

伦敦地铁百年沧桑



一个城市的地铁就像一个人身上密不可分的筋络，描摹着城市的生命轮廓，标示着城市的生活品位，承载着城市的历史载重，也延伸着他所有的人文精神外延。巴黎地铁是轻烟一样灵巧的艺术舞者，莫斯科地铁是热情而知识丰富的红场士兵，而伦敦地铁出入口，每隔不到30米随处可拿到一张巴掌大的“Tube Map”(赠阅的线路图)，封面是用代表伦敦12条地铁路线的12种颜色画成的一位精神矍铄的睿智老者，带着英国人特有的谨慎和经历风雨沧桑后的笃定，敏锐而沉稳地平视前方——似乎伦敦人自己也特别认同这个代表伦敦品位的譬喻。是的，和别的地方相比，这个经历了近150年岁月的长者该有怎样一种让人唏嘘的生命积淀？

出租马车拥堵的时代

伦敦是一座先有地铁，后有汽车的城市。作为支撑城市交通的脊柱，1863年1月10日，从法林顿到主教路之间的一条长5.8公里的地铁——“大都会地区铁路”正式

开始营业。这条地铁时世界上第一个地下铁路。

尽管当时，蒸汽机车已经在英国普遍使用，各大城市间的铁路基本铺好。但伦敦市内的主要交通工具还是马车。1829年以前，伦敦除了马车没有其他供大众使用的交通工具。1829年诞生的公共马车，行驶路线固定而距离短。从1800年到1831年间。伦敦人口从不足100万上升到175万。城市中心密密麻麻的房屋使原本就弯曲狭小的街道越发显得逼仄不堪，富人们开始向较远的郊区搬迁居住，工作时间才回到市中心的便捷道路，而一辆马车里乘坐8个人已经达到马的体力极限，高峰时间出租马车竟然形成拥堵，交通成了伦敦的一大难题；并且公共马车的收费是每个乘客1先令，普通民众很难负担起交通预算。此时很多人提出要对伦敦进行大规模的道路改造，改造计划个个耗资巨大，大规

模的拆迁又与保留百年古都古迹的宗旨相冲突。伦敦市组织了交通委员会向所有人征集解决交通问题的方案，一位名叫查尔斯·皮尔森的伦敦律师提出了一个修建“伦敦中央火车站”的设想。议会没有最终通过这个提案，但它随后同意了由一群承包商提出的要在伦敦修建一条地下道路的设想：他们认为人和车完全可以在地下通行。这两个想法结合了起来形成了今天所熟悉的地铁的概念：在地下通行的火车。

地道会不会塌下来？

市政部门和规划者对这第一只“螃蟹”尚且抱观望态度，对于这完全没有任何概念的市民来说这个设想更无异于地心游记之类的天马行空了。这个设想在猜测和反对声中孕育和搁浅了10多年。最后，英国议会才批准在法林顿和主教路之间修一条长约6.5公里的地铁。在修建这条世界上谁也没见过的地下铁路之前，伦敦各大报章对它进行了各种挖苦：比如地道会不会塌下来，旅

客会不会被火车喷出的浓烟毒死之类。由于这条地铁运行后的资金回报如何,人们心里都没有底,因此投资商们十分谨慎。同时,在地铁在挖掘过程中的确遇到过大大小小的麻烦。1862年,当地铁挖到一条河岸时,河岸发生坍塌,工地灌进了两米多深的河水。现在伦敦贝克街站的地铁建造纪念壁画上还记录着这一幕。幸好那以后,地铁的修建没有再出现什么大的纰漏。

它改变了伦敦

“异想天开”的地铁的探索成功,极大地拓宽了人们的视界和思维方式。它可算是人类的一项创造性认知和实践。设计者画笔下构思的蓝图随着地铁建造的推进也逐渐从孩童般的稚拙发展到成熟。人们开始考虑修建更多地铁,地铁开通的同年,工程师约翰·福勒提出伦敦地铁线路应该从直线向环线发展。四年后的1867年,环线地铁投入建设,1884年完工。如今东伦敦地铁还有一小段是当年穿越泰晤士河时的第一段。这段著名的隧道虽然贯通了河两岸,却因为当时地下掘进技术还不成熟,钻洞钻出的这条隧道因窄小无法修建铁路,只好修成一条地下人行道,由专人在隧道门口收费,1便士走一次。在隧道开放的头15个星期里,有100多万人带着兴奋、好奇和感恩穿行。

此后,几百公里的地铁采用了成熟的地下挖掘技术,继大都会线和环线的建设与开通,伦敦纵横交错的地铁网终于开始形成。1898年,连接城市南部与金融城的地铁:滑铁卢与城市线开通。1900年,横贯整个伦敦的中央线也完成了。地铁电力线路公司UERL在1907年成立。这条地铁因为隧道宽大、机车和动力系统也更强大。因而更为经济,2便士就可以买一张票。市民生活开始步向更广的视域,城市发展的节

奏加快,人们像猎奇满载而归的孩子一样用画、招贴、照片等各种形式去表达这种充盈的自豪和对这个奇想遗泽后代的赞赏,因为它使得人类后代的想象创造得以站在更高的起点上。

地铁的发展惠泽市民的不仅只是交通,它还带来了庞大的就业机会。成百上千的妇女作为站台清洁工、验票员、维护人员甚或地铁控制系统的技术人员,走进了高跟鞋底下的世界。地铁作为新开辟的领土也带动了相关行业的发展,动力供应、列车零部件供应行业的兴起,地铁行业职工给餐饮业、服装业带来的新需求,地铁零售业、广告业和出版业也随之发展,伦敦地铁出名的广告招贴的传统在20世纪20年代已然存在。第一届世博会在伦敦举行的时候,地铁被当成传播工程研发项目和在当时还很新鲜的创意产业的平台,英国人干脆在客流巨大的地铁的商店橱窗里展出引以为豪的英国产品。此外,在战争期间,地铁又发挥着战时的支柱和后盾作用。在接下来的“一战”和“二战”中,被迫停运的伦敦地铁成为了战时的军事指挥中心、战时工厂、医院和市民的避难所。人们通过地铁将妇女和孩子们向比较安全的农村和郊外疏散,并在防空洞内架设简陋的床铺作为临时的人员安置场所。丘吉尔本人就是在一处小地铁站里继续工作的,妇孺和婴孩也都睡在那里。在1940年,这样的床位因为供不应求还需要预订。战后人们开始逐步恢复建设,1948年计划的纵贯伦敦的地铁C线,也即今天的维多利亚线至1969年3月7日由女王剪彩宣布完工。拖得最长的是1949年计划的朱必利线,从设计到完成花了30年,1979年才对外开放。

百年地下铁

伦敦的地铁因为岁月的积淀而

深深地和伦敦的历史人文联系在一起。游览伦敦,步行不到几分钟就能遇到一处地铁站,而1、2区的线路能基本上把伦敦的名胜古迹圈括其中。分散在地铁站各处有伦敦人用来纪念地铁修建的壁画,最为集中和著名的是贝克街站,不仅有纪念壁画、“此站台系1863年世界第一条地铁的一部分,特此证明”的站台碑铭,还有纪念小说里的神探福尔摩斯的旧迹,以及必须艺术并规范张贴的现代商业招贴(招贴不能遮没那些文物)。站内一切基础设施也都被沿用下来近一个半世纪,历经国王十字街大火、伦敦地铁爆炸等事件仍屹立不倒。正是这种英国人固有的保守和努力不懈使得伦敦地铁在岁月中被历练成厚重而不滞重,娴熟灵巧的老者。站在纪念壁画前看着站台上玻璃煤气灯下绅士淑女的衣香鬓影,再探头望望眼前的人们,你会感觉你在二元空间里飞翔,你和列车一起驶进了历史的轨道。而有许多面孔促成了这个人类不敢期冀的创想,在川流不息的站台里他们或许很难被所有人都记起,但可以相信的是他们会和伦敦地铁一样被载入人类文明的史册。

