



1949年9月30日前被称为北平东站时的车站样貌



现为北京铁道博物馆的京奉铁路正阳门东车站。上世纪70年代，为配合北京地铁修建，车站钟楼进行了“镜面对称平移”，即从车站南侧移到北侧

今年是中华人民共和国成立75周年，也是京奉铁路正阳门东车站更名北京站75周年，国庆10周年十大建筑之一新北京站开通运营65周年。筚路蓝缕、风雨兼程，回眸曾经的过往，从京奉铁路正阳门东车站(原北京站)到新北京站，汽笛声声、历史的接力棒始终在赓续中传承，交通强国的复兴梦想始终在铿锵前行。

1949年9月30日，新中国成立前夕，毗邻北京中轴线天安门广场东南角的京奉铁路正阳门东车站正式由北平东站更名为北京站，共同见证了新中国的诞生。

# 悠悠中轴线 青春正阳门

## ——京奉铁路正阳门东车站更名北京站75周年巡礼

□主讲人：李溢春 文/图

### 溯源：

从唐胥到京奉，再到成为新中国的“迎宾门”

京奉铁路正阳门东车站是京奉铁路的起点。洋务运动开始后，1878年，唐廷枢受李鸿章委派，在唐山创办开平煤矿。为把煤炭运往最近的北塘海口装船运出，修建一条由矿地到涧河口的铁路迫在眉睫，但因清廷保守派的反对，这一计划并没有得到实施。无奈之下，开平矿务局只好开掘运河装船运煤。由于胥各庄到矿区地势高陡，河水上不去，运河只能挖到胥各庄，于是，最终在李鸿章的默许下，唐山至胥各庄的铁路于1881年6月9日动工，12月全线9.67公里的中国第一条准轨距铁路线路开通，作为中国修建铁路的起点，由此唐胥铁路被冠以“中华第一路”而载入史册。

随着铁路的开通，开平煤炭得以及时外销。根据史料记载，1882年8月至1887年5月，开平煤矿经唐胥铁路外运至天津的煤炭，占当时唐山矿产量的80%。铁路强大的运输能力，在不断激发开平煤矿扩大再生产之际，人流、物流也逐渐云集，也让这里成为了当时中国近代工业产业聚集地和科技创新的新沃土，中国铁路第一台机车“龙号”机车、第一座车站唐山站、最早的机务、工务、行车调度指挥乃至桥梁工厂等各个专业部门相继在这里诞生。

1888年10月唐胥铁路延伸至天津，史称“唐津铁路”。1894年，唐胥铁路向东延伸至山海关(榆关)，史称“津榆铁路”；在此期间，修建跨滦河大桥成为横亘在众多外国专家面前的天堑，他们轮番上阵都铩羽而归，名不经传的詹天佑临危受命，在详尽分析各国专家失败原因，结合对滦河底地质土壤进行周密测量研究之后，决定改变桩址，采用中国传统方法，以中国潜水员潜入河底，配以机器操作，同时施工过程中首次采用气压沉箱法，最终成功建成滦河大桥。

1896年，天津至北京(卢沟桥)铁路开始修建，史称“津卢铁路”。1900年，八国联军侵华北京沦陷。1901年，清政府被迫签订丧权辱国的《辛丑条约》，英国侵略者为了运输掠夺物资和加强对北京的控制，强行将铁路从永定门修至前

门。1903年，正阳门东车站建成通车，这也就是北京站的前身。1911年，津榆铁路向北延伸至奉天(今沈阳)。至此，西起北京、东至奉天(今沈阳)，全长约840公里京奉铁路全线贯通。新中国成立前，京奉铁路始终是中国华北与东北交通运输的唯一钢铁大动脉，也是我国列车密度最大、通过能力最高的铁路干线之一。正阳门东车站，是当时全国最大的火车站，也是最早使用电灯的车站。

京奉铁路先后更名平奉铁路、北宁铁路。正阳门东车站也先后历经前门东车站、北平站、北平东站等几次易名。直到1959年9月15日新北京站建成开通，见证并为新中国成立立下不朽功勋的京奉铁路正阳门东车站正式退出铁路运输组织序列。

在从唐胥延伸扩展为京奉铁路的过程中，因詹天佑的突出表现和名声鹊起，为后续修建京张铁路和成为“中国铁路之父”奠定了坚实基础。“五四运动”前后，革命先驱李大钊先生也曾多次从这里出发和抵达，往返北京与家乡唐山之间，并在《新生活》发表《五峰游记》：“我们那晚八时顷，由京奉线出发，次日早晨曙光刚发的时候，到滦州车站。”无独有偶，1924年孙中山先生扶病北上，李大钊和10万民众也是在此迎接，开启《建国方略》的梦想。新中国成立前夕，宋庆龄先生受毛泽东、周恩来邀请北上共商建国大业，也是从这里下车，参加第一次政治协商会议共商国是、共襄盛举。截至1959年9月15日新北京站的落成使用，这里一直是新中国名副其实的“第一迎宾门”。

### 路徽：

交通强国百年逐梦的美好寓意与期许

徽章，在日常生活中司空见惯，用以佩戴，是身份、职业和荣誉的标志。对于多年专注于铁路历史研究和文物收藏的李双梁来说，作为土生土长的唐山人对自己收藏的一枚京奉铁路职员铜质徽章情有独钟。一枚徽章，两面皆有图徽，经过参阅史料、多方求教，一段鲜为人知尘封的历史画卷徐徐展开。

京奉铁路路徽，由“京奉”二字组成的蒸汽机车为图形，其中“京”字的一点

示意机车烟囱，一横变形为机车锅炉，“口”字代表锅炉正面圆形的检修门。另以字母“P”(Peking北京旧时的写法)和“M”(Mukden“穆克顿”，奉天满语)勾勒机车驾驶室的边沿轮廓。可以说是众多铁路路徽中的经典之作。此外，路徽的外围注有大写的英文CHINESE(中国)GOVERNMENT(国有)RAILWAYS(铁路)PEKING(北京)MUKDEN(奉天)LINE(线)。当时京奉铁路上层管理人员多为英国人，也就是说京奉铁路名为国有，实则为他人掌控。

据1924年版《中国铁路史》载：民国八年(1919年)5月10日，当时的交通部总长“以各国铁路均有一定旗式，而我独阙殊，不足以示标志而壮观瞻”为由，特令路政司制作一“轮轨双翼式”图案(铁轨上有双翼式车轮)的旗帜，于同月21日公布执行使用。后来，人们将“轮轨双翼式”图案中的铁轨去掉，剩余部分作为国有铁路的路徽，寓意“飞速行驶的火车”，这是“翼轮”路徽图案的由来。

那么，“京奉铁路职员”徽章上为何绘着国有铁路的路徽呢？原来，清政府于1891年使用库银修筑古冶至山海关间铁路，至1894年滦河大桥建成后，唐山至山海关铁路正式通车运营，这是我国第一段“官办铁路”。1895年，天津至古冶间的高股铁路也被收为“官办”。之后，天津至山海关铁路继续向北京、奉天(今沈阳)方向延伸的过程中，一直都是清政府投资。到了民国时期，“国有铁路”一词取代了“官办铁路”。

### 涅槃：

向着复兴奔跑的“中国速度”

回眸厚重的历史，我们似乎总能发现奇迹般的巧合与似曾相识的惊喜。当年国有铁路“翼轮”路徽，被赋予火车飞速行驶的美好寓意，也已变为现实。从一条线到一张网。20世纪初，以唐胥铁路为起点，京奉铁路、京张铁路、京汉铁路、津浦铁路陆续建成，成为中国早期四大铁路干线。随着新北京站的开通使用，中国铁路不断赓续着历史基因创造着属于中华民族的新辉煌。2008年8月北京奥运会前夕，中轴线南段永定门之畔，京津城际开通运营中国进入高铁时代。无独有偶，首发高铁列车就是北车

唐山制造；2013年12月津秦高铁开通，亦如遵循着当年唐胥铁路到京奉铁路同框同向分段开通。2017年6月26日，具有完全自主知识产权、达到世界先进水平的中国标准动车组复兴号分别从北京、上海双向始发；2019年12月30日，北京中轴线向北延伸处，2022年北京冬奥会重要交通保障设施，世界首条智能化高铁线路——京张高铁开通运营；2020年12月27日，京雄城际雄安站开通运营；2023年12月18日，轨道上的京津冀再次拔节生长，天津到北京大兴机场站的津兴城际开通运营，虽然只有短短的47公里，但却因此成就了大兴机场站成为京津冀唯一一座地下高铁枢纽站，通过它河北唐山、天津与首都北京共同携手开启空铁联运比翼齐飞的新篇章。

百年岁月，山河作证。如今，从“四纵四横”到“八纵八横”。中国铁路从百年前不足10公里，拓展至全国营运总里程16万余公里，其中高铁运营里程已达4万多公里，稳居世界第一。



### 主讲人介绍：

李溢春，中国铁路北京局集团有限公司宣传部新闻科副科长。中国铁路优秀新闻工作者，中国新闻摄影协会会员、中国收藏家协会会员、中国铁路文联作家协会分会会员。从事铁路对外宣传、新闻策划、文学创作与评论十余年，先后在《人民日报》《光明日报》《经济日报》《新华每日电讯》等媒体刊发各类作品300余篇次。出版专著《在路上》。