

Złoty świat – Nocna zmiana

4 września 2015

Londyńskie metro było pierwsze na świecie. Lecz przez lata coraz częściej zostawało w tyle wobec innych tego rodzaju instytucji na świecie. Po czasie zastoju jest coraz bardziej unowocześniane, jednak dopiero teraz ma szansę, jeśli pozwolą na to związki zawodowe, na dogonienie światowej czołówki.

Nie chodzi tutaj o budowanie nowych tras, czy jakieś rewolucyjne zmiany w pracy podziemnych kolejek. Chodzi o bardzo prostą wydawałoby się sprawę: nocne funkcjonowanie metra. Aż dziw bierze, że dopiero teraz zarząd Transport for London, który zarządza londyńską komunikacją zdecydował się na wprowadzenie tej istotnej i pomocnej dla londyńczyków zmiany.

NARODZINY POTĘGI

Karty historii przypominają, że propozycja pierwszej kolejki miejskiej w Londynie pojawiła się już w latach trzydziestych XIX wieku. Prawie dwadzieścia pięć lat później, w roku 1854, rozpoczęto budowę pierwszej linii metra. Została ona otwarta w 1863 roku przez Metropolitan Railway Company, na której zlokalizowano siedem stacji pomiędzy Paddington a Farringdon. Linie obsługiwały drewniane wagony ciągnięte przez lokomotywy parowe. Brytyjczycy, którzy lubią zbyt długie nazwy skracać, szybko linię Metropolitan ochrzcili jako „Metro”. Linia już w kolejnym roku została przedłużona na zachód do Hammersmith oraz do stacji Kensington (Olimpia). Na wschodzie linia została przedłużona do Moorgate, ale dopiero w 1865 roku. Tym samym zachód Londynu został połączony z londyńskim City. W 1868 roku spółka Metropolitan rozpoczęła ekspansję na północ otwierając stację w Swiss Cottage.

W tym samym roku nowopowstała spółka Metropolitan District Railway otworzyła połączenie pomiędzy South Kensington i Westminster. Był to pewnego rodzaju wybieg, ponieważ

Metropolitan wydłużyło swoją linię z Paddington do South Kensington, a District stał się jej niejakim dalszym przedłużeniem do Westminster. Tak zaczęła się powoli kształtować znana wszystkim z mapy metra „butelka” okalająca centrum miasta.

Kolejnymi inwestycjami Metropolitan District Railway, była rozbudowa linii w latach 1869 – 1871 na zachód do West Brompton i Hammersmith, na wschód do Blackfriars i na północ do High Street Kensington. Do 1875 roku Metropolitan przedłużyło swoją linię do Aldgate a District do Mansion House. W 1877 roku już wspólnie obie firmy rozbudowały linie metra z Hammersmith do Richmond, a dwa lata później District odbiło na północ i wybudowało stację na Ealing Broadway. Metropolitan nie zostawała w tyle i „wypuściła” kolejną nitkę swojej sieci aż do Harrow-on-the-Hill, gdzie dotarła w 1880 roku. W tym samym roku District dotarła do Putney Bridge. W 1883 Metropolitan „zamknęło” korek od wspomnianej już „butelki” budując stację na Tower Hill, a District rok później dotarła do Hounslow. Ostatecznie „butelka” została dokończona w 1884 roku, kiedy to Metropolitan rozbudowało swoją linię do Mansion House, gdzie spotkała się z District. Ta ostatnia w tym samym czasie przedłużyła swoją linię bardziej na wschód dochodząc aż do Whitechapel.

Metropolitan zaś rozbudowało swoją część metra aż do New Cross, omijając lekko najbardziej wysuniętą ówczesnie na wschód stację linii District Railway.

W 1889 roku Metropolitan Railway można było dojechać już do Chesham, a w 1892 roku do Amersham. Było to już bardzo daleko od dziewiętnastowiecznego Londynu. Nawet teraz jest to aż dziewiąta, czyli ostatnia strefa komunikacyjna w obrębie Wielkiego Londynu. W tym samym roku, londyńczycy mogą dojechać District do Wimbledonu, a rok później mieszkańcy brytyjskiej stolicy cieszyli się pierwszą linią tzw. metra głębokiego (deep-level) – to już początek tzw. „tuby”.

NOWE POKOLENIE METRA

W 1890 roku otwarto pierwszy odcinek obecnej Northern Line pomiędzy King William Street a Stockwell. City and South London Railway – tak nazywała się w XIX wieku obecna czarna linia. Trzeba zauważyć, że cały czas londyńska sieć kolejki miejskiej stosowała innowacyjne rozwiązania, a podczas jej budowy oraz normalnego funkcjonowania wykorzystywano rewolucyjne jak na tamte czasy urządzenia. Schody ruchome, elektryczna sygnalizacja ruchu, automaty biletowe czy pierwsze elektrowozy – to tylko mała część tego, co dzisiaj wydaje nam się naturalnym rozwiązaniem.

Jak pokaże później historia to, co było na początku kołem zamachowym londyńskiego metra i jego największym atutem, z czasem zaczęło stawać się kulą u nogi.

Od początku wieku dwudziestego zaczęło się istne szaleństwo drążenia pod Londynem tuneli. Spółki kolejowe zaczęły dziurawić ziemię pod brytyjską stolicą jak szalone korniki zdrowe drzewo. Co prawda pierwszy tunel pod Tamizą wybudował i zaprojektował Isambard Kingdom Brunel, który połączył dwa brzegi rzeki 23 metry pod ziemią, łącząc Rotherhithe, po stronie południowej z Wapping, po stronie północnej. Tunel oddano do użytku w 1843 roku jednak jego budowę zaczęto osiemnaście lat wcześniej. Budowa tunelu wyznaczyła standardy, które funkcjonują niemal do dzisiaj pomimo zmieniających się technologii drążenia tuneli. Jednym z nich jest średnia głębokość tuneli oscylująca w okolicach 20 metrów pod ziemią.

W 1900 roku powstał pierwszy odcinek obecnej Central Line wybudowany przez Central London Railway. Połączyła ona Shepherd's Bush ze stacją Bank w City. W tym samym roku zlikwidowano stację King William Street, która funkcjonowała zaledwie dziesięć lat, ale za to przedłużono czarna linię do Moorgate gdzie skrzyżowała się z Metropolitan Railway.

W 1903 roku dla Northern Railway wydrążono tunele na północy

do Angel a na południu do Clapham. Spółka District rozbudowana została od Ealing Broadway do South Harrow a z Whitechapel można już było dojechać do Upminster. Northern Railway rok później przedłużyło swoją działalność do Finsbury Park i tym samym rozpoczęło budowę drugiej nitki tej popularnej londyńskiej linii metra. Londyńska siatka podziemno-naziemnych połączeń rozbudowywała się w iście stachanowskim tempie. 1904 to również rok otwarcia przedłużenia Metropolitan do Uxbridge. W latach 1905 – 1906 dobudowano linię kolejową do South Acton na linii District i dokonano kolejnej korekty na mapie połączeń likwidując połączenie z Hammersmith do Richmond. Jednocześnie wybudowano kolejną linię głębokiego metra pomiędzy Baker Street i Lambeth. Inwestorem była spółka Baker Street and Waterloo Railway, która w późniejszym czasie została skrócona do obecnej nazwy linii Bakerloo. Warto podkreślić, że już wtedy zaczęła się integracja londyńskiego metra, chociaż jeszcze była w rękach prywatnych inwestorów.

W roku 1902 powstała Underground Electric Railways Company of London, która stała się firmą-matką dla trzech innych spółek: Baker Street and Waterloo Railway (Bakerloo), Charing Cross, Euston and Hampstead Railway oraz Great Northern, Piccadilly and Brompton Railway (Piccadilly).

W roku 1906 otworzono kolejną, nową linię Piccadilly, przechodzącą przez centrum Londynu a łączącą Finsbury Park z Hammersmith. W tym samym roku przedłużono Bakerloo do Elephant and Castle.

Początek XX wieku to również elektryfikacja istniejących odcinków „starych” linii District oraz Metropolitan. Dokonano tego w 1907 roku jednocześnie przedłużając „czarną” linię do Golders Green oraz Highgate. W 1909 roku Northern Line miało już dwie oddzielne linie. W tym roku przedłużono fragment linii rozpoczynający się na Highgate do Charing Cross, a Bakerloo przedłużono do Edgware Road. W międzyczasie rozbudowano też pierwsze londyńskie linie przedłużając District do Uxbridge i łącząc ją z Metropolitan, a nitkę tej

ostatniej przedłużono w 1913 roku z New Cross do Shoreditch. Linia Bakerloo została rozbudowana na północ do Harrow and Wealdstone w 1917 roku, a w 1920 roku kolejna, czerwona linia łączyła już Liverpool Street z Ealing Broadway. Tak szybki rozwój metra spowodowany był dużym napływem pieniędzy od inwestorów ze Stanów Zjednoczonych. Potem metro było rozbudowywane systematycznie jednak tempo wyraźnie zwolniło.

NACJONALIZACJA SIECI

W latach 1920 – 1941 głównie rozbudowywano istniejące linie metra głębokiego przedłużając linie Piccadilly do Cockfosters i Uxbridge, Northern przedłużając do Morden, łącząc obie nitki czarnej linii w Kennington oraz przedłużając lewą nitkę do Edgware, a prawą do Mill Hill East i High Barnet. W tym samym czasie Metropolitan dostała kolejną odnogę kończącą się w Watford, jednocześnie likwidując połączenie pomiędzy Paddington a Kensington (Olimpia). Londyńskie metro już wtedy przestało być prywatne a zaczęło być państwowe. W 1933 roku zaczęto scalać komunikację londyńską, tworząc spółkę London Transport, która od czasu powstania aż do zamknięcia jej w 2000 roku zmieniała aż pięć razy właściciela. W latach pięćdziesiątych rozbudowano czerwoną linię na północny-wschód do Epping i Ongar (obecnie to przedłużenie nie istnieje) a na północnym-zachodzie do West Ruislip. W kolejnych dziesięcioleciach metro przechodziło różnego rodzaju korekty i likwidacje nakładających się na siebie połączeń. W XXI wieku część starych linii Metropolitan, East London oraz District posłużyły jako podwaliny pod zupełnie nowy twór na mapie komunikacji londyńskiej – Overground. Podstawowy proces jego budowy zakończył się w 2007 roku.

Końcówka lat sześćdziesiątych i lata siedemdziesiąte dwudziestego wieku to budowa zupełnie nowej linii Victoria oraz zbudowanie połączenia z lotniskiem Heathrow. Pod koniec lat siedemdziesiątych rozpoczęto również budowę najnowszej i równocześnie ostatniej linii metra – Jubilee. Ostateczny kształt tej linii wyrysował się w 1999 roku i połączył

Stratford ze Stanmore. W latach dziewięćdziesiątych metro przejęło od kolei brytyjskich połączenie podziemne pomiędzy Waterloo a Bank.

Proces scalania londyńskiej komunikacji trwa praktycznie do dzisiaj jednak od 2000 roku pod nazwą kolejnej miejskiej spółki – Transport for London. Ostatnim „nabytkiem” TfL są północne odcinki kolejowe ostatnio należące do Abellio a wcielone w skład Overground oraz TfL Rail. Ta ostatnia ma być z kolei przekształcona w Crossrail, kiedy zacznie się budowa drugiej nitki. Nitka pierwsza ma zacząć działać w ciągu trzech lat.

Obecnie londyńskie metro to 270 stacji rozciągniętych na 402 km sieci kolejowej, z czego tylko 150 km zbudowane jest pod ziemią. Na kilku odcinkach londyńskie metro korzysta z sieci brytyjskich spółek kolejowych oraz London Overground. W planach jest rozbudowa istniejących linii, jednak na razie jest to śpiewka przyszłości i to bardzo odległej przyszłości.

NOCNA ZMIANA

Londyńskie metro ze względu na to, że najstarsze na świecie – ostatnio obchodziło 150-lecie swojego istnienia, stało się metrem zacofanym już w latach pięćdziesiątych ubiegłego wieku. Druga wojna światowa pokrzyżowała plany jego rozbudowy i praktycznie z przedwojennych planów nic nie zostało zrealizowane. Koniecznością okazała się modernizacja metra. Kupno nowego taboru nie rozwiązywało sprawy. Nieremontowane stacje, ciągle psująca się stara sygnalizacja, liczne usterki – to wszystko powodowało, że ludzie zaczęli się bać jeździć londyńskim metrem. Jeszcze w latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku stacja Bank, a więc serce miasta, wyglądała jak pijacka melina. Nawet jakby ktoś puścił na ścianę pawia, raczej rozjaśniłoby to wnętrze tuneli niż spowodowało niesmak wśród pasażerów.

Władze wiedziały o tym i rozpoczęły niekończące się remonty

londyńskiej sieci znane obecnie jako weekendowe „engineering works”. Jeśli komuś wydaje się, że metro londyńskie jest ciemne i brudne, na pewno zmieniłby zdanie gdyby zobaczył niektóre tunele i stacje jeszcze dwadzieścia lat temu.

Kolejnym krokiem w modernizacji metra jest uruchomienie kursów nocnych. Tutaj pojawia się problem. Z jednej strony stoją związki zawodowe maszynistów metra, z drugiej władze Londynu, dla którego nocne życie to ważny element funkcjonowania miasta. Obecnie cały ciężar nocnej komunikacji ciąży na komunikacji autobusowej. Ta od wielu lat jest niewydolna. Przepełnione autobusy często nie zatrzymują się na przystankach w centrum, a powrót nocnych imprezowiczów do domu czasem przedłuża się do kilku godzin albo wiąże z dodatkowymi kosztami związanymi z wynajęciem taksówki.

Po ostatnich strajkach „nocna zmiana” stoi po znakiem zapytania i widmem kolejnych strajków pracowników metra. Maszyniści chcą za nocne kursy więcej pieniędzy, ale utrzymują, że chodzi tutaj głównie o bezpieczeństwo podróżnych. Władze metra przytaczają natomiast liczby. Żądania strajkujących opiewają w sumie na prawie półtora miliarda funtów, które musiałby wydać Transport for London do 2024 roku. Każdy z pasażerów musiałby zapłacić za swoją podróż prawie dziesięć procent więcej niż dotychczas, żeby pokryć tę różnicę. Jak podkreślają władze TfL, każdy pens, który zarabia na biletach reinwestuje w rozwój sieci metra. Związkowcy stają zatem na drodze do unowocześniania sieci i taboru a co za tym idzie, do pogorszenia wygody podróżowania, które bywa obecnie bardzo uciążliwe. Londyńskie metro, które słynęło kiedyś z nowoczesnych rozwiązań, zostało daleko w tyle za swoimi odpowiednikami w innych krajach. Praktycznie nieklimatyzowane, z ciągłymi opóźnieniami, starzejącym się taboru. Wydaje się, że kolejnym krokiem w rozwoju metra będzie jego całkowite zautomatyzowanie. Bez udziału człowieka albo z jego minimalnym udziałem. Tak dzieje się obecnie w Docklands Light Railway czy w nowych, już praktycznie automatycznych składach linii

Victoria.

Autorstwo: Piotr Dobroniak

Źródło: eLondyn.co.uk