

Die Dampflokomotiven Ed/Ec 3/5 der MThB (Teil 2)

Die Entstehungsgeschichte der vier Dampflokomotiven der MThB

Über die nächsten Seiten wird dem Leser die Entstehungsgeschichte der Ed, später Ec 3/5 h2t Achsfolge 1'C1' mit den Betriebsnummern 1–4 nähergebracht. 1912 verliessen diese vier Lokomotiven die Werktoore der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur mit ihrem unverkennbar helvetischen Äusseren.

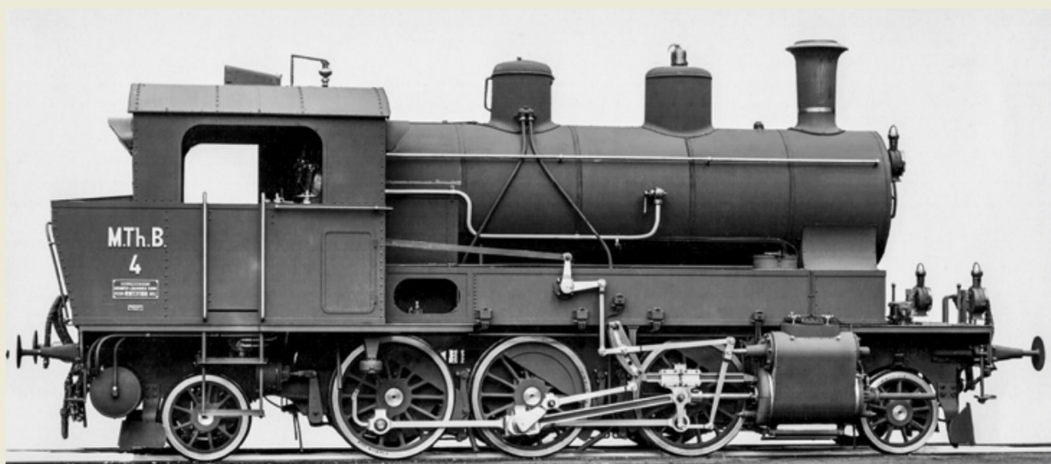


Foto: Sig. Heinz Rihs

Ed 3/5 Nr. 4. Originales Werkbild der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik, retuschiert und im üblichen Winterthurer «Fotoanstrich».

Von Heinz Rihs

Bei Eröffnung des Betriebes am 20. Dezember 1911 musste die MThB mit gemieteten Lokomotiven der SBB, ehemaligen Lokomotiven der Schweizerischen Centralbahn, den Betrieb in Angriff nehmen. Dabei handelte es sich um schon ältere Typen der Achsfolge 1'C mit den Nrn. SBB 7495–99 und der Nr. 7696 der Malletserie SCB Nr. 191–196. Bei dieser Mallet handelt es sich um die historische grüne Ed 2x2/2 Nr. 196 von SBB Historic.

Vorprojekte

Um 1911 entstand im Vorfeld eine 1'C-Tenderlokomotive als Projekt und Vorschlag der SLM Winterthur. Man muss sich vor Augen halten, dass diese Achsfolge in der Schweiz bei Nebenbahnen doch sehr verbreitet war. Aber auch private Vorgängerbahnen der SBB haben diese Bauart für

Personenzugdienste eingeführt. Es handelte sich also um eine weitverbreitete typisch schweizerische Bauart. Es war offensichtlich, dass damals die Lok an den Streckenenden in der Regel für die Rückfahrt gedreht wurde. Eine Laufachse am Lokomotivende also noch nicht für den guten Lauf der Maschine in beide Richtungen zwingend notwendig wurde. Die Projektzeichnung zeigt bereits den Wasserkastenrahmen und den vorgesehenen Schmidt-Überhitzer, der dann später ausgeführten Serie. Winterthur offerierte diesen Typ, der Preis ist jedoch unbekannt.

Als weitere Firma offerierte die Maschinenbau Anstalt Humboldt in Köln-Kalk ebenfalls einen solchen Typ. Der Erläuterungsbericht zeigt insofern Differenzen zu SLM, als Humboldt keinen Überhitzer vorsah und die Vorlaufachse als Adamsachse

ausbildete, im Gegensatz zur SLM, die eine Bissel-Achse (Deichselachse) plante. Allein das durch die Anforderungen des Pflichtenhefts erforderliche Gewicht und die Beschränkung auf den maximal zulässigen Achsdruck von nur 12 t gaben dann in der Ausführung den Ausschlag für eine zusätzliche Laufachse am Lokomotivende und als Folge davon die symmetrische Achsfolge.

Der Prärietyp

Die Achsfolge 1'C1' erscheint in der amerikanischen Bezeichnungsweise als Prärietyp. Die Bezeichnungen beziehen sich natürlich normalerweise auf eine Schleppentenderlokomotive, da die Tenderlokomotiven in diesen weiten Ländern nicht im selben Ausmass zur Verwendung kamen wie in Europa. Kurzstrecken wie gerade die Mittelthurgaubahn mit nur 42 km Stre-