

铁路。这一最初全长 9.3 公里的铁路，由英国工程师金达监工，最初采用骡马拉车的方式运煤。唐胥铁路的一大功绩在于其采取了 1435 毫米的标准轨距，为日后中国轨距选择设立了一个正确的发展方向。随后，直到甲午战争期间，清廷才有更多官员有了修筑铁路的想法。原因在于吃了败仗以后发觉，铁路运输有利于从内地快速向沿海运兵。1895 年初，两江总督兼南洋通商大臣张之洞先后两次向总理衙门建议修筑“吴淞—上海—江宁”之间的铁路。认为修筑此路“有益商务、筹款、海防三端”。并建议此路分为 5 段筹办，以“吴淞至上海、上海至苏州、苏州至镇江、镇江至江宁以及苏州至杭州各为一段，筹一段之款，即办一段之路”，并提出预算及筹款办法。

1897 年 1 月 3 日，铁路总公司在北京正式成立。清廷任命江苏常州人盛宣怀为督办。不久，盛宣怀将铁路总公司移驻上海。其亲自督造淞沪铁路，终于于 1898 年 8 月 5 日竣工——这条全长 16.9 公里的淞沪铁路基本走英国人当年修筑的吴淞铁路原线，且用了大约 30% 的原有路基。据微信公众号“上海宝山”等称，盛宣怀所主持修筑的淞沪铁路，其上海站站房在闸北东华路——此地在铁马商场原址以北，如今上海客整所以东位置，



上图：宋美龄公务车踏板。
摄影 / 姜浩峰

亦即盛宣怀之后主持修筑的沪宁铁路起始之处！

无论如何，在中国因鸦片战争被迫打开国门以后，尽管经历了洋务运动等等，仍错过发展先机，遭遇了甲午战争的失败。这一路径在铁路领域亦然！

在时光中艰难跋涉

同样是从轨道交通三号线宝山路站高架望去，远处天目东路 200 号有一座比周边楼宇低矮一些的英国古典风格建筑。这就是上海铁路博物馆——其原身系 1909 年建成的四层楼的沪宁铁路上海总站站房。1932 年“一·二八”事变，该站房主体已经遭遇战火，1933 年基本修复。1937 年“八一三”淞沪会战再遭轰炸，其第四层几乎不存，但依旧用作上海站（上海北站）站房之用；直到 1987 年在其以西原麦根路车站亦即之后的上海东站基础上建造上海新客站，

上海北站成为客车技术整备站。21 世纪初，《新民周刊》记者曾进入该栋建筑，发现其已经用以作为铁路上海车辆段职工宿舍多年，内部破败不堪。此后不久，这栋建筑被拆除，2004 年，原址以 80% 比例建成与 1909 年站房外形几乎一模一样的上海铁路博物馆。露天摆放有一节绿皮车厢，系当时从淮南运至上海铁路博物馆收藏的一件文物——其曾用作宋美龄专用公务车。车厢内部，可以看见车踏板上铸有“BUILDERS AMERICAN CAR & FOUNDRY EXPORT CO NEW YORK”文字，大意为这节车厢系美国纽约车厢与铸造公司建造。

其实，在盛宣怀重筑淞沪铁路，以及之后修筑沪宁铁路等等线路时，无不从英资银行贷款，并延请英国工程师负责勘测、设计，以及引进外国铁路设施。与此同时，在修筑沪宁铁路之际，盛宣怀曾经因为私心，而使得铁路绕道修筑。据江苏省档案馆文献记载，1908 年沪宁铁路建成通车时，人们发现其在南京、镇江、无锡或是苏州、上海，都选择了穿城而过，唯有在常州绕城 14 公里闭门不入。原因何在？据常州文史学者季全宝考证，原来，如果沪宁铁路常州段走拉直方案，会在盛宣怀家祖坟上动土。对自常州至北京为官，又督