

Modelleisenbahnclub Münster

seit 1949



STIFTUNGSFAMILIE
BSW & EWH



Sonderheft
2022

mec-muenster.de



Unsterbliche E 10

Begegnungen mit einer E-Lok
Joachim Spitz





Unsterbliche E 10

Meine Erlebnisse mit der E 10



Meine erste Begegnung mit einer E 10 muss wohl im Sommer 1958 in Köln stattgefunden haben.

Ich durfte mit meiner Oma in den Ferien zu einer Tante in die Nähe von Nürnberg reisen. Für so eine lange Strecke kam natürlich nur der Zug in Frage. Zu dieser Zeit verkehrte von Dortmund nach Wien der Schnellzug „Donaukurier“ über Köln – Frankfurt – Würzburg – Nürnberg, in den wir in meiner Heimatstadt Essen einsteigen wollten.

Zwar gab es in Essen schon eine Oberleitung, doch der Fahrdraht

reichte nur bis Düsseldorf, es klaffte noch eine Lücke bis nach Köln. Die Eloks in Essen und Umgebung waren einige wenige in Dortmund beheimatete E 41 zum größten Teil noch in blau, die vor allem Eilzüge im elektrischen Inselbetrieb zwischen Hamm und Düsseldorf bespannten. Im Nahverkehr traf man auf den neuen, im roten Farbton sehr schnittig aussehenden ET 30. Vor vielen Zügen waren noch Dampflok eingesetzt. Ich erinnere mich besonders an die lange in Essen beheimateten 65er und 78er, die mit Wendezügen aus 3 achsigen Umbauwagen + 4achsigen Steuerwagen nach Kettwig, Bottrop, Wup-

pertal und Hagen unterwegs waren.

Als Zuglok unseres Donaukuriers schnurrte jedoch von Gelsenkirchen kommend eine V 200 heran, deren Rot von der aufgehenden Sonne glänzend hervorgehoben wurde. Sie zog eine mir damals endlos erscheinende Wagenschlange hinter sich in den Essener Hauptbahnhof. Ich brauche wohl nicht zu erwähnen, dass wir pünktlich abfahren, wie viele Stunden ich während dieser Fahrt am Fenster gestanden habe, weiß ich heute nicht mehr.



In Köln jedoch dauerte der Aufenthalt etwas länger, und ich durfte bei geöffnetem Fenster am Seitengang die Dinge am Zug beobachten. Unsere V 200 war weg, und kurze Zeit später setzte sich eine blaue Elok vor den Zug, die zwar der E 41 ähnlich war jedoch deutlich länger. Dazu besaß sie auch mehr Lüfter. Ich war natürlich gespannt, ob der Zug sich nun schneller bewegte. Und tatsächlich, als der Donaukurier Köln-Süd hinter sich gelassen hatte, beschleunigte die „Neue“ doch merklich zügiger als vorher die Diesellok.



Bis Frankfurt Hauptbahnhof brachte uns die E 10, und nach dem sogenannten Kopfmachen wurden wir von einer E 18 oder E 19 in Richtung Würzburg gezogen.

In Erinnerung geblieben ist mir ein merkwürdiger Aufenthalt in einem kleinen Bahnhof hinter Aschaffenburg, wo an das Ende unseres Zuges noch eine Lok angesetzt wurde – eine E 94 sollte nachschieben. Damals kam mir dies komisch vor,

war es doch meine erste Fahrt mit Schiebelok über die Rampe Laufach – Heigenbrücken – mittlerweile auch schon Geschichte, denn die Züge fahren heute zwischen diesen beiden Stationen über eine neue Strecke.

Genau wie an der Steilrampe Laufach – Heigenbrücken hielten sich auch an der Geislinger Steige Loks der Baureihe E 94 bereit für Schiebedienste. Hier in Geislingen West konnte Joachim die letzten Einsätze der 194er gut beobachten.





Diese drei Bilder zeigen die Baureihe 110 im Hauptbahnhof von Essen, für Joachim damals ein alltäglicher Anblick.

In den folgenden 10 Jahren änderte sich beim Lokeinsatz in Essen Vieles. Aber die E 10 war immer präsent, ob als blaue Kastenlok, ob als Lok mit Bügelfalte, ob als E 10¹² in rot-beige vor dem TEE Rheinfeil.





Rund um Essen war die 110 damals zu finden, in der Kastenform oder als Lok mit Bügelfalte, beide in der ursprünglichen, blauen Farbgebung.

Oben begegnet uns mit 110 145 in Koblenz die klassische Kasten-Version, die Lok besitzt auch noch die alten Einfach-Lampen.

Mitte: Ein typisches Einsatzgebiet der E 10 waren die schweren Schnellzüge von Hamburg nach Köln. Hier konnten die Loks zeigen, was in ihnen steckt. Die 110 338 mit dem Bügelfalten-Lokkasten erwischte Joachim in Münster.

Unten: Die rot-beige lackierten E 10.12er (112 308) beförderten neben den TEE- auch normale Schnellzüge, wie hier zu sehen in Essen-Kray-Leithe vor einem Zugteil für den Riviera-Express.





Auch rund 20 Jahre nach Joachims Skitour konnte man in Freiburg 110er beobachten, natürlich mit Computernummer.

Meine erste 110, also eine E 10 mit Computernummer, ist mir jedoch in Freiburg begegnet.

Dies war im Winter 1967/1968, als 50 Schüler meiner Schule mit den dazugehörigen Lehrern auf Klassenfahrt in den Schwarzwald durften. Ziel war ein Sportlerheim in Altglashütten, wo wir das Skifahren lernen sollten.

Für ca. 60 Leute wurde bei der DB ein Sonderwagen bestellt, der an den planmäßigen Schnellzug von Dortmund nach Basel SBB gehängt wurde. Der Zug war natürlich mit einer E 10 bespannt. So ging die Fahrt von Essen Hbf am Rhein entlang zunächst bis Ludwigshafen, zur damaligen Zeit noch ein Kopfbahnhof, wo die Fahrt „unserer“ E 10 naturgemäß endete. Der Bahnhof Ludwigshafen wurde kurze Zeit

später zu einem modernen Durchgangsbahnhof umgebaut, der auch heute noch den Ansprüchen der Zeit genügt.

Neue Zuglok war ebenfalls eine E 10, vermutlich vom Bw Heidelberg, wo zahlreiche Maschinen dieses Typs zu dieser Zeit beheimatet waren. Diese Lok brachte den Schnellzug in die Schweiz bis nach Basel SBB.





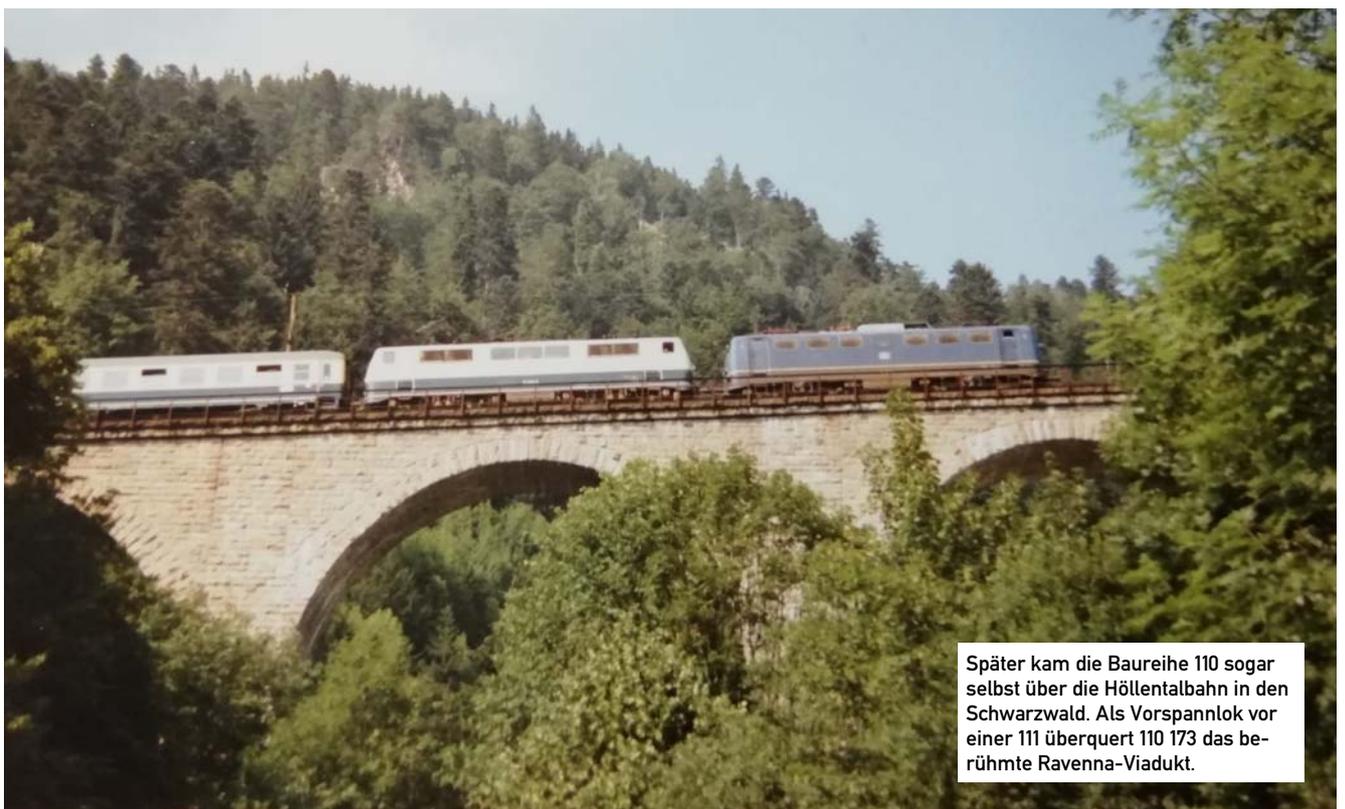
Unser Wagen befand sich nach dem Kopfmachen am Ende des Zuges, so dass er nach Ankunft in Freiburg vom Zug abgekuppelt und von einer V60 an den planmäßig nach Neustadt im Schwarzwald verkehrenden Eilzug rangiert werden konnte. Dies nahm einige Zeit in Anspruch, und so konnte aus dem Abteilfenster das Geschehen in Freiburg Hbf beobachtet werden.

In einem Nachbargleis stand eine E 10 für die Fahrt mit einem Eilzug in Richtung Basel bereit. Die seitliche Anschrift der Lok kann mir merkwürdig vor. Denn da standen 7 Ziffern: 110 116-6.

Sollten die Lokomotiven, die in die Schweiz fahren durften, eine andere Beschriftung erhalten haben?

Heute weiß ich, dass ich eine der ersten 110 mit der ab dem 01.01.1968 durchgeführten Computerbeschriftung gesehen hatte.

110 116-6



Später kam die Baureihe 110 sogar selbst über die Höllentalbahn in den Schwarzwald. Als Vorspannlok vor einer 111 überquert 110 173 das berühmte Ravenna-Viadukt.



Unseren Zug in Richtung Titisee bespannte übrigens eine E 40 mit elektrischer Bremse, die spätere BR 139. In Titisee mussten wir umsteigen. Ein alter, elektrischer Triebwagen im Nachbargleis entpuppte sich als ET 85, der unsere Truppe in den Schnee nach Altglas-

hütten bringen sollte. Es folgten 10 eisenbahnlose Tage auf Skiern.

Am Ende ging es mit heilen Knochen wieder nach Hause – gezogen von einer E 10.

Oben und unten:
Eine Lok der Baureihe E 40¹⁾, quasi eine Schwester der E 10, brachte die Schülergruppe auf die Höhen des Schwarzwaldes. Für den Einsatz auf der steilen Höllental- und Dreiseenbahn waren die E 40er mit einer elektrischen Widerstandsbremse ausgerüstet. Diese Unterbauart wurde später zur Baureihe 139 und war auch über 20 Jahre später noch in Freiburg zu finden, sogar noch in grün (unten).





Oben: Die E 10 bzw. die 110 war damals die typische E-Lok vor den Schnellzügen auf der Rheinstrecke.

Aber auch im IC-Dienst wurden sie eingesetzt, wie hier die 110 168 im winterlichen Wiesbaden vor der Fahrt nach Frankfurt.





Bis auf die für TEE und F-Züge umbenannten und in rot-beige lackierten 112 waren sie als Kasten- oder s. g. Bügelfaltenlok blau lackiert, vielfach noch mit silbernem Dach und Dachrinnen. Dies änderte sich ab dem Jahr 1975 aber drastisch. „Was kommt denn da gefahren?“ waren die ersten Kommentare, als eine in türkis-beige lackierte 141 aus dem Abstellbahnhof Essen-Waldthausen in den Hauptbahnhof gefahren kam. Das sah in der Tat merkwürdig aus: Eine derart gefärbte Lok vor grünen Umbauwagen. Aber an den Anblick musste man sich gewöhnen.



Oben:
In der Übergangszeit zogen Lokomotiven, die bereits blau-beige lackiert waren, natürlich häufig noch grüne Reisezugwagen. Eine Bügelfalten-110 überquert Ende der 70er Jahre das Überführungsbauwerk in Essen-Frillendorf, und ist dabei und gut sichtbarer Blickfang, an den sich die Bahn-Fans allerdings erst noch gewöhnen mussten.

Links:
Ausfahrt Bf Meppen

Unten:
Selbst Ende der 80er Jahre waren längst noch nicht alle 110er umlackiert. In Münster sehen wir beide Varianten nebeneinander. Während die blau-beige-farbene Bügelfalten-Lok mit ihrem Schnellzug auf Ausfahrt Richtung Hamm wartet, rangiert die blaue 110 254 auf das Abstellgleis neben der Drehscheibe.





Oben: So sah Joachims "Erste" ebenfalls aus, die 110 199 in der damals neuen Lackierung blau-beige.

Und so blieb auch die 110 von dieser Farbvariante nicht verschont. Als mal wieder eine Studienreise Richtung München anstand, war es keine große Überraschung mehr, dass die Zuglok des D 625, die 110 199 des Bw Dortmund, frisch in den Farbtopf gefallen türkis-beige daher kam. Dies war meine erste 110 in dieser Farbgebung.

Mitte: Die ganz früh neu lackierten Bügelfalten-110er besaßen noch ihre Griffstange und die Trittleche an der Front, so wie 110 360 in Rheine. Beim Wiederaufbau nach einem Unfall hat die Lok übrigens außer der neuen blau-beigen Lackierung auch eine sogenannte Verschleiß-Pufferbohle bekommen – als eine von ganz wenigen 110ern überhaupt.



Unten: Eine ganze Parade von 110ern bot sich 1986 dem Betrachter in Soest.





Als 1974 meine Zeit bei der DB begann, war die 110 im Raum Essen und Münster in allen Bauartvariationen, vor allen Zugtypen im Einsatz.

In halb Europa konnte man auf die Loks treffen. Ob in Jesenice, Klagenfurt, Venlo oder am Brenner eine 110 aus Dortmund, Köln oder Hamburg war dort keine Seltenheit.

Oben:

An der Fahrleitung erkennt man es sofort, dieses Bild ist nicht in Deutschland aufgenommen: Lange Jahre zogen 110er die grenzüberschreitenden Eilzüge von Venlo nach Köln. Wir sehen 110 480 vor einer Garnitur aus niederländischen Wagen in der typischen gelb-blauen Lackierung bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Venlo.

Unten:

Buchstäblich quer durch Europa war der D 251 mit seinen Kurswagen von Paris und nach Prag unterwegs.

Im deutschen Abschnitt wurde der Zug ab Frankfurt natürlich von der Baureihe 110 befördert. Mit ihrer langen, internationalen Garnitur kommt die 110 464 für einen Zwischenhalt in Würzburg zum Stehen. Die ersten beiden Wagen stammen aus der Tschechoslowakei und Frankreich.





Oben:

Für die Rückleistung nach Freiburg (siehe dazu Foto auf Seite 7 unten) hat man die 110 173 vor eine 139er und deren Eilzug gespannt. Der Zug rollt die Höllentalbahn hinab und passiert dabei das verlassenene Bahnhofsgebäude von Höllsteig. Das starke Gefälle auf dieser Steilstrecke ist im Hintergrund deutlich zu erkennen.



Unten:

Ebenfalls quer durch Europa waren die Reisebüro-Sonderzüge unterwegs. In Dortmund bringt 110 459 zahlreiche Urlauber aus dem Süden wieder zurück nach Hause. Die Wagen der TUI-Ferienexpress-Züge waren recht ansprechend lackiert.





Auch nach meinem Umzug nach Münster blieb die 110 vor D- und Eilzügen die vorherrschende Lok. Jedoch wurden einzelne Züge schon von der 103 übernommen.

Ein interessantes Beispiel war im Jahre 1975 der D 714 von München nach Norddeich Mole, der bis Rheine mit einer 103 bespannt war.

Dort übernahm in ihrer letzten Fahrplanperiode eine 012 des Bw Rheine bis zum Zielbahnhof. Die 103 fuhr später mit einem Eilzug von Rheine nach Köln.

Oben:
Die Baureihe 110 war lange Jahre vor den Schnell- und Eilzügen in Münster zu sehen. Vermutlich vor einem Eilzug nach Osna-brück steht 110 145 abfahrbereit auf Gleis 14.

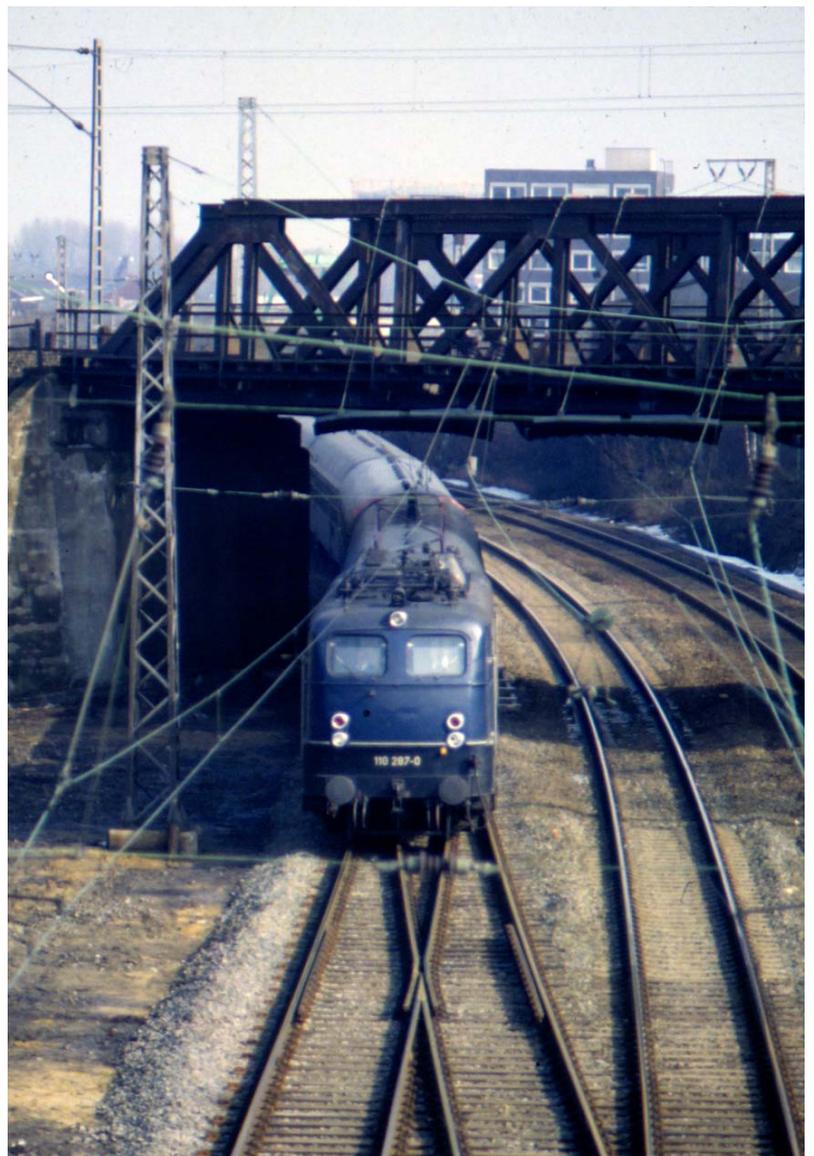
Unten:
Mit ihrem nachmittäglichen Schnellzug von Hamburg nach Köln rauscht 112 491 durch den Betriebsbahnhof Geist, in Höhe des markanten Signalauslegers. Diese Lok wird uns als 110 491 auf Seite 29 noch einmal begegnen!





Oben:
 Mit einem Schnellzug ist 110 314 auf Gleis 3 in Münster eingefahren. viele Wagentüren stehen offen. Man beachte bei dieser Lok, dass sie ausschließlich sogenannte Klattelüfter besitzt, also keine Maschinenraumfenster in der Mitte.

Unten:
 Ein weiteres Motiv aus Münster: Die 110er bespannten auch die Eilzüge nach Essen. Von der Brücke der Hammer StraÙe herab beobachtete Joachim die 110 287, wie sie in der Kurve am ESV-Sportplatz die Strecke nach Hamm unterquert. Damals war die Brücke noch eine genietete Stahlkonstruktion. Später errichtete man dort eine neue Betonbrücke, die auch heute noch vorhanden ist.



 Modelleisenbahnclub Münster Sonderheft 2022
 STIFTUNG EISENBAHN
mec-muenster.de




Unsterbliche
E 10

Begegnungen mit einer E-Lok
Joachim Spitz





Erst mit der Einführung des „IC 79-Konzeptes“ mit erster und zweiter Klasse begann der Stern der 110 zu sinken, und immer mehr Nahverkehrszüge gehörten zum planmäßigen Programm der Maschine.

Deutschland so eingesetzt wurden. Ja sogar Linienzugbeeinflussung (LZB) baute man in einige Triebfahrzeuge ein, obwohl die Höchstgeschwindigkeit lediglich 140 km/h betrug.

Oben:
Bis Ende der 70er Jahre löste die Baureihe 103 die 110 im hochwertigen Schnellzugdienst ab. Bei dieser Aufnahme in Münster hat die 110 476 auf Gleis 3 also nur scheinbar die Nase vorn. Sie wird dem Intercity auf Gleis 2 sicher Vorfahrt gewähren müssen.

So war es letztlich nicht verwunderlich, dass einige Loks zum Ende ihrer Tage noch mit Wendezugsteuerung ausgerüstet und in ganz



Unten:
Mit den Schnellzügen nach und von Rostock kamen die 110er auch durch das Münsterland. Die Zuggarnituren waren gebildet aus den langen Halberstädter Wagen der Deutschen Reichsbahn und stets auffällig im Bundesbahn-Einerlei. Die linke Aufnahme wird dominiert vom Getreidesilo der RCG am Industrieweg in Münster, ganz in der Nähe des Domizils des Modelleisenbahn-Clubs Münster. "Kastenlok" 110 122 legt sich mit ihrem Zug aus Rostock in die Kurve. Rechts wartete wartete Joachim eigentlich auf eine rot-beige 110 (siehe ab Seite 18). Doch auch mit einer "normalen" Lok ist es eine hübsche Aufnahme geworden. Das Bild vom "Reichsbahn-Schnellzug" nach Rostock entstand in der Nähe von Bösenzell.





110 114-6

Auch zwei weitere Umlackierungen musste sich die 110 noch gefallen lassen - zunächst die Variante in „Himbeerrot mit weißem Lätzchen“, später das heute noch bei den meisten Loks vorhandenen Verkehrsrot.

Oben:

Eine der ersten 110er in der neuen Lackierung „Himbeerrot mit Lätzchen“ war die 110 114. Das nostalgische Gesicht der 110 mit den Einfach-Lampen in Rot mit weißer Kontrastfläche („Lätzchen“) war damals sehr gewöhnungsbedürftig. Ihr Zug von Düsseldorf nach Karl-Marx-Stadt besteht ebenfalls aus Reichsbahn-Schnellzugwagen. Joachim lauerte der Lok bei Rhynern auf.

Unten:

Einige Jahre später gab es wiederum ein neues Farbkonzept und die Bügelfalten-Lok 110 333 eine der ersten Maschinen dieser Baureihe in verkehrsrot. Dabei ist die Kontrastfläche auf der Front zu einem einfallsslosen Balken mutiert. Dieses Outfit behielt die 110 bis zum Schluss. Der Regional-Express hat soeben den Überholbahnhof Mecklar (südlich von Bebra) durchfahren und strebt jetzt in Richtung Bad Hersfeld.





Eine Besonderheit waren die in rot-beige lackierten 110. Als man nämlich bei der DB feststellte, dass für den Verkehr mit der sogenannten Rollenden Landstraße zum Brenner zu wenig Loks mit Widerstandsbremse vorhanden waren, baute man 110er in 139er um.

Dabei kamen Drehgestelle ausgemusterter 140er zum Einsatz und die Höchstgeschwindigkeit war damit auf 110 km/h begrenzt.



Oben:
Die 110er mit den rot-beigen Lokkästen der ehemaligen 112er waren stets beliebte Fotomotive. In herrlichem Abendlicht sehen wir 110 499 mit einem Eilzug von Passau nach Frankfurt/M in Straubing.

Unten:
Als Lokzug fährt die 110 494 in Münster nordwärts, Richtung Lengerich/Osnabrück. Neben an auf Gleis 7 steht ein Postwagen.





Oben:
Mitte der 90er Jahre waren viele rot-beige 110er in Stuttgart beheimatet. In bestem Pflegezustand präsentiert sich 110 496 vor einem Eilzug aus Silberlingen abfahrbereit im Stuttgarter Hauptbahnhof. An Stuttgart 21 hat damals noch niemand gedacht.



Unten:
In bestem Licht zeigt sich auch die 113 311 vor einer Garnitur Rotlinge in Weilheim/Obb.. Die alten Loks der Baureihe 112 wurden in 113er umgenummert, um die zahlreichen neuen ex-Reichsbahn-Loks der Baureihe 212 als 112 in das DB-Nummernschema übernehmen zu können.





Die frei gewordenen Drehgestelle wurden als Ersatz für defekte Drehgestelle der BR 114 (wie die BR 113 aus der 112 entstanden) verwendet. Gleichzeitig wurden so umgebaute Maschinen in die Baureihe 110 integriert. Auch einen Umbau von einer 139 in eine 110 hat es gegeben.

Oben:
Lokomotiven der Reihe 112, die wegen ihrer verschlissenen Drehgestelle nur noch 140 km/h (statt zuvor 160 km/h) schnell fahren durften, wurden zur neuen Baureihe 114 umgezeichnet. Lok 114 499 zieht einen Interregio vom Hamm nach Düsseldorf. Genau diese Lok haben wir als spätere 110 499 bereits auf Seite 18 gesehen.

Unten:
In dem Eilzug, den die 114 485 (mit durchgehendem Klatte-Lüfterband) aus dem münsteraner Hauptbahnhof zieht, läuft hinter der Lok ein Postwagen mit, noch in grüner Lackierung. Daneben stehen Gepäckwagen abgestellt, in blau-beige und in grauer "Produktfarbe".





Oben:
Am herrlichen 1. Mai 1989 rauscht diese 114 mit ihrem Schnellzug (inklusive Postwagen) in Richtung Osnabrück. Die Straßenbäume am Schiffahrter Damm in Münster bilden mit ihrem frischen Grün den Rahmen und einen schönen Kontrast zur rot-beigen Lokomotive.



Unten:
Den Fotostandpunkt kennen wir schon von der Seite 15: Im Winter 1991/92 lag sogar Schnee in Münster. Die Gleisbauarbeiten an der Strecke in Richtung Dortmund ruhen offenbar, als diese 114er mit ihrem Regional-Express vorüberfuhr. Diese Züge können als Vorläufer der heutigen RE-Linie 2 gelten. Die Lok läuft vor einem Steuerwagen, weshalb sie ihren vorderen Stromabnehmer gehoben hat.





Bei dem schweren Unfall in Großkönigsdorf wurde die 110 477 (links) fast völlig zerstört, so dass ein Wiederaufbau nicht mehr möglich war.

Da aber zu dieser Zeit noch hoher Bedarf an 140 km/h schnellen Loks bestand, baute man ersatzweise die 139 134 zur 110 511 um. Mit einer 110 konnte man eben alles machen.

Oben:
Nach dem Tausch der Drehgestelle wurde aus der 139 134 die neue 110 511, hier zu sehen in Köln.

Da die serienmäßigen E 10-Ordnungnummern mit der 510 endeten, erhielt die mit dem Umbau neu geschaffene 110 die nächste Nummer 511.

110 511-3

Unten: Der Betrachter ist zunächst irritiert: Loknummer 110 107 - müsste eine 110er mit 100er Ordnungsnummer nicht einen Aufbau in Kastenform haben? Die Bügelfalte kam doch erst mit der 110 289. Gut aufgepasst! Die Lösung: Erst mit dem Wiederaufbau nach einem schweren Unfall wurde die 110 107 zu einer Bügelfalten-110. Technisch sind beide Versionen identisch. Also bekam die "alte" 110 107 bei der Rekonstruktion den moderneren Lokkasten spendiert. Wir treffen die Lok mit einem Nahverkehrszug in Bebra.





Oben:

Ausbesserungen am Lokkasten mussten natürlich nachlackiert werden. So entstanden vielfach fleckige Lackierungen. Ein besonders krasses Beispiel dafür sehen wir oben in Köln: An zweiter Stelle des 110er-Pärchens läuft eine Lok, die zwischen den dunkelblauen Führerständen einen Mittelteil im sogenannten "Freimann-Blau" besaß. (Name vom Ausbesserungswerk München-Freimann)



Unten:

Das Himbeer-Rot der späten 80er Jahre neigte stark dazu, im Sonnenlicht auszubleichen. Manche Loks sahen daher mit der Zeit eher rosa aus. Wenn an diesen Loks auch noch Ausbesserungen mit frischem Lack vorgenommen wurden, entstanden buchstäblich Flickenteppiche am Lokkasten. 110 221 im hochsommerlichen Regensburg zeigt uns diesen Effekt eindrucksvoll.





Für mich eine besondere Maschine war die 110 432. Als sich nämlich meine aktive Zeit bei der DB dem Ende entgegen neigte, sollte auch die 110 langsam aus dem Verkehr gezogen werden. Denn bis dahin war sie täglich zwischen Münster und Rheine unterwegs.

110 432-2

Bilder dieser Seite:
Zunächst sehen wir drei Fotos der 110 432 aus ihrem früheren Leben.

Oben: Noch mit Griffstange und Trittblech an der Front durchfährt sie den Bahnhof Mecklenbeck.

Mitte: Nur mit Riesenglück konnte die Lok aus dem Führerstand eines entgegenkommenden Zuges abgelichtet werden, zudem genau passend für das bekannte Fotomotiv in Oberwesel.

Unten: An einem verregneten Februartag sehen wir 110 432 in Eichenberg, sie trägt bereits den "Lätzchen-Look".





An einem schönen Maimorgen 2013 erschien ein Einsatzleiter für Lokomotiven in meinem Büro mit der Bitte, die 110 432 doch vom Gleis vor der Lokleitung weg zu fahren. Sie war morgens mit einer Regionalbahn aus Rheine angekommen, war vom Wagenzug abgekuppelt worden und sollte nun aufs Abstellgleis – für immer, denn ihre Frist

war abgelaufen, eine Aufarbeitung nicht mehr vorgesehen. So machte ich mich mit meinem Kollegen auf den Weg, die Lok wurde aufgerüstet und anschließend über das berühmte, kurze Stumpfgleis 5 in die Abstellanlage neben dem ehemaligen Lokschuppen des Bw Münster gebracht. Als dann ein letztes Mal der Haupt-

schalter knackte und die Stromabnehmer gesenkt wurden, schien es, dass dies mein Abschied von einer Weggefährtin war. Die Züge nach Rheine waren in die Hand der 111 übergegangen, und am Abend war die 110 432 verschwunden – am selben Tag, dem 24.05.2013, z-gestellt und im November verschrottet. Das wars dann!





Oben:
Zur blauen Stunde in Rheine: Dieses Bild steht geradezu symbolisch für die letzten Einsätze der 110er im Münsterland. Die 110 464 macht sich bereit für die Rückfahrt nach Münster.

110 469-4

Unten:
Ebenfalls in Rheine sehen wir 110 469, die für Joachim eine besondere Bedeutung hat. Davon wird er uns auf den nächsten Seiten mehr erzählen.





Aber denkste, Totgesagte leben länger. Da die meisten 111 über ZWS (Zeitmultiplexe Wendezugsteuerung) verfügten, wurden sie bei Bedarf von der Rheiner Strecke abgezogen. Als Ersatz kam so von Januar 2014 bis zum 12.02.2014 die 110 469 nach Münster, die angeblich letzte intakte 110 von DB Regio NRW. Mehrmals sollte der Einsatz

enden, doch Tag für Tag war sie nach Rheine und Salzbergen unterwegs.

Oben:
In den letzten Wochen ihres Einsatzes von Münster aus war die nachmittägliche Regionalbahn nach Salzbergen eine bekannte Zugleistung der Baureihe 110.

Das direkte Ziel Salzbergen (noch hinter Rheine) tauchte damals neu (und nur kurz) im Fahrplan von Münster auf. Diese in mehrfacher Hinsicht bemerkenswerte Szene musste natürlich festgehalten werden.



Doch der 12. Februar sollte dann endgültig ihr letzter Einsatztag sein. Bei herrlichstem Wetter, mit einem Lokführer, der die Maschine auch mochte, machte sie sich noch einmal auf den Weg nach Rheine. In Rheine angekommen wurde die Lok umgesetzt, so dass sie in Fahrtrichtung Münster stand. Dort fuhr ihr Zug dann nach Gleis 17 ein, und ein paar Fotografen hielten dieses Ereignis im Bild fest. Ebenso wurde das Umsetzmanöver mit einer Zick-Zack-Fahrt dokumentiert. Bezeichnender Weise stellte

man die Lok an derselben Stelle ab, wo auch schon die 110 432 ihren Einsatz beendet hatte. Dort stand sie nun auf ihr weiteres Schicksal wartend.

Aber anders als ihre Schwester blieb sie vor dem Verschrottungs-Tod verschont und fährt noch heute, wieder blau lackiert – mit einem roten Seitenstreifen versehen (na ja, muss man nicht mögen) - bei National Express, auch manchmal durch Münster.

Oben:
Das kurze Stumpfgleis 5, direkt vor dem ehemaligen Stellwerk, ist wohl die beste Stelle im Hauptbahnhof Münster, um einzelne Lokomotiven abzulichten. Selbstverständlich wurde auch die 110 469 an ihrem "großen Tag" dort hin rangiert.

Unten:
Bei der Wende in Rheine hatte man die Lok, trotz des Steuerwagens, ans südliche Ende des Zuges umgesetzt. Für die Fotografen stand sie so besser im Licht.

In Münster fuhr der Zug auf Gleis 17 ein.





Aber es war noch nicht die letzte Fahrt einer DB-110 von Münster aus. Im März 2014 hatte man die lange Zeit defekte 110 491 wieder hergerichtet zum Einsatz vor n-Wagenzügen in NRW. Diese Lok war allerdings keine echte 110. Im Mai 1968 erblickte sie als 112 491 die Welt, wurde wegen Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit aber 1988 in 114 491 umgezeichnet. Aufgrund defekter Drehgestelle wurde sie 1993 zunächst z-gestellt, um ein gutes Jahr später als 110 491 orientrot wieder in den Einsatz zu gelangen. Im Jahr 2001 wurde sie noch einmal umlackiert und erschien so in Verkehrsrot am 01.05.2014 in Münster. Leider war kein weiterer Einsatz von hier aus vorgesehen, sondern am nächsten Tag sollte die Lok nach Hamburg – Langenfelde fahren, um dort als Heizlok für Triebzüge zu dienen. Dass ich sie bei dieser Lz-Fahrt begleiten durfte, freut mich noch heute. Noch schöner ist allerdings, dass auch diese 110 noch heute - 2022 - im Einsatz ist. Für BahnTouristikExpress ist sie in ganz Deutschland unterwegs, im Aussehen leicht verändert, aber topfit.

Die Bilder zeigen die Lok nach der Ankunft in Hamburg-Langenfelde und unterwegs, beim Warten auf eine Überholung im Bahnhof Sagehorn.





Oben:
Aus einem Fenster der ehemaligen Lokleitung des Bw Münster konnte Joachim eine 110 von DB BahnTouristik, die als Lokzug durch den Hauptbahnhof fährt.

Aus dieser Perspektive sieht man auch sehr schön den Turm der Lambertikirche, der hinter dem Gebäude der ehemaligen Bahnpost aufragt.



Unten:
Einige 110er wurden am Ende ihres Lebens an die DB-Geschäftssparte AutoZug abgegeben und als Baureihe 115 bezeichnet. 115 509 erhielt dafür sogar eine besonders aufwändige Lackierung mit einem Oldtimer-Rennwagen auf der Seite. Der aufmerksame Fahrdienstleiter im Stellwerk Sudmühle drückte auf den Auslöser, als diese ungewöhnliche Lok mit einem der bekannten PbZ-Züge dort vorbeikam. Mit diesen "Personenzügen für besondere Zwecke" werden z.B. Reisezugwagen, die im Aw Neumünster ausgebessert wurden, wieder zurück an ihre Einsatzorte gebracht und sind daher oft bunt "zusammengewürfelt".





Über ihre gesamte Einsatzzeit bei der DB hinweg beobachtete Joachim Spitz die Baureihe E 10. Fast schon symbolisch dafür wirkt das obere Bild in Münster: Die Museumslokomotive 110 348 präsentiert sich annähernd im Ursprungszustand, während die 110 415 in verkehrsrot den letzten Zustand bei der DB repräsentiert.



So verabschiedete Lokführer Joachim die lieb gewonnene Lokbaureihe auch mit ein bisschen Wehmut. Auf dem Titelblatt schaut Joachim aus dem Führerstandsfenster, hier sehen wir ihn ein letztes Mal in der Tür von 110 432.





Mit einem kleinen Bilderbogen zur Baureihe 110 möchten wir diese Sonderausgabe des mec-muenster.de ausklingen lassen. Wir bedanken uns damit bei Joachim Spitz, der uns von seinen Erlebnissen und Begegnungen mit dieser Lok erzählt hat.

Oben:
Verkehrte Welt in Münster: Während 110 418 mit einem "Freitags-Verstärker-Intercity" (eine Verbindung, die besonders für Bundeswehr-Angehörige aus dem Norden genutzt wurde) ausfährt, steht die eigentliche Intercity-Paradelok der Baureihe 103 tatenlos daneben auf einem Abstellgleis. Für die 103 206 waren es zu dem Zeitpunkt bereits die letzten Tage ihres Lebens.

Unten:
Im winterlichen Bayern, meist während des Skiurlaubs, hat Joachim Spitz besonders gerne nebenbei Züge fotografiert, natürlich auch die Baureihe 110. Ebenfalls mit einem Intercity (wie übrigens auf allen Bildern dieser Doppelseite) durchfährt die 110 195 den tief verschneiten Bahnhof Eschenlohe. An diesem bedeckten Wintertag wurde es um zwanzig vor vier bereits dunkel.





Die Baureihe E 10 im Einsatz von Nord bis Süd:

Oben steht Lok 113 268 abfahrbereit in Norddeich Mole und wartet noch auf die Fähre von Norderney.

Unten:

Ganz im Süden zieht eine 110 ihren Intercity von Garmisch-Partenkirchen nach München durch den Bahnhof Farchant. Im Hintergrund grüßt das Bergmassiv mit der Albspitze, den Waxensteinen und der Zugspitze.

Rücktitel:

Auf den allerletzten Bildern zeigen wir die 110 noch einmal in ihren vier typischen Lackierungen. Man beachte: Ganz zum Schluss sehen wir zwei Fotos der 110 510, die letzte serienmäßige 110er!

Wer die Lebensläufe dieser Lokbaureihe nachschlagen möchte, sei auf die Internetseite des "Baureihe E 10 e.V." verwiesen, der mit Daten, Beschreibungen und Bildern die Geschichte dieser Baureihe nachvollzieht.





Clubräume:
Industrieweg 72, 48155 Münster

Mail: info@mec-muenster.de
Web: www.mec-muenster.de

Redaktionsanschrift:
Redaktion ‚mec-muenster.de‘
c/o Michael Stach,
Augustastr. 24, 48153 Münster
eMail: redaktion@mec-muenster.de

Erscheinungsweise
Unregelmäßig.

Bankverbindung:
Sparda Bank Münster (Westf)
Stiftung BSW -
Kulturgruppe MEC-Münster
Konto-Nr.: 188 03 57
BLZ: 400 605 60

Beiträge von
Joachim Spitz,
Holger Brößkamp (Bildtexte)

Fotos
Holger Brößkamp, Thorsten König,
Joachim Lindenau, Norbert Moy,
Joachim Spitz.

Urheberrecht/Copyright
Sämtliche Inhalte und Fotos sind
urheberrechtlich geschützt.
Nachdruck, auch auszugsweise, nur
nach vorheriger Rücksprache mit
der Redaktion.

Clubabend
Mittwochs ab 19⁰⁰h

Jugendgruppe
1. Samstag im Monat
(14³⁰h - 17³⁰h)

