



Geschweißter Kessel in der Werkhalle neben Altbaukessel Nr. 3 und Kessel der Baureihe 52.221.



Rauchkammerwand, unten Siederohre, oben Überhitzerrohre.

Fachwissen die Nr. 3 bis heute. Die Lok wechselte nun ihren Standort ins Depot der SBB in Wil, bis sie Jahre später in der Remise Romanshorn ihren neuen Standort fand. Eine interessante Episode ereignete sich im Sommer des Jahres 2000, als die Nr. 3 über mehrere Monate den bekannten «Amor-Express» des Dampfloki Clubs Herisau auf seinen Gesellschaftsfahrten führte. Die historische Eb 3/5 Nr. 9 BT. des Clubs befand sich in Revision.

Die kurze Zeit später in Schieflage geratene MTHB und deren Liquidation ab dem Jahre 2002 gefährdete in höchstem Masse das Überleben der Lok Nr. 3 und mit ihr der beiden Wagen des «Mostindien-Express». Sie wurde von der Konkursverwaltung in einer Eisenbahnzeitschrift zum Verkauf angeboten. Zumindest musste mit einem Verkauf gerechnet werden, welcher den Standort der Lok in eine andere Region oder sogar ins Ausland verlagert hätte.

In einer beispiellosen Aktion, die wir im kommenden Abschnitt über den Verein Historische Mittel-Thurgau-

Bahn (VHMThB) näher beschreiben, konnte die Lok mit den Wagen für den Standort Thurgau gerettet werden. Sie fand später Unterschlupf in der Lokremise in Romanshorn. Die Vereinbarung mit dem DVZO wurde jedenfalls weiter fortgesetzt.

#### Ein Kessel aus Tschechien

Leider traten bereits im Jahr 2004 wieder Korrosionsschäden auf. Am 19. April wurde der Kessel durch Inspektor Sandro Marocco vom Kesselinspektorat SVTI geprüft. Er musste in seiner Funktionsfähigkeit abgesprochen werden, und man legte die Lok wieder still. Überlegungen der Fachleute, den Kessel zu reparieren, scheiterten an den technischen Möglichkeiten. Anschliessend fasste man beim neuen Besitzer, dem Verein VHMThB, den Entschluss, einen Neubau zu erwägen. Es erfolgte eine Submission bei verschiedenen Anbietern für eine komplette Erneuerung des Kessels, diesmal auch in Stahl, jedoch in Schweisskonstruktion nach neuster Hochleistungskesselbauweise.

2005 entschied der Verein, den Auftrag an die Bahnwerkstatt Ceské Velenice (ehemals Gmünd Bahnhof in Südböhmen, Tschechien) zu vergeben. Im November 2005 verliess der alte Kessel die Schweiz Richtung Tschechien. Ein Jahr später reiste eine Delegation mit den inzwischen in der Industriehalle der Firma Bollhalder in Weinfelden revidierten Armaturen nach Ceské Velenice und montierten diese an Ort an den neuen Kessel. Es fand danach auch eine Druckprüfung statt. Am 7. März 2007 erfolgte eine Abnahme durch den SVTI nach den damals neuen europäischen Drückgeräterichtlinien an Ort. Der Kessel wurde im April danach in die Schweiz angeliefert. Mitglieder des Vereins setzten ihn in Fronarbeit bei Bollhalder auf das Fahrgestell. Nach einer weiteren erfolgreichen Inspektion durch den SVTI erfolgte am 29.9.2007 der Roll-out zu einer gut verlaufenen Probefahrt. Von da weg erhielt die Lok auch ihre definitive Bleibe in der Lokremise Romanshorn. Kostenspunkt des Kessels Fr. 165 224.-.

Seither verrichtet sie ihren Dienst als «Nostalgielok» und technisches Kulturgut quickelebig bei den Ufer-Dampffahrten und bei vielen anderen Sonderfahrten. Pro Jahr werden dabei im Mittel etwa 2000-2500 km gefahren. Bei einer Annahme von ca. 1000 sogenannten Aufheizzyklen des Kessels sind, gemäss Daniel Rutschmann, bis heute 105 Zyklen erreicht, er sollte also bei guter Pflege noch lange Zeit seinen Dienst tun. In der Zwischenzeit wurde auch wieder eine Westinghouse-Bremsanlage eingebaut. Ziel ist es, die Knorr-Pumpe bei Gelegenheit auch wieder durch eine Westinghouse-Pumpe zu ersetzen, wie sie im Original früher vorhanden war.

Man kann die Ec 3/5 füglich als die Thurauer-Lok bezeichnen. Mit keinem Eisenbahn-Triebfahrzeug aus der Region sind viele Bewohner dieses Kantons so emotional verbunden.



Ankunft aus Ceské Velenice in Weinfelden bei Bollhalder. Ablad mit Spezialkran zur Montage aufs Fahrwerk.