

【城记】

穷也酥锅 富也酥锅

□韦钦国

酥锅是过去老济南的冬季佳肴，立冬节气过后便是吃酥锅的时令季节，不少人家就用铁锅烩一大锅，放在室外凉透以后，可以吃好多天。

酥锅“原产地”在博山一带，已有四百年历史，据说源于苏小妹，人们为纪念她称为苏锅，因“苏”与“酥”谐音，后来便成为了“酥锅”，传到济南以后就成了老济南传统菜肴。对酥锅的制作，清代美食大家袁枚在《随园食单》中有“瓷坛装肉，放葱糠中慢煨，方法与前同(指干锅蒸肉)，总须封口”的记载，这种记载与现在做法基本一致。

年过九旬的大奶奶爱吃酥锅，更擅做酥锅，至今还保留着一口直径30多厘米的大砂锅，原来是黑色的，经过几十年的使用浸渍，已经油得发亮，成了家里难得一见的老物件。以前每年立冬后，大奶奶就亲自动手做酥锅，现在行动不方便了，不能亲自动手了，就坐在一旁郑重其事地指导孙媳妇，“先抻垫几块小骨头啊，别糊砂锅底啊……”看着晚辈媳妇将洗净的白菜叶一片片贴在底壁上，骨架上放猪蹄或鸡，上面牛肉、鱼依次层层铺好，再放化开的冻豆腐，豆腐上是藕片和海带。妥当后，再将大块姜片和葱段铺在顶部，白菜叶也随之往上贴，直至贴到顶部。最后，将混合好的酱油、醋、盐水、红糖水及黄酒从顶部浇下去，用白菜叶做盖子。

直到看到将砂锅端到炉子上炖了，大奶奶还不放心，叮嘱说要先用大火猛攻、开锅后再换成小火慢慢熬，直到累了才离开。慢火炖上一夜后，汁液全都被食物吸收尽了，食物也变得酥烂，一锅色香味俱佳的酥锅就可以食用了。大奶奶指导下做出的酥锅，不仅荤素搭配，绵软爽口，鲜香酥嫩，简直就是难得的艺术品，鱼酥肉烂，酸咸甜香，形态晶莹，色似琥珀，令人垂涎欲滴。

有一次大奶奶做酥锅，一边放鱼放肉一边感叹：“这个日子好过了，能吃上鱼肉了。”大奶奶如此感慨是有原因的。解放前家里穷，做酥锅有什么就搭配什么，“穷也酥锅，富也酥锅”说的就是这个意思。改革开放前，大爷爷曾在一家副食品站上班，冬天大奶奶做酥锅时，大爷爷就捡些卖剩的肉骨头回来，好在那时的牲畜肉质鲜美，骨头钙质也多，味道同样不错。

环山路修路以前，去年笔者曾在此处一家卖酥锅的小门头房看到这样一幅大雅大俗的对联：

酸甜苦辣咸五味调和味浅道行深

鸡鱼肉蛋菜一锅酥烩锅小乾坤大

对联是老板自己拟的，请一位书法家题写后就成了小店的招牌，自然贴切，舌尖的味道混合着文化的情怀，成为一种难忘的记忆。

投稿邮箱：
qlwbhzbz@163.com



寻访老商埠

现在一说起二十几年前济南老火车站被拆除的事情，许多人还在扼腕叹息。但大家是否知道，济南经一路附近曾经有两座火车站，一座是被拆除的老火车站，它的正式名称是津浦铁路济南站，还有一座是胶济铁路济南站，这个火车站坐北朝南，南广场紧靠经一路，正对纬三路，北面与津浦铁路济南站垂直。一个城市拥有两座德式建筑的火车站，而且相距仅数百米，在我国众多城市中实属罕见。今天，我们就说说这两座火车站的故事。

老济南为何有两座对立的火车站

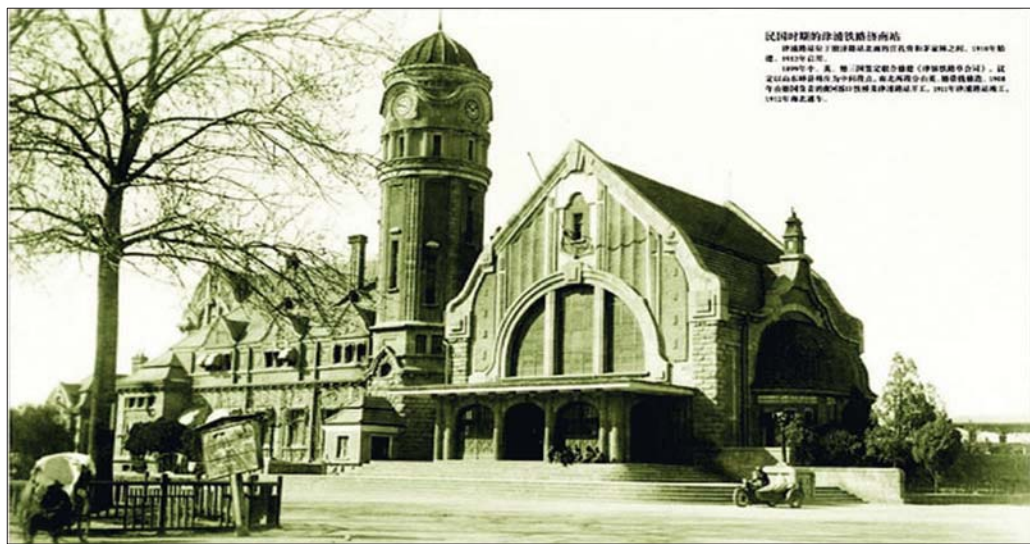
相隔三百米，却互不通车

本报记者
朱文龙

津浦铁路济南站曾经号称是亚洲最大的火车站。

津浦铁路济南站，也被老济南们称为“济南老火车站”，始建于1912年，由德国著名建筑师赫尔曼·费舍尔设计，是德国青年派设计师在远东设计的最大公共建筑之一，也是津浦铁路线上最豪华的车站之一，被称为亚洲最大的火车站，是清华、同济等建筑名校高材生们争相学习的对象。

济南老火车站，建筑主体是一座高大的圆形钟楼。绿色的穹顶，蘑菇石的墙体，屋顶的老虎窗，已经成为老济南永恒的记忆。整座建筑的风格是巴洛克式，钟楼立面的螺旋长窗、售票厅门楣上方的拱形大窗、屋顶瓦面下檐开出的三角形和半圆形上下交错的小天窗等，既为建筑物增添了曲线美，又增加了室内



▲津浦铁路济南站

>> 再也见不到的艺术瑰宝

的光亮度。墙角参差的方形花岗岩石块、门外高高的基座台阶、窗前种植的墨绿松柏、棕褐围栏都使这座不大也不算太小的洋式老车站既有玲珑剔透感，又有厚重坚实的恒久性。

在建筑界，提起铁路的站点设计，没有人不晓得津浦铁路济南站。作为我国一处享誉世界的著名地标，济南出版的各种地图、旅游手册都以老火车站为地理标志，比肩趵突泉、大明湖、千佛山。

老火车站是在1992年被拆除的，据当时的报道称，老火车站修建得非常坚固，又因为距离火车道太近，不能使用大型机械，只能人工拆除，所以用了1个月左右的时间才拆完。一位参与过火车站拆除的工作人员说，当时老火车站的建筑本身保护得很好，钟楼修建得非常精细而且坚固。

>> 德日两国共建的火车站

的规模比较小，设施也比较简陋，不过因为商埠区就这么一个火车站，日常还是很繁忙的。

让德国人没想到的是，中国人竟然要新建一座津浦铁路济南站。眼看着“两路并轨”的方案就要落空，德方马上与中方谈判，但中方因为害怕德国人控制路权，拒绝了德方的提议。于是，津浦铁路济南站诞生了。这座精美的、堪称经典的车站一经诞生，便让规模较小的胶济铁路济南站相形见绌。德方不甘落后，为了与中方抗衡，决定扩建胶济铁路济南站。

为了抗衡津浦铁路济南站，在1914年，德国人决定重新修建胶济铁路济南站，风格采用德国古典主义风格，中间突出的部分是候车大厅，二层有高大的爱奥尼克柱廊，坡屋顶高大陡峻，中间有钟楼，两边采用不对称的处理手法，西边为

为什么拆除火车站，官方的说法是老火车站已经不堪重负了。1958年，济南铁路分局在车站广场西侧建了一座二层候车室，公开资料记录，候车室能容纳4000多人，但是，1990年左右，济南站全年的客运量在400万人次左右，平均每天有1万多人次的客运量。客流高峰时，旅客从候车室流向广场，站前广场就成了候车场。拥挤的人群，排成几百米的长队，转着圈儿慢慢地进站，尤其是赶上春运，广场就是宿营地，根本就进不了站，所以要建个大的、更好的火车站。

1992年7月1日8时5分，济南老火车站钟楼被拆毁，在整个火车站拆除过程中，许多济南市民来此拍照留念。济南火车站的拆除是济南城市文化不可挽回的损失。

民国时期的津浦铁路济南站。钟楼始建于1912年，由德国著名建筑师赫尔曼·费舍尔设计。1914年，德国人决定重新修建胶济铁路济南站，风格采用德国古典主义风格，中间突出的部分是候车大厅，二层有高大的爱奥尼克柱廊，坡屋顶高大陡峻，中间有钟楼，两边采用不对称的处理手法，西边为

济南除了津浦铁路济南站，还有一座胶济铁路济南站，这座火车站是山东省内最早的铁路——胶济铁路的终点站。

1898年3月6日，德国强迫清政府签订了中德《胶澳租界条约》，攫取了胶济铁路的修筑和经营权、沿线矿产开采权和在山东全省的投资优先权，同年9月23日，胶济铁路正式开工。

在胶济铁路修筑期间，津浦铁路还在酝酿中，当时德国人希望这两条铁路可以并轨，所以在胶济铁路济南站选址的时候，德国人特意买了一块长1850米、宽300米的土地作为两路共用的车站使用。

1904年，胶济铁路济南站建成，车站最初的名称是济南西站，也叫作商埠站。该站建设初期，德国人没有想到商埠会发展得如此迅猛，所以车站建

>> 曾到访火车站的名流们

华。在从上海赴北平途中，增加了南京、济南两站。4月22日清晨，抵达济南火车站。徐志摩担任翻译和接待陪侍。山东省教育厅官员及济南各校校长专程前往车站迎接。此后泰戈尔在济南作了关于文化交流的演讲。

相对于荣誉的鲜花，成功的微笑，近代济南见得最多的还是紧锁的眉头，苦涩的泪水，在这一方面，胶济铁路济南站或许更有发言权。

1928年5月1日，国民革命军占领济南。由于奉系政权与日本交好，为了阻止国民革命军北上，日本田中内阁以保卫侨民为由，宣布出兵山东，派部队从本土抵达青岛，再乘胶济铁路火车抵达济南。此后，日军制造了“济南惨

案”。日军盘踞济南长达一年之久。在此期间，南京国民政府与日本多次交涉，直到1929年，日军才答应撤出济南。1929年5月12日，日军第三师团师团长安满钦一和参谋长谷寿夫(1937年南京大屠杀的主犯)率全体日军撤出济南，登车地点就是胶济铁路济南站。

1937年7月，“七七事变”爆发，北平沦陷。北大、清华、南开三所大学，南迁至长沙，合办临时大学。由于津浦铁路中断，北平的学者们设法取道天津，乘船至烟台或青岛，沿胶济铁路到济南，再转津浦铁路南下。胶济铁路济南站作为中转地，许多学者，诸如沈从文、朱光潜、陈寅恪、梁思成、林徽因等都在此留下了惊鸿一瞥。