



且占据了全球高铁路网份额七成以上，里程数超过世界上其他所有国家高铁营业里程的总和，成为社会主义现代化中国一张重要名片！

## 错过先发机缘

铁马商场大楼存在了上百年。在 20 世纪 20 年代，大楼落成时称为“铁马路菜场”，是上海滩与八仙桥、虹口（后改名三角地）等齐名的近 10 座室内老菜场之一。这显示了在上海开埠后一段时间，曾有过一段菜场室内化的实践。再之后，马路菜场、集市多了起来，铁马路菜场改为商场。上海菜场发展史并非直线上式发展，而是螺旋式上升，甚至有些地方是反反复复寻觅发展路径。

中国铁路的发展也莫不如此。铁马商场位置原是 1874 年动工的吴淞铁路之起始站。当年，整个中国尚无一寸运营铁路。在吴淞铁路动工之前 9 年，1865 年 7 月，英国商人杜兰德曾在北京宣武门外购置土地修筑成了长 500 米的铁路，用以展示。中国人后来称之为“德小铁路”。“德小铁路”建成时，距离世界上第一条采用蒸汽机车牵引列车并办理客货运业务的铁路英国斯托克顿-达灵顿线开通运营，已过



上图：吴淞铁路第一台机车“先导”号的组装现场复原场景。  
摄影 / 张龙

去 40 年。但就全球来说，只有法国圣埃蒂安-安德雷济约线、美国巴尔的摩-俄亥俄线、德国纽伦堡-菲尔特线、比利时布鲁塞尔-梅赫伦线等开通运营。回看美国、法国等所修筑线路，开通运行之初，还是用马车牵引。某种程度上来说，中国是亚洲最早接触到铁路的国度之一。当时的亚洲，除了英国殖民者在印度于 1853 年成长 34 公里的孟买-塔纳线以外，大多数地方的人们并不知道铁路为何物。

德小铁路建成后，李鸿章曾记录“前此铁路一里，轰动都人”。然而，另有人记录称“京师人诧所未闻，骇为妖物”。与清中期以降不少西洋传来中土之物类似，铁路也成为“奇技淫巧”。很快，步军统领衙门以“见者诧异，谣诼纷起”“扰乱民心，

蛊惑视听”为由，勒令杜兰德拆除这条用以展示的小铁路。在德小铁路在北京展示之前，1863 年，上海 27 家洋行曾联名向当时的钦差大臣、江苏巡抚李鸿章要求修筑上海到苏州间铁路，可没有得到李鸿章的应允。此后，在沪外商多次要求修筑铁路，都遭到清政府拒绝。1866 年，当闻知德小铁路在北京的命运以后，当时的美国驻沪副领事奥立维·布拉特福开始发起筹划吴淞铁路。直到 1872 年其组建了“吴淞道路公司”（Woosung Road Co.）。上海道台沈秉成认为其准备修筑“寻常马路”，遂应允。由于资金短缺，布拉特福将“吴淞道路公司”卖给了英国人。英商怡和洋行为首的英国资本将公司名称更改为“吴淞铁路公司”（Woosung Railway Co.Ltd.）。