



公司聘请英人玛礼逊为总工程师兼负责人。玛礼逊到任之前，英商已经未经中方允许而私自将从英国运来的机车、车辆、路轨等搬运上岸。新到任的上海道台冯浚光在参阅吴淞铁路公司免税申请以及《申报》报道后，明白了这完全是一家铁路公司，而非修筑寻常道路，于是会见英国领事麦华佗，要求暂停驻路，待会商周全妥当以后再恢复筑路。然而，宣称将遵守约定的怡和洋行暗地里却恢复施工。冯浚光上报后，已担任直隶总督的李鸿章闻讯，指示：“何不由中国照原值买回，另招华商股份承办。……如此则洋商资本不致无着，而中国主权亦无所损，似是两全之法。”

1874 年英商准备修筑吴淞铁路的时候，全球铁路的格局又有了新的变化。继中国之后，被西方坚船利炮打开国门的日本，于 1872 年达成了东京 - 新桥线，该线之后延伸到横滨，成为“日本铁路之祖”。

与德小铁路、日本东京 - 新桥线一样，淞沪铁路没有选择英国本土轨距为 1435 毫米的标准轨，而是选择了窄轨方案。如今越南等国的窄轨轨距为 1 米左右因此称为“米轨”，淞沪铁路轨距为 0.762 米，实际就是英国人的 2.5 英尺。

英国人做出如此选择，无非因为当时的铁路算是人类高科技。以当时计划修筑的吴淞铁路之里程，以及当时上海的发展情况来看，修筑 2.5 英尺窄轨铁路投资相对小，成本回收周期相对短。眼看中国人亮出“两全之法”，英国人提出，由中国人赎买吴淞铁路后，仍交给怡和洋行

左上图：江湾火车站。
右上图：2011 年 5 月 19 日上午，原淞沪铁路江湾站旧址揭幕，再现当年淞沪铁路通车时的情景。
摄影 / 纪海鹰

下图：上世纪 20 年代，上海北站大楼（西立面）。



承办数年。冯浚光认为，英方“处处挟制中国，多不合理”，索性不与之继续商议收购事宜。直到 1876 年 6 月 30 日，上海至江湾段竣工通车；7 月 3 日，吴淞铁路上海至江湾段正式营业。1877 年 10 月 20 日，清政府赎路款项按时付清，吴淞铁路于当天下午 2 时正式收回，不久即全部拆毁。

19 世纪六七十年代，正是当时的世界先进国家铁路大发展的年代。世界上第一条跨洲铁路——美国太平洋铁路修筑完成，其加速了在美国独立后若干年间新获得领土比如西部的美国化。其间，来自中国广东四邑（今江门等地）地区的华工，为这条被英国广播公司称为“世界七大工业奇迹之一”之铁路的建成，献出了血汗。数以千计的华工因山石爆破、隧道塌方、暴风雪灾等失去生命。

但在这些华工的祖国，朝廷足足思考了十多年，直到 1881 年 6 月才开始修筑唐山至胥各庄