

# 50 Jahre Baureihe 111



VON JOSEF MAUERER

**E**nde 1974 – also vor bald fünf Jahrzehnten – erhielt die Deutsche Bundesbahn die erste 111: Zeit für einen Rückblick sowie eine Übersicht der verbleibenden Plan-einsätze bei der heutigen DB Regio rund um München.

## Beginn im Süden

Mit der Baureihe 111 hat die Bundesbahn ab Mitte der siebziger Jahre eine zuverlässige und robuste Elektrolokomotive beschafft. Sie war eine Weiterentwicklung der BR 110, aber mit konstruktiven Verbesserungen, bei denen neue Erkenntnisse berücksichtigt wurden. Wie die BR 110 waren die neuen Lokomotiven in erster Linie für den Einsatz im schnellen Reiseverkehr vorgesehen. Ferner waren sie wendezugfähig, sodass sie auch im Nahverkehr optimal eingesetzt werden konnten. Richtungweisend war der nach ergonomischen Gesichtspunkten gestaltete „Einheitsführerstand“, weshalb sie bei den Lokführern sehr beliebt wurden. Die erste Bauserie umfasste 70 bestellte Lokomotiven und wurde wie üblich auf verschiedene Hersteller aufgeteilt: Die ersten 40 Maschinen lieferte Krauss-Maffei mit Siemens, die weiteren 30 wurden von Henschel/AEG/BBC gefertigt. Die erste Lokomotive (111 001) wurde am 10.12.74 an das Bundesbahn-Zentralamt zur Inbetriebnahme übergeben und traf am 16.12.74 im Bw München Hbf ein. Ihre endgültige Abnahme fand am 24.01.75 statt, und bis Mitte 1975 folgten die weiteren Vorserienlokomotiven 111 002 bis 005 zum Bw München Hbf.

Diese hatten eine automatische Fahr- und Bremssteuerung erhalten, doch wurde schon ab der 111 006 als erster Serienlok darauf verzichtet. Die 111 006 traf bereits im Juli 1975 in München Hbf ein, bevor dann fast wöchentlich je eine weitere Maschine folgte.

1977 war die erste Bauserie komplett ausgeliefert, doch war bereits im Herbst 1976 eine zweite Bauserie mit 40 Maschinen (111 071 bis 111 110) bestellt worden, deren Abnahme im September 1978 begann. Neben den bisherigen Firmen wurde nun auch Krupp an der Fertigung beteiligt. Auf den südbayerischen Strecken prägten die Lokomotiven bald das Bild bei den elektrisch bespannten Reisezügen.

Mit Fernverkehrszügen erreichten sie neben den „natürlichen“ Wendebahnhöfen Stuttgart und Frankfurt auch Hamburg, Bremen, Dortmund und Saarbrücken. Im Nachbarland Österreich kamen sie bis Innsbruck/Brenner, Wien und Klagenfurt, mit „Balkanzügen“ auch ins jugoslawische Jesenice. Ab 1978/79 kam die 111 auch zu IC-Ehren, weil für den IC-Studentakt ab 1979 der Park an Maschinen der BR 103 nicht ganz ausreichte. Zunächst wurde mit bestimmten Maschinen mit 160 km/h gefahren, was aufgrund der guten Laufeigenschaften problemlos verlief. Nachdem auch die bremstechnischen Voraussetzungen geschaffen waren, wurde 1980 die Höchst-

**Am 29.06.23 verließen 111 201 und 111 194 mit RB 59456 (baustellenbedingt bis Weilheim, sonst München Hbf) Garmisch-Partenkirchen vor der Kulisse des Zugspitzmassivs. Auch aktuell kommen Münchner 111 noch ins Werdefelser Land. Foto: Patrick Hopf**



**Am 17.11.89 – gut eine Woche nach dem Fall der Mauer – wurde aufgrund des starken Ost-West-Reiseverkehrs ein „Nachtzug“ Berlin-Lichtenberg – München eingelegt, für den eine DR-Städteexpress-Garnitur verwendet wurde. Zwischen Probstzella und München wurde er von der 111 bespannt. Am 25.02.90 traf 111 056 mit D 1101 in München ein, aufgenommen von der Donnersbergerbrücke. Foto: Josef Mauerer**



**Auf der Strecke München – Ingolstadt wird man die 111 im kommenden Jahr weiterhin antreffen. Foto (111 148, Hebertshausen, 19.06.24): Matthias Kagerer**

**Zur Einsatzgeschichte der BR 111 gehört auch der (wenn gleich nur kurzzeitige) Einsatz von 111 049 vor dem Luft-hansa-Airport-Express zwischen Frankfurt/M. und Stuttgart. Die 1990/91 dort verkehrende Lok befindet sich inzwischen bei der GfF. Als Erinnerung an den damaligen Einsatz erstrahlt heute dafür 111 095 von DB Gebrauchtzug in den Lufthansa-Farben. Am 26.06.24 kam 111 095 mit einem Zug der während der Fußball-Europameisterschaft verkehrenden Linie „EM24“ durch Essen-Bergeborbeck. Foto: Mirko Grund**

geschwindigkeit aller 111 generell von bisher 150 auf 160 km/h angehoben. Die 111 verdrängte in München die BR 110, die bis 1979 auf andere Betriebswerke abwanderte. Vor allem die Bestellung der zweiten Bauserie bedeutete auch das Ende der nicht mehr zeitgemäßen Altbau-Elloks der Baureihen 104, 110.0, 116 sowie 117 und 1983/84 dann auch der 144 und 118.

### S-Bahn-Einsätze an Rhein und Ruhr

1978 fiel der Beschluss, die BR 111 auch im S-Bahn-Verkehr in NRW einzusetzen, was bei einer Lok für den „schnellen Reiseverkehr“ nicht ganz unumstritten war. Dazu wurde eine dritte Bauserie (111 111 bis 111 146) bestellt, die speziell für den S-Bahn-Verkehr einige Modifizierungen erhielt. Einige Lokomotiven (111 111 bis 111 115) bekamen ferner die ZWS (zeitmultiplexe Wendezugsteuerung). Auch der Außenanstrich änderte sich, weil das S-Bahn-Design zur Anwendung kam. Die Garnituren, von denen am 02.02.79 die erste vorgestellt wurde, bestanden aus sogenannten x-Wagen. Die dritte Serie wurde bis Mitte März 1980 ausgeliefert und komplett in Düsseldorf beheimatet, das so neben München zum zweiten 111-Bw avancierte. Schon im Frühjahr 1979 wurden weitere 32 „S-Bahn-111“ (111 147 bis 111 178) bestellt, von denen mit 111 168 im Juni 1980 die erste in Düsseldorf eintraf. Diese Lokomotiven wurden sofort mit ZWS geliefert, während die vorherigen Lieferungen (ab 111 116) erst nach Zugang weiterer S-Bahn-Wagen zum Teil entsprechend ausgerüstet wurden. Die Lokomotiven kamen nicht nur vor S-Bahnen, sondern auch vor anderen Zügen zum Einsatz. 1980 wurde mit 111 179 bis 111 210 noch eine fünfte Serie bestellt, deren Ausliefe-

rung 1982 begann. 111 179 bis 111 188 kamen als S-Bahn-Loks nach Düsseldorf, alle weiteren Maschinen aber wieder nach München (1983 umgezeichnet in Bw München 1). 1982 kam es dann noch zur Bestellung von 111 211 bis 111 227, weil die BR 120 noch nicht serienreif war. Mit Auslieferung der letzten Lok 111 222 am 21.12.84 endete nach ziemlich genau zehn Jahren die Beschaffung der Baureihe.

Insgesamt wurden 227 Lokomotiven beschafft, 149 Stück (111 001 bis 111 110 und 111 189 bis 111 227) gingen nach München, 78 (111 111 bis 111 188) nach Düsseldorf. Allerdings gab es am 29.08.81 einen Abgang, weil 111 109 bei einem Unfall im österreichischen Wels so schwere Schäden erlitt, dass sie im Januar 1982 „offiziell“ ausgemustert wurde. Der Münchner Bestand kam deshalb „nur“ auf 148 Maschinen. Erwähnt sei noch, dass neben den beschriebenen Einsatzgebieten in den achtziger Jahren auch der Nahverkehr im Raum Stuttgart eine große Rolle spielte.



### Frankfurt als drittes Heimat-Bw

Im Sommer 1988 kam erstmals Bewegung in die Beheimatung, weil von München 15 Maschinen (111 095 bis 111 110) nach Frankfurt abgegeben wurden. Grund dafür waren Engpässe im Bw München 1 wegen bevorstehender Umbauarbeiten. Damit war Frankfurt 1 das dritte 111-Bw. Das Einsatzgebiet erstreckte sich von Münster und Aachen bis Konstanz und Basel. 1991 und 1992 wurde der Bestand erweitert, weil mit den Angebotsausweitungen des Fahrplans 1991 viele InterRegio-Züge mit bis zu 160 km/h Höchstgeschwindigkeit zu fahren waren.

Auch in Düsseldorf stieg der Bedarf an Lokomotiven durch kontinuierliche Ausweitungen im S-Bahn-Verkehr weiter an. 1992 wurde damit begonnen, hier die Baureihe 143 zu stationieren, weil diese bei der DR zahlreich vorhandenen Maschinen nach der Wende auch im DB-Bereich eingesetzt wurden. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h war sie für den S-Bahn-Verkehr gut geeignet, musste aber noch mit ZWS ausgerüstet werden.

Von Düsseldorf wanderten ab Herbst 1993 die ersten mit ZDS (zeitmultiplexe Doppeltraktionssteuerung) ausgerüsteten 111 nach München für den Einsatz vor Zügen aus den neu gelieferten Doppelstockwagen ab, die zum Teil im „Sandwich“ gefahren wurden, denn Steuerwagen kamen erst ab 1996. Damit verbreiteten sich die 111 im S-Bahn-Anstrich nun auch in München, wo ab 1994 zwölf derartige Maschinen im Einsatz standen.

Weil in Düsseldorf 1995 schon genug 143 vorhanden waren, begann ab Mai dieses Jahres die schrittweise Umsetzung der 111 nach Dortmund, das damit der vierte 111-Standort wurde. Zum Einsatz kamen die Lokomotiven hauptsächlich

**Nach der Elektrifizierung der Strecke  
Geltendorf – Memmingen – Lindau  
kamen die bayerischen 111er mit  
Doppelstockwagen-Garnituren  
auch ins Allgäu bis Memmingen.  
111 177 überholte am 23.04.21 mit  
RE 57424 in Kaufering planmäßig  
den aus drei 633 gebildeten RE  
57676 (München – Kempten).**

**Fotos (3): Josef Maurerer**



**111 029 passierte  
am 02.08.86 mit  
dem für West-  
Berliner Urlauber  
verkehrenden D  
13997 „Spree-  
Alpen-Express“  
(Berlin – Villach)  
das Einfahrsignal  
von Badgas-  
tein (damalige  
Schreibweise).  
In den 1980er-  
Jahren war die  
BR 111 auf der  
Tauernbahn plan-  
mäßig stark ver-  
treten, ab 1991  
gingen diese  
Einsätze deutlich  
zurück und ende-  
ten bald darauf.**

**Der Fernverkehr München – Regens-  
burg – Prag wurde 2002 „regiona-  
lisiert“, womit die entsprechenden  
Leistungen zunächst auf DB Regio  
übergingen, ab Dezember 2004 auch  
wieder mit durchgehenden Zügen bis  
und ab München. Zwischen Regens-  
burg und München wurden die Züge  
– wie schon früher als „Fernverkehrs-  
züge“ – hauptsächlich mit der BR 111  
bespannt. Am 18.03.05 war 111 072  
mit dem aus vier CD-Wagen beste-  
henden RE 5606 (Prag – Regensburg –  
München) bei Gündlkofen unterwegs.  
Heute werden diese internationalen  
Verkehre auf deutscher Seite von der  
Die Länderbahn GmbH betrieben.**





**111 040 war am 14.09.97 mit dem Touristik-Zug DZ 22428 (Kufstein – Berlin) unterwegs – sie sollte den Zug an diesem Tag bis Regensburg bringen. In München-Moosach begegnete sie 111 199, die am Schluss des geschobenen Wendezuges SE (Stadt-Express) 6311 (Plattling – München) lief. Man beachte die unterschiedlichen Stromabnehmer der beiden Loks.**  
**Foto:**  
**Josef Maurer**

vor vertakteten Regionalzügen. 1997 wurde Düsseldorf schließlich „111-frei“, womit es mit München, Frankfurt und Dortmund wieder nur drei 111-Standorte gab.

### Neuordnungen durch die Bahnreform

Mit der Bahnreform und der 1994 gegründeten DB AG änderte sich an den Einsätzen grundsätzlich noch nichts, weil der „Geschäftsbereich Traktion“ die Lokomotiven weiterhin „bereichsübergreifend“ einsetzte. Doch die (gesetzlich vorgegebene) Umsetzung der „Zweiten Stufe Bahnreform“ 1998-1999 brachte gravierende Änderungen, weil der GB Traktion aufgelöst und die Lokomotiven den jeweiligen Transportbereichen zugewiesen wurden. Weil dies auch die Werke betraf, entfiel die 1994 zur Abgrenzung gegenüber den Werkstandorten eingeführte Bezeichnung „Betriebshof“ wieder. Fortan sprach (und spricht) man bei der Beheimatung (wieder) von „Werkstandorten“. Die Baureihe 111 kam zu DB Regio, weil sie aufgrund ihrer Wendezugfä-

higkeit schon in weiten Bereichen im Regionalverkehr eingesetzt wurde. Mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160 km/h entsprach sie auch dem Anforderungsprofil neuer Betriebskonzepte, während die bisher im Nahverkehr dominierende Baureihe 141 mit geringerer Anfahrzugkraft und nur 120 km/h Höchstgeschwindigkeit nicht mehr gefragt war (auch sie sollte zum Teil durch die 143 abgelöst werden, z. B. in Nürnberg).

Es gab aber zunächst weiterhin noch Fernverkehrseinsätze der 111, vor allem bei InterRegio-Zügen und auch Nachtzügen. Doch sollte sich das bald ändern, denn zum einen wurde beim Fernverkehr die neue BR 101 angeliefert und zum anderen ab 1999 damit begonnen, die IR-Züge zu reduzieren. Mit der Zuteilung zu DB Regio musste nun auch die Aufteilung sowie Abgrenzung der Leistungen in Regionalbereiche und Teilnetze im Rahmen der Regionalisierung berücksichtigt werden. Das führte zwangsläufig zu einer Verteilung der Lokomotiven auf weitere Standorte mit kleineren Stückzahlen.

Das waren zunächst Nürnberg West (1998), Freiburg (2001), Braunschweig (2001), Stuttgart (2002) und Köln-Deutz (2003). Einige Jahre später folgten Ludwigshafen (2009), Trier (2009), Bremen (2015) und Ulm (2016), wo die 111er meist als Ersatz von ausgemusterten Loks der BR 110 nachrückten.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass Nürnberg ab 1999 mehr 111 beheimatete als München, wofür aber auch der Wechsel der Baureihe 120.1 von Nürnberg nach München (wo das Werk jetzt zum Fernverkehr gehörte) ursächlich war. Die 111 kam in Nürnberg auch bei S-Bahn-Zügen mit x-Wagen zum Einsatz.

Im weiteren Verlauf begann der Stern der BR 111 aber zu sinken, weil die Vorgaben in den Ausschreibungskonzepten den Einsatz der Lokomotiven kaum noch zuließen. Entweder setzt(e) man auf Triebwagen oder auf lokbespannte Züge mit Doppelstockwagen, bei denen die Fahrzeitvorgaben nur durch den Einsatz leistungsstärkerer Maschinen wie der BR 146 (und neu auch der 147) zu erfüllen waren (und sind). Ferner gingen viele Leistungen im Wettbewerb von DB Regio auf andere Eisenbahnverkehrsunternehmen über. Zunächst konnte sich die Baureihe durch Ablösung von ausgemusterten Vorgängern der BR 110 noch gut halten. Einige Maschinen schieden durch Unfälle aus, und ab 2012 begannen schließlich die Abstellungen bei Frishtaun und der Rückzug aus den verschiedenen Regionen. 2018 war auch der Standort Frankfurt Geschichte, wo die Maschinen zuletzt im Werk Griesheim beheimatet waren, nachdem 2008 das „altbewährte“ Werk Frankfurt 1 geschlossen worden war. 2019 wurde der Stuttgarter Bestand aufgelöst, 2020 der in Dortmund und 2022 der in Ludwigshafen.

Dortmund Bbf ist aber weiterhin Standort von (vielfach sehr bunten) 111, die jetzt in einem Mietlokpoo für DB Gebrauchtzug vermarktet werden. Der Bestand beträgt rund 15 Maschinen – Tendenz steigend...

### Derzeitige Planeinsätze in Bayern

Aktuell ist die Baureihe bei DB Regio noch in Ulm, Nürnberg und München beheimatet. Wie zu Beginn der Einsatzzeit ist München wieder die „Hochburg“ der 111, allerdings mit einem Bestand von derzeit nur noch 19 Maschinen (der sich ständig ändern kann – Anfang 2024 waren es 16...). Auch Lokomotiven und Garnituren von DB Gebrauchtzug



**Ogleich es für den bunten Touristikzug der 1990er-Jahre (vgl. oben) lediglich Loks der BR 103 und 218 im passenden Farbleid gab, hat DB Gebrauchtzug mit 111 074 auch eine „Touri-111“ geschaffen.**

**Foto (Bacharach, 25.06.23): Nikos Kavoori**



Die „Schnappszahllok“ 111 111, die zudem auch noch die Kontrollziffer eins hat, wurde von DB Gebrauchtzug wieder in die klassische kieselgrau-orange S-Bahn-Lackierung versetzt, welche die Lok bereits bei ihrer Auslieferung 1978 trug. Am 24.03.22 kam 111 111 für TRI zu hochwertigen Einsatzehren. Mit DPE 321 aus Westerland/Sylt, den sie in Hamburg-Altona von einer 218 übernommen hatte, konnte die Lok zwischen Sagehorn und Bremen-Oberneuland auf dem Weg nach Koblenz aufgenommen werden.  
Foto: Marius Segelke

wurden hier schon verwendet. Von München aus gibt es auch noch planmäßige Einsätze in Umlaufplänen, und zwar wie folgt:

- **Werdenfels:** 1x111 mit einer Doppelstockwagengarnitur für ein HVZ-Zugpaar Mittenwald – München. Ergänzend dazu fährt seit 2019 eine Doppelstockwagengarnitur mit 2x111 mehrere Leistungen, weil zwei ET (2)442 zum Flughafen-Express abgegeben wurden. Aktuell wenden die Züge in Garmisch-Partenkirchen.
- **München – Passau:** Zwei Doppelstockgarnituren mit jeweils 2x111. Weitere Züge werden planmäßig mit BR 146 bespannt, für die als Ersatzebenfalls ein 111-Doppel fahren kann. Diese Garnituren werden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 durch neu gelieferte Triebwagen vom Typ Desiro HC (Vier-teiler, die z. T. als Mehrfacheinheiten verkehren werden) abgelöst. Der Einsatz der 111 und der 146 sowie der

noch verbliebenen 440 wird dann auf dieser Linie zu Ende gehen.

- **München – Ingolstadt/Augsburg – Treuchtlingen – Nürnberg:** Zwei Lokomotiven fahren Leistungen mit Doppelstockwagen zwischen München/Augsburg – Treuchtlingen und Nürnberg als Ersatz für ET 445, die wegen Revisionen fehlen. Zwei weitere sind mit Doppelstockwagen als

Ersatz für die unzuverlässigen Škoda-Garnituren zwischen München und Ingolstadt unterwegs. Weitere 111 mit Ersatzgarnituren können bei Bedarf zum Einsatz kommen, sodass auf der Ingolstädter Strecke immer solche Maschinen anzutreffen sind. Planmäßige 111-Einsätze wird es hier auch ab Dezember 2024 geben, allerdings stehen die Leistungen noch nicht fest. **E**

**Zum kommenden Fahrplanwechsel sollen die letzten 111 zwischen München und Passau durch neue, vierteilige Triebzüge vom Typ Desiro HC abgelöst werden. Am 20.01.24 passierte 111 092 noch auf dem Weg an die Donau das Einfahrtsignal von Würth/Isar. Foto: Tobias Reisky**



# Loks der BR 111 bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnverkehrsunternehmen

VON FLORIAN RIEDL



**M**it dem Verkauf der Baureihe 111 an andere EVU wurde für einige Lokomotiven ein neues Kapitel in ihrer Einsatzgeschichte aufgeschlagen.

- So besitzt die Firma **RailAdventure GmbH** fünf Lokomotiven der Baureihe: 111 029, 111 082, 111 210, 111 215 und 111 222 werden für Überführungsfahrten eingesetzt.
- Auch das EVU **smart rail GmbH** aus Neubiberg besitzt derzeit die acht aktiven Lokomotiven 111 057, 111 066, 111 108, 111 180, 111 213, 111 216, 111 223 und 111 226, die aufgrund der Punkte („smarties“) auf dem Lokkasten leicht zu erkennen sind. Hinzu kommt die als Ersatzteilsponder in Heilbronn abgestellte 111 198.
- Dem EVU **Train4Train GmbH** mit Sitz in Bodenwerder gehören 111 025, 111 207 und die abgestellte 111 044.

- Die **BayernBahn GmbH (BYB)** aus Nördlingen verfügt lediglich über 111 036.
- Recht beachtlich ist hingegen der Bestand der **TRI Train Rental GmbH** aus Eckental-Eschenau mit 111 027, 111 054, 111 112, 111 130 und 111 183.
- 111 049, 111 056 und 111 200 bilden den Bestand der Crailsheimer **Gesellschaft für Fahrzeugtechnik mbH (GfF)** an dieser Baureihe.
- Die **Rail Bavaria Logistik GmbH (RBL)** aus Rohrbach hat noch 111 065 und 111 107 im Lokpark, die beide im Pool mit smart rail eingesetzt werden bzw. wurden, denn 111 107 musste wegen eines Trafobrandes im Juni 2024 ihren Dienst beenden.
- Die **Helrom GmbH**, die ihren Firmensitz in Frankfurt am Main hat, beschaffte sich mit 111 017, 111 075, 111 080, 111 094 und 111 149 fünf Lokomotiven aus dem

*111 185 der SVG brachte am Morgen des 12.05.24 einen Leerreisezug von Berlin nach Stuttgart und konnte dabei auf dem bekannten Werraviadukt von Oberrieden aufgenommen werden. Am Tag zuvor hatte die SVG Fußballfans zwischen Berlin und Köln befördert. Da es sich hier nun um einen Leerpark handelte, konnte der Zug trotz fehlender Notbremsüberbrückung (NBÜ) auch ohne Ersatzkonzept die alte Nord-Süd-Strecke Eichenberg – Bebra befahren. Hier schränkt ansonsten der neue Bebenrothtunnel den Einsatz ein.* **Foto: Colin Bruns**

DB-Stillstandsmanagement, deren Halter smart rail ist, und von denen aktuell nur 111 017 und 080 betriebsbereit sind.

- Zu guter Letzt im Geschäft mit Sonderzugverkehr ist 111 185 der **Stuttgarter Schienenverkehrsgesellschaft mbH (SVG)**. **E**



*Neue Eigentümer haben einigen 111ern so manche extravagante Farbgebung beschert. Die bunten Loks von „smart rail“ stechen dabei besonderes hervor (Foto links, mit 111 223). Etwas klassischer kommt 111 065 im blauen Kleid der Rail Bavaria Logistik daher (Foto rechts).*

**Fotos (2): Florian Riedl**

*Dank des EVU Train4Train GmbH aus Bodenwerder hat 111 207 die orientrote Farbgebung der späten Bundesbahnzeit erhalten. Allerdings hatte die Lok in Staatsbahndiensten lediglich die Farbgebungen Ozeanblau/beige und Verkehrsrot getragen. Am 02.04.24 fuhr 111 207 zusammen mit einer Schwesermaschine an einem Messzug bei Nieder-Mörlen nördlich von Bad Nauheim über die hessische Main-Weser-Bahn. Foto: Heiko Wöhner*



*Die Loks der BR 111 von „RailAdventure“ sind häufig vor Überführungsfahrten anzutreffen. 111 029 brachte am 13.10.21 einen Transio ER1 für den „Mälartåg“ in Schweden bis nach Lehrte, hier aufgenommen in Lindau-Reutin. Foto: Christian Zimmer*



*Auch die NE-Bahnen „bedienen“ sich gerne bei DB Gebrauchtzug, so wie hier in Form der führenden 111 212, die eine Lackierung in Anlehnung an die frühere Farbgebung von 218 217 erhalten hat. An zweiter Stelle läuft die der smart rail GmbH gehörende 111 108, die inzwischen das damals noch verkehrsrote Farbleid gegen den üblichen „Smarties-Style“ ihres Eigentümers eingetauscht hat. Beide Loks bespannten am 31.07.22 den MSM-Nachtzug Hamburg – Lörrach, hier aufgenommen in Basel. Foto: Christian Lennartz*