



serie produziert wurde, von der zweitens noch ein Exemplar im Original betriebsfähig vorhanden ist und die drittens als Tenderlok finanziell im Rahmen blieb. Ihr Äusseres präsentiert sich sehr elegant. Es handelt sich zudem um eine typische Kreation der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur aus der Zeitepoche vor dem Ersten Weltkrieg. Architektonisch ist sie geprägt durch den sogenannten Wasserkastenrahmen in der insofern besonderen Form, als dass dieser über dem Rahmen nach aussen verweitert ist. Diese Form war in der Schweiz eher selten. Bei dieser Bauart des Wasserreservoirs entfallen die sonst üblichen hohen seitlichen Wasserkästen.

Für uns war es wichtig, dass wir mit diesem Vorbild nicht in die Modelllinien der noch produzierenden Kleinserienfirmen der Schweiz hineinfunkten. Dies ist uns mit dieser Wahl sicher gelungen.

Ich wurde von den beiden Protagonisten Beat Bonati und Rudolf Ritter angefragt, ob ich das Projekt begleiten würde. An der ersten gemeinsamen Sitzung Anfang Februar 2017 wurden sich Beat Bonati und Rudolf Ritter mit dem Hersteller über Stückzahl und Preis sowie Details des Produktionsablaufs einig. Zu unserem Erstaunen erhielten wir eine zeitlich sehr ambitionäre Zielsetzung, die dann wie erwartet nicht eingehalten werden konnte. Grundsätzlich

wäre damals schon abzusehen gewesen, dass ein solch forsches Ziel nicht erreicht werden konnte.

Anschliessend kam die Aufgabe auf mich zu, alle notwendigen Unterlagen wie Fotos, Pläne, archivarische Dokumente, Detailaufnahmen des noch lebenden Originals usw. an verschiedensten Quellen zu suchen, zu sichten, zu bewerten und einzusammeln, als Grundlage zur Planung und zum Bau des Modells.

Genaue Betrachtung des Vorbilds

Die Recherchen im Thurgau, unter anderem auch bei verschiedenen Mitgliedern des Vereins Historische Mittel-Thurgau-Bahn (VHMThB), waren für mich eine höchst erfreuliche und auch historisch lehrreiche Erfahrung hinsichtlich des Kantons an der Grenze zu Deutschland. Alle Angeprochenen waren positiv überrascht, dass endlich ihre Maschine, die heimische Lokgattung Ec 3/5, im Modell in Kleinserie erscheinen sollte. Diese Recherchen weite ich insofern aus, als dass ich plante, in der LOKI eine Artikelserie über die Bahngesellschaft und die Lokomotivgattung Ec 3/5 zu schreiben. Davon habt ihr jetzt den letzten Teil vor euch (siehe auch LOKI 11, 12/2017 und 1/2018).

Die geschichtsträchtige Ec 3/5 Nr. 3, die noch immer von Frühling bis Herbst jeweils am letzten Sonntag der Monate Mai-

Oktober entlang des Bodensees Nostalgiedampffahrten und über den Winter auch Sonderfahrten fürs Publikum fährt, war das Objekt, welches die Vorlage bildete für die fotografische Erfassung unzähliger Details.

Anlässlich einer solchen Sonderfahrt am 18. Februar 2017 nach Wattwil-Nesslau erhielt ich vom Verein die Gelegenheit, organisiert durch Vizepräsident Ruedi Signer, die Lok ringsum und im Führerstand mit über 200 Bildern fotografisch zu dokumentieren. Lokführer Daniel Rutschmann, Betreuer der Maschine, bediente mich später mit Fotos der Untersicht der Lok aus der Putzgrube im Depot Romanshorn.

Im weiteren Vorgehen stand die Auswahl der vorgegebenen unterschiedlichen Typen zur Debatte. Da die vier Lokomotiven in ihrem sehr langen Leben eher nur marginale Unterschiede aufgewiesen hatten, musste in erster Linie die Farbgebung und Beschriftung für die Differenzierung herbeigezogen werden. Minutiös mussten alle Unterschiede der vier Varianten in einer Tabelle übersichtlich festgehalten werden. Nichtsdestotrotz gibt die nach langem Abwagen in unserem engen Kreis getroffene Auswahl eine weitgehende Abbildung der Maschinen in ihren einzelnen Lebensabschnitten wieder.

Nach dieser Auswahl konnte bei Rittech und Messingers die Werbung im Internet