

die besten; ob sie gleich allerdings noch ziemlich von der richtigen Gestalt der Kämme abweichen. Einen Spielraum zwischen Kamm und Stock zu lassen, ist, wie ich aus Erfahrung weiß, unnütz. Es findet sich leider durch das Abarbeiten bald mehr Spielraum, als man verlangt.

Man theile daher nur die Theilung so ein, daß der Stock, welcher sich wegen seiner stärkern Erhabenheit mehr abnutzt, als der platte Kamm, $\frac{1}{4}$ stärker wird, als dieser, und verzeichne alsdann die Kämme, wie man Fig. 66. 67. sieht.

Wenn Kamm- oder Stirnräder in Getriebe oder Drehlinge greifen: so läßt man sie am besten eben ganz durchgreifen; d. i. ihre vordern Enden müssen so tief zwischen die Stöcke eingreifen, als ein Stock dick ist. Greifen dagegen Kammräder in Kammräder; so kann man die Kämme nur etwan auf $\frac{3}{4}$ der Breite der Kämme in dem angegriffnen Rade in dasselbe eingreifen lassen; sonst winden sie nicht gut aus.

Stirnräder, die in Kammräder greifen, müssen viel Spielraum haben, wenn sie gut auswinden sollen, und können auch nur etwan auf $\frac{3}{4}$ der Breite des Kammradskamms eingreifen. Beiderlei Kämme können jeder etwan $\frac{3}{7}$ der Theilung zur Dicke bekommen, $\frac{1}{7}$ bleibt demnach Spielraum.

Kammräder gehn, wenigstens nach meiner Erfahrung, leichter auf Kammrädern oder sogenannten Bunklern, als auf den runden Stöcken der Getriebe. Ich habe vielfache Gelegenheit gehabt, zu sehen, daß diese weit kürzere Zeit unter übrigens ganz gleichen Umständen aushalten, als jene. Vielleicht ist