

托福听力考试背景知识综合辅导(二十四) PDF转换可能丢失
图片或格式, 建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/289/2021_2022__E6_89_98_E7_A6_8F_E5_90_AC_E5_c81_289979.htm 纽约地铁历史(下)当第一条地铁于 1904 年通车,虽然得到很多的赞扬,但也获得很多批评,例如尖峰时间拥挤,车厢脏等等,在那时很多人有一个共识,那就是公共运输系统不能为单一企业垄断,当然公共运输系统最好是由政府来经营,但是以当时纽约州及市的财力显然无法负担,变通的方法就是多家竞争,这是 1913 年 Dual Contracts 通过的缘由.经由 Dual Contracts 的实施,IRT 除了延伸原有的路线外,并将触角深入布朗克斯,皇后,及布鲁克林区. BRT 则首次突破布鲁克林区,进入曼哈坦区,而且又从曼哈坦区深入皇后区.对这两个公司来说,可是一大福音.可是 Dual Contracts 的建设经费达到 3 亿美元(现值 50 亿美元),以当时纽约的财政,怎么负担? 变通的方法就是政府分担一半的建设经费,其余由 IRT 及 BRT 负担,但 IRT 及 BRT 可获得 49 年的经营权. Dual Contracts 是实施了,但是其中风风雨雨不断,依照合约规定,工程必须于 1917 年前完成,但是没有做到.而且当时 IRT 及 BRT 受到当时市长 John F. Hylor 的挑战, Hylor 极力主张地铁公有,他力主建立一个公建,公营的地铁系统(也就是 IND 的由来),并且主张收回私有的地铁系统,他于 1925 年提出建立第三个地铁系统(也就是 IND),由于他作风强悍,树敌甚多,于同一年的民主党初选中败给对手 Jimmy Walker. Hylor 的得意之作, Independent Subway(IND),于 1932 年在没人注意下通车了.在此同时,IRT 及 BRT 受到劳资纠纷的影响,营运勉强维持,但是 BRT 就很倒霉了,1918 出现了纽约地铁史上最惨重的车祸,

当时 BRT 闹罢工, BRT 临时将职员派去做驾驶,有一职员没有注意到标志,遇到急弯时没有减速,因为车厢是木造的,整个列车撞墙,结果 102 人在此大车祸中罹难. Hylor 藉由此事件,大肆抨击 IRT 及 BRT, BRT 后来由于经营不善,于 1923 年改组为 BMT.除此之外, Hylor 藉由种种压力,迫使 IRT 及 BRT 放弃不少权力. IND 通车的同时,合并三大系统之声响起,虽然经过很多阻力,如劳工问题等,但经过多方的努力,纽约市府与 IRT,BMT 达成协议,政府出钱收购 IRT 及 BMT, 于 1940 年,合并大功告成! 合并之后,IRT,IND,BMT 现在只是纽约地铁的子系统. 合并之后,纽约市府将老旧的高架铁路视状况拆除,并且试着将 IND 与 BMT 连在一起,但因二次大战的关系而延误计划的进行.二次大战过后,于 1953 年为了统筹纽约地铁的事物,在纽约市府底下设立纽约市捷运局(New York City Transit Authority),在 NYCTA 成立后,经过多次计划后, IND 与 BMT 已经是一个系统,捷运局积极购买新车以加速汰旧换新.买的车种是以合约号码做为代号,如 R32,R33,R46,R62,R68 等,于 1979 年时将所有二次大战前营运的车辆淘汰, 1980 年代末期完成所有车厢冷气化.但是由于劳工问题使纽约地铁于 1960 年代末期服务品质加速恶化,票价不断升高,铁道状况日益恶化,地铁犯罪率增加,车厢,车站涂鸦日益严重.于 1980 年代初期,联邦拨款补助纽约地铁改善服务品质,现在情况改善很多,你很少看到车厢有涂鸦的痕迹,地铁警力增多,铁道常看到有人做保养,现在的纽约地下铁,比以十年前好太多了. 100Test 下载频道开通, 各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com