



Hinter dem Lokschuppen steht nun eine Werkstatt, die von aussen recht harmlos aussieht. Das Außenlager ist ein Hinweis darauf, was drinnen passiert.



Hier wird hart gearbeitet: Es werden Dieselmotoren revidiert, Lager repariert und Räder überdreht.



Die Lederriemen der beeindruckenden Transmissionen bestehen aus 0.2 Millimeter dünnem Leder.

beeindruckt. Die Arrangements wirken wie aus einem Guss. Es ist ja durchgehend die gleiche Handschrift. Die Hölzer werden immer schon vor dem Zusammenbau gebeizt, was auch für das Bemalen der Einzelteile von Maschinen gilt. Manches wird mit der Spritzpistole lackiert, vieles aber auch von Hand mit dem Pinsel. Und genau so wichtig ist die Platzierung der Details: Späne und Sägemehl liegen dort, wo solches auch anfällt. Träger oder Stützen sind dort abgewetzt, wo sie entsprechend beansprucht werden. Es ist nicht eine wahllose Anhäufung von Details, sondern sie tragen jeweils zum glaubwürdigen Gesamtwerk bei. Dazu gehört beispielsweise auch das Kleinholz, das bereit liegt, um das Feuer im Ofen lodern zu lassen.

Allein diese Sägerei in zwei Jahren aufzubauen wäre schon beeindruckend. Aber in dieser Zeit entstanden auch ein Wassertank, ein Wigwam Burner, um Kleinholz zu verbrennen und darüber hinaus eine Werkstatt, deren Personal jenes im Lokschuppen unterstützen sollte. Hier, das spürt man, hat sich Manfred Lengacher wieder richtig austoben können, wenigstens was das Detaillieren angeht. Hier werden Lokomotivräder überdreht und Dieselmotoren revidiert, es wird geschweisst und gehämmert was das Zeug hält – an Manneskraft scheint es jedenfalls nicht zu fehlen. Auch in dieser Werkstatt liegt jedes Ding am richtigen Platz. Sie umfasst einen wesentlich größeren Maschinenpark als der Lokschuppen, der lediglich für kleinere Reparaturen eingerichtet ist.