

Title (en)
Communication passage between rail vehicles.

Title (de)
Übergangseinrichtung für Schienenfahrzeuge.

Title (fr)
Dispositif d'intercirculation pour véhicules ferroviaires.

Publication
EP 0330742 A2 19890906 (DE)

Application
EP 88119662 A 19881124

Priority
DE 3807167 A 19880304

Abstract (en)

The subject of the invention is a communication device for railway carriages which consists of a communication gangway (5) and a communication protection device (36, 2, 3) arranged in a tunnel-like manner above the latter. The device is constructed in such a way that even in the case of extreme pressure differences between the outside and the inside the interior is well protected from exterior influences. The tunnel-shaped communication protection consists of an inner end frame (36) for attachment to one of two railway carriages which are to be coupled together, an outer end frame (3) for cooperating with the outer end frame of the communication device of the other of the two railway carriages to be coupled to one another and of an elastic element, in particular a bellows (2) between the two end frames (36, 3). The outer end frame (3) is suspended directly on one of the two railway carriages by means of springs (4a) which exert a force directed outwards onto the outer end frame (3). The communication gangway is constructed in two parts, of which an inner part (9) is attached to one of the railway carriages to be coupled to one another and the other outer part (6a) is displaceably supported at the rear end on the inner part, is connected to the front end with the outer end frame (3) and ends in the same vertical transverse plane as the outer end frame. The outer end frame is provided with a support face (4, 4b) so that, in the case of two railway carriages coupled to one another, the communication gangways and the communication protection devices of both communication devices rest against one another at the end sides and are held resting against one another by the springs (4a) so that no connecting means are required, but the connecting region between the two communication devices is nevertheless sealed even if admissible lateral displacements occur between the two communication devices. Communication protection device and gangway are sealed from one another. The outer end frame (3) is of tunnel-shaped construction and its relatively long side walls have flaps in the front lower region which close off openings into which the communication gangway of a second railway carriage coupled to the first railway carriage can dip when going round a bend if this gangway moves away from the gangway of the communication device in such a way that it dips into the communication device of the first railway carriage as a plate and rests on the communication gangway of said carriage. <IMAGE>

Abstract (de)

Gegenstand der Erfindung ist eine Übergangseinrichtung für Eisenbahnreisezugwagen, die aus einer Übergangsbrücke (5) und einer über dieser tunnelförmig angeordneten Übergangsschutzvorrichtung (36, 2, 3) besteht. Die Einrichtung ist so ausgebildet, daß sie auch bei extremen Druckunterschieden zwischen außen und innen das Innere gut gegen Außeneinflüsse schützt. Der tunnelförmige Übergangsschutz besteht aus einem inneren Endrahmen (36) zur Befestigung an einem von zwei miteinander gekuppelten Eisenbahnreisezugwagen, einem äußeren Endrahmen (3) zum Zusammenwirken mit dem äußeren Endrahmen der Übergangseinrichtung des anderen zweier miteinander gekuppelter Eisenbahnreisezugwagen und aus einem elastischen Glied, insbesondere einem Faltenbalg (2) zwischen beiden Endrahmen (36, 3). Der äußere Endrahmen (3) ist über Federn (4a) direkt am einen der beiden Reisezugwagen aufgehängt, die auf den äußeren Endrahmen (3) eine nach außen gerichtete Kraft ausüben. Die Übergangsbrücke ist zweiteilig ausgebildet, von denen ein inneres Teil (9) am einen der beiden miteinander zu kuppelnden Reisezugwagen befestigt ist und das andere äußere Teil (6a) am hinteren Ende auf dem inneren Teil verschieblich abgestützt ist, am vorderen Ende mit dem äußeren Endrahmen (3) verbunden ist und in derselben vertikalen Querebene wie der äußere Endrahmen endet. Der äußere Endrahmen ist mit einer Abstützfläche (4, 4b) versehen, so daß bei zwei miteinander gekuppelten Eisenbahnreisezugwagen die Übergangsbrücken und die Übergangsschutzvorrichtungen beider Übergangseinrichtungen stirnseitig aneinanderliegen und von den Federn (4a) aneinanderliegend gehalten sind, so daß keine Verbindungsmittel erforderlich sind, trotzdem aber der Verbindungsbereich zwischen beiden Übergangseinrichtungen abgedichtet ist, auch wenn zulässige Seitenverschiebungen zwischen beiden Übergangseinrichtungen auftreten. Übergangsschutzvorrichtung und Brücke sind gegeneinander abgedichtet. Der äußere Endrahmen 3 ist tunnelförmig ausgebildet, und seine relativ langen Seitenwände weisen im vorderen, unteren Bereich Klappen auf, die Öffnungen verschließen, in die die Übergangsbrücke eines zweiten, mit dem ersten Eisenbahnreisezugwagen gekuppelten Reisezugwagens bei Kurvenfahrt eintauchen können, wenn diese Brücke von der Brücke der Übergangseinrichtung in der Weise abweicht, daß sie als Platte in die Übergangseinrichtung des ersten Reisezugwagens eintaucht und auf dessen Übergangsbrücke aufliegt.

IPC 1-7
B61D 17/22

IPC 8 full level
B61D 17/22 (2006.01)

CPC (source: EP US)
B61D 17/22 (2013.01 - EP US)

Cited by
EP0493818A1; US5169384A

Designated contracting state (EPC)
AT BE CH DE ES FR GB GR IT LI LU NL SE

DOCDB simple family (publication)
EP 0330742 A2 19890906; EP 0330742 A3 19891025; EP 0330742 B1 19920520; DE 3807167 A1 19890914; DE 3871366 D1 19920625; ES 2031573 T3 19921216; GR 3005320 T3 19930524; US 4942825 A 19900724

DOCDB simple family (application)
EP 88119662 A 19881124; DE 3807167 A 19880304; DE 3871366 T 19881124; ES 88119662 T 19881124; GR 920401663 T 19920730; US 31869789 A 19890303