

M. Pollitzer bei der Construirung seines Apparates gestellt hat, besteht darin:

- a) gesunkene Stellen des Bahngleises zu heben,
- b) die gehobenen Schwellen maschinell zu unterstopfen,
- c) die stattgehabte Senkung des Geleises zu messen und
- d) Spurweite und Ueberhöhung zu prüfen.

Der Apparat ist durch die Generalfigur Nr. 281 so weit erläutert, dass man die Fahrbarkeit des Instrumentes, den Mechanismus zur Hebung des Geleises, jenen zur Einquetschung des Stopfmateriales unter die Schwelle, ferner die Prüfung der Spurweite und endlich die Vorrichtungen zur Abvisirung der Schienen erkennen kann.

Die Hebungen des Geleises erfolgen durch die Schraubebewegungen bei *b*, welche die Traverse *M* emporzwingen und dadurch vermöge der Klinken *s* auf das Gestänge wirken. Die Unterpressung des Bettungsmateriales unter die Schwelle erfolgt mittelst der Krampen *K*, die durch Kniehebel und Schraube *S'*, respective durch die Handhabe *R* in eine Bewegung versetzt werden, welche eine Pressung des Stopfmateriales erzeugt; die Senkung des Stopfapparates wird durch die Schraube *S* und das Mutterrad *T* besorgt; der ganze Stopfapparat ist entlang der Bahnschwellenrichtung, ähnlich einem Support auf dem Gebälke *M* verschiebbar.

Die Visirvorrichtungen verfolgen zweierlei Zweck, einmal: das Maass der Geleisesenkung zu ermitteln, und das andere Mal die Ueberhöhung zu beobachten; es sind zu diesem Zwecke verstellbare Scheiben *c, c* angeordnet, welche mit Hilfs-Abscheiben in Correspondenz gebracht werden. Die Ueberhöhung kann durch die Verschiebbarkeit der Scheiben *c, c* in verticaler Lage und durch die Drehung derselben unter Zuhilfenahme eines Gradbogens und durch die Diopter *v, v* eruirt werden. Die zur Seite des Geleises angebrachte stellbare Abscheibe, welche die horizontale Uebertragung der Schienenhöhe gestattet, dient zur Fixirung des Hebeniveaus; sie ersetzt also den Fixpunkt.

Was endlich die Beurtheilung der Spurweite betrifft, so wird dieselbe dadurch vermittelt, dass das Rad *m* seine Fixirung auf dem einen Schienenstrange durch Doppelflanche erhält, und dass an die andere Schiene stetig ein gefederter und mit einem Röllchen