

Niespełnione obietnice w zakresie dużych prędkości

Już od połowy lat 70. dr Colin Taylor z Australii przedstawia co dwa lata na łamach *Railway Gazette* przegląd najszybszych pociągów świata. W tym roku stwierdził, że nie spełniono wszystkich obietnic zwiększenia prędkości, składanych przy różnych okazjach przez przedstawicieli wielu państw. Jedynie w Niemczech odnotowano wyraźny wzrost prędkości jazdy, co pozwoliło temu krajowi wyprzedzić Hiszpanię i przesunąć się na czwarte miejsce (tabl. 1).

Rozpoczynając zbieranie materiałów do 15. już przeglądu najszybszych pociągów świata dr Taylor miał nadzieję znalezienia wielu wspaniałych wyników, które były wcześniej zapowiadane. Jeszcze tak niedawno, bo na ostatnim kongresie dużych prędkości Eurailspeed w Madrycie, w październiku 2002 r., w którym wzięło udział 1700 delegatów z całego świata, wielu mówców zapowiadało wzrost prędkości jazdy w swoich krajach od nowego rozkładu jazdy, wchodzącego w życie na przełomie 2002/2003 r. Przyłączył się do tego optymistycznego chóru również sam dyrektor generalny UIC Philippe Roumeguère. Tymczasem zwiększenia prędkości jazdy nie nastąpiły. Jak mówi dr Taylor, „...bezsukutecznie szukałem w nadesłanych mi rozkładach jazdy z takich krajów jak Hiszpania, Iran, Korea Południowa, Chiny, Belgia i innych znacznych skróceń czasu jazdy. Znalazłem tylko niewielkie zmiany na plus, ale były też zmiany na minus”.

Na początku 2003 r. koleje francuskie SNCF przeprowadziły udane próby jazdy z prędkością 320 km/h, czy nawet większą, prototypu pociągu AGV na odcinku Lille – Calais. Opierając się na tych wynikach podniesiono maksymalną prędkość pociągów TGV Réseau oraz piętrowych TGV Duplex na krótkim odcinku linii TGV Méditerranée do 320 km/h. Zrobiono to z początkiem letniego rozkładu jazdy w czerwcu 2003 r. Prędkość tę dopuszczono na długości 41 km po jednym torze i 33 km po drugim, ale – jak na razie – bez skracania czasu jazdy pociągów.

W Korei Płd. linia dużej prędkości KTO, która jest już prawie gotowa na odcinku Seul – Taegu, ma być otwarta dopiero w kwietniu 2004 r. Także w tym roku zapowiadane są na Tajwanie pierwsze próby pociągów z prędkością 300 km/h na nowo zbudowanym odcinku linii dużej prędkości Taipei – Kaohsiung. Jazdy z pasażerami na tym odcinku mają się rozpocząć już w 2005 r.

Z innych możliwych do zrealizowania planów wymienić należy przyspieszenie jazdy pociągów Thalys na trasie Paryż – Kolonia. Jak się okazuje, na odcinku Bruksela – Kolonia poczyniono w ciągu ostatnich 46 lat jedynie niewielkie modernizacje i obecnie pociągi jadą na tej trasie zaledwie o 1 min krócej niż w 1966 r., mimo mniejszej liczby zatrzymań. Otwarty w ubiegłym roku odcinek Leuven – Liège, który jest częścią belgijskiej linii dużej prędkości na 300 km/h, skrócił czas jazdy między Brukselą a Liège o 10 min, z 66 do 56 min, a mimo to przeciętna prędkość na tym odcinku jeszcze nie osiąga 120 km/h.

Postęp w Niemczech

Chociaż nie ma skróceń czasu jazdy na odcinku od Brukseli do granicy niemieckiej, to po stronie niemieckiej są wyraźne zmiany na plus. W ogóle Niemcy są jaśniejszą kartą w tegorocznym przeglądzie. Nowa linia dużej prędkości Kolonia – Ren – Men, długości 177 km, która została otwarta w sierpniu 2002 r., miała umożliwić jazdy bez zatrzymania na odcinku Kolonia – Frankfurt nad Menem w czasie krótszym o ponad połowę, niż starą trasą wzdłuż Renu. I to zostało wykonane. Nie została jednak dotrzymana zapowiedź odnośnie przelotowości linii. Ilość kursujących pociągów jest mniejsza od zakładanej. Nową linią pociągi jeżdżą zasadniczo z prędkością 300 km/h, jednak w przypadku opóźnień mogą przyspieszać do prędkości 330 km/h. Ta prędkość – jak dotychczas – jest największą na świecie prędkością w ruchu z pasażerami. Dzięki nowej linii nastąpiły też skrócenia czasu jazdy innych pociągów, np. relacji Amsterdam – Bazylea. Skrócono też o godzinę czas jazdy pociągu Londyn – Frankfurt nad Menem, co jest dumnie reklamowane na okładce Europejskiego Rozkładu Jazdy Tho-



Fot. 1. SNCF przeprowadziły udane próby jazdy z prędkością 320 km/h prototypu pociągu AGV



Fot. 2. W Korei Płd. linia dużej prędkości KTO Seul – Taegu ma być otwarta 2004 r. Fot. Alstom

masa Cooka, obowiązującego od grudnia 2002 r. Czas jazdy pociągu Frankfurt/M – Bruksela został skrócony z ponad 5 godz. do 4 godz. Jednak zapowiadane było, że po powstaniu nowej linii Kolonia – Frankfurt w Niemczech a jednocześnie zmodernizowaniu odcinka belgijskiego, czas jazdy Frankfurt/M – Bruksela zostanie skrócony do 3 godz.

Pomimo zastoju w podwyższeniu prędkości, pomyślną wiadomością jest, że linie dużej prędkości i kursujące po nich pociągi docierają do coraz większej liczby miast i wzrasta liczba samych pociągów. Można powiedzieć, że nigdy dotąd nie było tylu pociągów dużej prędkości łączących tak wiele miejscowości. Duże obciążenie ruchem miało wpływ na pogorszenie stanu torów. Wystąpiły też inne, niekorzystne zjawiska w komunikacji kolejowej, jak choćby zamykanie linii, na których ruch zmalał poniżej progu rentowności.

Na górze tablicy 1 bez zmian

Tak jak w 2001 r., tablica 1 jest ograniczona do 7 najlepszych wyników w jednym kraju, a minimalna prędkość kwalifikująca do umieszczenia w niej pociągu wynosi 150 km/h. Jak było do przewidzenia, na pierwszym miejscu pozostała Japonia, chociaż jej najlepszy wynik – 261,8 km/h – nie uległ poprawie od marca 1996 r. Jednak liczba pociągów na linii Tokaido Shinkansen, skąd pochodzi ten wynik, została od tamtego czasu zwiększona z trzech do siedmiu par na godzinę. Zastosowano zmodernizowany tabor i w ten sposób wszystkie ekspresy Nozomi jeżdżą już z prędkością 270 km/h. Spowodowało to natomiast zmniejszenie ilości pół szybkich ekspresów Hikari. Ilość pociągów Kodama, zatrzymujących się na wszystkich stacjach, pozostała niezmienną.

1.12.2002 r. otwarto przedłużenie linii Tohoku Shinkansen na północy Japonii, z Marioka do Hachinohe o długości 96,6 km. Wprowadzono nowej generacji zespoły E2–1000, które załazy się w tablicy 2. Chociaż na próbie zespołu tego typu, wzięty z produkcji seryjnej, osiągnął na 90-kilometrowym odcinku Urasa – Niigata linii Joetsu Shinkansen, rekordową prędkość 362 km/h, to nie ma dotąd znaczącego wzrostu prędkości na tej trasie. Najszybszy przejazd bez zatrzymania między

Najszybsze przejazdy pociągów rozkładowych, jeżdżących z prędkością co najmniej 150 km/h, między dwoma stacjami zatrzymania

Miejsce	Kraj i prędkość maks	Od stacji	Do stacji	Odległość [km]	Prędkość śr. [km/h]		
1	Japonia 300 km/h	Kokura	Hiroszima	192,0	261,8		
		Shin Kobe	Okayama	128,3	256,6		
		Hiroszima	Okayama	144,9	255,7		
		Okayama	Shin Kobe	128,3	248,3		
		Shin Osaka	Okayama	160,9	247,5		
		Morioka	Sendai	171,1	238,7		
		Omiya	Sendai	294,1	238,5		
2	Francja 320 km/h	Valence TGV	Avignon TGV	129,7	259,4		
		Massy TGV	St Pierre-des-Corps	206,9	253,3		
		Paryż Lyon	Avignon TGV	657,0	252,7		
		Paryż Lyon	Aix-en-Provence TGV	730,7	252,0		
		Paryż Lyon	Marsylia St-Charles	749,4	249,8		
		Charles-de-Gaulle	Lille-Europe	203,4	249,0		
		Lyon-St-Exupéry	Aix-en-Provence TGV	289,6	248,2		
3	Międzynarodowe	Bruksela Midi	Valence TGV	831,3	242,1		
		Marne-la-Vallée	Bruksela Midi	315,3	222,6		
		Paryż Nord	Bruksela Midi	313,4	221,2		
		Paryż Nord	Ashford	400,7	209,0		
		Ashford	Avignon Centre	1053,5	203,9		
		Ashford	Marne-la-Vallée	403,1	198,3		
		Paryż Lyon	Bellegarde	521,3	176,7		
4	Niemcy 330 km/h	Frankfurt/M Lotnisko	Siegburg/Bonn	143,3	232,4		
		Frankfurt/M Lotnisko	Limburg Süd	58,8	207,5		
		Berlin Spandau	Wolfsburg	168,9	206,8		
		Montabaur	Siegburg/Bonn	63,0	198,9		
		Berlin Zoo	Wolfsburg	180,6	193,5		
		Kassel Wilhelmshöhe	Fulda	90,0	192,8		
		Frankfurt/M Lotnisko	Montabaur	80,3	192,7		
		5	Hiszpania 300 km/h	Madryt Atocha	Sewilla	470,5	209,1
				Madryt Atocha	Ciudad Real	170,7	209,0
Madryt Atocha	Cordoba			343,7	208,3		
Sewilla	Cordoba			126,8	195,1		
Puertollano	Cordoba			134,3	191,9		
Puertollano	Ciudad Real			38,7	165,9		
6	Szwecja 200 km/h	Alvesta	Hassleholm	98,0	178,2		
		Katrineholm	Skövde	179,3	170,8		
		Sztokholm Syd	Skövde	297,0	165,0		
		Herrljunga	Sztokholm Syd	361,3	164,2		
		Sztokholm Syd	Hallsberg	183,2	164,1		
		Hallsberg	Katrineholm	65,5	163,8		
		Skövde	Katrineholm	179,3	163,0		
		7	Wielka Brytania 201 km/h	York	Darlington	71,0	177,5
Doncaster	Peterborough			128,1	176,7		
Londyn King's Cross	Doncaster			250,8	175,0		
York	Peterborough			180,5	174,6		
Stevenage	York			303,4	173,3		
York	Stevenage			259,0	170,8		
Londyn King's Cross	Peterborough			122,7	169,2		
8	Włochy 250 km/h	Rzym Termini	Florencja SMN	261,0	166,6		
		Arezzo	Rzym Termini	198,7	152,9		
9	USA 240 km/h	Wilmington	Baltimore	110,1	165,1		
		Newark	Trenton	78,0	161,4		
		Filadelfia	Metro Park	107,0	152,9		
		Filadelfia	Wilmington	50,6	151,8		
		Trenton	Newark	78,0	?????		
10	Finlandia 200 km/h	Salo	Karjaa	53,1	151,7		
11	Chiny 200 km/h	Shenzhen	Guangzhou Dong	139,0	151,6		

Omiya i Niigata, na odległości 269,4 km trwa 1 godz. i 14 min, co daje średnią prędkość 218,4 km/h.

Na drugiej pozycji w tablicy 1 pozostaje Francja, i po raz drugi nie ma zmian w najszybszych przejazdach. Jak poprzednio najlepsze wyniki uzyskiwane są na linii TGV Méditerranée. Jak już wspomniano, krótkie odcinki na tej linii, gdzie dopuszczono prędkość 320 km/h umożliwią SNCF zebranie doświadczeń, które będą



Fot. 3. Czas jazdy pociągów Thalys na odcinku Kolonia – Bruksela na razie uległ skróceniu tylko o 10 min Fot. Alstom



Fot. 4. Nowa linia dużej prędkości Kolonia – Ren – Men jest obsługiwana pociągami ICE-3 Fot. Bombardier

dzie można wykorzystać przy budowie TGV Est. Ta ostatnia linia jest jednak dopiero w początkowym stadium budowy.

Pociągi międzynarodowe zajmują wciąż 3 miejsce w tabeli 1. I tam także nie ma zmian na pierwszych pozycjach. W tabeli 2 znajduje się kilka interesujących wyników, głównie dzięki otwarciu linii Ren – Men w Niemczech. Z tego względu właśnie Niemcy wysunęły się przed Hiszpanię na 4 miejsce. Najlepsze wyniki kolei Renfe nie zmieniły się od 2001 r. Pomimo osiągnięcia pociągów AVE na linii Madryt – Sewilla, od dawna oczekiwane otwarcie linii Madryt – Lleida, która jest częścią linii Madryt – Barcelona i jazdy z prędkością 350 km/h zostały odroczone a pociągi Velaro E i Talgo 350 nie weszły do eksploatacji. Rozkład jazdy dla całej linii Madryt – Barcelona, która oryginalnie miała być otwarta od stycznia 2003 r. przewidywał czas 2 godz. 15 min z jednym postojem w Saragossie. Jednak najlepszy dotychczas uzyskany czas tylko dla odcinka Madryt – Lleida wyniósł zaledwie 3 godz.

Innym pogorszeniem są wyniki w Wielkiej Brytanii, która straciła 6 miejsce na korzyść Szwecji. Stało się to z powodu wydłużenia czasu jazdy, czyli obniżenia prędkości pociągu Scottish Pullman kolei GNER o ponad 10 km/h, z poprzedniej prędkości 182,8 km/h, a z kolei skrócenia jazdy pociągu nr 541 w Szwecji, obsługiwanego zespołem typu X 2000 kolei SJ o 2 min. Dotychczasowy czas jazdy dla odcinka Alvesta – Hassleholm na linii

Sztokholm – Malmö wynosił 35 min, a obecnie wynosi 33 min. Daje to przeciętną prędkość 178,2 km/h, lepszą niż uzyskiwaną poprzednio na linii Göteborg – Sztokholm. Inne pociągi na odcinku Alvesta – Hassleholm mają czasy przejazdu 34 lub 35 min. Jednak w Wielkiej Brytanii wyniki mogą się wkrótce poprawić. W 2001 r. wprowadzono do eksploatacji na liniach dalekobieżnych spalinowe zespoły trakcyjne typu Voyager kolei Virgin Trains. Podniosły one poziom prędkości i częstotliwość kursowania pociągów w tym kraju. Już od XIX wieku odcinek York – Darlington, długości 71 km był brytyjskim „torem wyścigowym”. Według rozkładu jazdy z 1902 r. zaczęto na nim już wówczas uzyskiwać prędkość „1 mila na minutę”, tj. 96,6 km/h. Obecnie w ciągu doby kursują 24 pociągi Voyager w kierunku do Darlington i 23 w kierunku odwrotnym, do York. Sześć z tych pociągów uzyskuje średnią prędkość 177,4 km/h, a pozostałe około 170 km/h. Jednak wiele pociągów przybywa do stacji docelowej z opóźnieniem z różnych powodów, w większości wskutek wzajemnego blokowania się. Jest to zresztą problem całej sieci brytyjskiej i państwowy Zarząd Kolei (Strategic Rail Authority) dąży z tego względu do ograniczenia liczby pociągów.

Tak jak w klasyfikacji w 2001 r., najszybsze pociągi w Wielkiej Brytanii kursują na linii Wschodniego Wybrzeża (East Coast Main Line). Jednak wiele przejazdów jest wolniejszych niż 3 lata temu, pomimo dużych napraw taboru kolei GNER, zwłaszcza czteroosiowych lokomotyw serii 91. Znaczącą zmianą jest wprowadzenie na linii Londyn King’s Cross – Leeds pociągów w odstępach półgodzinnych, kursujących przez większą część dnia. Nastąpiło to po dużej przebudowie dworca w Leeds. Kolej GNER przerzuciła na tę trasę wydzierżawiony tabor Eurostar North of London.

Częstotliwość pociągów InterCity co 30 min została też wprowadzona na linii Londyn – Newcastle, natomiast dalej, do Szkocji pociągi kursują co godzinę. Trasę tę obsługują od 25 lat spalinowe zespoły trakcyjne dużej prędkości należące do kolei GNER. Obecnie wyjeżdżają one także poza linie zelektryfikowane napięciem 25 kV i docierają do takich miast, jak Aberdeen, Inverness, Harrogate czy Hull. Wagony silnikowe tych zespołów zostały zmodernizowane tak, aby zmniejszyć wydalanie spalin. Zastosowano wymianę gładzi cylindrowych w silnikach a także stosowane jest odłączenie zbędnych cylindrów w czasie pracy jałowej.

W Wielkiej Brytanii jest obecnie wiele wydarzeń, jak uruchomienie od 28.9.2003 r. pociągów Eurostar o prędkości 300 km/h na I odcinku linii CTRL (połączenie Londyn – kanał La Manche). Umożliwi to przejazd z Londynu do Paryża w 2 godz. 35 min. Zaawansowane są także prace na II odcinku CTRL, które przeniosły się już na północny brzeg Tamizy i zbliżają do Stratford i dworca St Pancras w Londynie. Jednak ten drugi odcinek CTRL ze względu na wysoce skomplikowane obiekty inżynierskie zostanie otwarty dopiero w 2007 r. Na linii głównej Zachodniego Wybrzeża (West Coast Main Line) kolej Virgin Trains systematycznie wprowadza do ruchu swoje pociągi Pendolino z przechylnym nadwoziem. Choć podczas jazd próbnych prędkości dochodzą do 225 km/h, to maksymalna prędkość jazdy z pasażerami jest wciąż ograniczona do 177 km/h z powodu nie zmodernizowania infrastruktury linii. Jak przewidują plany modernizacyjne do września 2004 r. prędkość na odcinku Londyn Euston – Crewe nie przekroczy 200 km/h, a osiągnięcie prędkości 225 km/h zostało na razie odłożone na czas nieokreślony.

Zespoły trakcyjne Super Voyager serii 221, które są w eksploatacji obok zespołów serii 220 nie zaczęły jeszcze wykorzystywać swojego układu przechyłu. W Wielkiej Brytanii w ciągu kilku najbliższych lat szereg tras dalekobieżnych ma być przygotowanych do stosowania taboru z przechylnym nadwoziem.

Na 8 miejscu w tabelicy 1 znalazły się Włochy, które wyprzedzają Stany Zjednoczone. Sytuacja odwrotna, jaką podano w klasyfikacji z 2001 r., była wynikiem błędu. Uplasowanie się Włoch na tym miejscu zawdzięczają one tylko dwóm pociągom. Pierwszym jest ekspres Eurostar Italia 9458 Rzym Termini – Mediolan, który na odcinku Rzym – Florencja SNM osiąga według rozkładu prędkość średnią 166,6 km/h. Jest to najszybszy przejazd na linii Directissima, po której jeździ wiele, nieznacznie tylko wolniejszych pociągów. Drugim jest Eurostar Italia 9477, który także na linii Directissima, na odcinku Arezzo – Rzym Termini osiąga prędkość 152,9 km/h.

W Stanach Zjednoczonych sytuacja z ekspresami Acela kolei Amtrak ustabilizowała się. Jednak przejściowo z powodu usterek pociągi te były nawet całkowicie wycofane z ruchu, powodując dodatkowe kłopoty dla Amtrak. Ostatnie pozycje w tabelicy 1 także nie zmieniły się od 2001 r. Zajmują je Finlandia i Chiny z tymi samymi wynikami, co przed dwoma laty. Modernizacja linii Harbin – Shenyang – Dalian w Chinach i zwiększenie na niej prędkości maksymalnej do 160 km/h nie doprowadziło do znaczącego zwiększenia prędkości średniej. Zastosowane tu lokomotywy typu SS4 pozwalają skrócić czasy jazdy o 10%, ale prędkość średnia jednego przejazdu nie przekracza 100 km/h. Możliwe, że znaczniejsze skrócenie czasu nastąpi po zakończeniu elektryfikacji linii Wuchang – Guangzhou, ale bez umieszczenia tych zmian w rozkładzie jazdy nie można ich zakwalifikować w naszej tabelicy 2 czy 3.



Fot. 5. Czas przejazdu z Londynu do Paryża pociągami Eurostar ulegnie skróceniu do 2 godz. 35 min Fot. Alstom



Fot. 6. Zespoły trakcyjne Super Voyager serii 221, które są w eksploatacji obok zespołów serii 220 Fot. Bombardier

Tablica 2

Inne, interesujące przejazdy z prędkościami 150 km/h lub większymi

Kraj	Nazwa pociągu	Od stacji	Do stacji	Odległość [km]	Czas [g:min]	Prędkość (km/h)	Liczba zatrzymań	Lipiec 1993 r. [g:min]	Oszczędność [g:min]
Japonia	Nozomi 500/501	Hakata	Shin Osaka	553,7	2:17	242,5	3	2:32	-0:15
Francja	TGV 6209	Paryż Lyon	Nimes	689,1	2:51	241,8	0	4:24	-1:43
Międzynarodowe	Thalys Soleil	Bruksela Midi	Marsylia St Charles	1054,3	4:31	233,4	2	9:31	-5:00
Japonia	Nozomi 1/30	Tokio	Hakata	1069,1	4:53	218,9	8	6:03	-1:10
Japonia	Nozomi 4/29	Hiroszima	Tokio	821,2	3:58	207,0	6	3:55	+0:03
Japonia	Nozomi 95/40	Tokio	Shin Osaka	515,4	2:30	206,2	3	2:30	-
Japonia	Hayate 2/29	Hachinohe	Tokio	593,1	2:56	202,2	3	3:56	-1:00
Japonia	Toki 1	Tokio	Niigata	300,7	1:37	186,0	1	1:40	-0:03
Niemcy	19 pociągów ICE	Kolonia	Frankfurt/M Lotnisko	169,3	0:55	184,7	0	2:00	-1:05
Międzynarodowe	TGV 6565	Paryż Lyon	GenewaCornavin	554,0	3:22	164,6	1	3:21	+0:01
W. Brytania	Scottish Pullman	Londyn King's Cross	Edynburg	632,9	4:07	153,7	3	4:06	+0:01
Szwecja	X 2000 505	Sztokholm	Molmō	616,6	4:05	151,0	2	6:09	- 2:04
W. Brytania	Newcastle Pillman	Newcastle	Londyn King's Cross	432,4	2:54	149,1	3	2:52	+0:02
Międzynarodowe	8 pociągów ICE	Bazylea SBB	Dortmund	750,3	5:08	146,2	11	6:03	-0:55
Szwecja	Lynx 459	Sztokholm	Karlstad	328,9	2:17	144,0	2	2:37	-0:20
Hiszpania	2 pociągi Alaris	Madryt	Walencja	483,3	3:25	141,5	1	3:55	-0:30
Niemcy	5 pociągów ICE	Frankfurt /M	Düsseldorf	219,0	1:35	138,3	3	2:40	-1:05
USA	Acela 2170	Waszyngton	Nowy Jork	361,7	2:42	134,0	5	2:35	+0:07
Międzynarodowe	5 pociągów ICE	Frankfurt /M	Amsterdam	517,0	3:53	133,1	7	5:01	-1:08
Hiszpania	Alta 110	Madryt	Cádiz	624,1	4:49	129,6	7	4:24	+0:25
Francja	2 pociągi	Bordeaux	Perigueux	129,0	1:00	129,0	0	1:14	-0:14
Włochy	Eurostar Italia	Mediolan Centrale	Rzym Termini	547,3	4:30	127,6	2	4:00	+0:30



Fot. 7. Acela – najszybsze pociągi w USA Fot. Alstom

W końcu 2002 r. linia dla ruchu pasażerskiego Qinhuangdao – Shenyang została zmodernizowana do prędkości 200 km/h, ale chociaż umożliwia to skrócenie czasu jazdy Pekin – Shenyang z 10 godz. do mniej niż 8 godz. nie ma przejazdów kwalifikujących się do którejs z naszych tabel. Stąd najlepszym chińskim wynikiem i obecnie jedynym pozostaje wynik 151,6 km/h, uzyskiwany na linii Shenzhen – Guangzhou Dong przez pociąg Fex T806.

Najszybsze przejazdy pociągów rozkładowych, jeżdżących z prędkościami 120 – 150 km/h między dwoma stacjami zatrzymania

Miejsce	Kraj	Od stacji	Do stacji	Odległość [km]	Prędkość śr. [km/h]
12	Kanada	Dorval	Guildwood	500,8	149,5
13	Dania	Odense	Høje Tåstrup	145,0	145,0
14	Rosja	St Petersburg	Moskwa	645,0	140,2
15	Norwegia	Lillestrøm	Gardermoen	30,2	139,6
16	Maroko	Rabat Agdal	Mohammedia	63,0	135,0
17	Izrael	Hof Ha-Karmel	Tel Aviv University	81,7	132,5
18	Polska	Warszawa Centralna	Zawiercie	253,2	129,8
19	Węgry	Hegyeshalom	Győr	47,0	128,2
20	Szwajcaria	Montreux	Sion	68,0	123,6
21	Arabia Saudyjska	Hofuf	Riyadh	310,0	120,0

Inne znaczące przejazdy

Tablica 2 jest tradycyjnie przeznaczona dla przejazdów nie kwalifikujących się do tablicy, która jest przeznaczona wyłącznie dla najlepszych jazd bez zatrzymania między dwoma stacjami. Jednak w tablicy 2 są przedstawione również bardzo szybkie przejazdy, przy czym większość z nich uzyskana została nawet mimo kilku zatrzymań po drodze. Dr Taylor nie chciał powtarzać wyników, które były już prezentowane w poprzednich przeglądach. Jednocześnie uznał, że próg prędkości 150 km/h jest zbyt wysoki, więc przyjął prędkość minimalną 120 km/h. Aby tabela była bardziej interesująca, dodał porównanie z czasami przejazdu sprzed 10 laty. Jednak uzyskane prędkości nie są dokładnie porównywalne, ponieważ w niektórych przypadkach odległość, a czasem nawet i trasa uległy zmianie.

W większości pozycji skrócenie czasu jazdy jest wyraźne. Zawiera się ono między 0,5% (Paryż – Genewa) do ponad 50% (Kolumbia – Frankfurt/M i Bruksela – Marsylia). Nie ma zmian w czasach jazdy ekspresów Nozomi, pomiędzy Tokio i Shin Osaka w Japonii. W brytyjskich rozkładach jazdy, na trasach Londyn – Edynburg i Londyn – Newcastle można zauważyć lekkie wydłużenie czasów. Także we Włoszech jazdy ekspresów na trasie Mediolan – Rzym bez zatrzymania trwały w 1993 r. równe 4 godz., natomiast obecnie, z dwoma zatrzymaniami po drodze, trwają o 30 min dłużej. Można też wspomnieć, że w przeglądzie z 1999 r. był w tej tabeli ujęty pociąg relacji Bordeaux – Perigueux we Francji, obsługiwany autobusem szynowym, który obecnie skrócił czas jazdy o 1 min i stąd średnia prędkość zwiększyła się do 129 km/h.

Tablica 3, w której zestawiono jazdy z prędkościami 120–150 km/h bez zatrzymania, nie zawiera nowych krajów. Wypaść z niej jedynie Iran, którego pojawienie się w 2001 r. było prawdopodobnie wynikiem błędu w rozkładzie jazdy. Tym niemniej kolejność miejsc pozostałych krajów zmieniła się znacznie. Izrael bez wielkiego rozgłosu pnie się szybko w górę i uplasował się już na 5 miejscu. Rosja przeskoczyła Norwegię i uplasowała się na miejscu 3 – stało się tak dzięki dwóm pociągom o prędkości 200 km/h na linii Moskwa – St Petersburg. Linia ta została ostatnio skrócona o kilka kilometrów z powodu zlikwidowania „palca cara”. Zupełnie niespodziewanie na pierwsze miejsce w tablicy 3 skoczyła Kanada dzięki jednemu pociągowi i to kursującemu tylko w niedzielę. Jest to pociąg nr 67 kolei VIA Rail, relacji Montréal – Toronto – Aldershot, zatrzymujący się w Guildwood. Tabelę zamyka, jak przed dwoma laty, Arabia Saudyjska z wynikiem równe 120 km/h.

A co z resztą świata? W przeglądzie z 1997 r. wymieniliśmy najszybsze pociągi we wszystkich krajach świata. Taka lista może pojawi się znowu w następnym przeglądzie w 2005 r., ale tym którzy już w 2001 r. byli blisko wejścia choćby do tablicy 3 (Grecja, Belgia, Australia i Portugalia) stale brakuje tych kilku kilometrów na godzinę do wartości progowej 120 km/h.

*Railway Gazette International 10/2003
Tłum. Marek Rabsztyń*