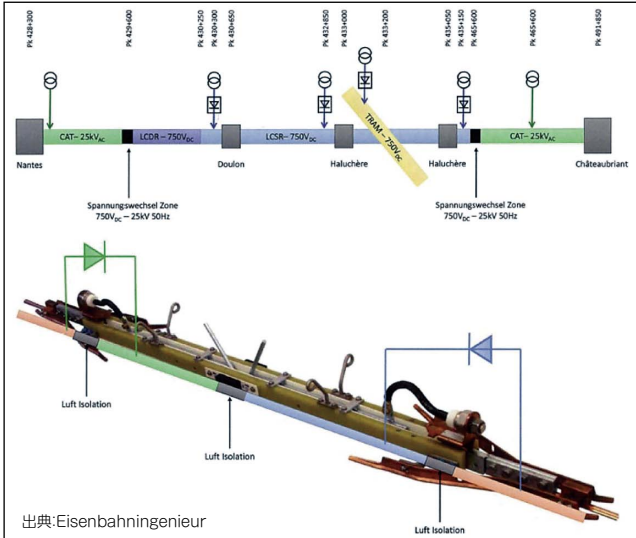


輸送 34年後に再建された路線に車両が走る

原題：Strecke Nantes-Châteaubriant nach 34 Jahren wieder befahrbar
誌名：EI：Eisenbahningenieur Vol.65 No.9 (2014-9) p106-111

フランスのNantes～Châteaubriant間のトラム路線は、1980年代に閉鎖された軌道を利用して2014年2月に開業した。このトラムは鉄道線と交差するため、特別な電化設備や軌道設備を必要とし、工事は複雑かつ革新的な設計が求められた。



架線の種類(上)とセクションの詳細(下)

輸送 第2次インターモーダル改革が進行中

原題：A second intermodal revolution is coming
誌名：RGI：Railway Gazette International Vol.170 No.9 (2014-9) p95-101

インターモーダル輸送が始まってから10年で北アメリカ鉄道の物流輸送は最大になったが、石炭輸送は規制圧力や代替エネルギーによって減少し続けている。一方、原油の鉄道輸送はこの3、4年、急速に伸びているが、まだ十分な輸送量には達していないので、鉄道会社は自動車、化学製品、農産品などと合わせて、需要が増えることに期待を寄せている。



Memphisインターモーダル・ターミナルは2010年に大規模改修され、低炭素型のガントリークレーンを装備している

軌道 フラットまくらぎによるバラスト負荷の軽減

原題：Verringerte Schotterbelastung-die Flachschwelle
誌名：EI：Eisenbahningenieur Vol.65 No.9 (2014-9) p118-123

バラスト軌道の経済性向上のためには、まくらぎとバラスト間の接触圧力の低減と特性の長期的維持が重要である。そこで、幅が広く平板状のフラットコンクリートまくらぎ(B06 FS)が開発され、弾性パッドを併用すると、さらに横方向変位抵抗が増加し、バラスト軌道の安定性と経済性が向上することが確認された。

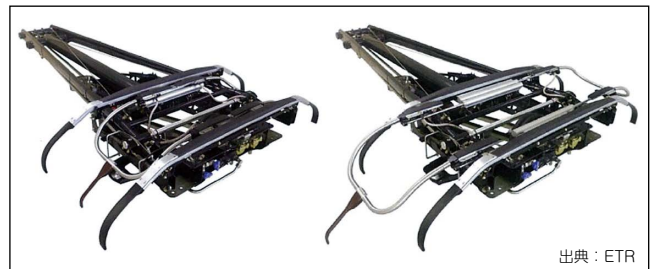


フラットまくらぎ(左)は標準的まくらぎ(右)に比べて明らかに幅が広い

車両 拡張舟体を有する柔軟性の高いパンタグラフ

原題：Mit Flexibilität Grenzen leichter überwinden-der Variopanto®
誌名：ETR：Eisenbahntechnische Rundschau Vol.63 No.9 (2014-9) p118-120

国境越えなど、異なる電気システムにまたがって列車を運行する場合には、複数のパンタグラフが必要であるが、新たに開発したVariopanto®(可変パンタグラフ)は、まくらぎ方向の舟体長さを1,450mmから1,950mmまで変えることができる。これにより、2台のパンタグラフを1台で置き換えることができ、重量やスペースの節約、コスト低減などの効果が見込める。



拡張舟体を有するVariopanto®(可変パンタグラフ)



WRT(海外鉄道技術情報)は海外主要鉄道誌の記事抄訳を含め、海外の最新の鉄道技術情報をタイムリーに紹介する季刊誌です。ここに紹介した記事はその一部です。
⇒新刊案内、バックナンバーは総研HP(www.rtri.or.jp)をご覧ください。
⇒問合せ(研友社) TEL: 042-572-7157 HP: www.kenf.jp