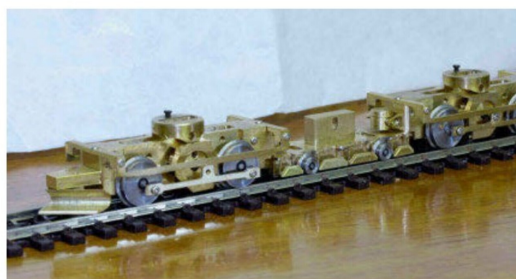
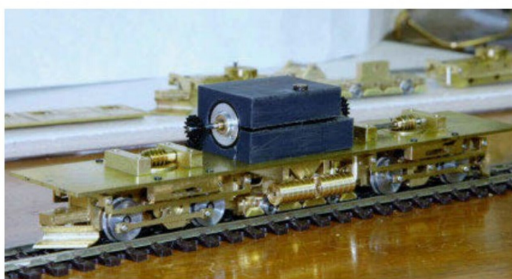


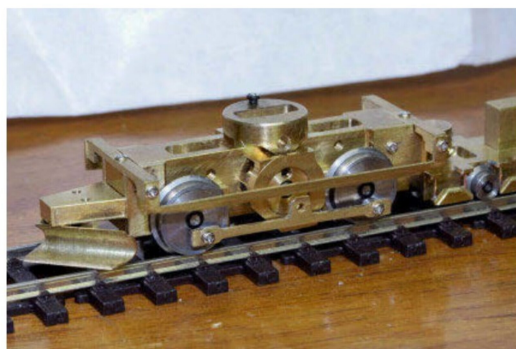
Auch mit 80 Jahren kann es Charles Albisser noch nicht lassen: Präzisionsarbeit an der Fräsmaschine.



Rollkontrolle der zwei, beziehungsweise drei Drehgestelle der Ge 4/4.



Einbau des Motors: Gut sichtbar ist das Prinzip der Kraftübertragung.



Der Detailblick auf den Drehegestellblock zeigt den Werkzeugmacher-Profi.



Bereits mit Getriebeabdeckungen erfolgen erste Fahrversuche auf der Anlage.

ern» an prominenter Stelle Lötstation, diverse Lote, Paste und Lötwasser. In Charles Albissers Werkstätte gibt es keinen Lötcolben. Natürlich, irgendwo im Hause ist sicher einer, denn für die Verdrahtung der Anlage kommt man auch in Däniken nicht ohne ein solches Heizgerät aus.

Was macht nun Charles Albisser anders beim Bau von Fahrzeugen? Die Seiten und Stirnwände seiner Modelle sind aus dem Vollen gefräst. Vertiefungen, Öffnungen oder Löcher, das können wir uns noch gut

vorstellen, die lassen sich mit dem Fräse oder Bohrer anbringen. Heikler wird es dann bei Erhöhungen. Besonders, dann, wenn sie sehr feiner Natur oder, wie beispielsweise Lüfterjalousien, in sich bereits eine komplexe Struktur aufweisen. Das normale Repertoire an Fluchwörtern würde da kaum ausreichen, wenn zum Beispiel kurz vor der Fertigstellung einer Seitenwand bei der letzten Fenstereinfassung am Kreuztisch eine unbedachte Drehung in die falsche Richtung erfolgt...

Charles Albisser demonstriert mir sein Prinzip am Beispiel der Fensterrahmen. Zuerst fräst er in die Gehäusewand die Öffnung mit unten vorstehendem Rand. Die Öffnung entspricht exakt der Grösse und Form der äusseren Kante des Fensterrahmens. Als separates Bauteil stellt er auf seiner Fräsmaschine einen Hohlkörper mit den genau gleichen Aussenmassen wie die Öffnung her. Dieses «Rohr» weist aber ein bedeutend kleineres Innenmass auf, als der entsprechende Fensterrahmen erfordert.