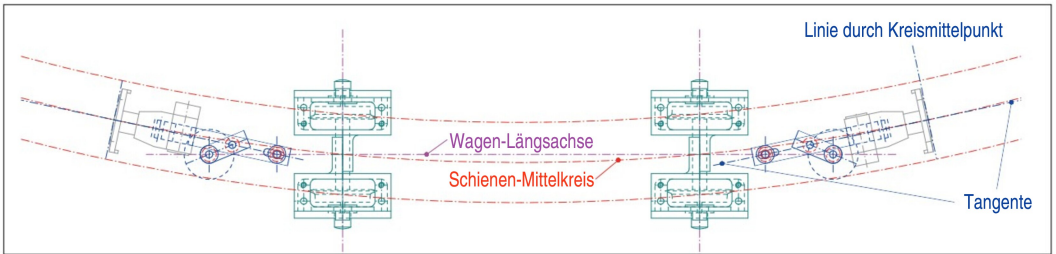
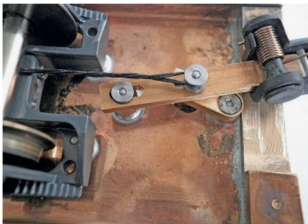


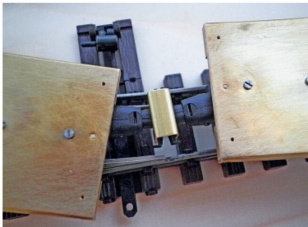
Im Kreisbogen liegen die Mittelpuffer fast über der Aussenschiene.



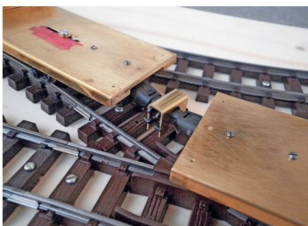
Geometrie der schwenkbaren Mittelpuffer-Kupplung.



Mittelpuffer mit Maximalausschlenkung:
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 Schwenk-
kupplungen richtig in die Wagenchassis
eingeleitet werden, müssen einige geome-
trische Rahmenbedingungen erfüllt sein
(Zeichnung 2):

- Die inneren Drehpunkte der Schwenk-
kupplungen müssen auf den Wagen-
längsachsen positioniert sein.
- Die Achsen der Kupplungsdeichsel von
zwei gekoppelten Zweiachswagen
müssen auf einer Linie liegen.
- Die Kupplungsachsenlinie muss eine
Tangente zum Mittelkreis der geboge-
nen Schienen sein.
- Die Mittelpuffer zweier gekoppelter
Wagen müssen sich im Berührung-
punkt der erwähnten Tangente
touchieren.

Die Schwenkung der Mittelpufferkupplun-
gen 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 Zugverbandes auf die Kurvenausen-
seite ausschlagen könnte, was optisch nicht
sehr gut aussieht und bei einem späteren
Ankuppeln zusätzlich hinderlich ist. Als
Gegenmassnahme zu den wirkenden Zent-
rifugalkräften muss die Schwenkdeichsel
mittels einer Rückholkraft sanft in die Mit-
telposition geführt bzw. dort gehalten wer-
den. 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 »Sternlifaden«
aus dem Nähkasten der Gattin erreicht. Da
Bilder oft mehr als Worte sagen, seien auf
dieser Seite links ein paar Fotos eines Ver-
suchsaufbaus beigefügt.

Die weiteren Modellbauten

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

Der Bau eines gelben Niederbordwa-
gens 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 Rückreise von den Skife-
rien gesichtet und das Schlupfloch im Hag
gefunden, welches den direkten Zugang
zum abgelegenen Fotoobjekt ermöglichte.
Derweil ich also unter dem Wagen Massauf-
nahmen machte und die Messergebnisse
meinem neben dem Wagen stehenden Pro-
tokollführer zurief, hörte ich plötzlich eine
weitere Stimme. Ich kroch unter dem Wa-
gen hervor und sah einen RhB-Mitarbeiter.