

Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/AT05/000255

International filing date: 07 July 2005 (07.07.2005)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: AT
Number: A 1289/2004
Filing date: 28 July 2004 (28.07.2004)

Date of receipt at the International Bureau: 23 August 2005 (23.08.2005)

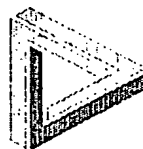
Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

PCT/AT 2005 / 000 255

Zentrale Dienste
Verwaltungsstellendirektion



österreichisches
patentamt

Dresdner Straße 87
1200 Wien
Austria

www.patentamt.at

Kanzleigebühr € 13,00
Schriftengebühr € 52,00

Aktenzeichen A 1289/2004

Das Österreichische Patentamt bestätigt, dass

die Firma Siemens Transportation Systems GmbH & Co KG
in A-1110 Wien, Leberstraße 34,

am 28. Juli 2004 eine Patentanmeldung betreffend

"Aufkletterschutz bei Eisenbahnfahrzeugen",

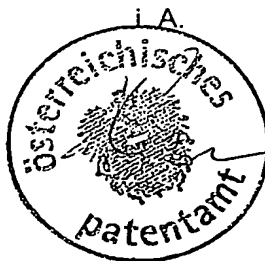
überreicht hat und dass die beigeheftete Beschreibung samt Zeichnungen mit der
ursprünglichen, zugleich mit dieser Patentanmeldung überreichten Beschreibung
samt Zeichnungen übereinstimmt.

Es wurde beantragt, Ing. Thomas Malfent in Wien, Dipl.-Ing. Andreas Rittenschober in Wien,
Ing. Thomas Meissl in Obersadorf (Steiermark) und Ing. Martin Brähm in Margarethen
(Oberösterreich), als Erfinder zu nennen.

Österreichisches Patentamt

Wien, am 15. Juli 2005

Der Präsident:



HRNCIR
Fachoberinspektor

A1289/200 40200000

Urtext

(51) Int. Cl. :

P 9541

AT PATENTSCHRIFT

(11) Nr.

(Bei der Anmeldung sind nur die eingerahmten Felder auszufüllen - bitte fett umrandete Felder unbedingt ausfüllen!)

(73)	Patentinhaber: Siemens Transportation Systems GmbH & Co KG Leberstraße 34 1110 Wien
(54)	Titel: Aufkletterschutz bei Eisenbahnfahrzeugen
(61)	Zusatz zu Patent Nr.
(66)	Umwandlung von GM /
(62)	gesonderte Anmeldung aus (Teilung): A
(30)	Priorität(en):
(72)	Erfinder: Ing. Thomas Malfent Dipl. Ing. Andreas Rittenschober Ing. Thomas Meissl Ing. Martin Brehm

(22) (21) Anmeldetag, Aktenzeichen:, 28. Juli 2004

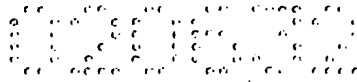
(60) Abhängigkeit:

(42) Beginn der Patentdauer:

Längste mögliche Dauer:

(45) Ausgabetag:

(56) Entgegenhaltungen, die für die Beurteilung der Patentierbarkeit in Betracht gezogen wurden:



AUFKLETTERSCHUTZ BEI EISENBAHNFahrZEUGEN

Die Erfindung betrifft ein Schienenfahrzeug mit einem an einem stirnseitigen Fahrzeugendbereich angeordneten, im wesentlichen über die gesamte Fahrzeugbreite verlaufenden Aufkletterschutz.

Im Fall eines Auffahrunfalls zwischen zwei Schienenfahrzeugen besteht die Gefahr, dass sich ein Wagenkasten mit einem gewissen Höhenversatz über den anderen schiebt und dadurch starke Zerstörungen im Fahrgastraum bewirkt. Um das zu verhindern werden an stirnseitigen Fahrzeugendbereichen schon lange Aufkletterschutzvorrichtungen, sogenannte „Anticlimber“ angeordnet.

Ein Aufkletterschutz der eingangs genannten Art, ist beispielsweise aus der US 4,184,434 A bekannt geworden ist.

Üblicherweise besitzen Anticlimber mehrere parallele und horizontale Rippen, was beispielsweise aus den Darstellungen nach Fig. 1 bis 3 zum Stand der Technik hervorgeht. Bei dem teilweise dargestellten Eisenbahnwagen 1 ist an seinen beiden Enden ein sich im wesentlichen über die gesamte Wagenseite erstreckender Aufkletterschutz 2 so angeordnet, dass im Kollisionsfall eine Krafteinleitung in den tragenden Bereich des Wagens erfolgen kann. Im Bereich der Kupplung 3 ist der Aufkletterschutz 2 schmaler ausgeführt oder unterbrochen. Der Aufkletterschutz 2 steht wie gemäß der Fig. 1 bis 3 über die Stirnwand des Wagens vor. Er kann gegebenenfalls eine Verkleidung, z.B. aus glasfaserverstärktem Kunststoff besitzen, die im Kollisionsfall vor dem gegenseitigen Eingriff zweier Aufkletterschutze zerstört wird.

Bekannte Aufkletterschutze stehen fast immer in Konkurrenz mit der Kupplung, denn wenn Kupplungshöhe und die Höhe des Wagenbodens festgelegt sind, bleibt unter Berücksichtigung der Kupplungsbewegungen meist wenig Platz für einen Aufkletterschutz. Dies zeigt z.B. der Artikel „Herstellung von Schienenfahrzeugen“ in ZEV + DET Glas. Ann. 123 (1999). Die für den Anticlimber verbleibende Einbauhöhe ist in vielen Fällen für einen durchgehenden Anticlimber zu gering.

Ein Problem muss darin gesehen werden, dass die Bauhöhe der Aufkletterschutze, wie oben erwähnt, wegen der Kupplung beschränkt ist, man aber andererseits nicht davon ausgehen kann, dass sich bei einem Unfall die Aufkletterschutze zweier kollidierender Wagen genau auf gleicher Höhe befinden.

Die Folge des genannten Problems ist entweder ein völliges Versagen des Aufkletterschutzes oder eine undefinierte Kräfteeinleitung unter zumindest teilweiser Umgehung der in Eisenbahnwagen üblicherweise eingebauten Stoßverzeherelemente.

Es ist daher eine Aufgabe der Erfindung, ein Schienenfahrzeug zu schaffen, bei welchem die oben genannten Nachteile so weit wie möglich beseitigt sind.

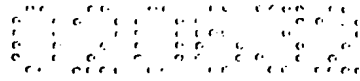
Diese Aufgabe wird mit einem Schienenfahrzeug der eingangs genannten Art erfindungsgemäß dadurch gelöst, dass an dem stirnseitigen Fahrzeugendbereich des Schienenfahrzeuges zumindest ein den Aufkletterschutz in vertikaler Richtung teilweise verlängerndes Antiaufkletterelement angeordnet ist, welches mit dem Aufkletterschutz eines anderen Schienenfahrzeuges bei einem Zusammenstoß in Eingriff bringbar ist.

Es ist ein Verdienst der Erfindung, dass die Krafteinleitung bei einem Zusammenstoß zweier Schienenfahrzeuge in den durch das Antiaufkletterelement erhöhten Greifbereich erfolgt und somit genau zu erfassen ist. Weiters ist es von Vorteil, dass der Platz oberhalb der Kupplung weitgehend frei bleibt. Somit steht Dank der erfindungsgemäßen Lösung mehr Platz für die Kupplung samt Druckluft und Elektrik zur Verfügung.

Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung weist das zumindest eine Antiaufkletterelement Rippen auf, die im Fall einer Kollision mit einem anderen Schienenfahrzeug mit Rippen eines Aufkletterschutz des anderen Schienenfahrzeuges in Eingriff bringbar sind.

Vorteilhafterweise ist zumindest eine Aufprallsäule vorgesehen ist, deren Längserstreckung im wesentlichen normal zur Schienenebene verläuft, wobei das Antiaufkletterelement im Inneren der Aufprallsäule angeordnet ist. Weiters kann die zumindest eine Aufprallsäule als dünnwandiges Aluhohlkammerprofil ausgebildet sein, in welchem das zumindest eine Antiaufkletterelement angeordnet ist. Das Aluhohlkammerprofil kann bei einer Kollision plastisch eingedrückt werden, wodurch ein Eingreifen in die Vertiefungen des Antiaufkletterelementes zu ermöglichen.

Da bei der erfindungsgemäßen Lösung bauartbedingt der Platzbedarf für eine Fluchttür gegeben ist, besteht eine vorteilhafte Variante der Erfindung darin, dass die zumindest eine Aufprallsäule als Türsäule einer Nottür ausgebildet ist.



- 3 -

Die Erfindung samt weiterer Vorteile wird im Folgenden anhand einiger nicht einschränkender Ausführungsbeispiele näher erläutert, welche in der Zeichnung dargestellt sind. In dieser zeigen schematisch:

Fig. 4 Endbereiche zweier miteinander kollidierender erfindungsgemäßer Schienenfahrzeuge in einer seitlichen Ansicht;

Fig. 5 Endbereiche zweier miteinander gekuppelter erfindungsgemäßer Schienenfahrzeuge in einer Normalbetriebsposition;

Fig. 6 die Endbereiche aus Fig. 5 bei einer Kollision mit einem geringen Höhenversatz der beteiligten Schienenfahrzeuge zueinander;

Fig. 7 die Endbereiche aus Fig. 5 und 6 bei einer Kollision mit einem großen Höhenversatz der beteiligten Schienenfahrzeuge zueinander und

Fig. 8 eine stirnseitige Frontseite eines erfindungsgemäßen Schienenfahrzeuges in perspektivischer Darstellung;

Gemäß Fig. 4 weist ein erfindungsgemäßes Schienenfahrzeug SCH, SCH', welches bevorzugterweise ein Eisenbahnwaggon ist, an seinen stirnseitigen Enden END, END' Aufkletterschutze AKS, AKS' auf, die im wesentlichen über die gesamte Fahrzeugbreite verlaufen. In einer bevorzugten Variante der Erfindung sind die Schienenfahrzeuge SCH, SCH' zu einem Zugverband gekoppelt.

Der Aufkletterschutz AKS, AKS' weist bei der dargestellten Ausführungsform Rippen RIP, RIP' auf (Fig. 5). Diese Rippen RIP, RIP' verlaufen horizontal und parallel zueinander (Fig. 8). Hier sind drei solche Rippen RIP, RIP' vorgesehen, wobei ihre Stärke beispielsweise 10 mm betragen kann. Der Aufkletterschutz AKS, AKS' besteht aus einer Stahl- oder Aluminiumlegierung oder aus einem anderen, bei Schienenfahrzeugen gebräuchlichen Werkstoff. Bei einem Auffahren der Schienenfahrzeuge SCH, SCH' mit einem geringen Höhenversatz der Schienenfahrzeuge SCH, SCH' zueinander können die Aufkletterschutze AKS, AKS' ineinander greifen und ein Aufklettern verhindern (Fig. 6).

Um ein Aufklettern bei einem Zusammenstoß mit einem der großen Höhenversatz der beiden Schienenfahrzeuge SCH, SCH' zueinander zu verhindern, ist über dem Aufkletterschutz AKS, AKS' ein Antiaufkletterelement AAE, AAE' vorgesehen, welches den Aufkletterschutz AKS, AKS' in vertikaler Richtung teilweise verlängert. Die Antiaufkletterelemente

AAE, AAE' sind mit dem Aufkletterschutz AKS, AKS' eines anderen Schienenfahrzeuges bei einem Zusammenstoß in Eingriff bringbar. In der hier dargestellten Ausführungsform sind über jedem Aufkletterschutz AKS, AKS' zwei blockförmige Antiaufkletterelemente AAE, AAE' vorgesehen.

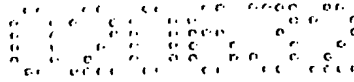
Die Antiaufkletterelemente AAE, AAE' stellen in funktioneller Hinsicht eine Verlängerung des Aufkletterschutzes AKS, AKS' dar. Das Antiaufkletterelement AAE, AAE' welches aus dem gleichen Material wie der Aufkletterschutz AKS, AKS' hergestellt sein kann, weist ebenfalls Rippen RIP'', RIP''' auf. Das Antiaufkletterelement AAE, AAE' eines Schienenfahrzeuges SCH, SCH' ist in bezug auf die Fahrzeuglängsrichtung gegenüber dem Aufkletterschutz AKS, AKS' dieses Schienenfahrzeuges SCH, SCH' in Richtung des Wagenkastens zurückversetzt.

Gemäß Fig. 7 können die Rippen des Antiaufkletterelementes AAE im Fall einer Kollision mit den Rippen eines Aufkletterschutzes AKS' eines anderen Schienenfahrzeuges SCH' in Eingriff gebracht werden, wodurch erfindungsgemäß ein Aufklettern des Schienenfahrzeuges SCH' auf das Schienenfahrzeug SCH verhindert werden kann.

Das Antiaufkletterelement AAE, AAE' kann mit dem Aufkletterschutz AKS, AKS' verbunden, beispielsweise verschweißt, oder auch einstückig mit dem Aufkletterschutz AKS, AKS' ausgebildet sein. Das Antiaufkletterelement AAE, AAE' kann auch als eigenständiges bauliches Element ausgebildet sein, welches mit einem Untergestell UGS des Schienenfahrzeuges SCH verbunden ist.

In einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung ist das Aufkletterelement AAE im Inneren einer Aufprallsäule APS, APS' angeordnet, deren Längserstreckung L im wesentlichen normal zur Schienenebene verläuft (Fig. 8). Die Aufprallsäule APS kann als dünnwandiges Aluhohlkammerprofil ausgebildet sein, in welchem das Antiaufkletterelement AAE angeordnet ist. Bei einer Kollision kann das Aluhohlkammerprofil plastisch eingedrückt und somit ein Eingreifen des Aufkletterschutzes AKS' in das Antiaufkletterelement AAE ermöglicht werden.

Um ein gutes Eingreifen des Aufkletterschutzes AKS, AKS' über die gesamte Breite des Fahrzeuges SCH, SCH' zu gewährleisten, sind bevorzugterweise mindestens zwei Antiaufkletterelemente AAE, AAE' bzw. Aufprallsäulen APS, APS' in der Front des Fahrzeuges SCH, SCH' vorgesehen.



- 5 -

Gemäß einer Ausführungsform der Erfindung bilden die Aufprallsäulen APS Säulen einer in der Fahrzeugfront angeordneten Nottür (Fig. 8). Diese Ausführungsform wird insbesondere dadurch ermöglicht, dass der Platzbedarf für eine Fluchttür gegeben ist, da das Antiaufkletterelement AAE nicht den zur Verfügung stehenden Platz für die Fußbodenhöhe einschränkt.

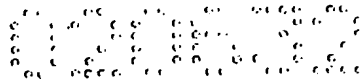
Zusammenfassend lässt sich sagen, dass ein großes Verdienst der Erfindung darin besteht, es auf einfache und kostengünstige Weise zu ermöglichen, einen durchgehenden Aufkletterschutz anzuordnen, ohne in einen Bauraumkonflikt mit der Kupplung zu treten.

Wien, den

PATENTANSPRÜCHE

1. Schienenfahrzeug (SCH, SCH') mit einem an einem stirnseitigen Fahrzeugendbereich (END, END') angeordneten, im wesentlichen über die gesamte Fahrzeugbreite verlaufenden Aufkletterschutz (AKS, AKS'), dadurch gekennzeichnet, dass an dem stirnseitigen Fahrzeugendbereich (END, END') des Schienenfahrzeuges (SCH, SCH') zumindest ein den Aufkletterschutz (AKS) in vertikaler Richtung teilweise verlängerndes Antiaufkletterelement (AAE, AAE') angeordnet ist, welches mit dem Aufkletterschutz (AKS, AKS') eines anderen Schienenfahrzeuges bei einem Zusammenstoß in Eingriff bringbar ist.
2. Schienenfahrzeug nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das zumindest eine Antiaufkletterelement (AAE, AAE') Rippen aufweist, die im Fall einer Kollision mit einem anderen Schienenfahrzeug (SCH, SCH') mit Rippen eines Aufkletterschutz (AKS, AKS') des anderen Schienenfahrzeuges (SCH, SCH') in Eingriff bringbar sind.
3. Schienenfahrzeug nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest eine Aufprallsäule (APS, APS') vorgesehen ist, deren Längserstreckung (L) im wesentlichen normal zur Schienenebene verläuft, wobei das Antiaufkletterelement (AAE) im Inneren der Aufprallsäule (APS, APS') angeordnet ist.
4. Schienenfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die zumindest eine Aufprallsäule (APS, APS') als dünnwandiges Aluhohlkammerprofil ausgebildet ist, in welchem das zumindest Antiaufkletterelement (AAE, AAE') angeordnet ist.
5. Schienenfahrzeug nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass die zumindest eine Aufprallsäule (APS, APS') als Türsäule einer Nottür ausgebildet ist.

Wien, den



ZUSAMMENFASSUNG

Ein Schienenfahrzeug (SCH) mit einem an einem stirnseitigen Fahrzeugendbereich (END) angeordneten, im wesentlichen über die gesamte Fahrzeugbreite verlaufenden Aufkletterschutz (AKS), wobei an dem stirnseitigen Fahrzeugendbereich (END) des Schienenfahrzeuges (SCH) zumindest ein den Aufkletterschutz (AKS) in vertikaler Richtung teilweise verlängerndes Antiaufkletterelement (AAE, AAE') angeordnet ist, welches mit dem Aufkletterschutz (AKS, AKS') eines anderen Schienenfahrzeuges bei einem Zusammenstoß in Eingriff bringbar ist.

Fig. 4

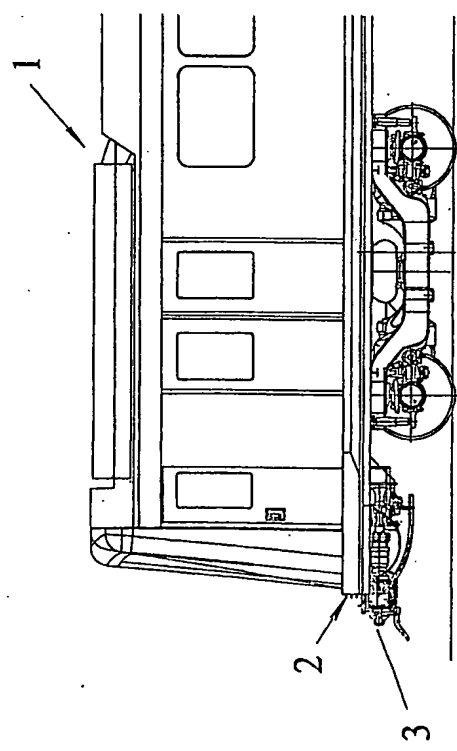


Fig. 1

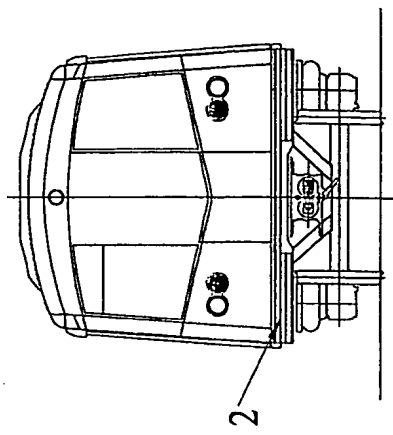


Fig. 2

Stand der Technik

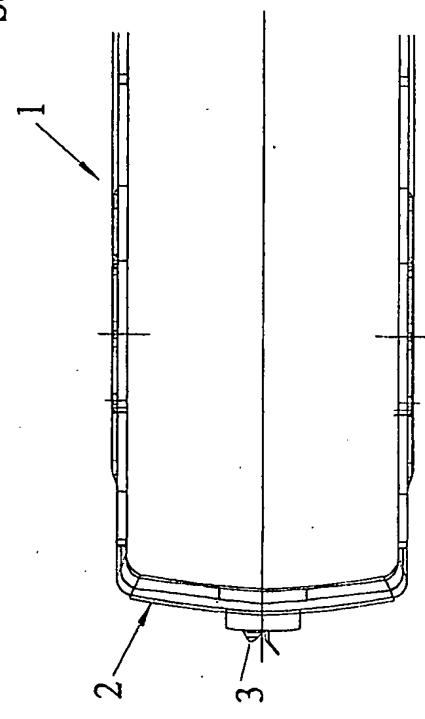


Fig. 3

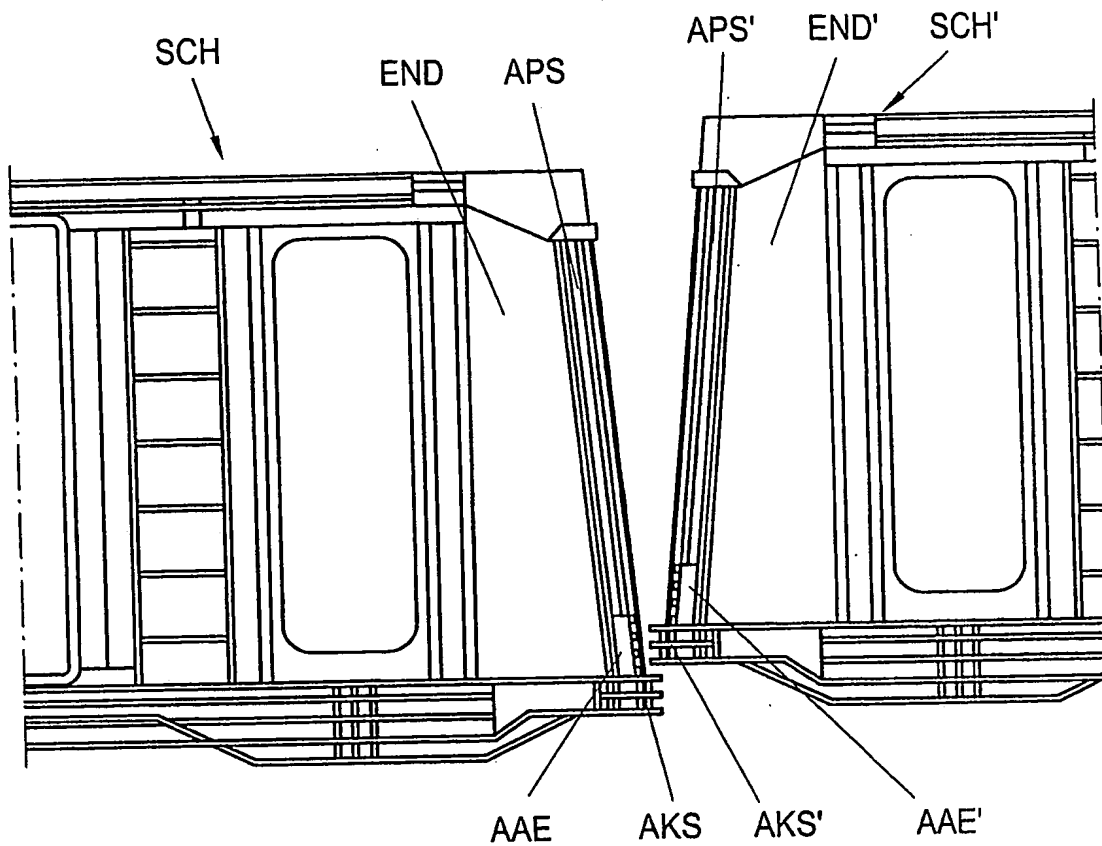


FIG. 4

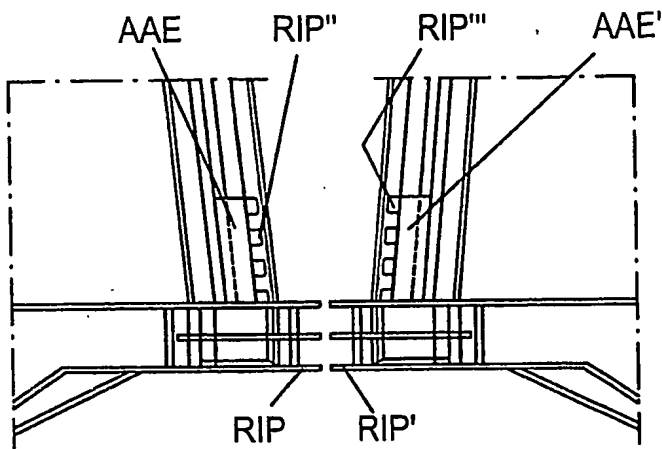


FIG. 5

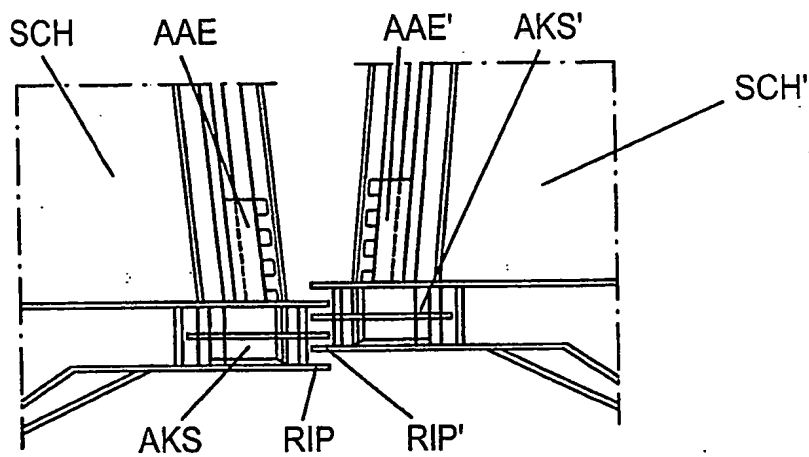


FIG. 6

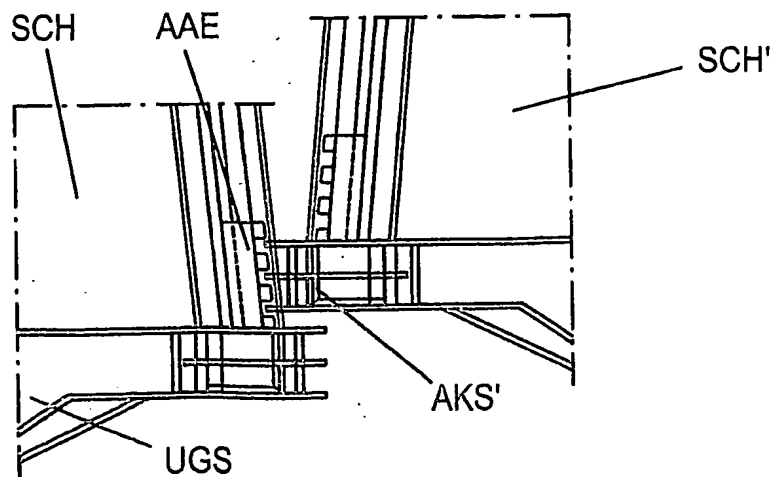


FIG. 7

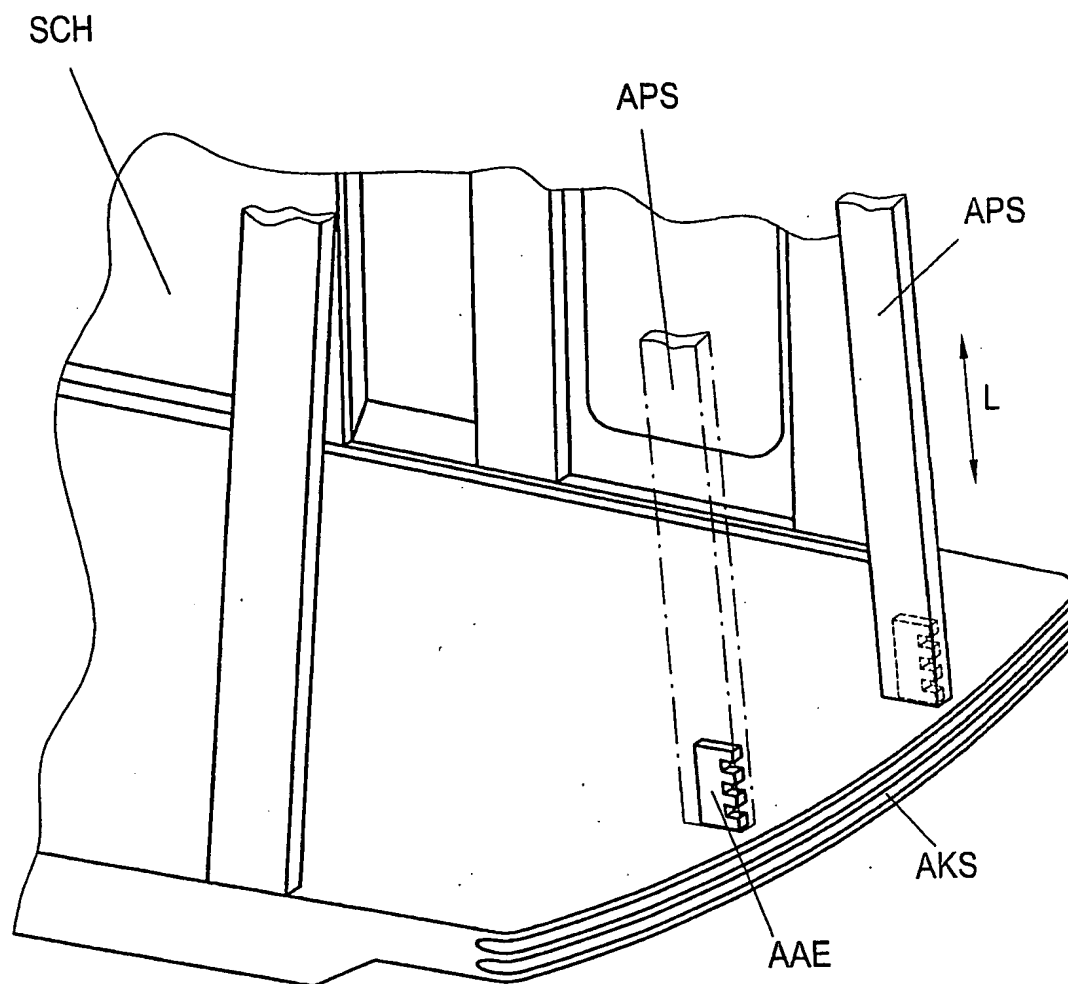


FIG. 8

From the INTERNATIONAL BUREAU

PCTNOTIFICATION CONCERNING
SUBMISSION OR TRANSMITTAL
OF PRIORITY DOCUMENT

To:

MATSCHNIG, Franz
Siebensterngasse 54
A-1071 Wien
AUTRICHE

(PCT Administrative Instructions, Section 411)

Date of mailing (day/month/year) 25 August 2005 (25.08.2005)		IMPORTANT NOTIFICATION	
Applicant's or agent's file reference P9894pct			
International application No. PCT/AT2005/000255	International filing date (day/month/year) 07 July 2005 (07.07.2005)		
International publication date (day/month/year)	Priority date (day/month/year) 28 July 2004 (28.07.2004)		
Applicant SIEMENS TRANSPORTATION SYSTEMS GMBH & CO KG et al			

1. By means of this Form, which replaces any previously issued notification concerning submission or transmittal of priority documents, the applicant is hereby notified of the date of receipt by the International Bureau of the priority document(s) relating to all earlier application(s) whose priority is claimed. Unless otherwise indicated by the letters "NR", in the right-hand column or by an asterisk appearing next to a date of receipt, the priority document concerned was submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b).
2. (If applicable) The letters "NR" appearing in the right-hand column denote a priority document which, on the date of mailing of this Form, had not yet been received by the International Bureau under Rule 17.1(a) or (b). Where, under Rule 17.1(a), the priority document must be submitted by the applicant to the receiving Office or the International Bureau, but the applicant fails to submit the priority document within the applicable time limit under that Rule, the attention of the applicant is directed to Rule 17.1(c) which provides that no designated Office may disregard the priority claim concerned before giving the applicant an opportunity, upon entry into the national phase, to furnish the priority document within a time limit which is reasonable under the circumstances.
3. (If applicable) An asterisk (*) appearing next to a date of receipt, in the right-hand column, denotes a priority document submitted or transmitted to the International Bureau but not in compliance with Rule 17.1(a) or (b) (the priority document was received after the time limit prescribed in Rule 17.1(a) or the request to prepare and transmit the priority document was submitted to the receiving Office after the applicable time limit under Rule 17.1(b)). Even though the priority document was not furnished in compliance with Rule 17.1(a) or (b), the International Bureau will nevertheless transmit a copy of the document to the designated Offices, for their consideration. In case such a copy is not accepted by the designated Office as the priority document, Rule 17.1(c) provides that no designated Office may disregard the priority claim concerned before giving the applicant an opportunity, upon entry into the national phase, to furnish the priority document within a time limit which is reasonable under the circumstances.

<u>Priority date</u>	<u>Priority application No.</u>	<u>Country or regional Office or PCT receiving Office</u>	<u>Date of receipt of priority document</u>
28 July 2004 (28.07.2004)	A 1289/2004	AT	23 August 2005 (23.08.2005)

The International Bureau of WIPO
34, chemin des Colombettes
1211 Geneva 20, Switzerland

Authorized officer

Chantal AUMAITRE

Facsimile No. (41-22) 338.70.80

Telephone No. +41 22 338 8669

Facsimile No. +41 22 338 82 70