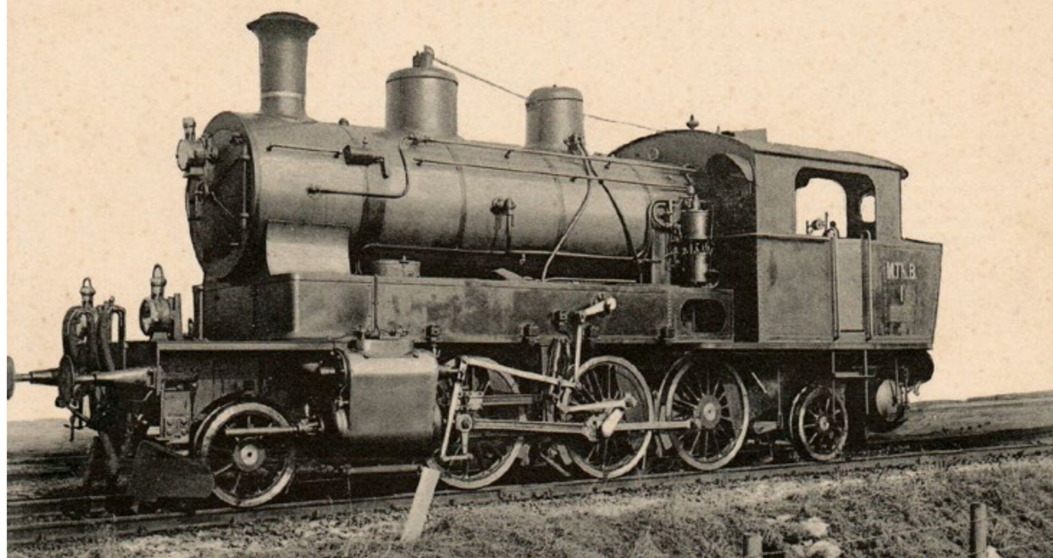


Mittel-Thurgau-Bahn. Serie E^d 3/5 No. 1–4 mit Schmidt'schem Rauchröhrenüberhitzer
 Erbaut von der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik 1912



Postkarte: Sig. Verkehrshaus Luzern

Die Betriebsgeschichte der Ed/Ec 3/5

Mit diesen vier Loks konnten die Betriebsanforderungen für die nächsten 25 Jahre abgedeckt werden. Und dies erst recht, als der Erste Weltkrieg für etliche Jahre das Betriebsvolumen stark reduzierte.

1926 kaufte die Bahn noch die schwere Ed 4/5, die bei den SBB 1923 ausrangierte Nr. 7701, eine 1'D-n2v-Tenderlokomotive der ehemaligen Jura Neuchâtelois (J-N) als MThB Nr. 7. In den Boomjahren Mitte der 20er-Jahre bestand Bedarf an einer schweren Güterzuglokomotive. Mit dieser Lokomotive wurde man nie recht glücklich. Sie soll ein «Schienenfresser» gewesen sein auf dem kurvigen Parcours. Dies obschon ihre frühere Hausstrecke von Neuenburg nach La Chaux-de-Fonds kaum weniger kurvig ist und mindestens ebensolche Steilrampen aufweist. Die neuen Dieseltriebwagen erlaubten es den Ec 3/5 ab 1942 den schon reduzierten Güterverkehr vollständig zu übernehmen. Man nutzte die Gelegenheit, die Ed 4/5 im gleichen Jahr nach Deutschland an den Lenz-Konzern in Stettin, einen grossen Privatbahneigner und -betreiber, zu verschachern. Hier waren wohl auch die Verbindungen der VKA im Spiel. Der weitere Lebenslauf bleibt jedenfalls im Dunkeln.

1932 konnte man die V/max von 50 auf 60 km/h erhöhen. Die Geschwindigkeitserhöhung erfolgte mit der Begründung, dass die Sicherungseinrichtungen wie Signale,

Zugvormeldung usw. ab 1932 auf allen Stationen vorhanden waren. Fast alle Züge waren auf durchgehende Luftbremse umgestellt. Deshalb gab das Bundesamt für



Foto: Sig. Verlag Flügelrad

MThB Nr. 7 ex. SBB 7701. Einzige bekannte Aufnahme vom 19.4.1936 im Depot Weinfelden.