

Poštovní metro v Londýně

07.12 2017 18:50, Redakce, Nezařazené

Od září 2017 mají návštěvníci Londýna možnost využít další netradiční atrakci. Úzkorozchodnou podzemní dráhu, jež je nyní součástí expozice místního poštovního muzea. Ta v minulosti sloužila k přepravě pošty, nyní se mohou na části její trasy svézt ve speciálních vagóncích i cestující.

The Post Office Railway (od roku 1987 označována zkráceně jen jako Mail Rail) sloužila pro transport pošty celých 76 let. Poslední vlak byl k přepravě dopisů a balíků mezi pobočkami pošty vypraven až v roce 2003.

Nápad na vznik „poštovního metra“ souvisel se stále se zvyšující hustotou provozu silniční dopravy, což vedlo v přepravě zásilek k velkým zpožděním. V roce 1911 tak vznikl plán počítající s vytvořením 10,5 km dlouhé převážně ražené podzemní trasy vedené od poštovního úřadu v Paddingtonu na západě města na pobočku Whitechapel na východě. Na trase mělo být vytvořeno několik stanic v místech dalších pošt a vlakových nádraží. Záměr začal nabírat reálných obrysů v únoru 1915, kdy začala ražba prvních tunelů (přípravné práce a zkušební úsek včetně kousku trati však vznikl již v roce 1914). Celý systém měl být stavěn co nejvíce úsporně. Tunely pro dvoukolejnou úzkorozchodnou dráhu o rozchodu 610 mm tak měly průměr jen 2,7 m. Tam, kde se koleje rozdělovaly do dvou jednokolejných tunelů, byl průměr jen 2,1 m. Prostornější byly řešeny jen stanice, kde bylo nutné zajistit manipulaci s poštou a pohyb pracovníků. Samotný provoz vlaků byl navržen s elektrickým pohonem a automatický (bez strojvůdců), takže stíněné prostory spojovacích tunelů provozu nijak nevadily. Stanice však měly v průměru 7,6 m a byly vybaveny veškerým potřebným zařízením pro manipulaci s poštou. Celkem vzniklo na trase nakonec 8 stanic (včetně koncových). Obvyklá hloubka tunelů byla 21 m, nicméně při přibližování se k jednotlivým stanicím byly tratě co nejvíce přibližovány k povrchu, aby se cesty na manipulaci s poštou co nejvíce zkracovaly. Díky tomu bylo možné řešit konce stanice vždy ve sklonu, což mělo pozitivní dopad i na provoz. Vlaky byly při jízdě do stanice přirozeně zpomalovány, naopak při rozjezdu jim spád dopomohl k většímu zrychlení. V oblasti Oxford Cirkus se poštovní vlaky přibližovaly klasickému metru, konkrétně trase Bakerloo Line.

Práce na stavbě poštovního metra musely být v roce 1917 přerušeny kvůli nedostatku materiálu a pracovníků v souvislosti s účastí Velké Británie v první světové válce. V té době přitom byly tunely téměř dokončeny a rozestavěné stanice posloužily jako kryt pro obrazy z národní galerie. Znovu byla výstavba zahájena až několik let po válce. Pokládka kolejí začala až v roce 1924. O tři roky později –

v únoru 1927 – byl dán do provozu první úsek (Paddington – West Central) se čtyřmi stanicemi, který však sloužil nejprve jen ke zkušebnímu provozu a zácviku provozního personálu. Teprve od 5. 12. 1927 začaly být doručovány balíky, dopisy pak začaly podzemní úzkokolejkou cestovat od února 1928. Celá trasa byla uvedena do provozu od 12. 3. 1928. Pro provoz bylo vyhotoveno celkem 90 vlaků, které ale musely být již během tří let nahrazeny novou generací lokomotiv a vagónků, a to z důvodu nadměrného opotřebování kolejnic.

Ačkoli bylo v plánu vytvoření i dalších podzemních úseků, některé z nich dokonce s ambiciózním vedením pod Temží, nikdy k tomu nedošlo. Jedinou zásadní úpravou byla přeložka pod poštou Western Districk Office vybudovaná na přelomu 50. a 60. let v souvislosti se stavbou nové budovy pošty. Tato přeložka byla uvedena do provozu 3. 8. 1965 a původní tunel začal být využíván jako sklad (čemuž by měl sloužit doposud). Později se měnily pozice taky dalších pošt, nicméně nové tunely a stanice již nevznikaly. Tím se počet stanic na trase postupně snižoval a s tím i objem přepravy pošty. V dobách největší slávy bylo poštovní metro v provozu 22 hodin denně, přepravilo okolo 4 mil. dopisů denně a pracovalo v něm okolo 220 zaměstnanců. Max. rychlost vlaků byla 64 km/h, ve stanicích byla omezena na 11 km/h. K napájení sloužila třetí kolejnice, přičemž napětí činilo 440 V. Postupně se však rozsah provozu zmenšoval a po roce 2000 již byly v provozu jen poslední tři stanice. Vyvstaly tak úvahy o tom, že by se měl provoz podzemní úzkorozchodné dráhy zrušit a nahradit automobily. Royal Post informovala, že k uzavření provozu dojde k 31. 5. 2003 s odůvodněním, že provoz podzemních vláčků je 5x dražší, než zajištění přepravy po povrchu. S tímto tvrzením nesouhlasili zástupci odborů. Ti uznávali, že je provoz dražší, avšak pouze 3x, a to zejména v důsledku toho, že již s předstihem byl záměrně provoz poštovního metra omezován a využívána byla jen třetina jeho kapacity. Zájem na zachování provozu nezvyklého metra vyslovilo i vedení města, pošta ale přesto nechala unikátní systém k 31. 5. 2003 uzavřít.

Celé podzemní zařízení zůstalo následně bez užitku zachováno. Po deseti letech – v říjnu 2013 – oznámilo britské poštovní muzeum (British Postal Museum & Archive), že hodlá část původní trasy poštovní podzemky repasovat a zpřístupnit veřejnosti. Tento plán se dočkal realizace. V roce 2016 byly vyrobeny speciální vozy pro přepravu cestujících i lokomotiva, která je již obsazena strojvůdcem. Jako zdroj elektrické energie slouží nově baterie. Rychlost je pak omezena na 12 km/h. Do vagónků, jež musí být kryty plastovým půlkruhovým krytem, je nutné se natěsnat – jejich celková výška je totiž jen 130 cm, což může být pro některé návštěvníky nepohodlné. Cestování poštovním metrem tak není rozhodně dobré pro klaustrofobiky.

Své první cestující svezlo poštovní metro poprvé dne 4. 9. 2017. V provozu je jen krátká část původní trasy, přičemž projížďka trvá 15 minut. Svézt je možné se každý den (s výjimkou vánočních svátků) od 10:00 do 17:00 (poslední odjezd je v 16:30). Lístky je však vhodné si předem rezervovat, protože zájem o novou atrakci je enormní a řada dnů je dlouho dopředu zcela vyprodána, anebo zbývá jen velmi omezený počet lístků na některé spoje. Cena za svezení přitom není nijak nízká – lístek pro dospělého stojí 16 liber (okolo 430 Kč).

Libor Hinčica

Url: [Poštovní metro v Londýně]