~1949.5
副站长	李克明	1949.6~1950.9
副站长	钱春明	1950~1952.11

米、宽 10 米；有两座长 360 米、宽 7.5 米，共计 1105 米、宽 34 米。通信设备：使用磁石和混合式电话，打长途电话时需中间站互相接通才能到达通话地点。1931 年，在电报线路上使用载波电话终端机。信号设备：进站信号（称塞马佛式护路号志）3 个，出站信号 3 个，夜间手信号为燃油式三色灯，日间为红绿旗。另设有警笛、号角、响墩等附加信号。旅客列车开车前五分钟使警铃，列车到达前五分钟敲击钢轨条。其它设施有：煤台、灰坑、转车台、机车房、水鹤。

二、拆除老北京西站并入广安门站

1954 年 8 月，北京铁路管理局根据北京市政府城市规划的意见，向市政府及铁道部提出报告：“建议批准撤销北京西站，封闭环城铁路各站，以减少对市政建设及对交通的妨碍”。1954 年 9 月 24 日，“在北京市人民政府〔1954〕和正字第 468 号”文件中批复北京铁路管理局报告，同意撤销北京西站，封闭朝阳门等四站。1958 年，根据“铁办设武〔1956〕字第 674 号”文件拆除老北京西站，3 月，老北京西站人员及设备并入广安门站。

图(1) 老北京西站线路示意图(1937年)



西便门站

第四节 西便门站

一、建站

北京正阳门西站沿城而西行，绕宣武门经天宁寺、白云观、即西便门站，距前门六公里。1900 年 8 月，八国联军侵占北京，法国人先把卢汉铁路的起点卢沟桥线路展修至西便门，后又展修至北京正阳门。以后卢汉铁路改为京汉铁路。建站初期，车站设站长、司事 2 人。车站等级核定为二等站。1937 年“七七”事变后，日本军队将西便门站至卢沟桥铁路线路拆除。1958 年 1 月，西便门站隶属广安门站所辖。1990 年 12 月，西便门站核定为四等站。

旅客运输

1906 年至 1937 年，主要发售汉口方向普通和快车客票，每天乘降旅客数 10 人。