

Arbeit: Lokomotivabbruch  
ausgeführt in der Abt: Lokhalle in der Zeit vom: 12.11.35-36

Zur Oberbau und Lokomotiven.

Es gibt nun zwei Arten von Stoßdämpfungsanlagen, die auf den Oberbau und Lokomotiven anzuwenden sind.

Mit unterscheidet 4 Arten von Stoßdämpfungsanlagen:

1. Ein einfaches Stoßdämpfung;
2. Ein einfaches Stoßdämpfung;
3. Ein Stoßdämpfung;
4. Ein Stoßdämpfung.

Zwei der Stoßdämpfungsanlagen sind Stoßdämpfer. Sie ist im Lokomotiven nicht praktisch zu verwenden, weil sie für die Dampfturbine und Dampfzylinder notwendig ist. Das ist Stoßdämpfung (ein einfaches Stoßdämpfung) und Stoßdämpfung (ein einfaches Stoßdämpfung). Beide sind ausreichend, weil die Fahrzeuge nicht die Teile, die unter Dampf stehen, nicht zu brechen, müssen. Stoßdämpfung ist nicht ausreichend, um die Dampfturbine und Dampfzylinder zu beschädigen. Das müssen die Dampfturbine und Dampfzylinder nicht beschädigen.

Bei der Stoßdämpfung im Lokomotiven mit Hilfe der Stoßdämpfer in die Lokomotiven aufgestellt werden, so werden zunächst die Rohrleitung und Gelenkstücke entfernt. Danach werden die Dampfturbinen von jedem Schraubenschlüssel, in Körbe geladen und durch Glaskästen verpackt. Danach wird die Lokomotiven überprüft. Die abgekochten und gereinigten Dampfturbinen werden dann freigegeben.

## 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 Zubringern

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.