

nach untenstehender Fig. 9 und 10 aus dem an einer Längsseite geschlitzten Hauptkörper und zwei Segmentstücken, welche zum Schlufs

Fig. 6.

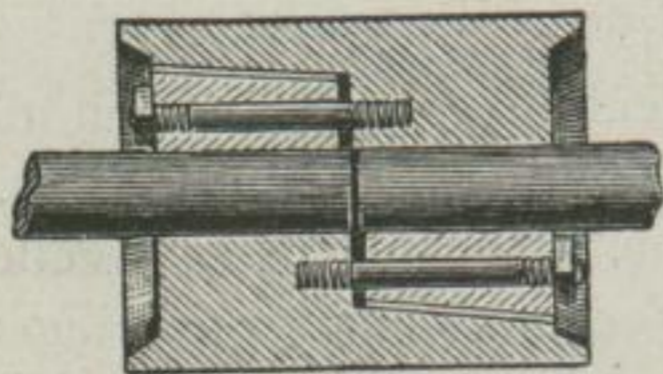


Fig. 7.

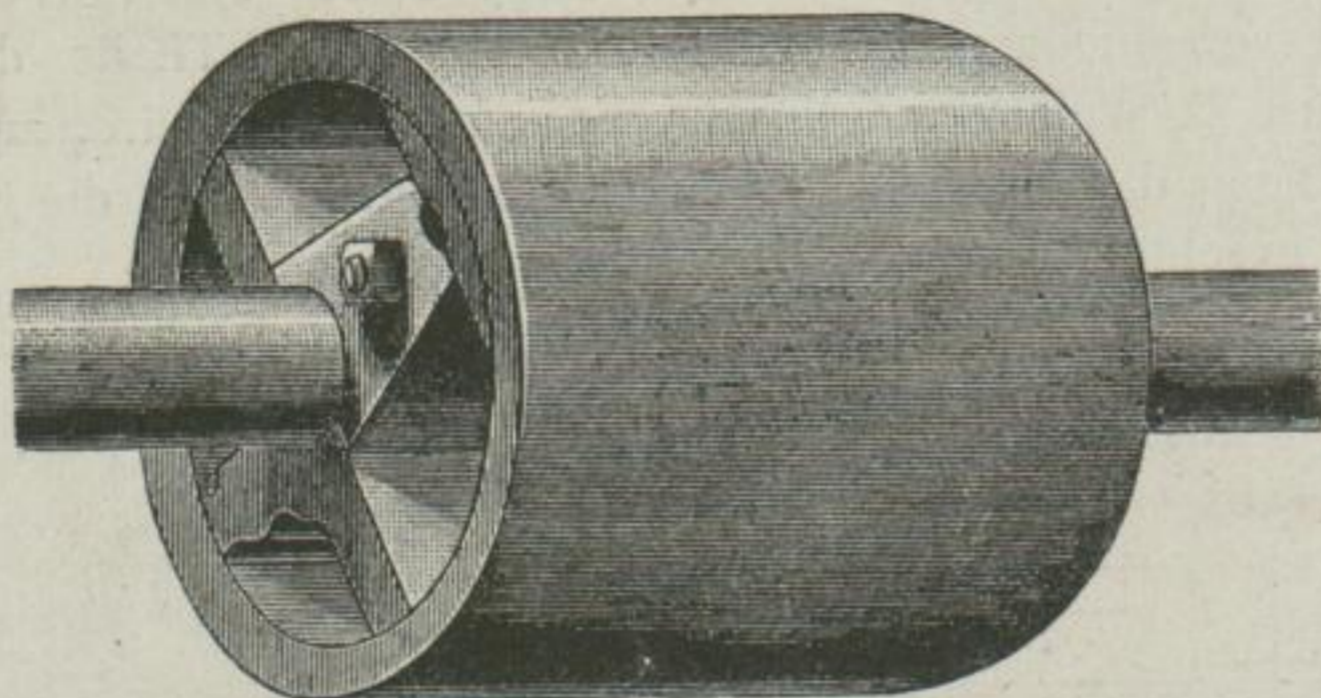


Fig. 8.

des Ganzen dienen. Die Verbindung wird durch conische Stechschrauben bewirkt, welche mit ihrem Gewinde in die mittlere Rippe des Hauptkörpers hineinragen. Der Schlufs der Kuppelung wird dadurch bewirkt,

Fig. 9.

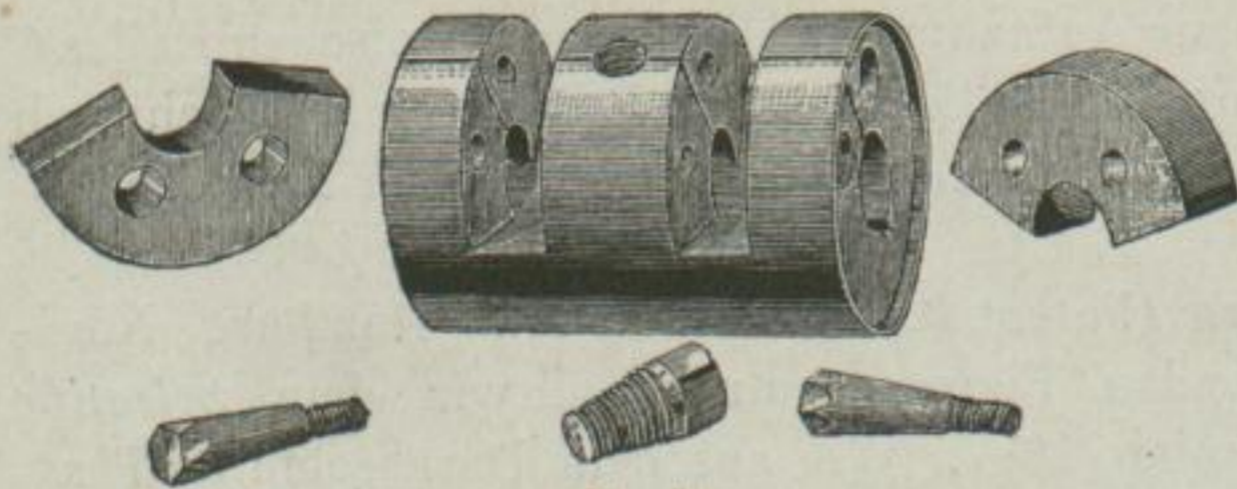
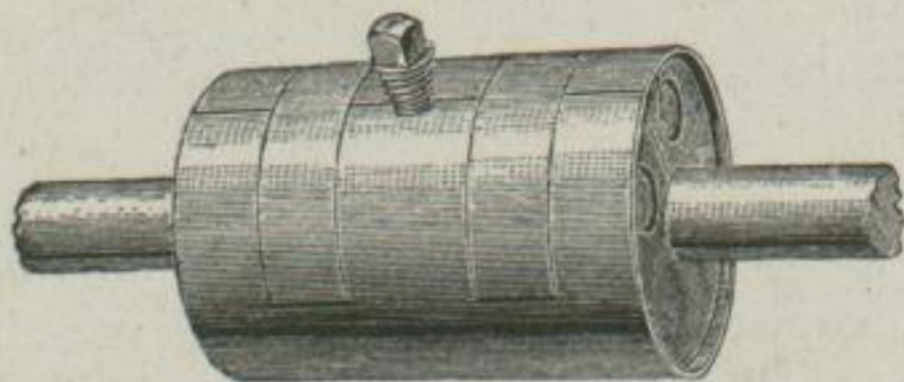


Fig. 10.

das die Bearbeitung für einen geringeren Wellendurchmesser erfolgt, während die Kuppelung im Ganzen schon zusammengepaßt ist. Um beim Einbauen das Hereinschieben der Wellenenden, sowie auch bei Bedarf ein Lösen der Kuppelung zu bewirken, ist eine conische Schraube angeordnet, welche in diesem Falle die Kuppelung aus einander zwingt, während sie beim gewöhnlichen Gebrauche aus der Kuppelung entfernt wird.

Die auf dem Gebiete der Transmission bahnbrechenden *Sellers'schen* Kuppelungen sind wohl als bekannt vorauszusetzen, und mag hier nur noch die in *Industries* vom 6. Mai 1887 dargestellte Vorrichtung (Textfig. 11 und 12) erwähnt werden, welche zum Lösen der inneren Conus

dafs die Bearbeitung für einen geringeren Wellendurchmesser erfolgt, während die Kuppelung im Ganzen schon zusammengepaßt ist. Um beim Einbauen das Hereinschieben der Wellenenden, sowie auch bei Bedarf ein Lösen der Kuppelung zu bewirken, ist eine conische Schraube angeordnet, welche in diesem Falle die Kuppelung