



Foto: Daniel Heer, Sg. Verlag Flügelrad

ABDm 2/4 6 kreuzt Elektrifikationsbauzug mit dem «Tigerli» E 3/3 Nr. 8516, Station Bussnang am 30.5.1964.

MThB von 42 km. Bemerkenswert ist auch der Rückgang der jährlichen Leistung, nachdem die Dieseltriebwagen generell den Personentransport übernommen hatten. Die Nr. 3 brachte zwischen 1963 bis 1985 zusätzlich noch 39 400 km hinter sich. Ab 1986 bis zur grossen Revision 1993/94 war sie stillgelegt. Die beiden Eb 3/5 Nr. 5820 und 5829 traten ihre letzte Reise am 30.12.1965 ebenfalls auf den Schrottplatz von Müller in Pfyn an.

1963 hatte die MThB von den SBB noch die E 3/3 8516 «Tigerli» angeschafft, hauptsächlich für Bauzüge während der Elektrifikation. Verkauft wurde sie 1966 privat an Otto Fiechter, Zürich.

Die historische Ec 3/5 Nr. 3

Mit viel Glück hat nur die Ec 3/5 Nr. 3 bis heute überlebt. In einer emotionalen Art hat Michael Mente im sehr empfehlenswerten Buch «Von der MThB zur Turbo» die Nr. 3 selbst berichten lassen als letzte Überlebende ihrer Familie. Über ihr Leben bei der Bahn, über viele schöne, witzige und auch traurige Begebenheiten.

Der weitere Lebenslauf nach 1965 verläuft themenmässig in den Abschnitten zwischen den grossen Hauptrevisionen, dem Ende der MThB und dem Auftritt des Vereins Historische Mittel-Thurgau-Bahn.

Die Nr. 3 blieb vorläufig als fahrdrahtunabhängige Reserve zusammen mit der Eb 3/5 Nr. 5810 am Leben. Ab 1968 führte sie hie und da Nostalgiefahrten durch. Kleinere Revisionen fanden 1966 und 1969 statt.

Ab 1971 musste man sie wieder stilllegen, und sie wurde in ihrer Funktion durch die Eb 3/5 abgelöst. Erst 1974, als die Eb 3/5 zum Schrottpreis an die Dampf-Bahn Bern (DBB) ging, erfolgte eine Hauptrevision der Nr. 3. Der Kessel wurde im Deutschen-Bundesbahn Ausbesserungswerk Trier instand gestellt. Alle anderen Arbeiten erfolgten im BW-Radolfzell oder in der eigenen Werkstätte. Dabei demonitierte man unter anderem auch die elektrische Beleuchtung, und die Lok erhielt ihre früheren Petroleumlampen wieder zurück. Danach nahm sie ihren Dienst wieder auf.

1978 erfolgte eine Revision im Depot Wil. Unter Dienstchef Werner Eppenberger erhielt die Lok auch einen Neuanstrich mit Glanzblechimitation der Deckbleche des Kessels und der Zylinder. Auch die roten Zierlinien erneuerte man. Mit diesem Äusseren lief sie knapp acht Jahre. Sie erfüllte weiterhin ihren Dienst als Zug-Lok für Gesellschafts- und Nostalgiefahrten aller Art.

Ab 1981 verkehrte auch der bekannte «Mostindien-Express» für Gesellschaftsfahrten. Dieser bestand ursprünglich aus dem im Jahre 1981 in einen Gesellschaftswagen umgebauten Plattformwagen B 111 (Baujahr 1907, SWS), der 1966 als Verstärkungswagen zur MThB gelangt war. Der ursprünglich bei der MThB grüne Wagen wurde zum roten vierachsigen Salonwagen C 111 mit der Aufschrift «Mostindien-Express». Beim zweiten Wagen handelt es sich um den grünen Gepäck-Postwagen der MThB, FZ2 Nr. 502 mit teilweiser Seitengalerie (Baujahr 1911, SWS). Den Zug ergänzte man später um den «Salon bleu» («Sputnik» Asi 152, 1965, ex. BLS). Hie und da begleitet ein K3 den Zug. Der Name «Mostindien» ist ein gängiger Spitzname für den Kanton Thurgau mit seinen grossen Apfelkulturen.

Natürlich wurde der Zug bei Bedarf durch weitere alte Zweiachswagen verstärkt oder im Verein mit dem DVZO bestückt. Als Zug-Lok kam ab 1981 auch die von den SBB gekaufte elektrische Ee 3/3 Nr. 16318 zum Einsatz.



Foto: Alfred Aebi, Sg. Verkehrshaus Luzern

22.3.1969: Ausfahrt eines ABDm 4/4 und der Ec 3/5 Nr. 3 aus Konstanz. BW und Stellwerk abgebrochen.