



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

4/1991
April

DM 11,50

sfr 11,50

öS 89,--



IMPRESSUM

ISSN 0720-051X 17. Jahrgang

Verlag und Redaktion

Hermann Merker Verlag GmbH

Rudolf-Diesel-Ring 5

D-8080 Fürstenfeldbruck

Telefon (08141) 5048/49

Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker

Redaktion: Christiane Bothner
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Dieter Schubert
Peter Wieland
Lektorat: Manfred Grauer
Anzeigen: Elke Albrecht
Layout und Graphik: Gerhard Gerstberger
Jörg Mair

Redaktionsbeirat:
Prof. Dr. Ing. Karlheinz Althammer
Dr. Albrecht Bamler
Dipl.-Ing. Henning Böttcher
Dr. Ing. Peter Güldenpennig
Dr. Ing. Heinz Lohmeier
Dr. Peter R. Munz
Dr. Peter Rasch
Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis

Ständige Mitarbeiter:
G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,
K. Bochmann, O. Constant, M. Delie,
E. Ganzerla, K. Heidbreder, H. E. Hellbach,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, P. Kling, W. Kosak,
J.-P. Laurent, A. Muratori, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel
Modellaufnahmen:
K. Heidbreder, P. Kling, W. Kosak, J.-P. Laurent,
Ing. H. Obermayer, P. Schiebel

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH
Druck: Printed in Italy by EUROPLANNING srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona

Vertrieb: H. Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG
Breslauer Straße 5, 8057 Eching
Telefon 089/319006-0, Telex 5-22656

1990 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x
Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1990 erscheinen die Sonderausgaben 4 x
Einzelheft: DM 19,80 + DM 2,40 Porto

Komplett-Abonnement aller 16 Hefte
(inkl. Portoanteil): DM 199,-
(Ausland + DM 20,- Portoanteil)

Teilabonnements:
9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben
(inkl. Portoanteil): DM 136,50
(Ausland + DM 18,- Portoanteil)
9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,-
(Ausland + DM 12,- Portoanteil)
3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + DM 3,-, Ausland + DM 6,- Portoanteil)
4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20
(Ausland + DM 7,- Portoanteil)

Postgironummer München Nr. 57199-802, BLZ 70010080
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300, BLZ 70163370
Dresdner Bank Nr. 695918000, BLZ 70080000

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden! Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der Ferpress
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



Entlassen

Daß sich politische Veränderungen – auch positive! – auf die Eisenbahn auswirken, ist nichts Neues. Diesmal betrafen sie die als Privatfahrzeuge im DB-Bestand geführten Dieseltriebzüge der US Army. Anlässlich ihres Einsatzendes schauen wir noch einmal auf die Fahrzeuge zurück – ab Seite 47.
(Beachten Sie bitte unser Poster, das diesen Artikel ergänzt.)

Inhalt



Zu unserem Titelbild:

Die 140 079 legt sich am 16.05.1983 bei Mering an der Hauptstrecke München – Augsburg in die Kurve. Der Anlaß für die Wahl dieses Titelbildes: das gelungene Modell dieser Elektrolokomotive in der Baugröße H0. Unsere Einschätzung lesen Sie auf der Seite 14.

Zu unserem Poster (Seite 50/55):

Der 608 801/908 801 der US Army absolvierte am 19.12.1990 seine letzte Fahrt in Diensten der Amerikaner. Eineinhalb Jahre zuvor, am 21.05.1989, erwischt Wolfgang Bley diesen Dieseltriebzug auf der Schwäbischen Alb zwischen Lonsee und Urspring (Strecke Ulm – Stuttgart). Unser Beitrag auf den Seiten 47 bis 49 geht noch einmal auf die verschiedenen Fahrzeuge ein.

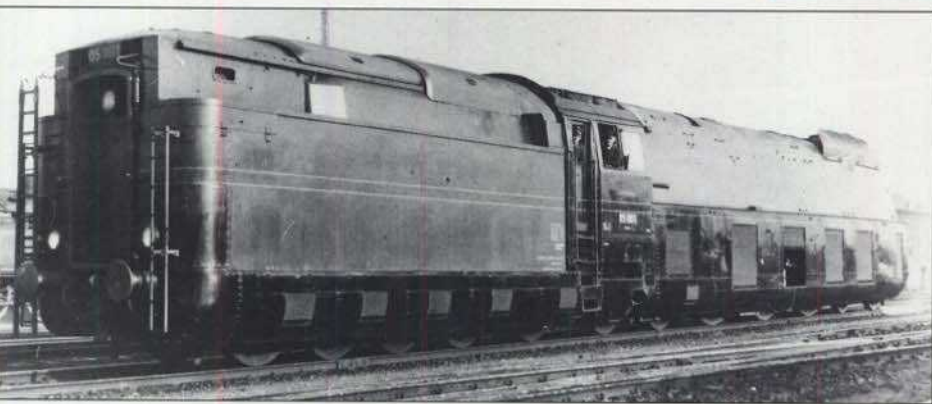
Die Baureihe E 40	6
Die Baureihe E 40 im Modell	14
Volldampf im Raw Meiningen	16
Wagen für schnelle Güter	20
Verwirrung Die 03 und ihre Tender	24
Bücherecke	27
Die Zukunft der DR-Schmal- spurlokomotiven	28
Zauberwort RoadRailer	34
Reichsbahn-Bayern selbstgebaut Die GtL 4/5	36
Das Pünktlichkeitsproblem der Bundesbahn	41
Bahn-Notizen	42
»Aus« für Dieseltriebzüge der US Army	47
Poster	50



H.-H. Kloth
U. Kandler
Sig. Dr. Scheingraber

Bewohnt

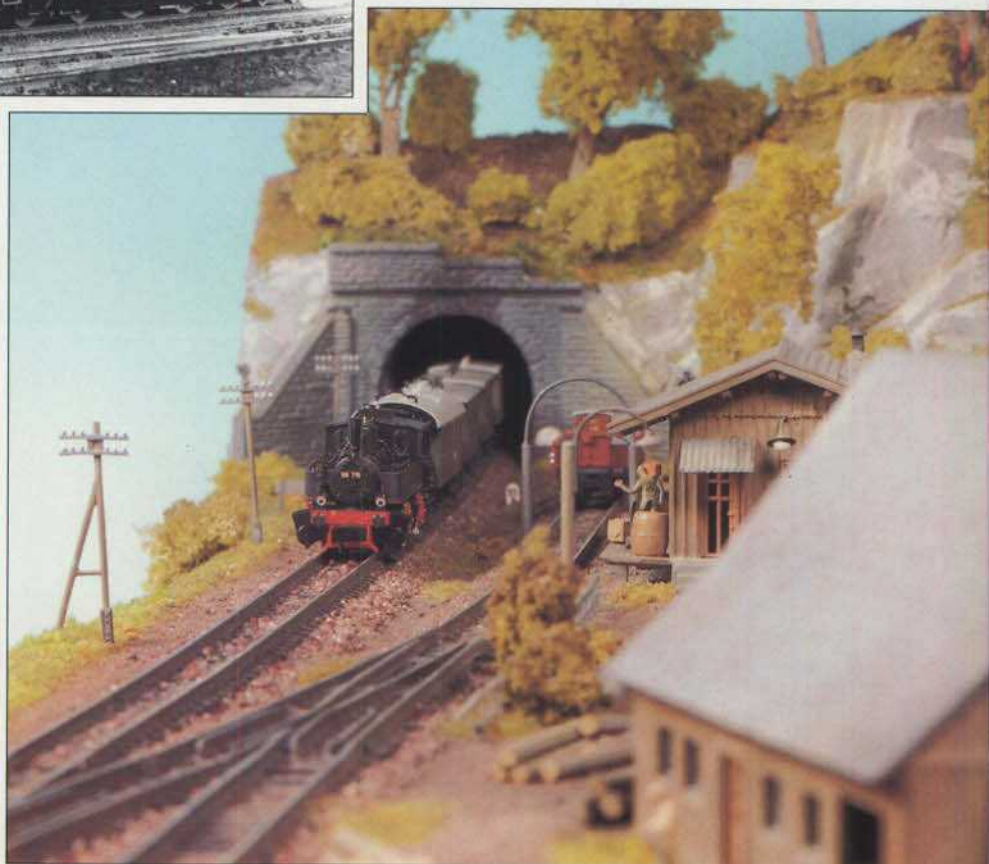
Wer heute nach Ahrensböck (Kreis Ostholstein) kommt, findet nur noch wenige Spuren der einst von lebhaftem Güterverkehr gekennzeichneten Nebenbahnstation. Wiederauferstanden ist sie allerdings auf der Anlage (Nenngröße 0) von Hans-Harald Kloth, der selbst 14 Jahre in dem ehemaligen Empfangsgebäude von Ahrensböck wohnte. Auf der Ausstellung "Die Eutin-Lübecker-Eisenbahn-Gesellschaft 1873 - 1941" (vom 13.4. bis 12.5.1991) wird das Ergebnis sechsjähriger Bauzeit zu bewundern sein. Wir bieten einen Vorgeschmack – ab Seite 66.



Verwirrend

Stromlinientender in vier verschiedenen Ausführungen, die nur bei genauem Hinsehen voneinander zu unterscheiden sind, gab es bei der Deutschen Reichsbahn. Für Verwirrung sorgte zudem ihr Einsatz; einige wurden sogar hinter Lokomotiven ohne Stromlinienverkleidung beobachtet. Dr. Günther Scheingraber versuchte, etwas Licht in das Dunkel zu bringen. Die anhand ausgewählter Fotos entstandene Übersicht beginnt auf der Seite 24.

Typenblatt: old. S 10	51
Typenblatt: old. T 2	53
Fachhändler-Adressenseiten	56
42. Internationale Spielwaren-Messe Nürnberg 1991 (Teil 2)	58
Bahnhof Ahrensböck Güterverkehrsknoten der ELE	66
Ein Besuch in Biber/Kalif.	71
EP 3/6 (Trix) in neuem Gewand	76
20 Stunden Bastelspaß	79
BB II von Minitrix	82
17 Die Zwei-Epochen-Anlage	84
Für Bahnhof und Paradestrecke Roco-Gleisbauwettbewerb	88
Schaufenster der Neuheiten	91
MINI-MARKT	96
Sonderfahrten und Veranstaltungen	102



V. Grumpe

Verdient

Eigentlich ist er Amerika-Fan. Aber als er dem Wunsch unserer Redaktion nachkommen wollte, die neue BB II von Minitrix ins Bild zu setzen, packte ihn deren Faszination in ungeahnter Weise. Extra für die Fotoserie mit dem kleinen Schmuckstück baute Heinz-Ulrich Grumpe ein Diorama im bayerischen Lokalbahn-Stil. Seiner Meinung nach hat die Lok das verdient. Urteilen Sie selbst – ab Seite 82.



Die Bau

Unmittelbar nach Ende des Zweiten Weltkriegs zeigte sich in den drei westlichen Besatzungszonen Deutschlands ein deutlicher Mangel an elektrischen Lokomotiven für den Personen- und Güterzugdienst auf den noch intakten und bereits wiederhergestellten Hauptstrecken.

Um den ersten Bedarf zu decken, wurden von 1946 bis 1952 zunächst sieben Maschinen der Baureihe E 44 und neun Lokomotiven der Reihe E 94 in Dienst gestellt, die zum überwiegenden Teil aus noch vorhandenen Beständen an Fahrzeugteilen entstanden.

Hinzu kam eine auf Betreiben der französischen Besatzungsmacht am 10. Januar 1951 fertiggestellte Lok für die 50-Hz-Strecke der Höllentalbahn im Schwarzwald. Der mechanische Teil dieser E 244 22 stammte von der kriegsbeschädigten E 44 005. Die neue elektrische Ausrüstung fertigte die AEG.

In zwei Nachbauprogrammen lieferte die Loko-



reihe E40

motivindustrie zwischen 1954 und 1956 noch zwei Exemplare der E 18, weitere vier Maschinen der Reihe E 44 und 43 schwere Güterzuglokomotiven der Baureihe E 94. Die Deutsche Bundesbahn verfügte damit über insgesamt 66 Maschinen, die nach 1945 in Dienst gestellt worden waren. Diese genügten aber in der Zahl und in ihrer Leistungsfähigkeit den stetig wachsenden Anforderungen bald nicht mehr.

Der neue Typenplan

Inzwischen waren bei der DB im Juni 1954 die Untersuchungen für ein neues Typenprogramm von Elektrolokomotiven nach mehrjährigen Vorarbeiten zu einem Abschluß gekommen. In diese Planung flossen die Erfahrungen ein, die im Betrieb und in den Werkstätten mit den Probelokomotiven E 44 038, E 94 141, 142 und 161 sowie mit den Prototypen der Baureihe

Bild 3: Das Gros der Güterzüge auf der Rechten Rheinstrecke ist mit Lokomotiven der Baureihe 140 bespannt. Das Foto vom 24. April 1987 zeigt einen Schnellgüterzug nach Mainz-Bischofsheim zwischen Niederwalluf und Wiesbaden-Schierstein. **Foto: J. Seyferth**

Bild 1 (linke Seite oben): Mit der 140 879 endete 1973 die Beschaffung der Baureihe 140. In der Zeche Ensdorf (Saar), zwischen Saarbrücken und Dillingen (Saar) gelegen, wartet die letztgebaute 140 am 27. Mai 1974 auf die Übernahme eines Kohle-Ganzzuges. **Foto: U. Geum**

Bild 2 (linke Seite unten): Mit einem leeren Ganzzug ist die 140 127 im Juni 1982 bei Stuttgart-Münster von Plochingen in Richtung Kornwestheim unterwegs. **Foto: H. Obermayer**

E 10⁰ gesammelt worden waren. Das neue Beschaffungsprogramm sah die Entwicklung vier verschiedener Bauarten für unterschiedliche Einsatzbereiche vor. Im einzelnen waren dies die *Baureihe E 10* für Schnellzüge auf Hauptbahnen, die *Baureihe E 40* für schwere Reise- und Güterzüge im Flachland, die *Baureihe E 41* für leichte Züge auf Haupt- und Nebenbahnen, die *Baureihe E 50* für schwere Güterzüge auf Hauptstrecken, vor allem im Hügelland. Mit diesen Lokomotiven hoffte die Deutsche Bundesbahn, alle Aufgaben des Zugförderungsdienstes der fünfziger und sechziger Jahre bewältigen zu können.

Entwicklung und Bau der E 40

Nachdem die Lokomotivhersteller ihre Angebote für Neubaulokomotiven der DB vorgelegt hatten, war bereits im Oktober 1954 der erste große Auftrag zum Bau neuer Fahrzeuge erteilt worden. Diese Bestellung schloß auch die Lieferung von 43 Maschinen der Baureihe E 40 ein. Bis zum Jahresende 1954 folgte noch ein Anschlußauftrag für weitere 68 Maschinen. Nach einer mehr als zweijährigen Entwicklungs- und Fertigungszeit konnte am 27. Januar 1957 mit der E 40 004 die erste Lokomotive der Baureihe E 40 in Dienst gestellt werden. Sie war im mechanischen Teil von Krauss-Maffei unter der Fabrik-Nr. 18241 und im elektrischen Teil von SSW gefertigt worden.



Bild 4: Die 140 396 zieht am 23. Mai 1989 bei Lorchhausen einen Kohle-Ganzzug auf der Rechten Rheinstrecke rheinaufwärts (im Hintergrund am gegenüberliegenden Ufer Bacharach). **Foto: J. Seyferth**

Die Maschinen der Baureihe E 40 wurden als Drehgestell-Lokomotiven mit der Achsfolge Bo'Bo' geplant und gebaut. Der Brückenrahmen entstand als Schweißkonstruktion aus

Längs- und Querblechen, der an den Kopfenden die Zug- und Stoßeinrichtungen trägt. Bei späteren Lieferungen ergab sich hier durch den Anbau von Verschleiß-Pufferträgern eine Bau-

artänderung. Der Kastenaufbau ist aus Abkantprofilen gefertigt, die zusammen mit der Blechverkleidung ein geschlossenes Tragwerk bilden. Bei geringem Gewicht konnte so eine hohe



Bild 5: Eine ungewöhnliche Ladung hat der Fotograf am 24. Juni 1989 auf der Mainbrücke bei Mainz-Bischofsheim im Bild festgehalten. Gleich hinter der Zuglok der Baureihe 140 waren an diesem Tag im Dg 54063 Niederflurwagen, beladen mit zwei fabrikneuen Halbzügen für die Stuttgarter Straßenbahnen (Typ DT 8, gebaut von DUEWAG, Spurweite 1435 mm), eingestellt. **Foto: J. Seyferth**

Bild 7: Eine Lokomotive der Baureihe 140 überquert am 6. Oktober 1990 den Rhein bei Rheinhausen. Hinter der Zuglok laufen sechs zweiachsige Kübelwagen. **Foto: M. Werning**



Bild 6: 140 692 passiert am 3. Mai 1990 mit einem Schnellgüterzug nach Hamburg die Blockstelle Weissmoor (Strecke Lehrte – Celle). **Foto: F. Bodde**

Steifigkeit erreicht werden. Kastenaufbau und Brückenrahmen sind miteinander verschweißt und ergeben eine selbsttragende Einheit. Die beiden Führerstände sind durch den Maschi-

nenraum getrennt, durch den zwei Seitengänge führen.

Auch die Drehgestelle sind als Schweißkonstruktion ausgeführt. Der Drehgestellrahmen

besteht aus zwei Längs- und drei Querträgern, die aus Blechen zusammenschweißt wurden. Die vier Fahrmotoren – 14polige Einphasen-Reihenschluß-Kommutatormotoren – sind



Bild 13: Für den Einsatz vor Ganzzügen zur Klöckner-Stahlhütte in Bremen sind drei Lokomotiven der Baureihe 140 mit automatischer Mittelpufferkupplung ausgerüstet. 140 776 und 140 793 mit Gag 52977 bei Loxstedt (Strecke Bremerhaven – Bremen), aufgenommen am 22. Oktober 1990. Foto: F. Bodde

Bild 9: Bei den letzten Bauserien entfiel die umlaufende Regenrinne; die eckigen Lüftergitter waren nun aufgesetzt. So präsentierte sich die 140 764 kurz nach ihrer Ablieferung an die DB den Fotografen. Foto: Archiv BZA München

Bild 8: Die Loks der ersten Lieferserien verfügten noch über Einfachlampen und Lüftergitter mit waagrecht angeordneten Lamellen: E 40 074 am 24. April 1957 in München-Allach. Foto: Dr. Scheingraber





Bild 14: Die mit automatischer Mittelpufferkuppung ausgerüstete 140 776 wartet am 12. Dezember 1984 im Bw Osnabrück 1 auf ihren nächsten Einsatz. **Foto: R. Köstner**



Bild 10: Das Bw Mannheim 1 beheimatete am 30. Juni 1990 nicht nur 162 Lokomotiven der Baureihe 140, sondern auch alle 30 noch vorhandenen Loks der Baureihe 139; es handelt sich somit um die DB-Dienststelle mit den meisten Maschinen dieser Bauart. **Foto: D. Spillner**



Bild 15: Nur die 140 492 erhielt einen Anstrich in den neuen Farben Ozeanblau/Beige unter Beibehaltung der umlaufenden Regenrinne und des grauen Daches. Das Foto vom 1. Mai 1987 zeigt sie im Bw Kornwestheim. **Foto: Ch. Völk**

einerseits über Gummiringfedern im Drehgestellrahmen aufgehängt und stützen sich andererseits mit Rollen-Tatzlagern auf eine Hohlwelle, die mit allseitigem Spiel die Treibachse umgibt.

Die Lokomotiven mit einer Nennleistung von 3700 kW sind hauptsächlich für die Beförderung schwerer Güterzüge auf Hauptbahnen im Flachland und für mittelschwere Güterzüge im Hügelland bestimmt. Nicht selten sind die Maschinen der Baureihe E 40 aber auch im Reisezugdienst, insbesondere im Nahverkehr im Bereich von Ballungsräumen, anzutreffen. Vor sehr schweren Zügen werden die Lokomotiven in Doppeltraktion eingesetzt. Die Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge wird durch die nachfolgende Tabelle dokumentiert.

Leistungen der Baureihe E 40		
Anhängelast	Steigung	Beharrungsschwindigkeit
<i>Güterzugdienst</i>		
2010t	0 ‰	90 km/h
2180t	3 ‰	60 km/h
1400t	5 ‰	75 km/h
1360t	7 ‰	60 km/h
1170t	10 ‰	50 km/h
<i>Reisezugdienst</i>		
940t	5 ‰	100 km/h
620t	10 ‰	100 km/h

Bild 11: Die Lokomotiven der Baureihe 139 unterscheiden sich von der Baureihe 140 äußerlich durch zusätzliche Lüftungsschlitze im Dachaufbau. Das Foto Sommer 1990 zeigt die 139 165. **Foto: H. Obermayer**

Bild 12: E 40 1316 (mit elektrischer Bremse) am 09.08.1965 in Bebra. **Foto: Dr. Scheingraber**



Bild 16: Auf der Frankenwaldbahn können die Lokomotiven der Baureihe 140 Schnellzüge mit acht Wagen ohne Unterstützung einer Schublok die Südrampe hinaufziehen, wie dieses Foto des D 403 (Leipzig – Nürnberg) vom 3. April 1981 bei Lauenstein belegt. Vor dem Einsatz der Baureihe 140 (und den sechssachsigen Güterzugloks der Baureihe 151) im Schnellzugverkehr auf der Frankenwaldbahn mußten die Schnellzüge auf der Nord- bzw. der Südrampe von Lokomotiven der Baureihe 194 nachgeschoben werden. **Foto: Th. Wunschel**

In vielen unterschiedlich großen Baulosen wurden die Lokomotiven der Baureihe E 40 von folgenden Herstellern geliefert:

Henschel/AEG Krauss-Maffei/BBC Krupp/AEG
Henschel/BBC Krauss-Maffei/SSW Krupp/BBC
Henschel/SSW Krupp/SSW

Eine Sonderstellung innerhalb der Baureihe E 40 nehmen insgesamt 31 Maschinen ein, die später vorwiegend für die steigungsreichen Strecken im Schwarzwald bestimmt und mit einer zusätzlichen fahrdrahtabhängigen, fremderregten Widerstandsbremse ausgestattet wurden. Zur Unterscheidung von den anderen Serienfahrzeugen der Baureihe E 40 erhielten die Maschinen mit elektrischer Bremse eine 1 vor der fortlaufenden Ordnungsnummer und die Baureihenbezeichnung E 40¹. Hierbei handelt es sich um die von Krauss-Maffei und SSW gelieferten Fahrzeuge

E 40 1131 bis 1137 Baujahr 1959
E 40 1163 bis 1166 Baujahr 1960
E 40 1309 bis 1316 Baujahr 1964
E 40 1552 bis 1563 Baujahr 1964/65.

Ab 1. Januar 1968 wurden diese Lokomotiven als Baureihe 139 (die 1 vor der fortlaufenden Ordnungsnummer entfiel) geführt, alle anderen als Reihe 140.

Von beiden Spielarten dieser elektrischen Güterzuglokomotiven waren bis Ende Juli 1972 bereits 830 Exemplare in Dienst gestellt worden. Eine besondere Ehre wurde der Anfang August 1972 abgelieferten 140 833 zuteil, die geschmückt mit Girlanden und einem entsprechenden Hinweis an der Stirnfront als 2000. Neubaulokomotive der Deutschen Bundesbahn ihre Abnahmefahrt in München-Freimann antrat. Die Maschine aus einer Lieferung von Henschel und BBC hatte bereits bei Indienststellung ein Dach ohne Regenrinne, eckige Lüftergitter und eine Verschleiß-Pufferbohle er-

halten. 1973 endete die Beschaffung der Baureihe 140 mit der höchsten Betriebsnummer 140 879.

Während der langen Zeit ihrer Fertigung kam es zu mehreren größeren und kleineren Bauartänderungen. Die Lokomotiven der ersten Lieferserien bis zum Baujahr 1960 verfügten noch über Einfachlampen und Lüftergitter mit waagrecht angeordneten Lamellen. Danach folgten Baulose mit Doppellampen und senkrecht ausgeführten Lamellen in den Lüftergittern mit abgerundeten Ecken. Maschinen späterer Lieferungen fuhrten ab Werk bereits mit eckigen Gittern und dann auch mit den Lüftergittern der Bauart Klatte. 1967 wurden die ersten Lokomotiven ohne die umlaufende Regenrinne in Dienst gestellt. Bei späteren Umbauten älterer Fahrzeuge vermischten sich allmählich die ursprünglichen Baumerkmale. Bei mehreren Maschinen kam es zum Einbau von besonderen Steuerungen für Doppeltraktion und Wendezuginsatz. Die Lokomotiven 140 776, 777 und 793 erhielten für die Beförderung schwerer Erzzüge eine automatische Mittelpufferkupplung.

Betriebseinsatz

Ende 1973 waren die 31 Maschinen der Baureihe 139 in den drei Bahnbetriebswerken Bebra (14), Hagen-Eckesey (10) und Offenburg (7) beheimatet. Die 848 Lokomotiven der Baureihe 140 waren zu diesem Zeitpunkt bei 14 verschiedenen Bahnbetriebswerken stationiert. Nach der damals gültigen Bezeichnung waren dies:

Bebra, Dortmund Bbf, Hagen-Eckesey, Hamburg-Eidelstedt, Koblenz-Mosel, Köln-Deutzerfeld, Mainz-Bischofsheim, Nürnberg Hbf, Oberhausen-Osterfeld Süd, Offenburg, Osnabrück, Regensburg, Saarbrücken und Seelze.

Schon während des Jahres 1974 gab Regens-

burg die Maschinen der Reihe 140 an das Bw Nürnberg Hbf ab, und bis zum Jahresende 1975 hatten die 140er auch das Bw Hagen-Eckesey verlassen. Zum selben Zeitpunkt, am 31. Dezember 1975, waren die Fahrzeuge der Baureihe 139 im Bw Offenburg zusammengezogen worden. Bereits im Februar 1975 hatte die 140 162 als erste Ellok im AW Freimann eine Umlackierung in den neuen Farben Ozeanblau/Beige erhalten. Am 1. Dezember 1980 gab Koblenz-Mosel seine Lokomotiven der Baureihe 140 an das Bw Köln-Deutzerfeld ab, und am 1. Juli 1983 gingen die 49 Maschinen aus Mainz-Bischofsheim zu den Betriebswerken München 1 und Frankfurt 1. Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Bestandsübersicht über die Lokomotiven der Baureihe 140 jeweils zum 30. Juni der Jahre 1984 bis 1990.

Betriebswerk	30.6. 1984	30.6. 1985	30.6. 1986	30.6. 1987	30.6. 1988	30.6. 1989	30.6. 1990
	Bebra	18	18	18	18	18	18
Dortmund 1	70	70	85	85	100	155	155
Frankfurt 1	46	47	47	47	24	24	24
Hamburg 1	31	30	31	31	31	31	31
Köln 2	149	149	149	149	149	149	149
Mannheim 1	87	94	140	140	163	162	162
München 1	47	47	47	47	67	67	69
Oberhausen 1	86	84	71	71	56	–	–
Offenburg	51	46	–	–	–	–	–
Osnabrück 1	104	104	101	101	81	81	81
Saarbrücken 1	43	43	43	43	43	43	41
Seelze	116	116	116	116	116	116	116
Summe	848	848	848	848	848	846	846

Seit 1. Juni 1986 ist Offenburg ohne Lokomotiven der Reihe 140, die dem Bestand des Bw Mannheim einverleibt wurden. Das Bw Oberhausen gab am 1. August 1988 alle 56 Maschinen an das Bw Dortmund 1 ab, darunter auch die bereits z-gestellte 140 633, die am 21. Oktober 1988 ausgemustert wurde. Erste