

**Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

**Kurze Vergleichung der Eisenbahn im Grossherzogthum  
Baden**

**Reuß, Jg.**

**Heidelberg, 1840**

II. Bahnhöfe

**urn:nbn:de:bsz:31-33217**

## II. Bahnhöfe.

Was die Bahnhöfe betrifft, so sind die an der Heidelberg-Mannheimer Eisenbahn gegen die in Rheinpreußen und Belgien gehalten, in Hinsicht der Bauart sehr verschieden.

Bei dem Bau der erstern wird vorzüglich auf Solidität gesehen; es wurden deßhalb Gebäude aus Steinen aufgeführt, die bei letztern aus Holz bestehen, namentlich sind die Wagenschoppen ganz aus Holz.

In dem Bahnhofe dahier, der zuerst der Vollendung zureifte, werden die Stellen, wo die Wagenzüge ab- und anfahren, überdeckt, um die Reisenden vor dem Unbilden der Witterung zu schützen, was bei den Bahnhöfen der Kölner-Nachener Eisenbahn und Belgiens nicht der Fall ist.

Ferner ist die Anlage in dem Bahnhofe so gemacht, daß die Reisenden, die mit den Convois abgehen wollen, nicht denen im Bahnhofe begegnen, die mit demselben kommen. Es müssen die mit einem Wagenzuge Ankommenden durch ein anderes Thor herausgehen, als diejenigen, so in den Bahnhof eintreten wollen um mit Convois abzugehen.

Mit gleicher Solidität und Schönheit sind die Bahnwartshäuser bei Friedrichsfeld (zugleich Aufnahmestelle) und Nekarau (Tab. I. Fig. 6 u. 7) gebaut.

Sie gleichen schönen Landhäusern, wo der Aufseher in den anliegenden Gärten sich das Nöthigste für die Haushaltung pflanzen kann.

Beide Warthäuser sind mit Vorhallen versehen.

In dem Bahnhofe werden außer den sonst nöthigen Gebäuden für den Betrieb der Bahn noch die Wohnungen für den Maschinisten auf der linken und für Bürobeamten auf der rechten Seite des Bahnhofes dieses Jahr vollendet werden.

Die Fundamente des Bahnhofes in Mannheim bestehen aus einzelnen Pfeilern, die durch Gewölbebogen verbunden sind. Die Zwischenräume zwischen diesen Fundamenten werden bis zum gehörigen Niveau aufgefüllt.

Die Kosten des bloßen Bahnhofes dahier sind zu 1,64,940 Fl. 32 Kr. angegeben, wovon bis den 1ten März d. J. 60027 Fl. 6 Kr. ausgegeben waren, hierunter sind die Kosten für Unterbau der Bahn, Schienenlager, Schienen und deren Befestigung, welche sich auf 24396 Fl. 38 Kr. belaufen, nicht begriffen.

Der Ueberschlag für den Mannheimer Bahnhof ist zu 1,94,751 Fl. 25 Kr. und der hierzu gehörige Reservefond zu 9017 ausgegeben, in Summa also 203768 Fl.

### III. Besondere Kostenüberschläge

zum Beweis, daß der solide Bau in der Regel auch der wohlfeilste ist.

Nachstehende Tabelle weist die Kosten für die im Bau begriffene Strecke nebst den andern 12 Sektionen nach Abzug der möglichen Ersparnisse nach. \*)

\*) Nach dem allgemeinen Organ für Handel und Gewerbe. Beilage zu No. 83.