



锦溪古镇船娘。摄影 / 夏云鹏

次，利用水的浮力、风力，有时候还可以借助顺流的水力，驱动木船前行所花的力气比在岸上人拉肩扛小多了，唯一的缺点就是速度慢，不过，在人们还没有见识过快速交通工具的情况下，也并不觉得慢。

不仅仅是出行，生活的一切都是围绕船行的速度匹配的，近一点的地方，在途时间以时辰为计时单位，远一点的地方，就要以天为计时单位。比如说，苏州至上海，走水路单程大概需要三四天，往返需要一个星期左右。这是在顺风顺水的情况下，如果碰到大风大雨或冬天结冰，那又要消耗额外的时间了。

1876年春，江南的梅花已经绽放，27岁的苏州文人叶昌炽去上海办事，去的时候总体比较顺利，第一天逆风，只行了30里，到唯亭镇住宿，第二天一大早，顺风而行，竟然行了150里，一下子冲到了黄渡镇，第三天到上海。回来的时候，天气降温，河面结冰了，一路打冰一路前行，到了昆山，不想乘船了，就登岸去打听轿子价格，结果太贵，又回到船上，一直到第七天才回到苏州娄门。

叶昌炽也许不知道，就在这个春天，江南小镇即将迎来亘古未有之大变局，一种闪烁着幽蓝光线、会发出粗重喘息“怪物”——蒸汽机车，即将登临江南岸。就在叶昌炽破冰艰难前行之时，中国大地首条营业性铁路吴淞铁路，已经从上海城区往江湾镇铺轨，几个月后就可以通车运行。而江湾，作为一个僻静古镇的历史也即将终结。这年夏天，上海城区至江湾段铁路通车，城里城外，男女老幼纷至沓来，铁路两旁簇拥着看热闹的民众，火车鸣笛开动，窗外的树木、房屋、行人迅速往后退去，这神奇的感觉引得乘客们哈哈大笑。

往来于市区和江湾镇、吴淞口之间的客商，最能感受到火车的好处。以前，要么雇马车，要么雇独轮车，虽然30里路也不算远，但办个事打来回，最起码需要一天。现在，乘上时速32公里的火车，只需要半个小时就到吴淞了，票价还比雇马车便宜不少。来年春天，乘火车去吴淞踏春，欣赏郊野风景，成了上海新时尚。

20世纪初，随着沪宁铁路、沪杭甬铁路相继建设开通运营，