



通州西站



京津城际铁路



通州西站

### 通勤+旅游

#### 近90岁通州西站活力充沛

乘坐地铁八通线进入通州,过了八里桥后可以在列车行驶方向的右侧桥下看到一座老式火车站。该车站没有现代化的站房,乘客候车的站台也是完全露天,进站、安检、候车等流程全在一间420平方米的候车室内完成,如果碰上客流高峰期,候车室内也没有多余的空间。这座老车站就是通州西站,建成投用已经40年,如果算上通州西站的老站房,那么它已经伫立在通州区内将近90年了。

老站虽老且小,但老而弥坚,如今仍发挥着市郊铁路联络以及辐射京津冀的微循环枢纽作用。每天,通州乃至北三县的居民仍会来通州西站乘坐火车去往延庆、怀柔以及承德市等方向;而在工作日期间,远在密云的居民也会乘坐市郊铁路通勤线通勤上班;部分家在北三县、工作在承德的旅客还会到通州西站中转。

此外,每年9月下旬开始,一直到11月初的周末,通州西站还会做好应对大客流的准备。通州西站党支部书记杜忠生说:“这段时间是红叶季的高峰,不少住在通州和北三县的居民都会去怀柔、延庆赏红叶。通州西站的旅客发送量也会从日均300人次涨到1600人次。”每年这段时间,早上7点站前就有不少乘客在排队候车了,车站也会提前开闸进站。

这趟“红叶列车”就是K7711次,8时18分抵达通州西站,9时04分抵达怀柔站,20分钟后抵达密云北站,想看红叶的乘客基本会在这两站下车。“时间合适,速度也不慢,所以这趟列车成了周末郊游的首选。”杜忠生说。

当然,旅游任务之外,通州西站一直是京东地区南北通联的重要小站,除了担负京承铁路线的运输任务,2020年6月市郊铁路通勤线也正式通车,每日3对列车往返于通州西站与密云、怀柔之间,并途经顺义、雁栖湖等地。杜忠生介绍,每天早上乘坐通勤线的通勤族很多,不少已是站内熟脸,“他们大部分在通州上班,通勤线的开通让北京北部与通州的联系更加紧密。同时一些家在北三县、工作在承德的居民也会坐火车在通州西站下车,然后去通州北苑换公交回家。”

清光绪年间的京通铁路旧址



### 京承铁路通车

#### 通州成轨道上的北京东大门

京承铁路的修建历史可以追溯到抗日战争时期。中国铁路北京局集团有限公司原办公室副主任、第二轮《北京志》铁路篇撰稿人林京玲介绍,当时修建的承古线和通古线,合并之后就是承通线,线路从南至北经过通州、顺义、怀柔、密云、古北口、滦平、承德。“这条线路与现在京承线的走向基本重合,北京北部至承德这段,都是崎岖的山脉,京承线就是在山沟里行驶。如果将时间再往前推,这条线路在清朝时还是皇上去避暑山庄的必经线路。此外,在承通线通车之前,承德到锦州之间的锦承铁路也已建成,这样就连接了北京到东北。”

林京玲介绍,其实早在清光绪三十二年(公元1906年),热河(原中国省级行政区,省会为承德市,辖区为今内蒙古、河北、辽宁)都统奏请修建北京至热河的京热铁路计划,但是由于财政等原因搁置。“这也是历史上,第一次有人提出在北京到承德之间修建铁路。”

三年后的1909年,东三省总督徐世昌向朝廷提出三省铁路大计划。计划修建北京至绥化的北干线铁路,线路自北京东北经古北口至承德,再经赤峰、新邱北行渡西辽河进入东北,与计划中的锦承铁路接轨。但当时的清政府已经被列强殖民,这个想法也遭到了日俄的强烈反对,最终不了了之。

1913年,京热铁路的提议再次提上了日程。时任热河都统熊希龄倡议修筑京热铁路。同年5月,交通部长朱启钤应熊希龄的请求,委派京奉铁路总工程师李吉士主任,分两路勘察北京至热河的路线,并拟定出东西两个方案。两个方案均由通州始发,东线由通州经三河、蓟县、遵化出喜峰口经平泉至承德,西线方案由通州经顺义、怀柔、密云出古北口经滦平至承德。“经综合比较,最终采用了西线方案,就是后来京承铁路的走向。但当时正值第一次世界大战,时局动荡,而且国民政府财政空虚,所以这个方案也搁浅了。”林京玲说。

1955年,为了配合经济建设,京承铁路正式建设,并于1960年正式通车。林京玲介绍,京承铁路通车后立刻变成了华北与东北地区沟通的重要通道,通州区也继续运营之后,又一次成了北京的东大门。“线路通车的前一年,承德钢铁公司正式成立。线路通车后,当时我国建设需要的钢材通过铁路源源不断的运输,一批批支援建设的队伍也来到了东北。”

伴随着我国经济发展的不断加速,京承线的运力开始有些无法匹配。上世纪70年代,从北京始发,经由通州站、燕郊站、唐山北站最终抵达秦皇岛站的京秦线正式开工建设。林京玲介绍,京秦线是当时国内首次运用双线电气化铁路,摆脱了传统的蒸汽机车,具有速度快、运力强等特点。“京承铁路和京秦铁路的开通,让通州成为沟通华北与东北的重要通道。”

# 通州铁路

本报记者 张群琛

# 古与今

北京城市副中心作为京津冀协同发展中的重要“一翼”,其轨道交通建设成为京津冀地区的一大重要交通枢纽,铁路轨道线路不仅辐射津冀,还可南北通联。其实,历史上,北京通州就是我国铁路发展建设中的重要一站。早在清朝末期,通州就有铁路从北运河西岸直通正阳门。新中国成立后,通州又成了连接华北与东北的重要通道。从古至今,通州之“通”始终是这里的优势。

### 李鸿章曾提议天津和通州之间修铁路

今年是“高铁第一线”京津城际铁路通车的15周年,作为国内首条设计时速为350公里的高铁,已累计运送乘客超3亿人次。它的开通,大幅缩短了北京和天津两大城市的时间距离,京津双城如同同城。有趣的是,这种京津双城轨道规划,早在清朝末期也有人提出过,而且当时的提议是修建通州到天津的铁路。这位提议者就是李鸿章。

林京玲告诉记者,1888年洋务运动领导者李鸿章曾上书朝廷希望修建通州至天津的铁路。这份奏章最终递到慈禧太后面前,看完奏章的慈禧太后一改往日的迂腐守旧,想要支持李鸿章的想法。“慈禧太后之所以支持,还是看到铁路会给自己带来的好处,并没有往发展实业的角度考虑。”林京玲分析,当时北运河还没有停摆,京城所需要的大量物资依旧需要运河运送。慈禧的想法可能是通州到天津的铁路修通之后,南方来的物资可以从天津经过铁路到北京,不仅时间更短,而且运输量也更大,进而更好支撑皇室开销。

然而在当时的时代背景下,李鸿章的想

法依旧遭到朝廷的守旧派和漕运帮会的反对,但是真正让这个想法搁浅的是时任两江总督张之洞的一篇奏章。“张之洞提议修建一条卢汉铁路,由卢沟桥到汉口,途经保定、郑州等城市。张之洞的奏章中将卢汉铁路分为四个阶段建设,而且表明了每一段的开工时间、花销、线路走向等信息。同时张之洞还在奏章内言明,卢汉铁路相较于津通铁路更长,带来的经济效益会更加可观。就这样李鸿章的津通铁路胎死腹中。”林京玲说,为了修建卢汉铁路,1890年张之洞还在汉口兴办了汉阳钢铁厂。只可惜由于各种原因,张之洞设想中的卢汉铁路并没有完成。

时光荏苒,2012年,京广高铁开通,其中北京到武汉段,与张之洞设计的卢汉铁路不谋而合。

回头再看,虽然李鸿章的津通铁路没有成功,但是通州在十几年之后还是通了铁路,名为“平通铁路”(当时北京名为北平)。据林京玲考证,当时通州的车站位于通州城外东南角的运河西岸。



京津城际铁路

### 城市副中心线助力构建“1小时”通勤圈

新中国成立后,中国铁路事业高速腾飞,铁路里程不断突破,路网建设越织越密。随着“千年之城”启动建设,城市副中心也成为北京乃至京津冀地区的轨道交通重要枢纽。2017年年底,市郊铁路副中心线正式开通。该线路最开始的运行区间为北京西站至通州站;2019年6月,线路向东延伸至乔庄东站;2020年6月,线路西延至房山区良乡站。目前,市郊铁路城市副中心线日发车12列,发车时间集中在早晚时段。线路运行6年,已成为连通北京东西两端的重要市郊铁路线路。

在未来的规划中,城市副中心线更可衔接多条国铁、城际、市郊及地铁线路,是搭建形成“千多支”市郊铁路网络结构的骨干线路,也是构建轨道交通四网融合体系的重要依托,既可以加速形成城市东西向快速

度、大容量、公交化的交通走廊,也可以全面提升本市轨道交通线网运行效率。

该项目也成为利用既有干线铁路资源建设市郊铁路的示范线。城市副中心线西段通过对既有京广铁路局部点、线困难节点扩能改造,有效破解线路运能瓶颈,是国内首个实现市郊铁路公交化开行的项目,对于高效盘活既有铁路资源、推动铁路资产与城市建设深度融合具有较大示范意义。“城市副中心线贯穿北京东西方向,向东可延伸至燕郊等北三县区域,向西南可延伸至涿州地区,并可通过京唐城际铁路服务唐山及天津地区。”相关负责人说,城市副中心线实现了中心城区、城市副中心及环京地区的快速连通,成为构建首都“1小时”通勤圈、服务现代化首都圈建设、促进京津冀协同发展的重要举措。