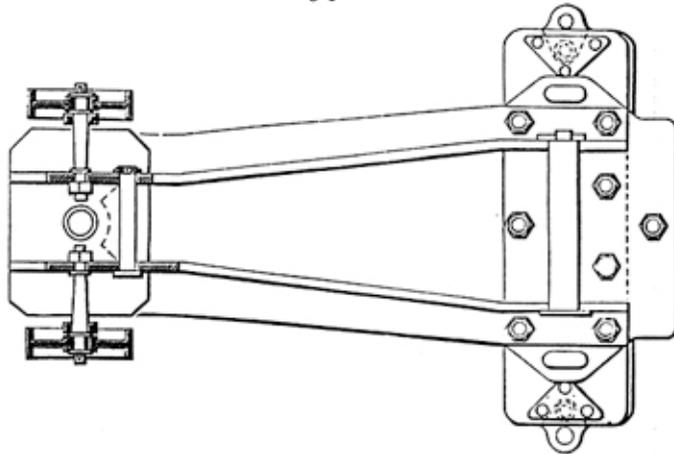


**Rahmen.**

§ 113. Der Rahmenkörper besteht aus den beiden nach hinten etwas divergierenden Längswinkeln, welche durch ein vorderes und hinteres Bodenblech (letzteres aus Stahl) mittelst Nietung verbunden sind. Der vordere und hintere Theil der Längswinkel läuft parallel. Zwischen dem hinteren Theile ist die Oberlafette drehbar befestigt. Der durch die Längswinkel und die Laffetenwände gehende Charnierbolzen ist links durch einen Kopf, rechts durch einen Keil gesichert.

Fig. 163.



Der Rahmen ruht hinten mit einem hölzernen Schleifkloß auf einer breiten in Deck eingelassenen Schwentfchiene, vorn mit seinem vorderen Bodenblech auf dem erhabenen Theil des Pivotlagers. Der Schleifkloß ragt zur Vergrößerung der Stabilität seitlich über die Längswinkel hinaus und ist mit denselben bezw. dem Bodenblech durch Schrauben verbunden. Zum Halten von Seitentaschen bildet das hintere Bodenblech auf jeder Seite ein über die Längswinkel vorstehendes Auge, zum Unterlegen der Handspeichen und zum Ansetzen des Rollhebels ragt es nach hinten über die Längswinkel und ist hier aufgebogen. Für den Rollhebel ist als Stütze eine eingeschraubte Verstärkung mit halbkugelförmiger Ausbuchtung angebracht.

Zum Transport hat der Rahmen vorn zwei eiserne Rahmenrollen mit Bronzebuchsen, deren stählerne Achsen in den zu Lagerstücken aufgebogenen Enden des vorderen Bodenblechs und in den Längswinkeln gelagert und durch Bunde und eine Mutter am Innenende befestigt sind. Die Rahmenrollen tragen in der Gefechtsstellung nicht und werden durch eine Scheibe und Keil (Splint) auf ihren Achsen festgehalten.

Zum Einsetzen des Pivotbolzens hat das vordere Bodenblech in seiner Mitte ein Pivotloch. Um letzteres beim Transport schnell mit dem des Deck in Uebereinstimmung bringen zu können, hat hinter demselben das Bodenblech unten ein bogenförmig ausgerundetes Begrenzungsstück, welches gegen den scheibenförmigen Ansatz des Pivotlagers stößt. Der Pivotbolzen

der 8,7 cm Gelenklafette, aus Stahl, ist mit ringartigem Handgriff und einem rechtsgängigen Schraubengewinde versehen, dessen Gänge an drei Stellen auf je  $\frac{1}{6}$  des Umfangs symmetrisch weggeschnitten sind. Nur der oberste Gang ist voll. Der Pivotbolzen wird in die bronzene Pivotbuchse eingesetzt, welche ein entsprechend weggeschnittenes Muttergewinde hat und in dem mit dem Deck fest verbundenen eisernen Pivotlager eingeschraubt ist. Der eingeschraubte Pivotbolzen wird durch den stählernen Sicherungsstift, welcher durch denselben geht und in ein entsprechendes Loch des Pivotlagers greift, am Losdrehen gehindert. Damit der Stift nicht bei Erschütterungen herauspringt, faßt er mit einem kurzen Gewindeheil oben in den Pivotbolzen.

Zum Zurren ist an jeder Seite des Schleifkloßes ein Zurrblatt angebracht. Die in die Zurrblätter einzusetzenden stählernen Zurrbolzen haben einen Handgriff und ein Schraubengewinde zum Einschrauben in die im Deck und der Schwentfchiene befestigten bronzenen Zurrbuchsen.

**Die hydraulische Bremse.**

§ 114. Zum Hemmen des Rücklaufs dient eine einfache hydraulische Bremse. Dieselbe besteht aus dem Bremszylinder mit Glycerinfüllung und dem Bremskolben mit der Kolbenstange.

Der stählerne Bremszylinder ist unten durch den Cylinderboden, oben durch die Cylinderkappe geschlossen. Beide Theile sind aus Schmiedeeisen gefertigt und auf den Zylinder aufgeschraubt. Der Cylinderboden ist durch einen stählernen Charnierbolzen, der durch zwei seitliche Lappen unten am Boden und durch die verticalen Schenkel der Längswinkel geht, vorn am Rahmen drehbar befestigt. Die Cylinderkappe ist in ihrer Achsrichtung für die Kolbenstange durchbohrt und mit einer Stopfbuchse versehen. Die Dichtung erfolgt durch drei Lederscheiben, welche zwischen der bronzenen Grund- und Pressscheibe liegen, und durch eine Ledermanschette. Zum Füllen des Zylinders befindet sich oben in der Cylinderkappe das durch eine messingene Fülllochschrabe mit vierkantigem Kopf verschließbare Füllloch. Unter dem Bunde der Schraube liegt zum Dichten ein kleiner Lederring. Der Cylinderboden hat unten ein Abflußloch, das durch die messingene Abflußschraube verschließbar ist.

Der Bremskolben ist eine cylindrische Bronzescheibe mit vier cylindrischen Durchströmungslöchern. In ihn ist die stählerne Kolbenstange eingeschraubt. Das obere Ende derselben geht durch das Bodenblech der Oberlafette hindurch und ist durch einen stählernen Charnierbolzen mit einem stählernen Einsatzstück verbunden. Letzteres greift mit seinem Vorder- und Hinterende über die Verticalschenkel zweier Stahlwinkel, die das Bodenblech versteifen, und ist durch eine Schraube mit jedem derselben verbunden.

Die Kolbenstange ist nach unten über den Kolben hinaus verlängert, um die Verschlussplatte zum Kolben aufzunehmen. Diese schiebt sich beim Niedergang des Kolbens gegen die untere Fläche desselben, schließt dadurch die Kolbenlöcher und mildert so den Stoß beim Zurücksinken des Rohres nach dem Schuß. Beim Aufwärtsbewegen des Kolbens ruht die Verschlussplatte auf der am unteren Ende der Kolbenstange befindlichen Mutter und gestattet dem Glycerin den ungehinderten Durchgang durch die Kolbenlöcher.