

Von René Stamm (Text/Fotos)

**W**ie ist es dazu gekommen? Nun, unser Eisenbahnfreund hat während 40 Jahren bei den SBB gearbeitet. Den akademischen Weg hat er in jungen Jahren abgebrochen und sich den Schienen zugewandt. Nein, nicht weil er sich als Modellfreund angesprochen fühlte, sondern weil ihn die vielen beruflichen Möglichkeiten bei den Bahnen beeindruckten. Eine kleine, familiäre Vorbelastung war jedoch schon vorhanden, aber von einem Virusbefall waren keine Anzeichen festzustellen. Das sollte sich aber ändern. 1985 kam ihm per Zufall die Ausgabe 5/6 der «Modell-Eisenbahn», der Vorgängerin unserer LOKI, in die Hände. In diesem Heft wurde in einem umfangreichen Bericht unter anderem die Schmalspuranlage von William Blaimer aus Genf ausführlich vorgestellt. Unterwegs waren Züge der NStCM, der CGTE, der ASD, aber auch interessante Schmalspurfahrzeuge aus Frankreich. Im Anschluss daran folgte ein Porträt der ASD und schliesslich, als Krönung, eine Anleitung für den Bau von ASD-Modellen aus Karton im Massstab 1:87. Diese Ausführungen weckten nun ungeahnte Kräfte, und der Modellbauer Iten war geboren.

## Die Arbeit beginnt

Selbstverständlich begannen die Arbeiten mit einem ASD-Modell, denn die in diesem Heft gelieferten Pläne genühten für das erste Modell. Allerdings entschied Walter Iten, das Fahrzeug in der Spur 0m und aus Holz zu bauen. Gründe zu dem Entscheid waren eine grössere Festigkeit der Konstruktion und weniger «Chnübliarbeit» als bei einem H0-Produkt.

Voraussetzung für den Modellbau sind Typenzeichnungen mit Massangaben. Die sind, wie uns allen bekannt, vor allem in vielen Eisenbahnliteraturen zu finden. Wichtig sind vor allem Masse, damit die Vorlagen für den Ausschnitt je nach Massstab gezeichnet werden können. Ob Holz oder Metall ist ein Grundsatzentscheid, der je nach Fähigkeit getroffen werden muss. Metallverarbeitung ist sehr anspruchsvoll und bedingt auch Fachkenntnisse.

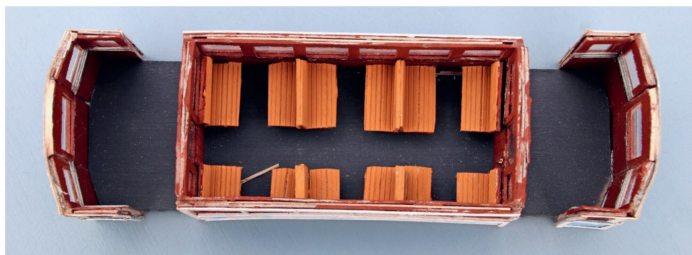
Vieles spricht für Arbeiten mit Holz. Die meisten von uns haben in der Schule Bekanntschaft mit der Laubsäge gemacht. Und zusammenfügen mit Leim ist einfacher als löten. Sorgfältige Arbeit, Fantasie und Geduld sind bei beiden Produktionen aber erforderlich. Nun, Walter Iten hat sich

für Holz entschieden und gleichzeitig den zu bauenden Massstab mit 1:45 festgelegt. Weiter hat er entschieden, alle Fahrzeuge mit einer vorbildgetreuen Inneneinrichtung zu versehen. Dies war möglich, weil er auf einen Antrieb verzichtet hat. Alle Modelle sind zwar rollfähig, einen Fahrbetrieb war jedoch nie geplant.

## Gut beobachten und übertragen

Die Vorbereitung der Zeichnungen für die Holzbearbeitung und der Übertrag auf das zu bearbeitende Holz brauchen Zeit, Geduld und viel Sorgfalt. Es ist wichtig, dass sämtliche Einzelheiten erfasst werden, die die charakteristischen Merkmale der Fahrzeuge wiedergeben. Dachwölbungen und

Stirnfronten-Gestaltung machen den echten Ce 2/2 11 aus. Einfach die Fahrzeugnummer anzubringen, genügt leider nicht. Die Erfahrung ergibt sich nach und nach. Für die Herstellung der Wände klebt Iten jeweils Sperrholz mit Durchmessern von 0,5 oder 0,8 mm mit UHU-hart leicht aufeinander. Dann werden die Umriss- und Fenster aufgezeichnet und mit Laubsäge, Messer oder Schere bearbeitet bzw. ausgeschnitten. Abschliessend den Feinschliff nicht vergessen! Die aufeinandergeklebten Sperrhölzer werden in der Folge sorgfältig getrennt. Dann wird durchsichtiges Cellon aufgeklebt und die beiden Sperrholzteile wieder exakt zusammengeführt. So ergeben sich vorbildgetreue Wagenkastenwände,



Ein Blick ins Wageninnere zeigt die Feinarbeit, die erforderlich ist.



Walter Iten an seinem einfachen, aber effizienten Arbeitsplatz im Dachgeschoss seines Heimes.