



Fahrtdiorama «Seeried» im Rohbau. Hier ist ein Tummelplatz fürs «Hörnli» im Entstehen.

wahn, der ihm die Befriedigung über seine Arbeit vermiest: «Ich habe echt nie Freude an der präzisen Einzelfertigung von genauen Modellen, werde wütend, wenn ich in einschlägigen Magazinen die Mär vom Spass am Modellbahnbauen lese», schüttelt Peter Creola missbilligend den Kopf. «Das ist entweder Illusion oder Lüge! Freude empfinde ich allenfalls, wenn das Werk beendet ist und funktioniert.»

Er zitiert ein Beispiel: So war beim «Hörnli»-Bau die sb modellbau überlastet, schickte ihm Motoren der Maxon Motor AG sowie eine Auswahl von Getrieberädern. «Ich musste die Holzlehre für den Getrieberversuch selbst konstruieren und richtete mich nach den Vorgaben Motorachse = Kesselachse, Treibachse 18 mm darunter. Dabei sollte die Untersetzung so gross sein, dass die Reduktion der hohen Motordrehzahl auf die sehr langsame Triebachsrehzahl möglich war.» Nach mehreren Monaten lief der Antrieb – zumindest provisorisch.

Als weitere Knacknuss entpuppte sich die Stromabnahme beuzugsweise die Leitung von Federblättchen an der linken Radinnenseite zum Motor samt entsprechenden Isolationen von Radachsen und Kurbelzapfen. Auch dies gelang ihm schliesslich nach monatelangem frustrierendem Pröbeln. «Mein Fehler war, dass ich allzu oft die mir selbst auferlegten Mottos GEZUP (Geduld zur Präzision) und HEIWA (Heiteres Walten) in den Wind schlug und das mit mühseligem Geknorze teuer bezahlte.»

Viel «Chrampf» und keiner schaut hin

Die Vision höchster Präzision und naturgetreuer Nachbildung stellten die Geduld des Idealisten auf eine harte Probe, denn es galt, unzählige Details wie Pfeife,

Bremsanlage, Kesselarmaturen, Sicherheits- und Speiseventil sowie Umsteuerung in den Griff zu kriegen. «Mangels Fachkollegen auf demselben Niveau musste ich mich wohl oder übel alleine durchbeissen», so Creola. «So wurde mir klar, dass ich beispielsweise Umsteuerungsteile von der Technik her ohne weiteres auf 0,25 mm herunterätzten konnte, dass diese dann aber im Handling viel zu fragil und nicht brauchbar waren.» Glück im Unglück hatte

Peter, dass er in Giubiasco bei der SMF Sondermodellfabrik AG auf eine versierte Ätzexpertin und ihren Zeichner stiess, die ihm Dutzende von Blechen und Kleinteilen nach seinen Zeichnungen ätzten.

Als wertvoller Partner entpuppte sich auch die Firma Identico + Partner AG in Zürich, die ihm Schriften und Zierlinien von 0,3 mm Breite hinzauwerte.

Trotz ständiger Probleme mit Getriebe und Stromabnahme erfolgt schliesslich nach drei statt wie geplant anderthalb Jahren Bauzeit die Endmontage seines «Hörnlis». Im Oktober 2013 konnten die Besucher der 11. Plattform der Kleinstserie in Bauma das Werk in der Vitrine der Firma LEMATEC Prestige Models SA bestaunen. Doch Peter Creola ortet wenig Anlass für übertriebene Genugtuung, denn: «Einerseits war die Lok zu diesem Zeitpunkt gar noch nicht fahrfähig; das war sie erst fünf Monate danach dank erheblichen Nachbesserungen. Andererseits wurden die mit viel Hingabe erarbeiteten Details von den meisten Besuchern gar nicht wahrgenommen.»

Peter Creola greift nach der Weinflasche und schenkt nach: «Ja, eine ganz verrückte Sache, nicht wahr?» Er lässt den Rosé genüsslich durch seine Kehle rieseln und blickt in eine undefinierbare Ferne. «Die Fertigstellung des Fahrtdioramas «Seeried» als Tummelfeld für das putzige «Hörnli» und die weiteren Fahrzeuge werden mich wohl die nächsten drei Jahre beschäftigen – an Arbeit mangelt es nicht!»



Nach einem Schluck Rosé geht der Blick in die undefinierbare Ferne. Verrückt, nicht wahr?

Fotos: Daniel Wetlibach, Bruno Kalberer