

← (上接2版)

“走马塘”。这条东西方向的河港,源自嘉定的吴淞江故道封家浜,也是条太湖泄洪的支流,从嘉定南翔经宝山大场入江湾;它只有流经江湾主镇区域,才用这个纪念韩公的名字。这条河传说是五代吴越国钱镠所凿,所以曾被称为钱家浜;走马塘上游大场段河道,曾被称为“钱溪”,而东出江湾界来到殷行镇,亦曾被称作“钱家浜”,都与吴越钱氏的传说有关。江湾浓重的蕪王崇拜,使得这条小河保留下这个不失刚猛的威名。

正因为这里水道交通的便捷,尤其江海之间通畅无阻,江湾在近世史上也屡遭劫难。明嘉靖年间武装走私的秦璠、王良曾侵江湾,不久之后的倭寇入侵,使得江湾全镇尽毁。明清之际,鲁王政权的名将定西侯张名振(?—1654),曾于顺治十一年(1654)二月初八进攻到江湾,民国重修《江湾里志》里是这么说的:“海盗张名振劫钱家浜营”,其语殊为悲凉。是年,张名振向郑成功借来水军百艘战舰,希图直取南京。张名振虽曾抵达江湾并与清军交锋,但他没走五百年前韩世忠的那条内陆航道,而是再出长江,直抵镇江城外,于著名的金山登陆。但因各种掣肘,张名振攻击南京的任务还是没有完成便撤兵了。张名振等登金山寺,遥拜明孝陵,留下了一首著名的《登金山遥祭孝陵》诗。回到浙东的他很快就去世了。

信仰



十余里长的走马塘边,分布着江湾本地重要的信仰空间。本地民风与江南各市镇相仿,据说在孔圣人与文昌诞辰的日子,本地知识分子都会躬谒行礼,以示庄重,大有古风。不过江湾本地最为人尊奉的神

明是东岳大帝,每年农历三月二十八日东岳圣诞日,“几万人空巷,举国若狂”(《江湾里志》),甚至经过官方禁令也不能改变,足见其信仰基础。而东岳帝君的行宫,就坐落在走马塘北岸。

因为五行中“帝出乎震”的说法,东岳行宫坐落在江湾镇东,西侧紧挨的便是韩蕪王庙;准确地说,此地本是一座千年的大道观,主祀东岳大帝,道观东侧建筑为大帝出巡的行宫。观名叫作景德观,宋靖康二年所建;但观中还有座更古老的古龙神庙,时间可能再要早上百余年,推测很可能就是宋真宗景德年间就有。古时江湾滨海,民间多祭祀龙王祈求平安;道光年间做重修观记时,还能看到宋代诏封龙神庙的断碑与文字。东岳信仰自宋代以后便颇为流行,大约就是南宋以后,这座龙神庙开始向东岳庙转型。而近世以来的东岳信仰,既是一个朝廷化的信仰,又可视作为一种都市化的信仰,江湾镇外的这座东岳庙绝非一般的乡间小庙,而是地区性的中心庙,可见近世江南地区城市化运动,也已深入乡镇。(李天纲《金泽:江南民间祭祀探源》)

明清以后,景德观中主祀东岳泰山神,陪祀有唐代名将张巡、许远,宋少帝赵昺,靖康时死难的李若水,抗金将领刘锜等唐宋名人神主。但是,据说其中最灵验的,是一位叫“刘学士”的神明。刘翰生平似不见宋金正史,但笔记杂著中有不少他的事迹,尤其曾以出使金国,不屈而死最著名,之后宋高宗赐资政殿学士,刘公也成为全国性的公祭对象。据记载,韩世忠就是在驻守江湾之时,在龙神庙中挂上刘翰绘像,本地士民焚香顶礼,遂成为庙中神祇。一直到明万历年间,王世贞上书封刘翰为东岳左丞相、晋阶忠显王,本地人遂称刘学士为“郡王”。所以,江湾之地,每年的东岳圣诞,都是这位“刘郡王”代巡的。这座保佑一方的东岳行宫明清以来历次递修,一直是江湾人民重要的公共空



淞沪铁路
江湾站旧影

▶ 约 1940 年颜氏昆仲合影 (左二颜惠庆,左三颜德庆,左四曹云祥,左五颜福庆)



间,至少在民国年间还保有香火与香汛,应该于“一·二八”或“八·一三”两次战役中被毁,此后便不能寻其踪迹了。

比起依据五行原理置于镇外东首的景德观,江湾保安寺的位置要中心得多,年代也要略早。据镇志保安寺建于后晋天福三年(945),建寺的智光大师,来自东京大相国寺;明永乐年间出过几位预修《永乐大典》的僧人,之后的声名似乎有些不振。寺址在镇中心走马塘北,今天寺院建筑虽不存,但塘北主干道依然叫作保安路,应该就是寺址东首。与保安寺在近代落寞的境地形成鲜明对比的,是另一座日后发迹的古刹。江湾镇上有史可考最早的寺院,是一座叫“崑福寺”的院落,据说始建在梁天监年间,但寺址屡改,久已湮灭。光绪年间,普陀山有位慧根法师,从中土礼佛至印度,经缅甸得居士护法,开山取玉,雕成五尊玉佛,欲请回普陀山。路经上海,因各种机缘留坐佛、卧佛各一尊,在江湾之地造庙供奉。最先结庵在张华浜,后盛宣怀(1844—1916)及夫人庄德华等共襄盛举,取沙泾东江湾铁路车站旁、崑福寺旧址,建新寺供奉玉佛,取名“玉佛寺”。寺院于辛亥革命后搬入租界苏州河南新址,两尊玉佛完好保留于彼,那就是今天的上海玉佛禅寺。

维新



上海开埠为整个江南区域带来的改变显而易见。19世纪中叶之后,上海及周边的市镇开始引领时代之先声,江湾也不甘落后。从地缘上看,江湾处

于华界与租界相邻的地带,是租界通向吴淞码头的重要中转,拥有传统的水陆与公路交通优势。但近代以后,传统交通方式已经不能满足快速通勤的要求,西洋的新玩意儿——火车,开始走进国人的视野;第一站选择的就是江湾。

不过,第一次亲密接触并不曼妙。据说在清穆宗大婚时,英商想随一份大礼:给同治皇帝赠送一条铁路——被“很无礼貌地拒绝”(吕承翔《工业遗产与历史记忆——聚焦淞沪铁路》);时任两江总督的李鸿章,也在洋行联名上书建路的建议面前犹豫未决。西方资本家们遂在未经中国同意的情况下,辗转由远东最大的英资财团怡和洋行(Jardine Matheson)全权办理,假借修建“一条寻常马路”的名义,造起了中国大地上最早的现代铁路“吴淞铁路”;起点选在苏州河边的天后宫北(今河南北路,塘沽路口),终点就是崑福寺遗址边的江湾站。光绪元年(1875),怡和洋行征地筑路时来到江湾镇东,测出铁路要经过一户苏姓人家的宅地,问他买地。苏家的孤孀张氏不肯,“文明”的英国人居然也拿她没什么办法,只能令上海会审公廨羁押再,宝山知县冯寿镜亲赴公廨据理力争,事才得解。据说这事一出,连洋人都觉张氏威武不能屈,西方报纸竞相刊载此事,美名传播欧洲。

光绪二年(1876)7月3日,吴淞铁路正式通车营业,立刻引起本地轰动。不过反对声随之而来。仅一年后,因江湾镇北面试车时轧死一人,引起反对者大愤,清政府遂赎买回铁路,全部拆毁。拆毁的铁轨倒是没扔,全运往了台湾基隆港造码头铁道,运煤拉货去了。

通车不满一年的铁路运营

情况良好,收入颇丰,也为之后建设铁路埋下伏笔。第二次倡议修淞沪铁路,是二十多年后的1895年,两江总督兼南洋通商大臣张之洞,援北洋修筑军用铁路之例,先后两次向清政府总理衙门建议修筑“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”。并建议此路分为五段筹办,筹一段之款,即办一段之路。得到批准,铁路得以再建,并以盛宣怀坐镇上海,亲自督造。新线路大体循原吴淞铁路走向,在吴淞铁路被拆后三十余年的1898年8月5日,全新的淞沪铁路全线竣工,自上海站(俗称老北站),经江湾、张华浜、蕴藻浜,至吴淞炮台;六年后,这条铁路归并沪宁铁路管理,改称“淞沪支线”。上海改为特别市后,乘客日渐增多,又陆续增加至9个车站。淞沪铁路的头三站:沪宁车站(老北站)、天通庵、江湾镇,全部是民国江湾镇治下范围。

铁路与近代江湾的缘分,尚不仅如此。太平天国时期,有一支颜氏家族从厦门迁来江湾吴家湾,大约在江湾站旧址附近,据说他们就是孔子最钟爱的弟子颜渊的后人。江湾颜氏诞生了一位近代中国的铁路名家颜德庆(1878—1942)。这位毕业于美国宾州理海大学(Lehigh University)的后生,先后参加粤汉铁路、沪宁铁路的建设,并主持收回胶济铁路。

颜德庆的父亲就是上海圣约翰大学创始人之一颜永京(1839—1898),他的兄长颜惠庆(1877—1950)曾任北洋政府总理。颜德庆还有个表弟,是清华史上最卓越的校长之一——曹云祥(1881—1937),曹校长

(下转4版) →



▲ 今上海玉佛寺