

三家店车务段志

San Jia Dian Che Wu Duan Zhi

1927 ~ 2000



三家店车务段编

《三家店车务段志》编纂委员会

主 任：丁燕德

副 主 任：陶斌翔、赵平云

委 员：王 旭、渠洪涛、张炳晨、战国庆、何会生、徐俊英

《三家店车务段志》编辑人员

主 编：丁燕德

副 主 编：陶斌翔、赵平云

责任编辑：马 政、崔汉鹏

责任编辑：王秀山

编 辑：王秀山、丁兆森、李维志、李洪国

资料搜集：唐月生、肖德照、张顺山、王秀山、丁兆森、李维志、李洪国

版面设计：王秀山、曹 鹏、马 童

摄 影：王忠顺、罗关京

前 言

三家店车务段原于京门铁路支线,后增建门斋铁路(西直门-门头沟-斋堂),1927年7月全线建成运营,亦为运输京西煤炭。几经兴衰,1957年5月13日由国营铁路接管,京门、门斋铁路合称大台线。丰沙铁路(丰台-沙城)是在日本侵华期间修建同塘铁路丰沙段未完工的基础上,1952年9月31日全线开工,1955年11月1日通车。丰沙铁路复线1959年9月开始施工,1971年7月建成通车。北京铁路枢纽西北环线,1971年7月开工,1981年6月1日开通运营。三家店车务段由前身的京西、门斋铁路延伸至今。历经清朝末年、民国初年、北洋政府、国民政府等不同时期,度过了百年沧桑岁月。随着新中国建立后中国铁路的飞速发展,三车发生了巨大的变化,在铁路运输业特别是在晋煤外运、京西煤炭运输中发挥了重要作用。时至今日,三车在当今中国铁路改革发展的大潮中,以奋发图强、自强不息地拼搏精神,迎接中国铁路跨越式发展的挑战。

《三家店车务段志》客观地记录了车务段的历史沿革。以比较全面、细致、可靠的资料数据,展示了京西铁路发展、变革。盛世修志,以史为鉴。了解三车的历史是为了开创三车更美好、更辉煌的明天。

1991年,车务段组建了段志编纂小组,编纂人员揆古察今,付出了艰苦的劳动,形成段志初稿,由于条件所限,未能成册。十年后重新筹建了段志编纂小组,在段志初稿的基础上经过紧张细致地工作,搜集、整理了大量的历史材料,完成了《三家店车务段志》的编纂工作。在此我代表车务段向为本志鼎力援助、大力支持的社会各界、北京铁路分局路史编委、车务段各部门、离退休老同志表示诚挚的敬意和衷心的感谢。愿三车在铁路改革发展的大潮中及当今铁路跨越式发展中取得更加辉煌的业绩。

段长: 丁燕德

2003年7月

三家店车务段现任 领导班子



段长 丁燕德



党委书记 陶斌翔





副段长 渠洪涛



副段长 贾德明



副段长 张炳晨



副段长 赵平云



纪委书记 王 旭



工会主席 战国庆



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
第三节 管辖范围	3

第二篇 车 站

第一章 丰沙线	5
第一节 概 述	5
第二节 车 站	8
第二章 京门线	36
第一节 概 述	36
第二节 车 站	37
第三章 西北环线	61
第一节 概 述	61
第二节 车 站	62

第三篇 运输组织

第一章 行车组织	70
第一节 管理体制与行车指挥	70
第二节 行车设备	71
第三节 接发列车	72
第四节 调车作业	73
第二章 旅客运输	74
第一节 客运设备	74
第二节 客运业务	75
第三节 客运服务	77
第三章 货物运输	78

第一节	运输组织	78
第二节	职责范围	78
第三节	运输方案和车流组织	79
第四节	货运设备	81
第五节	货运业务	81
第四章	装卸工作	83
第一节	装卸设备	83
第二节	装卸业务	84
第三节	装卸管理	87
第四篇	安全生产	
第一章	安全管理	89
第一节	制度措施	90
第二节	基础建设	90
第三节	安全教育	92
第二章	行车安全	93
第一节	安全规章	93
第二节	施工组织	94
第三节	安全成绩	95
第四节	行车事故	96
第五节	军运、特运	99
第六节	事故救援	100
第三章	人身安全	101
第一节	安全措施	101
第二节	工伤事故	101
第三节	劳动保护	103
第五篇	企业管理	
第一章		104
第一节	管理体制及管理方式的沿革	104
第二节	现阶段的企业管埋	104
第二章		105
第一节	计划管理的范围	105
第二节	统计工作	106

第三章	财务管理	106
第一节	机 构	106
第二节	资产管理	107
第三节	资金管理	108
第六节	会计核算与成本管理	108
第四章	运输生产	110
第一节	管理机构设置	110
第二节	人员配备	111
第三节	运输科	111
第五章	劳动工资管理	111
第一节	机构设置	111
第二节	劳动工资管理	113
第三节	职工构成	115
第四节	劳动力管理	115
第五节	劳动定额与计件工资	117
第六节	奖 惩	117
第七节	班组管理	118
第六章	人事管理	118
第一节	干部管理	118
第二节	教育与培训	119
第三节	任免与调整	119
第六篇	职工教育	
第一章	机构沿革	121
第二章	职工培训教育	121
第三章	文化、技术教育	122
第七篇	综合管理	
第一章	段长办公系统	125
第一节	信息管理	125
第二节	档案管理	125
第三节	日常勤务	125
第四节	综合指标考核	126
第五节	标准化管理	126

第六节	全面质量管理	126
第七节	计算机管理与应用	127
第八节	路风管理	128
第九节	综治工作	130
第十节	人民武装	131
第十一节	史志工作	132
第二章	后勤管理	133
第一节	地亩管理	133
第二节	能源管理	133
第三节	退休管理	134
第四节	计划生育	134
第五节	汽车管理	135
第六节	交通安全	135
第七节	总务工作	135
第三章	职工福利	136
第一节	职工食堂、伙食团	136
第二节	职工浴室	136
第三节	职工住宅	136
第四章	基本建设	136
第一节	初期概况	136
第二节	改、扩、建工程	136
第八篇	中国共产党三家店车务段组织	
第一章	党组织沿革	139
第二章	党员代表大会	140
第三章	组织建设	141
第一节	党员发展	141
第二节	干部管理	142
第三节	党员管理	142
第四节	离休干部管理	143
第四章	宣传工作	144
第一节	思想政治工作	144
第二节	宣传教育	146

第三节 理论教育	147
第五章 纪律检查	149
第一节 组织机构	149
第二节 纪律检查	150
第九篇 群众组织	
第一章 工 会	151
第一节 工会组织	151
第二节 职工代表大会和会员代表大会	152
第三节 劳动竞赛	156
第四节 文化体育	157
第五节 女工、家属工作	158
第六节 职工技术协作	158
第二章 共青团三家店组织	159
第一节 组织工作	159
第二节 团员代表大会	159
第三节 团组织活动	160
第十篇 多种经营 集体企业	
第一章 管 理	162
第二章 经营项目	162
第一节 集体企业经营项目及经营方式	162
第三节 多经项目	163
第十一篇 人 物	165
第十二篇 大 事 记	
1906 年——2000 年	167
第十三篇 附 录	
第一章 沿线名胜古迹	181
第一节 丰沙线	181
第二节 京门线	183
第三节 西北环线	185

第一篇 概 况

第一章 概 述

三家店车务段地处北京市西郊门头沟区与石景山区交界处。车务段管辖丰沙线、门大线、西北环线 22 个车站。线路总延长 200 公里 500 米。

三家店车务段前称是三家店中心站,设革命委员会主任、副主任、委员。下设政工组、生产组、后勤组、实行党的一元化领导。

三家店车务段成立于 1973 年 7 月,当时管辖丰沙线:养马场至沿河城间各站;门大线:门头沟至大台间各站,五路站西黄村站。同年 10 月成立装卸作业分所。

1975 年 9 月,三家店车务段召开中国共产党三家店车务段第一次党员大会,61 名正式代表和 10 名列席代表参加会议,大会选举出第一届委员会。

1971 年 7 月开工建设北京铁路枢纽西北环线,1981 年 6 月 1 日,开通运营军庄、寨口、聂各庄、后章村四站,归我段管辖,1985 年 12 月西北环线电气化铁路开通。由此,丰沙铁路干线、大台铁路支线、西北环铁路枢纽组成三家店车务段运营网络。

1980 年 3 月 15 日,在北京铁路分局生产服务办公室和门头沟区联社的支持下,三家店车务段综合生产服务社成立,当时借用三家店车务段院外的三间房屋为社址办公室,聘请 27 名退休工人为技术指导,安置了 58 名待业青年。

第二章 自然环境

第一节 地理位置

三家店车务段位于在北京市门头沟区四局东排 31 号。管内吸引区为 1962.859 平方公里,占全市总面积的 11.6%,地势西北高,东北低,西、北、东北部三面环山。按行政区域划分属门头沟区。

三家店车务段管内地处北京西山。西山是太行山的分支,古称“太行山第八经”,又叫小清凉山。苍翠的西山,既秀丽又巍峨,莽莽西来,横迤在华北大平原的尽头,不仅可以阻挡来自漠北的浩浩长风,又可阻拦东南来的潮湿暖流,成为调节北京气候的屏障。

三家店地处京西大道的出入山口,清朝末年商业发达,市井繁荣,是连接城市煤炭、蔬菜业、果品业的货物集散地,最早以高姓、闫姓、殷姓三家大车店迎送过往商贾行人而得名。

段管内沿河城站附近是历代军事要塞。嘉靖二十九年(1550年)蒙古族部落首领俺达率军南下,一直打到北京城下,京城危机,明朝政府抗倭名将戚继光来阻止俺达的进犯,戚继光在训练边防兵的同时,上书朝廷“巡行塞上,议建敌台”。沿河城属内险防卫长城,自沿河城至小龙门八十里长的山口险隘处或僻山之岭上建有17座空心敌台,6座烽火台,断续两千米的城墙。该城由明朝副都御史张卤督建于万历六年(1578年)。该段长城是门头沟区唯一的一段长城遗址。

北京西山的煤炭历史悠久,最初用来作为妇女的化妆用品。元朝熊梦祥著《析津志》中记载有“斋堂出画眉石,金时宫人用以画眉”,由此可说明北京西山煤的发现和开采利用,可以溯到金代,是我国最早发现煤炭的地区之一。京西煤田煤炭资源的储量250亿吨,占全市总储量的92.68%。京西煤炭运输是三家店车务段主要运输任务之一。

第二节 自然状况

气候特点:北京市属于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。境内地形复杂,地势西北高,东南低,西、北、东北部三面环山,山峰一般海拔1000—1500米。灵山(2303米)为北京西郊山区的最高峰,也是北京的最高峰。东南是缓缓向渤海倾斜的平原,最低处海拔10米左右。山地与平原的相对高差悬殊,造成山区气候变化显著,而气温的水平分布规律正与地势相反,由东南向西北递减。平原地区年平均温度为10—20摄氏度,随着海拔高度的增加,年平均温度继续降低,到海拔2000米以上的东灵山年平均温度在2摄氏度左右,三家店车务段管内铁路站线的海淀区年平均温度11.6摄氏度,石景山区年平均温度11.9摄氏度,门头沟区年平均温度11.7摄氏度。

由于受地形影响,北京的降水量比天津和张家口多,且降水量分布不均。降水集中,强度大。降水时间主要集中在4月至9月,占年雨量的90%以上。夏季占年降水量的76%,冬季占年降水量的2%;春季占年降水量的8%;秋季占年降水量14%。

北京的风向有明显的日变化。白天为偏南风,夜间为偏北风,受蒙古高压的影响下,冬半年以北风和西北风为主;受大陆低压和副热带高压影响,夏半年多偏南风。而山区的风向受当地地形影响,风向常与该地区的山脉走向相吻合。

地质:北京西山地质主要为奥陶京海相沉积石灰石矿床、溶剂石灰岩较为普遍,主要有门头沟区野溪西山石灰岩矿,下苇店石灰岩矿、鲁家滩石灰岩矿、龙泉雾石灰岩矿,太子墓东山石灰岩矿、保有储量为 1 亿 3 千万吨。

电石用石灰岩主要有门头沟区色树坟石灰岩矿,保有储量为 285 万吨,现小型开采。丁家滩石灰岩矿,保有储量 5162 万吨,年开采 3 万吨。海淀区寨口石灰岩矿保有储量 1 亿 6 千万吨。

京西煤田煤炭资源 26 处储量 250 亿吨,北京矿务局开采利用 8 处,主要供天津、河北等省市民用,工业用配煤炼焦,还有部分煤炭出口。

水资源:三家店车务段管内主要河流有永定河、永定河引水渠和京密引水渠。永定河古称漯水,俗名无定河,清康熙三十七年(1698 年)改为现名。由官厅至三家店之间称永定河中游,河长 110 千米,天然落差 340 米,平均坡降为 3.4%。三家店以下进入平原,经丰台、房山、大兴等区县,在大兴县石佛寺附近入河北省,于天津西郊屈家店与北运河相汇,一部分经海河入渤海,一部分经永定河新河在北塘入渤海。永定河在北京的河长 165.5 千米,占全市面积的 18.9%,是北京的主要河流之一。

永定河引水渠,1956 年开凿,1958 年竣工。从三家店拦河闸起,穿过 685 米长模式口隧洞,经刘娘府、西黄村北、杏石口,向东汇入玉渊潭,全长 25 公里,渠面 40 米。是沿线一带工业用水和部分农田灌溉的一大水源。

京密引水渠,建于 1989 年 11 月 15 日,当时由于官厅水库淤积严重,库水下流逐年减少。门头沟区 13 万居民供应生活用水的城子水厂,水源将面临枯竭,所以北京市政府决定兴修东水西调工程,从海淀区团城湖京密引水渠出口修一条 19.6 公里长的引水渠,通过北坞村北、高井、麻峪三级扬水站,把水位抬高 60 多米,到达门头沟城子水厂。1990 年 6 月 22 日通过验收,6 月 30 日正式交付北京市水利局管理使用。

第三节 管辖范围

三家店车务段管辖 22 个中间站。丰沙线有养马场站、养三站、三家店站、斜河涧站、落坡岭站、安家庄站、雁翅站、珠窝站、珠窝东站、沿河城站、沿河城西站;大台支线有:五路站、西黄村站、门头沟站、野溪站、丁家滩站、色树坟站、大台站(木城涧站归大台站管辖);西北环线有:军庄站、寨口站、聂各庄站、后章村站。(见管辖各站示意图)

车站等级:段管二等站一个:三家店站。三等站五个:五路站、门头沟站、落坡岭站、大台站、养三站。其他为四等站。

业务性质:养三、五路、西黄村、大台、门头沟、寨口、色树坟站为货运站;落

原书缺此页

原书缺此页

设计技术标准：

按初期运量年 200 万吨以上的干线铁路标准实际，限制坡度上行 3‰，下行 13‰；最小曲线半径 600 米；到发线有效长 650 米；桥梁载重钢梁为中-22 级，钢筋混凝土梁及墩台建筑物为中-26 级；通过能力 24 对。

二、施工情况：

全线施工于 1952 年 9 月 21 日开工。初期由中国人民解放军工程部队担施工，1953 年以该部队为基本队改组为铁道部第四工程局继续施工，并由第四基建分局发包。

1955 年 6 月 30 日，三家店至沙城段通车，9 月全线通车，同年 10 月 12 日铁道部组成验收交接委员会，由铁道部工务局副局长李文舫任主任，北京铁路管理局总工程师兼筹备各处副主任徐骏、铁道部基本建设局第四基本建设分局副局长兼筹备处主任郭怀朋任副主任，吴继鸣、胡达新、李旭等 9 人任委员的丰沙铁路验收交接委员会。下设办公室、线路、桥涵、隧道等 10 个验收小组。于 1955 年 10 月 29 日在三家店办理验收交接签字，正式交接日期为 1955 年 11 月 1 日零时。

三、建成后的丰沙铁路概况：

线路：正线自 4.433 公里至 107.196 公里计长为 102.752 公里。站线总延长 39.996 公里。

路基宽度：土质为 5.5 米，石质为 5 米。

曲线：全线曲线 90 个，总延长 44.560 公里，最小曲线半径 600 米，站内最小曲线半径 300 米。

坡度：全线坡道 124 处，总延长 94.745 公里，最大坡度下行为 13‰，上行为 3‰。

钢轨：正线为 43 公斤 / 米苏联轨，站线为 43 公斤 / 米或 38 公斤 / 米国产轨。

道床厚度：土质路基上为 45、35、25 厘米，石质为 25 厘米。

枕木：正线每公里 1840、1600 根，隧道内 2000、1840 根。

桥涵：共 276 座，总延长 9056.661 米，特大桥 1 座，长 722.84 米，大桥 11 座，延长 2293.808 米；中桥 13 座，延长 777.388 米；小桥 52 座，延长 620.975 米；涵管明渠 199 座，延长 4642.650 米。

车站：共 12 个，其中三等站一个：沙城；四等站五个：三家店、斜河涧、落坡岭、幽州、邢家堡；五等站六个：张仪村（现石南）、雁翅、珠窝、沿河城、旧庄窝、官厅。

信号设备：为新一型臂板信号机。

运输能力：开通后通过列车能力 10 对，1956 年达到 24 对。牵引能力：N51 型机车上行 2250 吨，下行 850 吨。

四、丰沙线的技术改造工程：

丰沙铁路通车后，沿官厅水库边缘的线路，因水库蓄洪的影响，有 10 段路基严重下沉，最多的下沉 1.5 米，涵管基础亦有下沉开裂现象。1956 年 2 月曾一度中断行车，1957 年增修了加固防护工程，其后仍有少数地段下沉。

全线 65 座隧道有 38 座漏水，尤以 16 号隧道顶上 28 米处有下马岭水电站引水隧洞穿过，漏水最为严重。隧道内全部。通讯设备不能使用，照明设备除 2 号隧道

外均已损坏,急待修复。

又因丰沙线通车后,承担起北京-沙城间 90%的运量。限于各站到发线仅长 650 米,按计划京包线沙城-大同间站场股道进行延长,区间建成复线,丰沙线仍将成为北京-包头铁路运输线上的控制区段。

1957 年,铁道部决定京包线技术改造方案,并批复丰沙线改建工程任务书,确定丰沙线进行技术改造,由铁道部第三设计院和北京铁路管理局分别负责勘测设计和施工。

1957 年 10 月完成勘测,1958 年 3 月完成设计,7 月完成施工样图,预算总额为 223.5 万元。改建工程主要内容有:斜河涧、雁翅、珠窝、沿河城、幽州、旧庄窝、官厅、邢家堡等八站站线,延长至 850 米。新建安家庄会让站,幽州下行方向增设给水设备等。

改建工程于 1958 年 5 月开工,全部工程先后于 1958 年 9 月-1959 年 4 月陆续完成。

改建后的丰沙线,解放型的蒸汽机车牵引定数上行由原来的 2400 吨提高到 2800 吨,下行双机牵引由原来的 1500 吨提高到 1900 吨,通过能力达到了 31 对。运输能力比改建前提高 16%。

1959 年牵引机车换型,为和平型蒸汽机车,牵引定数和运输能力较解放型机车又提高 14.3%。

[丰沙二线的修建]

一、修建起源及目的:

在丰沙线技术改造过程中,正值 1958 年国民经济大跃进时期,通过该线的运量大幅度的增长,单线铁路的运能已不适应运量的增长。铁道部于 1958 年 8 月决定修建丰沙三家店-沙城间的二线工程,由第三设计院勘测设计。

二、勘测设计:

1958 年 11 月第三设计院提出初步设计,经铁道部批准后,1959 年 4 月开始陆续提出施工,设计文件,至 1960 年 2 月除个别工点外,全部设计基本完成。预算总额为 16917.8 万元。

三、技术标准:

线路长度:全线自三家店-沙城全长 84.08 公里。

基本走向:三家店-雁翅间基本与原有线路并行,雁翅-珠窝间因坡度较大,改经下马岭、付家台绕行。珠窝-官厅间与原线隔河对峙。官厅-沙城间与原线基本并行。

线路等级:按 1 级线路设计。

坡度:限制坡度 4‰,下行方向采用双机坡度 9‰。

曲线:最小曲线半径 600 米。

线路有效长度:1250 米,初期按 850 米施工。

桥梁:载重为中级-22 级,其中拱桥为中-26 级。

四、施工: