

Foto: Ryszard Smulkowski/Sig. Interlok



Geschweißter Zylinder bei dessen Montage an den Rahmen im Werk in Pila.



Werkhalle in Pila mit Fahrgestell und Führerhaus-Oberteil der Ec 3/5 Nr. 3.

Foto: Philippe Quiot - Sig. Interlok

Die geschweißten Zylinder waren auch 1994 immer noch eine nicht so gewöhnliche Verfahrenstechnik. Zylinderblöcke wurden normalerweise im Gussverfahren hergestellt. Die Firma begründet die Anwendung dieser Machart in einem Bericht, hier in etwas von uns gekürzten Fassung:

Waren früher die Körpuse der Dampflok-Zylinder gegossen worden, so werden sie heute als Schweisskonstruktion angefertigt. Die früheren Gussformen sind nicht mehr vorhanden. Für eine einzelne Lokomotive wäre es nicht ökonomisch, neue Gussformen anzufertigen.

Die Technik der Herstellung in Schweisskonstruktion war bereits in den 30er-Jahren entwickelt worden. Der Cheftechnologe der Paris-Orleansbahn hat dieses Verfahren in der englischen Railway-Gazette 1938 veröffentlicht. Die bei INTERLOK gefertigten Zylinder für die Mittelthurgaubahn Ec 3/5 sind Ergebnis eines komplexen Fabrikationsprozesses, so bestehen die Zylinder aus 42 Einzelteilen. Schweissnähte müssen in

ihrer Belastbarkeit, Schweißtechnik, Materialdicke, und Materialart genau berechnet werden. In einem speziellen Ofen unterzieht man den Zylinder einer Wärmebehandlung.

Erst nach der Abkühlung erfolgen die üblichen Nacharbeiten. Die Schweissarbeit kann also nicht am Lokrahmen erfolgen, montiert wird erst der fertige Zylinder.

Am 13. Mai 1994 kam die montierte Lok auf einem polnischen Tiefgangwagen wieder zu Hause an. Nicht so ganz Schweizkonform waren die vielen gelb heraus gestrichenen Griffstangen an der ganzen Maschine, die roten Pufferbohlen und wohl auch die Knorr-Pumpe. Man könnte es so sehen, die sonst sehr schwarze Maschine erhielt etwas Farbe, da die roten Zierlinien und der graublaue Kessel nicht mehr erneuert wurden. Zu Hause fanden Probe- und Lastfahrten statt, und es wurden auch einige Nachbesserungen vorgenommen. Als Zug-Lok des «Mostindien Express» lief sie seit der Revision wieder des Öfters im Auftrag des Reisebüros Mittelthurgau.

Wenige Jahre später stand sie dort wieder seit vielen Monaten nicht mehr im Einsatz. Anlässlich einer Begegnung zwischen Markus Rickenbacher, Betriebsleiter MThB, und Daniel Rutschmann, Lokführer beim Dampf-Bahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) im Jahre 1997 kamen die beiden über ein, die Lok, welche in Wil im Depot der Frauenfeld-Wil-Bahn ihren Standort hatte, zu inspizieren. Es zeigte sich, dass die Stilllegungsarbeiten nicht sorgfältig ausgeführt worden waren.

Nachdem die Maschine wieder auf Vormann gebraucht worden war, heizte man die Lok im März 1998 an, und es erfolgten eine Funktionskontrolle sowie eine erste Probefahrt. Diese verlief zur besten Zufriedenheit. In diese Zeit fiel dann auch eine vertragliche Vereinbarung der MThB mit dem DVZO. Der DVZO sollte die Lok betreiben und sicherstellen, dass sie weiterhin periodisch in Betrieb kam, um Standschäden zu minimieren. Seit dieser Zeit betreut Daniel Rutschmann mit seinem grossen

Foto: Martin Bennett



Heimkehr der Nr. 3 von Polen und ihr Ablad in Konstanz am 13.5.1994.



Ec 3/5 als Zug-Lok für den «Amor-Express» für den Dampfloki Club Herisau.