

北京车务段志

1896-2008

二00八年十一月

前 言

追溯历史，往夕如歌。北京车务段源起1896年，跨越三个世纪，十几代人前仆后继，饱尝艰辛、沧桑和坎坷，走过激情、豪迈与辉煌，以“敢教日月换新天”的英雄气概，写就了一部如诗如歌的历史画卷。沿着历史的脚步，我们可以清晰地感受到老一辈工人阶级在中国共产党的领导下，为反抗压迫、抗击侵略、争取解放，英勇斗争、百折不挠的精神力量；感受到新中国成立后广大职工迸发出的前所未有的豪迈热情，见证并共同经历铁路建设日新月异、快速发展的壮阔历程。

放眼今朝，岁月峥嵘。伴随新世纪和谐铁路的建设，年轻的北京车务段如沐春风，焕发出勃勃生机，今已发展成拥有干部职工4700余人，管辖区域横跨北京市、天津市、河北省，管辖线路涉及京广、京沪两大提速干线、疏周、房山、良白、黄良、西长和保满支线。段管内有39个车站（一等站1个，二等站6个，三等站10个，四等站22个）、11个站管站、3个线路所和2个辅助所。兼管朔黄线（联合运输）三级站至肃宁北站10个中间站。线路里程总计659KM+471M，年发送旅客917万人，发送货物650余万吨，运输收入10亿1千万元的车务段。安全生产、运输组织、经营管理、多元经营、职工生活、党的建设等工作迭创佳绩，硕果累累，取得了有史以来最好的成绩。

展望未来，激情澎湃。这本史册记录着北京车务段历经一百多年形成的深厚文化底蕴，展示着优质和谐的历史新貌和敢创一流、敢为人先的精神境界。时空的坐标虽然定格在今天，但我们有责任、有勇气以无比的自豪感和荣誉感，去续写北京车务段更加美好的未来！

二〇〇八年十一月一日

谨以此册献给为北京车务
段建设发展做出贡献的人们！



段长：毛建之



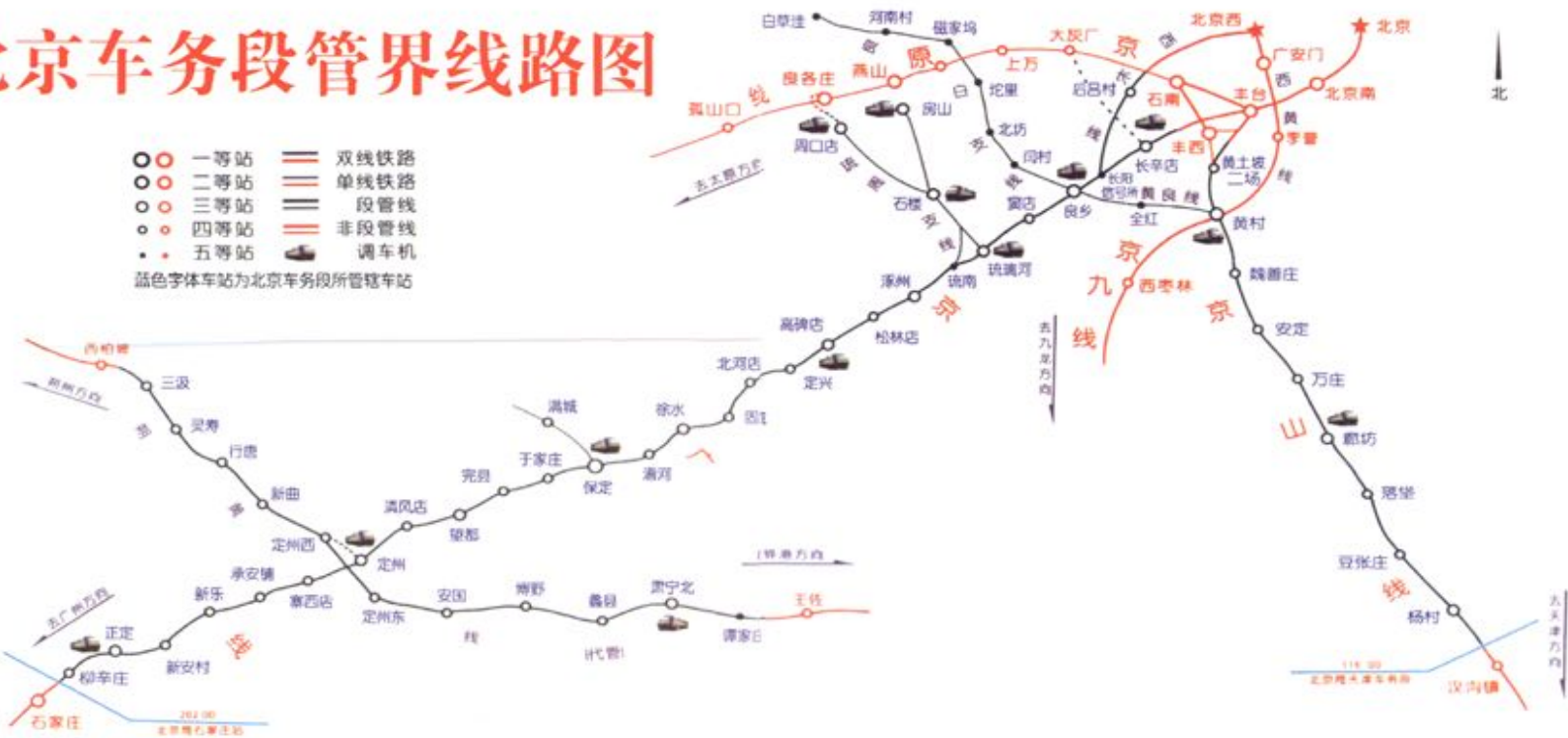
党委书记：张翔



北京车务段领导成员

北京车务段管界线路图

- 一等站
 - 二等站
 - 三等站
 - 四等站
 - 五等站
 - == 双线铁路
 - 单线铁路
 - 段管线
 - 非段管线
 - 🚂 调车机
- 蓝色字体车站为北京车务段所管辖车站



目 录

第一章 步履蹒跚写春秋

起 源	(1)
觉 醒	(7)
斗 争	(11)
抗 战	(15)
解 放	(17)

第二章 岁月峥嵘谋发展

安全生产	(19)
运输组织	(23)
职工教育	(27)
党的建设	(31)
企业管理	(35)
多元经营	(37)
闪光足迹	(39)

第三章 优质和谐谱新篇

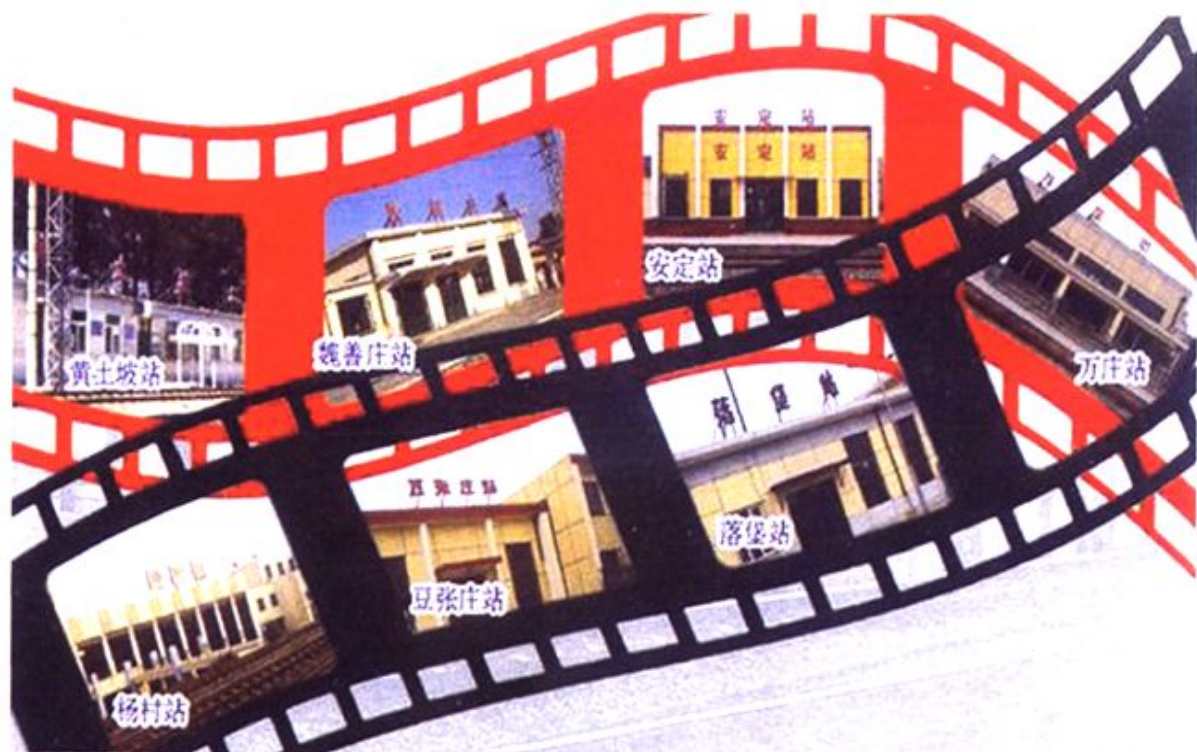
北京东务段 从生产力布局调整中走来	(43)
革故鼎新 理顺管理关系 优化资源配置	(45)
人本管理 打造高素质的干部队伍	(49)
围绕中心 党建工作展作为	(54)
基础取胜 建立安全保障体系	(59)
顺势而为 创新组织强运输	(63)
省挣花 细节体现经营新理念	(67)
充满生机 多元经营闯出新天地	(70)
强化经营 工资收入大提高	(75)
福祉职工 生产生活大改善	(80)
服务尖兵 红旗在朔黄飘扬	(85)
展现新姿 优质和谐结硕果	(87)
动脉风采 银线串起的明珠	(91)
领导关怀	(95)



第一章 步履蹒跚写春秋

起源

天津至芦沟桥铁路，由清政府于1896年开工修建，1897年7月正式通车运营。津芦铁路全长139.3公里，共设天津、南仓、杨村、豆张庄、落垡、廊坊、万庄、安定、魏善庄、黄村、黄土坡、马家堡、丰台、芦沟桥等14个车站。其中，北京车务段现管辖杨村、豆张庄、落垡、廊坊、万庄、安定、魏善庄、黄村、黄土坡等9个车站。





黄村站



廊坊站

芦汉铁路芦沟桥至保定段，于1897年4月开工建设。1899年2月1日正式通车。芦沟桥至保定段线路长132.7公里，设芦沟桥、长辛店、南岗洼、良乡、窦店、琉璃河、永乐、涿州、松林店、高碑店、定兴、北河店、固城、安肃（徐水）、漕河、保定等16个车站。1900年法国侵略军将北端起点从芦沟桥延伸至北京前门，芦汉铁路改名为京汉铁路。1901年6月，于家庄、方顺桥、望都、清风店、定县站相继建成开通。1902年先后建成寨西店、新乐、新安村、正定站。1914年建成柳辛庄车站。为运送修建芦保铁路所需用料，1896年建成周口店支线、保定南关支

线。1904年7月建成坨里煤矿支线（现良陈支线）。以上分别隶属原京汉铁路局车务工程司芦汉铁路第一总段的长辛店、保定、正定分段管辖。





保定站



徐水站



定州站



望都站



新乐站



高碑店站



正定站



良乡站



涿州站



周口店站



琉璃河站



长辛店站



房山站



正阳门东站

当时较大车站配置有客运候车室、票房、简易天桥及装卸货物用的库房、站台、线路。通车初期，旅客列车种类分为：特别快车、寻常快车（即变通快车）、混合列车。座席分：头、一、二、三等。当时旅客列车白天行驶，夜间宿站。天黑后，列车在大站停留，旅客下车到市里住宿，第二天再来坐车，继续旅行。一直到1913年才改变宿站，实行昼夜行车。



客 车



长辛店站是京汉铁路北段的重要大站，火车房、修车厂、工务、电务等修理厂都设在这里



站台、雨棚、天桥



从1889年到1949年北京和平解放，旧中国的铁路，修建时由于依靠外债且资金不足，工程质量低劣。列车从石家庄到北京需运行10小时15分钟。每趟列车牵引总重一般为500至700吨，最多1000吨。



1900年8月14日，八国联军侵占杨村火车站
(图为荷枪实弹，耀武扬威的侵略者)

由于清政府腐败，路政管理权掌握在债权国比利时手中。1901年后，根据《辛丑条约》，京汉铁路转属法国管辖。1909年清政府赎回路权，却仍为法国人所操纵。京汉铁路地处中原，为南北交通要道，沿线人口稠密，物产丰富，特别是山西、直隶（今河北）大量的煤炭和河南的大宗农产品都要经由该线路运输。通车以来，客货运业务十分发达，营业盈余逐年增加。据该路1907年（光绪33年）的财务统计，收入（包括客货营业收入和地租、存款利息等）为890万元，支出（包括营业支出、付出利息等）为669万元，盈利已达221万元之多。

中華國有鐵路平漢線
通車日期及通車日期說明圖

區段	通車日期	說明
北京至保定	1906年10月20日	第一段通車
保定至石家莊	1907年10月1日	第二段通車
石家莊至正定	1908年10月1日	第三段通車
正定至井陘	1909年10月1日	第四段通車
井陘至藁城	1910年10月1日	第五段通車
藁城至平山	1911年10月1日	第六段通車
平山至欒城	1912年10月1日	第七段通車
欒城至邢台	1913年10月1日	第八段通車
邢台至邯鄲	1914年10月1日	第九段通車
邯鄲至魏縣	1915年10月1日	第十段通車
魏縣至大名	1916年10月1日	第十一段通車
大名至開封	1917年10月1日	第十二段通車

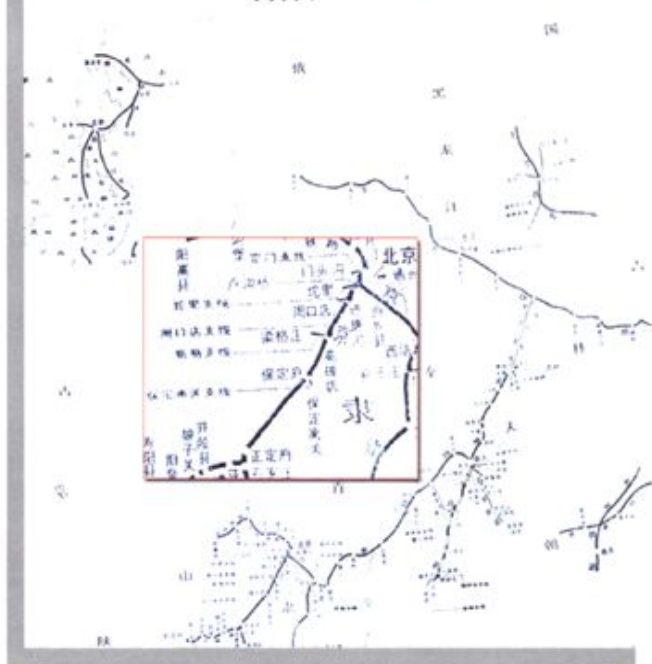
觉 醒

津芦、芦保段铁路占据北京东南，自古为河朔要地。作为京东南最早和最集中的产业工人，铁路员工成为冲破封建传统思想，接受社会进步新思想、新观念的参与者。

自中日甲午战争、八国联军侵略中国，清王朝对外丧权辱国、对内残酷镇压，激起全国各阶层的无比愤慨。1911年10月10日，辛亥革命推翻了清朝帝制，中华民国建立，但并未改变劳苦大众的悲惨命运。铁路工人仍然遭受着帝国主义、封建主义、官僚资本主义的三重压迫。

中 国 铁 路 图

1911年



中华民国元年(1911)保定站

当时，铁路工人的工资极其微薄。一般工人的月薪是6~9元，技工最高月收入也超不过15元。逢年过节，工人们还要上定额“份礼”，服无偿劳役，经过种种盘剥，月薪所剩无几。当时工人工伤误工停薪，死亡没有抚恤，年老体弱被解雇。贫困、失业、饥寒、死亡时时威胁着工人群众。在政治上，工人被剥夺了政治权利和自由，人身没有保障，人格被污辱。工人见站长、段长、总管、监工等必须称呼“老爷”，稍有不逊，轻者被打骂、扣薪、罚款，重则被开除。残酷的经济剥削和沉重的政治压迫，日渐激起铁路工人的阶级仇恨。



旧中国铁路工人的悲惨生活



邓中夏

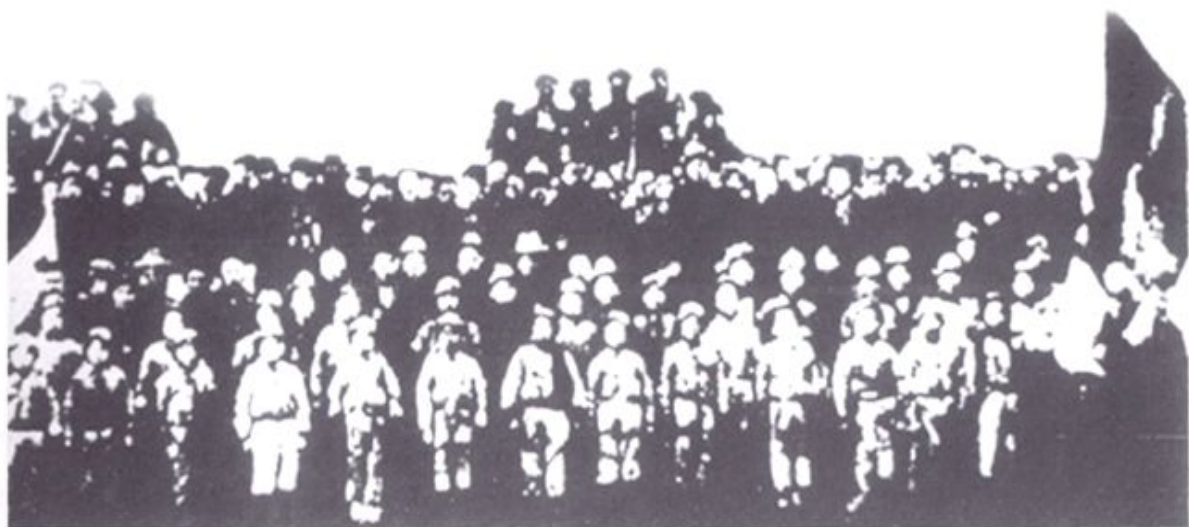
1919年5月4日，北京爆发“五四”运动。6月5日，京汉、京山各站工人参加了当地学联组织的联合罢课、罢工、罢市运动和声援北京反对北洋政府卖国罪行的大游行，显示了铁路工人的力量，引起社会各界的关注。1921年春，为了推动马克思主义在工人群众中的广泛传播，北京共产主义小组派邓中夏到长辛店、保定、正定等地，在工人中传播马列主义，唤起工人的觉醒。

1921年5月1日，长辛店“铁路劳动补习学校”举行“五一”国际劳动节庆祝大会，津京、京汉沿线各站代表应邀参加大会。返回后在各地纷纷建立了“铁路工人俱乐部”（即后来工会分会）。京汉北段的工人运动通过长辛店铁路工会间接接受党的领导。此后，广大铁路工人有了自己的组织，他们紧紧团结在工会周围，为争取自己的政治、经济权利而斗争。



史文彬

时任长辛店铁路工会会长、劳动组合书记部北方分部的负责人史文彬，当时在保定站工作



京汉铁路总工会成立大会合影



1921年10月，保定社会主义青年团建立，保定站工人何立泉等加入了团组织，成为保定工人走上革命道路的先驱者。团员到工人夜校担任意务教员，他们不仅教工人识字学文化，而且向工人们介绍《劳动报》上刊登的文章，围绕大家最关心的问题，讲解“穷人为什么穷？”、“富人为什么富？”、“工人怎样才能不受苦？”等浅显易懂的革命道理。夜校成了进步知识分子联系工人阶级的桥梁，成为启发工人群众，灌输马克思主义基本知识的中心场所。



保定育德中学，工人夜校所在地