

Border-, einen oberen und einen unteren Hinterringel (s. Fig. 129 u. 133) verbunden. Die Deckbleche endigen auf der rechten und linken Seite in ein Auge, ihre Oberfläche verbleicht sich mit der der Lauffschwelle. Die Riegel sind aus vertical stehenden Querblechen und Winkeleisen zusammengesetzt.

Einrichtungen zum Schwenken. Der Rahmen ist etwas vor seiner Mitte pivotiert und umfaßt mit einem kastenartigen unter dem mittleren Bodenblech angebrachten hinten offenen Unterbau, dem Pivotkasten, die hohle dicke Pivotsäule, welche mit breiter Fußplatte in das Deck eingelassen ist. Zur größeren Sicherheit ist am Rahmen noch eine vordere und eine hintere Stählerne (Fig. 129 und 133) Klaue mittels Charnierstücke am vorderen bzw. hinteren Bodenblech angebracht. Sie greifen um den als Klauenschiene vorspringenden äußeren Rand der Schwenkschienen. Vorn und hinten hat der Rahmen je ein Paar conische übergreifende Rahmenrollräder aus Stahl mit Metallbuchsen und Schmierlöchern und zur Einlagerung ihrer Achsbolzen (mit flachem Kopf und Splint) unter dem vorderen und hinteren Bodenblech angeschraubte knieförmige Lagerstücke. Die genannten Bodenbleche, welche für die Rollräder seitlich vortreten, sind durch nach oben geführte Blechstreben versteift. Das zur Bewegung des Rahmens in die Seitenrichtung dienende Schwenkwerk (Fig. 129) empfängt seine Drehung mittelst einer durch die Pivotsäule gehenden Welle von dem unterliegenden Deck aus. Zum Eingriff in den Zahnkranz an Deck hat es vorn unter dem Rahmen einen Zahnkranztrieb a. Die Nabe desselben wird vorn durch ein aus Blechen und Winkeleisen gebildetes Lager (mit Metallbuchse) unter dem vorderen Bodenblech, hinten durch ein Lager im Pivotkasten (mit Metallbuchse) gehalten und trägt innerhalb des letzteren das conische Rad b. Mit diesem steht ein conisches Triebrad g im Eingriff, welches auf der durch die Pivotsäule gehenden verticalen Hauptwelle sitzt. Da diese außer dem Schwenken auch zeitweise das Einrennen zu vermitteln hat, so ist das Triebrad g lose aufgestreift, und bedarf es des Eingriffs der über ihm befindlichen Zahnmuffe h, um es zur Theilnahme an der Drehung der Hauptwelle zu zwingen. Für das Eingreifen der Zahnmuffe hat das conische Rad oben einen Kranz von Zähnen. Die Zahnmuffe ist durch Feder und Nute verschiebbar mit der Welle verbunden und läßt sich durch einen sie gabelförmig umfassenden Hebel aus den Zähnen des conischen Rades ausheben. Der Ausrückhebel ist um einen Bolzen an der linken Wand des Pivotkastens drehbar und hat einen Handgriff unter der linken Lauffschwelle.

Die zuerst construirte 30,5 cm Pivotlaffete an Bord S. M. Pz. Kbt. „Wespe“ (Fig. 129) hat außer dem unteren conischen Triebrade noch ein zweites l oben, welches gleichfalls drehbar auf der Hauptwelle sitzt und mit dem conischen Zahnrad b der Zahnkranztriebachse im Eingriff steht. Jedes der conischen Triebräder hat für das Eingreifen der Zahnmuffe h, welche bei dieser Laffete oben wie unten einen Zahnkranz trägt, einen der Muffe zugekehrten Kranz von Zähnen. Je nachdem man nun die Zahnmuffe in das obere oder untere Triebrad eingreifen läßt, kann bei gleichbleibender Drehrichtung der Hauptwelle eine entgegengesetzte Drehung des conischen Rades b und eine entgegengesetzte Schwenkung des Rahmens herbeigeführt werden. Zum Verschieben der Zahnmuffe, also zum Umsteuern der Schwenkbeugung, faßt der auf der Welle l sitzende Hebel k (Fig. 130) an die beiden Zapfen des drehbaren Ringes p,

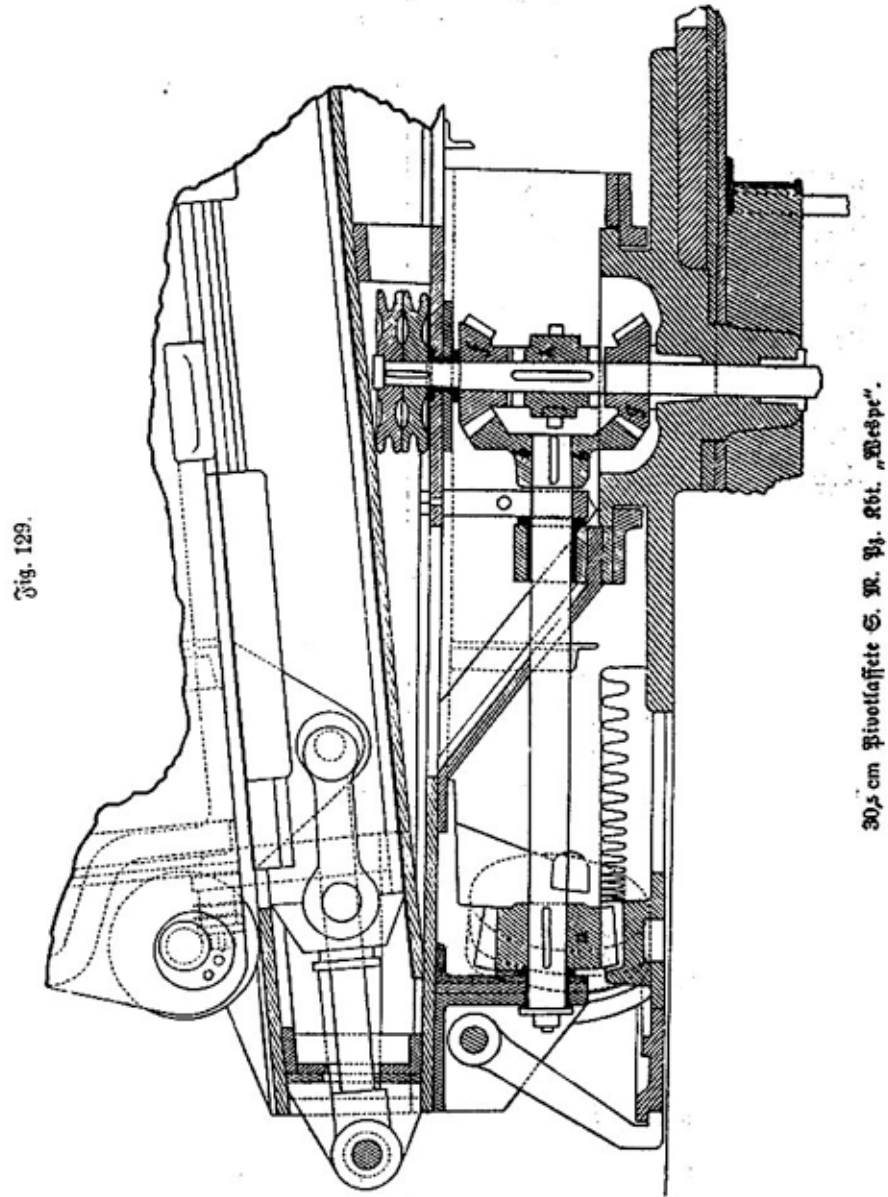


Fig. 129.

30,5 cm Pivotlaffete S. M. Pz. Kbt. „Wespe“.

welcher in einer Nute der Zahnmuffe liegt. Die Welle l, welche ein Lager n auf dem Boden des Pivotkastens (links) und ein zweites o unter dem hinteren