

# Waggon-Entladestation



Eisenerz wird in langen Zügen von teilweise bis zu 300 Waggons transportiert.

Zur Weiterverarbeitung und zumtransport werden die Waggons entladen, indem 1 oder 2 Waggons in ein großes Gestell geschoben werden, und dieses dann um 180 Grad gedreht, so dass das Erz aus den oben offenen Waggons auf ein unter dem Gestell verlaufendes Förderband fällt.

Das Hineinschieben der Waggons in die Entladevorrichtung übernimmt ein elektrischer Spezialwagen, der auf einem Parallelgleis zu den Waggons fährt.

Diese Spezialwagen hat anders als die Lokomotiven, die nur über die Räder die Kraft auf die Schienen bringen, einen Zahnstangenantrieb.

Eine Reihe von Getriebemotoren wirken auf diese Zahnstange und erlauben damit die Übertragung von großen Antriebskräften.

Da der Wagen auf einem Parallelgleis fährt, kann er die mit Erz beladenen Waggons nur mit der

Hilfe von großen Armen antreiben, die zwischen den Waggons auf die Zugkupplungen gefahren werden.

Der Ablauf des Entladens ist damit folgendermaßen: Die zusammengekoppelten bis zu 300 Waggons werden von Lokomotiven bis zu der Entladestation gebracht. Dort koppeln die Lokomotiven sich ab.

Der Spezialwagen schiebt immer bis zu 2 Waggons in die Entladestation und führt dabei die restlichen Waggons immer mit, bis alle entladen sind. Der Wagen fährt dafür immer mit voller Last 2 Waggonlängen nach vorne und ohne Last zurück.

Falls die Waggons zusätzlich zum Erz auch mit Regenwasser gefüllt sind, ergibt sich hier gelegentlich eine Überlastsituation, die zu Beschädigungen am Antrieb oder den Waggons führen kann.

19.11.2010

Autogard Kupplungen GmbH  
Im Wied 2

D-32683 Barntrup  
Deutschland

Tel.: 05263 9549 60  
Fax.: 05263 9549 69

Mail: [info@autogard.de](mailto:info@autogard.de)

Web: [www.autogard.de](http://www.autogard.de)

Ansprechpartner finden Sie auf: [www.autogard.de/contact.htm](http://www.autogard.de/contact.htm)



## Drehmomentbegrenzer schützen die Antriebe

Die Drehmomentbegrenzer der Serie 400 werden bei den einzelnen Antrieben zwischen Motor und Getriebe in einer Glocke eingebaut.

An der dem Getriebe zugewandten Seite befindet sich die flexible Kupplung, die neben dem Ausgleich von

Achsversatz auch mit einer Bremscheibe bestückt ist. Diese Bremse dient vorwiegend als Haltebremse, kann aber auch für Notbremsungen benutzt werden.

Die Kupplungen der Serie 400 sind ideal für diesen

Einsatzfall da:

- Sie in den Freilauf schalten beim Überschreiten der eingestellten Schaltschwelle.
- Sie durch Reversieren wieder einrasten.
- Auch unter schwierigen Umweltbedingungen sicher funktionieren.