

北京的郊区扩大了一倍还多，这对于北京首都的城市建设，对于北京郊区的农业生产，都有好处。为了更清楚地了解北京，本刊特对北京五县一市这个圈子的介绍。

右图是扩大后的北京市

首都东大门——通州区

(前报供稿)

通州在北京正东四十里的地方，是京冀交界的地方。这里，在历史上，是京冀交界的地方。通州在北京正东四十里的地方，是京冀交界的地方。这里，在历史上，是京冀交界的地方。

通州是中共通州地委、河北省通县县委所在地，下辖十二个县、一个市。通州是中共通州地委、河北省通县县委所在地，下辖十二个县、一个市。

通州是中共通州地委、河北省通县县委所在地，下辖十二个县、一个市。通州是中共通州地委、河北省通县县委所在地，下辖十二个县、一个市。



副中心探宝之 远古的协同 (三)

本报记者 张群琛

前两期对北京大运河博物馆“燕赵乘春复此行——京津冀协同发展专题展”的探宝中，我们介绍了从西周时期到清朝京津冀地区的地理变迁、文化融合，通过展出的档案与文物，了解古代“首都圈”从雏形到形成的过程，以及京津冀城市功能的变化。本期我们将从1840年开始，聊聊近代以来京津冀协同。

“龙号”机车驶出铁路历史

“燕赵乘春复此行——京津冀协同发展专题展”所在北京大运河博物馆第12展厅，展示了1840年至今的京津冀协同发展历程。

展览策展人、北京大运河博物馆筹备处副主任张杰介绍，近代之后，西方列强在中国版图上划分势力范围，辛亥革命后，京津冀的城市群由原来拱卫京师的关系，发展成为以近代化城市为工业生产的关系，各城市逐步兴起，中心城市的影响力发生转变，加之京津地位的不断变化，直至及后来的河北省会开始频繁变迁。

步入第12展厅，一阵火车的汽笛声传来。寻声看去，展厅的角落里矗立着一个硕大的火车头，其背后的布景模仿隧道出口。张杰介绍，这个火车头是中国自制的第一个蒸汽机车——“龙号”，因为当时的工匠在车头两侧水箱上雕刻了两条金龙的龙而得名。

展厅中的“龙号”机车是复制品，其真品已在战争年代遗失。据了解，“龙号”机车长约5.7米，不像现在的火车车型一样庞大，结构比较简单，只有3对动轮而没有导轮和从轮，最显眼的是两个长长的水箱和高耸的烟囱。“龙号”机车牵引力仅有100多吨，速度不比马车快多少，但它宣告了铁路和火车这个新生事物在中国大地上的出现。

百余年前，“龙号”机车在唐山修车厂驶出，也正式拉开了当时京津冀地区铁路发展的大幕。1897年，从天津到北京西南卢沟桥的津芦铁路正式开通，这是中国最早的一条复线铁路（即双线铁路，分设上行线与下行线）。首都博物馆收藏的津芦铁路铁轨见证了这段历史，根据铁轨上的字样可知这是英国巴罗钢铁厂在1898年生产的。津芦铁路在1897年便已经通车，所以这根铁轨应为津芦铁路延至马家堡车站后采购的备件。其实，早在津芦铁路开通的10年前，洋务运动代表人物李鸿章就曾经提议修建天津到北京的铁路，并建议北京地区车站设在通州，但当时遭到了不小的反对，最终搁浅。

津芦铁路开通后的第二年，清政府将京榆铁路延伸至奉天（今沈阳）境内，改成关内外铁路，并与英国、俄国签订关内外铁路借款合同。1906年北京正阳门火车站建成，1907年关内外铁路改成京奉铁路。

小小耐火砖 串联京津冀

京津冀地区铁路的出现，与当时京津冀地区的工业发展密不可分。“龙号”机车及其所行驶的中国第一条标准轨距铁路——唐胥铁路，就是为了解决唐山地区的矿产外运销售问题。这里就要提到中国第一家机械开采的煤矿——开平矿务局。

展柜中的开平矿务局股票与当时工业的发展密切相关。这张股票上的信息显示，这是一张发行于清光绪十七年（公元1891年）四月，价值七百两的股票。据了解，开滦档案馆中还收藏了一张光绪七年七月（公元1881年8月）的股票，为目前发现的开平矿务局存世最早的一张股票。

包括开平矿务局在内，伴随着洋务运动的兴起，唐山也正式登上了近代城市史的舞台。张杰介绍，当时天津成为商埠之后又向着新兴工商业城市发展，与京津毗邻的唐山则因煤而兴，并随着煤炭的开采发展铁路交通，推动了中国近代工业发展，唐山也成为辅助京津的工业重镇。

展览中，由收藏爱好者捐赠的两块“东亚”耐火砖就是最好的见证。耐火砖是具有耐高温、隔热功能的特殊工业建筑材料，它的出现与大规模工业生产紧密相关。这两块耐火砖，长23厘米、宽11.5厘米、厚6厘米，虽然貌不惊人，却是中国民族工业被日本帝国主义抢占的历史物证，也是近代京津冀城市功能的见证。

唐山生产耐火砖的历史可以追溯到明朝。据记载，嘉靖年间，秦氏、常氏家族合办“陶成局”作坊，这是唐山地区有史记载的第一家陶瓷作坊。到了1899年，陶成局已有大型窑炉7座，生产耐火砖、红砖给开平矿务局建矿，成为中国第一家建筑陶瓷厂。1899年，陶成局秦氏在天津开设“德盛窑店”，1924年更名为“德盛窑业厂”，天津成为德盛窑业的销售中心。1930年，秦氏开办德盛窑业厂唐山工厂，架设电路，成规模采用电力机械生产，民族工业呈现欣欣向荣之势。

但是随着日军铁蹄踏入山海关，民族工业也被日本侵略者所控制。德盛设在唐山古冶的工厂被迫与日本公司合资，更名为“东亚窑业厂”，这两块耐火砖正是那一时期生产的。抗战胜利后，德盛窑耐火砖为平津唐电网火力发电提供了基础材料。小小耐火砖，见证了日本掠夺中国资源的罪行，也见证了民族工业的奋发图强，还串联起了京津冀的历史发展。

工业发展的同时，对于人才的需求也逐步加大。张杰介绍，百余年前，京津冀地区处于洋务运动的前沿，近代高等教育为社会转型培养和储备了科技人才，也让京津冀成为全国最早办大学的地区。展览用一面墙展示了百年前京津冀地区的学府，如今这些学校成为中国数一数二的高等院校。“除了北京大学、清华大学、南开大学外，还有中国第一个近代大学北洋大学堂，就是现在的天津大学；还有成立于1896年的唐山路矿学堂，是今天的西南交通大学；还有河北工业大学的前身北洋工艺学堂等。”张杰说。

报纸中的京津冀变迁

新中国成立后，撤销察哈尔、热河两省，张家口和承德两地划归河北省管辖。20世纪50年代，河北省环北京的宛平县、房山县部分地区、昌平县陆续划归北京，1958年河北省“九县一市”划归北京，奠定了今天的北京行政区划图。随着天津成为直辖市及天津地区的撤销，河北环绕京津，廊坊管理“北三县”飞地的京津冀的行政区划确定。

探寻这方面的历史沿革时，还有一个和观众互动的“盲盒”设计。在展览的最后一个部分，工作人员设计了手动拉开的“抽屉式”档案柜，每一个“抽屉”的上面还标注了档案名称、日期以及大致内容。张杰说：“这样的设计不仅节省空间，而且增加了展览与观众之间的互动感。”

一份1958年3月8日的《北京日报》刊登了当时河北省通县等六县市划归北京的消息，这六县市中就包括通县和通州区。张杰介绍，当时通县的县政府在张家湾，通州区是河北省的县级市，办公地点在通州城区。在当年3月20日的《北京日报》上又刊登了题为“首都东大门——通州区”的稿件，介绍通州的历史沿革以及当时通州的经济情况。稿件中名为“运河映古塔”的小标题中介绍了通州地标燃灯塔的历史，同时提到“不久的将来，运河治理以后，运河上将行驶着大轮船，人们从北京到天津，路过这里，饱赏运河风光。”

展出的这些珍贵档案中，还有2001年10月13日的《北京日报》中提到“大北京”概念的出台。报道中，引用了两院院士、清华大学建筑学院教授吴良镛主持研究的《京津冀北（大北京地区）城乡空间发展规划研究》，其中指出“大北京”范围包括北京、天津、唐山、保定、廊坊等城市所统辖的京津冀和京津保两个三角形地区，以及辐射到承德、秦皇岛、张家口、沧州及石家庄等城市的部分地区。

报告中建议北京的发展要立足于更大的空间范围，要综合京津冀北的区域力量，共同推进北京建设世界城市的努力。基于此，要建立区域协调合作机制，根据交通、生态、产业结构等影响区域发展的重大问题建立专题研究委员会，寻找京津冀三地的共同利益。

而展览的最后则是一个时光走廊。2014年2月，“京津冀协同发展”上升为国家战略，《京津冀协同发展规划纲要》等一项项重要规划相继出台，雄安新区、北京城市副中心等建设中的一个重大工程稳步实施，京津冀协同发展向纵深推进。如今，三地协同成效显著，老百姓享受到的发展红利越来越多，京津冀协同发展的蓝图规划正变成一项项实实在在的成果。



津芦铁路的铁轨



德盛窑耐火砖

本版摄影 常鸣