



Reparatur-Anweisung

für

Modell CN 1 CRN 1

Reparatur-Anweisung für Modell CN 1 CRN 1

Generalvertretung

für Nordrhein-Westfalen (21a, 21b, 22a)

Bremen (23)

Berlin (1)



HERBERT SCHMIDT
BÜROMASCHINEN

Duisburg-Hamborn · Borussiastraße 40 · Telefon 5 17 01

Berlin-Tempelhof · Bacharacher Str. 8 · Telefon 75 48 54

*Bestellungen für Ersatzteile
erbitten wir immer an unsere Berliner Anschrift*

Inhaltsübersicht

	<u>Seite:</u>
I. Behebung der Fehlerquellen im Schlitten U VII	I/1 - I/6
II. Behebung der Fehlerquellen im Einstellwerk U III	II/1 - II/3
III. Behebung der Fehlerquellen im Kontrollwerk U IV	III/1
IV. Behebung der Fehlerquellen im Einstellwerk U III in Verbindung mit dem Kontrollwerk U IV	IV/1 - IV/3
V. Behebung der Fehlerquellen im linken Werk U V in Verbindung mit der Umdrehungszählwerkwalze U VI	V/1

I. Behebung der Fehlerquellen im Schlitten U VII

In jedem Falle muß der Schlitten U VII aus der Maschine herausgenommen werden. Das geschieht dadurch, daß die Deckschiene Tl.2988 durch das Lösen der Schrauben abgenommen wird. Der darunter befindliche Kulissenanschlag Tl.2987 ist abzuschrauben und mit einer Zange herauszuziehen. Mit dem linken Daumen ist der Mittelschnepper U VII/17 nach unten zu drücken und der Schlitten U VII mit der rechten Hand nach rechts herauszuziehen.

1.) Ursache:

Überschlagen des Schlittens U VII von einer Dezimalstelle zur anderen, durch auftretende Fehler in der Schlitzleiste U I/3 und zwar am Kröpftteil Tl.4060

Beseitigung:

Die Bodenplatte Tl. 233 ist durch das Lösen der 4 Gummifüße und 2 Befestigungsschrauben abzunehmen. Die angeschlagenen Kanten an der Schlitzleiste, am Kröpftteil Tl.4060 und die beiden Fangbügel Tl.4061 und Tl.4062 sind durch Überfeilen der Oberkanten zu beseitigen. Die Anlagefläche der Schlitzleiste (Kröpftteil 4060) ist im selben Verhältnis nachzusetzen, um das ursprüngliche Maß wieder herzustellen. Gegebenenfalls ist bei Ermüdung der Sperrklappenfeder Tl.170 diese nachzuziehen. Sollte der Schlitten U VII trotz dieser Maßnahme doch noch überschlagen, so ist die Schlitzleiste U I/3 durch eine neue Schlitzleiste zu ersetzen.

- 2.) Ursache:
Defekte Ziffernräder U VII/4/5/6
und notwendige Demontage derselben
zum Auswechseln anderer Teile.

Beseitigung:

Die Kulissendecke U VII/20 sowie die beiden Kappen U VII/25 und 26 sind zu demontieren. Danach ist der rechte Schalthebel U VII/27 zu entfernen und der linke Schalthebel U VII/29 mit dem Kupplungshebel U VII/28 über die obere Federrast zu stellen. Nach dem Ausschlagen der Führungsstifte im Fuß der Wellenstützwand U VII/24, dem Entfernen der Sicherungsscheibe von der Ankerwelle Tl.26A an der Wellenstützwand U VII/24 und dem Entfernen der beiden Schrauben am Fuß derselben, ist die Wellenstützwand U VII/24 nach rechts abzuziehen. Anschließend wird das Schlittenlöschsegment U VII/21 mit der Feder Tl.4191 von der Ankerwelle Tl.46A demontiert. Bei CRN-1 Maschinen ist ausserdem der Schwenkhebel U VII/55 mit dem Tastblech Tl.4099 zusätzlich zu demontieren. Die Ziffernräder U VII/4/5/6 müssen von Hand in die Schaulochstellung der Schlittendecke U VII/20 gedreht werden, sodaß an Stelle der "0" die "5" erscheint.

Anschließend werden die 2 Senkschrauben der Lager Tl.50L oder 50R abgeschraubt und in dieser Stellung können die Lager nach aussen ohne Verdrehung, mit der Löschwelle entfernt werden. Ausserdem ist zu beachten, daß bei Demontage der linken Schlittenseite die Glocke U VII/32 abzuschrauben ist.

- 3.) Ursache:
Überschlagen der Ziffernräder
U VII/4/5/6 beim Rechnen.

Beseitigung:

Nach Entfernen der Kulissendecke
U VII/20 und der beiden Kappen
U VII/25 und 26 ist die gleichmäs-
sige Arretierung der Ziffernräder
durch den Entlastungsarm U VII/22
auf die Ankerfedern Tl.784 zu prüfen.
Durch Nachbiegen der Federenden kann
ein gleichmässiger Druck für alle
Anker U VII/30 wieder hergestellt
werden. Weiterhin besteht die Mög-
lichkeit, daß durch großen Verschleiß
der Anker ein Fangen der Ziffernräder
nicht mehr gegeben ist. In diesem Fal-
le sind die abgenutzten Anker durch
neue zu ersetzen (s.Punkt 5).
Auch durch starke Schmutz oder Staub-
einwirkungen kann ein Mitnehmen der
Ziffernräder U VII/4/5/6 eintreten.
Dieser Fehler ist durch Ausbauen der
Ziffernräder U VII/4/5/6 und einer
gründlichen Reinigung derselben zu
beheben.

- 4.) Ursache:
Abnutzung des Zehnerübertragungshe-
bels U VII/11 oder Bruch der Hebel-
feder Tl.4057.

Beseitigung:

In jedem Falle ist der Zehnerübertra-
gungshebel U VII/11 gegen einen neuen
auszuwechseln. Die Zwischenradwelle
Tl.46 ist, nach Entfernen der Kerbstif-
te des Kupplungshebels U VII/28 und
des linken Schalthebels U VII/29 seit-
lich herauszuziehen. Von der Gegenseite
ist eine Welle bis zu der auszuwechseln-
den Stelle nachzuschieben, damit die
Hebel U VII/11 bzw. die Zwischenräder
U VII/8a nicht herunterfallen können.
Die Sicherungsscheiben Tl.4175 sind
von der Hebelwelle Tl.45L oder 47R
abzunehmen, um ein seitliches heraus-
schieben zu ermöglichen.
(Vorsicht: bei linker Welle Tl.45L
auf richtigen Sitz der Glockenhebel-
feder Tl.172 achten).

Zum Auswechseln des Zehnerübertragungshebels U VII/11 ist es weiterhin notwendig, daß die Ziffernräder der betr. Seite mit auszubauen sind.

- 5.) Ursache:
Bruch oder Materialverschleiß des Ankers
U VII/30

Beseitigung:
Nach Demontage des Schlittens wie unter Nr.2) beschrieben, ist die Sicherungsscheibe auf der linken Seite der Ankerwelle Tl.46A zu entfernen. Bei CRN-1 Maschinen muß, bevor eine weitere Demontage erfolgt, die Arretierungsschraube des Abwurfhebels U VII/54 gelöst werden. Danach kann die Ankerwelle Tl.46A nach rechts herausgezogen werden, wobei eine Gegenwelle von der linken Seite nachgeschoben werden muß. In diesem Zustand ist auch das Auswechseln von evtl. gebrochenen Ankerfedern Tl.784 oder 784A vorzunehmen. Bei Montage von CRN-1 Maschinen ist besonders darauf zu achten, daß die Arretierungsschraube des Abwurfhebels U VII/53 wieder mit der Spitze in den eingedrückten Körner der Welle gelangt.

- 6.) Ursache:
Schlittenlöschung geht schwer oder Löschung versagt.

Beseitigung:
Bei der zu schwer gehenden Löschung ist der Fehler in einem zu straffen Sitz der Sperrscheibe Tl.40B in der Führungsbuchse Tl.1243 zu suchen. Nach dem Ausbau der Ziffernräder U VII/4/5/6 ist das 12. und 13. Zwischenrad U VII/8a zu demontieren und die Sperrscheibe Tl.40B nach rechts herauszuschieben. Die Führungsbuchse Tl.1243 ist, sowie die Sperrscheibe Tl.40B, zu säubern und auf leichten Gang zu prüfen.

Beim Versagen der Löschung ist weiterhin der Löschkamm Tl.4072 oder Tl.4073 aus der ausgebauten Löschwelle Tl.48 oder Tl.49 auszuwechseln. Dies geschieht, indem der Verschußring Tl.4074 aus seiner Arretierung ausgehoben und durch Drehung der Nut um 180° in gleicher Stellung des Löschkammes Tl.4072 oder 4073 gebracht wird. In dieser Stellung muß der Verschußring Tl.4074 über die Löschwelle Tl.48 oder Tl.49 gezogen werden und der Führungsring Tl.4075 auf gleiche Weise mit der Feder Tl.151A entfernt werden. Durch Nachschieben des Löschkammes Tl.4072 oder Tl.4073 mit dem Lager Tl.50R oder 50L und Hubring Tl.40DR oder Tl.40DL nach der Lagerseite zu läßt sich der Hubring Tl.40DR oder Tl.40DL abheben und der Löschkamm Tl.4072 oder Tl.4073 aus der Löschwelle herausnehmen. Beim Einbau eines neuen Löschkammes Tl.4072 oder Tl.4073 ist unbedingt darauf zu achten, daß das Maß auf der Innenseite des Mitnehmernockens zur 1. Kante des Löschezahnes am rechten Löschkamm Tl.4072 27,55 mm und bei dem linken Löschkamm Tl.4073 23,85 mm eingehalten wird. Bei Demontage des rechten Löschkammes Tl.4072 ist der Mitnehmerkeil Tl.4076 zu entfernen und das Nullstellrad Tl.32A sowie die Feder Tl.151A abzuziehen.

- 7.) Ursache:
Schlittenlöschung blockiert den Schlitten U VII beim Rechnen.

Beseitigung:
Durch Staub oder Schmutz, als auch durch Ölen der Löschwellen Tl.48 oder Tl.49 ist die Funktion der Löschkämme Tl.4072 oder Tl.4073 nicht mehr gegeben. Die Demontage ist wie unter Punkt 6) vorzunehmen. Danach ist die Wellennut der Löschwellen Tl.48 oder Tl.49 sowie der Löschkamm Tl.4072 oder 4073 gründlich zu reinigen. Bei der Montage sind die Teile mit Talg zu überziehen, wobei auf ein leichtes Gleiten des Kammes in der Nut zu achten ist.

- 8.) Ursache:
Durch Abnutzung der Stützklinke Tl.2927 bei CRN-1 Maschinen läßt sich die Rückübertragung nicht bis auf die Ziffer 9 im Einstellwerk vornehmen.

Beseitigung:
Die Anlagefläche am Aussendurchmesser der Anschlagschraube in der Ankerwelle Tl.4085 ist soweit nachzuarbeiten, daß ein späteres Auslösen der Stützklinke Tl.2927 erfolgt.
Falls der Hub des Löschhebels U VII/21 nicht ausreicht, ist der Anschlag an der unteren Kante des Anschlagnockens nachzuarbeiten.

- 9.) Ursache:
Durch Abnutzung der Funktionsteile wird das Rückübertragungsaggregat U VII/52 nach beendigter Rückübertragung, selbst bei starkem Enddruck, nicht abgeworfen.

Beseitigung:
Unterkante des Anschlagnockens am Löschhebel U VII/21 nacharbeiten.

II. Behebung der Fehlerquellen im Einstellwerk U III

1.) Ursache:

Festsitzen eines Einstellringes Tl.20/1-10 durch Gratbildung am Einstellring Tl.20/1-10 (Kurve) oder ausgeschlagene Klötzchenführungen der Einstellscheibe Tl.19/1-20

Beseitigung:

Bevor mit der Demontage begonnen werden kann, ist der Schlitten U VII, wie unter I in der Einleitung beschrieben, nach rechts herauszuziehen. Weiterhin ist die Bodenplatte Tl.233 abzuschrauben und die Rückwand FM 5 nach oben herauszuziehen. Bevor die Innendemontage erfolgen kann, sind ebenfalls die Befestigungsschrauben für die Maschinendecke Tl.38 zu lösen, um dann selbige abheben zu können.

Danach muß das linke Werk U V/I von der Fundamentplatte I/1 abgehoben werden. Es ist dazu nötig, daß die in der Fundamentplatte U I/1 von unten angeschraubten 4 Zylinderschrauben des linken Werkes U V/I und die Versteifungswelle Tl.2951, welche das linke Werk U V/1 und das rechte Werk U II/2 durch 6-kt.Muttern zusammenhält, gelöst werden. Besonders ist dabei zu beachten, daß die 2 Kerbstifte in der Fußplatte Tl.2090 des linken Werkes U V/1 zurückgeschlagen werden.

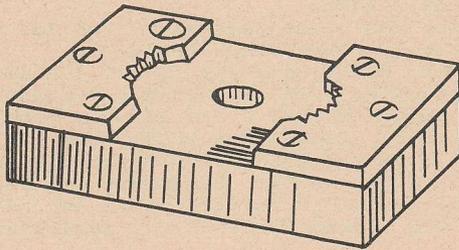
Danach sind die 2 Befestigungsschrauben des Umschaltkurvenstückes U II/15 zu lösen um selbiges von der Umschaltwelle U II/16 abziehen zu können. Nach dieser Demontage kann das linke Werk U V/1 von der Fundamentplatte U I/1 abgehoben werden. Weiterhin sind die Umschaltgabel Tl.4208 und die Zahnräder Tl.4216/4217/4218 zu demontieren.

Um die Einstellwalze herausnehmen zu können, muß das Zahnrad Tl.94D abgezogen, das linke Lager Tl. U II/18 sowie der Sperrherzbock Tl.FM/4 abgeschraubt und die Feder Tl.3086 ausgehängt werden.

Besonders zu berücksichtigen sei noch, um eine richtige Demontage des Einstellwerkes U III vorzunehmen, daß die Einstellringe Tl.20 nach Möglichkeit auf "0" gestellt sind.

Ausserdem ist der Hebelschützer Tl.86R nach vorn aufzubiegen. Bevor eine Demontage des Einstellwerkes U III erfolgt, ist längs des Einstellwerkes U III mit dem Winkel über sämtliche Einstellscheiben U. III/1-10 ein Reissnadelstrich auszuführen, dieser hat den Vorteil, daß eine richtige Montage wieder erfolgen kann.

Zur Demontage des Einstellwerkes U III ist eine kleine Hilfsvorrichtung wie die Skizze zeigt zu verwenden.



Das Einstellwerk U III wird mit der Zahnradseite nach unten senkrecht in die Vorrichtung eingesetzt. Die Vorrichtung ist in den Schraubstock zu spannen und die oben befindliche 6-kt. Mutter Tl.2074

Mutter Tl.2073A zu lösen.

Durch die Hilfsvorrichtung wird die Welle Tl.11 festgehalten, sodaß ein Drehen beim Lösen der Mutter Tl.2073A nicht möglich ist.

Die Kurvenscheibe Tl.3090, die Sperrscheibe Tl.67 und die Einstellscheiben U III/1-10 lassen sich nun von der Welle Tl.11 abziehen. Nach Abschrauben der Deckbleche Tl.22/1-10 lassen sich die Einstellscheibenringe Tl.20/1-10 sowie die Klötzchen Tl.120 aus den Einstellscheiben Tl.19/1-10 herausnehmen. Beim Abheben des Einstellringes Tl.20 ist darauf zu achten, daß der Piston Tl.114, welcher in der inneren Verzahnung eines jeden Einstellringes Tl.20 rastet, nicht herauspringt. Die Einstellringe Tl.20/1-10 sind vorsichtig abzuheben. Die Kurve des Einstellringes Tl.20/1-10 ist zu entgraten. Einstellscheiben mit ausgeschlagenen Klötzchenführungsnuten sind durch neue zu ersetzen.

Bei der Montage der einzelnen Einstellscheiben Tl.20/1-10 sind die Klötzchen Tl.120 leicht einzutalgen.

Nach erfolgter Reparatur wird das Einstellwerk U III wieder montiert, wobei das Ausrichten der einzelnen Einstellscheiben U III/1-10 nach dem Reismadelstrich erfolgen muß. Beim Anziehen der Mutter Tl.2073 ist darauf zu achten, daß sich die gerichteten Einstellscheiben U III/1-10 nicht wieder verdrehen.

III. Fehlerquellen im Kontrollwerk U IV

- 1.) Ursache:
Blockieren der Maschine. Durch Festsitzen der Zwischenräder U IV/5 auf der Kontrollwerkzwischenradwelle U IV/6 kann die Löschung des Kontrollwerkes U IV bzw. Einstellwerkes U III nicht mehr durchgeführt werden. Das Festsitzen dieser Zwischenräder U IV/5 kann durch Rost oder Verschmutzung erfolgt sein.

Beseitigung:

Die Demontage und Montage des Kontrollwerkes U IV aus dem rechten Werk erfolgt auch hier wie unter IV Punkt 8 h) beschrieben, jedoch ohne Demontage der Kontrollwerklöschwelle U IV/7 und der Kontrollwerkschnepperwelle Tl.44. Bevor die Kontrollwerkzwischenräder U IV/5 demontiert werden können, muß der linke Stellring Tl.9C abgezogen werden. Danach ist die Kontrollwerkzwischenradwelle U IV/6 nach rechts herauszuziehen und nach erfolgter Demontage zu säubern. Bei der Montage ist auf genaue Teilung der Kontrollwerkzwischenräder zu achten. Handelt es sich um Abnutzung der Kontrollwerkzwischenräder U IV/5, so sind diese entsprechend auszuwechseln.

- 2.) Ursache:
Defekte Kontrollwerkziffernräder U IV/4

Beseitigung:

Die Demontage des Kontrollwerkes U IV erfolgt wie unter IV/8h) beschrieben und das betr. Kontrollwerkziffernrad ist auszuwechseln.

Bei der Montage des Kontrollwerkes U IV in das rechte Werk U II/2 ist besonders zu beachten, daß alle Kontrollwerkziffernräder U IV/4 auf "0" gestellt sind. Danach ist der Löschhebel U II/5 in Richtung Kurbelbock Tl.4 zu bewegen und das Zahnrad Tl.3024 zur Kontrollwerklöschwelle U IV/7 ist in dieser Stellung in den 1. Zahn des Löschsegmentes U II/7 einzuhängen. Zu beachten ist dabei, daß das Zahnrad Tl.3024 der Kontrollwerklöschwelle U IV/7 nach vorn gedreht wird. Bei richtiger Montage ist dann nur das Zahnspiel zwischen dem Zahnrad Tl. 3024 und dem Löschsegment U II/7 fühlbar.

IV. Behebung der Fehlerquellen im Einstellwerk U III
in Verbindung mit dem Kontrollwerk U IV

- 1.) **Falsche Zahlen im Kontrollwerk U IV und
Einstellwerk U III**
 - a) **Beseitigung:**
Falsche Zahlen im Kontrollwerk und Einstellwerk können dadurch entfernt werden, indem man die Kurbel U II/4 nach minus Richtung ausklinkt, bis im rechten Seitenteil U II/3 des rechten Werkes U II die Walzensperrwelle Tl.42 sichtbar wird. Danach die Walzensperrwelle Tl.42 mit einem spitzen Gegenstand nach links drücken und die angezeigte falsche Zahl in die Einstellscheibe U III/1-10 einstellen. Nach erfolgter Einstellung, Sperrwelle Tl.42 in die Ausgangslage zurückgleiten lassen und Kurbel U II/4 in Ruhestellung bringen. Dann lassen sich die Einstellscheibenringe Tl.20/1-10 wieder auf "0" stellen.
- 2.) **Ursache:**
Durch Abnutzung kann der 2. Zapfen an der Hubstange U II/6 zu kurz sein, was zur Folge hat, daß die T-Stange U II/8 die Kontrollwerkzwischenräder U IV/5 nicht mehr genügend ausklinkt.
 - b) **Beseitigung:**
Rechtes Werk U II demontieren, Hubstange U II/6 ausbauen und dann den 2. Zapfen an der Hubstange U II/6 strecken. Rechtes Werk U II wieder montieren und den Hub wieder einstellen. Die Einstellung erfolgt einmal an der Hubstange U II/6 und einmal an der Kontrollwerkzwischenradwelle U IV/6 in Verbindung mit der T-Stange U II/8. Es ist darauf zu achten, daß die T-Stange U II/8 am Bügel zum Kurbelbock Tl.4A um 2,5 mm einsteht.
- 3.) **Ursache:**
Kontrollwerk U IV steht zu weit nach links
 - c) **Beseitigung:**
Kontrollwerk U IV entsprechend der Einstellwalze U III justieren.
- 4.) **Ursache:**
Die Sperrwelle Tl.42 in der Einstellscheibenwalze U III steht in der Ruhelage mit ihren Einfräsungen zu weit nach links vom Einstellscheibenring Tl.20/1-10
 - d) **Beseitigung:**
Neue Sperrwelle Tl.42 einsetzen und justieren.

- 5.) Ursache:
Die Sperrwelle Tl.42A im Kontrollwerk U IV steht zu weit nach links
- e) Beseitigung:
Die Sperrwelle Tl.42A im Kontrollwerk U IV justieren
- 6.) Ursache:
Kontrollwerkzwischenräder U IV/5 haben durch Verschleiß seitlich zu einander zu viel Spiel
- f) Beseitigung:
Durch Beilegescheiben Spiel beseitigen (Genaue Teilung beachten)
- 7.) Ursache:
Die Kontrollwerkzwischenräder U IV/5 setzen gegen die Einstellscheibenringe Tl.20/1-10
- g) Beseitigung:
kpl.Rechenmaschine in das Werk einsenden.
- 8.) Ursache:
Durch Abnutzung eines Nockens im Kontrollwerkklöschkamm Tl.4084 der Kontrollwerkklöschwelle U IV/7 läßt die Kontrollwerkklöschung aus.
- h) Beseitigung:
Maschinendecke Tl.38 abschrauben, Wellenhalter Tl.4068 am rechten Werk U II/2 und 3 Stellringe Tl.3235 lösen. Danach muß die Verbindungsschraube vom Zwischenhebel Tl.35 zur Kontrollwerkzwischenradwelle U IV/6 und die darunterliegende Befestigungsschraube demontiert werden. Anschliessend sind die 2 Lagerwellen Tl.3213 nach rechts herauszuschieben und das Kontrollwerk kann somit nach oben herausgenommen werden. Um die Kontrollwerkklöschwelle U IV/7 nach rechts herausnehmen zu können, muß die Hülse Tl.4035 zur Kontrollwerkklöschwelle oder der Löschenhalter Tl.3025 gelöst werden. Um nunmehr die Löschwelle herauszuziehen, sind sämtliche Kontrollwerkziffernräder U IV/4 auf "0" zu stellen.

Der abgenutzte Kontrollwerkklöschkamm Tl.4084 ist dann aus der Führungsnut der Kontrollwerkklöschwelle U IV/7 herauszuheben und durch einen neuen Kontrollwerkklöschkamm Tl.4084 zu ersetzen. Das Maß vom 1. Zahn des Kammes bis zum Zahnradbund beträgt 2,85 mm. Ist der neue Kontrollwerkklöschkamm Tl.4084 eingesetzt, so muß dieser wieder mit der Kontrollwerkklöschwelle U IV/7 verstemmt werden. Besonders zu beachten ist, daß der Grund des Kontrollwerkklöschkammes Tl.4084 in der Führungsnut der Kontrollwerkklöschwelle U IV/7 nicht übersteht. Die Montage des Kontrollwerkes U IV in das rechte Werk ist von Seite III/1 letzter Absatz zu entnehmen.

- 9.) Ursache:
Die Löschung kann auch durch Materialverschleiß des Kontrollwerkschnepfers Tl.26 oder Federbruch Tl.150 auslassen.

i) Beseitigung:
Die Demontage und Montage des Kontrollwerkes U IV aus dem rechten Werk U II erfolgt auch hier wie unter IV/8h) beschrieben, jedoch ist die Demontage der Kontrollwerkklöschwelle U IV/7 nicht erforderlich. Die Demontage der Kontrollwerkschnepfer Tl.26 erfolgt durch Herausheben der Sicherungsscheibe Tl.4175 aus der Schnepferwelle Tl.44. Die Schnepferwelle kann dann nach links oder rechts herausgeschoben werden, dadurch ist es möglich, den Kontrollwerkschnepfer Tl.26 auszuwechseln. Die gleiche Demontage ist bei Bruch der Feder Tl.150 zum Kontrollwerkschnepfer Tl.26 durchzuführen.

V. Behebung der Fehlerquellen im linken Werk U V
in Verbindung mit der Umdrehungszählwerkwalze
U VI

1.) Ursache:

Blockieren der Maschine durch Schnepferfederbruch Tl.4125 der Umdrehungszählwerkwalze U VI

Beseitigung:

Die Demontage erfolgt wie unter "Behebung der Fehlerquellen im Einstellwerk S.II/1 Abs.1" beschrieben.

Um die Umdrehungszählwerkwalze herausnehmen zu können, wird die Richtfeder nach Lösen der Befestigungsmutter zurückgeschoben, das Zahnrad Tl.13 sowie das Lager Tl.2630 abgeschraubt.

Die Demontage der Umdrehungszählwerkwalze erfolgt durch Lösen der Mutter Tl.1244. Die entsprechende Scheibe wird durch eine neue ersetzt.

Bei Montage des linken Werkes U V ist besonders zu beachten, daß bei dem Aufsetzen auf die Grundplatte U I der Abwerfbolzen Tl.4183 des Einzahnes U VI/4 der Umdrehungszählwerkwalze U VI in gleicher Richtung mit der Sperrwelle Tl.42 des Einstellwerkes U III im rechten Werk U II steht.

