



## Das Museum in Salgesch

Damit man dieses Monorail für Weinberge im Massstab 1:6 in Betrieb zu sehen bekommt, reicht ein Besuch im Walliser Museum für Rebberge und Wein.

Walliser Reb- und Weilmuseum  
Museumsplatz, 3970 Salgesch

Geöffnet von März bis November, jeweils am Mittwoch und am Freitag von 14 bis 18 Uhr und an Samstagen und Sonntagen von 11 bis 18 Uhr. Es ist auch möglich, das Museum nach Anmeldung das ganze Jahr hindurch zu besuchen. Auch geführte Besuche sind nach Anmeldung möglich (Telefon +41 27 456 35 25 oder +41 27 456 45 25, E-Mail: [contact@museeduvin-valais.ch](mailto:contact@museeduvin-valais.ch))

das Gleis verlässt. Die Räder sind mit einem Spurkranz versehen, der seitliche Verschiebungen verhindert. Diese Einrichtungen mit den Rädern garantieren, dass das Fahrzeug nicht entgleisen kann.

Im Original ist ein Verbrennungsmotor eingebaut, der mit seitlicher Kraftübertragung ein Zahnrad antreibt, das in die Zahnstange greift. Die «Lokomotive» erfordert eine einzige Person, die die Geschwindigkeit und die Fahrtrichtung vorgibt. Ein oder zwei «Wagen» folgen in Talrichtung nach der Lok und erlauben den Transport von Werkzeugen und Material für die Rebanlagen. Bei der Weinlese können die geernteten Trauben damit ins Tal gebracht werden. Es gibt auch «Wagen», die mit Sitzen für Passagiere ausgerüstet sind, ein Sitz hinter dem anderen, beispielsweise in Industriebetrieben im Gebirge (Talsperren), aber das ist nur in wenigen Fällen so vorgesehen, und es ist etwa auch verboten, Personen auf den Wagen in die Rebberge zur Traubenernte zu befördern. Im Original reicht es, den Motor mit seiner Übersetzung auch als Bremse einzusetzen, aber in Realität ist jede Achse der Komposition mit einer Bremse ausgerüstet, um bei Gefahr anzuhalten.

Im Modell 1:6 wurden die Räder aus POM, einem hochwertigen Kunststoff, hergestellt, der die Abnützung der Oberfläche des Gleismaterials minimiert. Alle Räder sind in Kleinkugellagern gelagert, um einen ruhigen Lauf und keinen Abrieb der Lager zu erzielen. Das Modell hat keine Bremse, weil die Übersetzung ausreicht, um die Geschwindigkeit der Talfahrt unter Kontrolle zu halten.

Das Modell der «Lokomotive» ist ausgerüstet mit einem gefrästen Chassis aus Messing von 3 mm Dicke. Die drei Achsen mit den Zahnradern der Übersetzung und die letzte Achse als Antrieb mit dem Zahnrad greifen jeweils in die Zahnstange ein. Alle diese Achsen sind in Kugellagern gelagert. Der Bühler-Motor ist dreifach unter-

setzt, so wie auch in üblichen LGB-Modellen realisiert. Diese Untersezung sichert eine gleichmässige und langsame Fahrt des Modells und ermöglicht ganz speziell auch das Erklimmen von Steigungen von etwa 45 Grad. Aufgrund der grossen Übersetzung gibt es kaum Unterschiede zwischen Berg- und Talfahrt. Die «Lokomotive» ist nicht wirklich mit einer Karosserie ausgerüstet, es ist eigentlich nur ein Aggregat mit Motor, Brennstofftank, Luftfilter, verschiedenen Hebeln und Ausschmückungen in Anlehnung ans Original. Wie in Wirklichkeit schützt ein Gitter das Antriebszahnrad vor Berührungen und äusseren Einflüssen wie Pflanzen oder anderen unerwünschten Materialien, die im Mechanismus Behinderungen oder eine Blockade auslösen könnten. Der Sitz ist aus Polyurethan gegossen, und eine sitzende Figur stellt den Weinbauern beim Transport seiner Fracht dar. Die Kleidung des Weinbauern im Massstab 1:6 ist dem Nähtalent einer charmanten Nachbarin zu verdanken.

Der «Wagen» hat obere und untere Radsätze, so wie die «Lokomotive». Das Wagenchassis ist aus gelöteten Messingprofilen entstanden und wie im Original mit einem Gitterblech als Ladeplattform ausgerüstet. Eine kleine Anzahl von zehn Harassen, mit roten Trauben gefüllt, komplettiert die ganze Einrichtung. Das Urmodell für die Holzhälter im Massstab 1:6 wurde gefräst und dann aus einer Silikonform in Serie abgegossen. Die Holzkästen wurden anschliessend aus Polyurethan gegossen, in den Farben Gelb oder Orange.

### Die Funktionsweise des Modells

Im Museum setzt sich das Gefährt in Bewegung, wenn die Besucher auf einen Knopf drücken. Das Modell fährt los, steigt über der Treppe hinauf und begleitet die Besucher so beim Hinaufsteigen. Oben auf der Treppe folgt das Modell einer 180-Grad-Kurve mit etwa 3 m Radius über den Köp-

fen der Besucher und fährt an einem Fenster vorbei, um im angrenzenden Raum am Kulminationspunkt anzukommen. Dort ist die Sammlung der Pressen angesiedelt. Das Modell ist stets unten bei der Treppe stationiert. Es muss hinaufsteigen, um nach einem Halt von einer Minute oben wieder zu seinem Ausgangspunkt zurückzukehren und die nächsten Besucher zu begleiten.

Ursprünglich hatte ich vorgesehen, das Modell mit einer Pendelzugsteuerung von LGB (Art.-Nr. 10340) zu betreiben. Es handelt sich um ein System, das progressives Bremsen und Beschleunigen ermöglicht. Der Aufenthalt an den Endpunkten der Strecke ist individuell einstellbar. Als dieses System installiert war, förderte die erste Inbetriebnahme eine unangenehme Überraschung zutage: Ich sah, wie sich das Modell kontinuierlich beschleunigte – so wie vorgesehen –, etwa 80 cm emporkletterte, dann abbremste und ungefähr 1,50 m vor dem Ausgangspunkt wieder anhielt, was selbstverständlich nicht vorgesehen war. Alle Verbindungen wurden kontrolliert und die Operation von oben neu begonnen, mit demselben Resultat! Das elektronische System dieser Pendelzugsteuerung von LGB wird ausschliesslich durch Kondensatoren gesteuert, und mein Gleis von 18 m Länge mit der Stromschiene mit einer Distanz von etwa 1 mm von der Schiene stellte einen weiteren Kondensator dar, der das ganze Funktionieren der Einrichtung verfälschte. Dieser Effekt kann bei Gleisen von LGB mit einer Schienendistanz von 45 mm nicht vorkommen, weil die Schienen weit genug auseinanderstehen, um keinen allfälligen Kondensator zu bilden. Ein befreundeter Elektroniker konstruierte mir dann eine Pendelzugschaltung auf elektromechanischer Basis mit Kontakten an den Wendepunkten. Die mechanischen Kontakte werden durch die ankommende Lok ausgelöst und funktionieren einwandfrei. 