

ckenlänge sind in den USA und Kanada verhältnismässig wenig anzutreffen.

Die Anforderungen der Bahn gaben also doch Anlass, eine schwerere und spiegelbildliche Achsanordnung zu wählen. Man konnte so das Gewicht auf fünf Achsen verteilen und musste an den Endstationen nicht zwangsläufig die Lok wenden.

Als letzte einer Reihe von unterschiedlichen Prärietenderlokomotiven hier in der Schweiz bestellte man am 29. Februar 1912 vier Stück dieser Bauart bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur.

Zu dieser Zeit prägte Olaf Kielsberg als Oberingenieur die Technik und das Aussehen der Lokomotiven der SLM massgebend. Er formte einen eigenen Stil helvetischer Dampflokomotiven, von dem die MThB-Lokomotiven als Musterbeispiele bezeichnet werden können. Im Vertrag mit der WEG sind folgende wesentliche Eckdaten festgehalten:

Als Bestellerin tritt die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft AG in Köln in Erscheinung. Das heisst, sie war zuständig für den Betrieb der Bahn. Es zeigt sich hier die bereits historisch gewachsene enge Verknüpfung des ganzen Kantons Thurgau im weiten Sinn und der Mittelthurgaubahn im engeren Sinn mit dem deutschen Nachbarland am Bodensee.

Der Liefertermin für die zwei Exemplare war am 16. Juli 1912 und für die beiden anderen drei Wochen später. Dies war ein äusserst ambizöses Ziel, da der Vertrag erst am 21. März 1912 endgültig in Köln unterschrieben wurde. Man muss davon ausgehen, dass die Arbeiten im Konstruktionsbüro zu die-

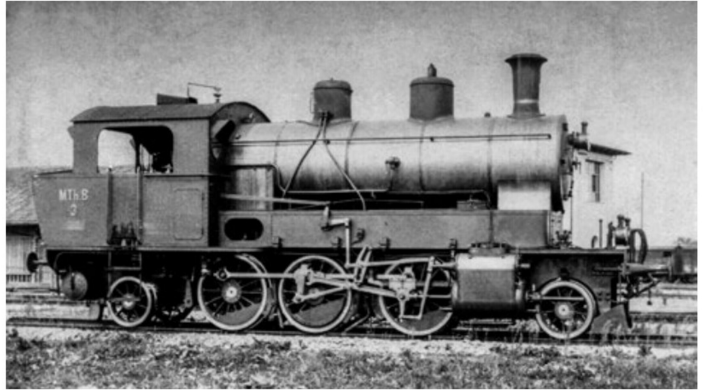


Foto: Sig. Berthold Halves

Ec 3/5 Nr. 3. Werkbild ohne Retusche und Fotoanstrich. Glanzblechverkleidung gut sichtbar.

sem Zeitpunkt bereits seit Längerem im Gange waren.

Eingetragen ist eine Konventionalstrafe von Fr. 25.- pro Lok und Tag. Wie streng das immer genommen wurde, bleibe dahingestellt. Juristisch gab es da wohl immer wieder Gründe für Verspätungen. Man regelte das wohl meistens im Einvernehmen.

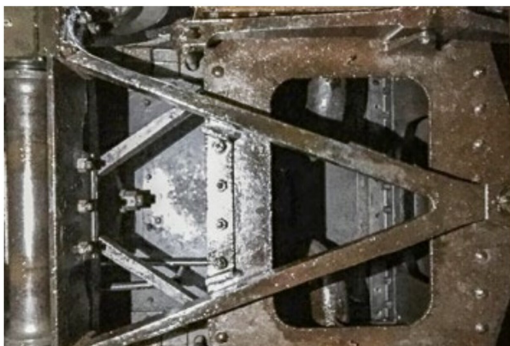
Unterzeichnet ist der Vertrag seitens der SLM durch die Direktoren Olaf Kielsberg und Rudolf Hardmeyer.

Als Grundlage für die Ausführung der technischen Details und für die Materialspezifikationen legte man als integrierenden Bestandteil des Vertrages das umfangreiche SBB-Pflichtenheft bei. Dies hatten bereits andere kleine Nebenbahnen so gehandhabt, da ein eigenes Pflichtenheft zu aufwendig geworden wäre. In einem mehr-

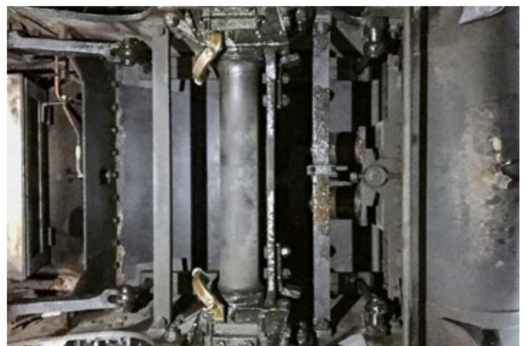
seitigen Vertragszusatz werden noch weitere Spezifizierungen und Zusatzwünsche bestimmt. Darunter wird unter vielem anderen eine zweijährige Garantie gegenüber einer einjährigen eingefordert und eine vierjährige für Radsätze und Federn.

Die als Ec 3/5 mit V/max von 60 km/h bestellten Maschinen hatten als Sonderheit einen Wasserkasten zwischen und über den Rahmenblechen, also in T-Form, um grosse seitliche Kästen zu vermeiden. Die Rahmenbleche selbst wurden dabei nicht für die Ausbildung des Kastens verwendet, um gewissen Nachteilen dieser Bauart auszuweichen.

Der Kasten ist im oberen Teil über die Räder weg verbreitert worden, um genügend Wasserinhalt zu generieren. Diese zusätzliche Horizontalbetonung gibt der



Sicht unter das Bissel-Gestell mit Deichsel vorne und ...



... Adamsachse, seitenschiebbar hinten.

Fotos: Daniel Rutschmann