

胶东风物

福建会馆百年雕魂

尚武德

海风是时间悠长的信使，在芝罘湾的礁石与沙滩上，诵读着往来的潮信。当你穿行港城的寻常街巷，猝然与它相遇，视线必会被那座面朝沧溟的殿宇瞬间俘获。它全然不顾北方宫阙“负阴抱阳，坐北朝南”的千年礼法，兀自将温暖的阳光遗落在背脊之后，面向苍茫而凛冽的黄海。

此地便是烟台福建会馆，芝罘人口中的“天后行宫”。它非寻常楼阁，而是自清光绪十年（1884年）始，至光绪三十二年（1906年）止，用整整二十二载光阴、无数次惊涛骇浪的往返、连同无数闽商船工的精魂与祈愿，在异乡的土地上，呕心沥血构筑的一块精神“飞地”。而撑起这巍峨殿堂的脊梁，是那位传说中踏浪而行的女神——妈祖。

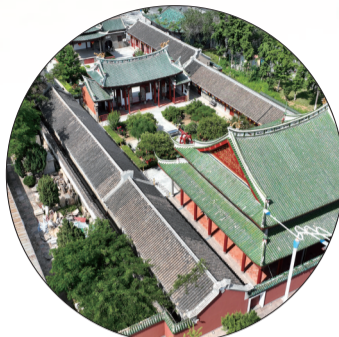
北宋年间，福建莆田，湄洲岛畔。一名唤作林默娘的女子，因其生而通慧、乐善好施，常在风浪中救助遇险船民，逝后被尊为海上保护神。历经宋元明清，她的影响随漕运与海上贸易一路北上，从东南沿海的神祇，逐渐成为庇佑国家社稷与黎民百姓的“天后”。

为将故乡的守护神，奉安于这片奋斗的北方海岸，在烟台开埠后南北贸易鼎盛之际，福建商帮做出了一个决定：要跨越滔滔大海，将一座原汁原味的闽南庙宇，“搬迁”至此。所有梁柱、斗拱、石狮、花窗，均在泉州采办，由闽南良工巧匠就地精雕细琢。而后，它们被赋予编号，装上福船，如同护送神灵的仪仗。在没有巨轮与机械的年代，船载着这些沉甸甸的乡愁与信仰，穿越凶险的台湾海峡，绕行山东半岛，将万千构件送达烟台港。

随船抵达的，还有数百名掌心结满老茧的闽南匠人。于是，黄海岸边，涛声与叮咚凿击声交响；凛冽的北风里，开始日夜飘荡着温软执拗的闽南方言。一梁一柱，一石一木，皆严丝合缝，依图组装。当这座“用船运来的会馆”终于矗立，其工艺之繁复，耗资之巨大，震撼齐鲁，被时人叹为“鲁东第一工程”，尊为“江北第一宫”。

踏入福建会馆，便似进入一座“雕刻艺术的圣殿”。木雕温润，流转着南国的灵秀；石雕刚健，镌刻着匠人的风骨；琉璃溢彩，宛若神明披戴的霞衣。圆雕、浮雕、透雕，层层叠叠，恍若整座建筑并非砌成，而是由无数刻刀从虚无中生生“镂”出的幻梦。

山门是序章，那对蟠龙石柱——龙身紧缠柱体，鳞甲森然，筋肉贲张，似在搏击无形巨浪；龙首昂啸，仿佛顷刻间便要伴着惊雷挣脱石躯，直投沧海而去。移步易景，梁枋、雀替之上，密布着上百幅故事：“苏武牧羊”的孤忠，“八仙过海”的逍遥，“刘海戏金蟾”的谐趣……人物自木石深处苏醒，衣袂飘举，眉目含情。据传，仅山门之上，雕刻的人物形象便多达七



福建会馆俯瞰图

百多个，组成了一部立体的华夏传说画卷。

大殿，乃妈祖栖居之所。重檐歇山顶覆盖着翠色琉璃瓦，屋脊上“二龙戏珠”的剪瓷雕，以彩色瓷片剪贴而成，历经百年风霜，依旧绚烂如初，此乃闽南绝艺。殿内，四根立柱构成核心的祭拜空间，周围四十根柱子形成严谨的柱网，柱间雀替、隔扇，无不雕满祥禽、瑞兽、花卉，似要将世间所有的美好与虔诚，都凝聚于此，奉献给这位沧海女神。

戏楼虽小，却曾承载无数乡梦。1906年馆成之日，锣鼓喧天。可以想见，当年台上，闽音婉转，唱着故乡的悲欢离合；台下，多少双闯荡北地的福建商贾与学子，的眼眸，在熟悉的乡音泛起泪光。一座戏楼，演的是离合悲欢，系的是万里归心。于此片刻，他们不再是天涯孤客，而是归家的孩童。

此建筑最震撼人心处，莫过于它倔强的朝向——坐南朝北。华夏营造法式，历来恪守“坐北朝南”之规，以纳阳气之暖。此馆却背弃成规，独向北方。这绝非无意失误，而是一次沉默而决绝的宣言。一切只因这里供奉的是妈祖——那位庇佑四海的海神。神既司海，庙必向海。在烟台，浩瀚的大海就在北面。于是，建筑的方位，顺从了信仰最深处的逻辑，完成了一场与地理的壮丽对峙。这“向北”的姿态，亦隐喻着一代代闽商闯荡北地、逆流而上的奋斗史诗。

然而，再坚硬的石材，也难敌风雨的蚕食。殿宇曾瓦碎椽朽，光彩蒙尘。为留住这缕百年精魂，一场遵循“最小干预”古训的修缮，于近年细致展开。匠人们心怀虔敬，揭瓦、苫背、修复。那些闽南独有的剪瓷吻兽，被重新赋予鲜亮的色彩。修缮既毕，老建筑仿佛一位整肃衣冠的世纪老人，脊梁挺直，于2025年12月重新开放，再次静候于海岸边。

自1958年辟为烟台市博物馆以来，北门上郭沫若先生题写的馆名苍劲如昔。如今，它每日静静敞开大门，免费迎接每一位寻根或探奇的访客。

它早已不仅是闽人的会馆。它已深深植入烟台这座城市的肌体，成为中华文明多元一体宏大画卷中，一幅不可替代的瑰丽拼图。每一位步入正殿的来访者，无论信仰为何，大抵都能感受到那种穿越时空的静谧与庄严。

街面忆往

机场路的前世今生

朱玉成

机场路是进入烟台市区的重要干道，全长十余公里，是烟台市区重要的出入口。这条路是1958年修建的，当时主要用来从牟平莱山、祥山运输铁矿石。当时工程量最大也最难修的是大海阳路与机场路的交会处（现在张裕公司门口以北处），山上与沟底有很大的落差。为了克服落差大的问题，公路部门动员几百名干部职工还有农民工日夜奋战，把山上的沙石用小推车运到沟底，以尽量减少路面的落差，这也给南郊农民做了一件大好事。

在没有机场路之前，烟台市区内的居民称之为“南口子”和“世回尧口子”，小道不宽，而且十分陡峭不好走。世回尧口子以南地区是广大的农村地区，很多农产品如粮食、水果、蔬菜、柴草等都急需运到市区来，市区的烟、酒、糖、茶、油、盐、酱、醋、糕点等商品又急需运到农村，由于道路的问题，只能靠原始的人挑肩扛，最好的是驴驮了。

自从机场路通车以后，交通状况大为改善，农民可以用小推车运送农产品了，大板车和马车也可以走了，小推车一度是运输的主力军。很多农村的青壮年小伙子，为了节约时间和运力又能多挣工分，夏秋季节，送苹果到火车站的时候，推着六筐苹果，重三四百斤，再带上两个尿桶，来到火车站货场（现芝罘屯）卸下苹果，吃上两个大片片就咸菜……

吃饭的时间便是最好的休息时间，吃完饭要马上走到大海阳的大粪池子，灌满尿桶，然后急着往回赶，因为有几里路要走，还要将人粪尿浇到庄稼地里才算完成任务。这时天色已晚，在路上如有懈怠，就要拉夜了。

从那以后，我们这

里的人都称明珠小区一带为“老口子”，现张裕公司门口为“新口子”。现在的老口子还是比新口子陡一些，如果骑电动车去市区，我们大都选择走“新口子”，毕竟坡缓一些，电动车也少耗电，少遭罪。

1967年，烟台公路部门又对机场路进行了大规模的改造拓宽，河流经过的地方修了大桥，宽度为国家二级公路标准，小推车更成了这条路上的主力军。这时的机场路小车已经将挑担淘汰了，只是四种机动车在路上还是些稀罕玩意儿，一种是园林处的六马力汽油机拖拉机，一种是殡仪馆的上海产三轮车，一种是水貂场的南京嘎斯车，一种是师专（现鲁东大学）的南京嘎斯车。只要这些车一上公路，一华里之内，我们也不用回头看，根据声音就知道哪种车来了。

那时候农村没有化肥，肥料的主要来源是市区的人粪尿，主要运输方式是用小推车去推。我们这些同年的小伙伴都愿意去干这个活，因为这个活最能体现出同工同酬的意义。

当时生产队规定每去市里推一趟人粪尿为二分，我们和大人挣一样的工分，个个心里都有成就感。从春天开始天长了，每天起早就走，推上一趟，便回家吃早饭，早饭以后，马上去推第二趟，成了不成文的规矩。休息时有两件有趣的事，一是听年长的讲故事，二是由年长的组织摔跤比赛，不能超过半小时，场地就在现张裕公司站点后，那时候还是一片麦地。规则很简单，只许摔跤，不许动拳头伤人，所以大家从没伤和气。晚上回来，向家长汇报一天的活动情况，谈到摔跤换来一顿斥责：“你们这些孩子，真是吃饱撑的，每天跑几个来回，还有劲去摔跤。如果摔坏腰腿就不能干活了。”

1984年，烟台莱山机场通航，道路配套拓宽，路面宽了，车也多了。那时候莱山机场出入都走北门和东门，我每次去莱山赶集，都在机场驻足观望飞机的起落场景。那时机场路的机动车就很多了，主要是周边村庄的拖拉机和轻型卡车，运输沙石、水泥、砖瓦还有蔬菜、苹果等农产品进城。

后来，珠岩大桥建成，烟台至青岛的一级公路也建成通车，机场路成为了烟台市区通往外界的重要干道，从此也成为最繁忙的公路，从而衍生了一个特殊行业——“带路”。

那时候烟台至大连的大型客车轮渡船已经开了，很多苏北地区、鲁南地区和青岛的企业去东北送货和拉货的，都愿意从烟台乘船去大连，比走公路省钱又省时，机场路是这些车辆的必经之路。这些外地车辆初次来烟台乘轮渡，不知道该怎么走，便选择找人带路。那些头脑灵活的人，只用纸板上写上“带路”两个字，每天也能接四五个单，送到港务局码头，就算完成任务了，再乘9路车返回即可。随着时代的发展，智能手机导航的广泛应用，这些带路的活儿如今都消失了。

昔日的机场路从5米多宽的简易公路，拓宽至国家标准的二级公路，现在建设成为国家标准的一级公路，双向六车道，每天过往的车辆川流不息。尤其是上下班的时间，红灯一亮，南北全是汽车的长龙。从肩扛人挑的乡间小路，到以小推车和人力车为主力的二级沙土路，再到以拖拉机为主力的机械化运输年代，而今早已进入以汽车为主要运输工具的现代化时期。

我们“50后”一代人，亲眼见证了机场路的变迁，每每谈起都是唏嘘不已，内心是满满的幸福感。