



北京铁路建设集团 有限公司志

1953-2003

北京铁路建设集团有限公司编

序

在原北京铁路建设集团有限公司领导的积极倡导和主持下,在各级领导和广大员工积极参与下,经集团公司司志工作者两年的辛勤工作,《北京铁路建设集团有限公司志》诞生了,这是全面反映北京铁路建设集团有限公司历史的第一部志书,是企业文化建设的一项重要成果。

北京铁路建设集团有限公司,从1953年成立,已经走过了50年的光辉历程。回首与日月同行的历程,我们感慨万分。五十年,在人类历史的长河中,不过是短暂的瞬间,但对艰苦创业的铁路建设者来说,却是一部永远值得自豪的史篇。

从1953年到2003年,整整半个世纪的跨越,北京铁路建设集团有限公司自身经济实力有了迅速的发展。企业规模从北京铁路局的一个施工处发展为现代企业;产品从单一的铁路工程拓展到市政、公路、城轨、工业与民用建筑等工程领域;“高、新、尖”的施工技术和各类现代化工程机械设备得到广泛运用;年产值从几百万元增长到13亿元。尤其是近十几年来,在竞争激烈的建筑市场中奋力拼搏,累计完成投资110.6亿元,为国家的建设事业做出了积极的贡献。

编写《司志》是对北京铁路建设集团有限公司历史和现状的一次规模较大的调查研究。自1953年1月1日北京工程处(集团公司前身)成立开始,至2003年12月,时间跨度50年。在查阅大量历史资料,整理并写出了100多万字资料长篇的基础上,编辑现《司志》共计83万多字,记述了北京铁路建设集团有限公司各个时期、各个方面的发展变化。《司志》坚持以马克思列宁主义、毛泽东思想、邓小平理论为指导,坚持辩证唯物主义观点和方法,系统、全面、准确、实事求是地记述了北京铁路建设集团有限公司创业历程,充分展示了北京铁路建设集团在重点工程建设中成长、在深化改革中发展、在市场搏击中壮大的辉煌业绩。

《北京铁路建设集团有限公司志》是一部“认识过去,服务现在、开创未来”的十分重要的教科书。它的问世将有助于企业各级领导实施科学决策,有助于加强党的建设和思想政治工作,有助于提升和加强企业文化建设,其价值不可估量,意义深远而重大。在此,我谨向为司志编写提供资料的各位老同志和工作人员表示感谢,同时,衷心希望北京铁建公司各级干部和广大员工,要以史为鉴,面向未来,与时俱进,再创辉煌,为中铁六局的改革发展做出新的贡献!



二〇〇四年八月

目 录

第一篇 工程建设

第一章 新建铁路工程	(3)
第一节 京九线	(3)
第二节 北京西客站	(4)
第三节 西黄线	(7)
第四节 秦沈客运专线	(8)
第五节 阳涉线	(10)
第六节 洛湛铁路通道	(10)
第七节 宝兰复线	(11)
第八节 胶新线	(11)
第二章 既有铁路改造工程	(13)
第一节 京山线	(13)
第二节 京广线	(16)
第三节 京秦线	(19)
第四节 京包线	(22)
第五节 津浦线	(23)
第六节 石德线	(25)
第七节 石太线	(27)
第八节 北同蒲线	(28)
第九节 丰沙线	(29)
第十节 京承线	(30)
第十一节 锦承线	(31)
第十二节 邯长线	(31)
第十三节 京原线	(32)
第十四节 大秦线	(33)
第十五节 新月线	(33)
第十六节 干线提速	(33)
第十七节 平交改立交	(36)
第三章 枢纽改造工程	(40)
第一节 北京枢纽	(40)
第二节 天津枢纽	(48)
第三节 石家庄枢纽	(56)
第四章 支线、联络线工程	(61)

第一节	周口店支线	(61)
第二节	裕午支线	(61)
第三节	保满支线	(61)
第四节	南堡支线	(62)
第五节	津蓟支线	(62)
第六节	长八联络线	(62)
第七节	马磁联络线	(63)
第五章	特大桥工程	(64)
第六章	房屋建筑工程	(68)
第一节	铁路房建工程	(68)
第二节	地方房建工程	(73)
第七章	其它工程	(76)
第一节	地方铁路	(76)
第二节	公铁立交桥	(81)
第三节	市政工程	(92)
第四节	城市轨道	(95)
第五节	工程爆破	(96)
第六节	拆除及土石方	(97)

第二篇 经营管理

第一章	管理体制	(101)
第一节	组织机构	(101)
第二节	领导制度	(101)
第三节	经营机制	(102)
第四节	企业考核	(106)
第五节	企业改革与改制	(111)
第二章	工程开发	(115)
第一节	机构	(115)
第二节	招投标	(115)
第三节	工程开发管理	(116)
第四节	开发公司经营管理办法	(118)
第五节	国外开发	(119)
第三章	计划统计	(120)
第一节	机构	(120)

第二节	施工计划	.....	(120)
第三节	统计	.....	(124)
第四节	概预算	.....	(125)
第五节	验工计价	.....	(135)
第六节	工程合同	.....	(139)
第七节	自身建设	.....	(141)
第四章	施工管理	.....	(146)
第一节	机构	.....	(146)
第二节	施工管理	.....	(146)
第三节	调度	.....	(147)
第四节	既有线施工	.....	(148)
第五节	雨季施工	.....	(150)
第六节	冬季施工	.....	(150)
第七节	整顿建筑市场	.....	(151)
第八节	设计	.....	(151)
第九节	检测计量	.....	(152)
第五章	安全	.....	(161)
第一节	机构	.....	(161)
第二节	安全管理	.....	(161)
第三节	安全基础整顿	.....	(166)
第四节	奖罚	.....	(167)
第五节	事故	.....	(170)
第六节	劳动保护	.....	(177)
第七节	环境保护	.....	(179)
第六章	质量	.....	(183)
第一节	质量规范	.....	(183)
第二节	质量管理	.....	(184)
第三节	工程创优	.....	(184)
第四节	奖罚	.....	(190)
第五节	质量体系认证	.....	(193)
第七章	物资设备	.....	(196)
第一节	机构	.....	(196)
第二节	供应	.....	(196)
第三节	采购	.....	(202)
第四节	物资统计	.....	(204)
第五节	物资监察	.....	(204)

第六节	物资节约	.....	(205)
第七节	机械设备	.....	(206)
第八节	节约能源	.....	(210)
第八章	财务审计	.....	(214)
第一节	机构	.....	(214)
第二节	工程价款结算	.....	(214)
第三节	成本管理	.....	(214)
第四节	资金管理	.....	(216)
第五节	费用	.....	(219)
第六节	国有资产管理	.....	(226)
第七节	会计制度	.....	(229)
第八节	财务监督	.....	(233)
第九节	税制	.....	(236)
第十节	其它管理	.....	(238)
第十一节	财务统计表	.....	(239)
第十二节	审计	.....	(244)
第九章	人事	.....	(250)
第一节	机构	.....	(250)
第二节	干部管理制度	.....	(250)
第三节	干部使用制度	.....	(252)
第四节	领导干部	.....	(255)
第五节	后备干部	.....	(256)
第六节	技术干部	.....	(257)
第七节	干部考核	.....	(260)
第八节	干部调配	.....	(261)
第十章	劳动工资	.....	(263)
第一节	机构	.....	(263)
第二节	工资	.....	(267)
第三节	津贴	.....	(278)
第四节	奖惩	.....	(279)
第五节	百元产值工资含量包干	.....	(283)
第六节	劳动管理	.....	(288)
第七节	劳动用工制度	.....	(293)
第八节	民工管理	.....	(295)
第九节	班组管理	.....	(296)
第十节	乘车证管理	.....	(297)

第十一章 企业管理	(299)
第一节 机构	(299)
第二节 企业资质证照	(299)
第三节 企业升级与整顿	(303)
第四节 项目经理	(306)
第五节 合同管理	(308)
第六节 企业制度建设	(310)
第七节 企业管理协会	(312)
第十二章 土地	(314)
第一节 机构	(314)
第二节 土地管理	(314)
第三节 土地使用	(315)
第四节 房地产开发	(316)
附:经营指标完成情况统计表	(317)

第三篇 综合管理

第一章 行政事务	(325)
第一节 机关政务	(325)
第二节 机要保密	(329)
第三节 档案	(329)
第四节 机关事务	(332)
第五节 来信来访	(334)
第二章 社会保险	(338)
第一节 机构	(338)
第二节 养老保险	(338)
第三节 工伤保险	(339)
第四节 失业保险	(339)
第五节 医疗保险	(340)
第三章 职工生活	(341)
第一节 机构	(341)
第二节 生活福利设施	(341)
第三节 生活线建设	(344)
第四节 住宅建设	(345)
第五节 住房制度改革	(349)
第六节 住房公积金	(351)
第七节 物业管理	(352)

第八节 医疗卫生	(353)
第九节 计划生育	(357)
第四章 离退休管理	(361)
第一节 机构	(361)
第二节 老战士协会	(361)
第三节 离退休管理	(361)
第四节 老年人体育协会	(362)
第五节 关心下一代工作委员会	(363)
第五章 武装战备	(365)
第一节 机构	(365)
第二节 人民武装	(365)
第三节 人民防空	(366)

第四篇 科学教育

第一章 科学技术	(371)
第一节 机构	(371)
第二节 科技管理	(371)
第三节 科技成果与应用	(373)
第四节 标准与工法	(379)
第五节 全面质量管理	(381)
第二章 信息技术	(386)
第一节 机构	(386)
第二节 计算机应用与发展	(386)
第三节 软件编制	(388)
第四节 管理办法	(389)
第三章 职工教育	(391)
第一节 机构	(391)
第二节 教育规划	(391)
第三节 自身建设	(392)
第四节 干部培训	(392)
第五节 工人培训	(393)

第五篇 多元经营

第一章 多元经济	(399)
-----------------------	--------------

第一节	机构	(399)
第二节	管理体制	(399)
第三节	资源	(401)
第四节	经营管理	(402)
第五节	多经企业	(403)
第二章	集体经济	(408)
第一节	机构	(408)
第二节	主要企业	(408)
第三节	管理模式	(409)
第四节	经营状况	(410)
	附:多元经济经营状况一览表	(410)

第六篇 党群政法

第一章	党组织	(417)
第一节	机构	(417)
第二节	党员代表大会	(418)
第三节	重要活动	(418)
第四节	组织建设	(420)
第五节	调研与信息	(426)
第六节	审干与落实政策	(427)
第七节	政工专业职务评定	(431)
第二章	宣传教育	(433)
第一节	政治理论教育	(433)
第二节	生产宣传	(440)
第三节	精神文明建设	(442)
第四节	统战	(443)
第五节	宣传报道	(443)
第六节	企业文化建设	(445)
第七节	职工思想政治工作研究会	(446)
第八节	文协艺术研究会	(446)
第三章	纪检监察	(449)
第一节	机构	(449)
第二节	党风廉政教育与干部廉洁自律	(449)
第三节	案件查处	(451)
第四节	效能监察	(452)
第五节	源头治理	(453)

第六节	自身建设	(454)
第四章	工 会	(455)
第一节	机构	(455)
第二节	会员代表大会	(455)
第三节	组织建设	(456)
第四节	民主管理	(459)
第五节	职工劳动生产	(464)
第六节	宣传教育	(468)
第七节	文体活动	(469)
第八节	女工工作	(471)
第九节	生活保险	(473)
第十节	经费使用与管理	(475)
第五章	共青团	(479)
第一节	机构	(479)
第二节	团员代表大会	(479)
第三节	组织建设	(480)
第四节	日常活动	(481)
第六章	公安保卫	(486)
第一节	机构	(486)
第二节	治安管理	(487)
第三节	治安保卫	(488)
第四节	队伍建设	(489)

第七篇 人 物

第一节	集团公司历届领导	(493)
第二节	党代会代表、人大代表	(494)
第三节	全国及省部级劳动模范和立功授奖者	(495)

附录：

大事记	(501)
编写说明	

第一篇

工程建设

- 新建铁路工程
- 既有铁路改造工程
- 枢纽改造工程
- 支线、联络线工程
- 特大桥工程
- 房屋建筑工程
- 其他工程

第一章 新建铁路工程

第一节 京九线

京九铁路衡商段工程

京九铁路全长 2300 多公里,纵贯南北九省市,在北京局管内 470 多公里。1992 年北京铁路工程总公司中标承建的是京局管内衡商首段引入衡水枢纽 7.75 公里上、下行正线和衡水新车站的工程(统称引入衡水车站工程)。

工程范围:K113+700~K116+300 衡水车站改建、右线 DK249+000~DK251+632 和左线 K116+300~DK252+000 区间的铁道工程。

主要工程数量为:路基土石方 54.73 万立方米;京九左线跨石德线特大桥 1 座;京九左、右线滏阳河大桥 2 座;中桥 2 座;框构桥 1 座;涵洞 11 座;新铺线路 9.571 公里;重铺线路 4.921 公里;铺岔 46 组;生产房屋 3228 平方米;站台 3 座;人行地道 1 座;给排水管路及通信信号等工程。建成后的衡水车站拥有 4 股正线、5 股到发线和 2 股存车线,共 11 股道。

根据铁道部的“1993 年 9 月打通衡水站,1994 年全部建成交付使用”的总体部署,于 1992 年 9 月 25 日路基和桥涵工程全面开工。至年底,完成路基土石方 17.36 万立方米;特大桥基础管桩 3360 米;大桥、中桥钻孔桩 322.4 立方米,墩台 5 个;涵洞 43.94 横延米;重铺线路 1.374 公里;新铺道岔 6 组;重铺道岔 2 组,共完成施工产值 1332.2 万元。

1993 年,为配合衡商段引入衡水,完成了路基、桥涵工程及 9、10、11 道铺轨;为保证运营,完成临 12、13 道的铺轨任务,于 9 月 11 日衡商段铺轨进入衡水站,按要求提前 14 天开通铺架通道。全年完成路基土石方 29.55 万立方米;特大桥基础管桩 80.8 米,墩台 19 个;大桥、中桥钻孔桩 824.99 立方米;墩台 12 个(累计 17 个);建成新桥中街框构桥;完成涵洞 140.95 横延米;正线铺轨 3.13 公里;站线铺轨 3.239 公里;铺岔 32 组;重铺线路 2.934 公里;房屋 1610 平方米;给排水管路 5.35 公里;通信、信号工程施工,共完成施工产值 3886.5 万元。

1994 年工程施工的重点是衡水站改造,将原衡水站中心向石家庄方向移 600 米,并将原站规模正线 2 股、到发线 3 股、存车线 5 股改造成为正线 4 股、到发线 5 股、存车线 2 股及通信、信号的改造和配套房建工程。截至 12 月 31 日除 I 道受站台改造未完影响施工外,其余工程均已完成,于 11 月 5 日开通。本年完成路基土石方 1.66 万立方米;涵洞 18.84 横延米;正线铺轨 0.263 公里;站线铺轨 0.838 公里;新铺道岔 2 组;重铺轨 0.613 公里;重铺道岔 4 组;生产房屋 963 平方米;旅客地道 1 座;给排水管路 3.711 公里以及信号 65 组联锁道岔和通信等工程,完成施工产值 2257 万元。

1997 年 6 月工程全部竣工,期间主要完成衡水站配套设施及石德正线改建工程,共完成路基土石方 6.16 万立方米;新铺轨 2.101 公里;房屋 225 平方米;水塔 2 座;给排水管路及站台、雨棚、硬面等工程。同时,协助外局完成了衡水西站过渡工程和衡水站电力工程等,共完成产值 4207.7 万元。工程累计完成施工产值 11683.43 万元。

北京铁路工程总公司石家庄公司和电务工程公司承建工程施工,其中,石家庄公司主要完成路基、桥涵、线路、电力房屋、给排水管路、站台、雨棚、旅客地道、硬面及倒锥壳水塔等工程施工,完成施工产值 9916.22 万元。

电务公司主要完成信号和通信过渡工程,完成施工产值 1289.87 万元。

该工程的衡水至大葛村路基工程、跨石德线特大桥工程被评为京九铁路优质工程(1996 年 11 月铁道部京九铁路建设办公室 010-1 和 011 编号文件通知)。

衡水站房工程

衡水车站新建站房原计划修建面积为 7500 平方米(1500 人),由于使用单位要求,站房面积变更为 10243 平方米。由于地基承载力较低,站房基础设计为打入桩,桩径 $\phi 500$ 毫米,共打入基桩 50264 米;地面以上为 3 层(局部 5 层)全现浇框架结构。

受铁道部京九办的委托,衡水站房工程由北京局石家庄分局作为建设单位。新站房于 1996 年 4 月 5 日开工,因规模变化修改设计滞后及资金不到位等原因,曾严重制约了工程进度。部、局领导十分关注此项工程,限期于 1997 年 6 月 25 日前开通使用。总公司领导多次现场办公,采取各种措施,于 1997 年 6 月 20 日衡水新站房竣工。至此,京九铁路衡商段引入衡水车站工程全部竣工交付使用。

衡水站房工程由总公司石家庄公司和电务工程公司参加施工,共完成施工产值 2151.24 万元。其中石家庄公司负责站房土建、装饰及安装工程,完成施工产值 2118.17 万元,电务公司负责站房通信工程施工,完成施工产值 33.07 万元。

小半径曲线改造工程

京九线小半径曲线改造是京九铁路提速改造工程的一部分,为适应提速列车运行的需要,将既有半径为 800 米或 1000 米的曲线,改造成半径为 1600 米或 2000 米的曲线。

北京铁建集团公司承建了京九线大葛村至临西段 DK296+600~DK372+766 间的一、三、四、六、七、八共 6 段的曲线改造任务。包括:由于线路曲线半径变化所引起的路基加宽和桥涵接长、线路拨移、铺轨以及通信、信号设备改移等工程项目。工程管理范围长达 76 公里,线路经过的地区多为农田和村镇,施工道路少,沿线地下管道及建筑物多,高路基,具有战线长、工点分散、施工干扰多的特点。

主要工程数量:路基土方 12.02 万立方米;改建涵洞 18 座/124.34 横延米;铺新轨 4.71 公里;拆除线路 4.71 公里;改拨线路 4.773 公里;整修线路 7.52 公里;铺 I 级碴 2.48 万立方米;敷设通信光、电缆 5 公里、信号电缆 42.2 公里;架设信号机 14 架。

由于受河北省拆迁购地的影响,工程拖延至 2002 年 3 月开工,于年底工程量基本完成,已具备开通条件。但由于路局将年底施工要点计划调整到春运后,所以各段工程均不能开通。2002 年完成路基土石方 12.02 万立方米;改建桥涵 18 座/124.34 横延米;铺新轨 32.69 公里;拆铺轨 32.69 公里;铺道床 1.43 万立方米;敷设通信光、电缆 5.0 公里;信号电缆公里 42 公里;架设信号机 14 架,完成施工产值 1945.15 万元。

2003 年 3 月 24 日开始要点拨接线路施工,北京铁建集团公司组织 500 余人的施工队伍连续作战,克服了时间紧、任务量大、施工行程远的困难;于 4 月 25 日 6 个施工段拨线要点施工全部结束。共完成新铺轨 2.02 公里;拆铺轨 2.02 公里;拨线距离达 6.5 公里;新铺碴 1.05 万立方米;高低压电力架空线路 4 公里、电缆线路 3 公里及相关信号工程,完成施工产值 824.57 万元。

北京铁建集团公司北京分公司和电务分公司参加施工,共完成施工产值 2510.87 万元。其中北京分公司负责工务和电力工程施工,完成施工产值 1966.33 万元。电务公司负责通信、信号工程施工,完成施工产值 222.51 万元。

第二节 北京西客站

新建西客站工程

北京西客站铁路工程由主站区和西长线两大部分组成。

站区工程包括南、北站房;行包房;高架候车厅;旅客列车到发线;旅客站台;客运车场;机务段、客运整备场;客车技术整备场及车辆段。

西长线起自北京西客站(DK8.100 公里),出站后线路西行跨西三环路、万寿路、西四环路、永定路、玉泉路、八宝山南路等主要城市道路,再跨丰沙线、京原线,在永定河下游间隔 30 米跨越并平行京原线后,线路南折穿过鹰山嘴、槐树岭隧道,在后吕村跨长辛店-大灰厂铁路联络线,于京广线长辛店至良乡间设长阳线路所(京广线 K16.100 公里)接轨。全长 28 公里,为双线电气化铁路。

技术标准:线路等级 I 级;正线数目为双线;限制坡度 6‰;最小曲线半径 1000 米,困难地段 400 米;到发线有效长度 650 米。

北京铁路工程总公司承建了西长线的 DK30+400~接轨点京广线 K16+100(西三段)、DK15+254~DK8+100(中段)的路基、桥涵工程;和站区工程中的车辆段及技术整备场、机务段及客运整备场、客运车场三大场的路基、铺轨、电力、房建等工程;西长线通信工程、区间自闭信号(含客运车场集中、客技站和长阳村站信号)工程以及全线铺轨架梁任务。

主要工程数量有:路基土方:141.79 万立方米;特大桥 5 座/13952 延长米;中小桥 9 座/6851 延长米;桥梁架设 666 孔;框构桥 5 座;涵洞 26 座;正线铺轨 54.938 公里;站线铺轨 41.332 公里;铺各种道岔 111 组;铺道碴 19.05 万立方米;纵横向排水沟 13.91 公里;信号联锁道岔 224 组;信号机 197 架;铺设各类电缆 134 公里;铺设光缆 33 公里;高低压架空线路 6.9 公里;高低压电缆线路 72.7 公里;变配电所 9 个;灯塔、灯桥共 11 座;生产办公房屋 7.29 万平方米;生活房屋 7.99 万平方米;铺设给排水管 18.462 公里;铺设排水管路 12.987 公里;500t 油罐 3 座;机务转盘 1 座;机务检查坑 14 座;车辆段双层检查坑 720 米等。

为建好西客站工程,1992 年底北京铁路工程总公司成立了由总经理任指挥长,主管生产的副总经理任常务副指挥长的北京西客站工程指挥部,组织、部署工程施工。

1992 年 11 月,西长线岗洼特大桥先行开工。岗洼特大桥跨越京周公路、京石高速公路及京广铁路,为单

线桥,是西长线上的控制工程,全长 3.7 公里。上行桥由 93 孔予应力混凝土梁组成,全长 2495 米;下行桥由 50 孔予应力混凝土梁组成,全长 1213 米。下行桥 0-17#墩台与上行桥为共同并行墩台。采用扩大基础和钻孔桩基础。当年完成 8 个扩大基础,6 个墩台身,灌注混凝土 816.8 万立方米,为总量的 4.4%,完成施工产值 665 万元。

1993 年,施工重点是特大桥和机务段挡墙。由于受地方拆迁的影响,岳家楼特大桥于 7 月份开工。开始岳家楼特大桥由天津工程公司施工,因中途奉命转场,在完成 1#-22#桥墩和 0 号台后,移交石家庄公司继续施工。青塔特大桥于 11 月进点施工。至年底,岗洼特大桥 145 个墩台已开工 139 个,完成 124 个(岗洼特大桥施工中由于多种因素所致,造成了 21 个墩台不合格的质量事故。其中,对 2 个桥墩加固了一层基础;6 个桥墩凿除了墩帽进行重筑;13 个桥墩推倒重新构筑);岳家楼特大桥 58 个墩台已开工 54 个,完成 35 个;青塔特大桥完成挖基 12 个。机务段挡墙 630 米,除部分帽石外已基本完成。此外还完成了北蜂窝框构中桥主体工程;区间及站场路基土石方 16.6 万立方米,部分生产房屋开工,机务段综合楼主体完成。长阳铺架基地和部分涵洞工程均在施工中。全年完成施工产值 8492.6 万元。

1994 年,由于拆迁工作进展缓慢,到 5 月份丰台路特大桥仍不能开工,为了不影响西长线铺架计划,石家庄公司采取边施工边解决拆迁的办法,对特大桥中的系杆拱连续梁桥开始施工。至 94 年底,西客站工程形象进度是:西三段,自 4 月 9 日由长阳接轨点向北京方向开始铺轨,5 月 12 日在岗洼特大桥举行开始架梁仪式。总公司新购置的架桥机在边试验、边改造、边使用的情况下,于 9 月 30 日完成岗洼特大桥上行线 93 孔桥梁架设任务。12 月 31 日铺轨至下营沟中桥,全年完成正线铺轨 18.4 公里(上行线 14.1 公里,下行线 4.3 公里),架梁 137 孔。

中段:青塔特大桥、永定路连续梁桥、丰台路特大桥、岳家楼特大桥共 171 个墩台,完成 110 个。其中丰台路特大桥仅完成 26%,系杆拱桥和永定路连续梁桥基本完成,其他几座桥完成 90% 以上。青塔特大桥采用汽车运梁,汽车吊架梁,于 11 月 12 日至 11 月 28 日完成架梁 34 跨 68 孔梁。

三大场:车辆段及技术整备场、机务段及客运整备场已经全面开工,除莲花河改河部分外,路基土方工程基本完,完成机务段 18 股道和车辆段 3 股道的站线铺轨 9.01 公里,铺岔 26 组,铺碴 1.8 万立方米;房屋开工面积 3.9 万平方米,其中车辆段修车库、机务段定修库已完成主体工程。各种地下沟槽管线完成近 60%。1994 年完成施工产值 1.88 亿元。

1995 年,北京西客站工程建设实现阶段性目标,暨 9 月 28 日“站房亮相、火车进站、塔钟敲响”。为实现这一目标,总公司组织干部职工大干 60 天,抢西长线开通。因拆迁影响,岳家楼特大桥主体尚未竣工;万寿路以西至系杆拱桥间路基尚未形成,因此修建一段临时便线,确保西长线于 9 月 24 日全线贯通(后便线拆除,按设计施工)。“9.28”目标的实现,为 1996 年 1 月 21 日开通西客站,奠定了基础。全年完成的主要工程有:

桥涵工程:青塔特大桥于 8 月 29 日竣工、丰台路特大桥于 9 月 15 日竣工、岳家楼特大桥于 10 月 9 日竣工;中桥全部竣工,其中万寿路上行线框构桥受拆迁影响,于 95 年 11 月 8 日局部开工(11 月 30 日拆迁完毕),12 月 29 日主体竣工;小桥涵 28 座,完成 26 座,余下 2 座进行主体施工(站场部分已完工,延伸部分受拆迁影响尚未施工);路基土方除上行线万寿路框构桥两侧和挡墙未填土外,其余均已完工。

铺架工程:1995 年 11 月 30 日架梁结束,共架设特大桥 8 座;中桥 5 座;小桥 1 座,架设桥梁 666 孔,当年架梁 461 孔;正线铺轨 34.823 公里,累计铺轨 53.223 公里;站线铺轨 0.215 公里(全部完成)。

三大场工程:机务段及客运整备场共 30 股道需铺轨 9.93 公里,本年铺轨 4.583 公里,累计完成 9.17 公里;设计铺岔 50 组,本年铺 20 组,累计铺岔 46 组(未完的铺轨及铺岔均因拆迁影响);保开通房建 48 件(28790 平方米),已开工的 47 件计 32837 平方米(含开通暂不使用的定修库 5747 平方米),主体完工 45 件,大部分已装修;完成沟槽管线 22.14 公里;道路 825 米;敷设高压电缆 1.01 公里;除洗涤厂、洗涤污水处理设备正在安装,其他设备均安装完;通信电缆已贯通,信号平推整细。

车辆段及车辆技术整备场共 24 股道需铺轨 13.96 公里,本年铺轨 9.86 公里,累计完成 11.95 公里(未完铺轨因拆迁影响),道岔 21 组全部铺设;保开通房建 39 件(32603 平方米),已开工的 37 件计 41981 平方米(含开通暂不使用的办公综合楼,空调检修棚西黄部分及油泵房),主体完工 33 件,大部分已装修、设备已安装;完成沟槽管线 8.63 公里,道路 1.79 公里;南、北环线电力已贯通。

客运车场共 19 股道需铺轨 11.93 公里,其中 8 股道已铺轨 6.6 公里;道岔 36 组完成 34 组。东咽喉信号干线电缆全部敷设完,西咽喉道岔信号、道岔设备试验完毕,进行平推整细。东西咽喉有 11 架信号机受变压器影响未安装。

沿线工程:保开通房屋 6 件计 719 平方米全部完成;区间通信处理障碍;区间信号部分试验完毕;长阳信号所室内外已接通,进行要点前准备;万寿路中心变电所和机务段、车辆段 8 个变电所设备安装调试完。

其他:吴家场小区 7 座住宅楼计 74148.83 平方米全部开工,主体完工 42420 平方米。

1996 年 1 月 21 日北京西客站开通使用。至年底,站前工程全部竣工并于 12 月 20 日验收交付;站后工程

除吴家场小区工程继续施工外,其他工程大部分已竣工。至1997年6月30日,北京铁路工程总公司承建的西客站工程全部收尾并交付使用。

北京西客站工程,自1992年年底开工,至1997年6月30日全部竣工,历时四年半,共完成施工产值102831.16万元。总公司所属的6个单位参加工程施工,其中:

石家庄公司承担施工的工程是:DK8+100~15+254路基(万寿路以西)和路基防护;丰台路特大桥;岳家楼特大桥;青塔特大桥;丰台路系杆拱和永定路连续梁中桥,北蜂窝框构和震岗塔框构桥、万寿路以西管涵7座;铺架基地和西长线铺轨、架梁(含自行施工特大桥桥面系);车辆段内生产房屋、外部给排水及外部采暖地沟等。共完成路基土石方13.57万立方米;正线铺轨50.037公里;站线铺轨4.909公里(含长阳线所增加的4.694公里);铺岔12组(含长阳线所增加的8组岔);铺碴9.29万立方米(含长阳线所增加的0.76万立方米);青塔、岳家楼、丰台路特大桥基础及墩台混凝土15712.32圪工立方米;丰台路系杆拱和永定路中桥基础及墩台混凝土1222.6圪工立方米;架梁666孔;桥面系5024.38延长米;北蜂窝(9.5-17-9.5米)、震岗塔(1-9.1米)框构立交桥2座;涵管7座/108.84横延米;生产房屋35485平方米;室外给排水管2.31公里;室外排水管路3.34公里;风管路:6.00公里及室外热力管道等工程,共完成施工产值38092.88万元。

铁建公司承担施工的工程有:客运车场、客整场、车辆段、机务段的路基、铺轨、铺岔、场内道路、排水沟、涵洞、检查地沟、转车盘;西长线DK30+400~K16+100区间的路基、岗洼特大桥(含桥面系)、京石框构、大灰厂、长云路中桥;DK8+100~15+254区间的路基、挡土墙(下行岳家楼桥以东全部,万寿路以东上下行全部);柳广西联络线;电气化及电力等。共完成路基土石方128.22万立方米;铺轨41.324公里(其中正线铺轨4.901公里);铺道岔96组(其中特种道岔8组);铺道碴9.76万立方米;岗洼特大桥扩大基础及墩台混凝土18718立方米;大灰厂中桥基础及墩台混凝土1600立方米;2×94.06延长米、2×28.9延长米中桥2座;框构桥3座;涵洞26座/1902横延米;机务检查坑14座及双层客车检查坑720米;站台面6600平方米;机车转盘1式;高低压架空线路6.9公里;高低压电缆72.7公里;变配电所9个;灯塔5座;灯桥6座;机务挡墙等,共完成施工产值21808.59万元。

天津公司施工完成岳家楼特大桥22个桥墩和1个桥台,共灌注混凝土1353.78立方米;完成框构桥钢筋加工70吨,共完成施工产值165.4万元。

房建公司承担了机务段、客车整备场的房屋;工务电务房屋、吴家场住宅;外部给排水(机务段、客车整备场、客运车场);油罐及外部暖气地沟等工程施工。共完成生产生活房屋11.12万平方米,其中生产房屋3.13万平方米,生活房屋7.99万平方米;室外围墙3.52公里;室外道路5212平方米;室外给排水管10.398公里;室外排水管路6.926公里;室外暖沟5.17公里,共完成施工产值24390.52万元。

电务公司承担了西客站及西长线通信、信号工程施工。完成电气集中联锁道岔224组;信号机197架;铺设各类电缆134公里;铺设光缆33公里,安装设备760台套,完成施工产值6882.98万元。

北京(昌平)混凝土构件厂完成了170孔16米先张预应力钢筋混凝土梁的预制。

工贸公司承担了机务段、车辆段的单身宿舍及室外围墙、道路、热力管沟等工程施工,完成施工产值1065.97万元

北京铁路工程总公司承建的北京西客站工程有16项获奖:

1、11项局样板工程:

北京西客站西长线DK10+400~DK11+035段路基挡墙工程,被评为1994年北京铁路局样板工程;

西长线轨道工程、万寿路中桥、丰台路特大桥(墩台结构工程)、岳家楼特大桥(墩台结构工程)、青塔特大桥(墩台结构工程)、丰台路网状系杆拱连续梁桥、客车段修车库工程,被评为1995年北京铁路局样板工程;

车辆技术整备场及车辆段附属设施、客车整备场及机务段附属设施、客运车场信号工程,被评为1996年北京铁路局样板工程;

2、4项局级优质工程:

丰台路网状系杆拱连续梁桥、青塔特大桥、丰台路特大桥、岳家楼特大桥工程,获1996年北京铁路局优质工程奖;

3、1项部级优质工程:

丰台路特大桥(含网状系杆拱连续梁桥)获1997年铁道部优质工程(二等)奖。

北京西站开行60对旅客列车配套工程

北京西站开行60对旅客列车配套工程,是为实行1998年铁路新运行图进行的扩能技术改造。北京铁路工程总公司承担了客技站(客车整备场、机务段、车辆段)的站前、站后工程施工。

主要工程数量:

机务段增加机车停放线1股道;车辆段增加备用停车线6股道;技术整备线5股道;铺设高低压电缆19.96公里;安装箱式变电站4座,投光灯塔3座;房建11件/6004平方米;列车检查沟3条/1602延米;外部给排水

管路 4.379 公里,站场排水沟 2.267 公里;硬化面及道路 4.3 万平方米;平过道 3 处及信号工程。

由于该工程是配合第二次全国铁路提速,因此,工期紧、任务重、施工场地狭窄、施工与运营干扰大,成为工程突出的特点。为确保部、局的部署和要求,参加施工的各单位,采取见缝插针攻难点,保重点带一般的作法,全面展开施工。

工程于 1998 年 5 月 6 日全面开工,站前工程于 1998 年 9 月 18 日竣工,站后工程于 1999 年 12 月 20 日竣工。本工程由总公司铁建公司、房建公司和电务工程公司参加施工,共完成施工产值 5051.496 万元,其中:

铁建公司负责工务及电力工程施工,完成铺轨 8.4 公里(含机务段内 0.23 公里),铺道岔 20 组(含机务段内道岔 1 组),线路改善 0.657 公里,纵向排水沟 2347 延米,路基改坡清理 6597 立方米,平过道 3 处,客车检查沟 3 座/1602 延米,高低压电缆线路 19.96 公里,箱式变电站 4 座,投光灯塔 3 座,完成施工产值 3687.91 万元;

房建公司负责房建工程施工,主要完成各类生产房屋 11 件/6004 平方米;室外道路 1097 平方米;室外暖沟 221 米;室外给排水管路 4.38 公里,完成施工产值 1359.13 万元;

电务公司负责信号工程施工,安装带柄道岔表示器 20 组,完成施工产值 3.57 万元。

在北京西站开行 60 对旅客列车配套工程中,电务公司另行承包了北京西车辆段通信、信号工程和客运车场信号改造,承包价为 384.39 万元,主要工程量是:客运车场铺设信号电缆 7 公里,信号机 3 架;微机组匣 18 个;电动转辙机 1 台。工程于 98 年 9 月 20 日开工,99 年 12 月 20 日竣工。车辆段铺设通信电缆 1.1 公里,电力电缆 1.6 公里,35 组联锁道岔;信号楼 287.5 平方米。工程于 1998 年 6 月 15 日开工,同年 11 月 21 日全部竣工。

在车辆段工程中由于电务公司超越资质营业范围承揽并对外分包房建工程,受到总公司严厉批评。

北京西站电务改造工程

北京西客站客运车场信号联锁制式采用微机组匣式继电联锁,既有联锁道岔 141 组;信号机 93 架;轨道区段 95 个;全站共有股道 11 股,采用 6502 大站电气集中联锁制式。

改建后的北京西客站客运车场信号联锁制式采用部颁 6502 大站电气集中,建有联锁道岔 159 组,信号机 99 架,轨道区段 112 个。室内控制台采用分离式控制台(显示盘与按钮盘分设),供电电源采用 PZ-30KV 型大站电源屏,另配置 25HZA、B 型轨道屏 2 套;人工解锁按钮盘 60 位以上 2 个;安装组合柜 60 架。本工程引起室外设备变化:原整备场的 1#、3#、5#道岔在本站开通后纳入本站电气集中联锁设备名称为 218#、220#、222#道岔。原整备场的 D1-D11 调车信号机在本站开通后纳入本站电气集中联锁设备,名称为 D80-D90 信号机。原整备场的 1DG、3DG、5DG 轨道区段在开通后纳入本站电气集中联锁设备,名称为 218DG、220DG、222DG、16/222WG、22/220WG、J2G、J1G 轨道区段。对北京站方向的设备及室外预留设备仍维持既有现状,室内按设计图纸进行处理。分体式控制台与数字化仪结合使用,通过切换按钮实现人机切换功能。

此次电务改造工程,3 月-4 月为施工前的准备阶段;于 2000 年 4 月 28 日进入施工阶段;4 月 28 日-5 月 28 日进行室内设备安装配线;5 月 29 日-6 月 10 日模拟联锁试验;6 月 4 日-6 月 16 日核对旧分线盘电缆用途;6 月 24 日-7 月 16 日进行 57 条信号电缆切割倒接。8 月 10 日-11 日要点施工,开通北京西站客运场电气集中设备。

完成主要工程数量:组合柜 60 架;电源屏 11 台;显示屏、按钮盘 1 套;人工解锁按钮盘 2 面。此项工程由总公司电务工程公司施工,完成施工产值 206.11 万元。

西长线抗洪抢险

1996 年 7 月 31 日凌晨 0 时 21 分,大雨造成北京西客站西长线三处路肩下沉,北京铁路工程总公司有关人员立即冒雨赶赴现场指挥抢险,经总公司所属北京铁建公司、石家庄公司的 160 名职工全力抢修,共卸石碴 3 车,修复路基 80 余米,于 7 月 31 日晨 5 时 55 分恢复运营。

第三节 西黄线

西黄线自北京西站引出,经广安门站,跨永丰四线及北京市南三环、南四环,在汾庄跨丰双铁路、京良公路,经李营村西侧南下,按上、下行引入黄村站与京九线连接,线路全长 22.3 公里。在 XDK15+300 处设一中间站,即李营站共计 4 股线(正、站线各 2 股)。

技术标准:

北京西站至李营站:线路等级 I 级;正线数目为单线;限制坡度 12‰;最小曲线半径,一般地段 1000 米,困难地段 400 米;到发线有效长度 650 米。

李营站至黄村站:线路等级 I 级;正线数目为单、双线;限制坡度 4‰;最小曲线半径,一般地段 1000 米,困难地段 400 米;到发线有效长度 1050 米。

北京铁路工程总公司承建西黄线 XDK12+890~XDK16+110 段的站前(不含铺架)和部分站后房建(含室