

Mit Taste

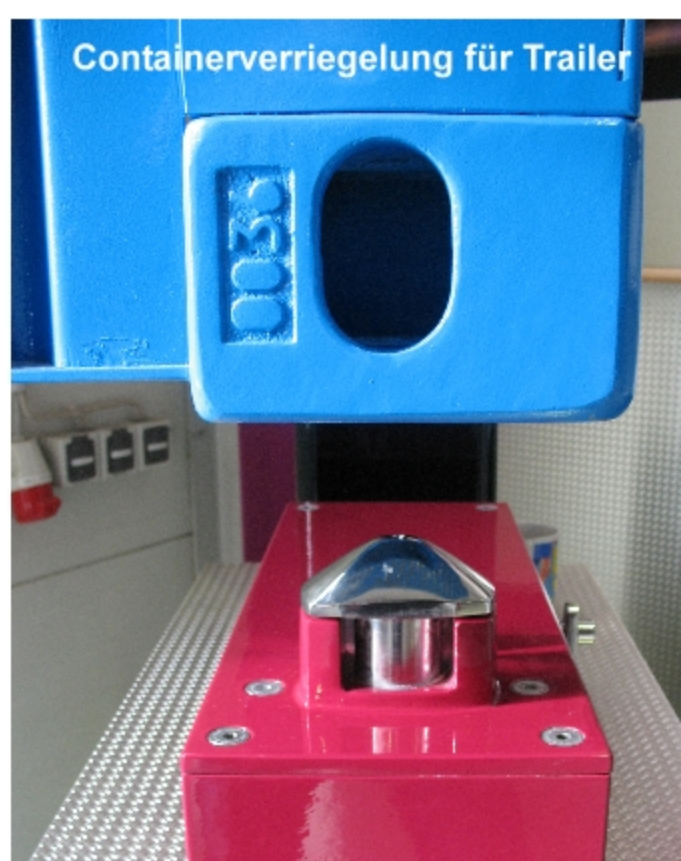
Gut zehn Monate nach der Eröffnung von Rüdiger Metternich Mechatronik in Buchholz geht die RMM-Containertechnik in die nächste Runde.

Bisher brauchte man Arbeitszylinder und Druckluftvorrat, um die RMM-Drehzapfenverriegelungen zu bewegen. Das neue System ist drastisch einfacher: Es holt die Energie aus dem Containergewicht, und entriegelt wird mechanisch - oder mit dem Speichermedium, das sowieso an Bord ist. Der Trick bei der Anlage ist, dass bereits mit etwa 100 kg je Eckbeschlag die Mechanik zu arbeiten beginnt, denn jeder Eckbeschlag drückt auf eine Taste, die auf mechanischem Wege den Drehzapfen bewegt und zugleich einen Luftzylinder vorspannt - also Servoeinrichtung für das Lösen.

Die erste Version macht der vor vier Jahren entwickelten pneumatischen Verriegelung von RMM Konkurrenz, die seitdem von Georg Fischer in der Baureihe Recolock angeboten wird. Sie eignet sich für alle Fälle, wo der Drehzapfen nicht versenkt werden muss, wie bei 20-ft.-Chassis. Das besonders praktische Detail an der Sache ist, dass das Verriegeln des Containers nicht mehr abhängig ist davon, dass der Fahrer den Schaltknopf am Bedienpanel wirklich betätigt hat. Da man in den Terminals ohnehin etwas dagegen hat, dass beim Verladen jemand um die Chassis herumturnt und auch nicht sicher sein kann, dass der Bediener den Knopf wirklich bedient hat, bringt die Zwangssteuerung mehr Sicherheit. Man könnte das Verfahren jetzt noch perfektionieren, indem die mechanische Entriegelung sensiert wird, damit der Chauffeur vom Van-Carrier nicht in die Verlegenheit kommt, mit dem Container gleich auch das Chassis anzuheben.

Die zweite Version ist für Bahnwaggons konzipiert. Hierbei wird der herkömmliche klappbare Zapfen einfach mit dem RMM-Modell getauscht. Das Lösen der Verriegelung kann entweder von Hand einzeln je Waggon gemacht werden, oder automatisch-mechanisch zentral entriegelt werden. Dafür werden im Umschlagsbahnhof feste Baken an den Gleisen montiert, die die Verschlüsse durch das Vorbeifahren in Lösestellung bringen. Das muss aber noch ausprobiert werden. Mit dieser Technik könnte die Bahn dann endlich die gewünschten 160 km/h brettern, ohne das bei einer Zugbegegnung die Boxen von den Waggons fliegen - die entsprechend geprüften Wechselaufbauten vorausgesetzt.

Für RMM ist damit das Thema Verriegelungstechnik größtenteils abgeschlossen. Es gibt zudem noch Spezialitäten wie den Haken-Verriegeler für die Palfinger/Bermüller Horizontal-Umsetzanlage Mobiler, und gerade wird in Buchholz an einer Schnell-Stützenanlage für Sattelanhänger gebaut - die soll in den Hafentrailern arbeiten. Sieht man sich das Programm an, so ließe sich in der Wechseltechnik so Einiges sicherer gestalten: Bei den Zugmaschinen wäre das Ver- und Entriegeln der Boxen zu automatisieren. Man könnte das gleich mit einer Sicherheitsschaltung kombinieren, dass das Gefährt sich nur fahren lässt, wenn die Verriegelungen geschlossen sind, ob mechanisch oder pneumatisch spielt dabei keine Rolle, beide Versionen sind ja da. Das



nächste Projekt wären die Anhänger. Hier braucht man versenkbare Drehzapfen schon eher, damit das Rangieren einfacher wird. Und schließlich wäre auch die Bewegung von Stützen und Streben wegzurationalisieren. Auch die Technik hat RMM entwickelt (übrigens eine Frage, woran sich Studenten der Uni Ulm vor zehn Jahren im Auftrage von Kögel die Zähne dran ausgebissen haben), die steht bei Georg Fischers Verkehrstechnik zur Verfügung.

Übrigens: für die neue - einfache - Verriegelungstechnik darf noch geboten werden. RMM hat sich noch nicht festgelegt in Sachen Produktion und Vermarktung. Und der Fahrzeugbau darf sich gern schon mal warmlaufen zum Thema „automatisierte Verschlussstechnik“ bei Wechselpritschen- und Containerfahrgeräten. Irgendwann werden die Versicherer darauf bestehen, dass in dem Geschäft die Prozesssicherheit einkehrt.

