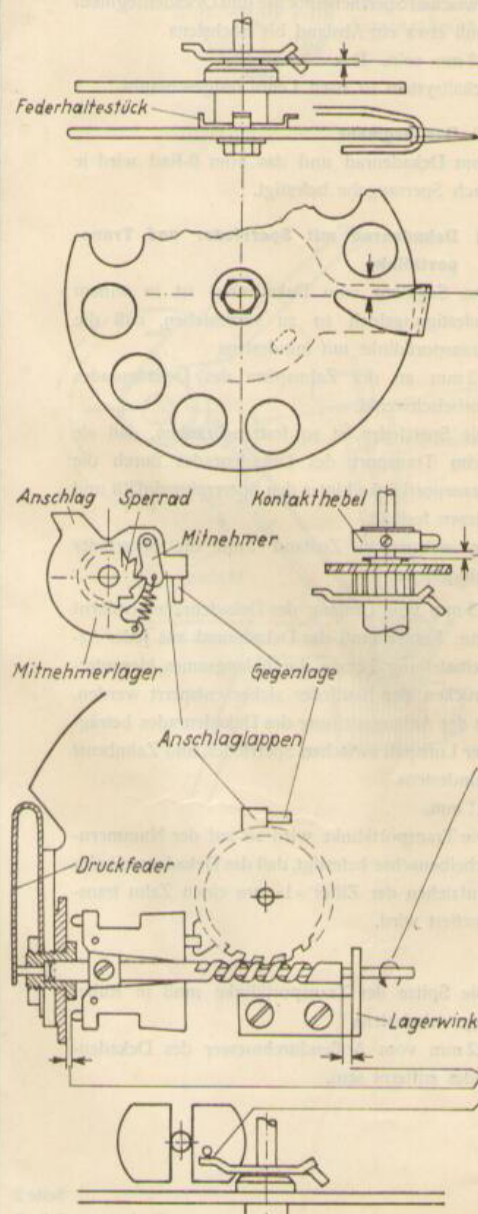
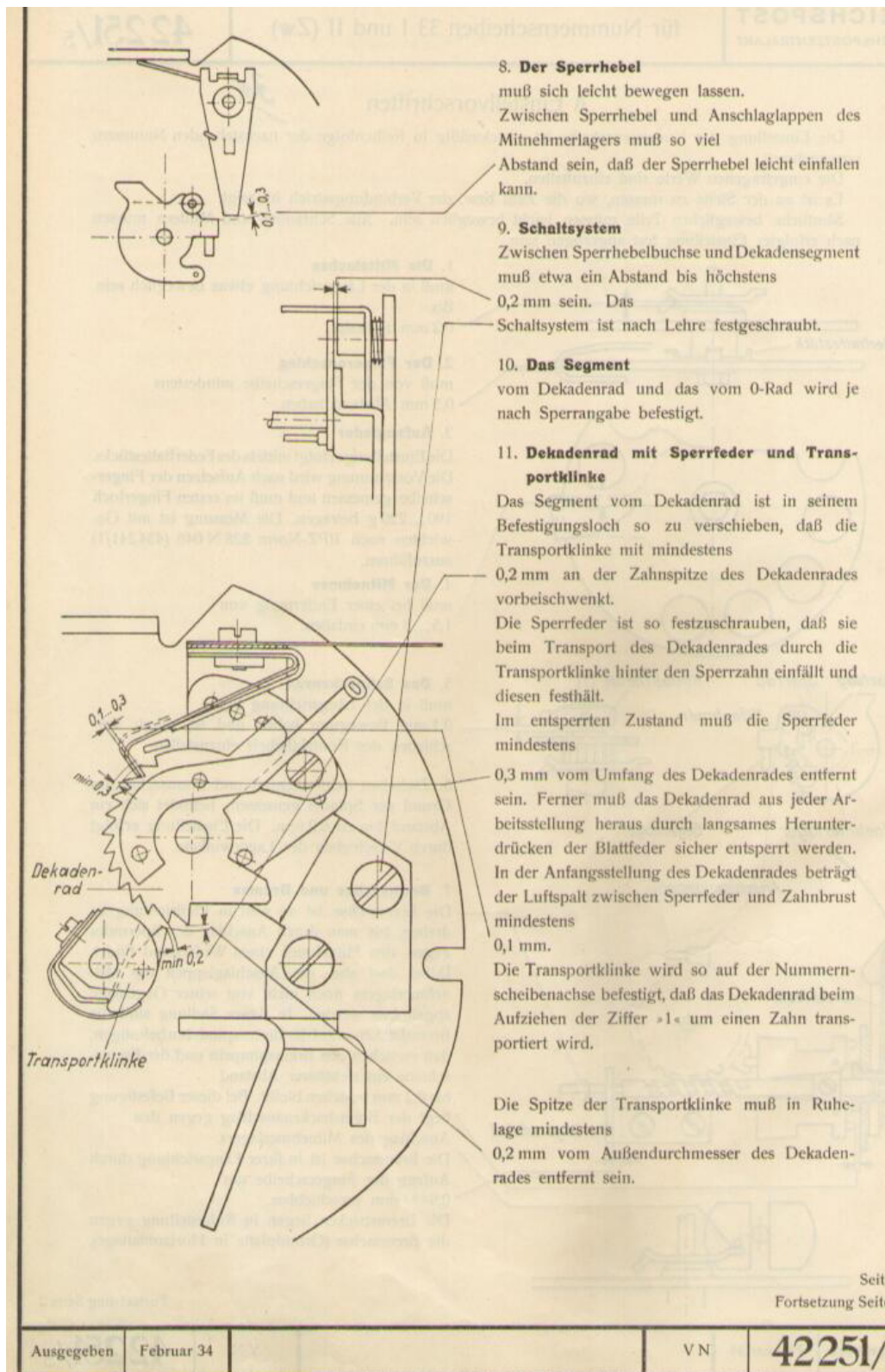


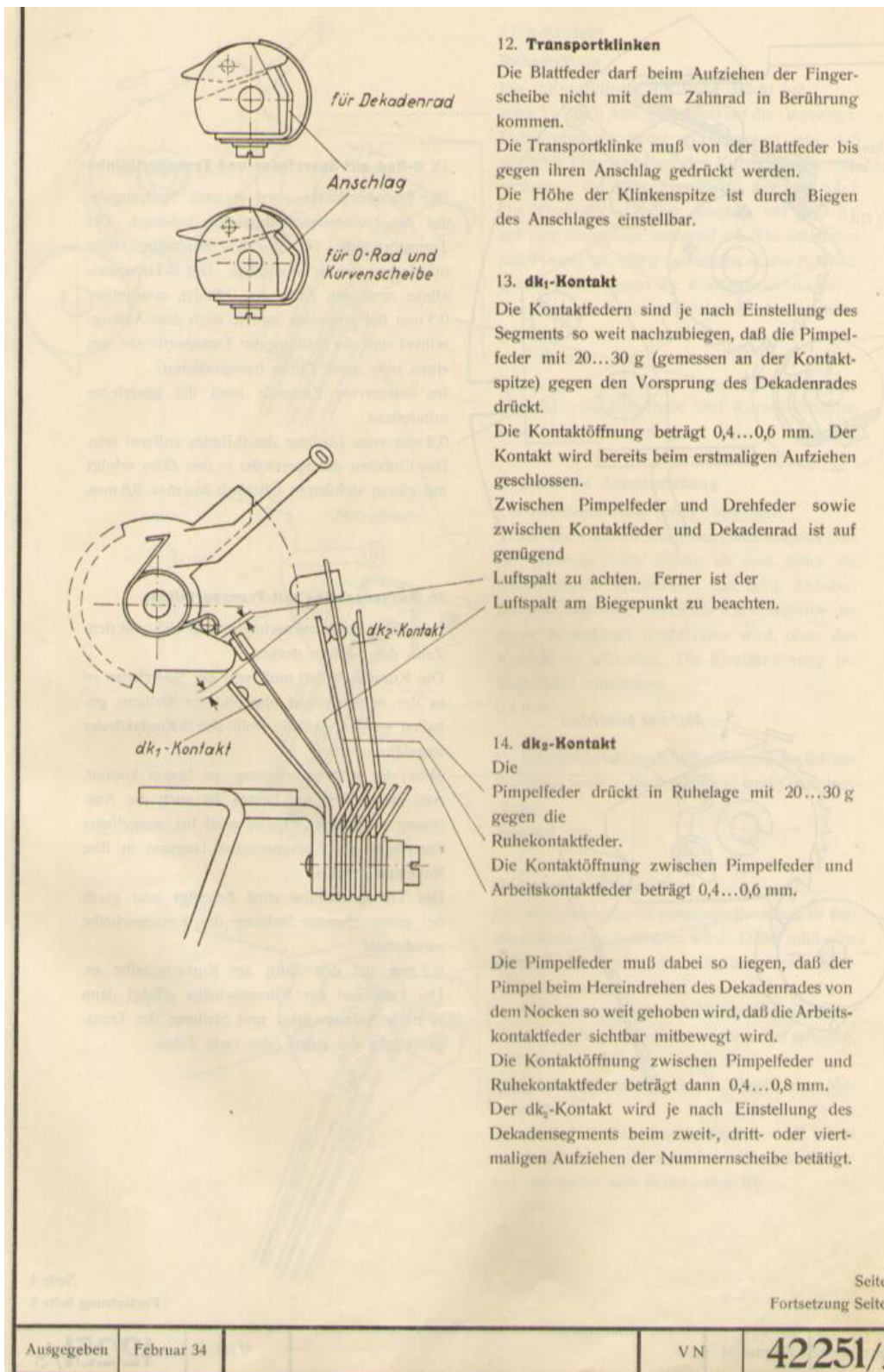
S. 1: Einstellvorschriften | Teile der Nummernscheibe 33 I und II (Zw)

DEUTSCHE REICHSPOST <small>REICHSPOSTZENTRALAMT</small>	Einstell- und Schmiervorschriften für Nummernscheiben 33 I und II (Zw)	RPZ 42251/5
<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 drawing: Federhaltestück, Anschlag, Sperrrad, Mitnehmer, Mitnehmerlager, Gegenlage, Anschlaglappen, Druckfeder, Lagerwinkel, Kontakthebel.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Die Mittelachse muß in der Längsrichtung etwas beweglich sein. Bis 0,2 mm zulässig. 2. Der Fingeranschlag muß von der Fingerscheibe mindestens 0,5 mm Abstand haben. 3. Aufzugfeder 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. 4. Der Mitnehmer muß bei einer Entfernung von 1,5...3 mm einfallen. 5. Das Schneckenrad muß in der Längsrichtung bis 0,1 mm Bewegung haben und ist durch Verschieben des Kontakthebels einzustellen. 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. 7. Bremsachse und Bremse 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 Bremscheibe 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 $0,9 \pm 0,1$ mm verschiebbar. Die Bremsbacken liegen in Ruhestellung gegen die Bremsachse (Grundplatte in Horizontallage). 	
Fortsetzung Seite 2		
Ausgegeben	Februar 34	VN 42251/5

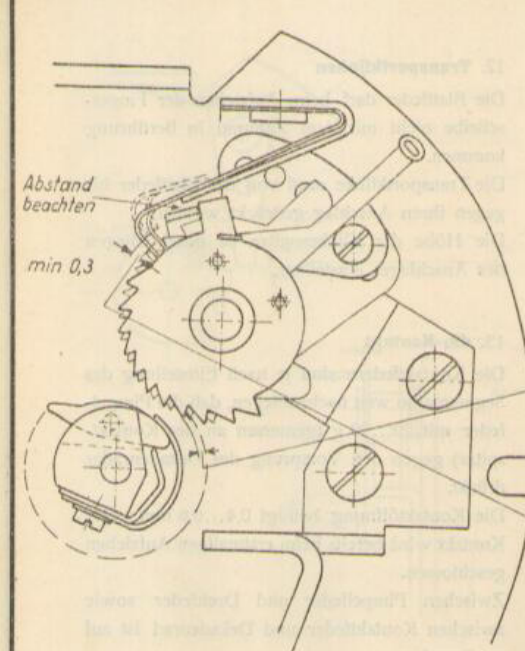
S. 2: Sperrhebel | Schaltsystem | Dekadenrad



S. 3: Transportklinken | Dekadenkontaktsatz



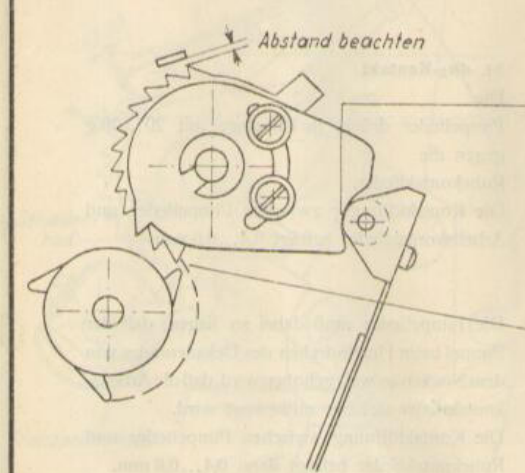
S. 4: Kurvenscheibe und Transportklinke



Abstand beachten
min 0,3

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 entspernten 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.



Abstand beachten

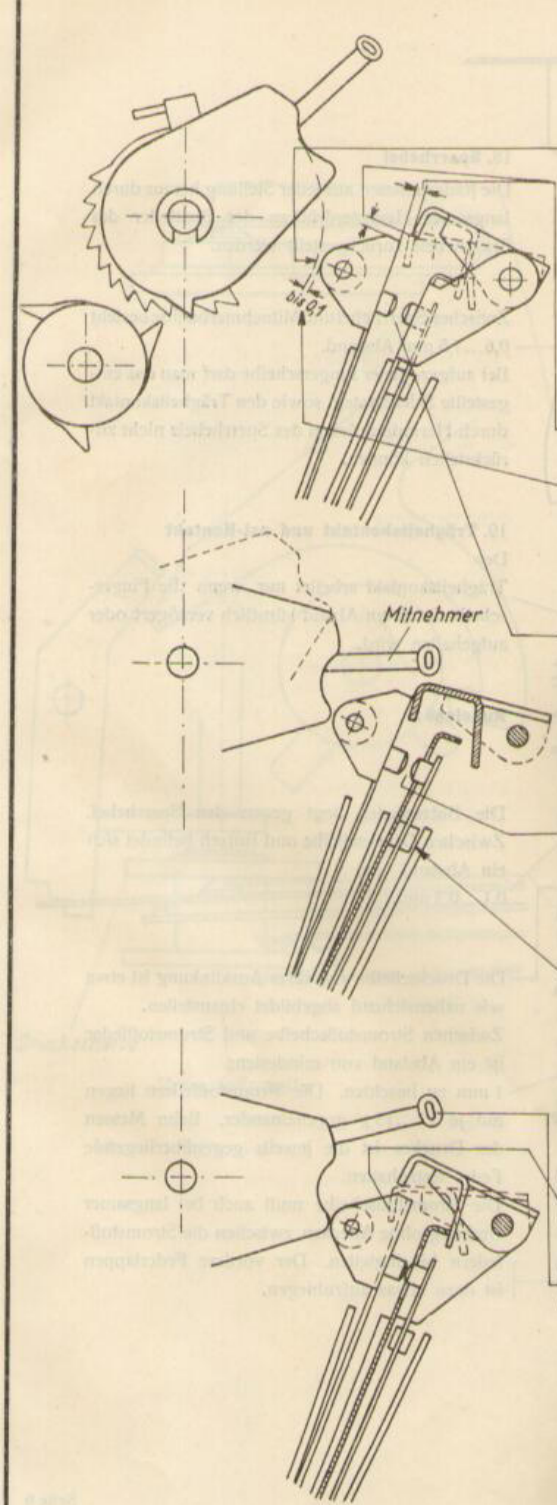
16. Kurvenscheibe mit Transportklinke

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



17. 0-Kontakt

Ruhestellung

Die 0-Kontaktfeder mit Rolle drückt mit etwa 3 g (nach Abb. gemessen) auf die Gegenlage. Dabei muß die Feder so eingestellt sein, daß sie beim Einschwenken der Kurvenscheibe entsprechend der Kurvenvertiefung gehoben wird. Die Klinkefeder drückt ebenfalls mit etwa 3 g auf ihre Gegenlage, während die 0-Kontaktfeder mit Pimpel 20...30 g (gemessen an der Kontaktspitze) Druck gegen die Klinke ausübt. Der Abstand zwischen Klinke und Kontaktfeder beträgt etwa 0,4 mm. Der Abstand zwischen Rolle und Kurvenvertiefung kann bis 0,1 mm betragen.

Ungesperrte Arbeitsstellung

Die Kontaktöffnung beträgt ungefähr 1 mm. Beim letzten Schritt des Dekadenrades muß der Mitnehmer die Klinke so weit unter die 0-Kontaktfeder schwenken, daß beim Anheben der 0-Kontaktfeder durch die Kurvenscheibe der ganze Kontaktsatz mitgehoben wird, ohne den Kontakt zu schließen. Die Kontaktöffnung beträgt dabei mindestens 0,4 mm.

Bei nebenstehend abgebildeter Stellung des 0-Kontaktsatzes muß zwischen Pimpel und Gegenlage etwas Abstand sein.

Gesperrte Arbeitsstellung

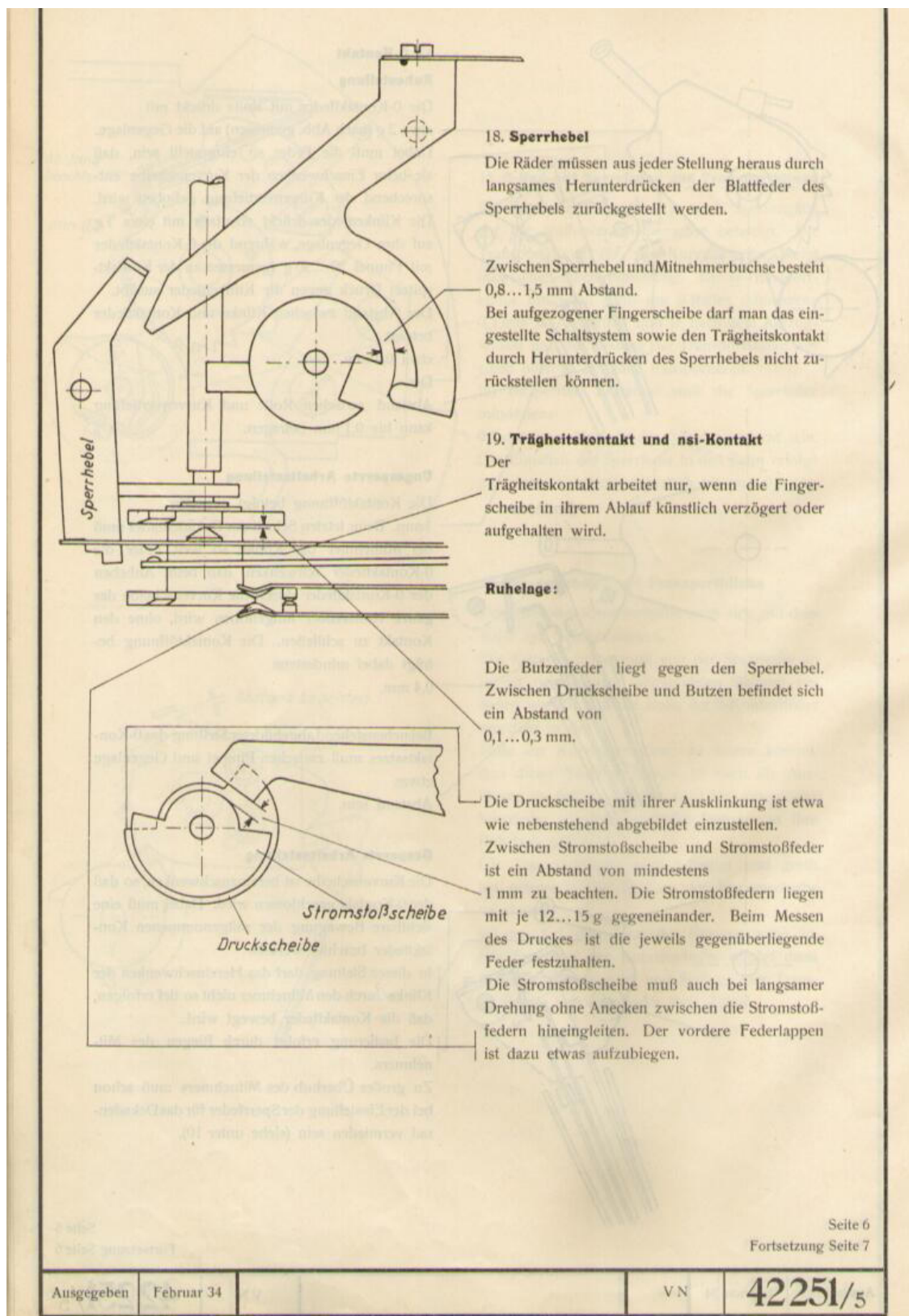
Die Kurvenscheibe ist hereinzuschwenken, so daß der 0-Kontakt geschlossen wird. Dabei muß eine sichtbare Bewegung der mitgenommenen Kontaktfeder beachtet werden. In dieser Stellung darf das Hereinschwenken der Klinke durch den Mitnehmer nicht so tief erfolgen, daß die Kontaktfeder bewegt wird. Die Justierung erfolgt durch Biegen des Mitnehmers. Zu großer Überhub des Mitnehmers muß schon bei der Einstellung der Sperrfeder für das Dekadenrad vermieden sein (siehe unter 10).

Mitnehmer

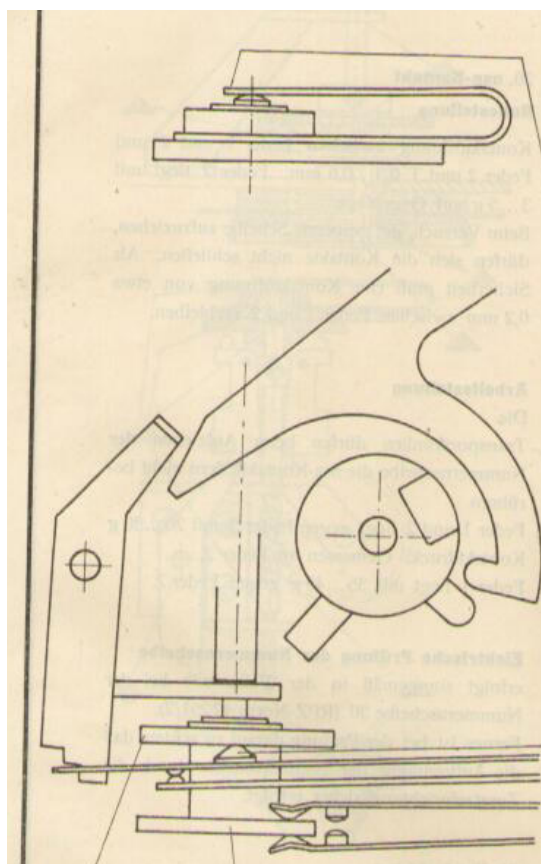
Seite 5
Fortsetzung Seite 6

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

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 verlangsamttem 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.

Druckscheibe
Stromstoßscheibe

Seite 7
Fortsetzung Seite 8

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