

Arbeit: Lokomotivabbruch

ausgeführt in der Abt.: Lokhalle

in der Zeit vom: 27.11.33-30.

Der Abbau der Lokomotiven.

Da es nunmehr bekannt ist, dass die Ausbesserungen gibt, ist
auch der Abbau der Lokomotiven notwendig.

Man unterscheidet 4 Arten von Ausbesserungen:

1. die innere Untersuchung;
2. die einfache Untersuchung;
3. die Zwischenausbesserung;
4. die Schnellausbesserung.

Bei der Zwischenausbesserung und Schnellausbesserung
ist die Lokomotive nicht zerlegt zu werden,
sondern es für die Beseitigung der Schäden notwendig
ist. Bei der Hauptausbesserung (die innere Untersuchung)
sind alle sich bewegenden Teile des Triebwerkes und
die Teile, die unter Dampf stehen, zu zerlegen, nachzu-
messen und nötigenfalls auszubessern. Die innere
Untersuchung ist mit der Hauptausbesserung der
Fahrgestelle verbunden.

Ist die auszubessernde Lokomotive mit Hilfe
der Schiebebühne in die Lokhalle gesetzt worden, so
werden zunächst die Rohrleitungen und Handstangen
entfernt. Sodann werden die Armaturen am
Führerstand abgenommen, in Körbe geladen und durch
Elektrokarren in die Abkocherei befördert.
Die abgekochten und gereinigten Armaturen werden
den Zubringer-

Lokomotivabbruch

Der Abbau der Lokomotiven

Da es mehrere Arten von Ausbesserungen gibt, ist auch der Abbau der Lokomotiven verschieden. Man unterscheidet 4 Arten von Ausbesserungen:

1. die innere Untersuchung;
2. die einfache Untersuchung;
3. die Zwischenausbesserung;
4. die Schnellausbesserung.

Bei der Zwischenausbesserung und Schnellausbesserung ist die Lokomotive nur soweit zu zerlegen, als es für die Beseitigung der Schäden notwendig ist. Bei der Hauptausbesserung (die innere Untersuchung) sind all sich bewegenden Teile des Triebwerkes und die Teile, die unter Dampf stehen, auszubauen, nachzumessen und nötigenfalls auszubessern. Die innere Untersuchung ist mit der Hauptausbesserung des Fahrgestells verbunden.

Ist die auszubessernde Lokomotive mit Hilfe der Schiebebühne in die Lokhalle gesetzt worden, so werden zunächst die Rohrleitungen und Handstangen entfernt. Sodann werden die Armaturen am Führerstand abgenommen, in Körbe geladen und durch Elektrokarren in die Abkocherei befördert. Die abgekochten und gereinigten Armaturen werden den Zubringer-

gruppen zugeführt. Nach der Abnahme des Führerhauses durch einen Kran, wird der Vorwärmer, sowie die Fahr- und Luftpumpe entfernt. Dann werden die Kesselarmaturen und die Sandkästen entfernt. Ebenso der Dampfdom und der Schornstein. Danach wird die Kesselbekleidung mit Hilfe des Krans abgenommen. Die Blechbekleidung bedeckt den Kessel, die Dampfzylinder und

Schieberkästen und die außerhalb der Rauchkammer liegenden Teile der Dampf-Ein- und Ausströmrohre. Sie ist auf steifen Unterseiten aus Flacheisen befestigt. Die Blechlager sind von außen durch Zugbänder fest auf die Unterseiten gespannt. Der Blechmantel muß vom Kessel 25 mm abstehen. Die Wärmeschutzmatten aus Glasgespinst werden abgenommen. Danach entfernt man die Ein- und Ausströmrohre, sowie die Überhitzerelemente. Der durch Rauchkammerwinkel und Kesselschnallen befestigte Kessel wird gelöst und hochgehoben, um den Aschkasten zu entfernen. Dann werden die Treib- und Kuppelstangen entfernt, Bremse und Steuerung gelöst und Kolben und Kolbenschieber herausgenommen. Druckausgleicher, Kreuzköpfe und Gleitbahnen den Abteilungen zugestellt. Die Lokomotive wird mit Hilfe zweier Kräne ausgeachst. Die Radsätze werden zur Radsatzdreherei gebracht. Das Fahrgestell gelangt vor die Halle und wird gereinigt. Dann wird der gereinigte Rahmen wieder in die Halle gebracht und mit den Kränen zum Rahmenmeßstand befördert, wo er nachgemessen wird.