



SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT
EIDGENÖSSISCHES INSTITUT FÜR GEISTIGES EIGENTUM

(11) **CH** **709 180 A1**

(51) Int. Cl.: **B61D** **3/08** (2006.01)

Patentanmeldung für die Schweiz und Liechtenstein

Schweizerisch-liechtensteinischer Patentschutzvertrag vom 22. Dezember 1978

(12) **PATENTANMELDUNG**

(21) Anmeldenummer: 00111/14

(71) Anmelder:
WASCOSA AG, Werftstrasse 4
6005 Luzern (CH)

(22) Anmeldedatum: 28.01.2014

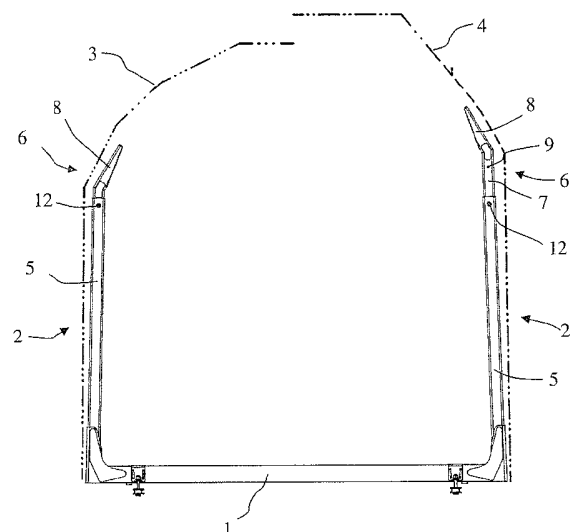
(72) Erfinder:
Irmhild Saabel, 6340 Baar (CH)

(43) Anmeldung veröffentlicht: 31.07.2015

(74) Vertreter:
Patentanwaltsbüro Dr. Urs Falk, Eichholzweg 9A
6312 Steinhausen (CH)

(54) **Runge.**

(57) Eine Runge (2) für einen schienenengebundenen Rungewagen weist ein Unterteil (5) und ein Oberteil (6) auf, die lösbar in einem ersten Zustand oder einem zweiten Zustand miteinander verbindbar sind. Bevorzugt weist das Oberteil (6) zwei Bohrungen (9, 10) und das Unterteil (5) eine Bohrung (11) auf. Im ersten Zustand fluchtet die erste Bohrung (9) des Oberteils (6) mit der Bohrung (11) des Unterteils (5), und im zweiten Zustand fluchtet die zweite Bohrung (10) des Oberteils (6) mit der Bohrung (11) des Unterteils (5), so dass das Unterteil (5) und das Oberteil (6) mittels eines Bolzens (12) miteinander verbindbar sind. Das Oberteil (6) weist bevorzugt einen geraden Abschnitt (7) und ein abgewinkeltes Ende (8) auf. Die Rungen (2) sind somit auf einfache Weise an zwei unterschiedliche Lichtraumprofile anpassbar.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Runge für einen schienengebundenen Rungenwagen.

[0002] Im Schienenverkehr werden Rungenwagen für den Transport von Langgütern wie Holz und Rohren eingesetzt. Die Rungen sind seitliche Haltestangen, die an den Rungenwagen angebracht sind. Moderne Rungenwagen umfassen ein Untergestell, auf dem so genannte Timberbanks befestigt sind. Jede Timberbank umfasst eine im Wesentlichen U-förmige Traverse, die auf dem Untergestell angeordnet und vorzugsweise lösbar am Untergestell befestigt ist. Die Rungen sind in die beiden nach oben zeigenden Enden der Timberbanks eingesteckt.

[0003] Die Erfindung basiert auf der Erkenntnis, dass mit einer Neugestaltung der Rungen ein effizienterer und flexiblerer Einsatz der Rungenwagen möglich ist.

[0004] Die Erfindung wird nachfolgend anhand eines Ausführungsbeispiels und anhand der Zeichnung näher erläutert.

Fig. 1 zeigt eine Timberbank mit erfindungsgemäss zweiteilig ausgebildeten Rungen,

Fig. 2 zeigt die beiden Teile einer erfindungsgemässen Runge,

Fig. 3 zeigt die Teile der Runge in einem ersten zusammengesetzten Zustand, und

Fig. 4 zeigt die Teile der Runge in einem zweiten zusammengesetzten Zustand.

[0005] Die Fig. 1 zeigt in einem Schnitt senkrecht zur Längsachse eines Rungenwagens eine Timberbank 1 mit erfindungsgemäss zweiteilig ausgebildeten Rungen 2. Die Timberbank 1 umfasst eine im Wesentlichen U-förmige Traverse, in deren Enden die Rungen 2 eingesteckt sind. In der linken Hälfte der Fig. 1 ist mit strichpunktierter Linie die Begrenzungslinie 3 eines ersten Lichtraumprofils G1 und in der rechten Hälfte der Fig. 1 mit strichpunktierter Linie die Begrenzungslinie 4 eines zweiten Lichtraumprofils G2 eingezeichnet. In ihrer Normallage, d.h. im unbelasteten Zustand des Rungenwagens, verlaufen die Rungen 2 leicht schräg zu den Begrenzungslinien der Lichtraumprofile. Wenn die Langgüter, z. B. Baumstämme oder Rohre auf den Rungenwagen geladen sind, dann drücken sie oftmals die Rungen 2 etwas nach aussen. Die Schräglage in der unbelasteten Normalposition sorgt dafür, dass auch die nach aussen gedrückten Rungen noch innerhalb der Begrenzungslinien der Lichtraumprofile sind.

[0006] Die Fig. 2 zeigt eine erfindungsgemässe Runge 2 im Detail. Die erfindungsgemässe Runge 2 besteht aus zwei Teilen, nämlich einem geraden länglichen Unterteil 5 und einem Oberteil 6 mit einem geraden Abschnitt 7 und einem abgewinkelten Ende 8. Das Unterteil 5 – oder zumindest seine Enden – ist ein Hohlkörper, so dass das untere Ende des Unterteils 5 auf ein Ende der Timberbank 1 (Fig. 1) aufsteckbar und das Oberteil 6 in das obere Ende des Unterteils 5 einsteckbar ist. Im geraden Abschnitt 7 des Oberteils 6 sind in einem vorbestimmten Abstand zwei Bohrungen 9 und 10 angebracht. Beim oberen Ende des Unterteils 5 ist eine Bohrung 11 angebracht. Das Unterteil 5 und das Oberteil 6 können dank dieser Bohrungen 9, 10 und 11 in zwei verschiedenen Zuständen zusammengesetzt werden.

[0007] Die Fig. 3 zeigt die erfindungsgemässe Runge 2 in dem ersten zusammengesetzten Zustand, der für das Lichtraumprofil G1 vorgesehen ist. Der gerade Abschnitt 7 des Oberteils 6 ist so in das Unterteil 5 eingesetzt, dass die Bohrungen 9 und 11 (Fig. 2) fluchten. Ein durch die Bohrungen 9 und 11 gesteckter und gesicherter Bolzen 12 verbindet das Unterteil 5 und das Oberteil 6 lösbar miteinander.

[0008] Die Fig. 4 zeigt die erfindungsgemässe Runge 2 in dem zweiten zusammengesetzten Zustand, der für das Lichtraumprofil G2 vorgesehen ist. Der gerade Abschnitt 7 des Oberteils 6 ist so in das Unterteil 5 eingesetzt, dass die Bohrungen 10 und 11 (Fig. 2) fluchten und der Bolzen 12 ist durch die Bohrungen 10 und 11 gesteckt und gesichert.

[0009] Die in der linken Hälfte der Fig. 1 dargestellte Runge 2 ist im ersten Zustand zusammengesetzt und befindet sich innerhalb des Lichtraumprofils G1. Die in der rechten Hälfte der Fig. 1 dargestellte Runge 2 ist im zweiten Zustand zusammengesetzt und befindet sich innerhalb des Lichtraumprofils G2. Das obere Ende dieser in der rechten Hälfte der Fig. 1 dargestellten Runge 2 würde die Begrenzungslinie des kleineren Lichtraumprofils G1 durchstossen und befindet sich somit ausserhalb des Lichtraumprofils G1.

[0010] Die Erfindung bietet den Vorteil, dass die mit solchen Rungen 2 ausgestatteten Rungenwagen auf einfache Weise von einem Zustand in den anderen Zustand umrüstbar sind, so dass auf Verkehrsstrecken, die für das Lichtraumprofil G2 ausgebaut sind, das dem Lichtraumprofil G2 entsprechende, gegenüber dem Lichtraumprofil G1 vergrösserte Ladevolumen genutzt werden kann. Mit der Erfindung wird somit für schienengebundene Rungenwagen ein grösseres Ladevolumen in zwei unterschiedlichen Lichtraumprofilen erreicht.

Patentansprüche

1. Runge (2) für einen schienengebundenen Rungenwagen, dadurch gekennzeichnet, dass die Runge (2) ein Unterteil (5) und ein Oberteil (6) aufweist, die lösbar in einem ersten Zustand oder einem zweiten Zustand miteinander verbindbar sind.

CH 709 180 A1

2. Runge (2) nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das Oberteil (6) zwei Bohrungen (9, 10) und das Unterteil (5) eine Bohrung (11) aufweist, und dass im ersten Zustand die erste Bohrung (9) des Oberteils (6) mit der Bohrung (11) des Unterteils (5) und im zweiten Zustand die zweite Bohrung (10) des Oberteils (6) mit der Bohrung (11) des Unterteils (5) fluchtet und dass ein Bolzen (12) durch die miteinander fluchtenden Bohrungen (9, 11 bzw. 10, 11) gesteckt ist.
3. Runge (2) nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass das Oberteil (6) einen geraden Abschnitt (7) und ein abgewinkeltes Ende (8) aufweist.

Fig. 1

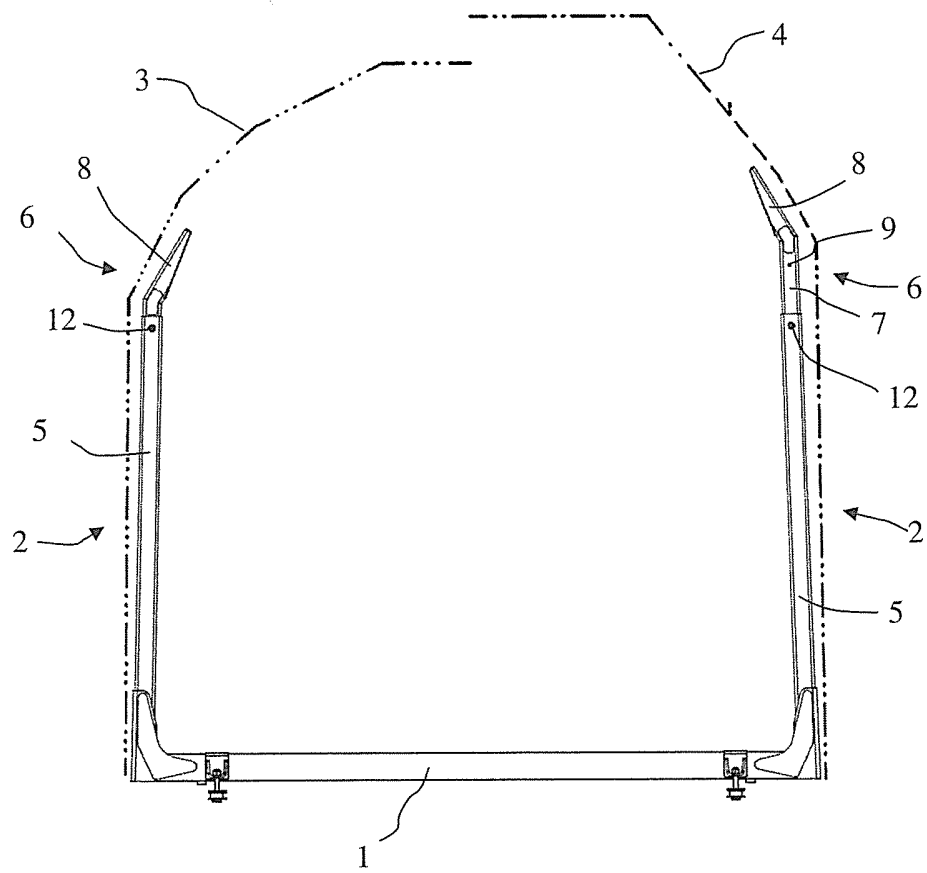


Fig. 2

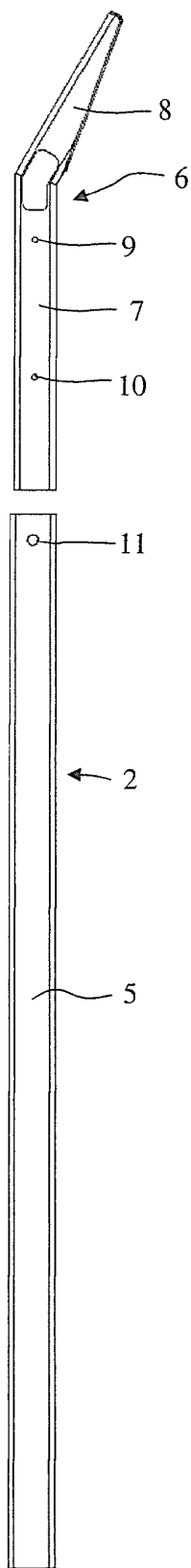


Fig. 3

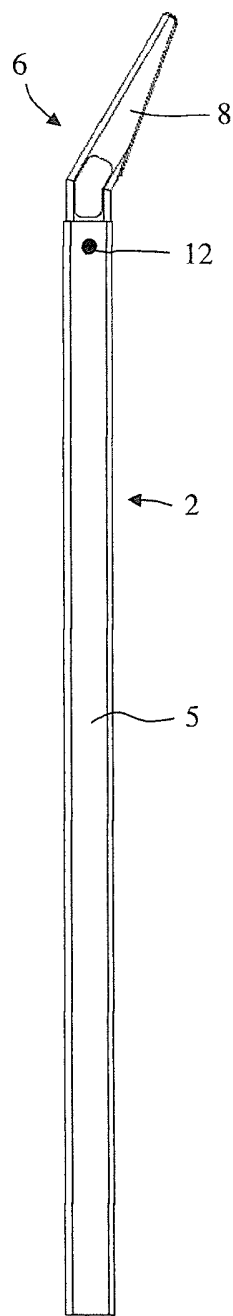
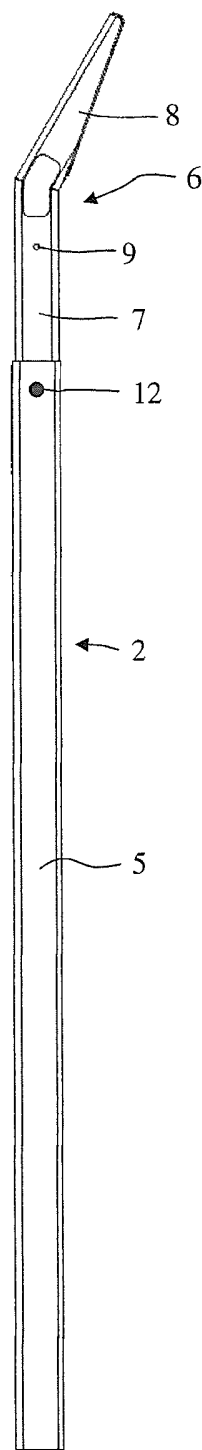


Fig. 4



**RECHERCHENBERICHT ZUR
SCHWEIZERISCHEN PATENTANMELDUNG**

Anmeldenummer: CH00111/14

Klassifikation der Anmeldung (IPC):
B61D3/08
Recherchierte Sachgebiete (IPC):
B61D
EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE:

(Referenz des Dokuments, Kategorie, betroffene Ansprüche, Angabe der massgeblichen Teile(*))

1 US2005000834 A1 (CLIVE-SMITH M JONES C J SMITH M C) 06.01.2005Kategorie: **X** Ansprüche: **1,2**

* [0210],[0211],[0336]-[0340],Fig 16 *

2 US833976 A (SAGE RALPH V [US]) 23.10.1906Kategorie: **X** Ansprüche: **1,2**

* Fig. 1,2; Seite 1, Z. 97-106 *

3 US735350 A (DONNELL WILLIAM J [US]) 04.08.1903Kategorie: **X** Ansprüche: **1,3**

* Seite 2, Z. 3-20; Fig. 1 *

KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE:

X:	stellen für sich alleine genommen die Neuheit und/oder die erfinderische Tätigkeit in Frage	D:	wurden vom Anmelder in der Anmeldung angeführt
Y:	stellen in Kombination mit einem Dokument der selben Kategorie die erfinderische Tätigkeit in Frage	T:	der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze
A:	definieren den allgemeinen Stand der Technik ohne besondere Relevanz bezüglich Neuheit und erfinderischer Tätigkeit	E:	Patentdokumente, deren Anmelde- oder Prioritätsdatum vor dem Anmeldedatum der recherchierten Anmeldung liegt, die aber erst nach diesem Datum veröffentlicht wurden
O:	nichtschriftliche Offenbarung	L:	aus anderen Gründen angeführte Dokumente
P:	wurden zwischen dem Anmeldedatum der recherchierten Patentanmeldung und dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht	&:	Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument

Die Recherche basiert auf der ursprünglich eingereichten Fassung der Patentansprüche. Eine nachträglich eingereichte Neufassung geänderter Patentansprüche (Art. 51, Abs. 2 PatV) wird nicht berücksichtigt.

Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt, für die die erforderlichen Gebühren bezahlt wurden.

Rechercheur:	Georg Klubertanz
Recherchebehörde, Ort:	Eidgenössisches Institut für Geistiges Eigentum, Bern
Abschlussdatum der Recherche:	24.04.2004

FAMILIENTABELLE DER ZITIERTEN PATENTDOKUMENTE

Die Familienmitglieder sind gemäss der Datenbank des Europäischen Patentamtes aufgeführt. Das Europäische Patentamt und das Institut für Geistiges Eigentum übernehmen keine Garantie für die Daten. Diese dienen lediglich der zusätzlichen Information.

US2005000834 A1	06.01.2005	US2005000834 A1	06.01.2005
		AU778189 B2	18.11.2004
		AU4770500 A	05.12.2000
		AU4934800 A	05.12.2000
		DE10082697 T1	25.04.2002
		WO0069756 A1	23.11.2000
		WO0069677 A1	23.11.2000
		GB0029436 D0	17.01.2001
		GB2353030 A	14.02.2001
		GB0029438 D0	17.01.2001

CH 709 180 A1

		GB2353031 A	14.02.2001
		GB2353031 A8	20.03.2001
		GB2353031 B	31.12.2003
		GB0321059 D0	08.10.2003
		GB2389863 A	24.12.2003
		GB2389863 A8	
		GB2389863 B	11.02.2004
		GB9911097 D0	14.07.1999
		GB9911483 D0	14.07.1999
		US6655300 B1	02.12.2003
US833976 A	23.10.1906	US833976 A	23.10.1906
US735350 A	04.08.1903	US735350 A	04.08.1903