



55分钟到唐山、90分钟到秦皇岛……半个月前，北京通州站正式投运，成为通州区境内的第四座客运火车站。随着新“北京通州站”的投运，位于车站路的老通州站也改名为“中仓站”。现在我们站在地图前，可以看到自西向东，分别是通州西站、中仓站、乔庄东站、北京通州站。四座客运火车站可以通往不同方向，向北通达承德、向东前往天津、向西抵达中心城区。

随着北京通州站的开通，有人说，北运河停漕百年后，通州再次成为轨道交通上的首都东大门。但回顾历史，其实在停漕的同一年，隆隆列车就已伴着浑厚的汽笛声从运河畔驶向京城。翻开波澜壮阔的近代史还会发现，历史上有很多以通州为核心修建铁路的提议，通达地区包括天津、承德等地，部分与今天的铁路线高度相似。如今，新站投入使用后，老火车站仍在坚守岗位，新老车站一起向世人介绍通州之“通”。

通州西站 京承线上老车站

乘坐北京地铁1号线八通线前往通州，过了八里桥站透过车厢窗户向南看会发现一座老式车站——通州西站，京承铁路一座老站。站房是一座四方形老建筑，几处露天站台，站台与站台之间没有天桥，乘客需趁着没有列车通过时，在站务员的指引下穿行。通州西站如今的站房已经建成40年了，如果算上南侧已经拆除的老站房，车站已经伫立于此90余年，见证了京承铁路的建设。

站内老职工告诉记者，抗日战争时期修建的由通州至古北口的通古线和从承德到古北口的承古线，两条线路合并为承通线，这条线路从南至北依次经过通州、顺义、怀柔、密云、古北口、滦平、承德，这就是京承铁路的前身。其中，承通线从北京北部至承德的潞县，与如今的京承线高度重合。

早在清朝末年就有大臣提出在北京与承德之间修建铁路，但是由于财政等问题计划搁置。1913年，再次有人提议修建北京至承德的铁路。同年5月，交通部长朱启钤应热河都统熊希龄的请求，委派京奉铁路总工程师李吉士为主，分两路勘察北京至热河（原中国省级行政区，省会为承德，1955年撤销）的路线，并拟定出东西两个方案。两个方案均从通州始发，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。经过综合比较，最终采用了西线方案，这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。

1955年，为了配合经济建设，京承铁路正式开建，并于1960年正式通车。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，也是在京承铁路通车的前一年，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地运往各地，一批批支援建设的队伍也来到了东北。

不管是京承铁路还是其前身京热铁路，通州西站始终是其中一颗螺丝钉，看着一趟趟列车从身前驶过。目前，通州西站每天接发旅客近千人次，肩负着市郊铁路通密线与普速京承线的客运业务。通密线除了满足通勤族的需求外，每年旅游旺季时，不少市民还会乘坐这趟列车前往密云游玩。

中仓站、乔庄东站 百年铁路记忆+通勤新线入列

去年12月30日，位于北京城市副中心综合交通枢纽的北京通州站正式开通投运。当天，位于通州老城区中仓街道的“通州站”也正式更换站名为“中仓站”。这座车站位于通州区车站路南端，安静小巧，却承载着百年历史。从京通铁路的起点，到如今市郊铁路副中心线的一站，这座车站的变迁，不仅是一条铁路的延伸，也是一段城市发展与交通演进的沉默见证。

来到中仓站，第一眼就是站前不大的空场上，几位老人正慢悠悠地遛弯。整个场景闲适、缓慢，车站安静地矗立其后，仿佛是社区背景里一幅有些褪色的画。然而，一趟趟列车闪过，又提醒人们它作为京哈干线关键节点的、一刻不曾停歇的“快”。这种从容于静默的繁忙，让人更好奇深藏在砖石与轨道之下故事。

记者沿着站台向西行走，每隔不久铁轨的震动与由远及近的轰鸣便会打破寂静。绿皮火车缓缓驶过，节奏沉稳；复兴号列车则如银白色的闪电，倏忽一闪，飞驰而来，疾驰而去；还有那些满载乌黑煤炭或银色钢卷的货运车厢，它们并不在这里停留，只是沉默地经过。

“很多旅客只知道中仓站每天有几趟市郊列车，其实看不见的繁忙才是车站的常态。”国铁北京局北京站中仓站党支部书记张春雨介绍，中仓站所在的京哈铁路，连接华北与东北。每天有130趟左右的客货列车从车站经过。只不过，这种繁忙隐匿在时刻表与调度指令之中，不为站外行人轻易感知。

沿站台向西步行几百米，是曾经的旧站房，砖石结构，枕木窗沿，样式古拙，骨架斑驳，显然早已停止使用。建筑外墙挂上了一块牌子，简明地标注着它的历史身份。不远处就是明亮现代的新站房，老车站并没有试图融入当下，只以原本的样子驻留，成为一种见证。它所代表的，是一段非常具体的过往——蒸汽机车的煤烟曾在这里弥漫，旧式车票曾在这里售检，背着行囊的人们曾在这里等待一列摇摇晃晃进城的绿皮车。它让“通州站的历史”不再只是文字记述或口头追忆，而是变成一堵可以触摸的墙、一道可以走近的门廊。

通州因漕运而兴，京杭大运河北首在此落脚。铁路时代来临后，这里自然成为连接京城与东部地区的门户。国铁北京局北京站中仓站客运员王洪超介绍，中仓站最初建于光绪二十七年（公元1901

年），线路从前门站（正阳门）引出，终至北运河西岸，全长约25公里，始称“京通铁路”。当时除了两端车站以外，沿线还设有双桥、通县南、通县东三站，主要服务于附近的发电厂、铁路农场及三间房机场的运输需求。

老车站的名字，本身就是一部微缩的地方志。在车站老职工的回忆与档案中，这座车站的名字随着时代更替几经变化，勾勒出一条历史脉络：“通县站”“通州站”“通县南站”“通州南站”，最终在1998年定名为“通州站”。

2025年底，它更名为“中仓站”。这一名称与北京城市副中心的布局密切相关，它源于车站所在地中仓街道深厚的历史肌理，明代为保障京师漕粮而设立的“大运中仓”遗址便在此区域。历史上，这里是漕运仓储重地，承担着为京城储存漕粮的重任，当地分布着多座大型粮仓。这次更名，既是应对现实铁路格局调整的必要之举，也通过命名将车站的现代功能与通州数百年的漕运仓储历史悄然缝合。

除了站名，中仓站的客运功能也随着国家铁路战略的调整，经历了鲜明的“断”与“续”。王洪超梳理发现，1941年中仓站开始办理往返北京的客运业务。1984年，京秦铁路（北京至秦皇岛段）完成电气化改造，成为中国第一条引进成套供电设备的电气化铁路。2007年全国铁路第六次大提速，为了提升干线效率，大量短途、慢速的普客列车停运，通州站的客运业务也随之暂停。此后十年，车站虽仍有列车驶经而过，却不再办理旅客乘降。

2017年底，为服务北京城市副中心建设，北京市郊铁路副中心线（S1线）开通，经过改造后，这座车站重新开办客运业务，主要服务通勤人群。如今，每日约有五对市郊列车在此停靠，日均客流量约1500人次。客运功能的回归，让百年老站重新融入城市节奏。

说到这儿，我们就可以看看通州区的另一座小站——乔庄东站。

市郊铁路城市副中心线连接起了乔庄东站。2019年，乔庄东站投入运营，这座服务于市郊铁路城市副中心线的车站，每天始发到达列车10趟，精准服务于每日往返通州与中心城区的通勤上班族。随着市郊铁路城市副中心线与乔庄东站的承载力日益提升，周末这条线路也成了中心城区居民来此游玩的旅游线。

北京通州站 面向未来 古今一脉相承

新开通的北京通州站让人眼前一亮。车站的这一命名既兼顾了全市火车站站名的呼应与匹配，又传承了通州的历史文脉，更契合地名命名规则。

“通州”之名，历史悠久。金天德三年（公元1151年）设州治，这里因“漕运通济之地”得名，千年未变，这一名字始终与城市共生共荣。以“北京通州站”作为站名，不仅寓意美好、一脉相承，更能传承城市古老基因，进一步提升其文化定位与旅游吸引力，让车站成为展示通州历史文化的一扇窗口。

从命名规范来看，“北京通州站”的诞生亦顺理成章。本市已有“北京朝阳站”“北京丰台站”“北京大兴站”等以“北京+行政区划名”命名的火车站，采用这一方式命名，可与现有站名体系相呼应，保持规范有序。更为重要的是，“北京通州站”简洁明了、指位清晰、好找好记，完全符合地名命名的核心要求。

目前，北京通州站重点办理京唐城际、京滨城际铁路（建成段）动车组始发终到作业，核心覆盖河北廊坊北三县、唐山、秦皇岛以及天津北辰等京津冀重点

区域。其中，北京通州站至唐山站最快55分钟可达，至秦皇岛站最快90分钟直达，至宝坻站、北辰站更是分别仅需26分钟、56分钟，真正实现“一小时京津冀生活圈”的便捷体验。

北京通州站正式投运后，北京也正式形成“八站两场”综合枢纽格局。“八站”多点布局，一方面方便了市民就近乘车、便捷出行；另一方面，新增的四座车站对三环路内的四座车站实现分流，避免了过度集中带来的拥堵压力，有效缓解中心城区和车站周边的道路交通压力。

北京铁路枢纽主要分为四个廊道，东向及东北向的铁路列车由北京站、北京朝阳站及北京通州站承担，西北向的铁路列车由北京北站、清河站承担，西南向的列车由北京西站、北京丰台站承担，东南向的列车由北京南站承担。“八站”各司其职，奔赴四面八方。

未来，还有一批正在建设中的轨道交通线路将陆续接入本市的机场、火车站，“八站两场”间的交通联系将变得更加紧密高效。

盈盈通州

四座火车站

本报记者 张群琛
赵鹏
张嘉辉

