

sem Gebiet niemanden um Rat fragen kann und auf sich alleine gestellt ist, lernt er Pläne lesen.

Kaum ist sein Selbstbewusstsein gestärkt, stürzt er sich im Frühjahr 1976 ins nächste Echtdampf-Wagnis, die Waldenburger Dampflokomotive Nr. 6 in 1:6 und mit 12,7 cm Spur. «Ich war felsenfest überzeugt, das konnte doch keine Hexerei sein, eine Lok, die im Verkehrshaus Luzern steht und die ich im Original vermessen kann, vorbildgetreu im Museumsqualität nachzubauen», erinnert sich Peter Creola schmunzelnd. Gesagt, getan, es entstehen Hunderte von Fotos des Originals, unzählige Zeichnun-

gen und Skizzen nehmen Form an, das Notizbuch mit den schwarzen Deckeln überquellt von Kritzeleien, die oft nur ihr Verfasser entziffern kann. Tagelang bringt er mit dem Ausmessen von Teilen und Komponenten. Doch was sich mit dem Massstab in Natura anscheinend einfach vermessen lässt, entpuppt sich in der miniaturisierten Umsetzung plötzlich als Flut unlösbar anmutender Detailprobleme. «Es war ein Teufelskreis!» nickt Peter Creola seufzend. «Über Jahre erlebte ich ein Wechselseitbad der Gefühle zwischen Frust und Hoffnung, verzweifelter Suche und wilder Entschlossenheit. Doch schliesslich wird

ihm klar: jetzt kannst du den Bettel nicht mehr hinschmeissen, ohne für alle Zeiten dein Gesicht zu verlieren!».

Nach Hängen und Würgen ist es im August 1986 soweit, das Mini-Waldenburgerli ist geboren, 10 Jahre nach Baubeginn und 3657 Arbeitsstunden später. Woher er diese Zahl so genau kennt? Natürlich hat der Tüftler akribisch Buch geführt. Heute thront das Waldenburgerli als Gewinner des Verkehrshaus-Modellwettbewerbs 1986 unter einer Glashube im Korridor der Berner Wohnung. Es ist so etwas wie ein Mahnmal, erinnert ihn an den beschwerlichen Weg voller Irrungen und heimütischer Trugschlüsse. Trotz allem: für irgendwelche Warnfinger ist in Peter Creolas Wahrnehmung kein Platz!

Auf der Karriereleiter himmelwärts

Ungeachtet seines Nerven aufreibenden Hobbys, getrieben von der Illusion des perfekten Lokmodells, ist der umtriebige Jurist inzwischen dem Universum näher gerückt. Als Chef-Delegierter bei der European Space Research Organisation (ESRO) und danach der European Space Agency (ESA) und Leiter des Eidgenössischen Büros für Weltraumangelegenheiten, präsidiert er internationale Gremien und verfolgt vom Weltraumbahnhof aus bei Kourou in Französisch Guayana den Start der ersten Ariane-Raketen.

Und wo trifft sich die *Crème de la crème* der wissenschaftlichen und politischen Köpfe, um die Schweizer Teilnahme an Weltraumprojekten bei einem Gläschen Rosé zu besprechen? Natürlich auf seinem Fünkli, dem Dampfboot im Massstab 1:1, das er eingenändig konstruierte und das seither mit knapp 3 PS über den Thunersee tuckert.

Es ist 7 m lang, wiegt 2,8 Tonnen und transportiert bis zu neun handverlesene Passagiere. Aber in einem versteckten Winkel von Peters Seele regt sich ab und zu Grossvater und gibt mit seiner Signalkelle das Abfahrtssignal vom Bahnhof Thalwil. Und so keimt eines Tages im Weltenbummler der Geistesblitz zu einer fiktiven Schmalspurbahn H0e im Massstab 1:87. Vision ist das 220 × 60 cm grosse Fahrtdrama Waldwil.

Der Teufel steckt im Detail

Waldwil ist ein urgemütliches Bahnhöfli inmitten einer idyllischen Hügellandschaft, übersäht von Bäumen, Büschen und Sträuchern. Ziel des Spiritus rector ist es, das Ganze für das Auge so natürlich wie möglich erscheinen zu lassen. Das geht vom in abwechslungsreichem Grün gestalteten Wald über die selbst gefertigte Platine vor dem Gartenrestaurant bis zum hölzernen Lokschnuppen und dem kleinen See.

Nach dem Waldenburgerli (ja, dies ist das Modell) rief ...

