



中国

探寻

近代建筑

中国近代史跨越了整整一个多世纪，在这百年的时间里，中国经历了任何一个历史阶段都不曾有过的曲折和坎坷。如今，硝烟早已散尽，曾经飞扬跋扈的帝国主义列强也永远地离开了我们的土地，不过，那段历史却依然被遗留下的近代建筑所传承。探寻这些建筑，就成为我们去感怀近代史最好的参照物，这将是一次中国近代历史的心灵之旅。

张鹏◎编著

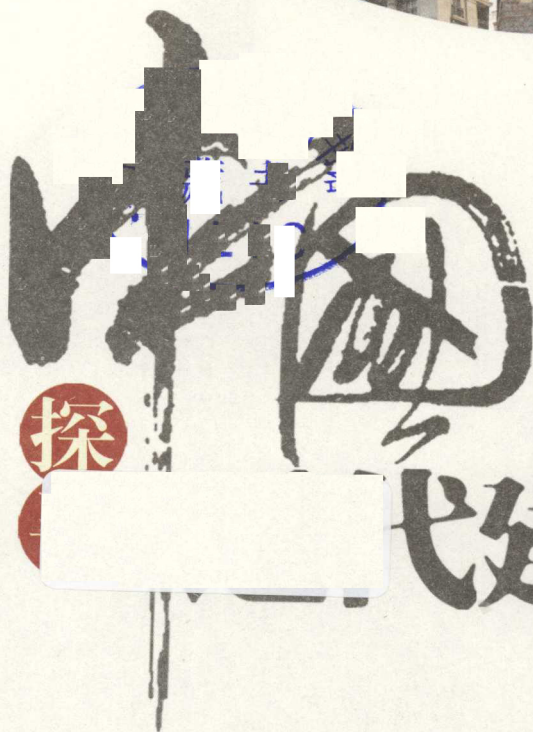
TANXUNZHONGGUO
JINDAIJIANZHU

【下部】

中国社会科学出版社

国家一级出版社★全国百佳图书出版单位





探

张鹏◎编著

TANXUNZHONGGUO
JINDAIJIANZHU

【下部】

现代建筑

中国社会出版社
国家一级出版社★全国百佳图书出版单位



目录 DIRECTORY

► 铁路

唐胥铁路 /4
京汉铁路 /7
胶济铁路 /10
京奉铁路 /14
津浦铁路 /19
沪宁铁路 /28

京张铁路（京绥铁路）/32
粤汉铁路 /35
中东铁路 /39
南满支线 /43
滇越铁路 /51

► 邮政

清朝邮政 /55
民国邮政 /58
外国客邮 /68

► 电报、电话

► 水电煤气等公用事业

► 教育文化

学校建筑 /90

清华大学 /93
北洋大学堂 /102
武汉大学 /105
中央大学 /110
金陵大学 /114
齐鲁大学 /116
圣约翰大学 /121
沪江大学 /126
之江大学 /132

金陵女子大学 /135
华南女子文理学院 /138
福建协和大学 /140
华中大学 /141
东吴大学 /143
华西协和大学 /147
重庆大学 /149
天津工商大学 /152
河南大学 /155

探寻中国近代建筑

TANXUNZHONGGUOJINDAIJIANZHU

目录

DIRECTORY

目录 DIRECTORY

复旦大学 /160

南洋公学 /163

同济德文医工学堂 /167

震旦大学 /169

上海其他学校建筑 /171

天津其他学校建筑 /175

武汉其他学校建筑 /179

大连其他学校建筑 /183

青岛其他学校建筑 /186

其他城市学校建筑 /188

图书馆建筑 /193

博物馆、展览馆建筑 /201

报馆、出版、文化组织建筑 /209

► 医院建筑

► 科技建筑

► 饭店、娱乐、公寓、私人住宅

俱乐部、高档会所、跑马场建筑 /257

电影院、戏院、舞厅、剧场建筑 /272

上海高档住宅及名人故居 /280

天津高档住宅及名人故居 /291

青岛名人故居 /306

厦门名人故居 /312

武汉名人故居 /319

杭州名人故居 /322

其他城市名人故居 /325

► 教堂

基督教青年会 /404

后记

参考文献

社会生活

相比沦丧的经济和屈辱的政治，日新月异的社会生活领域则是近代中国人更容易接受的。铁路、邮政、通信的出现，增进了幅员辽阔的中国各个角落之间的联系；公共事业的发展为黑暗的城市点亮了近代的文明之火；科教文卫事业的出现，启迪了中国人的心智；娱乐场所的出现丰富了中国人原本单调乏味的生活；现代社区和公寓改变了人们的居住理念，美化了城市的环境；西方宗教的传入尽管奴役了中国人的思想，但客观上丰富了中国人的价值取向和精神信仰，宏伟的教堂往往成为所在城市的标志性建筑。





铁路

TIELU

谈到铁路，我要先讲个发生在自己身上的故事。

2009年，当我从上海出差返回济南的途中，在镇江站偶遇由北京开往上海的1461次列车。京沪两地之间的铁路交通可谓是便捷、快速，特快、直达特快、动车组、卧铺动车组每天有20多个班次往来于祖国的两大中心城市。1461次列车是所有京沪两地列车中速度最慢的一列，但它在京沪线上几十年如一日的往返经历，却让它身上的那一抹墨绿在红色、蓝色、白色的车体垄断中显得格外迷人。难怪许多车迷都把1461/2次列车称为“京沪神车”。

记忆拉回到20年前，一个寒冬料峭的清晨，兖州车站候车室，人们坐在木质的长椅上围拢在几个大炉子前面，手里端着搪瓷杯子，里面的开水热气腾腾。大家在一起聊天，等待着由上海开往北京的162次列车。幼年的我就在其中，跟着爸爸妈妈，目的地是天津。拿着那张长条状的硬板票，我好奇地望着那些扛着大包小包的叔叔阿姨、大爷大娘，除夕将至，我们全家也是赶往天津的奶奶家过年。兖州是我儿时成长的地方，在京沪线上只是一座普通的车站，等车的人里拿着的几乎都是无座的车票，那时的交通状况使一张带号硬座车票成为地位的象征，卧铺车票更是难以企及。站在月台上，我东张西望，分不清东西南北的我总是不断地猜测火车从哪个方向开过来。记忆中，那时的火车上虽然很挤，但绝没有像今天的春运人潮一拥而上，行李满天飞的“盛况”。可能是从小坐车的缘故，我对很多铁路设施产生了很大的兴趣，尤其喜欢探着头，看两条铁轨相交时，道岔在那一刹那显示出的奇妙几何美感。我总是哭闹着要坐靠窗的位置（这个习惯也延及至今天，当然没有哭闹），这就苦了爸爸妈妈，他们恳请一些有座位的人，让我站在座位里，好在那时我很瘦小，也不大占地方。济南是大站，站上车水马龙，轨道上停着很多的列车，已经识字的我一板一眼地读着水牌上的始发站和终到站，然后问爸爸这些地方在哪里。到了济南，我会央求爸妈给我买高粱饴，这是一种山东特有的软糖，窗户能打开就是好，交易完成得十分方便。有时我还会跑到站台上玩耍，可是我从没注意过那座远东独一无二的济南火车站，当我今天无数次走进走出济南火车站的时候，我总会发出这样的

感叹。德州到了，一般爸妈也都会有座位了，爸爸习惯拿出啤酒，我好羡慕喝啤酒的爸爸。爸爸还会到站台上买一只扒鸡，把鸡大腿给我，那种美，真的，无法形容。今天，当我乘坐动车一次次往返于北京和济南之间，路过德州，却只有短短的一分钟停车时间，高级的窗户无情地隔断了我触摸童年记忆的思绪，隔音效果很好的列车让我无法听到站台上那熟悉的叫卖扒鸡的声音。旅途生活结束了，天津西站到了。也真是，几乎每年都要回天津的我，直到上高中以后，才知道回头看看那座精致的德式站房。

“和谐号”飞快地跨越了镇江车站，只有短短的10秒钟，以上的思绪正是在这短短的时间内完成的。那趟承载了我太多童年记忆的“京沪神车”，依然静静地卧在铁轨上，注视着年轻的飞驰而过的动车组。中国铁路的发展突飞猛进，神车的那一抹绿终究会被取代。但不管它今后的命运如何，在我的记忆中它永远是美丽的。年近而立的我，已经乘坐火车到过很多地方，每次走进车站我都会充满一种特殊的情节，我还会像童年那样注视着铁轨相交，读着对面列车的水牌，当然如今看到这些地方，我会回忆自己在什么时间到过那里，拍过什么漂亮的建筑，有什么记忆深刻的事情。人生中的阅历往往需要某种特殊的东西去承载，我的铁路情节就寄托在了162次那轰鸣的汽笛声中了。

铁路是“蒸汽时代”的产物，1814年，史蒂芬孙制造出世界上第一台蒸汽机车，并将其命名为“布拉彻号”，这台机车开动起来浓烟滚滚，烟囱里不时冒出火来，人们形象地称之为“火车”。1825年，英国新兴工业资产阶级打破封建教会的束缚，历经3年的时间修通了世界上第一条铁路。这条铁路连接威尔顿公园煤矿以及雅尔姆、达灵顿，终点到斯托克城，总长27英里。1825年9月27日，这条铁路开始营业。1829年，连接两大工业革命重镇曼彻斯特、利物浦之间的铁路修通，1830年世界铁路开创了客运时代。铁路成为英国工业革命的重要牵引力和推动力，极为重视海外市场的英国，也迫不及待地要把这项新技术推广到海外殖民地和势力范围，以便更好地服务于英国势力的扩张。



唐胥铁路

1875年，在英籍工程师莫里斯的陪同下，李鸿章的亲信唐廷枢实地考察了开平一带的煤炭资源。1878年，开平矿务局成立。煤炭运输成为了一个大问题。为了解决运输问题，李鸿章上奏朝廷，请求修筑由开平矿区经唐山到胥各庄的一小段铁路，以连接运河。清政府同意了李鸿章的奏请。

1881年6月9日是中国铁路史上十分重要的一天，中国自建的第一条铁路唐山—胥各庄铁路开始动工修建。1881年11月，全长9.7公里的唐胥铁路竣工，工程共耗资11万两白银。1881年11月8日，唐胥铁路举行了盛大的通车庆典，金达设计的“中国火箭号”简易蒸汽机车牵引着一辆改装的“花车”完成了中国自建铁路史上的第一次运转。



胥各庄火车站

今天的胥各庄站只是北京铁路局下属的一座不起眼的四等小站，但它在中国铁路发展史上的意义却是十分重大的。因为它是中国运营时间最为悠久的一座车站。1881年，胥各庄站建成，到今天已经走过了130年的历史。胥各庄站连接运煤运河，它也成为中国最早的铁路、水路货运中转站。历经1976年唐山大地震，今天的胥

各庄已经不见当年的踪影，但站牌上的那三个字却已悄然走过了一个多世纪，而从未更改过。“胥各庄”三个字之于中国铁路的意义已经超过了它在行政区划上的意义，它是中国铁路的零起点，它见证了中国铁路100多年来从弱到强，从落后到先进的变迁。

胥各庄站还诞生了中国第一个铁路工厂，这个工厂就是今天著名的中国北车集团，唐山机车车辆厂的前身。

唐山南站

从胥各庄站的站牌上，我们可以清楚地看到“唐山南”的字样，那么这座车站与曾经的唐胥铁路唐山站有什么联系吗？

1882年年初，唐山站竣工，站址位于今唐山市内天桥东侧老站道口处，是一座十分简易的车



站，经营客运业务。不过由于开平矿区无度的开采，造成唐山车站的路基塌陷，影响到了行车安全。1907年，在老站的西侧，一座新唐山站竣工了，站址就位于今唐山南站处。这是一座具有英国中世纪风格的建筑，阶梯式的大山墙，哥特式的尖拱形窗户，站房中部二层平台上的垛口式护栏以及转角处的圆柱形碉堡塔楼，无不透露着威严和庄重，不过搭配暖黄色的外墙使建筑立即褪去了中世纪沉重的外衣，显得格外亲切。

解放后，这里依然是唐山火车站的站址，无数在唐山站上下车的人们都流连于这座欧式韵味浓郁的站房。可是，在1976年7月28日的凌晨，短短的几十秒内，这座建筑在地震中被夷为平地。1978年，唐山人民在废墟上重建了车站，并命名为唐山南站。

值得回味的是，地震并没有摧毁所有老唐山站的建筑，如今在唐山南站依然屹立着1922年修建的旅客天桥，1939年修建的水塔和20世纪50年代修建的候车雨棚。这些地震遗迹，让我们得以去凭吊逝去的唐山站和曾经的那座唐山。

唐胥铁路运营后，清朝统治者对铁路的态度已经发生了大转变，开始“毅然兴办”铁路。不到10公里长的唐胥铁路显然已经不能满足发展的需求。尝到修筑铁路甜头的李鸿章及时进言慈禧太后，请求延展唐胥铁路。李鸿章初步的规划是向北延伸到山海关，向南延伸到天津，最终南段于1888年通车，北段于1893年通车，津榆（山海关又称榆关）线贯通，这就是后来京奉铁路以及今天京哈铁路的雏形。

塘沽南站



（尽头站——塘沽南）

塘沽南站是唐胥铁路延长线上的一座车站，开平矿的煤炭绝大部分是经由运河运至海河口，然后从塘沽港运至各地，塘沽出海口在北洋系的战略规划中是十分重要的一环。所以在李鸿章沿海铁路的规划中，唐胥铁路南段延长线早已圈定了塘沽一站。1888年4月，塘沽站建成。站址临近海河

老客运码

头，处在海河入海口处一段弯道的顶部，所以，铁路在这里形成了一个大大的90°拐弯，今塘沽南站附近有个地方叫“老弯道”就源于此。1943年，京山（北京—山海关）铁路改道，塘沽站与京山正线分离，以一条5.2公里长的支线与正线上的新河站相接。京山铁路的里程也因此缩短了5公里。但曾经辉煌一时的



（站外）



塘沽站也日渐衰落。1958年，新河站更名为塘沽站，原塘沽站改名塘沽南站。

塘沽南站旧址位于今天津市滨海新区新华路86号，站区占地总面积有2万平方米，站房占地面积1595平方米，有候车室、办公室、货运室、转运室、食堂等。主体为砖木结构单层英式建筑，外墙由青砖砌筑，入口处立高大的山墙，水泥拉毛墙面，顶部为高大的双坡屋顶。站区内一座小楼的门楣上，还清晰地刻有英文“TANGGU”的字样。小站历经了100多年的历史，仍保留当年的风貌。

1900年6月，八国联军在北塘秘密登陆后，于15日占领了塘沽站，清军和义和团义军与侵略者展开了浴血奋战，但终因兵力不足，寡不敌众。20日，俄国铁道兵部队抢修被毁的塘沽到天津铁路，7月7日，联军的列车开行，穷凶极恶的侵略者源源不断地从这里踏上火车进犯京津。塘沽站也在中国近代史上留下了屈辱的一笔。

解放后，塘沽南站的货运业务主要是服务于天津港第三港埠公司进出口业务。客运方面，为了方便天津港区职工上下班，铁路部门开通了从天津经塘沽、塘沽南到港区的小票列车，人们亲切的称之为“塘沽短”。这趟小火车一走就是近半个世纪，2004年10月7日，最后一趟“塘沽短”正点开出，塘沽南站的客运历史宣告结束。



站区小楼 TANGKU 字样



雨棚

京汉铁路

1889年4月,张之洞上奏了《请缓造津通改建腹省干路》折,主张修建京汉铁路。8月,张之洞调任湖广总督,由海军衙门主持,李鸿章、张之洞分别从南北两段负责办理的芦汉铁路筹备组成立。经估算,全路款项大概需要白银3000万两,由官股、商股、洋债组成。后来清朝统治者下令“移芦汉路款先办关东铁路”,这样芦汉铁路的修建就暂时搁置下来。

《马关条约》后,列强直接强行划定铁路线,强加铁路贷款。1895年,清廷颁布“实力兴筑”的上谕,芦汉铁路的修建成为首要任务,张之洞再次临危受命。修路筹款进展缓慢,这时与洋人过往甚密的盛宣怀提出了举借外债修筑铁路的主张。张之洞和共同督办的直隶总督王文韶共同举荐盛宣怀组建铁路总公司,先举债修路,再招股还债。在竞争中比利时脱颖而出。1898年6月26日,清政府和比利时在上海签订了《芦汉铁路比国借款续订详细合同》和《芦汉铁路行车合同》。名义上借款是由比国银团提供,但实际上借款的经理、监督使用都是由俄法共同出资的道胜银行负责。俄法两国取得了芦汉铁路的投资、修筑和经营权。在列强交易的背后,则是中国铁路主权的丧失。

北京正阳门西站

正阳门西站建于1902年前后,站房是一座中式传统风格,两层砖木结构的建筑。悬山屋顶,底层设围廊,上撑披檐,立面处理十分简单。如果不是在入口处的大拱门上书“京汉铁路车站”几个大字,甚至会被误认为是普通的一处民房。车站内设四座站台,正线一股,货线两股。设有办公室、行李房、票房等部门,“通讯设备有磁石和混合式电话机;马佛式护路号志、进出站信号各3个,夜间为手提燃油式三色信号灯,另有警笛、号角、响墩等附加信号”。1937年,日军占领北平,正阳门西站改为专一货运站,1958年,前门西站与西便门站一同并入广安门站,车站设施随即拆除。



郑州黄河大桥遗址

京汉铁路郑州黄河大桥于1903年9月开工,1905年11月15日竣工。大桥全长3015米,共102孔,为单线铁路桥,工程造价白银265万两,由比方承建。该桥是



新中国成立之前，国内最长的铁路桥。大桥基础设计采用铸钢管桩，各桩在地面以上部分以钢拉杆连成整体，增强了稳定性。全桥墩台 103 个，承托钢桁梁的大墩 50 个，承托钢板梁的小墩 51 个，还有桁梁与板梁之间的对渡墩 2 个。桥墩的施工安排在枯水期，避免了难度大的水中施工。大桥建成后，多次遭到战争和水患的破坏，解放前桥上只能通行小机车，列车需分解过桥，限速每小时 5 公里。1960 年，郑州黄河新桥建成通车，本桥转为备用。



汉口站

老汉口的城门由东到西分别为便门、通济门、大智门、循礼门、由义门、居仁门、玉带门和礄口门，京汉铁路在汉口正是沿着古老的城垣外沿所修建的，其中又有三座车站是以城门的的名字直接命名的，另外还有一座江岸车站（刘家庙车站）。

1898 年，玉带门车站竣工，当年年底，玉带门至滠口 23 公

里长的铁路贯通，1903 年正式通车。新中国成立后，玉带门站隶属于武汉铁路局管辖，只办理货运。1991 年，新汉口站竣工后，玉带门站基本关闭，1996 年 11 月 30 日，最后一趟列车从这里驶出，次日零时，这段铁路正式退役。12 月 12 日，玉带门车站内的老铁轨被拆除。近百年历史的玉带门站寿终正寝。1000 多公里外的那座正阳门西站早在 20 世纪 50 年代就已经拆除，京汉铁路的两座终点站都只有到历史中去找寻了。

循礼门车站建于 1916 年，是京汉线上的一个货运站，1991 年，随着汉口火车站的搬迁，循礼门车站停止使用，后来为修建京汉大道和轻轨，循礼门站内的轨道和建筑被拆除，现仅存一座站房和站台。站房为砖结构房屋，单层，一侧的拉毛墙体上“循礼门”三个字仍清晰可见。三个字很巧妙地刻在一个扁圆石匾内。站台上的铁质雨棚已经是锈迹斑斑。如今这处老站已经被划入了武汉地铁的用地范围，能否得到保护还是个未知数。在汉口三座以城门命名的车站中，循礼门站居中，靠近华人经商、居住、工作的区域，但车站设计的功能却是货运站，而且大智门站毗邻法租界，华人进出十分不便，往往遭受严重的盘查，课以高额的税款。汉口当地士绅商贾强烈要求将大智门站迁至循礼门。可旧中国积弱深重，华人的声音如隔靴搔痒，根本引不起重视，迁址一事也是不了了之。

经过多方权衡，芦汉铁路汉口总站最终选址在大智门修建，需要区别的是，玉

带门是铁路的终点站，而大智门是旅客上下车的客运站，因而作用和影响要更大。工程由法国工程师萨杜和普多曼负责。

1903年年底，大智门车站正式竣工，主站房是一座充满浓郁法式古典主义风格的建筑。站房比例对称，两端和中部增高为两层。主入口设在正中，并排三洞六扇大门，上方罩雨棚。中部置巴洛克风格钟座，内嵌大钟一口。二层正中开半圆拱形大窗，纵向分割成五段，阳光可通过玻璃射入候车大厅内，采光效果很好。檐口沿大窗的弧度设计成弧型，中部立门匾，内刻“京汉火车站”五个大字，门匾上方卧一只苍鹰，展翅欲飞，显得俊美威严。建筑最引人入胜的地方是大厅四角的塔楼。塔身上开长方形大窗，并在腰线处开小圆窗，塔楼顶部设凉亭，上罩四面坡穹顶，穹顶上还开有圆形的小窗洞，顶部的塔尖挺拔向上。塔楼的设计使建筑立刻具有了纵向的美感。屋顶高低起伏，不设外挑檐，周围有栏杆式女儿墙围绕。室内正中一层为候车厅，并与两段相连，二层在大厅两侧，楼下售票，楼上办公。大楼竣工后，立即成为整个京汉铁路上最大的亮点。2001年，大智门车站被列为第五批全国重点文物保护单位。

平汉铁路管理局

1909年，京汉铁路实行自治后，清政府分别在北京和汉口设立京汉铁路北局和南局。1931年，平汉铁路统一管理后，南京国民政府在汉口设立平汉铁路南局。局址位于今汉口胜利街174号。

旧址建于1920年，由我国设计师夏光宇进行设计。为四层砖混结构建筑，折中主义风格。入口处内凹，门厅由四根粗大的塔司干石柱支撑，显得严肃有力。底层采用拱券结构，两侧外凸楼体上的拱券巧妙地与道路结合，形成拱廊式的过街楼。外墙由青灰色铁砂砖砌筑，工艺精细。窗间墙壁上的装饰十分别致，犹如环环相扣的丝带，将质感强烈的石材表现得十分柔美。建筑现由武汉铁路局汉口生活段使用。





胶济铁路



(胶济铁路全图)

胶济铁路主线长 395 公里，加上张店至博山的支线，共计 441 公里，全路建有 55 座车站，设计为单线，轨距采用标准的 1.435 米，整个工程造价为 5290.1 万马克。

青岛站

青岛站建于 1900 年，1901 年正式竣工，是一座德国文艺复兴时期风格的建筑，同时体现了当时德国国内流行的自由主义元素。建筑位于基尔路与亨利王子路口（泰安路与广西路口），由主站房和钟楼组成。站房为两层楼房，候车大厅居中，两侧为票房与值班室，二楼为车站办公室。主入口由三个连续的大型拱门组成，上方为仿木架构大山墙，形成了建筑的一个构图中心。屋顶为四坡顶，坡度陡，开老虎窗，覆



2008 年改造后



旧貌

杂色琉璃瓦。南侧钟楼的设计灵感源于德国的教堂，但并未拘泥于教堂的烦琐和沉重。塔尖高耸，连同塔身共高 35 米，四面大钟向人们准确地报告时间，下部开有三排细长的竖窗，钟楼的基座、窗边、门边以及山墙和塔顶的装饰都用粗大的花岗石装饰。车站前设一花园广场，一眼望去，视野十分开阔。

大港站

如今的大港站只是胶济铁路上的一个四等小站,但从历史上看,它却是名副其实的“胶济第一站”。大港站始建于1899年,1900年竣工,它是胶济铁路现存唯一跨越了三个世纪的车站。大港火车站旧址位于青岛市北区商河路2号,站房为三层砖木结构建筑,带地下室及阁楼,属德式风格,建筑面积978平方米。入口处设有两个大型拱门,墙裙及拱券用粗大的花岗石块装饰。入口上方是一个巨大的阶梯式山墙,顶端为三角形,开有竖窗。楼内有木制旋转楼梯,红漆地板。



坊子站

坊子火车站建于1902年,为德国二级标准车站。如今站区内仍保存有主站房、列检段、仓库、车库、维修车间、电报大楼、车站工作人员住宅等建筑,尤其是保存下来的铁路转盘和后来增设的扇形机车库,是现在胶济铁

路全线唯一保存的遗迹。坊子站的建筑多为德式风格的工业建筑,主站房为单层建筑,黄色拉毛墙面,正中立有两座高大的山墙。机务段长办公室充分展示了石头装饰的艺术效果,建筑的门套、窗套、墙裙、山墙、甚至连阁楼的窗户都用不规则的石块装裱,在坊子近代建筑中显得与众不同。这两座建筑是站内保存较为完好的。除此之外,其他建筑均有不同程度的风化破损。车辆维修车间已经成为危房,变成拾荒者的住处,上煤平台和车库、转盘已经完全废弃,站长的住宅也已经成为危房,只有外露的精致木架和精美的阳台还依稀显现着曾经的浮华。



(仓库)



(车辆维修车间)



黄台站

黄台车站位于今济南市区东北部，山大路北端。是一座1905年建成的百年老站。黄台站原名东关车站、济南东站（不同于今济南东站），主体建筑高两层，局部一层，碎石墙基，拉毛墙面。一层部分为售票厅和候车厅，二层部分的底层是行李房和客运室，二层为职工宿舍，木质地板，有旋转楼梯上下连通。连接候车室和站台的大门处建有一

座别致的门厅。门厅为石砌，三面开拱形门，正面两侧立扶壁，顶部是造型特异的小山墙，山墙两侧还各有一座方形尖塔。建筑的门窗多为拱形，屋顶原为四坡传统小灰瓦屋面，夹角上的吻兽花脊具有济南地方特色，屋顶上开有老虎窗。车站一侧今黄台车站派出所的建筑也是当年车站内的附属建筑，粗石基座，拱门入口，屋顶变幻丰富，德式风格明显。



（黄台站）



北关站

北关站原名小北门车站，建于1904年，现存旧址为1930年改建后的建筑。建筑立面十分简单，施工质量也谈不上很高。正中为候车室，略微向外凸出，北关站与胶济铁路有着3米的落差，旅客进站要先经过大楼梯才能登上站台，十分不便。东西两侧的房屋为车站工作人员的办公室及宿舍。

胶济铁路济南站

胶济铁路济南站始建于1904年，早期的站房为单层，砖木结构，设计比较简单。1914年，新站破土动工，1915年正式竣工。车站是一座古典主义风格的建筑，立面处理比较灵活，东西两侧并未完全追求对称。中路凸出，作对称处理，底层为花岗石基座，连续开三个半圆拱门，拱门间饰以粗大的石块。由拱门进入是候车大厅。二层为高大的柱廊，六根爱奥尼克石柱挺拔有力，涡卷状的柱头承托起上部厚重的

檐口。檐部中间弯成圆形，内嵌钟表，雍容华贵。阳台内分列着一个拱门和两扇平窗，彩色玻璃都是从德国进口的洋货。建筑西侧高两层，是铁路管理部门、办公室及旅馆部分，东侧为单层，长度略短于西侧，用途是餐厅和贵宾候车厅。孟莎式大屋顶上开有曲线形的老虎窗。建筑既有古典主义的严谨和风雅、变幻的大屋顶，非对称的布局和细部的装饰又增添了建筑的灵动性。

这是中国现存比较经典的火车站建筑了。

