

伦敦地铁

——银禧延长线

The Jubilee Line Extension

[英] 肯尼斯·鲍威尔 著
吴晨 译

中国建筑工程出版社



伦敦地铁

——银禧延长线

The Jubilee Line Extension



伦敦地铁

——银禧延长线

The Jubilee Line Extension

[英] 肯尼斯·鲍威尔 著
吴 晨 译

中国建筑工业出版社

著作权合同登记图字：01-2007-1948号

图书在版编目 (CIP) 数据

伦敦地铁——银禧延长线/ (英) 鲍威尔著; 吴晨译. —北京: 中国建筑工业出版社, 2008

ISBN 978-7-112-10016-3

I. 伦… II. ①鲍…②吴… III. 地下铁道—铁路工程—伦敦 IV. U231

中国版本图书馆CIP数据核字 (2008) 第045739号

Copyright © 2001 Laurence King Publishing Ltd., formerly known as Calmann & King Ltd.

Translation © 2008 China Architecture and Building Press

This book was produced by Laurence King Publishing Ltd., formerly known as Calmann & King Ltd., in association with the London Transport Museum

The Jubilee Line extension by Kenneth Powell

本书由英国 Laurence King 出版社授权翻译出版

责任编辑: 姚丹宁 程素荣

责任设计: 郑秋菊

责任校对: 李志立 王 爽

伦敦地铁
——银禧延长线

[英] 肯尼斯·鲍威尔 著
吴 晨 译

*

中国建筑工业出版社出版、发行 (北京西郊百万庄)

各地新华书店、建筑书店经销

北京嘉泰利德公司制版

北京方嘉彩色印刷有限责任公司印刷

*

开本: 889×1194毫米 1/20 印张: 10 1/2 字数: 367千字

2008年10月第一版 2008年10月第一次印刷

定价: 55.00元

ISBN 978-7-112-10016-3

(16819)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题, 可寄本社退换

(邮政编码 100037)

目 录

序 6

1 绪论 8

2 伦敦地铁 16

威斯敏斯特站 18

滑铁卢站 30

绍斯沃克站 44

伦敦塔桥站 58

伯蒙德希站 72

加拿大·沃特站 84

加那利码头站 98

北格林威治站 112

坎宁镇站 130

西汉姆站 142

斯特拉特福站 152

斯特拉特福补给站 168

部件 180

附属设施结构 186

3 结语 190

4 隧道盾构 196

“我认为建筑师应该是具有坚实严谨的秩序与思考的人——不仅能用头脑和心灵进行构思，并能通过对于重量和体量的连接与重构，以最完美的方式，用他的工作实现所有能够满足人们使用的功能。并且，为了做到这些，他必须了解那些往昔的杰作，并牢牢掌握它们。”

在1960年，当我在威尼斯学习时，一位老师，厄内斯托·罗杰斯(Ernesto Rogers)，曾盛赞阿尔伯蒂(Alberti)500年前对建筑师的定义，认为没有比之更出色的。皮埃尔·奈尔维(Pier Luigi Nervi)有时也会提到它。我曾在罗马为他工作了几年。1990年，从香港回来后，我把这句格言钉在了书桌上。半个世纪过去了，没有其他的定义能比这句话更生动地形容朱比利延长线也被称为银禧延长线(Jubilee Line Extension)项目中建筑和工程的创意了。朱比利延长线工程包括一座机械修配厂、一个控制中心和11座车站：威斯敏斯特站、滑铁卢站、绍斯沃克站、伦敦塔桥站、伯蒙德希站、加拿大·沃特站、加那利码头站、北格林威治站、坎宁镇站、西哈姆站和斯特拉特福站。这11座车站中有九座是中转站，由此也令它成为唯一一条连接现有的所有地铁线的线路了。有四座车站附

近建有附属公共汽车站。

延长线的路线和车站将维多利亚时期的建筑与现代世界完美地连接在了一起，共同迈向未来。当滑铁卢和伦敦塔桥铁路干线车站的售票大楼在巨大的19世纪拱顶地下室中渐渐成形时，新的车站也在先进的建筑理念指导下建成了。

从一开始，主席威尔弗雷德·牛顿爵士(Sir Wilfrid Newton)和总经理(后为首席执行官)丹尼斯·滕尼克利夫(Denis Tunncliffe)，完全赞成新的延伸线应采用最新技术。作为现有地铁线的延伸部分，能够取得的成果是有限的，但新建车站需要强调具有先进的自动扶梯和逃生设施的更为现代的空间。

这一观点使他们很早就支持聘请建筑师领导车站设计策略的想法，尽管他们一开始是十分期望遵照在香港的先例，在惯常市政工程方案的基础上，以一个统一的主题设计所有的车站。然而，在我离开香港之前，就已经下定决心提出另外的建议了，拖延了几个月以后，终于决定，延伸线上的11座车站每座都应该作为独立的个体进行设计，但相互之间以内在的理念和必要的元素进行关联。每座车站都应该是独特的，且彼此之间相辅相成，同时能够

清晰地表达伦敦地铁的最高品质。其中一些车站应该得到更多的投资。每座地铁站和修配厂都应委托不同的建筑师。

这样做的理由，是有充分的理论和实践依据的。只委托一位建筑师太容易受到指责，也会影响解决问题的态度。在最有利的环境下，环境因素会造成难以实现优秀的地铁站规划的结果，同时也还需要艰苦卓绝的工作才能达到目的。在这种情况下，如果我们只给自己预留了很短的时间来完成施工设计，就会很难达到高水平的结果，也不能聘请许多建筑师参加了。1990年，对设计延伸线和地铁站感兴趣，并且回应了我们委托工程与建筑顾问广告的建筑师少之又少，令人失望。尽管当时经济严重衰退，建筑工程数量很少，仍然于事无补。对建筑界而言，一条建于20世纪70年代的地铁线的延伸工程毫无吸引力可言，更何况这条地铁本身就是由更老地铁线路跨越不过人喜欢的伦敦东南区和东区10公里拼凑而成的。然而，我们向他们解释了延伸线的内在潜质，并告知如果他们不能提供任何帮助，那么这个项目就将告吹，直到有人关心真正的建筑和地铁线为止。

于是我们建立了一套小范围的竞赛与资格预审制度，伊恩·里

奇 (Ian Ritchie) 和后来的罗·海伦 (Ron Herren) 是最先参与项目的建筑师。由此激起了建筑师的好奇心,并提高了项目的地位。慢慢地,其他同样优秀的建筑师也逐渐跟进最终形成了一个团队:克里斯·威尔金森 (Chris Wilkinson)、Troughton McAslan; Alsop Lyall & Stormer; 诺曼·福斯特 (Norman Foster); 海伦事务所 (Herron Associates); va Jiricna; 伊恩·里奇 (Ian Ritchie); 理查德·麦科马克 (Richard McCormac); 威斯顿·威廉姆斯 (Weston Williamson); 迈克尔·霍普金斯 (Michael Hopkins); 而迈克尔·曼瑟 (Michael Manser) 和奥雅纳事务所 (Arup Associates) 也签约了滑铁卢站的室内设计,和伊恩公司 (Ian) 做伦敦塔桥站的设计。有些公司规模较小且不太知名,而有些则通过朱比利线为人所知。签约的时候,Will Alsop 还没有赢得他在马赛的大项目。更多著名的事务所则比较勉强,需要进一步的劝说才肯加入,但一开始则成就惊人,如诺曼·福斯特。

我们并没有特别偏爱“交通建筑”的设计师,因为这样做将排除大都市中多数有能力的建筑师。没有一位建筑师是仅仅因为声望很高而被选中的。我们寻求那些观点相近的建筑师,并认为

他们应该能出色地完成工作,并对理解工程方面的问题有足够的的能力。总之,他们被挑选出来组成一个宽松的团队,具有源于对工程的共同热情和了解的突出特点,而作为个体,又具有适合解决每个车站的特点问题的倾向。

以我的经验而言,地下工程的工程师不是自己进行空间布局的设计,就是聘用令他们感到舒服的言听计从的建筑师,其结果经常就是建造了迷宫般的地下通道和特别没有形式感的空间,又通常以一些含混的外表装饰作为解决方案。与之相反的是,在朱比利延伸线项目中,开放式的策略——允许这个国家最优秀的建筑师完全由自己掌控设计,从街道空间到站台各层——取得了一系列大胆而充满智慧,同时高度实用的设计作为回报。

1992年9月公布了这些设计和选择的建筑师,得到了广泛的赞誉。皇家艺术委员会称赞该项目为“一个处在最佳状态、最开明的业主的榜样,(我们)祝贺伦敦运输局以富有灵感的努力重现了战前在弗兰克·毕克 (Frank Pick) 领导下的伦敦地铁所取得的卓越成就”。

除了将建筑与工程进行合作的构思——将日光本身作为结构性和方向性的设施——设计还优

先考虑了丰富、容易理解的地下空间、明晰直接的乘客线路,充足的自动扶梯(总共118座,比原先增加了40%以上),无障碍电梯和各处保安装置,尤其还有设有特殊保护的逃生路线。我们优先考虑了以上因素的设计——因为车站一旦建成就无法添加了——而不是依靠事后精美的装修。的确,只要有可能,就尽量将市政设备暴露出来——使车站尽量简朴,而不是大肆装潢。

最后,在回溯工程设计初始理念的过程中,建筑师对工程师设计的再审查作出了相当多的贡献。他们限定了空间,并进行了重新利用。

好几代人以来,地铁基础设施工程被锁定在了一个牢不可破的方案模式中,未曾改变也不可改变。但朱比利线所做的就是要创造一种新局面,使静止、冷漠的重型工程项目通过建筑的构思变得创意迭出、积极活跃,设计杰出。

当朱比利延伸线项目结束时,丹尼斯·滕尼克利夫 (Denis Tunnicliffe) 回忆道:“我马上就被眼前的景象俘获了,并充满热情地想要表达出来,综合了建筑、设计和工程的杰出构想,本身就是最好的视觉传达——我不能说自己在加入延伸线项目之前就对该建筑设计有很大的兴趣,但我

总有一些设计的感受。然后,罗兰没费太多功夫就说服了我,不要有认为‘霍尔顿知道得最清楚’的倾向,以及反对他们对于连贯性的要求。我们想要一种面向未来而非回顾过去的设计语汇。而我们也第一次在伦敦地铁的历史上有足够的空间和机会完成这一工作;这也是建筑之所以如此坚持己见的原因,简而言之,即它们将在未来成为自信心的伟大表现。我们的车站足够大,能够满足未来100年伦敦人的需要。在这一创新之中,仍然有深远的连贯性。延伸线的工程表明,正如过去也常有的情况,地铁能够左右我们这个伟大城市的更新和复兴,这一力量是绝无仅有的。”

几天以后,《观察家》的一位专栏作家写到:“朱比利延伸线的车站应有尽有——优雅、庄严和决心”。后来这位作者又接着说,“也许正是千禧穹顶使人们成了摩天轮的普遍爱好者。摩天轮就是你所看到的样子。它与政治无关,也令人愉快地毫无说教。然而,最受欢迎千禧年景象已经变成了……加那利码头地铁站。它真正满足了人们的想像。每个人都能买得起票。这才是真正的人民的建筑”。

罗兰·鲍莱蒂 (Roland Paoletti)

2000年3月

1

绪 论

伦敦地铁是伦敦人与生俱来的权利之一，也是任何一个来到伦敦的人很快就会认为理所当然、叹为观止、时刻关心并对其产生某种情结的事物。从第一批蒸汽机车穿过伦敦街道的地下，推动了一场出行方式的革命起，至今已经有超过125年的历史了。地铁形成了连续的系列，朱比利地铁延伸线(JLE)是其中最晚的一个章节。

铁路造就了现代伦敦。早期维多利亚时代的伦敦是一个紧紧地塞满了富人和穷人的蜂箱，后者集中在一些地区——斯特兰德大道、考文特花园、南岸、城市边缘地带——现在是这座首都商业和公共中心的一部分。出于卫生和市政发展的考虑，贫民窟必须清除——大都会线和法灵顿地区霍尔本高架桥的建设搬迁了原先挤在348座房屋内的4000人，房屋后来拆除了，必须解决这些人的出行问题。因此，用廉价的火车线路与内环线（现为环线地铁）上的车站连接就是解决该问题的措施之一。从19世纪70年代至今，新的工人阶级郊区——正如格罗史密斯兄弟所著《小人物日记》中普尔特先生居住的地区一样著名——扫清了许多搬迁者。世纪末，伦敦郡议会管辖的有轨电车提供了一种负担得起的新交

通方式，它们的运行线路形成了这座都市的新地图。最后一辆有轨电车消失于半个世纪以前，尽管它们也有可能重新出现。但“地下铁”继承了它的工作。它对伦敦地图的重新定义有积极的作用，朱比利地铁延伸线将证明这一点。地铁创造了全新的伦敦地区——比如南坎辛顿区（过去的布拉姆顿）和克莱芬南（巴特西的一部分）。对许多伦敦人而言，住在地铁半径范围以外是不可接受的。

在1918年以前，来到伦敦的游客就被建议应该利用“地下电气铁路的精巧系统，有来往频繁的列车，提供了廉价而迅速的运输”。丹麦建筑师斯蒂恩·艾勒·拉斯穆森(Steen Eiler Rasmussen)（曾于1927年来到伦敦）有过著名的评论：“惟一真正现代的构筑物，总的来说，并非建筑物。对伦敦来说，（地铁的）意义比所有勒琴斯(Lutyens)的工作和英国其他著名建筑师的工作的总和还要重要。”

到20世纪20年代，地铁系统的必要框架已经稳固形成了，地铁线由C·T·叶克斯(C.T.Yerkes)在1890年至1907年之间建成，并形成系统。采用的线路部分是由伦敦的地理和地质决定的。挖掘隧道的技术来源于由Marc Isambard和Isambard

Kingdom Brunel为具有初创性的泰晤士隧道的发明（经过18年的建造于1843年开放的），在密实伦敦黏土层很有效果。但是布鲁内尔的计划强调了如何从地下穿过浸满水的沙土和港口区的砂砾地——朱比利地铁延伸线工程在这个问题上取得了关键性的突破，地铁在伦敦南部的作用仅限于地铁北线(the Northern Line)而已。

地铁与工程学有关。建筑学果真如拉斯穆森(Rasmussen)所暗示的那样，与地铁建设毫无关系吗？自从19世纪30年代人们开始建设铁路以来，他们就提出了这个问题，而答案是否定的。令后来所谓的“功能主义者”恼火的是，轨道交通的建筑并没单纯地表达实际的需要，而是变成了铁路交通在这座富有维多利亚时代特色的城市中所代表的公众角色的宣言。

在1865年至1868年建成的圣潘克拉斯车站，艺术与工程学的融合不仅仅体现在站台雨篷的设计上（由工程师W.H.Barlow和R.M.Ordish主持），由大尺度的铸铁和玻璃构成的结构横跨在一座座巨大的砖砌拱顶上。而1868年至1874年由乔治·吉尔伯特·斯科特爵士(Sir George Gilbert Scott)设计建成的格兰酒店，将哥特风

格的装饰与铸铁结构的广泛应用相结合，也同样如此。

伦敦地铁形成统一的系统后，由莱斯利·格林(Leslie Green)在20世纪的前10年中设计了最早的40多座车站，它们形成了一套相同的建筑表达方式，其中许多仍然在钢结构框架中用釉面砖延续并表现了古典主义的建筑语汇。随之诞生了设计风格连贯的地铁建筑的思想。它是“伦敦地铁神话，条理分明，值得尊敬，宽容平和，热心服务，为伦敦人提供的公共交通系统的形象”的一部分。弗兰克·毕克是这一思想的推动者，曾于20世纪20年代中期和第二次世界大战期间担任伦敦乘客运输委员会主任²。毕克最钟爱的建筑设计合作者是查尔斯·霍尔顿（其他的事务所也得到过委托）。霍尔顿的名字已经与伦敦地铁紧紧地连在了一起，不可分割。在北线莫尔顿延伸线工程中(1923—1926年)，他的任务是设计古典主义的售票大厅——建筑设计也仅限于到扶手电梯为止。关于这些建筑设计，毕克说，“既不是对过去的可笑模仿，也没有以对格调的伤害而破坏现代感。经过皮克迪里线地面车站的建设，如苏布瑞镇站(1931年)和亚诺斯树林站，霍尔顿的职责范围拓展到了站台的细部设计、照



原来的帕丁顿车站（1868 年建成，现已无存）是第一阶段伦敦地铁建筑的典型。布鲁内尔的铁路干线终点站的优雅附属建筑物。

到 20 世纪的前 10 年，在莱斯利·格林的努力下——在查克农场车站——一座杰出的新古典主义的地铁建筑产生了。



明、座椅等方面。

由于受到当时荷兰和斯堪的纳维亚建筑的影响，霍尔顿创造了植根于古典主义传统的现代建筑，远离了现代主义运动的对技巧的追求。

尼古拉斯·佩夫斯纳 (Nicholas Pevsner)，在 1943 年曾撰文将霍尔顿的方法形容为“有效的、毫不妥协的现代，却依然与乔治亚式砖石房屋的特色保持内容的一致。”³ 霍尔顿的风格与特定的英国式的现代性相一致——敏感、谨慎、适度——尽管它也是不仅活跃在荷兰和瑞典，也同样兴盛于德国和意大利的现代功能主义学派的一部分。霍尔顿设计的地铁站已经变成了一种象征，而霍尔顿/毕克联盟的普遍特征，至少在理论上，为伦敦运输局的设计理念奠定了基础，直到 20 世纪 60 年代维多利亚线的建设为止——霍尔顿事务所的最后一个设计完成于 1961 年。富有深意的是，霍尔顿的传统在朱比利地铁延伸线的总建筑师罗兰·鲍莱蒂那里没有发言权。尽管有一些批评者质疑选用一批不同建筑师，鼓励多样性而非统一性的决定是否正确，朱比利地铁延伸线项目还是不可避免地要与在两次世界大战之间进行的建设项目相比较。

维多利亚地铁线，始建于 1962 年，完成于 1971 年，它是伦敦运输系统中具有战略意义的一项重大成就，尤其是它在国王十字车站、圣潘克拉斯站、优斯顿站和维多利亚站，以及伦敦西区之间的快速线。在项目的设计阶段，在来自设计研究室 (DRU) 的项目顾问米沙·布莱克 (Misha Black) 的影响下，由冷漠单调的现代主义风格主导。设计研究室是一个工业设计组织，一直为伦敦运输局提出建议，直到 20 世纪 80 年代早期为止。只有一座地上车站是新建的（1968 年建设的黑马道站），然而它也毫不起眼。布莱克评论道：“这些地铁站可能会因为看起来单调乏味而受到批评，但我们认为这总比缺乏经久耐用品质，转瞬即逝的流行要可取得多。”⁴

20 世纪 70 年代到 80 年代的地铁建筑，由于没有新建的线路，主要由对现有建筑的翻新和改变风格的工程为主。尽管人们依然尊敬霍尔顿和毕克的贡献，却依然对他们设计的一些车站进行了破坏性的改造，而由此产生的辩论也导致许多车站被列入了保护建筑的名单。（一些霍尔顿设计得最好的车站早在 1971 年就被列入了名单，截至到 1994 年，已有近 50 座地铁站榜上有名。）伦

敦运输局似乎在寻找一种新的特征,而平面造型艺术成为了关键。印刷的金属面板、装饰性的面砖、雕塑甚至马赛克——正如在爱德华·鲍洛齐爵士(Sir Eduardo Paolozzi) 1979年在托特纳姆法院路站(Tottenham Court Road)的委托项目所见——都被用来活跃陈旧的地铁车站。金属覆层和表面涂饰很受青睐,设计研究室曾经主导的纯粹主义被抛弃了。1987年国王十字车站的大火使31人丧生,带来了指导方针向相反方向的陡然转变。直至1990年,伦敦地铁的设计策略都旨在“……营造具有中性色彩和有序标志系统的令人平静的视觉环境”。人们认为车站需要变得比发生惨剧的国王十字车站狭小的空间,更加易于理解,更为明亮和宽敞。毫无疑问,这也影响了鲍莱蒂对朱比利地铁延伸线的设计。直到那时,20世纪90年代早期绝无仅有的几座新车站的手法都只是处于过渡时期,而非创新之作。北线上新建的天使车站,位于一座大型办公楼开发项目的下方,因其特别长的扶手电梯跑道、宽敞的展台和更下一层的广场空间而著称。这是通过向北新挖一段隧道实现的。它的售票大厅则是纯粹功能性的。

在因为道路整改而拆除重

建的,建于20世纪30年代的希灵顿车站(Hillingdon),人们选择了轻质钢和玻璃作为建筑语汇。重建的汉莫史密斯车站(Hammersmith)表面上看起来具有高技风格,却具有对霍尔顿设计的纪念。在所有这些车站中,过去留下的辉煌图景都让位于相当乏味的,全白的表面涂饰了。

连接斯坦摩尔站(Stanmore)和查令十字站(Charing Cross)的朱比利线在代替以前属于贝克鲁线(the Bakerloo Line)的斯坦摩尔支线后,只涉及了有限的新建项目。从贝克街到查令十字街之间的新线段是计划中的快线(the Fleet Line)的第一期,这条快线早在战争时期就在考虑之中。它计划从查令十字站开始,经过奥德乌齐站(Aldwych)穿过中心城到芬彻奇街(Fenchurch Street),然后通过布鲁乃尔的建造的泰晤士隧道,将伦敦东线的新十字支线纳入进来,最后延伸至琉易舍姆站。朱比利线于1979年开放使用。在这之前一年,就正式开始了在查令十字站东侧,实际上是朱比利地铁延伸线的建设,尽管当时它的名称是“泰晤士河线”(the River Line),并计划沿着狗岛(the Isle of Dogs)和皇家码头(Royal Docks)展开,延伸至位于泰晤士米德,由伦敦议会规划的“新城”。



查尔斯·霍尔顿的地下建筑设计仅限于自动扶梯为止——这里(在克莱芬南车站)有令人印象深刻的照明设计。

霍尔顿在皮卡迪里线设计的地上车站,包括萨德伯里镇车站(1931),以其与轨道交通分离的古典主义售票大厅和站台区著称。

对页图

萨德伯里镇车站的售票厅是霍尔顿最出色的作品之一——一个为适应日益增长的郊区而建的高雅的市民场所。



然而工作很快停滞了，直到 1993 年，伦敦地铁系统才开始建设朱比利地铁延伸线。

项目的重新启动是由于老码头区的复兴——1981 年关闭了最后一座还在使用的码头——因为这里产生了新的商业和住宅区，以及特别是位于狗岛的加那利码头的重要开发项目建设。玛格丽特·撒切尔 (Margaret Thatcher) 政府于 1981 年成立了伦敦码头区开发公司 (LDDC)，并对旧码头区超过 2000 公顷 (5000 英亩) 的土地进行了充分的规划和有力的开发。

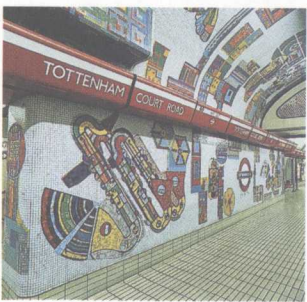
加那利码头项目——有 8 万多平方米 (880 万平方英尺) 的办公建筑，提供 4 万就业岗位——于 1985 年在开发商 G.W. 屈伏斯提德 (G.Ware Travelstead) 的支持下浮出水面，并在社区团体和工党控制的当地权力组织的反对下，迅速得到了伦敦码头区开发公司的规划许可。自从 1989 年奥林匹亚和约克公司 (O&Y) 接受并成为开发商后，终于在旧西印度码头开始了建设工程。在项目获得的巨额政府投入的公共津贴中有一项是码头区轻轨到河岸站 (Bank Station) 的延伸项目，于 1991 年开放，以及在加那利码头地区新建的大型车站，由西萨·佩里 (Cesar Pelli) 设计 (他



20 世纪 60 年代后期和 70 年代早期只有十分有限的瓷砖饰面的设计被允许在维多利亚线实施,但是到 80 年代时,随着爱德华多·鲍洛齐为托特汉姆法院路车站(最下图)设计的极其华丽的马赛克装饰的实施,其他装饰性的设计也相继出现在伦敦西区的终点站。

对页图

20 世纪 90 年代的地鐵建筑囊括了从汉莫史密斯车站奇思妙想的钢结构顶棚(上图)到天使车站注重清晰和简洁的各种风格。



也同样设计了综合体办公项目中高 243 米 /800 英尺的中央塔)。奥林匹亚和约克公司支付了价值 2.8 亿英镑成本中的 40%, 但仍然希望有一条由滑铁卢站延伸来的轨道线。伦敦运输局坚决反对这条对伦敦其他地方好处甚微的单独线路的建设。这一观点得到了 1989 年东伦敦轨道研究会(ELRS)的支持。最终形成了建设从滑铁卢站到斯特拉特福, 中间经过码头区的朱比利地铁延伸线的方针, 尽管针对具体的线路问题还有待进一步的决定, 格林威治半岛也曾一度被纳入其中。

奥林匹亚和约克公司要承担 4 亿英镑的成本。作为回报, 他们对加那利码头站的设计拥有相当的发言权。他们的第一反应就是邀请美国的建筑事务所进行设计, 很可能是西萨·佩里的事务所。正是由于无力支付朱比利地铁延伸线 4 千万英镑的启动资金, 导致了奥林匹亚和约克公司在 1992 年的财政崩溃。加那利码头站对朱比利地铁延伸线的影响也随之得到了重新安排, 结果是, 其作用被大为降低了。在此基础上, 约翰·梅杰(John Major)政府为该项目放了绿灯, 于 1993 年较晚的时候破土动工了。一位城市分析师曾认为加那利码头站是“一种混凝土的欧洲战斗机”, 它

得到了总共 10 万英镑的政府公共补贴:“……作为一座非政府干预的纪念碑, 它将永远引人发笑……”⁵。加那利码头站已经被描绘成了一座撒切尔政府的纪念碑, 尽管它体现的是与撒切尔政府的自由市场议程背道而驰的原则。

由于政府对朱比利延伸线的投入, 使之于 1989 年通过利润绝大部分的规划审批程序并于 1992 年获得最终批准。特定的议会程序为项目的各方面提供了进行再评估的机会: 如取消了在议会广场建设新的威斯敏斯特车站的想法; 确认了地铁线通过北格林威治的方案; 以及坎宁镇车站的形式也得到了确定。地铁线在成本 / 收益方面的问题必须先得到确认。但地铁线更广泛的社会和经济影响只有在工程开始后才浮现出来——格林威治千禧年庆典的计划以及针对斯特拉特福的重要复兴项目加强了这一影响, 而尤其得益于朱比利延伸线的绍斯沃克也在复兴。归功于泰晤士河畔地区的泰特现代美术馆以及其他项目的开发, 使它成为了千年之交伦敦最活跃的地区。20 世纪 90 年代后期对棕地开发的(荒漠的城镇土地或工业地带的再生)强调, 更进一步加强了内伦敦(Inner-London)的复兴。



这些发展都是对伦敦地图进行重新绘制的一部分。无论加那利码头车站是否有价值，它的确从城市向东部地区拉动了投资并为政治家迈克尔·赫塞尔廷 (Michael Heseltine) 的东泰晤士走廊 (East Thames Corridor) 的构想巩固了基础。1998 年批准海峡隧道连接铁路 (Channel Tunnel Rail Link) 伸往斯特拉特福也是另一项重要的里程碑。过去对于像斯特拉特福、坎宁镇和伯蒙德希等地区品质的成见得到了挑战，这些地区现在清晰地出现在了伦敦的地图上。朱比利延伸线的建筑规划也同样要挑战一系列成见，盛赞 21 世纪伦敦活跃的多样性。霍尔顿 / 毕克时代的关键性图景是在以乡村环境为背景的许多新建成的双拼别墅中，一座新建的郊区地铁站——地铁成为了一个迅速扩张、郊区化大都市的整合力量。而与此相应的朱比利延伸线的愿景也许可以在伯蒙德希车站或坎宁镇车站得到体现，他们是伦敦再次自我发现的标志，更是使伦敦地铁运输局认识到如果不想让一种伟大的传统沦为“口号”就必须使其常变常新的象征。

注释：

1 圣安德烈 (Andrew Saint)，地铁对伦敦的意义，《伦敦地铁》，66(1996) 版，S. Brandolini，第 24 页。

2 同上，第 29 页。

3 尼古拉斯·佩夫斯纳 (Nikolaus Pevsner)，《欧洲建筑》(修订版)，(Harmondsworth 1945)，第 218 页。

4 摘自 D. 劳伦斯，《地铁建筑》，(Harrow 1994)，第 168 页。

5 克里斯多夫·费尔德斯 (Christopher Fildes)，《每日电讯》，1999 年 3 月 6 日。

关于朱比利延伸线的规划历史，参见约翰·威利斯 (Jon Wellis)，《朱比利地铁线的延伸》(London Transport 1997)。

关于伦敦码头区开发公司和加那利码头有争议性的历史，参见彼得·霍尔，《文明中的城市》(London 1998)，第 888—931 页。

2