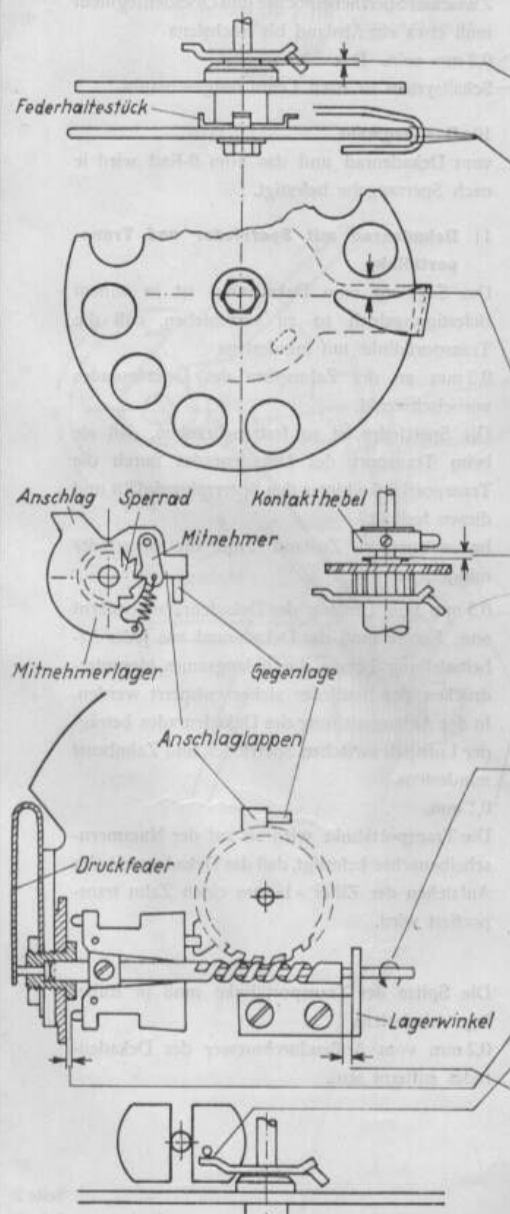
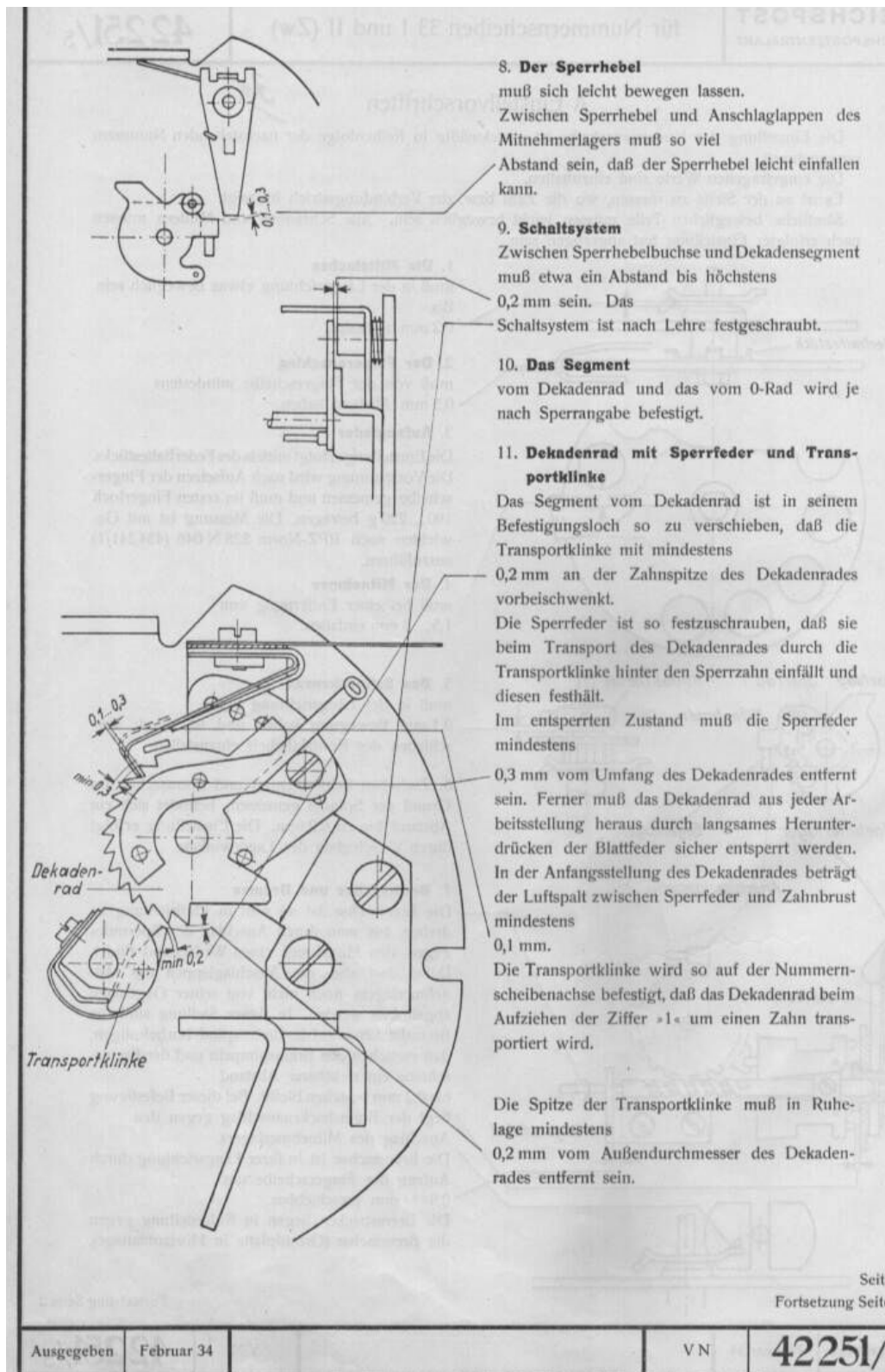


S. 1: Einstellvorschriften | Teile der Nummernscheibe 33 I und II (Zw)

<b>DEUTSCHE REICHSPOST</b> <small>REICHSPOSTZENTRALAMT</small>	Einstell- und Schmiervorschriften für Nummernscheiben 33 I und II (Zw)	RPZ <b>42251/5</b>
<h3 style="margin: 0;">A Einstellvorschriften</h3> <p style="margin: 0;">Die Einstellung der Nummernscheibe ist zweckmäßig in Reihenfolge der nachstehenden Nummern vorzunehmen. Die eingetragenen Werte sind einzuhalten. Es ist an der Stelle zu messen, wo die Zahl bzw. der Verbindungsstrich hinzeigt. Sämtliche beweglichen Teile müssen leicht beweglich sein. Alle Schrauben und Muttern müssen nach erfolgter Einstellung fest angezogen sein.</p>		
 <p style="font-size: small; margin: 0;">Labels in diagrams: Federhaltestück, Anschlag, Sperrrad, Mitnehmer, Mitnehmerlager, Anschlaglappen, Druckfeder, Lagerwinkel, Kontaktthebel, Gegenlage.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Die Mittelachse</b> muß in der Längsrichtung etwas beweglich sein. Bis 0,2 mm zulässig.</li> <li>2. <b>Der Fingeranschlag</b> muß von der Fingerscheibe mindestens 0,5 mm Abstand haben.</li> <li>3. <b>Aufzugfeder</b> Die Einstellung erfolgt mittels des Federhaltestücks. Die Vorspannung wird nach Aufsetzen der Fingerscheibe gemessen und muß im ersten Fingerloch 190...220 g betragen. Die Messung ist mit Gewichten nach RPZ-Norm 828 N 046 (434241/1) auszuführen.</li> <li>4. <b>Der Mitnehmer</b> muß bei einer Entfernung von 1,5...3 mm einfallen.</li> <li>5. <b>Das Schneckenrad</b> muß in der Längsrichtung bis 0,1 mm Bewegung haben und ist durch Verschieben des Kontakthebels einzustellen.</li> <li>6. Zwischen Schneckenrad und Bremsachse, im Grund der Spindel gemessen, befindet sich ein Abstand bis zu 0,2 mm. Die Einstellung erfolgt durch Verschieben des Lagerwinkels.</li> <li>7. <b>Bremsachse und Bremse</b> Die Bremsachse ist so weit in Pfeilrichtung zu drehen, bis man durch Anschlag des Sperrades gegen den Mitnehmer einen Widerstand findet. Dabei darf aber der Anschlaglappen des Mitnehmerlagers noch nicht von seiner Gegenlage abgehoben werden. In dieser Stellung sind die Bremsbacken so auf der Bremsspindel zu befestigen, daß zwischen den Bremspumpeln und der Bremsscheibe ein sichtbarer Abstand bis 0,2 mm bestehen bleibt. Bei dieser Befestigung liegt der Bremsbackenanschlag gegen den Anschlag des Mitnehmerlagers. Die Bremsachse ist in ihrer Längsrichtung durch Aufzug der Fingerscheibe um <math>0,9 \pm 0,1</math> mm verschiebbar. Die Bremsbacken liegen in Ruhestellung gegen die Bremsachse (Grundplatte in Horizontallage).</li> </ol>	
Fortsetzung Seite 2		
Ausgegeben	Februar 34	VN <b>42251/5</b>

S. 2: Sperrhebel | Schaltsystem | Dekadenrad



S. 3: Transportklinken | Dekadenkontaktsatz

**12. Transportklinken**  
Die Blattfeder darf beim Aufziehen der Fingerscheibe nicht mit dem Zahnrad in Berührung kommen.  
Die Transportklinke muß von der Blattfeder bis gegen ihren Anschlag gedrückt werden.  
Die Höhe der Klinkenspitze ist durch Biegen des Anschlages einstellbar.

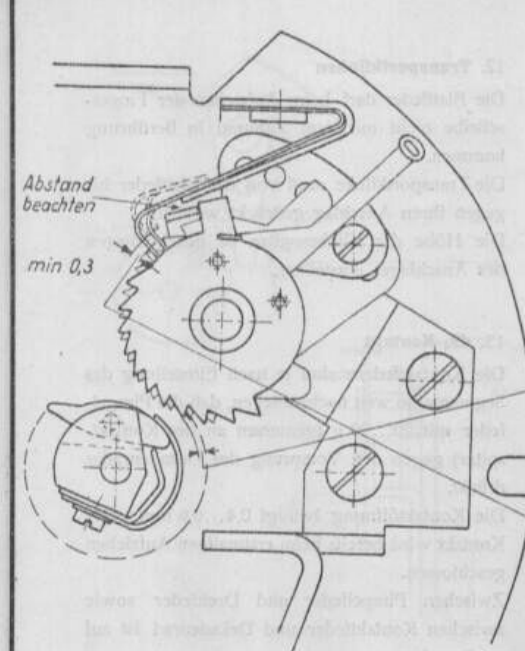
**13. dk<sub>1</sub>-Kontakt**  
Die Kontaktfedern sind je nach Einstellung des Segments so weit nachzubiegen, daß die Pimpelfeder mit 20...30 g (gemessen an der Kontaktspitze) gegen den Vorsprung des Dekadenrades drückt.  
Die Kontaktöffnung beträgt 0,4...0,6 mm. Der Kontakt wird bereits beim erstmaligen Aufziehen geschlossen.  
Zwischen Pimpelfeder und Drehfeder sowie zwischen Kontaktfeder und Dekadenrad ist auf genügend Luftspalt zu achten. Ferner ist der Luftspalt am Biegepunkt zu beachten.

**14. dk<sub>2</sub>-Kontakt**  
Die Pimpelfeder drückt in Ruhelage mit 20...30 g gegen die Ruhekontaktfeder.  
Die Kontaktöffnung zwischen Pimpelfeder und Arbeitskontaktfeder beträgt 0,4...0,6 mm.  
Die Pimpelfeder muß dabei so liegen, daß der Pimpel beim Hereindreihen des Dekadenrades von dem Nocken so weit gehoben wird, daß die Arbeitskontaktfeder sichtbar mitbewegt wird.  
Die Kontaktöffnung zwischen Pimpelfeder und Ruhekontaktfeder beträgt dann 0,4...0,8 mm.  
Der dk<sub>2</sub>-Kontakt wird je nach Einstellung des Dekadensegments beim zweit-, dritt- oder viertmaligen Aufziehen der Nummernscheibe betätigt.

Seite 3  
Fortsetzung Seite 4

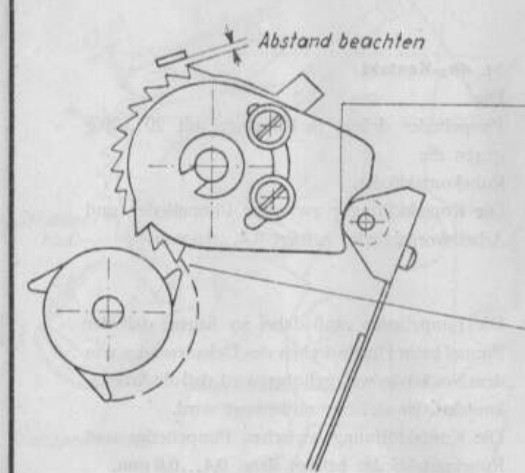
Ausgegeben	Februar 34	VN	42251/5
------------	------------	----	---------

S. 4: Kurvenscheibe und Transportklinke



**15. 0-Rad mit Sperrfeder und Transportklinke**

Die Transportklinke wird je nach Sperrangabe auf der Nummernscheibenachse befestigt. Die Transportklinke für die Kurvenscheibe bleibt inzwischen noch unbefestigt. Die 0-Transportklinke muß den Zahn des 0-Rades mindestens 0,3 mm tief angreifen und je nach dem Aufzugwinkel und der Stellung der Transportklinke um einen oder zwei Zähne transportieren. Im entsperrten Zustande muß die Sperrfeder mindestens 0,3 mm vom Umfang des 0-Rades entfernt sein. Das Einfallen der Sperrfeder in den Zahn erfolgt mit einem sichtbaren Überhub bis max. 0,8 mm.



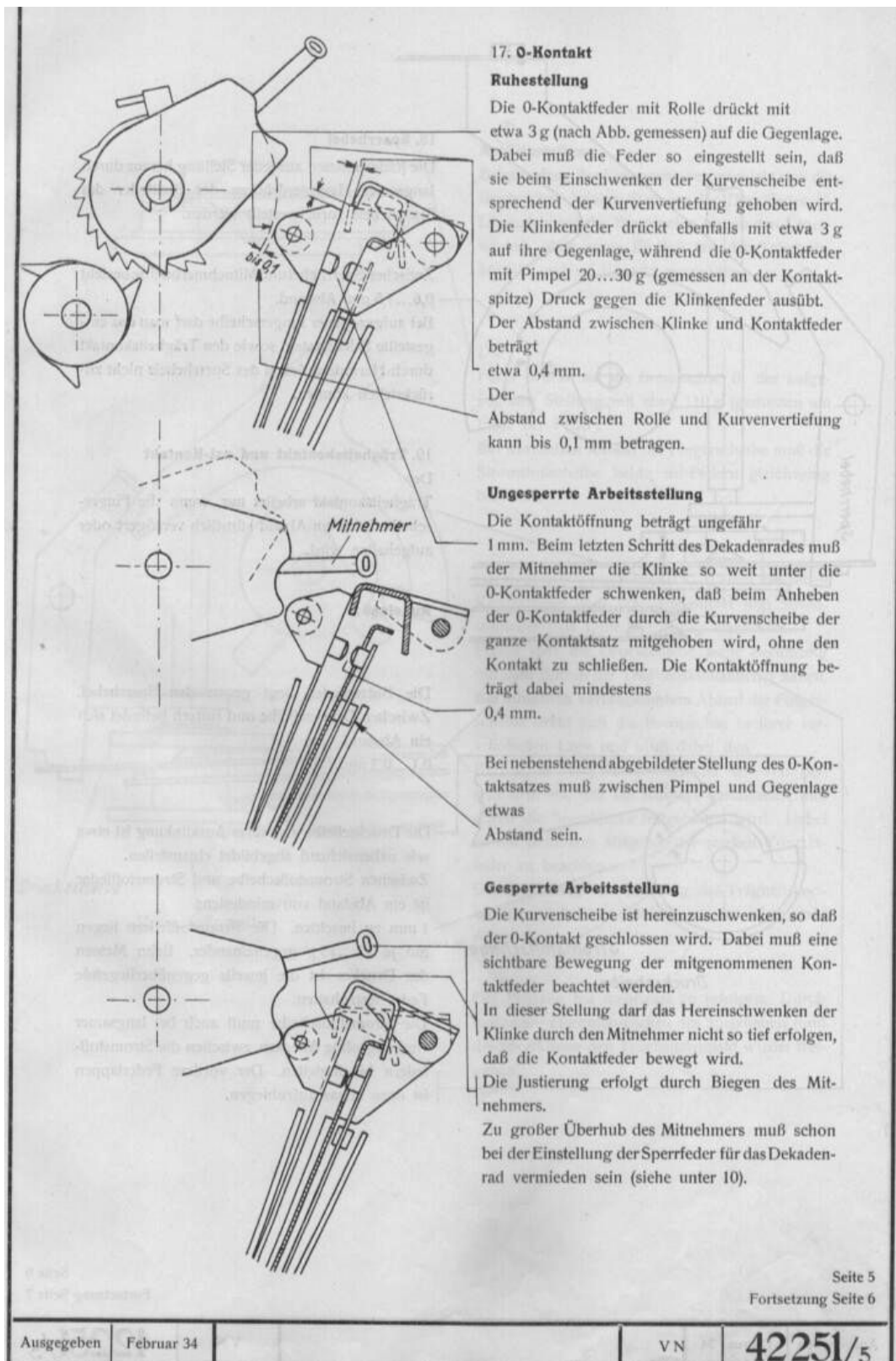
**16. Kurvenscheibe mit Transportklinke**

Der Zahn der Kurvenscheibe muß sich mit dem Zahn des 0-Rades decken. Die Kurvenscheibe muß von der Sperrfeder so in der nebenstehend abgebildeten Stellung gehalten werden, daß die Rolle der 0-Kontaktfeder ungefähr in der Mitte der Kurvenvertiefung zu liegen kommt. Aus dieser Stellung heraus ist auch die Auslösung zu prüfen. Hierzu wird bei ausgelöster Sperrfeder die Kurvenscheibe langsam in ihre Ruhelage geführt. Die Transportklinke wird befestigt und greift bei entsprechender Stellung der Kurvenscheibe mindestens 0,3 mm tief den Zahn der Kurvenscheibe an. Der Transport der Kurvenscheibe erfolgt dann je nach Aufzugwinkel und Stellung der Transportklinke um einen oder zwei Zähne.

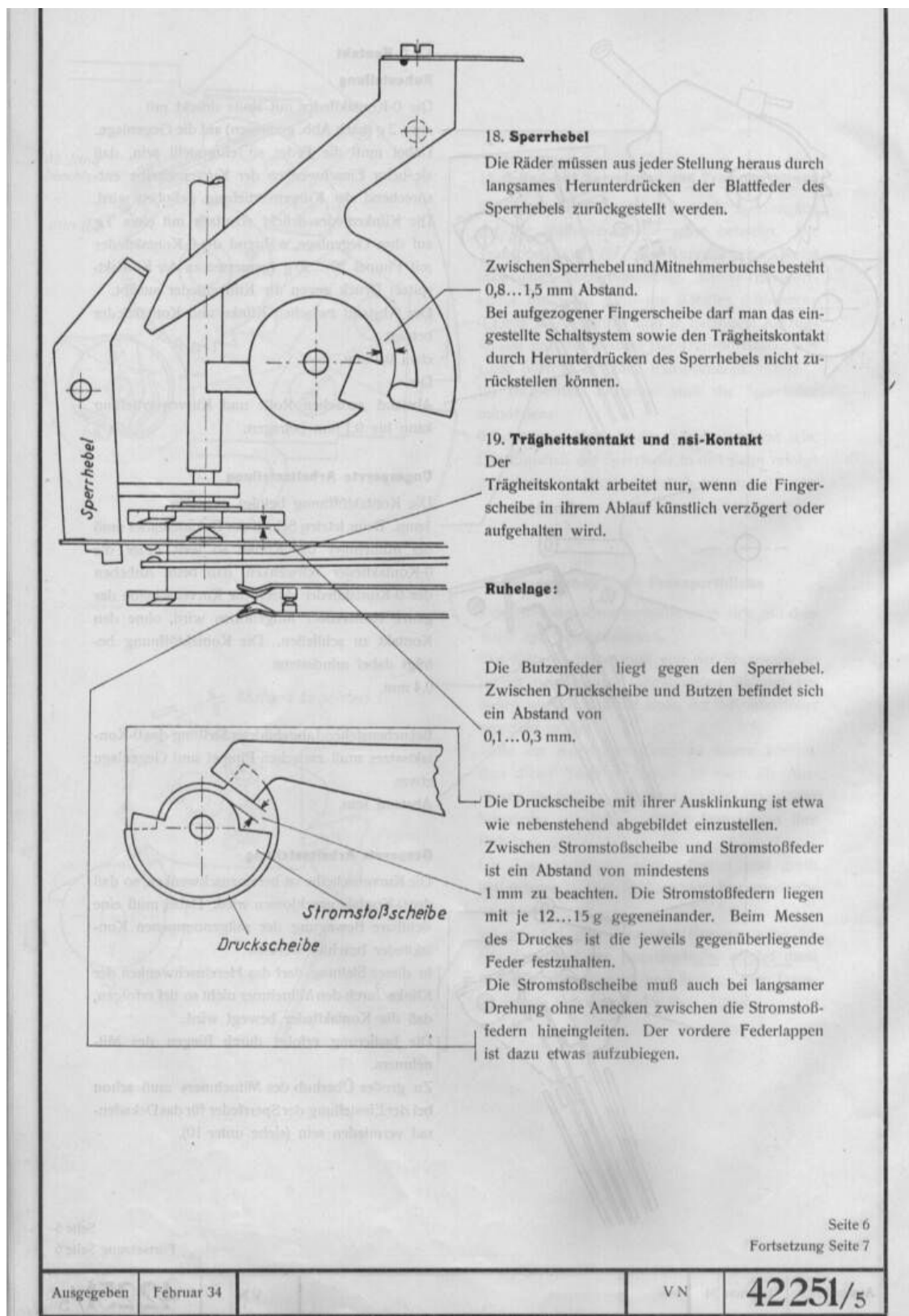
Seite 4  
Fortsetzung Seite 5

Ausgegeben	Februar 34	V N	42251/5
------------	------------	-----	---------

S. 5: Ruhestellung | Ungesperrte Arbeitsstellung

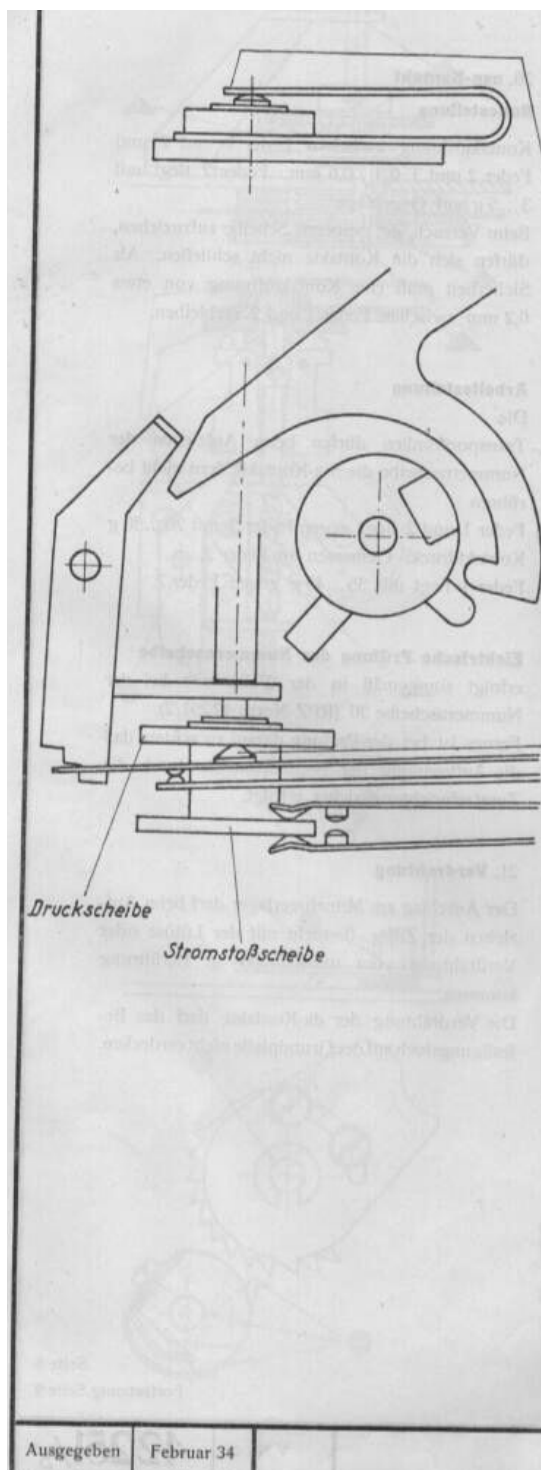


S. 6: Sperrhebel | NSI-Kontakt





S. 7: Arbeitsstellung



**Arbeitsstellung**  
Beim Aufzug der Fingerscheibe verschiebt sich die Bremsachse infolge Wirkung der Druckfeder in Längsrichtung der Bremsachse bis an den Lagerwinkel, ohne einen Einfluß auf den Trägheitskontakt und nsi-Kontakt auszuüben.

Die Feder drückt auf die Bremsachse in der aufgezogenen Stellung mit etwa 110 g (gemessen am Ende der Feder).

**Bei normalem Ablauf** der Fingerscheibe muß die Stromstoßscheibe beide nsi-Federn gleichzeitig berühren.

Die Kontaktöffnung beträgt 0,5...0,7mm. Zwischen Kontaktfeder vom Trägheitskontakt und Stromstoßfeder darf keine Berührung stattfinden. Ferner darf die Druckscheibe keine Berührung mit dem Butzen der Trägheitskontaktfeder haben.

**Bei künstlich verlangsamtem** Ablauf der Fingerscheibe dreht sich die Bremsachse in ihrer verschobenen Lage und muß dabei den Butzen der Trägheitskontaktfeder so weit beiseite drücken, daß der Kontakt geschlossen und durch die Sperrklinke festgehalten wird. Dabei ist ein sichtbares Mitgehen der starken Kontaktfeder zu beachten.

Die Schließung und Sperrung des Trägheitskontaktes muß früher erfolgen, als der nsi-Kontakt öffnet.

Die Prüfung hat mehrmals zu erfolgen. Durch langsames Herunterdrücken des Sperrhebels muß die Sperrklinke den Trägheitskontakt wieder freigeben.

Seite 7  
Fortsetzung Seite 8

Ausgegeben	Februar 34	VN	42251/5
------------	------------	----	---------