

Ruszyła maszyna po szynach ospałe

10 lutego 2013

Było pierwsze, było innowacyjne, było ewenementem. Od zawsze jednak było zatłoczone i awaryjne. Gdy ruszała pierwsza linia, gazety pisały, że nikt normalny nie będzie chciał siedzieć w ciemnym wagoniku, żeby przejechać przez miasto. Teraz gazety piszą nie „czy”, ale „kiedy” londyńskie metro będzie dalej rozbudowywane. W tym roku mija 150 lat, od kiedy w pierwszą podróż wyruszyła linia Metropolitan Railway.

Londyńskie metro – najstarsze na świecie – w tym roku obchodzi 150. urodziny. Będące symbolem brytyjskiej stolicy, podczas II wojny światowej służyło jako schron, a teraz codziennie mimo częstych awarii zapewnia transport 4 milionom pasażerów.

10 stycznia 1863 r., zaledwie po trzech latach prac finansowanych przez prywatną firmę, pierwsza linia londyńskiego metra została otwarta dla pasażerów.

Na wszystkich siedmiu stacjach tworzyły się długie kolejki. Pasażerowie mogli podróżować w pierwszej, drugiej i trzeciej klasie, a od 1874 r. w wagonach dla palących lub niepalących. Wagony ciągnięte były przez lokomotywę parową i oświetlane przez lampy gazowe.

„Pierwszy raz w historii ludzie mogą w wygodnych wagonach przemieszczać się pod cmentarzami” – ekscytował się dziennik „Daily News”.

Sufit „jest tak wysoko, że mężczyzna o wzroście 180 cm może stać wyprostowany w kapeluszu na głowie” – cieszył się jeden z pierwszych pasażerów William Hardman.

Jednak plany budowy metra budziły początkowo krytykę. W artykule redakcyjnym „The Times of London” pytał oburzony, czy

londyńczycy, którzy za taką samą cenę mogliby podróżować na powierzchni, zgodzą się na to, by wożono ich w ciemnościach przez korytarze „zamieszkane przez szczury i przesiąknięte ściekami kanalizacyjnymi” tylko dlatego, że metro będzie szybszym środkiem transportu.

TRUDNE POCZĄTKI

Nowy środek transportu miał odblokować ruch w pełnym wozów i dyliżansów Londynie, który w połowie XIX w. był największą stolicą świata. Pierwsza linia metra łączyła dworzec kolejowy Paddington z Farringdon Street i miała 4,8 km długości.

Półtora wieku później „tube” ma 402 km długości i 270 stacji. Rocznie metro przewozi 1,1 mld pasażerów. – Jest siłą napędową Londynu – mówi przedstawiciel Transport for London, które zarządza metrem, David Waboso. – Jego symbol – czerwone kółko przecięte niebieską poziomą linią – stał się też symbolem Londynu – ocenia Oliver Green, jeden z autorów książki „Underground”.

Początkowo praktycznie każda nowo powstająca linia metra miała innego, prywatnego właściciela. Powodowało to różnego rodzaju utrudnienia. Stacje, nawet te, które znajdowały się obok siebie, nie były ze sobą połączone. Mało tego, każda linia miała swoje oddzielne bilety i każdorazowo trzeba było je kupować od innego operatora. Kiedy linii było mało, nie było z tym większego problemu, ale w ciągu niespełna 30 lat było ich już sześć i tyle samo przewoźników.

Na początku XX w. rozdrobnieni właściciele zaczęli narzekać na brak kapitału na rozwój i rosnące koszty, związane między innymi z elektryfikacją i przedłużaniem istniejących już linii. Zaczęła się konsolidacja prywatnych przewoźników przez amerykański kapitał. W konsekwencji tych kroków w 1933 r. praktycznie wszystkie linie stały się własnością państwową i właściwie od tego czasu można już mówić o komunikacji publicznej, razem z autobusami i tramwajami. Co ciekawe, aż do

1994 r. Waterloo & City Line nie należała do Transport for London, a była własnością British Rail.

Po przejęciu metra przez London Transport do wybuchu II wojny światowej powstały jeszcze dodatkowe cztery linie London Underground.

W londyńskim „tube” spotkać można zarówno metro głębokie – między innymi linie Central czy Jubilee – budowane za pomocą wielkich maszyn drążących tunele – jak i płytkie – między innymi linie District czy Hammersmith & City Line – budowane metodą odkrywkową.

ROZWÓJ

Gdy Niemcy podczas II wojny światowej bombardowali Londyn, co noc ok. 175 tys. mieszkańców znajdowało schronienie we wnętrzu metra, czasami nawet 50 metrów pod ziemią. Aby uniknąć chaosu, na peronach namalowano białe linie, które rozdzielały powierzchnię na część dla pasażerów i tę zarezerwowaną dla osób chroniących się przed nalotami.

50 lat później, 7 lipca 2005 r., metro było miejscem krwawych islamskich zamachów terrorystycznych. W godzinach szczytu w trzech liniach i autobusie eksplodowały bomby. W zamachach zginęło 56 osób. – Londyńczycy zarówno kochają metro, jak i nienawidzą go – ocenia Oliver Green. – Wszyscy narzekają na „tube” z powodu awarii, opóźnień i wygórowanych cen (144 euro za bilet miesięczny w centrum miasta), ale jednocześnie „wszyscy go potrzebują” – dodaje.

W londyńskim metrze zastosowano po raz pierwszy na świecie wiele nowinek technicznych, między innymi automatycznie rozsuwane drzwi, ruchome schody, automaty biletowe czy rączki dla pasażerów zwisające z sufitu.

„Daily Telegraph” nazywa metro „skostniałym potworem”, gdyż z braku znaczących inwestycji w ostatnich dziesięcioleciach ma ono trudności z poradzeniem sobie z coraz większym ruchem w

mieście. – Pożar na stacji King's Cross w 1987 r., w wyniku którego zginęło 31 osób, był ostrzeżeniem dla władz – ocenia Green.

Ten wypadek, który zaczął się od porzuconego przez jednego z pasażerów niedopałka papierosa (albo niezgaszonej zapałki – są dwie wersje wydarzeń), spowodował odkrycie nieznanego do 1987 r. zjawiska fizycznego zwanego efektem okopowym. Od tego momentu również zaczęła się wymiana drewnianych ruchomych schodów na nowe, wykonane ze stopów.

Od początku lat 90. rząd stopniowo inwestuje w metro. W 2003 r. rozpoczęto gigantyczny program renowacji. Prace mają potrwać do 2020 r. i będą kosztować rocznie 1,4 mld funtów – informuje David Waboso. W związku z tym w weekendy niektóre trasy nie są obsługiwane, a poruszanie się po mieście przyprawia londyńczyków o ból głowy.

Podczas uroczystości z okazji 150. urodzin tunelami metra pojechały dawne pociągi. Z tej okazji opublikowano też zdjęcia królowej Elżbiety II, która w 1969 r. po raz drugi skorzystała z metra. Pierwszy raz wsiadła do niego jako 13-latką w 1939 r., z młodszą siostrą księżniczką Małgorzatą i guwernantką Marion Crawford – pisze „Daily Mail”.

Obecnie sieć Transport for London to nie tylko wagoniki „głębokiego” i „płytkiego” metra. To również linie Overground (część linii wykorzystuje stare trasy np. nieistniejącej już linii East London), na wschodzie zupełnie zautomatyzowana DLR, a na południu London Tramlink.

To również powstająca nakładem miliardów funtów crossrail – inwestycja, która pierwszy raz w historii przetnie Londyn jednolitą linią kolejową na dwie części, łącząc tym samym wschodnie przedmieścia miasta z zachodnimi. Ale to wciąż melodia przyszłości...

NAJSTARSZE, ALE NIE NAJWIĘKSZE

Najdłuższe i najtańsze metro na świecie znajduje się w Pekinie. Kolejne cztery nowe odcinki oddano do użytku w styczniu. Łącznie 16 linii pekińskiego metra ma długość 442 km, a ceny biletów są tam najniższe na świecie. Po otwarciu nowych odcinków Pekin wysunął się z czwartej pozycji na pierwszą pod względem długości sieci metra, pokonując Londyn (402 km), Seul (406,2 km) i Szanghaj (425 km).

System metra w Pekinie rozrósł się gwałtownie w ciągu ostatniej dekady. Powstało w tym czasie 13 z 16 linii, głównie ze względu na wybór stolicy Chin na gospodarza letnich igrzysk olimpijskich i dzięki pakietowi stymulacyjnemu, jaki rząd chiński wprowadził w życie w listopadzie 2008 r. w celu zwalczania skutków światowego kryzysu finansowego; pakiet ten był przeznaczony w dużej części na budowę infrastruktury.

Według zapewnień miejskiej komisji ds. transportu w Pekinie liczba linii metra wzrosła w 2015 r. do 19, a ich łączna długość wyniesie 561 km; w 2020 r. ma liczyć 1000 km. Pekińskie metro jest najtańsze na świecie: przejazd kosztuje 2 juany (0,24 euro) na każdej linii, z wyjątkiem szybkiej linii na lotnisko.

Natomiast najmniejszym metrem na świecie jest linia w miasteczku Serfaus w Austrii. Jej długość wynosi 1200 metrów i znajdują się na niej cztery przystanki. Linia służy narciarzom.

Opracowanie: Piotr Dobroniak

Źródło: [eLondyn](#)