

dem man Querleisten zwischen die Längleisten nagelt, und diese in solcher Entfernung von einander anbringt, als die Längleisten selbst von einander entfernt sind. Sind die Leisten an ihren Kanten mit Gliederungen versehen, so müssen Quer- und Längleisten auf Gehrung (s. d. A.) zusammengesetzt werden.

**Querschwelle.** Die Schwelle unter einer Schei-

dewand in hölzernen Gebäuden. Sie wird mit der Hauptschwelle mittelst Schwalbenschwanz verbunden und giebt einen Hauptvorthail im Verbaude ab, da durch sie eine Verankerung gegenüber stehender Wände erzielt wird.

**Querwand,** auch Scheidewand. Eine Wand, welche mit der Haupt- und Mittelwand rechte Winkel bildet.

## R.

**Rad.** Allgemein jeder sich um seine Achse bewegende Cylinder. Die Räder kommen fast bei allen Maschinen vor, und pflanzen entweder die Kraft des einen Theiles auf den andern Theil fort, wie Stirnräder, Kammräder u. s. w., oder sie dienen zum Angriff der Kraft, wie alle Arten Wasserräder, oder zur Vermehrung derselben, wie die Schwungräder, oder aber endlich zum Fortschaffen der Maschine selbst, wie die Räder an Wagen und Karren. Räder, welche den letzten Zweck haben, bestehen in der Regel aus einem hölzernen hohlen Cylinder, der mittelst hölzerner Arme, der sogenannten Speichen, welche in die Richtung der Radien fallen, mit dem Cylinder, der auf der Achse beweglich ist und Nabe heißt, verbunden wird. Die Peripherie des äußeren Cylinders wird, um ihn zu conserviren, mit Eisen beschlagen, und eben so der innere Theil der Nabe mit einer metallenen Buchse versehen. Alle andere Arten von Rädern, welche indeß mehr dem Maschinen- und Wasserbau angehören, als: Stirnrad, Kammrad, Schaufelrad u. s. w., haben eigene kurze Artikel erhalten.

**Radabweiser,** siehe Radeschwelle.

**Radeschiene.** Die eiserne Schiene, mit welcher eine hölzerne Radeschwelle (s. d. A.) beschlagen wird.

**Radeschwelle.** Die aus Holz oder Stein gefertigte Schwelle in einem Thorwege, gegen welche die Thorwegflügel anschlagen.

Zu letzterem Zwecke erhält die Schwelle entweder einen Falz von ein bis einen halben Zoll Tiefe, oder aber, was häufiger der Fall ist, sie wird, ohne Falz, um ein oder ein und einen halben Zoll höher gelegt, als das vor oder hinter ihr befindliche Pflaster, oder der vor und hinter ihr befindliche Bohlenbelag. Radeschwellen, die

an solchen Orten liegen, wo häufig Wagen über sie hinweggehen, oder die mit den Rädern der über sie hinweggehenden Wagen, von denen sie ihren Namen haben, häufig in Berührung kommen, sollten immer aus Stein, am besten aus Granit, gefertigt werden. Werden sie indeß aus Holz gemacht, so sind sie mit eisernen aufgenagelten Schienen, den Radeschienen, von 2 bis 2½ Zoll Breite und etwa  $\frac{3}{4}$  Zoll Stärke gegen das Verderben zu sichern. Die zuletzt gedachten Radeschwellen erhalten an beiden Enden angearbeitete Erhöhungen, welche Radabweiser heißen, und verhüten sollen, daß die Wagen den Pfosten der Thüren nicht zu nahe kommen. Bei steinernen Radeschwellen sind diese Abweiser aus eigenen Steinen gebildet, die dann Prellsteine oder Schrammsteine genannt werden.

**Rahm** oder **Rahmen** ist allgemein jede hölzerne Umfassung oder Einfassung, die durch ein hinzugesetztes Wort noch näher bezeichnet wird, wie Bilderrahm, Spiegelrahm, Fensterrahm, u. s. w.

Auch bezeichnet man mit Rahmen dasjenige Verbandstück bei Zimmerarbeiten, welches unter Rahmstück oder Rähm näher erklärt wird.

**Rahmhobel,** selten vorkommende Benennung für Gesimshobel, weil mit demselben die Gliederungen oder die Gesimse an einem Rahm angezogen werden.

**Rahmholz** ist dasjenige Holz, aus welchem die Hauptumfassung bei eingefaster Tischlerarbeit gebildet ist, und in welches die schwächeren Theile, oder die sogenannten Füllungen, eingesetzt werden.

Zum Rahmholz werden, nach der Bestimmung der Tischlerarbeiten, starke Bretter oder Bohlen verwandt, indem sie hinlängliche Dicke besitzen müssen, theils, um sie an ihren Enden mit eingestemmt oder Schlitzzapfen versehen, theils aber