

## Der Revolver M. 70/74.

Die Hauptteile des Revolvers M. 70/74 (Fig. 46—53) sind:

Der Lauf  $L$ , der Zylinder  $C$  und das Schloß mit dem Abzug; als Träger sämtlicher Teile dient das den Schaft vertretende Gehäuse  $a$ , welches rückwärts in einen Griff  $G$  übergeht.

Der **Lauf**  $L$  (Fig. 46 und 47) ist zylindrisch, rückwärts entsprechend verstärkt und mit einem Ansätze  $k$  zur Verbindung mit dem Gehäuse versehen; vorn befindet sich das Visierkorn  $h$  und rückwärts ein Stöckelabsehen  $i$ , welches mit seinem Fuße in eine trapezförmige Nut eingeschoben ist. Die Bohrung hat das Kaliber von 11 mm und 6 rechteckige Züge mit konstantem Drall.

Der Lauf ist auf die Zylinderachse aufgeschraubt und wird durch die Laufbefestigungsschraube  $D$  mit dem Gehäuse verbunden.

Der **Zylinder**  $C$  (Fig. 46 und 47) ist um die in die Stoßplatte  $b$  des Gehäuses eingeschraubte Zylinderachse  $f$  drehbar und enthält sechs Laderäume  $c$  (Fig. 47). Die letzteren sind symmetrisch um die Achsenbohrung angeordnet, im Innern nach der Form der Patrone ausgedreht und rückwärts mit dem Wulstlager versehen. Der Zylinder besitzt rückwärts eine ringförmige Verstärkung  $t$ , an deren Oberfläche sich sechs symmetrisch angeordnete Warzen  $v$  befinden, welche die Fixierung des Zylinders beim Schusse bewirken.

An der rückwärtigen Zylinderfläche ist um das Achsenloch der Zahnkranz mit sechs Zähnen angeordnet, in welche der Zylinderhebel des Züngels behufs Drehung des Zylinders eingreift. Eine kreisförmige, zur Zylinderachse konzentrische Nut erlaubt die Drehung des Zylinders auch bei vollkommen niedergelassenem Hammer.

Das **Gehäuse** wird aus der Stoßplatte  $b$  und den zwei Seitenwänden  $a$  gebildet, zwischen welchen die Schloßteile eingesetzt sind. Rückwärts übergeht das Gehäuse in das bügelartig geformte Gehäuseband, welches im Vereine mit zwei daran befestigten Nußholzschalen den Griff  $G$  bildet.

Die Stoßplatte  $b$  dient dem Zylinder als Stütze und schließt die Laderäume rückwärts ab; sie ist rückwärts entsprechend verstärkt und im oberen Teile mit dem Zündstiftloch und seitwärts mit einem Ladeausschnitt versehen. In der Mitte der Stoßplatte ist das Lager für den Zahnkranz des Zylinders; links seitwärts dieses Lagers befindet sich ein länglicher Ausschnitt, in welchem sich das obere Ende des Zylinderhebels beim Spannen und Niederlassen des Hammers nach auf- und abwärts bewegt.

Der Ladeausschnitt der Stoßplatte gestattet das Einführen der Patronen in die Laderäume; derselbe wird mittels einer um ein Scharnier drehbaren Ladeklappe  $d$  geschlossen, wobei letztere durch eine an der Stoßplatte befestigte Feder  $e$  fixiert wird.

Die Zylinderachse ist in die Stoßplatte eingeschraubt und überdies durch eine von rückwärts eingesetzte Schraube versichert; in der Längenmitte der Zylinderachse ist eine Lamellenfeder eingesetzt, welche den ruhigen Gang des Zylinders bei dessen Drehung vermittelt. Auf das freie, mit Schraubengewinden versehene Ende der Zylinderachse wird der Lauf geschraubt.

Das **Schloß**, ein gewöhnliches Hammerschloß, dient als Abfeuerungsvorrichtung und enthält auch die Drehvorrichtung für den Zylinder.

Der Hammer (Fig. 48), ist um eine Schraube drehbar und mittels eines Kettengliedes  $m$  mit der im Gehäusebande gelagerten Schlagfeder  $n$  (Fig. 47) verbunden. An der Hammerscheibe befindet sich der Arm  $l$  mit der Spannrast, ferner ein Einschnitt  $t$  für den Hammerhebel. Der Hammerkopf trägt den Zündstift und übergeht nach rückwärts in den Hammerschweif.

Das Zügel (Fig. 49) ist zwischen den Gehäusewänden um die Zügelachse drehbar und im oberen Teile mit dem Stangenschnabel  $o$ , dem Zügelansatz  $r$ , dem Zügelstollen  $q$  und dem sanft verlaufenden Einschnitt  $y$  versehen. In den Scharnieransatz  $p$  des Zügelns ist

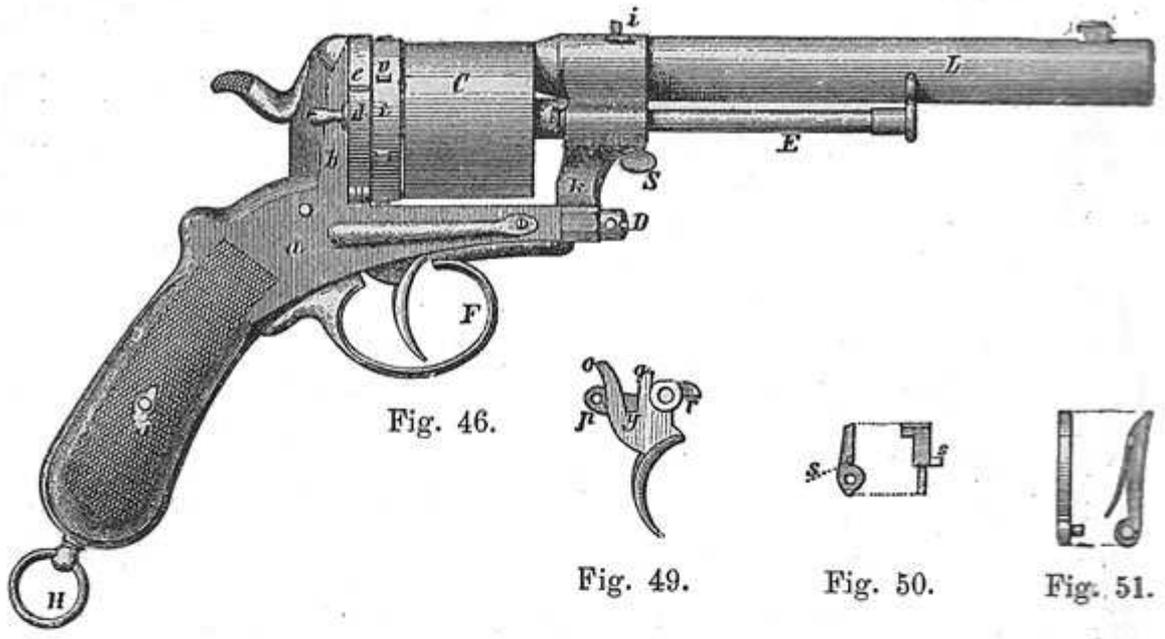


Fig. 46.



Fig. 49.



Fig. 50.



Fig. 51.

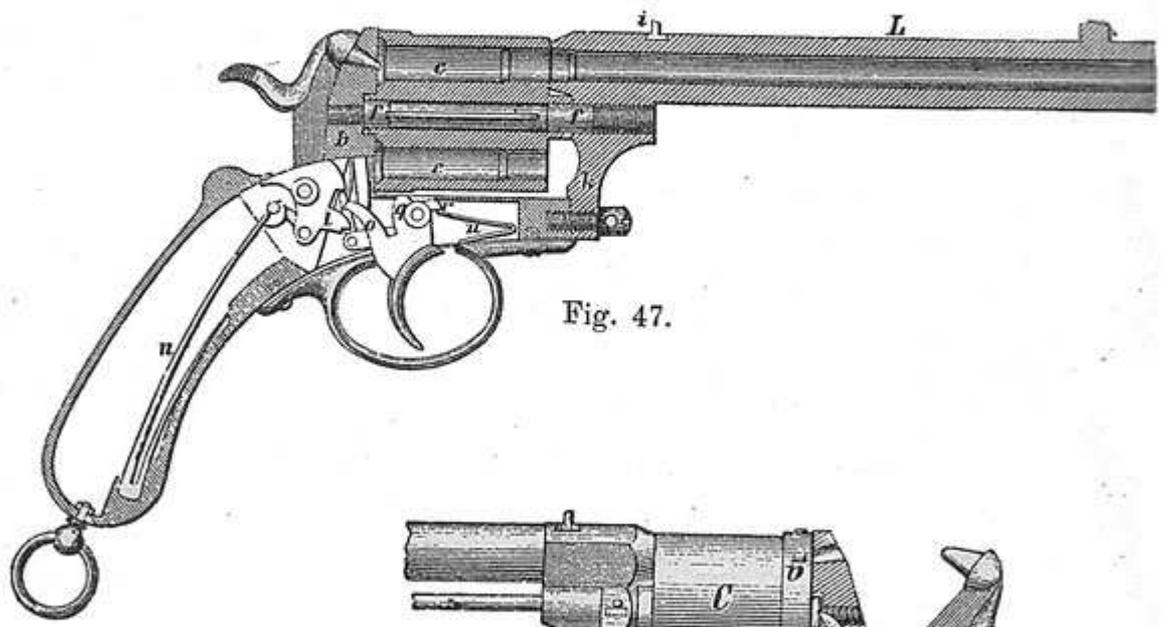


Fig. 47.

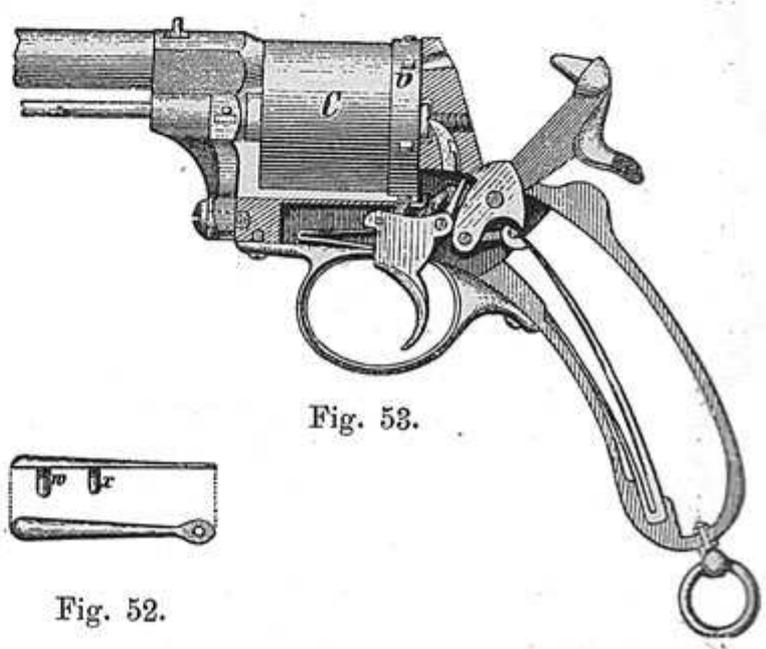


Fig. 53.



Fig. 48.

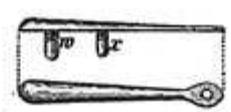


Fig. 52.

der Hammerhebel (Fig. 50) und der Zylinderhebel (Fig. 51) derart eingesetzt, daß der Zapfen des Zylinderhebels die gemeinschaftliche Drehachse bildet. Das obere Ende des Zylinderhebels greift durch den länglichen Ausschnitt der Stoßplatte in den Zahnkranz des Zylinders ein; eine an der rückwärtigen Seite des Zylinderhebels befestigte Feder lehnt sich gegen den Ansatz  $s$  des Hammerhebels und drückt den Zylinderhebel nach vor-, den Hammerhebel nach rückwärts. Unter dem Zügelansatz  $r$  des Zügels liegt die zweiarmige Zügel Feder  $u$  (Fig. 47).

An der rechten Seite des Gehäuses ist die plattenförmige Sperrfeder (Fig. 52) befestigt; sie ist mit zwei Warzen  $w$  und  $x$  versehen, welche durch zwei Ausnehmungen im Gehäuse in das Innere desselben eintreten, wobei die Warze  $x$  in die Rinne  $y$  des Zügels, die Warze  $w$  an den Hammerarm  $l$  gelangt.

Wenn der Hammer ganz herabgelassen ist (Fig. 47), so liegt der Zündstift in dem Zündstiftloch der Stoßplatte, der Hammerarm  $l$  unter dem Stangenschnabel  $o$  des Zügels, der Zylinderhebel greift in einen Zahneinschnitt des Zahnkranzes und der Hammerhebel in den Einschnitt  $t$  der Hammerbrust ein; die Schlagfeder ist abgespannt, die Sperrfeder aber durch den Druck des Hammerarmes auf die Warze  $w$  nach außen gepreßt, d. h. gespannt.

Wird der Hammer zurückgezogen, so hebt der Hammerarm den Stangenschnabel und dreht das Zügel um die Zügel schraube, wodurch auch der Zylinderhebel in die Höhe steigt und infolge des Druckes auf den Zahn des Zahnkranzes den Zylinder von links nach rechts dreht; sobald der Hammeransatz die Warze  $w$  der Sperrfeder passiert hat, springt diese ein und die nunmehr unter dem Hammerarm liegende Warze  $w$  verhindert die Rückdrehung des Hammers; das Schloß ist in die **Ruherast** (Sicherheitsrast) gespannt. Beim weiteren Zurückziehen des Hammers geht die Drehung des Zügels und des Zylinders fort, die Schlagfeder und die Zügel Feder (letztere durch den Druck des nach abwärts gehenden Zügelansatzes) werden gespannt und die Sperrfeder wird infolge der Verflachung der Rinne  $y$  des Zügels, in welcher die Warze  $x$  der Sperrfeder schleift, nach außen gedrückt; sobald der Hammerarm  $l$  den Stangenschnabel passiert hat, fällt der letztere in die Spann rast des ersteren ein und verhindert die Rückdrehung des Hammers; das Schloß ist in die **Spannrast** gespannt (Fig. 53). Hierbei ist der Zügelstollen  $q$  durch eine Ausnehmung im Gehäuse gegen den Zylinder vorgetreten und verhindert dadurch, daß eine der sechs Warzen  $v$  am Umfange des Zylinders an denselben stößt, die Weiterdrehung des Zylinders; da auch die Rückdrehung durch den Zylinderhebel gehemmt ist, so ist der Zylinder genau in der Lage, in welcher sich ein Laderaum in der Verlängerung der Laufbohrung befindet, unverrückbar festgehalten. Die Warze  $w$  der Sperrfeder ist gänzlich nach außen getreten und hemmt die Rückdrehung des Hammers nicht; die Waffe ist zum Abfeuern bereit (Fig. 53).

Das Abfeuern geschieht durch einen Druck auf das Zügel, wodurch eine weitere Drehung des Zügels nach aufwärts und somit das Austreten des Stangenschnabels aus der Spann rast des Hammerarmes bewirkt wird; dadurch wird der Hammer frei und schlägt infolge des Ausschneffens der Schlagfeder nach vorwärts, wobei die Spitze des Zündstiftes die Kapsel im Patronenboden trifft.

Beim Aufhören des Druckes auf das Zügel führt die Zügel Feder das Zügel in die ursprüngliche Lage zurück, wobei der nach abwärts gleitende Zylinderhebel unter den nächsten Zahn des Zahnkranzes einfällt und der zurücktretende Zügelstollen die Drehung des Zylinders frei gibt; die Warze  $x$  der Sperrfeder gelangt in den tieferen Teil der Rinne  $y$  und die Warze  $w$  kommt an den Hammerarm zu liegen.

Die Einrichtung des Schlosses erlaubt auch das Spannen des Hammers und damit das Abfeuern durch einen stärkeren, fortgesetzten Druck auf das Zügel (Zügelspannung).

Dieses erfolgt dadurch, daß bei der Drehung des Zügels nach aufwärts der in den Einschnitt  $t$  des Hammers greifende Hammerhebel den Hammer zur Drehung nach rückwärts veranlaßt, bis die untere Kante des Hammerhebels an die Scharnierwand des Zügels anstößt

und die weitere Drehung des ersteren nach rückwärts verhindert; dadurch tritt der Hammerhebel aus dem Einschnitte *t* heraus, worauf der frei gewordene Hammer sofort niederschlägt. Bei diesem Hammerspannen geht das Drehen und Feststellen des Zylinders sowie das Spiel der Sperrfeder genau in derselben Weise vor sich, wie beim Spannen des Hammers durch den Druck auf den Hammerschweif. Nach jedem Schusse muß der Druck auf das Zügel nachgelassen werden, damit das Zügel für den nächsten Abzug in seine ursprüngliche Lage zurückgeführt werde.

Zur **Garnitur** des Revolvers gehören: der Entladestock *E* (Fig. 46) samt der Sperrvorrichtung, die Laufbefestigungsschraube *D*, der Griffbügel *F*, die Schaftschraube und der Tragring *H*.

Der Entladestock *E* dient zum Entladen des Revolvers und zum Ausstoßen der Patronenhülsen; derselbe ist vorn mit einer gabelförmigen Platte und rückwärts mit einer Grenzschraube versehen.

Der Entladestock kann nach der Längenrichtung des Laufes verschoben werden und erhält seine Führung in der hierfür bestimmten Durchlochung der Laufverstärkung und durch die gabelförmige Platte. Die Grenzschraube verhindert das vollständige Herausziehen desselben.

Die Sperrvorrichtung besteht aus der Sperrfeder, welche rückwärts an die Laufverstärkung angeschraubt und vorn mit einem Zapfen versehen ist, ferner aus der Flügelschraube *S*. Durch Anziehen der letzteren wird der Zapfen in eine Auskehlung des Entladestockes gedrückt und letzterer dadurch festgehalten. Nach dem Lüften der Flügelschraube kann der Entladestock nach rückwärts geschoben werden.

Die Laufbefestigungsschraube *D* dient zur Verbindung des Laufes mit dem Gehäuse.

Der Griffbügel dient zum Schutze des Abzuges; er schließt das Gehäuse nach unten ab und ist mittels der beiden Griffbügelschrauben am Gehäuse befestigt.

Die Schaftschraube mit den beiden Plättchen verbindet die beiden hölzernen Schaftteile. Der Tragring ist für das Anbringen der Revolveranhängschnur bestimmt; derselbe ist mittels eines Klobens samt Schraubenmutter an dem Gehäuseband befestigt.

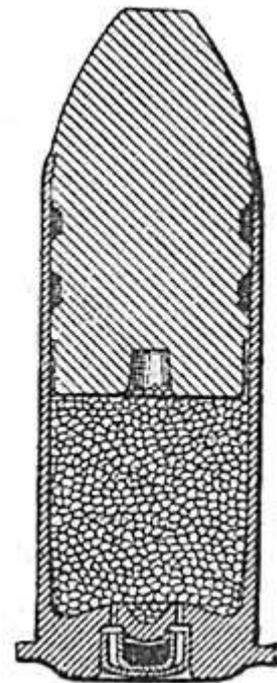
Die **Revolvermunition** umfaßt scharfe Patronen und Exerzierpatronen. Die scharfe Patrone M. 82 (Fig. 54) besteht aus der Patronenhülse, der Pulverladung, der Kapsel und dem Geschosse.

Die Patronenhülse, aus Messing gezogen, besitzt den vorstehenden Bodenwulst und in der Bodenhöhlung die Kapsel. Die Pulverladung besteht aus Gewehrpulver M. 81. Das Geschos, aus Hartblei ohne Mantel, ist unmittelbar auf die Pulverladung aufgesetzt und an der Außenfläche mit einer Fettauhe überzogen.

Die Exerzierpatrone erhält an Stelle des Geschosses einen Flußdeckelpfropf.

Die scharfen Patronen M. 82 sind zu je 15 Stück in ein steifes Papierpaket verpackt. 156 Pakete werden in einem Gewehrpatronenverschlag verpackt.

Der Revolver ist derart eingeschossen, daß die Visierlinie in der Entfernung von 50 Schritt von der Flugbahn des Geschosses geschnitten wird. Die richtige Lage des Stöckelabsehens wird durch eine Strichmarke ersichtlich gemacht, welche teils in den Fuß des Absehens, teils in die obere Fläche des Laufes eingeschlagen wird.



## Zerlegen und Zusammensetzen des Revolvers.

Beim Zerlegen werden die Bestandteile — nachdem zuvor der Hammer in die Sicherheitsrast gebracht wurde — in nachstehender Reihenfolge entfernt:

- |                     |                               |
|---------------------|-------------------------------|
| 1. der Lauf,        | 5. das Zügel,                 |
| 2. der Zylinder,    | 6. die hölzernen Schaftteile, |
| 3. der Griffbügel,  | 7. die Schlagfeder,           |
| 4. die Züngelfeder, | 8. der Hammer,                |
|                     | 9. die Sperrfeder.            |

Zum Entfernen des Laufes wird die Laufbefestigungsschraube ausgeschraubt und der Lauf von der Zylinderachse abgeschraubt.

Der Zylinder wird von der Zylinderachse herabgeschoben.

Zum Abnehmen des Griffbügels wird der Revolver, dessen Schaft hierbei nach rückwärts, der Griffbügel hingegen nach aufwärts gekehrt ist, mit der linken Hand so umfaßt, daß der Zeigefinger am Umfange der Stoßplatte, die anderen Finger anschließend an den Zeigefinger und der Daumen am Griffbügel aufliegen.<sup>1)</sup> Während der Griffbügel mittels des Daumens gegen das Gehäuse gedrückt wird, werden die beiden Griffbügelschrauben abwechselnd ausgeschraubt.

Nach Abnahme des Griffbügels wird die Züngelfeder aus dem Gehäuse genommen.

Zum Entfernen des Züngels samt den daran befestigten Teilen wird zuerst die Züngelschraube ausgeschraubt, dann das Zügel unten erfaßt, gegen den Griff gedreht und aus dem Gehäuse gezogen.

Der Zylinderhebel und der Hammerhebel werden hierauf aus den Scharnierbacken des Züngels genommen.

Die hölzernen Schaftteile können nach dem Ausschrauben der Schaftschraube abgehoben werden, wozu nötigenfalls einige leichte Schläge mit dem Hefte des Schraubenziehers gegen das Gehäuseband geführt werden dürfen.

Die Schlagfeder wird zunächst ihres unteren Teiles mit dem Schraubenzieherhefte von der rechten zur linken Seite aus dem Gehäusebande teilweise herausgeschlagen, sodann mit der Hand vollends aus ihrem Lager geschoben und vom Kettengliede abgehoben.

Der Hammer sowie die Sperrfeder werden nach dem Ausschrauben der bezüglichen Schrauben aus dem Gehäuse entfernt.

Ein weiteres Zerlegen des Revolvers ist nur dem Waffenmeister bei Vornahme von Reparaturen gestattet.

Das Zusammensetzen geschieht in umgekehrter Reihenfolge des Zerlegens.

Zuerst wird die Sperrfeder angeschraubt, dann der Hammer — mit nach aufwärts umgelegtem Kettengliede — in das Gehäuse geschoben und hierauf die Hammerschraube eingeschraubt.

Hierauf wird das Horn der Schlagfeder in das Kettenglied eingehängt, die Schlagfeder mit den Fingern zusammengedrückt, der untere Federarm auf den unteren Teil des Gehäusebandes gestützt und die Feder so weit als möglich vorgeschoben; sodann wird der rückwärtige Teil der Feder in die Nut des Gehäusebandes gedrückt und in diese mit dem Schraubenzieherhefte vollends eingeschlagen.

Die hölzernen Schaftteile werden an das Gehäuseband angelegt und mittels der Schaftschraube befestigt.

---

<sup>1)</sup> Auf die Zylinderachse dürfen die Finger nicht aufgelegt werden, weil dieselbe sonst verbogen werden könnte.

Um das Zügel einschieben zu können, wird der Hammer vorher in die Sicherheitsrast gespannt; hierauf wird der Hammerhebel zwischen die Scharnierbacken des Zügels geschoben und der Zylinderhebel mit seinem Zapfen derart in das Lager der Backen eingesetzt, daß die Zylinderhebelfeder sich an den kürzeren Ansatz des Hammerhebels anlehnt.

Das so hergerichtete Zügel wird nun mit dem Daumen und Mittelfinger an seinem unteren Teile ergriffen, der Zylinderhebel mit dem Zeigefinger zurückgedrückt und das Zügel — mit dem Zylinder- und Hammerhebel voraus — in das Gehäuse so eingeführt, daß der Hammerhebel beim Arme des Hammers vorbei geht und der Zylinderhebel mit seinem oberen Ende in den Ausschnitt der Stoßplatte eingreift. Nun wird das Zügel nach vorwärts gedreht und die Zügelsschraube eingeschraubt.

Die Zügelsschraube wird mit ihrem längeren Arm so in das Gehäuse eingelegt, daß der Bug der Feder nach vorwärts gerichtet ist und das Ende des längeren Armes auf den Zügelansatz zu liegen kommt.

Zum Befestigen des Griffbügels wird der Revolver, gleichwie beim Abnehmen des Griffbügels, mit der linken Hand erfaßt, der Griffbügel an das Gehäuse angelegt, mit dem Daumen fest angedrückt und dann werden die beiden Griffbügelsschrauben abwechselnd eingeschraubt.

Der Zylinder wird nun auf die Zylinderachse geschoben, der Lauf aufgeschraubt und mittels der Laufbefestigungsschraube befestigt.

Alle Schrauben sind vollständig einzuschrauben, wobei jedoch die Anwendung von Gewalt vermieden werden muß, um nicht die Schraubengewinde zu beschädigen.

Nach dem Zusammensetzen des Revolvers ist stets der Schloßgang zu prüfen.

Hierzu wird zuerst der Hammer in die Sicherheitsrast gespannt; hierbei müssen die Zapfen der Sperrfeder so weit in das Gehäuse eintreten, daß der Hammer auf dem rückwärtigen Zapfen fest aufruhet und die Sperrfeder am Gehäuse anliegt. Dann wird der Hammer in die Spannrast gespannt, langsam abgelassen — wobei der Daumen der rechten Hand am Hammerschweife entsprechend entgegenwirkt — und dieses Spiel einigemal wiederholt.

Bei dieser Prüfung soll das Schloß einen reinen, freien Gang haben, der Stangenschnabel hellklingend in die Spannrast einfallen, der entsprechende Überzug des Hammers, d. i. die Fähigkeit, den gespannten Hammer noch um ein geringes Maß zurücknehmen zu können, vorhanden sein; der Stangenschnabel soll sich ohne besondere Kraftanstrengung auslösen lassen und das Zügel sich nach dem Ablassen des Hammers nach vorwärts bewegen.

Wird der Hammer durch einen Druck auf das Zügel gespannt, so soll dies sanft, nicht ruckweise und ohne übermäßigen Kraftaufwand geschehen können. Bei erreichter größter Spannung soll der Hammerhebel sich weich aus dem Einschnitt des Hammers heben.

Zeigt sich bei dieser Untersuchung ein rauher, holperiger Gang, so ist entweder die Schloßeinrichtung fehlerhaft oder es dreht sich der Zylinder nicht fehlerlos.

Der Zylinder soll sich während des Hammerspannens gleichförmig von links über oben nach rechts drehen; befindet sich jedoch der Hammer in der Spannrast — oder beim Spannen mittels des Fingerdruckes auf das Zügel in jener Stellung, in welcher derselbe bei geringer Fortsetzung des Druckes niederfällt, so soll der Zylinder hinter dem Laufe bereits feststehen oder sich nur um ein sehr geringes Maß nach rechts oder links bewegen lassen.

Das Spannen des Hammers in die Spannrast sowie die Erprobung der Drehung des Zylinders ist für jeden einzelnen Laderaum zu wiederholen. Läßt sich bei einem Laderaum der Zylinder nach dem Spannen des Hammers merkbar nach rechts oder links drehen, so sind die Warzen am Zylinder zu weit nach links gesetzt oder an der scharf begrenzten Seite abgenutzt oder es sind die Zähne des Zahnkranzes zu kurz, so daß der Zylinderhebel nicht bis zur vollständigen Drehung des Zylinders wirken kann; endlich kann auch der

Zylinderhebel abgenützt sein.

Kann der Hammer nicht gespannt werden, so liegt die Ursache - wenn das Schloß nicht fehlerhaft ist - in der Verstauchung der Warzen am Zylinder oder in jener des Zügelstollens.

Anstände, welche sich beim Prüfen des Schloßganges ergeben, müssen behoben werden.