

eisenbahn Modellbahn magazin

Magistrale nach Berlin



Warum die Dresdner Bahn so oft umgebaut wurde

Baureihe E 04

Wie die Schnellzuglok bei DB und DR eingesetzt wurde

Alle Modelle
in H0, TT, N



EUR 9,20 (A) · CHF 13,50 (CH) · EUR 9,70 (B, LUX) · EUR 9,90 (NL) · DKR 90,95 (DK)

Reichsbahn-Baureihe 89⁷⁸

Wo die preußischen Dreikuppeler fahren



H0-Güterwagen-Test
Drei Gmmhs 56 im Vergleich
Henschel-Giganten
Dampf-Rückkehr in Südafrika
Halbrelief-Bausätze
Urbanes Flair auf wenig Raum

DB-Traumanlage in H0

1.000 Meter Strecke, 350 Weichen:
So macht der MEC Kiel Betrieb





Ein Programm für alle – ROCO ist zurück am TT-Markt

ROCO betritt erstmals als vollständiger Sortimentsanbieter die TT-Bühne! Durch die Übergabe der Spritzgusswerkzeuge von der Firma Kühn an ROCO, können wir nun ein TT-Vollsortiment an Modellen inkl. Gleis anbieten.

Ob die Dampflokomotiven der Baureihen 38, 44 oder 94, Elektrolokomotiven, wie die bekannte Knödelpresse oder die formschöne 103, Diesellokomotiven der Baureihe V100 Ost oder V60 West. Nur wenige Wünsche bleiben im umfangreichen Formenfundus offen. Ergänzt durch ein breites Programm an Personen- und Güterwagen, wie gewohnt bis ins kleinste Einzelteil detailliert. Abgerundet wird das Sortiment durch unser eigenständiges Gleissystem, welches in den nächsten Jahren Schritt für Schritt erweitert wird.

Sie können gespannt sein, ROCO ist zurück auf der TT-Bühne und wird Sie mit vielen Farbvarianten beliebter Modelle, aber auch mit kompletten Neukonstruktionen überraschen.

Dampflokomotive 38 2471-1, DR



- ▶ Räder mit feinen Speichen
- ▶ Beheimatung Rbd Magdeburg, Bw Roßlau

7180001

DC

7190001

DCC



4-teiliges Set 1: Rekowagen, DR



6280002

2-teiliges Set 2: Rekowagen, DR



6280003

Klettergaudi unter rollendem Rad

Brücken gehören zu den Verkehrswegen und sollen Verbindungen schaffen als Talüberwindung zwischen zwei Hängen. Aktuell verstärkt sich jedoch der Trend, Fußgängerbrücken in die Berge zu bauen, die einem ganz anderen Zweck dienen: als Eventlocation. Hängebrückenbegehungen als sportliche Outdooraktivität sind derzeit in. Egal ob die Geierlaybrücke im Hunsrück, die Überspannung an der Rappbodetalsperre im Harz oder die jüngste Skywalk-Konstruktion im sauerländischen Willingen – allerorten kann man solch Nervenkitzel erleben. Wer weniger höhentauglich, trittsicher oder schwindelfrei ist und eine gewisse Bahnaffinität nicht leugnen mag, begibt sich vielleicht besser auf die Hohenzollernbrücke im Kölner Zentrum. Zwischen dem Stadtteil Deutz und dem Dom erstreckt sie sich auf rund 400 Metern über den Rhein.

Neuerdings gibt es hierzulande auch die Möglichkeit, Eisenbahnerlebnis und Höhenrausch miteinander zu kombinieren: Als vor zwei Jahren die Sanierungsarbeiten an der Müngstener Brücke endeten und Deutschlands höchster Eisenbahnviadukt wieder in Betrieb ging (siehe *em* 7/22), tüftelten Eventmanager an einer Möglichkeit, die Brücke für Interessierte begehbar zu machen. Schon während der Bauarbeiten hatte es einige Führungen über die Wartungsstege gegeben. Nun wollte man mehr Abenteuer in die Sache bringen. Beidseitig wurden auf Solinger Seite die Treppenbereiche in den Bögen mit Stahlseilen gesichert und oben am höchsten Punkt eine Querung eingezogen – fertig war der Brückensteig (www.brueckensteig.de). Ehrlich gesagt, stand ich der Sache bei Eröffnung im August 2021 skeptisch gegenüber,

ob man dieses altehrwürdige Bau- denkmals an der Wupper touristisch nutzen sollte. Als ich kürzlich einen Gutschein geschenkt bekam, juckte mich dann doch die Neugier.

Zweieinhalb Stunden Zeit muss man für dieses Unterfangen mitbringen. Allein für Vorabbelehrungen, Anlegen der Klettergurte und Übungen an den Seilsicherungen geht schon die Hälfte drauf. Das Besteigen der insgesamt 777 Treppenstufen hinauf und auf der anderen Seite wieder hinunter sowie der Seitenwechsel oben am Scheitelpunkt macht das lange Warten und Vorbereiten aber schnell wett. Die körperliche Anstrengung hält sich in Grenzen, sodass sportlich Ambitionierte eher enttäuscht sein werden. Was sich jedoch zwischen den filigranen und imposanten Pfeilern, Trägern und Spanten für herrliche Blicke und Bilder ergeben und wie ergreifend es ist, wenn der Zug über den Köpfen der Klettergruppe hinweg(g)rollt, ist die Sache allemal wert. Ob es die 79 Euro auch sind, muss jeder für sich entscheiden. Daher unsere Frage: Was halten Sie von solchen (Eisenbahn-)Events? Über Ihre Post mit Meinungen in alle Richtungen freut sich

Peter Wieland, Redakteur eisenbahn magazin



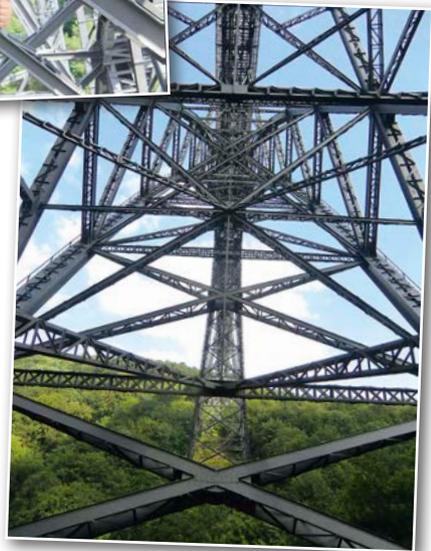
Steigverlauf und Haus Müngsten



Querpassage unterm Gleis Werk

Brückenschatten 100 Meter tiefer

Faszination Stahlfachwerk PW (3)



Train Safe®

Das perfekte Depot für deine Züge!

Präsentieren. Aufbewahren. Schützen. Transportieren.



www.mein-train-safe.de



HLS Berg GmbH & Co. KG | Alte Eisenstraße 41, 57258 Freudenberg | info@train-safe.de | 0 27 34 - 47 99 94 0



Jürgen Hörstel

10–21

Im Fokus: Die Flachland-Renner der Baureihe E 04

■ Im Fokus

- 10 Die Baureihe E 04 bei DB und DR**
Von den 23 gebauten Elloks der Baureihe E 04 verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg 15 Maschinen bei der Reichsbahn, die diesen Oldtimer noch lange Zeit nutzte, während die DB-Pendants recht schnell verschwanden
- 18 E 04-Modelle sind rar gesät**
Die E 04 gilt nicht gerade als eine populäre Baureihe, weswegen sich die Modellbahn-Industrie in dieser Hinsicht eher zurückhaltend zeigte. Doch wer sein Hobby in HO, TT oder N betreibt, wird schließlich fündig

■ Eisenbahn

- 6 Dampf-Symphonie auf Kapspur**
Fast 30 Jahre waren die 2'D2'-Loks der Baureihe 25NC der South African Railways (SAR) nicht mehr in Betrieb. 2023 sorgte ein deutscher Reiseveranstalter wieder für Betrieb mit den stärksten südafrikanischen Dampflokomotiven

22 Bild des Monats

Indian Summer bei Neuenbeken mit der 193 512 auf dem Dunetal-Viadukt

24 Entlang der Schiene

Aktuelle Meldungen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 Magistrale im Wandel

Manche Betriebsstelle entlang der Magistrale Bahnstrecke Berlin – Dresden erinnerte bis vor Kurzem noch an die Reichsbahnzeit. Seit mehr als zehn Jahren wird die Strecke deshalb ertüchtigt. Ein Ende der Arbeiten ist aber erst auf mittlere Sicht zu erwarten

43 Robuste Rangierloks

Für den schweren Rangierdienst beschaffte die Preußische Staatsbahn zwischen 1882 und 1893 die Cn2t-Maschinen der Gattung T 7. Anfang der 1930er-Jahre hatten die letzten Dreikupppler bei der Reichsbahn ausgedient

46 Fränkischer Bypass

Seit 1976 halten keine Reisezüge mehr an den Bahnhöfen der unterfränkischen Werntalbahn. Während Güterzüge weiter rege rollen, erteilte die BEG Bestrebungen für eine Reaktivierung jetzt eine Absage

48 Wasserversorgung im Bw

Nach dem Fokus-Beitrag zu Wassertürmen der letzten Ausgabe ergänzt dieser Zusatzartikel die Anlagen für Wasserförderung und -aufbereitung

52 Methusalem in Österreich

Die 1910 gebaute ehemalige Lok 3608 der Wuppertaler Stadtwerke (WSW) kehrte Anfang August 2023 zurück ins Bergische

■ Modellbahn

55 Schnittiger Außenseiter

Der kaum bekannte Reichsbahn-Triebwagen VT 4.12.02 von Piko in N und Kres in TT und HO sowie dessen Vorbildgeschichte

Jürgen Albrecht



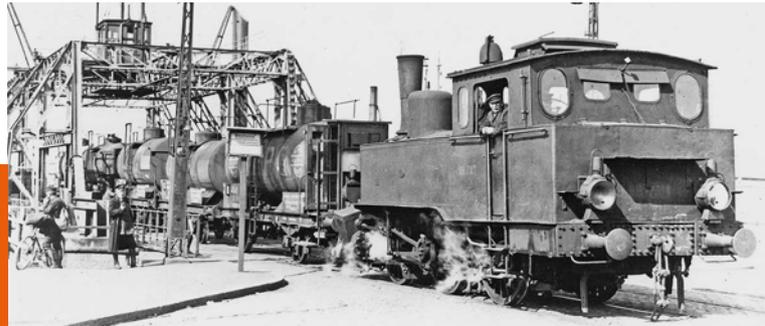
Florian Dürr



58-64 Nach dem Vorbild der Gipsbahnen um Stadtoldendorf entstand eine herausragend gestaltete Oe-Anlage

43-45

Die preußische T7 war eine Tenderlok für den Rangierdienst. Eine Maschine fährt noch heute



Carl Bellingrodt/Sig, Dirk Endisch

36-42

Die Dresdner Bahn versprühte vielerorts bis zuletzt noch DR-Charme

122-129

Vorbildlicher Betrieb: Der MEC Kiel betreibt eine Traumanlage nach DB-Vorbild

106-111 in unserem Vergleichstest nehmen wir Modelle der DB-Gattung Gmmhs 56 nach UIC-2-Norm von Brawa, Exact-train und Roco unter die Lupe



Dirk Rohde



Jürgen Mißfeld

58 **Stadtoldendorfer Gipsbahn**
Aus einem Steinbruchdiorama entstandene Oe-Segmentanlage nach Vorbildmotiven Niedersachsens aus der Epoche III

86 **Neu im Schaufenster**
Neuheiten der Modellbahnbranche, die die Fachhändler derzeit feilbieten

98 **Für maßstäbliche Modellstädte**
Modellbahn Union hat eine umfangreiche Serie von Halbr relief-

Stadhäusern für Anlagen in H0, TT, N und Z herausgebracht

102 **Elektrifiziert im Untergrund**
Tunnelabschnitte und Schattenbahnhöfe auf Anlagen erfordern spezielle Fahrleitungslösungen, die wir praxisnah aufzeigen

104 **Neues DCC-Anmeldeverfahren**
Für das gerade erst genommene Anmeldeverfahren DCC-A sind bereits erste Digitalprodukte am Markt zu finden

106 **Frachten unterm Dach**
Zweiachsige gedeckte H0-Güterwagen der DB-Gattung Gmmhs 56 nach UIC-2-Norm aus den Werken von Brawa, Exact-train und Roco im Vergleichstest

120 **Deutschlands erste TT-Bahn**
Noch vor Löhmann, Rokal und Zeuke gab es Ende der 40er-Jahre einen Versuch, TT im Modellbahnmarkt zu etablieren

122 **Kieler Modellbauaktivitäten**
Die Mitglieder des Modellbahnclubs in Schleswig-Holsteins Landeshauptstadt beschäftigen sich vornehmlich mit der Nenngröße H0 und können eine beeindruckende Anlage vorweisen



Michael U. Kratzsch-Leichserrning

Titelbild: Piko brachte 2002 seine E 04-Interpretation in H0 auf den Markt und legte verschiedene Versionen von DB und DR auf. Das Modell der 204 002 eignet sich natürlich besonders für die Traktion von DR-Reisezügen

Service

- 85 Leserbrief
- 101 Buch & Film
- 112 Kleine Bahn-Börse
- 112 Fachgeschäfte
- 117 Veranstaltungen
- 119 Termine/TV-Tipps
- 130 Vorschau/Impressum

■ 25NC der South African Railways

Dampf-Symphonie auf 1.067-Millimeter-Gleisen

Die 2'D2'-Loks der Baureihe 25NC der South African Railways (SAR) sind eine eindrucksvolle Erscheinung. Fast 30 Jahre waren sie nicht mehr in Betrieb. 2023 sorgte ein deutscher Reiseveranstalter wieder für Betrieb mit den stärksten südafrikanischen Dampflokomotiven

Da sind wir nun, mitten im Nirgendwo in der Nähe von Belmont, einem Kreuzungsbahnhof an der Strecke Kimberley – De Aar. Es ist 8 Uhr in der Früh, die lockeren Wolken lichten sich schnell und die Sonne setzt sich bald durch. Die erste Begegnung mit dem „Pièce de resistance“ der Suid-Afrikaanse Spoorweë (SAS, auch als South African Railways/SAR bezeichnet) steht bevor. Eine Bekanntschaft, die eigentlich schon einen Tag früher geplant war. Wegen verspäteter Flugzeuge und technischer Pannen war dieses besondere Rendezvous leider verschoben wor-

den. Doch nun ist die imposante 2'D2'-Lok, der „Cadillac“ (1.067 mm) der Kapbahn, tatsächlich da. Eine schwarze, lang gezogene Rauchwolke am fahlbraunen Horizont kündigte ihre Ankunft an. Langsam, aber sicher werden an diesem Montag die Konturen der 25NC immer deutlicher. Die ikonische Dampflokomotive zeigt sich von ihrer besten Seite, brillant beleuchtet von der noch tief stehenden Sonne und begleitet von einer etwas eigenartigen, aber wohlklingenden Geräuschkulisse. Bei einer solchen Maschine erwartet man ein unwiderstehliches Stakkato der Zylinderanschläge.

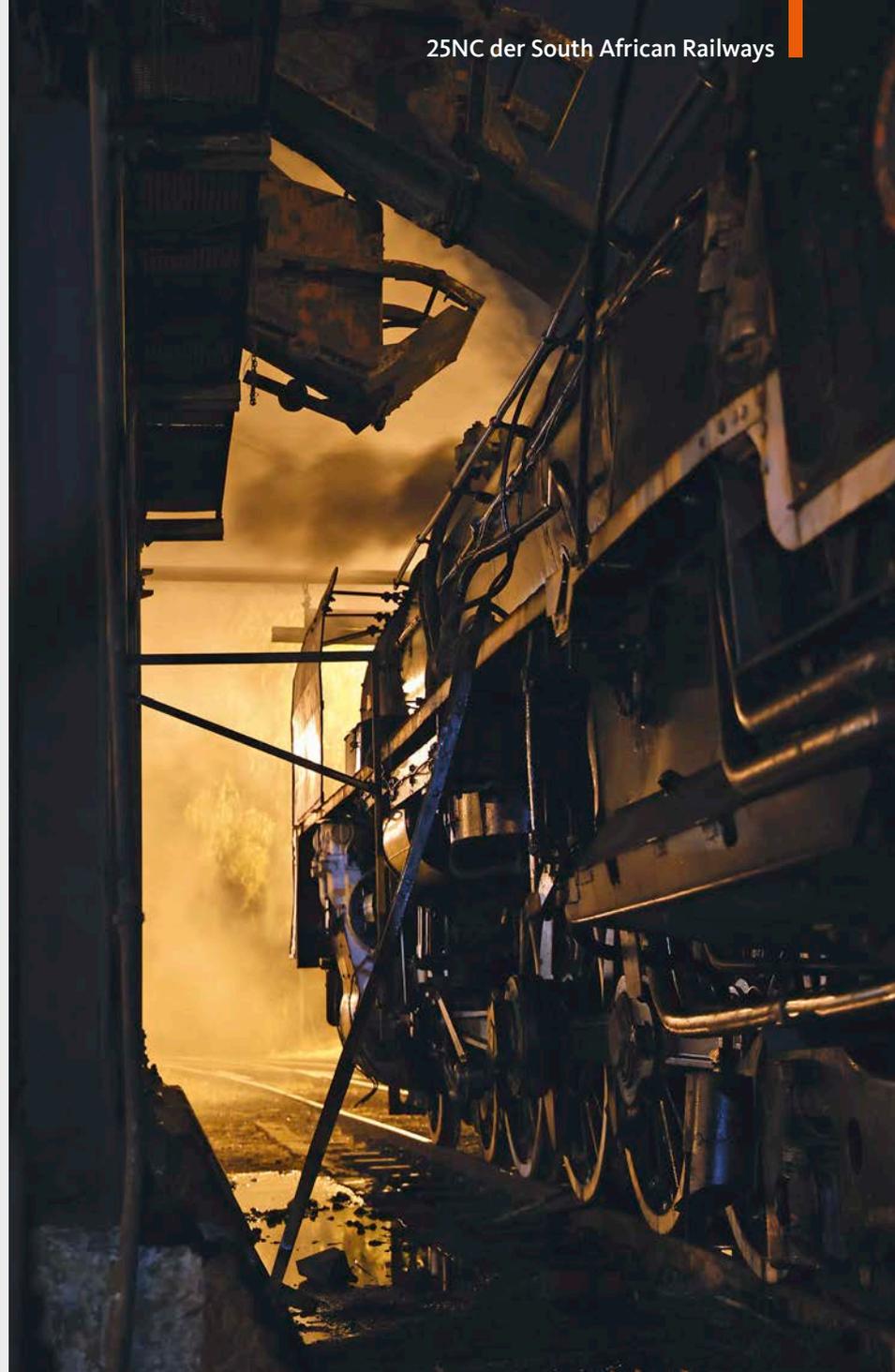
Doch Lok 3437 produziert eine scharfe, helle und kraftvolle Symphonie, während sie die 85 Kilometer lange Strecke bis zur Endstation Douglas zurücklegt.

Gebaut bei Henschel in Kassel

Der recht gut erhaltene Vertreter der Baureihe 25NC, der Ende 2019 eine erneute Zulassung für das südafrikanische Schienennetz erhielt, wurde 1953 von Henschel in Kassel gebaut und erhielt die Werksnummer 28752. Die Maschine zählt zu einer Serie von 50 Lokomotiven, die von North British Locomotive Co (Loknummern 3401–3410)

Der Bahnhof Kloofeind bei Bloemfontein in Südafrika ist die meiste Zeit des Tages ein Ort der Ruhe. Am 20. Juni 2023 wird die – Achtung: wir befinden uns auf der Südhalbkugel – winterliche Stille von der eindrucksvollen Geräuschkulisse der SAR 3437 unterbrochen, die mit einem Zementzug nach Kimberley die Station durchfährt

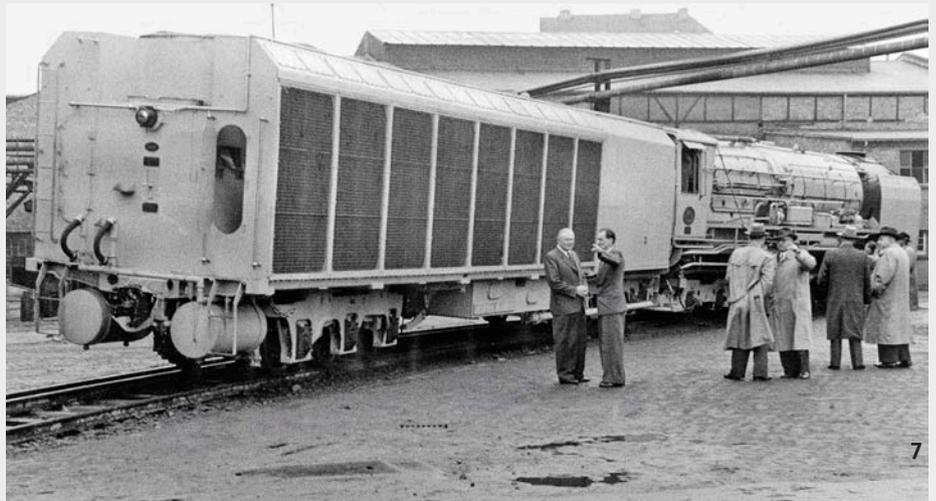
Alle Aufnahmen, sofern nicht anders angegeben: Sevrien Ferrée



und Henschel (3412–3450) bis 1955 gebaut wurden. Zusammen mit den 90 Lokomotiven der Serie 25, die mit einem Kondensatortender ausgestattet waren, gehörten diese Maschinen (mit einem Dienstgewicht von 117 Tonnen, ohne Tender) zu den letzten nicht gelenkten Dampflokomotiven, die bei der South African Railways (SAR) in Dienst gestellt wurden. Sie galten als die modernsten und leistungsfähigsten Lokomotiven der Welt und gehörten auch zu den stärksten auf Kapspur. Mit den 2'D1'+1'D2' GMAM-Garratts Nr. 4051–4170, die zwischen 1954 und 1956 von Henschel & Sohn, Beyer, Peacock & Co und North British Loco Co aus Glasgow gebaut wurden, bildeten die 25er den spannenden Schlussakkord in der Entwicklung der Dampftraktion in Südafrika. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass Hen-

90 Lokomotiven der Serie 25 waren mit einem Kondensatortender ausgestattet. Am 15. April 1953 präsentiert die Lokomotivfabrik Henschel in Kassel einen Prototyp picture alliance/Christiane Zschetschingck

Unter der alten Bekohlungsanlage wird 25NC 3482 im Depot Beaconsfield bei Kimberley am 27. Juni 2023 angeheizt





Blick in den Führerstand der 3482. Diese Lok wurde zwar angeheizt, kam aber wegen einer Entgleisung dann nicht zum Einsatz

schel parallel zur 25NC auch die Prototyplok 3451 der oben erwähnten Kondensatorvariante baute. Die restlichen 89 Einheiten wurden jedoch von der North British Co. geliefert. Die Maschinen mit ihren charakteristischen Tendem wurden im Südwesten des Landes und in der „Karoo“, dem Wüstengebiet zwischen Touws River und De Aar, eingesetzt, wo es nur wenig Wasser gab. Ein Kondensator diente zur Rückgewinnung von Wasser aus dem Zylinderabampf.

Der geistige Vater der 25 und 25NC (und des GMAM) war L.C. Grubb, der zwischen 1949 und 1954 die Position des Chief Mechanical Engineer (CME) bzw. Chief Mechanical Engineer bei der SAS/SAR innehatte. Grubb, der 1949 die Nachfolge seines berühmten Vorgängers M. M. Loubser (1939–1949) antrat, begann seine Arbeit mit der Entwicklung vierachsiger Lokomotiven mit loseem Tender der Baureihe S2, von denen hundert (Nr. 3701–3800) für schwere Rangierarbeiten gebaut wurden.

Damals neuster Stand der Technik

Die 25NC-Maschinen verkörperten den neuesten Stand der Dampftechnik. Viele neue Ideen für die SAR wurden hier umgesetzt. Die 27,9 Meter langen Heißdampf-Lokomotiven hatten Timken-Rollenlager an allen Kuppelachsen, ein mechanisches Stoker-System, die vorderen Treib- und Treibachsen hatten Cannon-Achslager, während die Drehgestelle Einzelachslager mit Wälzlagern hatten. Auch die Kupplungs- und Pleuellager waren mit diesen ausgestattet. Weitere Konstruktionsdetails: Die Zylinder und der Rahmen waren in einem Stück gegossen. Der Kreuzkopf war vom Typ „Alligator“, es gab zum ersten Mal bei der SAR eine mechanische Schmierung, die Loks hatten eine Heusinger Kolbenschiebersteuerung und die Pleuelstangen unterschieden sich von den üblichen Konstruktionen dadurch, dass sie aus zwei separaten, unabhängigen Stangen bestanden, wodurch vier Scharniergelenke auf jeder Seite entfallen konnten.

konventionellen Tender (Typ EW1), die bei der SAS/SAR im Einsatz waren. Sie konnten einen Vorrat von 18 Tonnen Kohle und fast 40 Kubikmeter Wasser befördern.

Umbauten zwischen 1970 und 1980

Die für die beiden 25er-Baureihen verwendeten Lokomotiv- und Drehgestellrahmen und Fahrgestelle aus Stahlguss waren vom Typ „Commonwealth“ und wurden von der US-amerikanischen General Steel Castings Corporation in Granite City, Illinois, geliefert. Alle bis auf drei der 90 Kondensatorlokomotiven wurden zwischen 1970 und 1980 umgebaut und ihrer Wasserrückgewinnungsanlage beraubt. Auch die langen Tender erhielten ein anderes Aussehen und wurden allgemein als Torpedo-Tender bezeichnet. Die Lokomotiven behielten ihre ursprüngliche Nummer und erhielten hinter der Seriennummer 25 den Zusatz „NC“. Nach ihrer technischen Umrüstung blieben sie noch einige Jahre im Einsatz und wurden erst Anfang der 1990er-Jahre ausgemustert. Mit einer Leistung von rund 3.000 PS waren sie ein zu wichtiger Faktor im Güter- und Personenverkehr. Interessant ist, dass der private Verein Steamnet 2000 noch bis 1997 eine 25NC im regelmäßigen Güterverkehr einsetzte. Damit wurde der große damalige Mangel an Diesel- und Elektrotraktion bei der südafrikanischen Eisenbahn etwas gemildert.

Die Lokomotiven der Baureihe 25NC (NC steht für „non-condensing“; frei übersetzt bedeutet es „nicht-kondensierend“), die in Bezug auf die Lokomotivteile mit der Baureihe 25 identisch waren, hatten bei der Auslieferung nach Südafrika einen deutlich anderen Tender als die kondensierende Variante. Dieser war auf einem Stahlgussrahmen aufgebaut, der teilweise als Basis für den großen Wassertank diente. Die Aufhängung für die Drehgestelle war fest mit dem Rahmen verbunden. Bei ihrer Inbetriebnahme bildeten sie die größten



25 Loks existieren heute noch, die meisten gehören der Transnet Heritage Foundation. 2019 kam ein deutscher Reiseveranstalter auf die Idee, zwei 25NC wiederzubeleben und mit ihnen Fotozüge zu fahren. Die Wahl fiel auf die Lokomotiven 3437 (mit Torpedotender des Typs EW2) und 3482. Die Fahrt war ursprünglich für 2020 geplant, doch die Covid-19-Pandemie machte dem Vorhaben einen Strich durch die Rechnung. Seitdem musste der Veranstalter zahlreiche Hindernisse überwinden und die Fotoreisen auf 2023 verschieben. Viele organisatorische und technische Herausforderungen mussten gemeistert werden. So wurde der Kessel beider Lokomotiven erst wenige Tage vor Reisebeginn im Juli dieses Jahres von einem Kesselinspektor als funktionstüchtig befunden. Der Anblick dieser mächtigen dampfenden Maschinen war alle Mühen wert.

Unvergessliche Bilder

Mit 20 Güterwagen am Haken schlängelte sich Lok 3437 mühelos durch die Savannen um Kimberley, mit Douglas und Bloemfontein (einer

Bastion dieser Maschinen während der Dampfära) als Endpunkten. Bei den Fotostopps entstanden einige schöne Bilder, allerdings war der Einsatz der Maschine unter anderem von Verspätungen geplagt. So konnte leider nicht das ganze fotografische Potenzial der Reise in schöne Bilder umgesetzt werden. Die zweite 25NC (Nr. 3482) kam entgegen ursprünglichen Planungen nicht zum Einsatz, da sie bei der Ausfahrt aus dem Depot Beaconsfield entgleiste. So beschränkte sich das Fotografieren für ein paar Tage auf die 3437 mit ihrem umgebauten Kondensatortender. Neben einem gemischten Güterzug fuhr er an zwei Tagen einen schönen, authentischen Zementzug. Solche Züge waren während der Dampfzeit ein regelmäßiger Anblick auf der Strecke zwischen Kimberley und Bloemfontein und bilden anno 2023 den Hauptgüterverkehr zwischen den beiden Städten.

Eine Mitfahrt auf dem Trittbrett der 3437 war leider nicht möglich. Es war jedoch möglich, das Führerhaus der Lokomotive auf den Bahnhöfen zu besuchen. Der Platz im „Haus“ war sofort beeindruckend, vor allem wenn man bedenkt, dass

Blick hinter die Kulissen

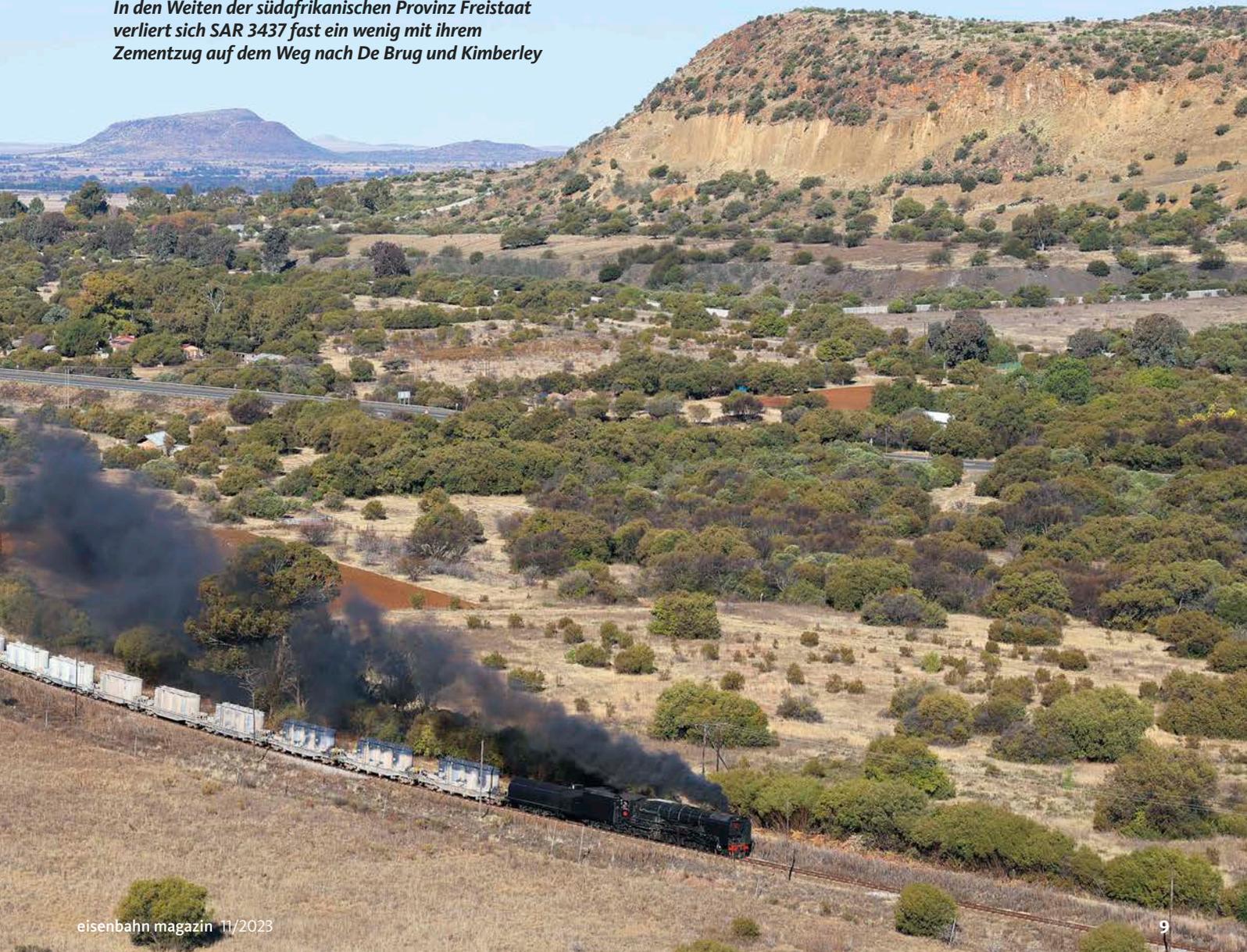
Mehr zum Thema und ausführliche Hintergründe zu der Dampfveranstaltung um Kimberley lesen Sie in der aktuellen Ausgabe der Zeitschrift *Eisenbahn Romantik*. Der spannende Bericht vom Reiseveranstalter persönlich bietet auf zehn Seiten exklusive Einblicke in die jahrelange Vorgeschichte dieser spektakulären Veranstaltung und die Hürden auf dem Weg dorthin.

Eisenbahn Romantik 4/2023, erhältlich am Kiosk und unter verlagshaus24.de



es sich um eine 1.067 Millimeter (Kapspur) Lok handelt. Eine Spurweite, die nur wenig breiter ist als die Meterspur im Harz ... *Sevrien Ferrée*

In den Weiten der südafrikanischen Provinz Freistaat verliert sich SAR 3437 fast ein wenig mit ihrem Zementzug auf dem Weg nach De Brug und Kimberley





■ Fahrzeugporträt der Ellok-Baureihe E 04

Kurzer Flachlandrenner mit Federtopfantrieb

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft baute bis 1927 zum überwiegenden Teil noch Elloks mit Stangenantrieb. Die wenigen Ausnahmen mit Einzelradsatzantrieb zeigten aber, dass diese Antriebsform Vorteile im Aufbau, den Anlagekosten und der Unterhaltung bot, sodass die Baureihe E 04 bzw. 104 bei der DB und 204 bei der DR lange im Einsatz blieb

Zur Beförderung schwerer Güterzüge standen seit Mitte der 1920er-Jahre bereits einige Elloks mit Einzelradsatzantrieb der Baureihen E 92⁷ (neun Stück) und E 95 (sechs) erfolgreich im Einsatz. Aus diesem Grund ging die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) ab 1927 im großen Umfang zum Einzelradsatzantrieb über und beschaffte nach kurzer Erprobung der Versuchslok E 21 01 ins-

gesamt 38 Schnellzuglokomotiven der Baureihe E 17 mit der Radsatzfolge 1'Do1. Allerdings wurden 1927 im Rahmen des Arbeitsbeschaffungsprogramms noch weitere Güterzugloks mit Stangenantrieb beschafft, da noch keine erprobten Fahrzeuge mit Einzelradsatzantrieb für höhere Leistungen zur Verfügung standen. Bereits 1930/31 wurden von BEW, BMAG, MSW und SSW auf eigenes Risiko und Kosten drei

Probelokomotiven mit Einzelradsatzantrieb gebaut, die richtungsweisend für die spätere Beschaffungen werden sollten.

Beschaffung neuer Elloks

Mit der Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes auf den Strecken München – Augsburg – Stuttgart 1933 und Halle – Magdeburg 1934 wurden dringend leistungsfähige elektrische Schnellzug-