

Title (en)

Fully automatic loading and onloading terminals for semi-trailers and containers.

Title (de)

Vollautomatische Lösch- und Ladeterminals für Sattelanhänger und Container.

Title (fr)

Terminaux de chargement et déchargement entièrement automatisés pour semi-remorques et conteneurs.

Publication

EP 0238730 A1 19870930 (DE)

Application

EP 86200419 A 19860318

Priority

EP 86200419 A 19860318

Abstract (en)

The drive boxes(2) are for use in terminals specially built for loading and unloading trailers on low-loading rail trucks(3), equipped with slewing load platforms. The drive boxes are mounted to the left and right of the truck on omega-section rails, and can travel for 50 cm forwards and rearwards. They can be operated from a control tower, so as to position the train exactly, if it has first halted within 10 cm of the desired position with the boxes positioned between the truck buffer zone.

Abstract (de)

Diese Erfindung ist eine Ergänzung bzw. eine Verbesserung zu der Erfindung eines Tiefladewaggon mit drehbarer Ladefläche für das schnelle Löschen und Laden der Sattelanhänger auf der am 25. Juli 1979 Patentrechte angemeldet sind unter fortlaufender Nummer 7905753 und inzwischen in 10 Ländern Europas beim E.P.A. in München erteilt worden sind unter der Nummer 0023.372. Der erstgenannte Waggon hat alle Bedienungsapparatur «an Bord» welche elektronisch/pneumatisch/hydraulisch mittels eines Drucks auf einer Taste von einem Dienstwaggon aus bedient wird. Diese Antreibung/Bedienung ist teuer und ist störungsempfindlich. Die Antreibung vom «Land»/Terminal aus mittels Antriebkasten wird bedient von einem Mann von einem Verkehrsturm aus auf dem Terminal und ist so gut wie störungsfrei. Man berechnete, daß man in Europa vorläufig 100 Terminals brauch für 100.000 Waggon. Kostenersparnis auf 100.000 Waggon à f 35.000,- = f 3.500.000.000,- Mehrkosten eines Terminals mit 60 Antriebkasten in einem Verkehrsturm, die vollständige elektronische Bedienung, sowie elektrische Bedrahtung, Luftleitung, usw. und kostet f 900.000 × 100 = f 90.000.000,-. Mittels dieser Antriebkasten entsteht ein Vorteil von f 3.500.000.000,- minus f 90.000.000 = f 3.410.000.000,- = 97,5% Ersparnis auf 100.000 Waggon und 100 Terminals. Außerdem ist diese Erfindung so gut wie störungsfrei.

IPC 1-7

B61B 1/00; B61D 3/04; B61D 3/18; B61D 47/00

IPC 8 full level

B61B 1/00 (2006.01); **B61D 3/04** (2006.01); **B61D 3/18** (2006.01); **B61D 47/00** (2006.01)

CPC (source: EP)

B61B 1/005 (2013.01); **B61D 3/04** (2013.01); **B61D 3/184** (2013.01); **B61D 47/005** (2013.01)

Citation (search report)

- [A] US 3576167 A 19710427 - MACOMBER FRANKLIN S
- [A] DE 3313211 A1 19841018 - SCHMIDT KREY BODIL, et al
- [A] US 3581918 A 19710601 - FUJIOKA RICHARD T
- [A] DE 2840491 A1 19800327 - JAKOBS HINRICH
- [A] DE 3004623 A1 19810813 - JAKOBS HINRICH [DE], et al
- [A] FR 2108790 A1 19720526 - GEX MARCEL [FR]
- [A] DE 1193882 B 19650526 - DEUTSCHE BUNDESBahn

Cited by

EP0510467A1; EP0496019A1; EP2279925A1; CN107364458A

Designated contracting state (EPC)

AT BE CH DE FR GB IT LI LU NL SE

DOCDB simple family (publication)

EP 0238730 A1 19870930

DOCDB simple family (application)

EP 86200419 A 19860318