



(12) Wirtschaftspatent

Erteilt gemäß §.17 Absatz 1 Patentgesetz

(19) DD (11) 261 342 A1

4(51) B 61 D 17/20

AMT FÜR ERFINDUNGS- UND PATENTWESEN

In der vom Anmelder eingereichten Fassung veröffentlicht

(21) WP B 61 D / 302 672 6

(22) 12.05.87

(44) 26.10.88

(71) VEB Waggonbau Görlitz, Brunnenstraße 11, Görlitz, 8900, DD

(72) Sausner, Hans-Jürgen, Dr.-Ing.; Pläschke, Oskar, Dipl.-Ing.; Fels, Gerhard, Dipl.-Ing.; Hansch, Gerd, Dipl.-Ing.; Minks, Wolfgang, Dipl.-Ing., DD

(54) Übergangsbrücke für Schienenfahrzeuge, vorzugsweise Reisezugwagen

(55) Schienenfahrzeug, Mittelpufferkupplung, Übergangsbrücke, klappbare Trittplatte, Getriebemotor, Schalteinheit mit schiebbarer Stoßplatte

(57) Die Erfindung betrifft eine Übergangsbrücke für Schienenfahrzeuge, vorzugsweise Reisezugwagen, die mit Mittelpufferkupplung und Seitenpuffern ausgerüstet sind und aus einer klappbaren an der Wagenstirnwand angeordneten Trittplatte mit Abstützeinrichtungen besteht, bei der die Trittplatte über eine Kupplung mit einem in der Stirnwand angeordneten Getriebemotor verbunden ist, welcher über eine flexible Leitung und eine am Mittelpufferkupplungskopf vorgesehene Schalteinheit mit schiebbarer Stoßplatte mit dem Mittelpufferkupplungskopf in Verbindung steht. Fig. 1

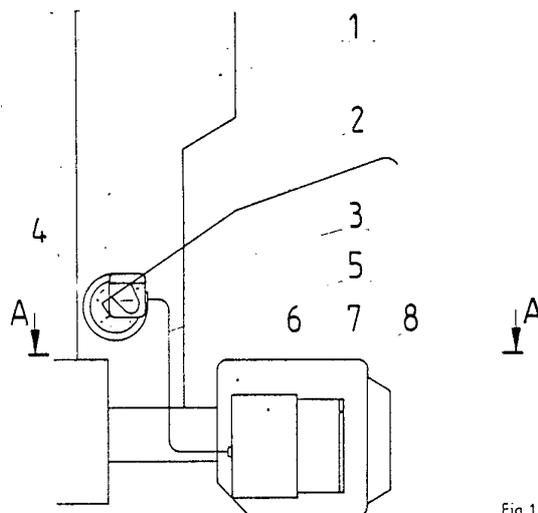


Fig. 1

## Patentanspruch:

Übergangsbrücke für Schienenfahrzeuge, vorzugsweise Reisezugwagen, die mit Mittelpufferkupplung und Seitenpuffern ausgerüstet sind und aus einer klappbar an der Wagenstirnwand angeordneten Trittplatte mit Abstützeinrichtungen besteht, **gekennzeichnet dadurch**, daß die Trittplatte (2) über eine Kupplung (3) mit einem in der Wagenstirnwand (1) angeordneten Getriebemotor (4) verbunden ist, welcher über eine flexible Leitung (5) und eine am Mittelpufferkupplungskopf (6) vorgegebene Schalteinheit (7) mit schiebbarer Stoßplatte (8) mit dem Mittelpufferkupplungskopf (6) in Verbindung steht.

Hierzu 1 Seite Zeichnungen

## Anwendungsgebiet der Erfindung

Die Erfindung betrifft eine Übergangsbrücke für Schienenfahrzeuge, vorzugsweise Reisezugwagen, die mit Mittelpufferkupplung und Seitenpuffern ausgerüstet sind und aus einer klappbar an der Wagenstirnwand angeordneten Trittplatte mit Abstützeinrichtungen besteht.

## Charakteristik der bekannten technischen Lösungen

Es ist ganz allgemein bekannt, daß beim Kuppeln von Wagen mit heruntergeklappter Trittplatte Beschädigungen auftreten. Es ist eine Übergangsbrücke (DD 47142) für gekuppelte Schienenfahrzeuge bekannt, die eine stirnseitig am Wagen angebrachte und gegebenenfalls mit beweglichen Zwischengliedern versehene, nach oben klappbare Trittplatte aufweist. Infolge der starren Trittplatte ist ein Kuppeln am Wagen mit herabgeklappten Trittplatten nicht möglich, ohne daß die Gefahr einer Beschädigung derselben vorliegt. Bei einer anderen bekannten Ausführung von Übergangsbrücken für freizügig verwendbare Reisezugwagen (DD 58755) ist an der Stirnwand mit zwei Gelenken ein hinteres Brückenblech abgestützt, auf dem längsverschieblich, über eine Schlitzführung gehalten, ein vorderes Brückenblech angeordnet ist. Die Ausgangslage des vorderen Brückenbleches wird über eine zwischen vorderes und hinteres Brückenblech geschaltete Blattfeder hergestellt. Bei dieser Ausführung ist die Gefahr einer Beschädigung der Brückenbleche, wenn mit herabgeklappten Brückenblechen gekuppelt wird, zwar gemindert, aber nicht ausgeschlossen. Weiterhin ist eine Übergangsbrücke für gekuppelte Reisezugwagen (DD 74049) bekannt, die stirnwandseitig seitenunbeweglich angeordnet und herabklappbar ist, aus einem oder mehreren Gliedern besteht, nach allen Seiten Bewegungen zulassend sich mit der Übergangsbrücke des angekuppelten Wagens überlappt und für das Kuppeln von Reisezugwagen mit unterschiedlichen Übergangs- und Kupplungseinrichtungen geeignet erscheint. Auch bei dieser Ausführung ist die Gefahr der Beschädigung der Brückenbleche beim Kuppeln mit herabgeklappten Brückenblechen nur gemindert, nicht ausgeschlossen. Eine weitere bekannte Übergangsbrücke, vorzugsweise für freizügig einsetzbare Reisezugwagen (DD 213174), hat zu beiden Seiten einer klappbar an der Wagenstirnwand angebrachten Trittplatte über ein Federelement in Ausgangsstellung gehaltene schwenkbewegliche Schiebepplatten, die mit einem längsbeweglichen Brückenblech gekoppelt sind. Wie bei den zuvor geschilderten Ausführungen ist ein Kuppeln von Wagen mit herabgeklappten Trittblechen nicht ohne die Gefahr einer Beschädigung derselben möglich.

## Ziel der Erfindung

Ziel der Erfindung ist die Schaffung einer Übergangsbrücke, die stirnwandseitig vorzugsweise an mit Mittelpufferkupplung ausgerüsteten Reisezugwagen angeordnet ist, die Nachteile bekannter Ausführungen vermeidet und geeignet ist, das Kuppeln von Wagen miteinander rationell zu gestalten.

## Darlegung des Wesens der Erfindung

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Übergangsbrücke zu entwickeln, die die Vorteile der bekannten Ausführungen beibehält, auf der Verwendung bekannter und bewährter Bauteile beruht und Beschädigungen an derselben beim Kuppeln von Wagen ausschließt. Erfindungsgemäß wird die Aufgabe gelöst, indem die Trittplatte über eine Kupplung mit einem an der Wagenstirnwand angeordneten Getriebemotor verbunden ist, welcher über eine flexible Leitung und eine am Mittelpufferkupplungskopf vorgesehene Schalteinheit mit schiebbarer Stoßplatte mit dem Mittelpufferkupplungskopf in Verbindung steht.

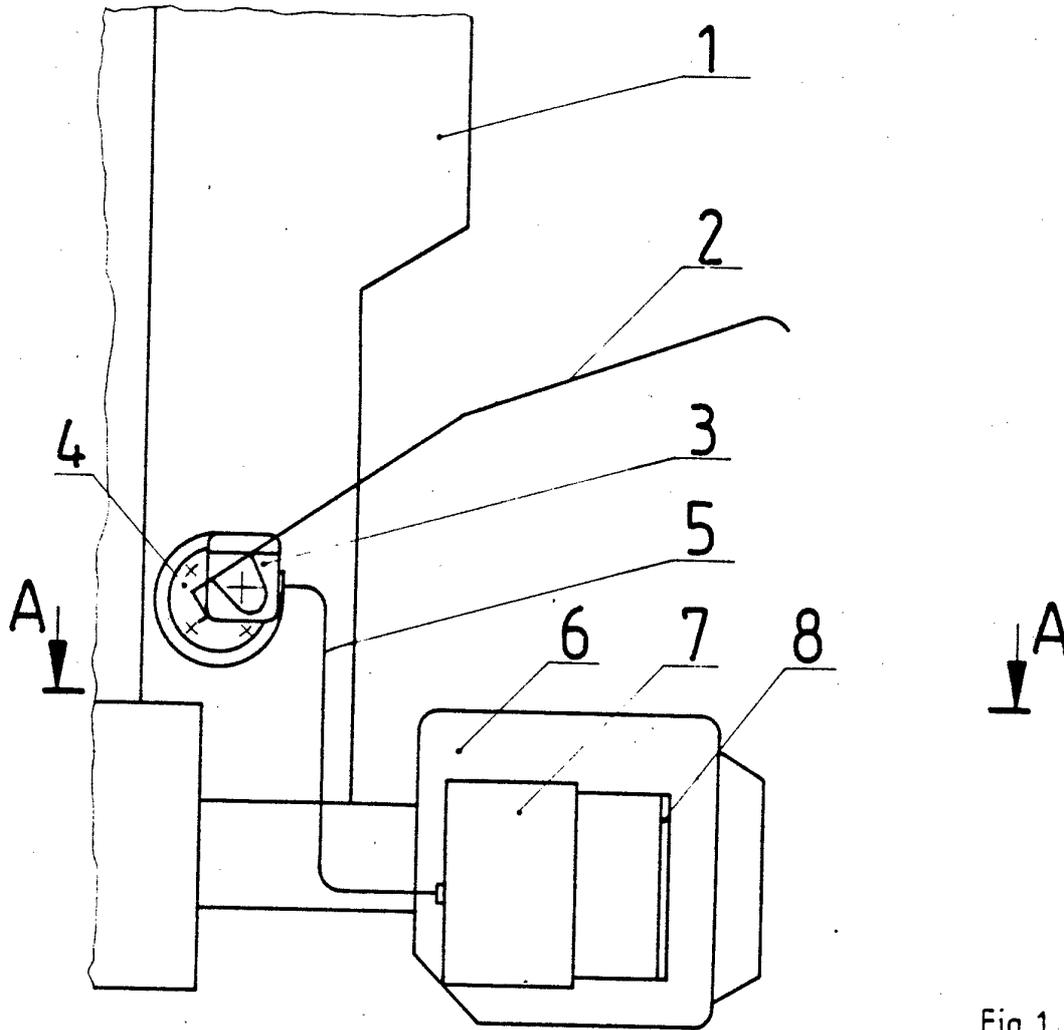
## Ausführungsbeispiel

Die Erfindung soll nachstehend an einem Ausführungsbeispiel näher erläutert werden. In der zum Ausführungsbeispiel gehörenden Zeichnung zeigt

Fig. 1: die Seitenansicht der Übergangsbrücke und der Mittelpufferkupplung im entkuppelten Zustand,  
Fig. 2: den Schnitt A-A in Fig. 1, jedoch mit zusätzlicher Darstellung eines kurz vor dem Einkuppeln befindlichen Kupplungskopfes.

Die Übergangsbrücke ist, wie in Fig. 1 und 2 gezeigt, aus der an der Wagenstirnwand 1 schwenkbar angeordneten Trittplatte 2 mit nicht näher dargestellten Abstützeinrichtungen gebildet, die über eine Kupplung 3 mit einem in der Stirnwand 1 angeordneten Getriebemotor 4 verbunden ist, welcher über eine flexible Leitung 5 und eine am Mittelpufferkupplungskopf 6 vorgesehene Schalteinheit 7 mit schiebbarer Stoßplatte 8, mit dem Mittelpufferkupplungskopf 6 in Verbindung steht.

Beim Entkuppeln wird die Trittplatte 2 entsprechend der Bewegungsrichtung des Mittelpufferkupplungskopfes 6 des entkuppelten Wagens durch die Schalteinheit 7 betätigt, es wird der Getriebemotor 4 in Betrieb genommen und die Trittplatte 2 um einen bei der konstruktiven Auslegung festgelegten Winkel von ca. 30° oder bis an die Wagenstirnwand automatisch hochgestellt und danach der Getriebemotor 4 durch einen Endschalter außer Betrieb gesetzt. Beim Kuppeln der Wagen wird durch Einwirken des Mittelpufferkupplungskopfes 6 des anzukuppelnden Wagens auf die Schalteinheit 7 über die Stoßplatte 8 und die flexible Leitung 5 des Getriebemotors 4 in Betrieb genommen, die Trittplatte 2 abgesenkt, wobei in ihrer Endstellung der Getriebemotor 4 durch seinen Endschalter außer Betrieb gesetzt wird.



A-A

Fig. 1

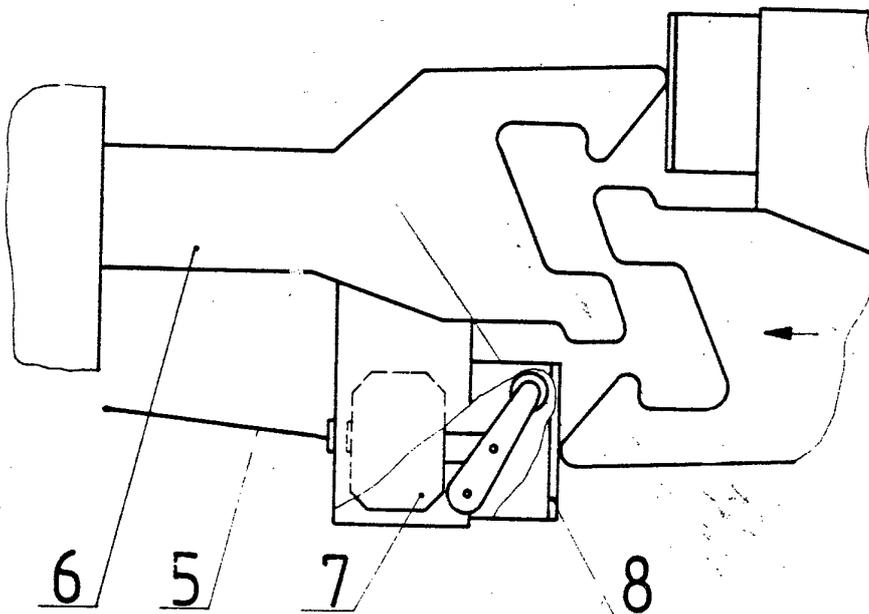


Fig. 2