

Berlin Hauptbahnhof

柏林中央火车站

罗兰德·霍恩 (Roland Horn) ◎ 著

尹学军 高星亮 高洁 ◎ 译

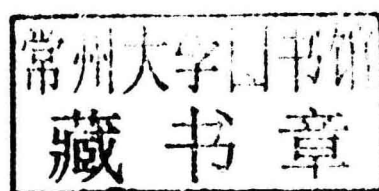


中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

Berlin Hauptbahnhof 柏林中央火车站

罗兰德·霍恩 (Roland Horn) © 著

尹学军 高星亮 高 洁 © 译



北京市版权局著作权合同登记 图字:01-2011-0846

图书在版编目(CIP)数据

柏林中央火车站/(德)霍恩(Horn,R.)著;
尹学军,高星亮,高洁译. —北京:中国铁道出版社,2012.7
ISBN 978-7-113-13737-3

I. ①柏… II. ①霍… ②尹… ③高… ④高…
III. ①铁路车站:客运站—建筑设计—柏林 IV. ①U291.6

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第214101号

Berlin Hauptbahnhof @ 2006, Nicolaische Verlagsbuchhandlung GmbH, Berlin

All rights reserved.

书 名:柏林中央火车站
作 者:[德]罗兰德·霍恩(Roland Horn)
译 者:尹学军 高星亮 高 洁

责任编辑:郑媛媛 电话:010-51873179

封面设计:王 岩

责任校对:张玉华

责任印制:赵星辰

出版发行:中国铁道出版社(100054,北京市西城区右安门西街8号)

网 址:<http://www.tdpress.com>

印 刷:北京盛通印刷股份有限公司

版 次:2012年7月第1版 2012年7月第1次印刷

开 本:850mm×1168mm 1/16 印张:11 字数:264千

书 号:ISBN 978-7-113-13737-3

定 价:200.00元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社读者服务部调换。

序 言

西南交通大学副校长 蔺安林教授

一个城市火车站的演变,往往是这座城市工业化发展的写照。作为世界上铁路系统最为发达的国家之一,德国为推动该国铁路运输发展,在不同历史时期火车站扮演了各种重要角色,同时见证了许多重大历史事件的发生。在总结各国铁路发展及站场建设的经验基础上,柏林中央火车站以其不可替代的交通枢纽地位、城市规划的重要角色、大型建筑设计艺术和建造技术的典范作用成为现代化铁路客站的集大成之作。

罗兰德·霍恩通过长达8年的跟踪拍摄,从各个视角观察记录了柏林中央火车站这项伟大工程的实现,并结合德国乃至世界铁路客站的发展沿革,比较、思考了其中的得失后撰写此书,该书引用资料翔实,叙述严谨,图片丰富,将工程科学与艺术的视角完美结合,是一部上佳之作。

近年来,在铁道部“以人为本,综合体现功能性、系统性、先进性、文化性、经济性”的客站建设理念指导下,我国也相继建成一批大型综合铁路客运枢纽,是新时期铁路网建设的重大成就。但充分吸取发达国家的先进技术和设计经验,特别是学习德国铁路客站严谨、系统的工程建设理念,对我国当前的铁路建设仍然大有裨益。

尹学军教授和他的团队为了将柏林中央火车站先进的建设经验介绍到我国,不辞辛苦地对该书进行了翻译。尹教授曾负笈德国并在那里工作多年,对该国的工程建设情况有深入了解,从他给我的手稿看,译文字字珠玑,反复推敲,体现了他严谨细致的学术风范。

最后,相信这本书的推出,会有益于广大读者,有助于我国铁路建设。



译者的话

2006年5月26日,德国柏林中央火车站落成剪彩。这座历时11年、耗资7亿欧元、建筑面积17.5万平方米的五层钢结构玻璃建筑,已成为欧洲最大的现代化火车站。火车站位于柏林市中心的施普雷河河畔,毗邻总理府,离著名的帝国议会大厦、勃兰登堡门和菩提树大街仅有十几分钟的路程。

柏林中央火车站占地1.5万平方米,位于南北和东西铁路的交叉点上,是一座大型综合性立体换乘中心。每天将有近500列高铁、800列轻轨列车和1000列地铁列车进出,可接送30万名乘客。主体结构由换乘中心和双塔楼组成。换乘大厅上下5层且相互贯通,最上面一层为标高10米长450米的東西向高架站台,可同时停靠东西方向开行的4列高铁和城际列车以及2列市区轻轨列车。最下面一层为标高负15米的4个南北方向的地下站台,用来停靠南北方向开行的高铁和城际列车,并且与同一层的地铁和轻轨直接相连。中间三层为换乘层,有各种商店和服务设施,各层之间通过54部自动扶梯43部直梯和6部观光电梯相连。换乘大厅的设计实现了最短距离转车,旅客最多只须走一列火车的长度。

在柏林中央火车站的建设过程中,摄影师罗兰德·霍恩伴随拍摄达8年之久。本书不仅用精美的照片展示了这座设施完备、外观美丽的中央火车站,更多地反映了建造历程。激动人心的建设场景体现了建设者工作的艰辛,某些细节描述透露了“德国制造”这一誉满全球的品牌背后隐藏的严谨工作态度,如为了保证基础的施工质量,某些施工阶段由潜水队在20米的水下全程24小时进行观测。柏林中央火车站建于原勒尔特火车站的旧址上,本书还回顾了原勒尔特火车站及柏林市轨道交通的历史,同时为了对比,还介绍了其他一些世界上著名的火车站建筑。

本书由尹学军、高星亮、高洁翻译,由郭爱成校对。译者曾在德国学习工作多年,多次在柏林中央火车站换乘,充分感受到了中央火车站建筑设计之完美、施工质量之细腻、换乘服务之方便,处处体现了科技以人为本、人与自然和谐的理念。为了保证翻译的准确性,译者还专门对柏林火车站进行了现场考察。希望能借此书的翻译与出版,与国内广大轨道交通建设者一起分享该项目的经验,或抛砖引玉,或可借他山之石。当然该项目建设长达11年之久,无法与国内日新月异建设速度相比,相比之下也可以看出我国集中力量办大事、建设效率高的优越性。

由于译者的水平有限,书中难免存在瑕疵和错误,恳请广大读者批评指正。

目 录

- 1 古老的柏林勒尔特火车站
——建设、运营、拆除及其传奇故事
阿尔弗雷德·葛德华
- 14 欧洲中心:柏林中央火车站/勒尔特火车站
莱因哈德·阿灵斯
- 17 建造过程图片
摄影:罗兰德·霍恩
约瑟夫·霍普
- 19 火车站的建造历程
罗兰德·霍恩
- 62 柏林中央火车站
——城市的象征和新的市中心
法尔克·耶格尔
- 71 世界各地的火车站
——21 世纪初的火车站文化
法尔克·耶格尔
- 79 北纬 52°31'31"东经 13°22'10"
莱因哈德·阿灵斯
- 85 大事年表
- 89 报道的设想
罗兰德·霍恩
- 91 景象
罗兰德·霍恩

古老的柏林勒尔特火车站 ——建设、运营、拆除及其传奇故事

阿尔弗雷德·葛德华

莫阿比特区勒尔特火车站之回顾

在德国第一条铁路——纽伦堡至菲尔特铁路——建成仅3年之后的1838年10月,一辆不起眼的蒸汽火车从最早位于柏林波茨坦广场旁边的“波茨坦火车站”缓缓驶向东南方向的普鲁士都城。从此,柏林的铁路不仅具有历史意义和政治意义,同时也富有令人印象深刻的建筑规划意义。和其他许多诸如伦敦或巴黎的大都会一样,没过多久,仅仅一座火车站已远远不能满足柏林交通运输的需要。因此,随后在普鲁士都城便建立了安哈特火车站(1841)、什切青火车站(1842)、法兰克福或西里西亚火车站(1842),汉堡火车站(1846~1847)。一段时间后又建起了格尔利茨火车站(1866),位于昆斯特林广场的第一座东站(1867),短命的德累斯顿火车站(1875)及1871年建成的勒尔特火车站。这些火车站大部分为私人投资,且是由不同的铁路公司建设的。自1882年开始,拥有多个长途火车站的柏林城市铁路作为东西方向的直径线开始运营。

大部分火车站的名字都很容易解释。然而,安哈特火车站的名字,并不像瓦尔特·本亚明童年时代所猜想的那样,与火车刹车有关

(译者注:德语中Anhalt有停车的意思),而是取自德绍周围的安哈特地区,勒尔特火车站的名字甚至取自于汉诺威王国的一座小村庄。但是,早在1843年,恩斯特·奥古斯特国王固执己见地把它规划为两条长途铁路(汉诺威至不伦瑞克和希尔德斯海姆至塞勒)的交叉点。长293.3千米的柏林勒尔特铁路的主段路,作为最后连接普鲁士都城的干线,于1868年年底建成。作为德国最大的私营铁路公司之一,马格德堡-哈尔伯施塔特铁路公司投资了这条新的路段,想把铁路从柏林延伸到汉诺威和科隆,从而在老资格的柏林-波茨坦-马格德堡铁路公司的垄断之下至少获得少量的利润。马格德堡-哈尔伯施塔特铁路公司必须比其竞争者又快又好又廉价地把大部分旅客和货物经由自己运营的铁路运送到目的地。从地图上可以很容易地看清穿越马格德堡或施滕达耳的这两条铁路的竞争局势,这一状况又持续了十年之久,一直持续到1879~1880年铁路实现国有化为止。甚至在1990年规划柏林与汉诺威之间的高速铁路新线时,还多次提到了同一个问题:是途径马格德堡还是施滕达耳?

从柏林经拉滕诺、施滕达耳和厄比斯费尔德至汉诺威的新铁路不应在不伦瑞克,而是在

勒尔特与现有的去往明登和科隆的铁路衔接，勒尔特火车站的名字由此而来。因此，这一路段的名字也是在建设中从并非无足轻重的交通枢纽勒尔特的衔接中引申而来的。其原因是，自 1866 年以来“汉诺威”这个名字在柏林并不受欢迎：在德国战争中，韦尔夫王国与奥地利联合攻打普鲁士，但是以失败告终。韦尔夫国王不得不退位，汉诺威成为普鲁士的一个省份。

在拟定柏林至汉诺威附近的勒尔特轨道交通方案时，特别是在 1863 年以后，银行家戴维·汉泽曼及其委员会脱颖而出，当然也出现了许多新创办的铁路公司，以竞争其开发权。在这一高度繁荣的时期，铁路是为了那些在波茨坦新兴的股份公司而建设的。马格德堡－哈尔伯施塔特铁路公司想成为柏林至勒尔特双轨铁路的建造商和运营商，但是由于建设投资增加，其资金需从柏林廉价物品公司和柏林商业公司的新股东和传统的萨穆尔·勃莱赫罗埃德银行，以及谢克勒兄弟银行和约瑟夫·雅克银行获得。最后于 1867 年 6 月 12 日，依照敕令办理了从柏林经过施潘道、拉滕诺、施滕达耳和加尔德勒根至勒尔特的铁路建设许可，以及从施滕达耳经过萨尔茨韦德尔到于耳岑最终到不莱梅港的铁路支线建设许可。

当年的柏林勒尔特火车站建在了城市西北方向的施普雷河畔的草坪上，也就是之后所寻找的遗址所在地，离 1846 年投入使用的汉堡火车站（由建筑师纽豪斯、霍尔茨和阿诺尔德设计）与施普雷河的洪堡港口并不远。两座火车站向西的铁路线一直平行延伸到施潘道。大量来自勃兰登堡州的船只运载着砖瓦在港口靠岸，这些砖瓦主要是用于廉价出租房的建设，形成了一幅脏乱不堪的景象。在不久之后成为莫阿比特居住区的施普雷河区域，也就是一直到了 1920 年仍然作为独立城市存在的夏洛

滕堡对面的右河岸，从 1861 年开始才属于柏林辖区。柏林西北郊区曾经——按照卡尔·贝德克尔的旅行笔记《柏林及其郊区》中的记载，“以前只是无关紧要的地方，是工厂和底层民众的娱乐场所，……近十年来处于活跃的繁荣发展中”。实际上，1850 年之前莫阿比特就开始建设大量的乡村别墅和郊外寓所。位于莫阿比特教堂街的工厂最早有皇家铸铁厂，1847 年增加了奥古斯特·博尔西希新铸铁厂和机械制造厂。1887 年又有了卡尔·巴勒大型牛奶厂，城市和市郊的每条街道上随处可见到运输牛奶的车辆。

与柏林其他长途火车站不同的是，柏林勒尔特铁路的终点站不再位于征收税收的城门之前。人们在首都西部边缘地区找到一处建筑用地，这里距离城市边缘施普雷河河谷的“翁德堡穆”地区不远，同样这里的商人也得缴纳国内货物税和交通税。在洪堡港西部的荒芜地带，自 1719 年开始建有一家火药厂，但是在 1839 年火药厂搬迁到施潘道附近。把这一地段出售给私人房地产开发商的打算已然停止，自 1863 年起，城市将该处留作火车站的建设用地。1868 年 7 月 11 日，国王威廉，也就是以后的皇帝威廉一世，再一次颁布了敕令，目的是让火车站接待大厅“在有美感的前提下，其中心线要与洪堡港的河岸平行”（请参阅《柏林与柏林铁路》第一卷，第 266 页），以便使新火车站的立面朝南，正对动物园与勃兰登堡门。

在勒尔特火车站往西不远的地方，是在老火药厂边建成的莫阿比特监狱（1842～1849），该监狱位于勒尔特大街，并且还是一座“模范监狱”，也是著名鞋匠威廉·沃伊特（之后凭借《卡佩内克上尉》成名）曾经被关押的监狱。火车站向南一点，就是于 1873 年在国王广场新落成的胜利纪念柱，也就是 1884 年到 1894 年德国国会大厦建成的地方。靠



莫阿比特勒尔特火车站的位置图,约 1875 年前后

北一点是阿尔森广场,曾经计划建设军队总参谋部,但一直没有建成。

勒尔特火车站的建设给周边地区带来了第一次繁荣。1879 年,在火车站大楼、茵瓦里登大街与老莫阿比特大街之间的空地举办的柏林产品博览会上,工厂主维尔讷·西门子展出了一辆极小的牵引机车,这也是世界上第一辆铁路电力机车。当时在柏林第一批电弧光灯也投入使用,柏林踏上了“电子城邦”的建设道路。1882 年,在位于城市铁路南面的锐角形地带建造了全国性综合展览园 (Ulap) 及华丽的水晶宫,这里也是柏林举办大型艺术展的场所。自 1936 年 6 月 20 日起,综合展览园最终成为“德国航空博物馆”,其中藏有传奇水上飞机“德尼尔 Do-X”(由赫尔曼·戈林捐赠)。现在只剩下新火车站旁边的一条街,以其名字来纪念 1884 年的综合展览园。1889 年,在展览园边的茵瓦里登大街开放了一个拥有公共

天文台的“乌拉尼娅”科普协会会议中心。附近的莫尔特克大桥是在莫尔特克先生在世时于 1888 年至 1891 年建成的。毗邻的是 1892 年开放的圆形“霍亨佐伦美术馆”,美术馆自 1893 年 6 月就已经藏有一幅 150 米的“海上全景画”,从 1899 年起该馆改为“帝国殖民地博物馆”。这些莫阿比特的建筑几乎都不复存在。

柏林“勒尔特铁路中央火车站”

被后人称为“柏林火车站中的宫殿”的中央火车站于 1871 年 11 月 1 日开始投入使用。柏林勒尔特铁路接待大厅的建造者和设计师为阿尔弗雷德·雷特 (1836 ~ 1915)、贝托尔德·朔尔茨和戈特利布·亨利·理查德·拉·皮尔 (1842 ~ 1893),他们在建造过程中并不需要顾及当时的“第一代”火车站建筑物。“他

们属于柏林市第二代建筑师和工程师”(乌尔里希·克林斯)。第一个柏林车站与大厅结构很相似,因此,约翰·威廉·希维德勒(1823~1892)有时也被称为大厅设计的创始人,他是普鲁士最重要的一个钢结构设计师。

第一个对勒尔特建筑加以描写的是建筑师西奥多·奎登菲尔特,1877年他在其著作《柏林及其建筑》中写道:“接待大厅是一个非常宏伟的大厅建筑设计,在建筑设计师阿尔弗雷德·雷特、贝托尔德·朔尔茨和拉·皮尔的领导下,于1869年秋天开工,并于1871年秋天完工。这个大厅有3个站台,5条轨道,并且5条轨道的尽头有一个横向站台。建筑占地面积共达14 883平方米。在大厅的两边各有一座辅助建筑,由行李托运室、休息室和运营室3部分组成。建筑缺少一个大的整体顶棚,所以在外面也可以从建筑学的角度看出这是一个大厅建筑。大厅建筑的顶部是一个加高的半圆,大厅顶部由23个弧形部分组成了长188米、宽38.29米的建筑空间。各部分之间相距5.66米、7.86米或12.58米。大厅最高点距钢轨顶面有27米之高。大厅顶部没有天窗,而是由卷曲薄锌板代替。采光由两侧的半圆形大型天窗及两端玻璃封闭的大门提供。建筑的外部形状为意大利文艺复兴鼎盛时期风格,由水泥砂浆建成,横角线和圆柱是例外,它们由砖块和砂石建造。截面图显示,旅客站台要低于相邻街道的标高,使其达到合理的高度,以便与大厅周围的十字街、茵瓦里登大街和桦树大街(现在的老莫阿比特)相衔接。”

1880年至1882年建成的勒尔特火车站的高站台与深置钢轨,对日后柏林城市铁路的建设起到了极大的作用,甚至到2002年仍保留的勒尔特城铁车站,与长途火车站的大厅垂直,屹立于轨道前部。这座“城堡”装饰着科林斯的圆柱,接待大厅的方形双塔式门上雕刻着

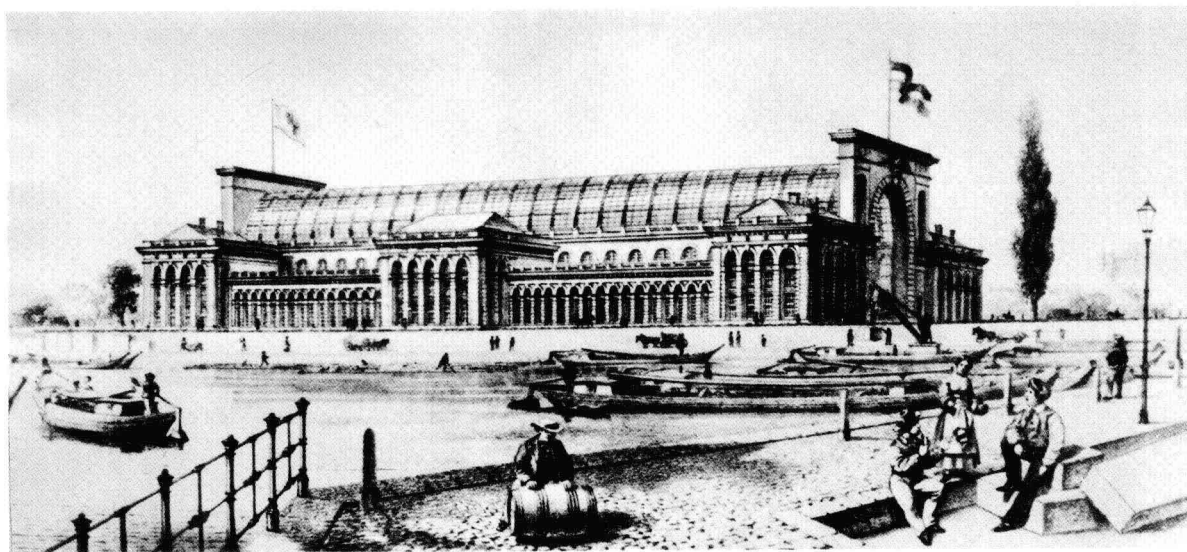
具有象征意义的人物,并挂着带有“马格德堡”和“哈尔伯施塔特”的标牌,暗指铁路公司。“汉诺威”这个词也能在雕刻上看到。由波纹板装饰的大厅内部显得很昏暗。大厅白天采光很少,只能通过开设在两边的无数个很容易弄脏的弧形窗和大厅两端玻璃封闭的大门来采光。

建筑历史学家曼弗雷德·贝格在1980年叙述德国火车站建筑史时,描述了勒尔特火车站的每一种元素:“火车站的两个侧厅,东边的侧厅用于出发的旅客,西边的侧厅用于到达的旅客,这是传统的运输功能。大厅的端头和车辆驶入口,用高大雄伟的立面封闭。中间的纵向大厅向两边凸出并且扩大,北边突出部分的两个大厅作为运营室,南边被用作管理部门办公室,而车辆出发一侧为贵族休息室。东侧房有玻璃遮盖的通道,在这后面是行李托运处,两边分别是候车室和厕所。西侧房设立了行李提取处和接站厅。西侧房之外给旅客提供了出租车候车厅。”

大厅的两个巨型拱门形似桶形屋顶,仅提供建筑造型,并没有合乎道理的用途。给人们一种“可怕的错误信息”(乌尔里希·克林斯)的感觉:这个拱门并没有入口功能,而只是展示了一个简单的古典风格的拱门立面,这对“建筑师们毫无创造性的杂乱思想和创作予以责备”(哈拉尔德·赖西格)。旅客们在出发和到达的时候,都会注意到这两边的建筑物:中间的细长站台是为了特殊火车的停靠而保留的。

尽管如此,勒尔特火车站及它的拱形大厅两端的建筑,成为朱拉·罗赫利茨设计布达佩斯国家火车站立面的灵感,该站于1831年兴建至1884年建成。当然现在的火车东站(Kelleti pu)是更现代更明亮的大厅建筑,并且把拱门作为真正的入口。这一建筑经过几次扩建,如今仍然耸立在匈牙利。

勒尔特火车站除了本身的长途客运火车



1871 年柏林勒尔特火车站,从洪堡港口瞭望

站以外,还包括一个在施普雷草地和老莫阿比特大街(当时是桦树大街)之间的货运站,扩建后被称为“施普雷河河岸货运站”。离这里不远就是美景宫,因此,依照皇帝的命令,沿着施普雷河畔的河岸大街种植了一排树,来装饰货运站的外观。施普雷河边的砖结构货物发运站于 1934 ~ 1935 年由德国铁路建筑师金特·列日建成,迄今仍然屹立在保罗大街上。

除了客运站和货运站以外还有一个列车停车场,它位于西边的骑兵练兵场和东边与柏林市汉堡火车站相连的海德大街之间:这里有快运货物、牲畜和单件托运货物仓库,以及来往于德意志帝国北部和西部的车辆载运货物。市内货物投递通过马车运输来完成。“柏林勒尔特火车站铁路机车修理厂”为蒸汽货运机车和快速列车机车准备的两个半圆形火车机车车库,同样属于火车站外部区域。

勒尔特火车站建成之时,恰好在德法战争胜利之后,俾斯麦在凡尔赛的镜子大厅宣告了德意志帝国的成立。当时若不包括相邻的大城市,柏林市仅有 826 271 名居民。

1871 年 7 月 17 日,柏林环城铁路的东边部分开始运营,以连接大型长途火车站的货运交通。此后,于 1877 年 11 月 17 日完成了第

二部分,即西端至莫阿比特区段。

在当时北环线上的普特利茨大街火车站,旅客可以在勒尔特/汉堡干线上的火车和环线火车之间相互换乘。柏林勒尔特火车站在 1873 年度有抵达旅客 330 197 多位,起程旅客 341 000 位,平均每天客流量接近 2 000 人。

之后的设计师们对勒尔特火车站建筑的评价,确切的说是很差的。因此,曼弗雷德·贝格写道,“从建筑学的角度来说,勒尔特火车站与柏林其他火车站建筑之间有本质上的区别,它们的外形或多或少受到这个城市的古典主义的影响。特别是由古典和文艺复兴鼎盛时期两种风格合成的拱形的折中主义的大厅拱门,赋予了火车不真实的古典主义外表,而在这之内隐藏的只是简单的工程设计。但是这满足了委托人及很多同时代的人们追求豪华奢靡的心愿。与众不同的是,出于节俭的原因大多立面部分只用砖瓦和型砖建成,并通过相应的灰浆和上漆,伪装成石料建筑。”

柏林城铁和勒尔特城铁火车站

虽然 1871 年建成了勒尔特铁路中央火车站、1877 年建成了环城铁路,但是柏林铁路的

建造历史并没有结束。一条新的东西方向的直径线完全改变了国家首都的地形地貌:1882年2月7日开通的柏林城市铁路,从夏洛滕堡经动物园和弗里德里希大街到西里西亚火车站,总长11.26千米,支撑在734座高架桥和无数座桥梁之上。这条东西高架线与从北部进入客运站的轨道在多个钢结构建筑上交叉。同样它也与施普雷河河岸货运站和1886年7月1日开始使用的行李房国有建筑西侧的铁路相交叉。

站内只有一个中型站台的勒尔特城铁火车站是城市铁路沿线的一个车站,于1880年至1882年间紧靠当时已存在十年之久的柏林勒尔特铁路接待楼北墙而建。新车站的围墙用红色缸砖砌成,之后又以明亮的混凝土横脚线装饰。一开始,柏林城市铁路规划者甚至还打算为长途火车也建一个车站,以创造更好的中转条件。但是在落实规划时,只为城铁建成了一个长128米,宽17.5米的拱顶大厅,大厅的设计让人联想到约翰内斯·沃尔梅设计的车站交易大厅(后改名为马克思-恩格斯广场,即如今的哈克广场)。相关材料没有记录下建造者的名字,只知道技术总管是恩斯特·迪尔克森。按照设计,建在下面的长途火车站站台通过两侧的台阶与上面勒尔特城铁站台相连,连接距离相对较短。1928年实施的城市铁路电气化大工程使站台的最终高度大于原设计高度,同时其可利用长度变为160米。

柏林城市铁路的建造和自1879年初国家对马格德堡-哈尔伯施塔特铁路段的接管使柏林勒尔特火车站发生了深刻的变化。普鲁士国家铁路管理局赋予柏林火车站新的使命。1882年建成了夏洛滕堡和鲁雷本之间的曲线连接线,使柏林城铁于同年接纳了所有开往汉诺威和施滕达耳方向的火车。同时,经过短暂的友好协商,通往汉堡和基尔的列车也将经过

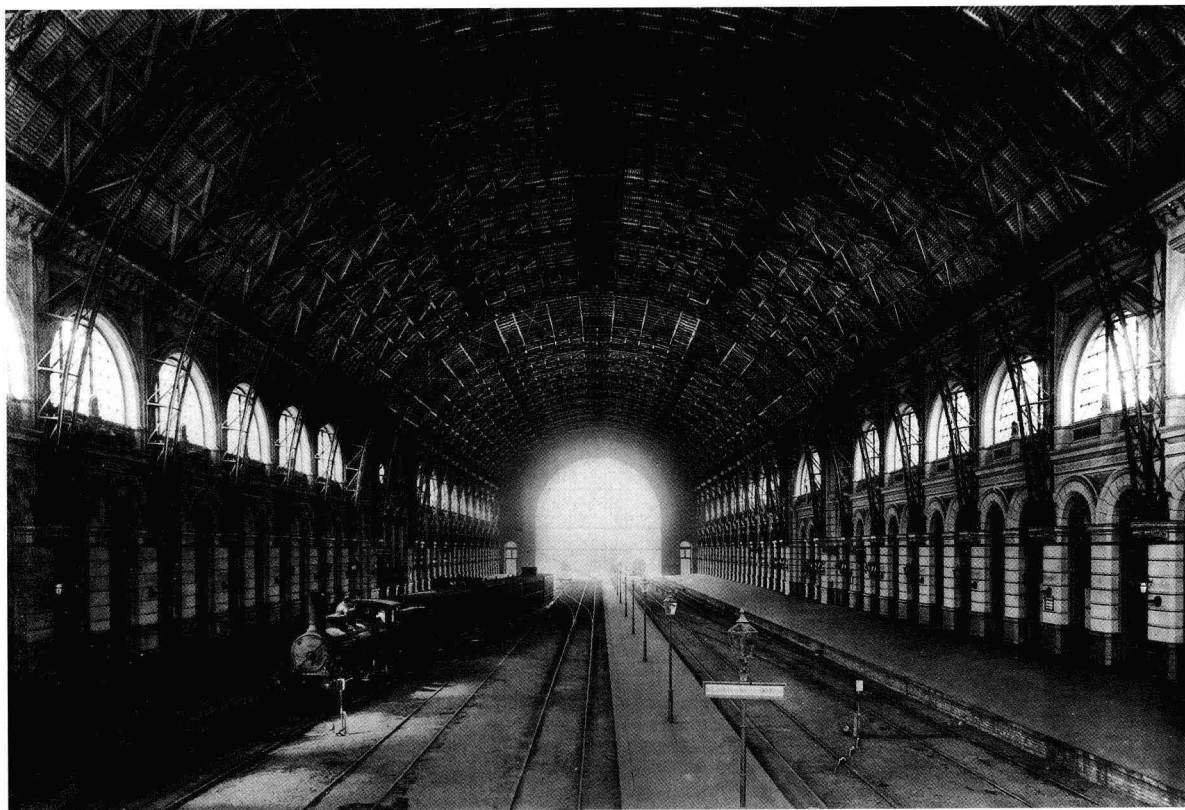
城市铁路,进入尚未充分利用的勒尔特火车站。1884年10月15日,柏林勒尔特火车站取代了位于茵瓦里登大街的汉堡火车站,这座古老的火车站早已不能适应日益增加的客流量了。1906年12月,它被用作皇家交通和建设博物馆,1943年博物馆被关闭,1996年被重新改建为现代博物馆。

汉堡和勒尔特铁路线的首要任务是满足贸易和工业界人员的商务旅行需求,同时也是西北和北部郊区通往柏林市区的交通要道。从瑙恩、施潘道西、伍斯特马克、达尔格夫-德波利茨和施达肯开来的火车,将工人和职员从乡下的居住地运送到勒尔特火车站,乘客再由此赶往位于首都市区的工厂和办公室。令人感到吃惊的是,穿梭于市郊线上的车辆大多为蒸汽机车牵引的老式车厢。它们在二战之后重新运行期间才得以改进装备,配上直流电驱动系统。

柏林勒尔特火车站大事记

1871年11月27日,德意志皇帝威廉一世为柏林勒尔特火车站剪彩,并乘坐专列前往位于加尔德勒根附近莱茨灵根的皇家猎场。4天之后,也就是1871年12月1日,火车站及其到勒尔特的铁路线开放客运,4个星期之后开放货运。最受旅客青睐的是快车和一系列1872年6月1日起运行的开往科隆的特快列车。

而位于施普雷河畔并靠近洪堡港的勒尔特长途火车站却因为其地理位置有些偏僻,始终与大城市生活无缘。但自1884年关闭了汉堡火车站之后,长途火车站成为柏林面向北海和汉堡这座港口城市的大门。沿易北河而建的铁路旁出现了许多旅馆,它们均具有特点鲜明的古典风格,由来自当时柏林-汉堡铁路公司的弗里德里希·纽豪斯主持修建。



勒尔特火车站大厅内的列车,大约摄于 1879 年

第一次世界大战前掌权的贵族和最高统治阶级都将勒尔特火车站用作其往来于柏林和德国北部及西部之间的起点或终点。在车站东南角亭有一间“陛下休息室”,或称作国王休息室。在德国君主制度结束之前,这个车站见证了众多重要的历史时刻:1890 年 3 月 29 日,帝国首相奥托·冯·俾斯麦被皇帝威廉二世免职,就从这里坐上专用的豪华车厢,前往汉堡附近的养老地弗里德里希斯鲁。8 年后,他在养老地逝世,这期间他再也没回过柏林。1905 年 6 月 3 日,梅克伦堡·什未林塞西莉公爵夫人在与普鲁士王储威廉举行婚礼前三天到达勒尔特火车站。如今还能见到纪念 1906 年 2 月 26 日索菲·夏洛特公爵夫人从奥尔登堡搬到柏林的明信片,图片的背景是饰满花环的勒尔特火车站,当时她即将与爱特尔·弗里德里希王子举行大婚。在来自不伦瑞克的汉诺威公爵恩斯特·奥古斯特与普鲁士公主维

克多利娅·路易斯举行婚礼之际,许多来参加婚礼的嘉宾在柏林勒尔特火车站下车,其中包括 1913 年 5 月 21 日到达的英国国王乔治五世及其随从。

在很长一段时间里,笨重的汉堡快车代表着勒尔特火车站的形象。它们由最先进的普鲁士平原快速火车头牵引,时速在一战前就已经达到约 100 千米/小时,这在当时是很了不起的事情。在帝国最后几年中,勒尔特火车站还成为许多来自普鲁士东部贫困省份、波兰和俄国乘客的中转站。他们离开家乡,想去美国碰运气。

自柏林城市铁路开始建设以来,勒尔特火车站的客流量就减少了,一些区域也因此而闲置下来。1900 年以后,一家经营性的“东方贸易博物馆”搬进了进站处的许多闲置房间。一张宣传海报称,这家博物馆“长期展出东方国家产品,非常精彩,不容错过。早 9 点至晚 8 点

开放,不强制购买”。

1914年8月,也就是第一次世界大战爆发后不久,勒尔特火车站里随处可见情绪高昂向西线出发的士兵的照片,车厢外侧张贴着宣扬必胜信念的口号。1918年11月4日以后,也就是德意志帝国战败并覆灭之后,基尔和不莱梅港的革命水兵从勒尔特火车站下车,向柏林宫殿进军。1918年11月,人民海军分队的—个仓储部在勒尔特货运火车站落成。

在魏玛共和国时期,勒尔特火车站重新发挥作用,但并不重要。它在老百姓中的人气并不高。因为去福尔、阿姆鲁姆和叙而特等北海小岛度假,只是上流社会的奢侈享受。大部分柏林人更愿意从什切青火车站出发,去吕根岛或者波罗的海的乌泽多姆岛休闲度假,那里被称作“柏林的浴盆”。

1930年,从勒尔特火车站到施潘道、璆恩、伍斯特马克和加尔腾菲尔德的市郊线共接待了1500万人次。而1929年勒尔特长途火车站接待乘客的总数才不过66.55万,在这之前,1894~1885年89.7845万的接待量已经是无法超越的顶峰了。

1929年6月10日,勒尔特火车站再次成为政治舞台的中心,当天—辆载着埃及国王福阿德的专列到达勒尔特火车站,总统保罗·冯·兴登堡前来迎接。

1926年1月7日,德国铁路局首次在向开汉堡的长途火车上安装了无线电话设备,其沿线的平原地形有利于设备的正常运转。由于这段铁路还允许高速行驶,1932年底以来它成了一些特快列车的试运行线路,勒尔特火车站也经常出现在试运行报告中。后来德国铁路局在这条易北河沿岸的铁路线上投入使用了新型快速交通工具,其中包括自1933年5月15日正式运行的柴油动力火车,老百姓称它为“飞快的汉堡火车”。这列外形优雅并漆

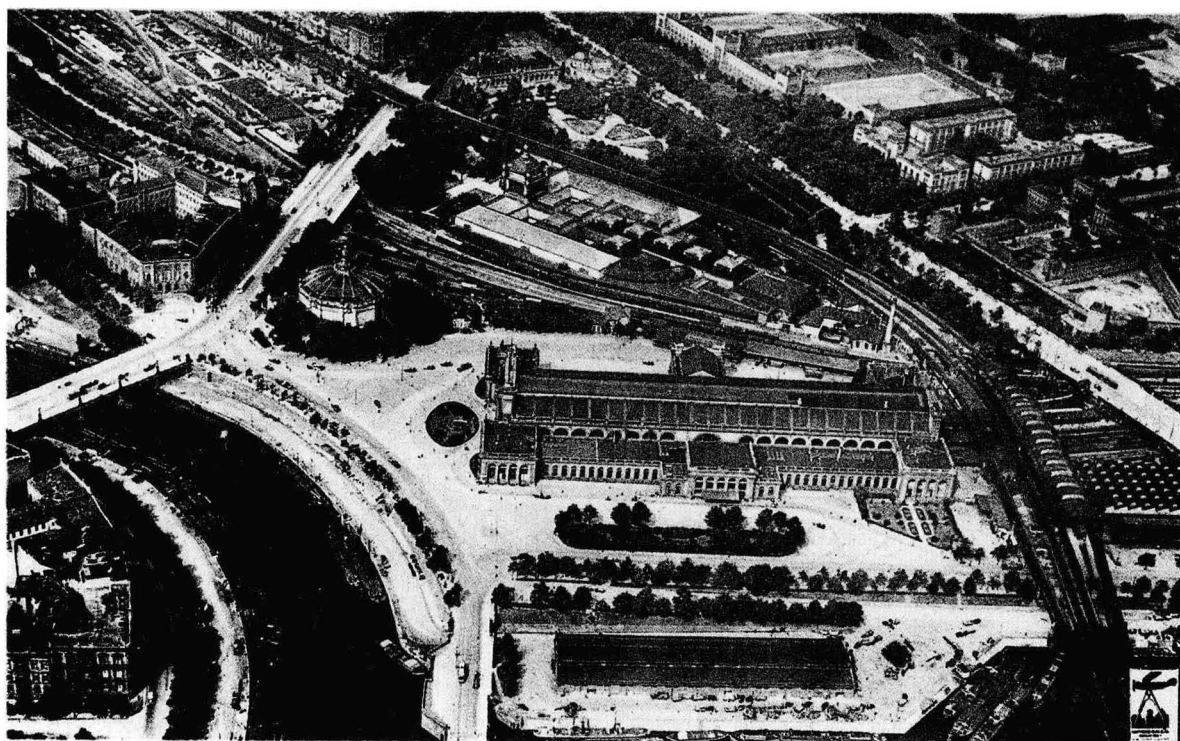
成象牙紫色的快车有一个响亮的编号,即FDt 1,它一直运行到1939年9月二战爆发。它的全程运行时间为2小时18分钟。

1934~1935年冬季列车时刻表的再版至今还陈列在柏林德国技术博物馆里,因为它记录了勒尔特火车站那段每天只发26列火车的历史。列车目的地是阿尔托纳、基尔、汉诺威、威廉港、杜塞尔多夫、科隆和罗斯托克。其中最重要的也许要数晚间运行的长途快车FD 24,它于每个工作日晚上18:07离开勒尔特火车站,20:41就能驶入汉堡火车站,到达基尔的时间是22:40。

1936年5月11日,博尔西希公司设计的流线型火车头在一次德国纳粹宣传性行驶中达到了200.3千米/小时的速度,被称为当时的传奇。从1936年5月中旬到1939年8月底,这个火车头在FD 23和FD 24这对长途快车之前,牵引着舒适的快车车厢和一节餐车往来于柏林勒尔特火车站和汉堡—阿尔托纳。

1937年,勒尔特火车站再次被装饰得富丽堂皇,因为阿道夫·希特勒在这里为刚刚结束访问柏林的意大利独裁政府首脑贝尼托·墨索里尼送行。为迎接从意大利访问归来的希特勒,同样的壮观场面于1938年5月9日再次上演。

1938年,由希特勒发起,总建筑师阿尔伯特·斯佩尔监督执行的首都换新颜计划开始落实。按照这个计划,拥有众多代表性建筑的南北轴线将被从中间截断,柏林老长途火车站的土地也因此被征用,以便在南北环线上至少各建一个新长途火车站。为此,德国铁路局宣布,勒尔特火车站于1940年4月1日起停止使用,随后将启动拆除工程。期间,经过原勒尔特火车站的列车将暂时从观景宫附近的城际铁路12区绕道至施普雷河岸火车站,这样,闲置的勒尔特火车站还可以作为动物园火车



正在举办艺术展的勒尔特火车站和城铁车站,大约摄于 1920 年

站的长途车停车场。但由于战事影响,这项工程最终没有完成。但建设平台立柱直到前几年还可以看到。

从 1942 ~1943 年冬季列车时刻表上可以看到,当时每天只有 16 对列车出入勒尔特火车站,其中 8 对是快车。1941 年,纳粹德国开始驱逐犹太人出境,但并没有使用勒尔特火车站。虽然偶尔有人回忆起那段黑暗时期时称,勒尔特火车站也运送过被驱逐的犹太人。但实际上犹太人乘坐的火车是从柏林北环线上的莫阿比特货运站出发的。

二战后的柏林勒尔特火车站

按现存的记录,对勒尔特火车站周围街区的大规模空袭发生在 1943 年 11 月、1944 年 9 月 12 日及 1945 年 3 月 18 日。在 1945 年 4 月的“最后一战”中,勒尔特火车站再遭重创,因为它离德意志帝国议会大厦不远。尽管火

车站损毁严重,特别是大厅顶部,但是,火车站自 1945 年 6 月 21 日起就恢复通车了,几列火车从这里出发,开往拉滕诺和吕贝克附近的萨伦庭。

柏林解放之后,勒尔特火车站被划归英占区。1949 年夏季列车时刻表上只有 3 列开向拉滕诺和 4 列开向维滕贝格的火车。几张照片记录下了这座服役超过 75 年的老建筑的最后时光,其中一张摄于 1949 年夏天,照片上年轻的母亲正带着孩子准备乘车去度假。德国战后分裂为两个国家,分别由乌布利希和阿登纳领导,这使所有从苏占区——之后的德意志民主共和国——开来的列车只能在东柏林进站,所以位于西柏林的勒尔特火车站自 1951 年 8 月 28 日起被关闭。战后归属德意志民主共和国的德国铁路局不再经营客运业务,并将延伸到荣佛尔海德站的客运铁路段拆除。自 1951 年夏天起,除了汉堡和勒尔特货运站之外,柏林只有勒尔特城铁车站还在使用传统的名字。



在战争中被毁坏的勒尔特火车站北门及城铁车站,摄于 1948 年左右

这段时期,动物园火车站依然是柏林西区的铁路交通长途枢纽站,但之后便受到了两位竞争对手的挑战,它们是位于夏洛滕堡的斯图加特广场的区际公交车站及位于市内的滕珀尔霍夫机场和特格尔机场。东柏林战后的主要长途交通枢纽是火车东站(前身是西里西亚火车站,1987 年到 1998 年被称为柏林中央火车站)及舍内韦德车站和利希滕贝格车站,因为它们处于德意志民主共和国南北交通线上比较有利的位置。

勒尔特火车站辉煌不再。1955 年 7 月 2 日的《汉堡晚报》曾在《西柏林鬼站里的游戏》一文中稍许夸张地描写了火车站的颓废景观——尽管这只是表象而已:“战后伤痕累累的勒尔特火车站荒凉萧条,门可罗雀,紧靠苏占区边境。站内荒草丛生,掩盖着锈迹斑斑的钢轨,一些东普鲁士家庭以曾经的售票大厅为家,他们的孩子则把废弃的火车站视为自己的

乐园。以前,成百辆火车从这里出发,现在,这里是孩子们梦之旅的起点。”

在战争结束大约十年之后,负责城市建设的官员和德国铁路局都认定,已停止使用的火车终点站将来再也不会派上用场了。人们担心这些老建筑会造成事故,想要将旧火车站上的砖瓦拆下来废物利用,还觉得这些废墟影响了市容市貌。建筑师称,这些火车站不能满足未来铁道交通的需要,市文物保护局称这些建于威廉时期的世俗建筑在建筑史上毫无价值。于是,人们在 1956 年决定拆除勒尔特火车站,并于 1957 年 3 月开始准备工作。1957 年 7 月 9 日,车站两个部分被炸毁。1957 年 10 月,火车站北侧拆除工程启动,因为还要考虑到由此经过的柏林城铁,所以工程进行得格外小心。1958 年 4 月 24 日,当车站南侧观景立面被拆时,法兰克福的一份日报写道:“周二西柏林勒尔特火车站大门的爆破为观众们呈现了一幅

壮观的场面。预计年底前这个长途火车站将会彻底消失。”但事实上,直到1959年1月28日,北侧的列车进站口才被炸毁。自1961年8月柏林墙修建以来,勒尔特火车站成为第一个被东德警察和海关严密监视的西部火车站,因为它离位于弗里德里希大街上的边境关口不远。十年后,在西柏林交通规划人员提出要在原火车站的地段上建一个高速公路交叉口的時候,有的柏林人却开始怀念他们的勒尔特火车站了:1971年11月,“动物园区历史工作小组”在勒尔特火车站建成100周年之际推出了一款巨大的勒尔特火车站模型。在接下来的20年时光中,荒芜和幽静笼罩着这片靠近洪堡港口的土地——所能听到的只是城铁列车驶过勒尔特城铁车站时的哐当声。自从西柏林

城铁在1984年1月被柏林交通运输公司接管以来,勒尔特城铁车站就成为城市铁路最靠东的车站。城铁继续向东行驶到达弗里德里希大街边境车站,而该站由德国铁路局乘务人员负责。

1987年柏林市庆典之际,勒尔特火车站才在建筑师沃尔夫-吕迪格尔·博尔夏特的领导下得以重修,耗资2000万德国马克。而2002年夏天,这座120岁的砖砌老建筑又被拆除,以给新柏林中心火车站让路,新站位于德国首都联邦行政区。这个新火车站最终被命名为“柏林中央火车站”,而没有像它的前身“柏林勒尔特火车站”那样,于1871年以当时一个汉诺威王国的村庄名命名。