



以南明抗倭事迹燃起“孤岛”各界抗日斗志

# 一部《海国英雄》成就一段佳话

在中共一大会址纪念馆的文物库房内,收藏着由阿英在抗日战争上海“孤岛”时期所写的四部南明史剧,诉说着祖先英勇抗倭卫国的故事。其中,《海国英雄》更是于1940年在上海公演,燃起各界反抗日本侵略者的斗志,成就上海戏剧界一段佳话。

## 剧作 以古喻今 激励抗日

1937年11月上海沦为“孤岛”后,上海戏剧工作者大多被迫撤离,但仍有一批爱国义士,运用曲折隐蔽的方式开展革命戏剧运动,阿英就是其中之一。

阿英,即钱杏邨,笔名魏如晦,1926年加入中国共产党,1927年冬与蒋光慈等人组织太阳社,是中国共产党直接领导下的第一个文学社团,积极宣传革命。抗日战争爆发后,阿英与于伶等人成立上海剧艺社,他创作《碧血花》《杨娥传》《悬山奥神猿》《海国英雄》等多部南明史剧,以古喻今,激励抗日救亡,在上海引起极大反响。

《海国英雄》剧本手稿长15厘米,宽24厘米,共有四册,主角是南明抗倭英雄人物郑成功。阿英撰写该剧时,曾翻阅和参考大量书籍资料,尽可能符合真实的历史,尽可能还原先勇的事迹。正如他自己所言:“《海国英雄》一剧的作成,在我的几个剧本之中,是历时最久,所经过的艰苦也最多。对



手稿  
■ 现藏于中共一大会址纪念馆的《海国英雄》剧本

于这一位伟大的民族英雄,我是没有沐手熏香,但我是始终在极度的敬意下审慎而又审慎地写下了每一行的。”

## 演员 爱国之心 克服险难

1940年9月27日,《海国英雄》一剧由新艺剧社在上海璇宫剧院首演。此后每日昼夜两场,这种情况在“孤岛”时期的上海演出史是少见的。

公演首日,正逢公共租界的公共汽车

和电车罢工,观众大多是以步代车前往观看。过了两天,交通虽然恢复,但天公不作美,狂风暴雨使整个上海陷入水的包围,大多数戏院都临时停演,但新艺剧社却依然按照原计划坚持完成演出。

《海国英雄》由吴永刚导演,刘琼饰主角郑成功。每天日夜演两场,别人问刘琼累不累,他毫不犹豫地回答:“累死了也得在台上演下去”;而饰演董氏的顾兰君这时恰逢电影档期,经常来不及卸妆,就从影片公

司赶到剧场。

登台者多是大家名角,均满怀热忱与敬业,如果有演员突然病倒了,立刻有人自告奋勇替代,绝不计较戏份多少,下场后又主动承担辅助性的工作。有些演员在上演前两夜未曾睡觉,但却说“就是叫我不睡十个两夜,我也情愿”,这都是为《海国英雄》宣扬的爱国精神与抗争意志所感染。

## 观众“有口皆碑 誉腾孤岛”

《海国英雄》在观众的一再要求下,续演了几个星期,当时文艺评论界公认是“有口皆碑,誉腾孤岛”。

这场特殊的演出,获得上海戏剧界的支持。为了让这部百人大戏顺利上演,不少影片公司和剧团主动借服装和道具。柳亚子等人则撰文介绍该剧,各报刊和画刊也登出《海国英雄》特辑。周璇、英茵、王熙春等明星在看了戏后表示,只要不影响妨碍原本工作,她们很乐意来参加演出。

还有艺术大师周信芳,公演之时恰大病初愈,狂风大作之日他仍致电剧组问有没有空座,剧社再三劝他病后不宜冒风雨出门,才算作罢。第二天,周家客堂中大水一片,可周信芳仍念念不忘联系剧组,希望将演出档期延长一些,让他能有机会欣赏。

苏长安 范洁

两次淞沪战争连遭日军轰炸摧毁

# 上海北火车站浴火重生今犹在

## 寻访上海二战遗迹

天目东路200号是一处著名的建筑。如今,它是上海铁路博物馆,历史上,则是上海的陆路交通枢纽——上海北火车站。建成之时,曾是全国最大、最壮观的火车站,但在两次淞沪战争中,北火车站均成为日机轰炸的重点,遭严重损毁。

## 英式风格站房当年全国最大

1865年,火车第一次进入中国,英国商人杜兰德在北京宣武门外修筑了一条0.5公里长的窄轨铁路,然而仅作演示后,很快被京师步军统领衙门“指令拆卸”。

19世纪90年代,铁路的重要性终于被中国朝野所认识,清政府还将其列为自强要政。1895年,两江总督张之洞以“有益商务、筹款、海防三端”,要求总理衙门同意修筑上海与江宁(南京)间的铁路。1898年,淞沪铁路首先建成,全长16公里,成为上海城区通往吴淞的陆上要道。

之后,由上海至南京的沪宁铁路于1905年4月开工,1908年全线通车。1909年,沪宁铁路上海站启用,初名沪宁车站,站址东临淞沪车站(今宝山路、东华路),南向公共租界界路(今天目东路)。1916年,沪杭甬铁路(今沪杭铁路)与沪宁铁路接轨,沪宁车站于是成为沪宁、沪杭甬、淞沪三条铁路的交会点,站名亦改为沪宁、沪杭甬两路总站,为区别原在南市沪杭甬车站(习称南站),称之为北火车站,简称北站。

北站的站房是英国式洋楼建筑,为颇有气势的3层建筑,中间4层。大楼长60.5米,阔24.7米,占地1500平方米,总建筑面积5000平方米。底层是候车室和售票处,楼上是办公室房,共有76间。墙基先打木



■ 1909年建成的英式风格上海北火车站站房

(资料照片)

桩,然后用混凝土砌第一层楼。第一层以上大墙均用钢柱支架横梁,水泥墙面。三面墙脚皆用青岛青石建造,红砖外墙,部分墙面做水泥粉刷。正面有3座拱门,中间拱门建有雨棚。整座建筑立面线条清晰,呈文艺复兴风格,是当时全国最大、最壮观的火车站。

## 遭受战火毁坏原址重新建造

20世纪30年代,上海爆发“一二八”和“八一三”两次淞沪战争,闸北境内的北火车站均成为日军轰炸的重点。据《闸北区志》记载,两次战争中,敌机先后轰炸北火车站19次,投掷炸弹达177枚。

1932年1月28日,淞沪抗战爆发。北火车站遭到日军连续轰炸,站房、站台、轨道等设施严重被毁。是年1月30日的《申

报》刊登《北车站被日机轰炸》一文,对北站遭日机轰炸作了如下具体报道:“昨日,日飞机投掷炸弹,第一次即向北车站投弹,在八时左右第二次出弹,落在车站外,站内也受一弹,麦根路站也受弹,九时许,北车站房又受弹,当时就被炸倒,下午一时许,北车站房又受弹,即时延到货房内,货棧道。”

为尽快恢复铁路运输,1933年,由上海华盖建筑事务所建筑师赵深设计图样,利用原站房底脚和石墙修建新站。新建的北火车站站房为3层,花岗石砌面,平屋顶,整幢房屋立面简单但稳重大方。车站有月台3座,改建后月台北添造木架雨篷,顶铺玻璃以增采光。站房东西两侧各有花园,使得1000平方米的广场更富光彩。

然而仅仅过了4年,1937年8月13

日,淞沪会战爆发,北火车站又遭受了日军飞机的多次轰炸,损失严重。上海沦陷后,北火车站被日军占领。日伪还成立华中铁道株式会社,北火车站被改为日文“上海驿”,还一度改作军用。1945年抗战胜利后,国民政府接管车站,恢复上海北站原名,同时对站房的候车室及售票处略加修缮,但车站总体面貌变化不大。

## 完成历史使命改建为博物馆

新中国成立后,经铁道部批准,上海北站于1950年8月正式更名为上海站,随后核定为特等站,办理客运和零担货运,但人们实际上仍称其北站。1953年至1960年,北站又经过多次改建,广场扩大至4000平方米,列车到发线由8股增至11股,并扩建出站口,客运量又大幅度增加,旅客上下日均6万人次。

1961年,北站成为专营客运的车站,原先的货运仓库改建成候车室和行李包仓库,货运线改为客运线。改造后的北站,分成南区 and 北区。南区候车室(包括外宾候车室、老幼候车室)、行李包仓库、售票房约6000平方米;北区候车室和行李包仓库约650平方米。1982年起,列车到发线增至12股,每日接发列车48对,日均到发旅客约7.5万人次。1986年7月份,到发列车49对,日均到发旅客11万人次,最高达15.2万人次。它远通国内各大城市,是上海铁路局内4个特等客运站之一,是本市陆上旅客运输的主要枢纽,也是全国最繁忙的主要车站之一。

随着国民经济的发展,铁路需承担的运力越来越重,然而北站因设备陈旧,又受场地限制,已不能再扩建。1987年12月28日,铁路新的上海站在北站西面的原上海东站处建成并正式启用,经历近80年风雨历程的北火车站终于完成了其历史使命,并被改为客车技术装备所。2004年,上海铁路局将老北站翻建为上海铁路博物馆,除有近现代大量的文献资料外,还陈列有不少实物,如一系列“老佛爷”(慈禧太后)曾坐过的火车,一辆早期美国造的火车头等。

通讯员 郭德华 本报记者 江跃中