Mitternacht im Lokomotiv-Depot

Autor(en): **E.G.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1936)**

Heft 8

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-779443

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Mitternacht im Lokomotiv-Depot

Blick von aussen ins nächtliche Depot, wo die Lokomotiven vom Schmutz gereinigt werden – Un dépôt de lavage pour locomotives, de nuit

Das Ganze mutet zuerst wie ein phantastischer, mitternächtlicher Spuk an: Du schreitest durch das neue Zürcher Lokomotivdepot an den Giganten des Schienenstranges vorbei, die anderntags kontrolliert werden sollen und jetzt im stumpf-trüben Dämmerlicht der Lampen zu schlummern scheinen. Nur selten und abgerissen gellen einmal die Sirenen, die hier am Tage sonst ihre heulenden Rufe zu warnendem Konzert ertönen lassen; die Werkzeuge, die mit hämmernden und kreischenden Geräuschen den Raum erzittern lassen, liegen unbenützt in ihren Kästen. Ein unheimliches Schweigen umgibt dich, und nur dein eigener Schritt ist es, der hohl durch die Stille schallt. Man führt dich dann durch einen Gang, der unterirdisch die neuen Hallen mit der alten Remise verbindet — und plötzlich fällt dir das Licht vielhundertkerziger Scheinwerfer entgegen, nicht unmittelbar freilich, sondern gemildert durch Schwaden von Dampf, die sich wie tanzende Nebelschleier vor die Strahlengarben legen. Schliesslich erkennen deine zuerst fast geblendeten Augen im Dunste Männer mit malerischen Südwestern auf dem Kopfe, die wie Feuerwehrleute dastehen und mit Schläuchen einen nicht vorhandenen Brand zu bekämpfen scheinen ...

Das also ist der Waschraum der Lokomotiven, vor zwei Jahren noch eine nebensächliche Reparaturwerkstätte für Draisinen, heute die modernste Anlage dieser Art in der Schweiz, wohl eine der modernsten, die es überhaupt auf dem Kontinent gibt. Wenn man bedenkt, dass heute eine Lokomotive von zwei Arbeitern in drei Stunden einigermassen mühelos gewaschen werden kann — während noch vor kurzem sieben Mann, die mit scharfen Messern den Schmutz abschabten und mit petroleumgetränkten Tüchern einen Maschinenteil nach dem andern blank putzten, die doppelte Zeit benötigten — so kann man ermessen, welche Fortschritte unterdessen erreicht worden sind.

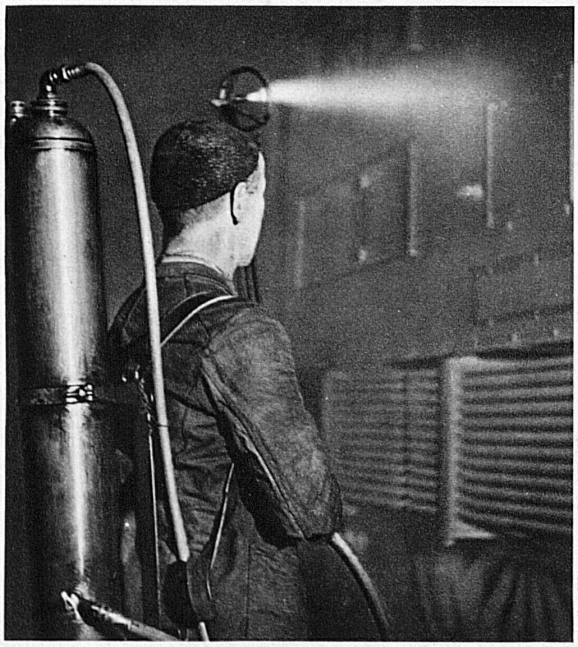
Der Fortschritt — das ist in diesem Falle das Spritzverfahren. Zwei gewaltige Behälter, deren jeder 12,000 Liter fasst, bilden das Wasserreservoir, das durch den Dampf der unmittelbar vor dem Schuppen stationierten Hilfszugsmaschine auf eine Temperatur von 80 Grad erhitzt wird. Durch eine Hochdruckpumpe wird das heisse Wasser dann mit 16 Atmosphären in die Schläuche gejagt und aus Spritzpistolen gegen die Maschinen geschleudert. Die Scheinwerfer, die uns beim Eintritt in den Waschraum fast geblendet hatten, laufen auf Schienen und beleuchten seitlich und von unten diejenigen Partien, auf die sich der Heisswasserstrahl richtet. Die vier Arbeiter, von denen je zwei mit ihren Gummischlangen den beiden gleichzeitig zu reinigenden Lokomotiven zu Leibe rücken, kommen also mit dem Schmutz nicht mehr in Berührung; ihre Kleidung aus Ziegenfell, die sie wie grimme Seebären erscheinen lässt, schützt sie auch vor der Nässe. Das Wasser fliesst in die Gruben ab — dort setzt sich der Schlamm nieder, alle drei Wochen müssen etwa 3000 Liter abgefahren werden — und bleibt einen Monat im Kreislauf, weil gerade der Fettgehalt dem Abspritzen dienlich ist und einen Schutz gegen das Rosten darstellt.

Um der Rostgefahr grundsätzlich vorzubeugen, wird vor dem Abspritzen — das sich auf das Untergestell der Lokomotive beschränkt — der sogenannte Kasten einer leichten Oelbehandlung unterzogen. Ein Mann, der einen blitzenden Kupferkessel trägt, zerstäubt dessen Inhalt — ein Gemisch aus Leinöl, Petrol und gebrauchten Schalteröls — mit komprimierter Luft auf die metallische Umkleidung der Maschine, die dadurch ihren Glanz behält. Einen Teil des Oels, das hier sozusagen zu Schönheitszwecken aufgetragen wird, liefert die Maschine selbst, denn sie muss vor der Wäsche eigenes Oel — etwa 40 Liter — ablassen, und dieses verbrauchte Oel findet nach einer Filtrierung noch mancherlei Verwendung.

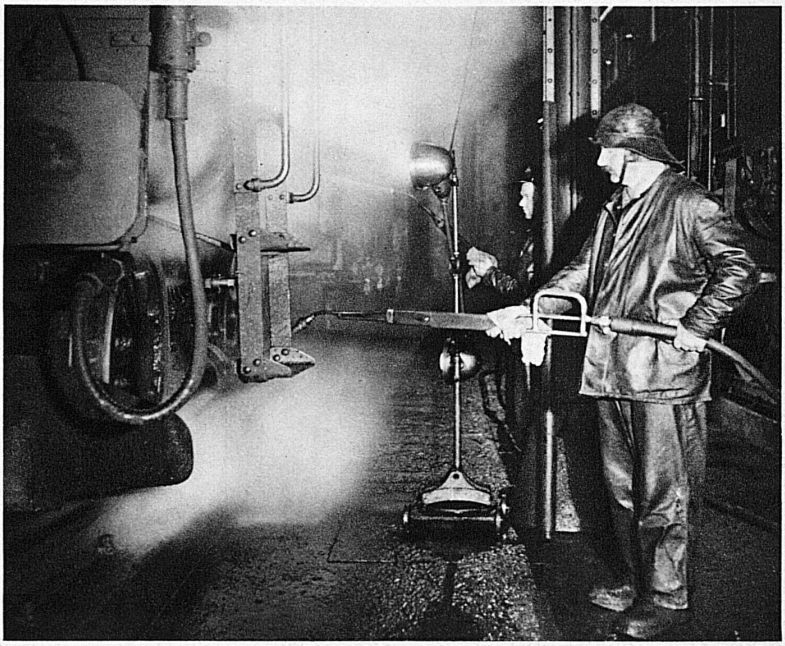
Jede der 180 elektrischen Maschinen, die dem Depot Zürich unterstehen, wird einmal vor der alle 30 Tage stattfindenden Kontrolle hier gesäubert (die 40 Dampflokomotiven freilich häufiger), und in der Zeit von 17 ½ Uhr abends bis 3 Uhr früh verlassen jede Nacht sieben bis acht Maschinen den Waschraum, um sich am Morgen der Prüfung zu stellen.

Phot.: Baumgartner

E. G.



Der sogenannte Lokomotivkasten wird nicht mit Wasser abgespritzt. Er erhält eine Oeldusche, damit sein Glanz nicht verloren geht – La carrosserie est préalablement passée à l'huile



Mit Wasser wird nur das Untergestell gereinigt. Drei Stunden dauert es, bis die Maschine von den letzten Schmutzresten befreit ist – Le châssis seul se lave à l'eau. En trois heures une locomotive est remise en état