

arbeiten muss.» Positiver Effekt ist, dass die technischen Herausforderungen seine grauen Zellen massiv aktivieren – das ist auch seine Absicht. «Das fängt schon beim Entwickeln und Zeichnen der Kleinteile an. Die peinlich genaue Miniaturisierung bedingt einen wesentlich grösseren Aufwand als eine Neufertigung des Originals. Zudem lautet im Modellbahnbau ein ungeschriebenes Gesetz: Natur lässt sich nun mal nicht verkleinern!»

Meist kommen ihm, wenn er sich nachts schlaflos in den Federn hin und her wälzt, zündende Ideen, fallen ihm einfache Lösungen eines Arbeitsgangs ein. Alles scheint leicht und in Griffnähe. Doch bei Tageslicht macht sich wieder der angeborene Perfektionismus bemerkbar, fordert nachträglich mühsame Verbesserungen, was die Ferti-

gung wesentlich verzögert. Wie die Erfahrung ihm zeigt, kann er in der Horizontalen denselben Vorgang 30 Mal wiederholen, aber irgendwie klappt es im nächtlichen Wachliegen nicht mit der korrekten Einschätzung des Massstabs. «Es ist schon verrückt, wie man den Arbeitsaufwand grob unterschätzt», wundert sich Peter Creola: «Aus einer Anzahl veranschlagter Arbeitsstunden wird rasch das Doppelte, nur selten sind die Dinge einfacher als erwartet.» Zudem ist jede Menge Unvorgesehenes einzukalkulieren, wenn man beispielsweise plötzlich ein Getriebe konstruieren muss. Da vermehren sich Minuten und Stunden, ohne dass man sich dessen bewusst wird.

Und da lauern auch die alten Feinde des Modellbahnbauers: das beginnt beim fei-

nen Airbrush, mit dem sich Rollmaterial oder Gebäude altern, umfärben oder lackieren und die Landschaft farblich gestalten lassen – sofern sich die Düse nicht heimtückischerweise hoffnungslos verklebt. Denn geschieht dies, kommt die fachkundige Reinigung der Düse garantiert so teuer zu stehen wie die Beschaffung eines neuen (Luft)pinsels! Zudem will der Umgang mit Sekundenkleber geübt sein, und wer mal das unentwirrbare Fadengewirr eines UHU-Allesklebers erlebt hat, weiss fortan ein Liedchen zu singen über lösungsmittelhaltige Kleber und ihre Spinnwebenproduktion.

Die «Bahn-Oase» in der Werkstatt

Kaum ist eine Anlage fertiggestellt und Peter Creola könnte sein Werk geniessen, spriessen schon wieder neue Ideen in seinem Hirn. Ein Beispiel dafür ist «Seewinkel», eine Modellbahnanlage, die er sich in seinem fünf Quadratmeter kleinen Mini-Werkstädtli im Keller der Wohnung entlang der Wand einbaute. Es handelt sich um ein Fahrdiorama 1:87 für Normal- und Meterspur. Zwar muss er aus Platzmangel auf einen Bahnhof verzichten, doch kann er auf zwei Ebenen an die 14 Gleise anordnen, auf denen 18 Züge zirkulieren. Bis zu sechs Weichen lassen sich per Knopfdruck stellen. Vor verblüffend echt wirkender Landschaft mit üppiger Vegetation erhebt sich am Ufer eines Sees ein Holzchalet, von dessen Balkon Feriengäste winken. Es beherbergt ebenfalls ein Bootshaus mit einer Miniaturausgabe des (Fünkli)-Dampfbootes auf dem Thunersee.

An den Gestaden, umsäumt von dichtem Schilf – jedes Gräschen von Hand mit einem winzigen Leimtröpfchen einzeln eingepflanzt – geniessen Badende das Dolce far niente und lassen sich ein Bierchen schmecken.

Ja, diese verblissene, auf die Spitze getriebene Miniaturisierung kann den geübtesten Modellbahnbauer auf die Palme bringen: «Wenn dir ein Sechskantbölzchen mit einer Schlüsselweite von 0,65 mm aus der Hand gleitet, kannst du lange auf den Knien mit Schaufelchen und Bürste sorgfältig zusammenwischen: du wirst jegliche Komponente finden, die dir in den letzten drei Wochen zu Boden gefallen ist – der Gravitation sei Dank! – aber das Sechskantbölzchen bleibt garantiert verschwunden!»

Modellbauer, die Geschichte schrieben

Natürlich gibt es in der Geschichte des Modellbahnbaus Vorbilder, denen ein engagierter Modellbahnbauer nachzueifern trachtet. So etwa John Allen, amerikanischer Fotograf und Vorzeigexemplar seiner Kaste, der die berühmte Gorre and Da-

