

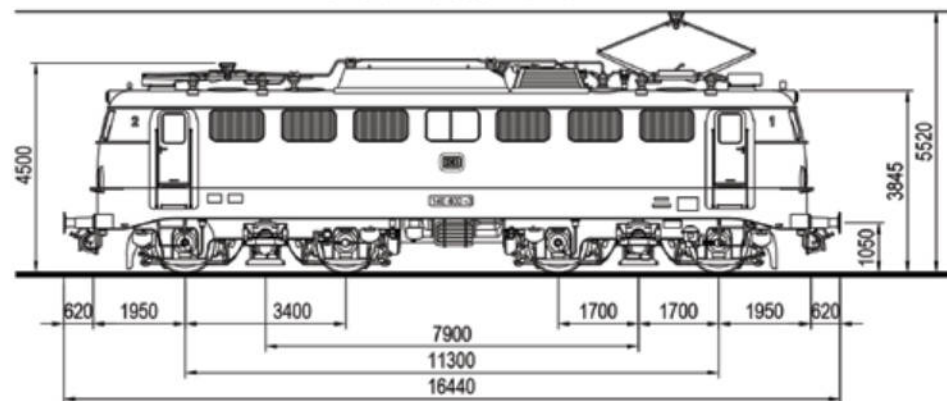
# Bahnhof Altenbeken : Empfangsgebäude

## Westansicht

Zeichnung: im Maßstab 1:87 Bernard Huguenin, Genève, Januar 2014



### Baureihe 140 Bo'Bo' Einheitselektrolokomotive für den Güterverkehr



Baureihe 140 und 139 mit el. Bremse	
Dienstmasse	83,0 / 84,6 t
V. max	100 / 110 km/h
Antrieb	SSW-Gummiring-federantrieb
Nennleistung	3700 kW
Dauerleistung	2828 kW
Anfahrzugkraft	275 kN bei 87,6 km/h
Fahrstufen	28
El. Bremse Leistung	3360 kW (BR 139)

Typenskizze der Elektrolokomotive Baureihe 140.  
Zeichnung im Maßstab 1:160 (Spur N)

Kassel. Da die nochmalige Verzögerung aber recht gering ist, hat der Fahrdienstleiter wohl darauf verzichtet, ihn per Fernsprecher in Kenntnis zu setzen.

Er öffnet die Tür seiner Blechhütte und postiert sich neben dem ozeanblau-beigen 140 400-3, die passgenau wenige Meter neben dem Halt zeigenden Hauptsignal zum Stehen kommt. Ihr Spitzensignal ist kaum zu erkennen, die vom Flugschnee

vereiste Lokfront dämpft die Leuchtwirkung der Stirnlampen erheblich.

Normalerweise löst Elmar in der Kurve Personal aus Altenbeken ab. Häufig besteht eine Schicht aus der Übernahme eines Zuges nach Kassel, um dann einen Zug über Göttingen nach Seelze oder Hannover zu fahren und von da aus wieder einen nach Kassel, der aber bereits in der Altenbekener Kurve über-

geben wird. Diesmal begrüßt ihn ein Seelzener Kollege an der offenen Führerstandtür, hoch oben von der Lok:

»Grüß dich, Elmar! Wollte mir mal die Lampen anschauen, vorhin hat mich ein entgegenkommender Kollege angeblinkt, machen die ja meist, wenn etwas mit den Lampen ist. Entweder wegen des Wetters – oder mir ist da wieder mal ein Vogel genau in die Scheibe reingeflogen! Hatte ich schon einmal. Klatsch, die Birne war kaputt!«

»Grüß Gott Bernhard, brauchst nicht gucken. Die Front ist total vereist.«

Seine Aussage unterstreicht Elmar mit einer abwinkenden Armbewegung, um dann ungeduldig nachzufragen: »Hast du mir die Verspätung wegen dem Wetter mitgebracht?«

Während des Hochkletterns in die Lok erklärt ihm Bernhard, dass es weniger am Wetter gelegen habe als am Zustand der 140er. Beim Dienstwechsel ist der abgelöste Lokführer verpflichtet, das Fahrzeug zu übergeben, dienstliche Besonderheiten zu melden und über den Zustand des Fahrzeuges zu berichten:

»Die Dauerzugleistung ist für den doch recht schweren Güterzug zu gering, stimmt etwas mit der Kühlung nicht, da ist ...«

Bevor der Seelzener es näher erläutern kann, fällt ihm Elmar ins Wort: »Ist es die Ölumlaufpumpe, die das Trafoöl zum Kühlen im Trafo zirkulieren lässt? Oder gar der Ölkühlerlüfter, wo das im

Trafo erwärmte Trafoöl im Ölkühler wieder runterkühlt?! Ach nee, dann hättest du die Lok abschalten und dich schleppen lassen müssen. Wohl eher was mit der Kühlluft?«

»Genau«, erwidert Bernhard. Mit seinen Gedanken, »an diesem Ratespiel merke ich schon, dass Elmar passionierter Dampflokfahrer war und nicht lange E fährt«, hätte er den durchaus geschätzten Kollegen sicherlich vor den Kopf gestoßen. An Worten fügt er deshalb lediglich hinzu:

»Der Zug stand vorm Signal und plötzlich leuchtete der Leuchtmelder »Lüfter« auf. Eigentlich heißt der Melder ja »Lüfter / Ladegerät. Ist die Batteriespannung des Bordnetzes nicht in Ordnung, blinkt der Melder aber. Sein Dauerlicht sagte mir, dass ein Fahrmotorlüfter Probleme macht, ich weiß aber nicht welcher. Dazu bin ich in den Maschinenraum gegangen und habe nachgucken. Ich musste Fahrmotor vier abschalten, dessen Lüfter ist defekt oder saugt nicht genügend Luft. Von vorn habe ich mir den Knochen geholt und bin in den Maschinenraum gegangen, da wo die Trennschütze von den Fahrmotoren 3 und 4 sitzen. Dort konnte ich den Motor 4 per Hand auslegen, dazu habe ich mit dem Knochen – hätte auch einen 19er Schlüssel nehmen können – das Gitter vor dem Auslegehebel geöffnet. Dann habe ich den Hebel runtergelegt und eingerastet. Das Gitter hat für beide Stellungen – oben Motor an, unten Motor aus – eine Öffnung für den Auslegegriff. Dann habe ich das Gitter wieder angehoben, mit dem Knochen verschlos-