



Nach den beiden Spanisch-Brötli-Bahn-Dampflokomotiven folgte eine Rangierlok des Typs E 4/4 – ebenfalls komplett in Eigenbau erstellt.

Jede Lokomotive stellt Urs Roth komplett selbst her. Mit dem Erlös aus dem Verkauf seiner Spur-N-Sammlung hat er die Maschinen und Werkzeuge erstanden, die er für den Bau der Lokomotivmodelle braucht. Bohrer, Sägen, eine Schleifmaschine und eine Drechslerbank zieren seine Werkstatt. Seinen Holzbedarf deckt er grösstenteils mit Überresten von Baumärkten, die die Ausschussware gratis abgeben. «Pro Lokomotive benötige ich ungefähr 100 Franken an Material, das ich nicht als Überrest finde und frisch dazukaufen muss. Etwa 60 Prozent einer Lokomotive entstehen aus kostenlosem Holz, das Furnier kaufe ich separat dazu.» Als zweite Zutat für den Lokomotivbau benötigt Roth Weissleim, womit er die selbst geschnittenen Holzfragmente zusammenklebt. Ansonsten ist für den Bau nur ein Originalplan nötig, den man von der Stiftung Historisches Erbe der SBB (SBB Historic) erhalten kann. Roth besucht die Vorbildlokomotiven natürlich auch vor Ort und schiesst Fotos. Denn auf zweidimensionalen Plänen, so Roth, seien gewisse Masse nicht ablesbar, vor allem die Tiefe und die Beschaffung des Unterbodens einer Dampflokomotive. Holz, Weissleim, Pläne – drei kleine Zutaten, mit denen die Dampfloks ganz gross herauskommen. Ins-

gesamt benötigt Roth etwa zwei Jahre für den Bau einer Lokomotive – in gemütlichem Tempo. Zwischendurch, so Roth, brauche jeder eine Pause, und bei sonnigem Wetter bleibe man auch am Tor zum Berner Oberland nicht zu Hause im Keller.

Sieht man sich in der Szene etwas um, bemerkt man, dass der massstabsgerechte Nachbau von Dampfloks aus Holz keineswegs etwas Alltägliches ist. Das war Roth wichtig. «Ich wollte etwas anderes machen als die anderen. Jeder Erbauer von solchen Lokomotiven lässt seine Handschrift hineinfließen, jeder baut seine Modelle etwas anders. Viele seiner Bekannten würden die Loks so bauen, dass sie aus eigener Kraft fahren könnten. Roth verzichte bewusst darauf, denn die Betriebsfähigkeit bringe Mehraufwand mit sich: Einbau eines Kugellagers, Einbau eines Motors, Ölen von Radlagern und vieles mehr. Zudem benötigte man für das Aufstellen von Gleisen sehr viel Platz. Oftmals würden sich nicht so schnell Genossen mit Lokomotiven derselben Spurbreite finden lassen, sodass man allfällige Mietkosten für Turnhallen oder ähnlich grosse Räume teilen könnte. Nichtsdestotrotz sind Roths Lokomotiven aus mechanischer Sicht funktionsfähig, denn er sägt jedes Teil nach dem Original-

plan aus und setzt dann Stück für Stück zusammen, ähnlich wie bei einem Bausatz.

Momentan konzentriert sich Urs Roth auf den «Habersack», die Dampflok Eb 3/5 der SBB. Der Bau hat Anfang 2019 begonnen, der Plan für das Modell im Massstab 1:10 hängt gross an der Wand des Ateliers. Auf dem Tisch liegen Räder, Triebstangen und Bremsbeläge. Damit er keinen Koller bekommt, wechselt Roth nach Lust und Laune zwischen den Einzelteilen ab: «Wenn man zwei Räder komplett ausgedrechselt und die Speichen ausgesägt hat, hat man einfach genug. Dann wechsle ich zu etwas anderem, säge beispielsweise wieder eine Triebstange aus.» Für Roth ist der Weg das Ziel: Er begeistert sich sehr für die Konstruktion der Lokomotiven und für den Umgang mit Holz, Säge und Bohrmaschine. Daher ist er froh, wenn er die Loks nach ihrer Fertigstellung irgendwo abgeben kann. Zeitweise war die Spanisch-Brötli-Bahn-Lok im Tourist-Office Info Baden (AG) ausgestellt. Vor einiger Zeit konnte er zwei Lokomotiven als Leihgabe ins WAGI-Museum in Schlieren geben, wo sie die Sammlung bereichern. Als 1985 ein Teil des WAGI-Areals gesprengt wurde, wohnte Roth selbst in der Zürcher Gemeinde und war dort als Feuerwehrmann tätig. Deshalb hat er eine ge-