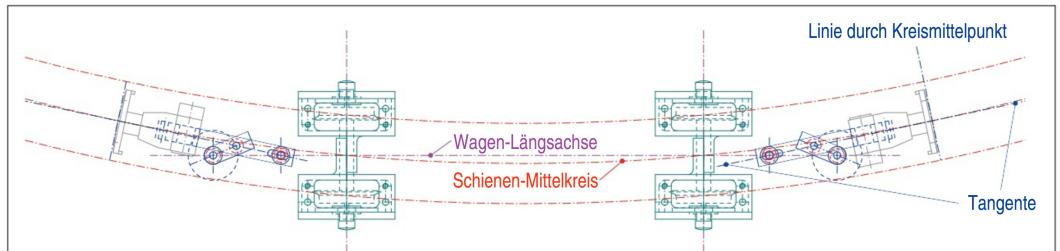


Im Kreisbogen liegen die Mittelpuffer fast über der Aussenschiene.



Geometrie der schwenkbaren Mittelpuffer-Kupplung.



Mittelpuffer mit Maximalausschwenkung:
Der Faden überträgt die Rückstellkraft.



Die zwei Pufferteller werden mittels einer Kupplungslasche zusammengehalten,



Die «eingespannten» Mittelpuffer können beim Drücken der Wagen nicht ausscheren.

über Weichenstrassen eigentlich schon optimal vorprogrammiert.

Damit die Stosskräfte bei den Schwenkkupplungen richtig in die Wagenchassis eingeleitet werden, müssen einige geometrische Rahmenbedingungen erfüllt sein (Zeichnung 2):

- Die inneren Drehpunkte der Schwenkkupplungen müssen auf den Wagenlängsachsen positioniert sein.
- Die Achsen der Kupplungsdeichsel von zwei gekuppelten Zweiachswagen müssen auf einer Linie liegen.
- Die Kupplungssachsenlinie muss eine Tangente zum Mittelkreis der gebogenen Schienen sein.
- Die Mittelpuffer zweier gekoppelter Wagen müssen sich im Berührungs punkt der erwähnten Tangente touchieren.

Die Schwenkung der Mittelpufferkupplungen muss leichtgängig erfolgen, das heisst, die Mechanik darf nicht klemmen. Dies hat aber den Nachteil, dass bei einer rassigen Kurvenfahrt die freie Kupplung am Ende des Zugsverbandes auf die Kurvenaußenseite ausschlagen könnte, was optisch nicht sehr gut aussieht und bei einem späteren Ankuppeln zusätzlich hinderlich ist. Als Gegenmassnahme zu den wirkenden Zentrifugalkräften muss die Schwenkdeichsel mittels einer Rückholkraft sanft in die Mittelposition geführt bzw. dort gehalten werden. Dies kann mit einer zentralen Zugfeder (Zugkraft ca. 0,3 kp) erreicht werden. Die Anpassung der Spannkraft wird durch mehr oder weniger starkes Verdrillen der Spann-

seile in Form von starkem «Sternlfaden» aus dem Nähkasten der Gattin erreicht. Da Bilder oft mehr als Worte sagen, seien auf dieser Seite links ein paar Fotos eines Versuchsaufbaus beigefügt.

Die weiteren Modellbauten

Teilweise führten auch spezielle Situationen zum Bau eines neuen Modells. So «stritt» ich mich mit einem Kollegen über die Machbarkeit eines Rollschemelwagens mit oder ohne Aussparungen in den Spur-0-Trägerschienen für die Befahrbarkeit von Fama-Weichenstrassen. Mit einem provisorischen Fahrgestell konnte ich den Nachweis für zwingend notwendige Aussparungen für die ausschwenkenden Om-Drehgestelle erbringen. Gedanklich hatte ich mich dabei aber bereits so stark mit der Thematik befasst, dass ich kurzerhand fünf Rollschemelwagen der Rhätischen Bahn nachbaute – und später vor dem Umzug vom Einfamilienhaus in eine Wohnung auch alle verkaufte.

Der Bau eines gelben Niederbordwagens des RhB-Baudienstes startete mit einer weiteren speziellen Episode. Mit einem Kollegen fuhr ich nach Landquart. Dort hatte ich kurze Zeit vorher das gewünschte Original auf der Rückkreise von den Skifriken gesichtet und das Schlupfloch im Hag gefunden, welches den direkten Zugang zum abgelegenen Fotoobjekt ermöglichte. Derweil ich also unter dem Wagen Massaufnahmen machte und die Messergebnisse meinem neben dem Wagen stehenden Prototypführer zurief, hörte ich plötzlich eine weitere Stimme. Ich kroch unter dem Wagen hervor und sah einen RhB-Mitarbeiter.