

DOI:10.16487/j.cnki.issn2095-7491.2017.03.016

百年历史的纽约地铁

文/柴适

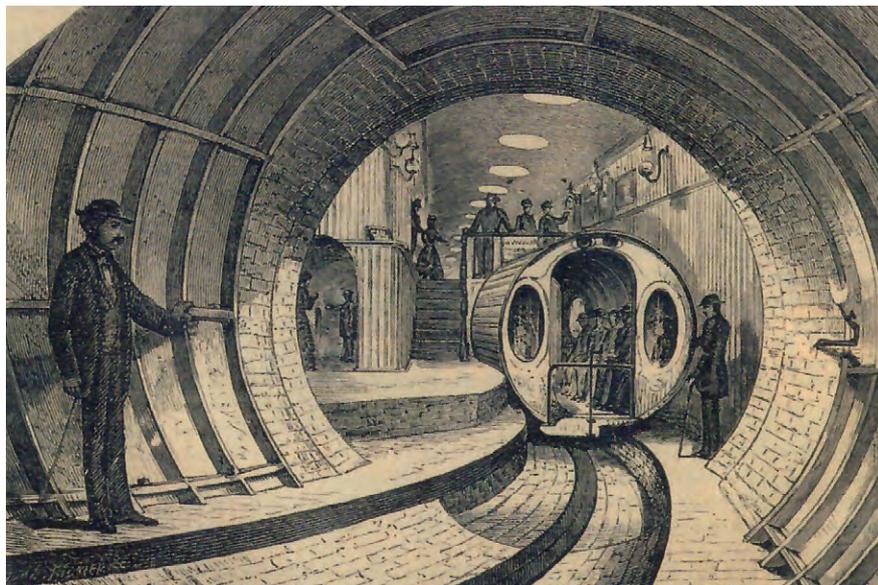
19世纪中期,纽约的人口不断增加,从1840年到1860年,曼哈顿的人口从30万增加到80万,20年后超过100万。20世纪初,曼哈顿的人口又增加一倍。百老汇这条主要通道虽然有24 m宽,仍然因为挤满了行人、马车、电车和各种车辆,而无法动弹。每一交叉路口总会发生碰撞,货车翻倒,马匹受伤。1868年纽约首次建成高架铁道,并投入客运。但是随着班次的增加,噪声成为最大的问题。

最早的发明

早在1870年,一位年轻的发明家皮奇(A.E.Beach)提出解决纽约交通拥堵的出路是地下,与喧闹且影响市容的高架铁路相比,地铁更安全、快捷,不用担心恶劣天气,对地面生活的影响也小。不过由于当时纽约的市政府正全力推动高架铁路项目,皮奇的设想被打入冷宫。不甘心的皮奇干脆撇开纽约市政府单干。他雇用了一小队工人,从百老汇莫瑞街拐角的一个地下室开始挖掘,硬是用了58个晚上悄悄修建出

长约95 m的地下隧道。由于当时还没实用的内燃机车,而蒸汽机车和靠马拉也明显不适合在地下隧道带动列车。皮奇最终选择以风力作为这条“地铁”的动力。

1870年,皮奇专门为他的“地铁”举行了正式通车典礼。他深知这条一次只能运送10人的“地铁”本身乏善可陈,于是在车站装饰上大下功夫,总长不过95 m的地下隧道亮丽,有一个长达36 m的车站,富丽堂皇的大厅内装饰着油画、喷泉,甚至一台巨大的钢琴。通车典礼邀请了州政府和市政府的官员及报界人士出席。3月1日皮奇打开人行道的入口处,让公众一睹这个风动公共交通系统,立即引起轰动。此后3年内,每天有上千人付25美分参观这条隧道,并乘坐这种交通工具。但是随着时间的推移,纽约市民渐渐对这段示范地铁失去兴趣。皮奇一直让它运行到1873年5月,那时他已经说服了一位有影响的人物去争取立法,建造一条正式的线路。然而他终于意识到,对于复杂的地下客运系统,风动技术无法满足要求,最后他关闭了这段地铁。



风动地铁的车站。从隧道内可以看到客车和上面的候车大厅,左边的拱门通向罗茨式鼓风机

第一条地铁的通车盛典

当伦敦地铁成功将蒸汽机车改为电动后,纽约的报纸宣传纽约也要拥有自己的地铁。“从市政厅到哈莱姆(当时黑人聚居的地方)只需15分钟”成为报头的标题。这个美好的愿望,经过3年努力,终于在1904年实现了。

不过与当时欧洲也在推进的其他几个地铁工程相比,纽约地铁的施工难度要大得多。纽约地下结构复杂,有些地方土质松软,富含水分,有些地方则是坚硬的岩石。更糟糕的是,当时纽约已是一个初具规模的大都市,地下埋藏着不计其数的煤气管、电线、电话线、下水道等各种管线。地面各种高层建筑的地基也深入地下。地铁的设计师和施工者不得不想方设法避开它们。为此还创造了多个当时的“工程奇迹”。而且这条地铁考虑得非常人性化,从一开始就设计有快车道和逢站必停的慢车道,能满足不同出行人群的需求。

1904年10月7日,纽约第一条地铁举行通车盛典。下午2:30,刚当选的年轻纽约市长麦克伦(G.McLellan)从市政厅大门出来,面向2万多名欢呼的纽约市民。他身穿大礼服,头戴大礼帽,市政厅挂着数百面旗帜,装饰着红、白、兰的缎带。麦克伦手中握着一枚银钥匙,走向位于市政厅公园一角的一个土耳其式亭子。当市长及其随从步向这个新建成地铁的入口时,市政厅公园及其周围的林荫大道上挤满了人群,年轻人爬到树上观看,周围住宅的窗户里也都是观众,一起庆祝。3年前在同一地点曾经为地铁的动工,发出振奋人心的口号:“从市政厅到哈莱姆只需15分钟!”终于成为事实。

纽约市长从地铁入口处的亭子下

去,进入市政厅地铁车站,带领其随从经过装饰一新的拱形大厅,来到已经停在站台上的深红色地铁列车,让记者拍照。当这列5节编组的地铁列车乘满了市参事会成员和其他高级官员后,市长坐上驾驶座,插入钥匙,开动列车,以48 km/h的速度向北行驶。当列车驶近卡纳尔街车站时,市长问旁边的司机长,如果他将来将钥匙松手的话,将会发生什么情况。司机长告诉他,列车将立即停下,这叫做中断式安全装置(deadman's switch),为了防止司机放松注意力而造成事故。于是麦克伦一松手,列车果然刹车,以致一些高级官员向前猛冲,幸运的抓住上面的吊环,有的倒在木地板上。市长笑嘻嘻,重新掌握钥匙,让列车继续前进。当列车到达哈莱姆时,正好差不多15分钟,实现了当初的诺言。此后市长让司机驾驶列车到达终点站。当天晚上7时,纽约地铁正式公开运营。在短短5小时内,就有超过11万民众试乘。第二天,乘坐地铁的人数更是高达32万。

地铁发展的黄金时期

第一条线路的空前成功,让纽约地铁迎来发展的高潮,不但接二连三的扩建工程开始上马,而且新的线路也迅速得以规划。1915年,纽约建成了从布鲁克林到曼哈顿的第二条地铁线路。1932年,第三条线路也开始修建……哥伦比亚大学研究纽约历史的学者凯斯·杰克逊认为,如果没有地铁,每天会有更多的车辆进入曼哈顿,交通堵塞和昂贵的停车费将使纽约无法居住,纽约不可能成为现在这样的超级城市。

蓬勃发展的地铁很快成为纽约城市形象的代表。1904年纽约地铁刚运营

时,缺乏人文关怀的地铁总是充满匆忙的人流,给乘客的印象是单调、阴暗和沉闷。直到纽约银行家奥古斯特·贝尔蒙特接管地铁后,专门拨款50万美元用于“美化”地铁线路,使用大理石、玻璃马赛克等让每个纽约地铁站更具特色。此后,越来越多的杰出艺术家到纽约地铁站进行艺术创作,塑造各种风格迥异的站内环境,这种艺术风气甚至影响到后来全球各国地铁站的建造。

“被时间遗忘的地铁线”

2017年新通车的纽约地铁第二大道线,其规划可以一直追溯到1919年。当时正是纽约地铁的黄金发展期,纽约市政府正式立项推进“第二大道”地铁,以缓解曼哈顿东区的拥堵情况。

1929年,纽约市政府筹措到约8600万美元预算资金,开工准备一切就绪。当时第二大道地铁沿线的物业价格也是一路暴涨,所有人都看好这里的发展。然而1929年10月的股市大崩盘和随后的经济大萧条,导致第二大道线路的建设计划被迫取消。美国经济复苏后,地铁刚准备上马,又遭遇二战爆发而作罢。1950年,纽约市政府准备重启地铁项目,却因朝鲜战争而再度停工。《纽约时报》1957年感叹说,命运多舛的“第二大道”地铁成为现实的可能性非常小。这还远没有结束。20世纪70年代,纽约再次提出兴建此条地铁的计划,甚至隧道已经挖了两小段,但因美国石油危机,纽约市政府破产,计划再次被叫停。直到2007年,这条被嘲讽为“被时间遗忘的地铁线”才重新开始动工。2017年元旦当天,历时80多年才最终建成的美国纽约第二大道线终于通车。

(收稿日期:2017-05-08)