



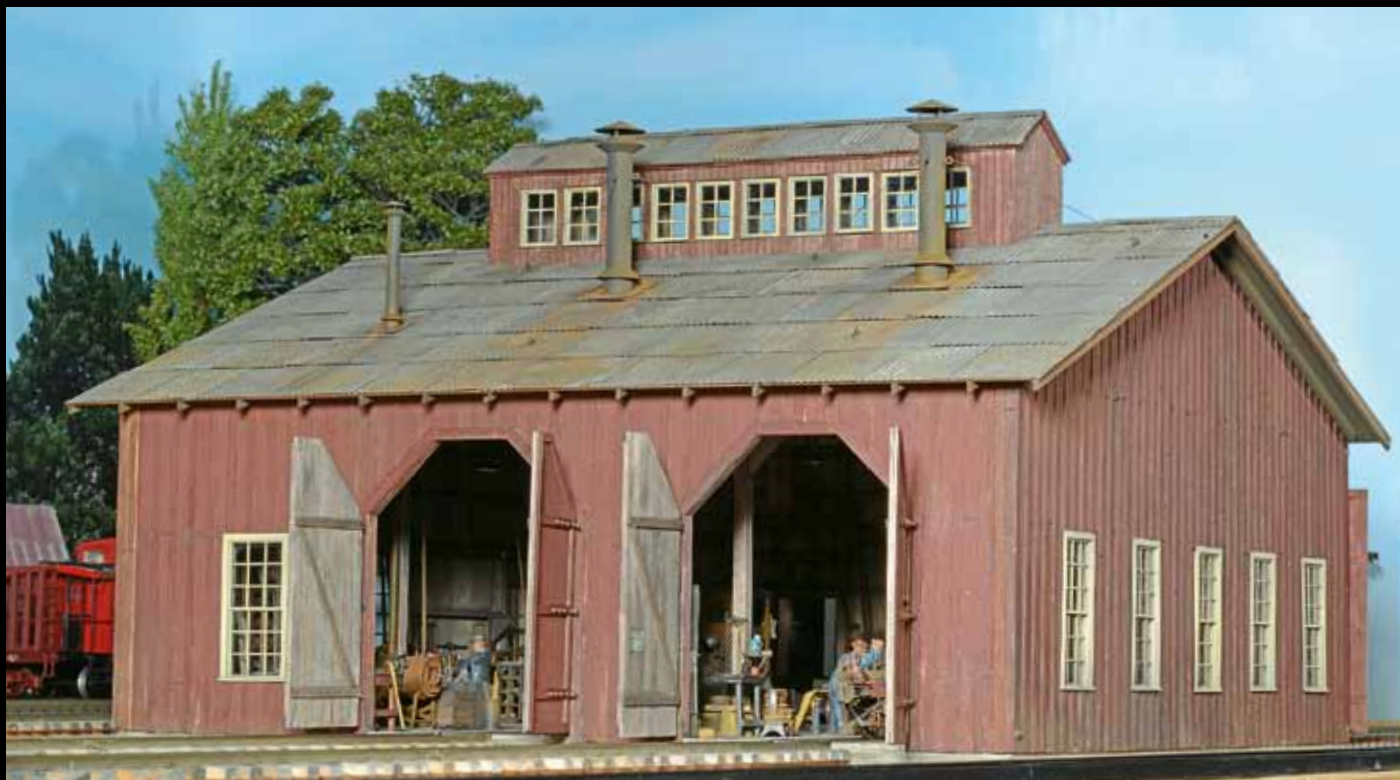


Depotwerkstätte für On3
von Modellbauer Manfred Lengacher

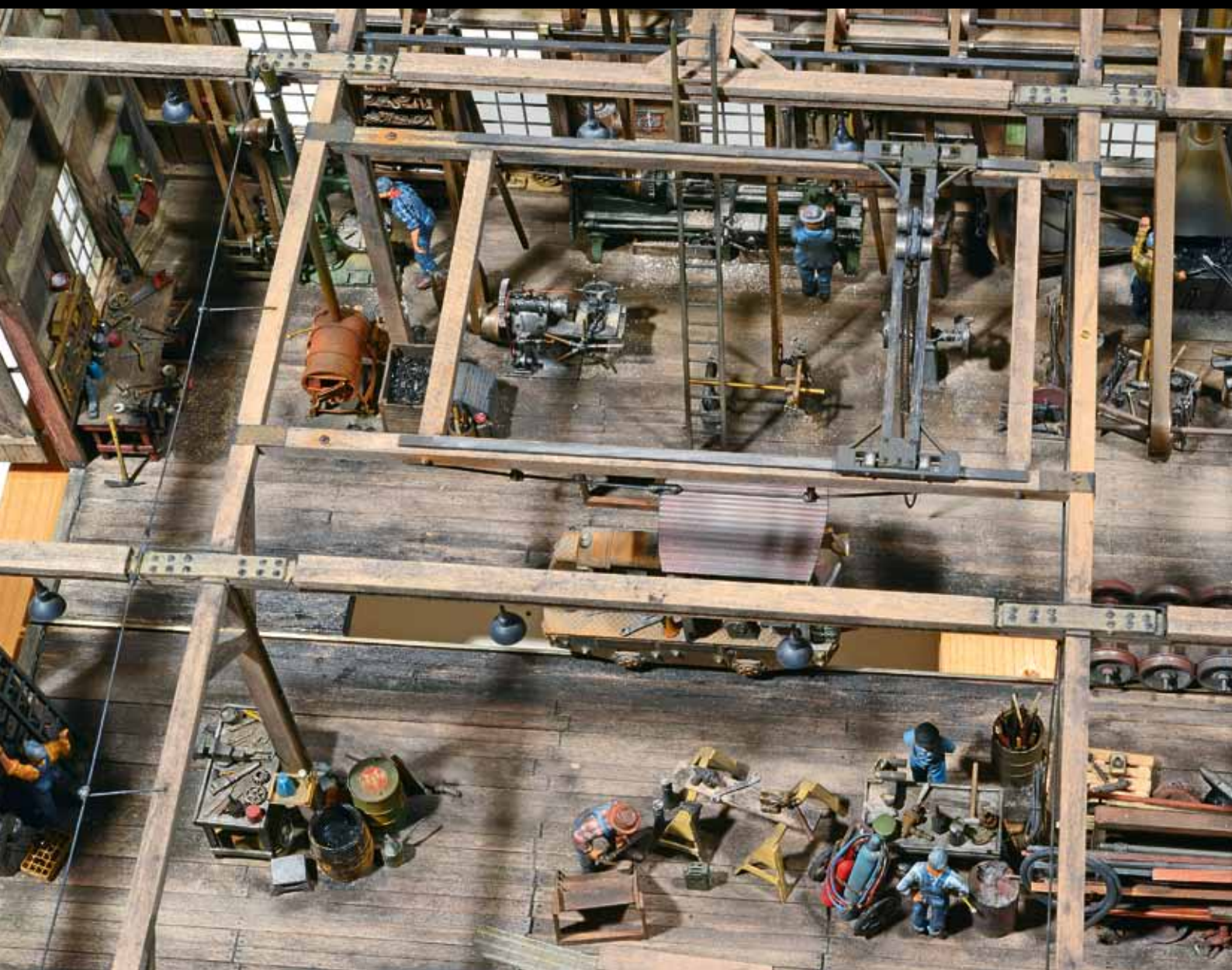
Hohe Schule des Modellbaus

An der letztjährigen Convention in Adliswil war ein Lokschuppen mit integrierter Werkstatt der Westside Lumber Company ausgestellt. Was die Besucher nicht ahnen konnten: Der Erbauer Manfred Lengacher hat für den Aufbau über 800 Arbeitsstunden investiert. Die Bilder zeigen die einzigartige Qualität der Arbeit.

Modellbau



Was sich von aussen eher unauffällig präsentiert, entpuppt sich nach Abheben des Daches als wahre Augenweide.





Wo gearbeitet wird fallen Späne. Selbst die Darstellung solch feiner Details tragen zur perfekten Stimmung bei.



Da galt noch die Vollbeschäftigung: Hochbetrieb an den über Transmissionen angetriebenen Maschinen.

Modellbau



Die kleine Diesellok scheint einen Defekt am Antrieb zu haben, weshalb sie über der Grube abgestellt wurde.





Wunderschöne Morgenstimmung: Der Wagen für Holztransporte wird schon am Nachmittag wieder gebraucht.



Der Depotchef informiert den Mechaniker, was an dem Diesel zu tun ist.



Wer hat wohl sein Werkzeug genommen?



An Arbeit fehlt es in dieser Werkstatt nicht.

Entstehung des Depots mit integrierter Werkstatt



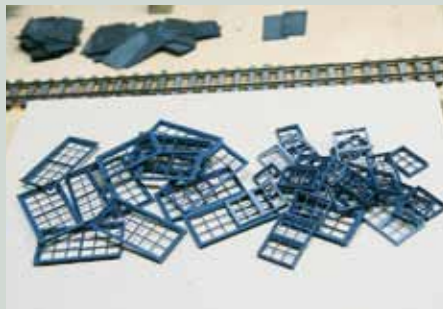
Die Grundkonstruktion ist wie beim Vorbild entstanden.



Die Gesamtansicht des noch leeren Lokschuppens.



Auslegen und Entgraten der Gussteile.



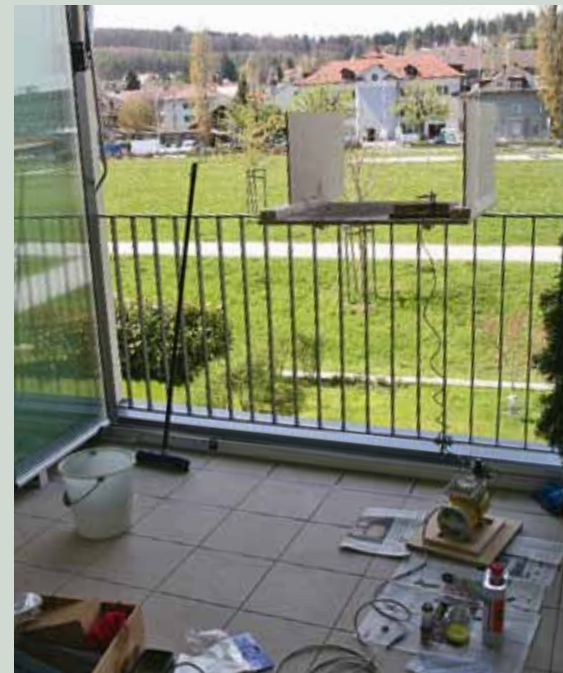
Vorbereiten der noch unbemalten Fenster.



Auslese und Zusammenbau der Teile.



Die filigranen Lampen vor dem Lackieren.



Der Balkon dient auch als Spritzkabine.



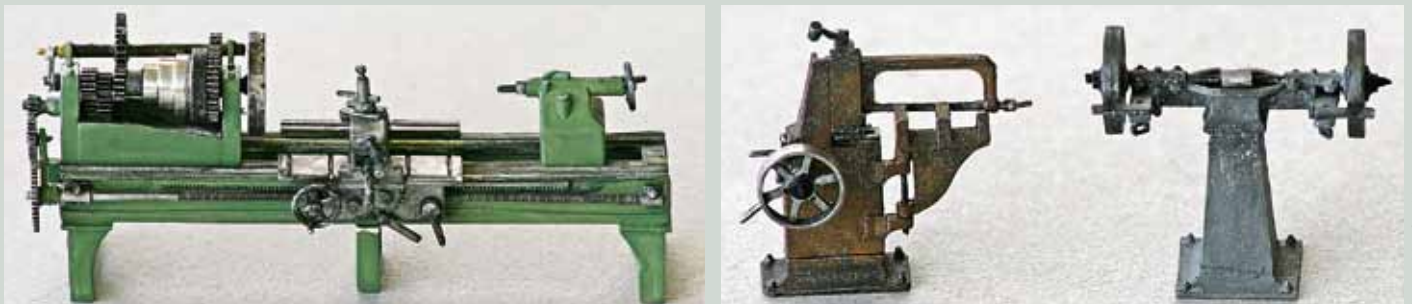
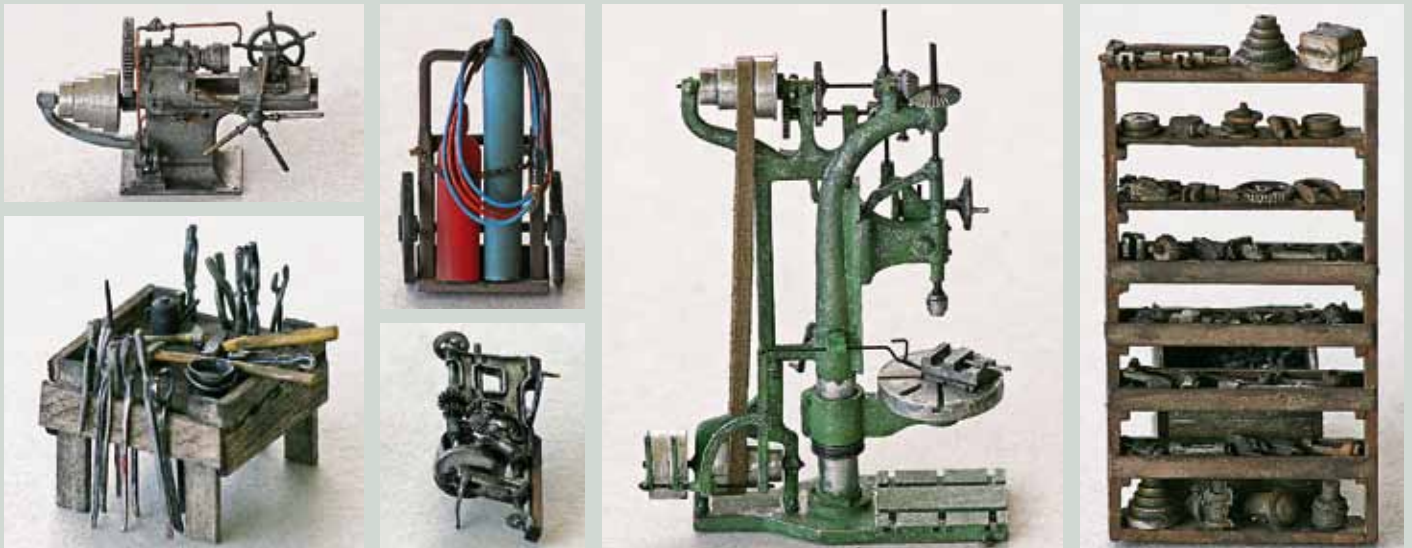
Das macht echt Spass: Arrangieren der Details im Gebäude.



Das fertige Gebäude ist nun verwittert und voll eingerichtet.



Wichtig: Es gilt vorab schon einzuschätzen, welche Teile vor dem Zusammenbau und welche erst hinterher bemalt werden müssen.



Die Maschinen wurden aus verschiedenen Bausätzen erstellt (siehe auch Text) und die Werkbänke mit einzelnen Werkzeugen bestückt.

Fotos: Manfred Lengacher





Lohn der Arbeit: Es hat lange gedauert, bis Manfred Lengacher den Lokschuppen mit Werkstatt in dieser Stimmung geniessen konnte.

Von Urs Häni (Text) und Martin v. Meyenburg (Fotos)

Es ist lange her, seit Manfred Lengacher zum ersten Mal in Amerika war. Die Reise hinterliess einen tiefeschürfenden Eindruck, obwohl er damals schon seit vier Jahren das Modellbahn hobby nach amerikanischen Vorbildern praktizierte und aus Büchern schon einiges kannte. Es waren die Giganten der Schiene, wie der Big Boy und andere Gelenk-Dampflokomotiven, die ihn faszinierten. Obwohl die «Studienreise», wie er sie nennt, 1979 zu verschiedenen Touristenbahnen an der Ost- und Westküste führte, verursachte der Besuch von den Schmalspurbahnen in Colorado die einschneidende Veränderung seines Hobbys. Schmalspurbahnen in Colorado und New Mexico sind für eine Spurweite von drei Fuss gebaut, was 914 Millimetern entspricht. Es sei wie «Liebe auf den ersten Blick» gewesen, lacht Lengacher und der Verkauf der H0-Anlage war schon kurz nach dem Rückflug beschlossene Sache.

Der Erlös wurde in erste Modelle der Spurweite 0n3 investiert, in der es im Massstab 1:48 schon einige Loks der Denver und Rio Grande Western (D&RGW) zu kaufen gab. Die Wagen mussten aus detailreichen Bausätzen selbst erstellt werden, wodurch Lengacher eine weitere Leiden-

schaft von sich entdeckte: der Spass am Modellbau!

Bilder seiner fertig gestellten 0n3-Anlage wurden in verschiedenen Fachblättern im In- und Ausland publiziert. Die Anlage belegt, über welche grossartige Beobachtungsgabe Manfred Lengacher verfügt und über die Fähigkeit, die Stimmungen des Vorbildes überzeugend umzusetzen. Es war klar, dass die folgenden Amerikareisen immer wieder in Denver starteten, mit einem Abstecher nach Durango. Das Betriebswerk von Durango, mit Lokschuppen, Bekohlung und Sandhaus stellen auch den Mittelpunkt dieser Anlage dar.

Schon während der frühen Bauzeit dieser Anlage entdeckte Lengacher den Charme der amerikanischen Holzfällerbahnen. Es ist deshalb wenig überraschend, dass in seinem Durango auch mal eine Shay- oder Heisler-Lokomotive der West Side Lumber Company vorfuhr (WSLCo). «Vorfuhr» ist deshalb in der Vergangenheitsform formuliert, weil das Leben oft seine eigenen Geschichten schreibt.

Es war ein Umzug, der Manfred Lengacher dazu veranlasste, auch diese Anlagen zu verkaufen. Sein Gesicht ist keinesfalls von Trauer gezeichnet, wenn er darüber redet. Schliesslich enthält jeder Abschied

auch die Möglichkeit für etwas Neues. Auf jeden weissen Herbst folgt ein farbenfroher Frühling. Und auch wenn Lengacher angesichts von fahrenden Zügen und einer toll durchgestalteten Anlage seine Freude ausdrückt, ist es im Grunde der Modellbau, der sein Herz erfüllt.

In weiser Voraussicht hat er die Modelle der Holzfällerbahn behalten. Waldbahnen zeichnen sich dadurch aus, dass sie meist durch unwegsames Gelände und über grosse Steigungen führen. Deshalb sind oft enge Radien gefragt, was auch entsprechend kurvengängiges Rollmaterial erfordert. Gute Voraussetzungen also, um dieses Thema auch auf eingeschränkten Platzverhältnissen entsprechend realistisch darzustellen.

Neuanfang

Das neue «Eisenbahnzimmer» misst immerhin 435 Zentimeter in der Länge und die drei Module, die eine typisch amerikanische Logging-Szenerie präsentieren sollen, bieten 100 Zentimeter in der Tiefe. Einladende Bedingungen also, um die modellbauerische Leidenschaft auszuleben. Hier will Manfred Lengacher den gesamten Ablauf der Holzgewinnung aufzeigen, vom Holzschlag über die Verarbeitung in ▷



Der Depotchef kennt keine Gnade: Heute sind reichlich Überstunden angesagt.



Stimmung dank der guten alten Glühbirne.

einer Sägerei bis zum Abtransport der Holzprodukte. Auch der Lokschuppen für den Unterhalt der Triebfahrzeuge gehört zu den Attraktionen dieses Anlagethemas. Die Ideen übernimmt Lengacher von den Vorbildern der WSLCo, die er entsprechend ändert und nach eigenen Wünschen ergänzt. Es geht wiederum um die Stimmung, um das «so hätte es sein können», denn selbst der Umlad von der schmalspurigen WSLCo auf die vollspurige Sierra Railroad wird dargestellt.

Der Umlad geschah damals in Tuolumne, östlich von San Francisco, Kalifornien, von wo die Sierra Railroad die Holzladungen nach Oakdale brachte, wo sie von der Union Pacific weitertransportiert wurden. Der Betrieb der WSLCo wurde 1961 eingestellt.

Eines der Highlights

Die drei Modulrahmen, die Gleisanlagen und der Hintergrund sind bereits realisiert. Ebenso fertig gestellt ist der Lokschuppen mit der mechanischen Werkstatt hier in Tuolumne, der in Wirklichkeit jedoch in Jamestown stand. Der Plan stammt aus der amerikanischen Zeitschrift «Narrow Gauge Gazette». Das Gebäude zeigt einmal mehr Lengachers goldenes Händchen, sein Gespür für die richtige Farbgebung und jenes für die wirkungsvollen Details. Zuerst wurde die Balkenkonstruktion gefertigt, die anschliessend mit den Deckbrettern versehen wurden. Wie beim Vorbild halt.

Das Dach besteht aus Leichtmetallplatten, damit er es abnehmbar gestalten konnte. Schliesslich soll das detailreiche Innenleben nach Bedarf gezeigt werden können. Der realistische Rost auf dem Wellblech entstand durch eine Eisenchlorid-

lösung. Fensterrahmen und die Schornsteine sind von Grandt, wobei die Fensterscheiben aus Plexiglas eingesetzt wurden. Die Aussenhaut mit Dach und Boden bestehen aus rund 1300 Einzelteilen, die Inneneinrichtung benötigte nochmals 800 Teile.

Viele der Inneneinrichtungs-Teile sind Marke Eigenbau, die Maschinen stammen aus Weissguss-Bausätzen der Hersteller «Western Scale Models» und «Sierra West».



Plexiglas liegt plan und bietet klare Sicht.

Der Zusammenbau und die Bemalung beanspruchten viel Zeit wie auch die Gestaltung der Transmissionsriemen, die aus 0,25 Millimeter dickem, echtem Leder gefertigt sind. Beobachter sind versucht, die Maschinen gleich einzuschalten, es fehlt nur noch die notwendige Energie dazu. Aber Spass beiseite – selbstverständlich sind die Szenerien in dem Schuppen beleuchtet. Diese Betriebsstätte verspricht einen interessanten Betrieb, umso mehr, als der Lokschuppen noch mit einem Öltank und einem Wasserturm ergänzt wird. Für die Bewirtschaftung der Fahrzeuge soll es an nichts fehlen.

Für den Unterhalt im Lokschuppen stehen zur Zeit die Shay #15 und die Heisler #3 der West Side Lumber Company sowie einige typische Wagen für den Transport von Baumstämmen zur Verfügung. Die Lokomotiven sind mit Digitaldecodern für den Fahrbetrieb und realistischen Sound ausgerüstet, damit der Fahrbetrieb genau so echt wirkt wie die Umgebung. Und weil der Fahrbetrieb bereits funktioniert und am gegenüberliegenden Ende der Anlage inzwischen ein Wald gewachsen ist – mit Bäumen, die von der Qualität her seinesgleichen suchen – gibt es für die Männer im Lokschuppen schon allerhand zu tun.

Allerdings fehlt noch der Waldboden, der aus Naturprodukten entstehen soll. Überhaupt will der Erbauer für die Landschaftsgestaltung möglichst viele Naturprodukte verwenden, damit er die entsprechende Stimmung erzeugen kann. Angesichts der leeren Flächen auf der Anlage und der noch fehlenden Sägerei hat Manfred Lengacher noch einiges zu tun.

Das ist aber genau das, was er sich wünscht. Wir bleiben dran. ○