

# BAHNHÖFE UND STATIONEN

der

## EISENBAHNEN IN BAYERN.

ZWEITE LIEFERUNG

### DER BAHNHOF ZU ASCHAFFENBURG

Auf der königl. Ludwigs-Westbahn erbaut und herausgegeben

von

**G. Neureuther,**

Haarath bei der kgl. obersten Baubehörde und Professor an der Bau- und Ingenieur-Schule in München.

München.

Literarisch-artistische Anstalt

der J. G. Cotta'schen Buchhandlung.

1862.

Die Verlags-handlung hat eine Anzahl Exemplare des vorliegenden Werkes mit ungebrochenen Tafeln reservirt und können dieselben in diesem Zustande durch jede Buchhandlung bezogen werden.

# BAHNHÖFE UND STATIONEN

DER

## EISENBAHNEN IN BAYERN.



ZWEITE LIEFERUNG

### DER BAHNHOF ZU ASCHAFFENBURG

AUF DER KOENIGL. LUDWIGS-WESTBAHN ERBAUT UND HERAUSGEGEBEN

VON

**G. NEUREUTHER,**

BAURATH BEI DER KÖNIGL. OBERSTEN BAUBEHÖRDE UND PROFESSOR AN DER BAU- UND INGENIEUR-SCHULE IN MÜNCHEN.

MÜNCHEN.

LITERARISCH-ARTISTISCHE ANSTALT.

DER J. G. COTTASCHEN BUCHHANDLUNG.

1862.



In der I. Lieferung wurde die Anlage einer grösseren Kopfstation mit dem Situationsplane des Bahnhofes zu Würzburg und speziell die Anordnung des Bahnhofhauptgebäudes daselbst dargestellt. In der vorliegenden II. Lieferung wird die Anlage einer grösseren Durchgangsstation in dem Bahnhofe zu Aschaffenburg auf der bayerischen Ludwigs-Westbahn und die Einrichtung der bedeutenderen Haupt- und Nebengebäude desselben in den Blättern I mit IV gezeigt. Die Blätter V und VI sollen Beispiele der Anlage kleinerer Stationen mit den Stationsplätzen zu Schonungen und Veitshöchheim, ebenfalls auf der Ludwigswestbahn geben. Von der Einrichtung der verschiedenen Nebengebäude auf grösseren Bahnhöfen, der Anlage von Stationsplätzen mittlerer Grösse, so wie von solchen der kleinsten Gattung, ferner von architektonischen und constructiven Details ausgeführter Eisenbahnhochbauten werden in weiteren Folgen Zeichnungen gegeben werden, wenn die Aufnahme der vorliegenden Lieferungen die Fortsetzung derselben als passend erscheinen lässt.

Zur Erläuterung der Zeichnungen der II. Lieferung werden die folgenden kurzen Bemerkungen genügen:

## BAHNHOF ZU ASCHAFFENBURG.

Der Bahnhof zu Aschaffenburg liegt vor dem nordwestlichen Theile der Stadt und dem sogenannten Carlsthore, von welchem aus die Landstrasse nach Hanau in nordwestlicher Richtung fortgeführt ist.

Die durch die Terrainverhältnisse ober- und unterhalb der Stadt bedingten horizontalen und vertikalen Projektionen der Bahnlinie gestatteten nicht, dieselbe so dicht an der Stadt hinzuführen, als es für die Anlage des Bahnhofes wünschenswerth gewesen wäre. Die Nähe des tief gelegenen Aschaffthales erlaubte auch nicht, der Bahnlinie eine solche Entwicklung zu geben, dass man die genügend grossen Krümmungshalbmesser erhalten hätte, um sich vermittelst der Anordnung einer Kopfstation der Stadt mehr zu nähern; und es war also hier nur die Anlage einer Durchgangsstation möglich. Um zu derselben (d. h. bis an den Eingang des Betriebshauptgebäudes) zu gelangen, hat man von dem nördlich an der Stadt gelegenen Carlsthore 1780', und von dem nordöstlich an derselben gelegenen sogenannten Herallthore 1920' zurückzulegen.

Eine bedeutend grössere Bequemlichkeit wäre dem verkehrenden Publikum dadurch zu verschaffen, wenn es gestattet würde, die Stadtmauer da zu durchbrechen, wo von der Karlsstrasse aus, ein Eingang in das sogenannte Schönthal, eine parkartige Anlage führt, welche im ehemaligen Stadtgraben von den am Maine gelegenen, zum königlichen Schlosse gehörigen Weinberg- und Gartenanlagen aus beginnend, sich um die ganze Nordseite und einen Theil der Ostseite der Stadt zieht. Hier könnte eine Ausfahrt geschaffen werden, welche dem Mittel der Stadt näher läge, (wie aus der hier beigefügten Zeichnung zu ersehen ist) als die andern Thore, und von welcher aus man nur einen Weg von 720' Länge bis zu dem Betriebshauptgebäude zurückzulegen hätte. In der Erwartung, dass dies einst geschehe, wurde die Stellung dieses Gebäudes, da es die übrigen Verhältnisse gestatteten, so gewählt, dass die zu demselben von dem neuen Stadtansatz aus zu führende Strasse normal auf sein Mittel gerichtet sein wird.

Die Länge des Bahnhofes wurde ursprünglich durch zwei frequente Strassenübergänge begrenzt. Oestlich von dem sogenannten Aumühlwege, und westlich von der Strasse nach Damm (einem nahe gelegenen grösseren Orte mit einer Steingutfabrik). Zwischen diesen Uebergängen verblieb für die Verzweigung des Spurnetzes eine Länge von 1920'. In der Breite war man nicht beschränkt und konnte dieselbe so gross annehmen, als es nöthig erschien, um die Gebäude bequem für den Betriebsdienst anzulegen und die erforderliche Entwicklung für die Ausweichspuren und die Seitengeleise in die Nebengebäude zu erhalten. \*)

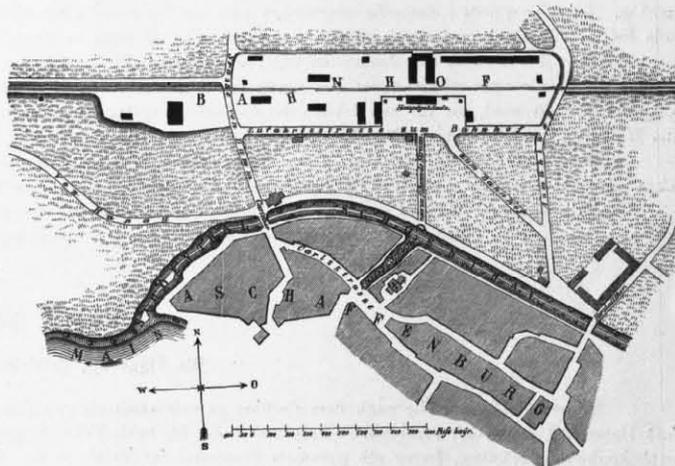
Im Anfange war der Bahnhof von Aschaffenburg nur eine Durchgangsstation der Eisenbahn von Bamberg nach Frankfurt, bis zu welcher vertragsmässig von Bamberg aus der Betrieb von der General-Direktion der königlich bayerischen Verkehrsanstalten stattfindet, während von Aschaffenburg aus bis Frankfurt der Betrieb der Frankfurt-Hanauer Eisenbahngesellschaft überlassen ist. Die Bahn mit allem Zugehör wurde bis an die bayrisch-hessische Gränze bei Kahl von der königl. bayerischen Eisenbahnkommission erbaut, und es wird vertragsmässig von der Frankfurt-Hanauer Gesellschaft für die Benutzung der Strecke Aschaffenburg Kahl nebst den Hochbauten der Stationen Kleinostheim, Dettingen und Kahl und theilweise Aschaffenburg ein Pachtzins von 3 Procent des Capitals der Baukosten an die bayerische Regierung bezahlt, welche diese ausschliesslich von der Gesellschaft benutzten Anlagen erforderten, und von einem Drittheile der Baukosten der von beiden Verwaltungen gemeinschaftlich benutzten Hochbauten des Bahnhofes zu Aschaffenburg. Dieses Verhältniss eines Wechsels des Betriebs auf dem Bahnhofe zu Aschaffenburg war von wesentlichem Einflusse auf die Anlage und Einrichtung der Gebäude auf demselben.

Auf die Stadtseite, links der Bahn (siehe den Situationsplan auf Blatt Nr. III) mussten das Hauptaufnahmsgebäude Nr. I und die Güterhalle Nr. II gelegt werden, welche beide gemeinschaftlich für den Dienst beider Betriebsverwaltungen dienen. Zwischen diesen Gebäuden fand sich der passendste Platz für die Personen- und Güterwagenhallen Nr. III und IV, welche mit ihrer Längenrichtung normal auf die Bahnachse gestellt und mit einem gemeinschaftlichen Laufgraben versehen wurden, eine Anordnung, welche nach den gemachten Erfahrungen bei grösseren Wagenhallen, der Einführung von Seitenspuren, welche der Länge nach durch die Hallen vermittelst Weichen geführt werden, vorzuziehen ist, da bei letzterer Anordnung ein grösserer Zeitverlust mit dem Herausschieben der Wagen und Verbringen derselben auf die Hauptgeleise behufs der Zusammenstellung von Wagenzügen, verbunden ist. Nach dem Laufgraben zu sind diese Hallen ganz offen, und das Dach nur von hölzernen Säulen gestützt; an den übrigen 3 Seiten aber von gemauerten Wänden eingeschlossen. Gegenüber diesen Wagenhallen, auf der entgegengesetzten Seite des freien Platzes vor dem Betriebshauptgebäude, wurde nach dem ursprünglichen Plane ein Platz reservirt, um bei Zunahme der Frequenz nach Bedürfniss weitere Wagenhallen unterbringen zu können. Da der Lokalverkehr aber nicht sehr bedeutend ist, und Güter- und Personenwagen der bayerischen Verwaltung auch die Route bis Frankfurt befahren, so stellten sich weitere Wagenhallen nicht als nothwendig heraus. Der reservirte Platz wurde daher später benützt, um ein Wohngebäude für den bayerischen, dem Bahnamte Aschaffenburg zugetheilten Betriebs-Ingenieur dort zu erbauen (siehe Situationsplan Nr. V); ja es wurde noch ein Theil der Wagenhalle Nr. III bei E zu einer Remise für die Eilwagen benützt, welche den Dienst auf den von hier nach Amorbach und Werthheim abgehenden Personenpostkursen versehen, während ein anderer Theil dieser Remise bei C zu Zimmern für Post- und Eisenbahnconducteure eingerichtet wurde.

Durch die Wagenhallen wird der Raum, welcher zwischen der Zufahrtsstrasse vom Carlsthore und dem Betriebshauptgebäude und der Ladehalle verbleibt, getrennt, und es entsteht dadurch ein grosser freier Anfahrtsplatz vor ersterem und ein innerhalb der Bahnhofsneinfriedigung eingeschlossener Ladehof vor letzterem Gebäude.

Auf dem freien Platze vor dem Betriebshauptgebäude sind zu beiden Seiten des letzteren für die von der Stadt abgehenden Reisenden bei A' A' öffentliche Abtritte in achteckiger Form, umgeben von Strauchwerk, aus Holz erbaut, während die von dem Perron aus zugänglichen Abtritte A A mit ihren Eingängen durch die Einfriedigung des Bahnhofes von dem freien Platze abgeschlossen sind, und für die Durchreisenden dienen.

Die Anordnung einer Laderampe bei R auf dem Ladehofe zwischen den Wagenhallen und der Güterhalle hat sich zur Verladung von Gütern, Vieh, Landesprodukten, Equipagen etc., welche hier auf die Bahn kommen oder von derselben abgestossen werden, als sehr bequem herausgestellt.



\*) Bei den Ausweichspuren sind auf den bayrischen Staatsbahnen dreierlei Kreuzungswinkel angenommen deren Tangenten =  $\frac{1}{16}$  -  $\frac{1}{64}$  und  $\frac{1}{2}$  sind, und welchen die Halbmesser der Weichspurachsen = 959,95 - 685,98 und 458,1 entsprechen. Wo immer der Platz es zulässt, wird für die Weichen auf Hauptgeleisen nur der kleinste dieser Winkel angewendet für Seitengeleise, welche von Lokomotiven noch befahren werden der kleinste und mittlere, und nur für Ausweichgeleise, auf welchen lediglich Waggons in den Stationen verschoben werden, ist der grösste dieser Kreuzungswinkel zulässig.

Gegentüber dem Hauptaufnahmsgebäude, rechts der Bahn, konnte das Lokomotivremisen- und Werkstättegebäude (Nr. VI des Situationsplanes), ebenfalls für beide Betriebsverwaltungen der kgl. bayerischen Staatsbahn und der Frankfurt-Hanauer Gesellschafts-Bahn, gemeinschaftlich bestimmt, seinen Platz erhalten. Bei Durchgangsstationen ist eine solche Stellung möglich und sollte überall, wo es die Terrain- und sonstige Verhältnisse zulassen, bei solchen Stationen gewählt werden, weil bei denselben durch das Zusammenrücken der Hauptgebäude für den Betrieb die Uebersicht und Aufsicht über Personal und Dienst sehr wesentlich erleichtert ist. Die Verbindung dieses Gebäudes mit dem Hauptgeleise ist durch die grossen Drehscheiben (D D im Situationsplane), auf welchen die Maschinen sammt Tender gedreht werden können, vermittelt.

Ein Gebäude für Kooks, Holz und Bahnrequisiten mit einem Zimmer für Stationsdiener und zum Aufenthalte für niederes Bahnpersonal war von der Betriebsdirection der Frankfurt-Hanauer Gesellschaft verlangt, und ist die Stellung dieses Gebäudes in Nr. VII des Situationsplanes ersichtlich.

Als Brennmaterial für den Betrieb eines Theils der bayrischen Staatsbahnen wurden Kooks vom Niederrhein, namentlich von Ruhrort verwendet, welche bis Aschaffenburg vermittels Wassertransport bezogen wurden; von hier aus aber auf der Eisenbahn weiter giengen. Zur Niederlage dieser Kooks musste ein grosses Magazin ausgeführt werden, welches jedoch, da die Verhältnisse bezüglich des Brennmaterialbezuges sich vielfach ändern, nur als provisorisches Gebäude von Holz erbaut wurde. Nr. VIII im Situationsplane zeigt die Stellung desselben. Bei F. F. F. sind die Einfahrten für die auf der Achse von dem Landungsplatze am Maine beigeführten Kooks. Auf dem vor der ganzen Länge des Gebäudes hinlaufenden Geleise H findet die Ueberladung von dem Magazine auf die Kohlenwagen der Bahn statt. Eine Laderampe bei R' dient dazu, die Pferdewagen, welche die Kohlen vom Landeplatze am Main holen, auf gleiche Höhe mit dem Gatter der Bahnwagen zu bringen, und die Kooks unmittelbar auf letztere überladen zu können. Zur Controlle der Abgabe ist bei W eine Bodenwaage angebracht. Da seit zwei Jahren die Maschinen, welche die Ludwigs-Westbahn befahren mit Steinkohlen, theils von Ruhrort, theils von Zwickau geheizt worden und die Kohlen im Freien gelagert werden können, ist das Magazin dormalen überflüssig.

Dies sind die Gebäude und ihre Stellung, wie sie im Anfange des Jahres 1853 für das Bedürfniss der bayerischen Staatsbahn und der Frankfurt-Hanauer Gesellschaft von dem Unterzeichneten projektirt, unter der Oberleitung desselben von dem damaligen königlichen Sections-Ingenieur, jetzigen Betriebs-Ingenieur Herrn Gyssling sehr solid ausgeführt und im Oktober 1854 dem Betrieb übergeben worden sind.

Als später im Jahre 1858 eine zweite Verbindung mit Mainz durch die Ausführung der Eisenbahn von Aschaffenburg nach Darmstadt hergestellt wurde, musste der Bahnhof für den Betrieb dieser Bahn eine Erweiterung gegen Westen erhalten und beträchtlich über die frühere, durch die Ueberfahrt der Strasse nach Damm festgestellte Gränze in dieser Richtung hinaus gerückt werden. Der Situationsplan auf Blatt Nr. III zeigt den Bahnhof mit dieser Erweiterung. Derselbe hat nunmehr eine Gesammtlänge von 3120'. Die Ueberfahrt musste zwar an derselben Stelle belassen werden, die Strasse wird aber, statt wie früher von einem, jetzt von 6 Geleisen durchschnitten.

Die Vermehrung der Geleise, welche diese neue Verbindung, auch im alten Bahnhofs, erforderte, machte eine Verlegung der Ladehalle nöthig. Dieselbe wurde vollständig abgetragen und von der in dem Situationsplane einpunktirten Stellung gegen die Stadtseite hin zurückgerückt wie die im Plane schwarz einschraffierte Grundfläche Nr. II zeigt, worüber unten weiter gesprochen werden wird.

Für den Betrieb der Aschaffenburg-Darmstädter-Bahn wurden in dem verlängerten Bahnhofs weiter erbaut: Die Ladehalle Nr. IX, welche als Provisorium während der Verlegung der Gütterhalle Nr. II diente, und noch jetzt für den vergrösserten Betrieb ausülfweise für Lagergüter benützt wird, die für den Betrieb der Aschaffenburg-Darmstädter-Bahn ausschliesslich bestimmte Lokomotivremise mit Anheizhaus Nr. X, die Holz- und Kohlenschuppe Nr. XI und die Laderampe R'.

Sehr gute Dienste zum Ordnen der Wagenzüge leistet die Anordnung einer Dunn'schen Schiebebühne bei K. vermittels welcher Wagen ohne versenktes Geleise von einer Spur auf die andere verschoben werden können.

Alle übrigen Anlagen sind aus dem Situationsplane und aus den dort eingeschriebenen Bezeichnungen ersichtlich.

Von den in diesem Hefte speziell dargestellten einzelnen Gebäuden befinden sich auf

## Blatt I. und II.

### Die Pläne des Betriebshauptgebäudes.

Dieses Gebäude sollte nach dem darüber gemeinschaftlich von den Betriebsverwaltungen der bayerischen Staatsbahnen und der Frankfurt-Hanauer Gesellschaft vereinbarten Programme ein für beide Verwaltungen gemeinschaftliches Lokal für Biletürung und ein solches für Reisegepäckaufnahme erhalten, ferner ein grösseres Wartlokal für Reisende der I. und II. Wagenklasse und ein dergleichen kleineres für Reisende der III. Klasse. Zwischen beiden Wartlokalen sollte eine Küche für den Wirth untergebracht sein. Ausschliesslich für die bayerische Verwaltung wurde ein Arbeitszimmer für den Vorstand des königlichen Post- und Bahnamtes, und ein grosses Lokal für die Abfertigung der bayerischen Brief- und Fahrpost mit anstossendem Raume für die Postpacker und zur Aufbewahrung von Postpaqueten verlangt. Endlich wurde ein kleiner Wartsalon für Seine Majestät den König als nothwendig bezeichnet, da sich ein königliches, zeitweise von Mitgliedern der königlichen Familie bewohntes Schloss in Aschaffenburg befindet und von hier aus die Bahn von denselben benützt oder verlassen wird. Als weiteres Bedürfniss wurde eine Wohnung für den bayerischen Amtsvorstand, eine solche für den bayerischen Stationsmeister und ein Bureau für den Staats-telegraphen bezeichnet, welches letztere lediglich in einem Apparatzimmer und einem Zimmer für den Telegrapheningenieur bestehen sollte. Für den Wirthschaftspächter wurden ausserdem noch einige Räume für das Dienstpersonal, zur Aufbewahrung von Geschirr, Requisiten und Vorräthen nöthig.

Wie dieser Aufgabe genügt wurde, geht aus den Grundrissen auf Blatt II hervor, wobei nur noch zu bemerken ist, dass ein Keller für den Wirth unter dem grossen Wartsaale ferner 2 Kellerräume und eine gemeinschaftliche Waechküche, zu den Dienstwohnungen gehörig, im Souterrain des Mittelbaues unter den Biletürungs- und Gepäcklokalen, die Kammern für den Wirth aber unter dem Dache zunächst über den Wartlokalitäten, zu welchen die Treppe nächst der Küche führt, angebracht wurden.

Dem Haupteingange des Gebäudes gegenüber im Vorplatze des Mittelbaues befinden sich die Biletürungs- und Gepäckräume und von hier gelangt man, sich links wendend durch einen offenen Corridor in die Wartsäle und die Restauration.

Rechts vom Haupteingange dagegen sind der Salon für die allerhöchsten Herrschaften mit eigenem Ausgange bei a, das Dienstzimmer für den Vorstand des bayerischen Oberpost- und Bahnamtes und am äussersten Ende das Lokal für die bayerische Brief- und Fahrpost untergebracht. Der Schalter hierfür befindet sich bei s. Da bei geöffnetem Schalter, wenn eine der auf den Perron bei t. t. herausführenden Thüren aufgemacht wurde ein heftiger, den am Schalter beschäftigten Beamten sehr belästigender Luftzug entstand, so war es nothwendig vor dem Schalter einen Verschlag, welcher hier aus einer Glaswand besteht, nachträglich einzusetzen. Dieser Misstand, an welchen bei dem ursprünglichen Entwurfe nicht gedacht wurde, zeigt sich überall, wo Schalter und Thüren eines solchen Bureau's an verschiedenen Seiten desselben liegen und beide gegen ungeschlossene Räume sich öffnen. Es muss daher immer bei Anfertigung eines Planes für dergleichen Betriebslocalitäten dieser Umstand wohl ins Auge gefasst werden, da die Verhältnisse nicht immer erlauben, durch nachträgliche Vorkehrungen eine Verbesserung ohne Hervorrufung anderer Misstände oder grössere Kosten zu erzielen, wie es hier glücklicherweise geschehen konnte.

Anfänglich waren für die Abfertigung des Personendienstes für die Bahnstrecke Aschaffenburg-Frankfurt eigene Beamte der Frankfurt-Hanauer Bahngesellschaft in Aschaffenburg aufgestellt. Dermalen wird dieses Geschäft von dem bayerischen Bahnamate sowohl für die Linie Frankfurt-Hanau, als auch für die Linie Aschaffenburg-Darmstadt gegen eine von den Verwaltungen dieser Bahnen an die kgl. bayerische General-Direction geleistete Aversalvergütung besorgt.

Zu beiden Seiten des Gebäudes befinden sich die Ausgänge für die hier aussteigenden Reisenden und an dieselben stossen beiderseits die öffentlichen Abtritte für die Durchreisenden, vom Einsteigeperron aus zugänglich, an. Die Einfriedigung ist zunächst dem Hauptgebäude durch ein aus Schmiede- und Gusseisen construirtes Gitter zwischen steinernen Posten und auf steinernem Sockel hergestellt.

Unmittelbar vor der Ankunft der Bahnzüge werden die Ausgänge zu beiden Seiten des Gebäudes und die Wartsaalthüren geöffnet. Um gegen Regen, Schnee oder Sonne geschützt, den Zug erwarten und einsteigen zu können, ist vor der ganzen Länge des Gebäudes auf der Bahnseite und über den Ausgängen und den öffentlichen Abtritten entlang ein Vordach, welches 15' vorspringt, und dessen äusserste Kante 12' hoch über dem Einsteigeperron liegt, von 279 Gesammtlänge angebracht. Dasselbe ist aus starkem Wellenblech ohne Verschalung hergestellt und durch gusseiserne Säulchen in weiten Abständen, wie aus Blatt I „Ansicht der Seite gegen die Bahn“ zu ersehen ist, und von aus T Eisen gebil-

deten Sparren und Traversen getragen. Nur vor dem Mittelbaue, wo sich das Billetirungs- und Gepäcklokal befindet, ist um diese Räume hell zu erhalten, das Dach statt des Wellenbleches aus starken Glastafeln, mit einem Drahtgeflechte darüber, (zum Schutze gegen Hagelschlag) hergestellt.

Das Wasser für die Wirthschaft und den Hausbedarf liefert ein Brunnenschacht bei B an der Wagenhalle Nr. III (siehe Situationsplan Blatt III.) welcher schon früher hier in einem der erworbenen Gärten sich befand.

### Die Güterhalle

auf Blatt III.

war ursprünglich nach dem Grundrisse Fig 1., für den Betrieb der Verwaltungen der bayerischen Staatsbahn und der Frankfurt-Hanauer Gesellschaft gemeinschaftlich, projectirt und an der im Situationsplane eingepunktirten Stelle ausgeführt. Man hatte dabei, nach der getroffenen Vereinbarung beider Verwaltungen im Auge, dass die durchgehenden Güter in derselben von den Wägen der einen auf die Wägen der andern Verwaltung umgeladen würden. Dies veranlasste die Einführung zweier Geleise in die Halle, zwischen welchen ein Podium von der Höhe der Wagenböden (3,5' über den Schienen) von 6' Breite angebracht wurde. Ein eben so hoher Ladeboden von 17½' Breite nahm den übrigen Raum der Güterhalle auf der Stadtseite ein, während auf dieser Seite ausserhalb des Gebäudes derselbe in einer Breite von 4' nach der ganzen Länge fortgesetzt ist. Derselbe dient zum Auf- und Abladen und zum Lagern der aus dem Lokalverkehre zu- und abgehenden Colli. Zu diesem Behufe sind ausserhalb des Gebäudes auf der Ladeterrasse 2 Ladekrane, wie aus den Zeichnungen Fig. 3 und 4 ersichtlich, aufgestellt. Nach der Stadtseite hin, ist längs der 4 Ladethore das Dach des Gebäudes in der Weise verlängert, dass ein Vordach von 12' Vorsprung über der Umfassungswand sich bildet, dessen äusserster Vorsprung 14' hoch über dem Zufahrtswege liegt, so dass die Landwägen geschützt gegen das Wetter hier stehen und auf- oder abgeladen werden können. Die hier befindlichen Oeffnungen sind mit coulissenartig auf Rollen beweglichen Schubthoren geschlossen. In der Höhe des breiten Ladebodens war am westlichen Ende des Gebäudes ein Waagzimmer angebracht, vor welchem das anstossende Geleise über eine Bodenwaage führte um ganze Wagenladungen abzuwiegen. Am östlichen Ende der Halle befand sich ein Raum zum Verschluss werthvollerer kleiner Lagergegenstände.

Wie schon oben bemerkt, machte die Einführung der Aschaffenburg-Darmstädter-Bahn in den Bahnhof eine Vermehrung der Geleise absolut nothwendig. Die Ladehalle stand dieser Geleiserweiterung im Wege und musste daher abgetragen und etwas weiter nach der Stadtseite hin, wieder aufgebaut werden. Bei dieser Versetzung wurde nach den gemachten Erfahrungen und dem neuen Bedürfnisse entsprechend, eine theilweise Aenderung der Einrichtung der Ladehalle vorgenommen, wie dies der Grundriss Fig. 2 zeigt. Die Einführung von Geleisen mit einem Zwischenpodium erschien unnöthig, weil von dem Umladen der Wägen beider Verwaltungen abgegangen wurde. Der erhöhte Ladeboden geht daher jetzt durch die ganze Tiefe der Halle und das Ab- und Aufladen der Eisenbahnwägen geschieht auf einem ausserhalb der Güterhalle und dicht an derselben befindlichen Geleise, welches am westlichen Ende des Gebäudes über eine Bodenwaage führt. Im Innern der Halle sind an diesem Ende das Waagzimmer und ein verschliessbarer Raum für werthvolle Lagergegenstände, an der Ostseite dagegen Geschäftszimmer für die Güter-Expeditionsbeamten. Ueber diesen Räumen befinden sich auf beiden Seiten kleine Wohnungen für niederes Dienstpersonal. Auch an der Langseite des Gebäudes gegen den Bahnhof wurde sodann eine Ladeterrasse von 2½' Breite hergestellt, und entsprechend der entgegengesetzten Seite ein Vordach und 4 Ladethore angebracht.

In ihrer jetzigen Stellung und Einrichtung dient diese Güterhalle nicht nur für den Betrieb der bayerischen Staatsbahn und der Frankfurt-Hanauergesellschaft, sondern auch für den Betrieb der Aschaffenburg-Darmstädter-Bahn. Auch der Güterabfertigungsdienst für die beiden anschliessenden Bahnen wird von dem bayerischen Bahnamate auf Rechnung der Verwaltungen derselben besorgt. Die Güterhalle reicht in ihrer dormaligen Grösse aus, und wird wie schon oben bemerkt, nur aushülfsweise zur Lagerung die provisorische Güterhalle Nr. IX noch benützt.

### Lokomotivremisen- und Werkstättengebäude auf

Blatt IV.

Dieses Gebäude dient ebenfalls dem Dienste der Betriebsverwaltungen der bayerischen Staatsbahn und der Frankfurt-Hanauer-Gesellschaft gemeinschaftlich. In Gemässheit des zwischen den beiden Verwaltungen vereinbarten Programmes wurden in demselben untergebracht: 2 Anheizhäuser, zugleich Lokomotivremisen für je 6 Lokomotiven, wovon das westliche gelegene für die Frankfurt-Hanauer das östliche für die bayerische Bahn bestimmt ist, ferner eine weitere ausschliesslich bayerische Lokomotivremise für 3 Maschinen, ein gemeinschaftliches Montirungshaus für 2 Lokomotiven. Hiezu mehrere Zimmer für Putzer, Heitzer und Lokomotivführer. Ferner eine kleine Reparaturwerkstätte mit Dreherei Schmiede, Schreinerei und Werkstattmagazin. Wie diese Räume vertheilt sind, ist aus dem Grundrisse des Erdgeschosses dieses Gebäudes ersichtlich. Zwei parallel mit ihrer Längsrichtung normal auf die Bahnachse gerichtete Gebäude von je 158' Länge und 58' Tiefe enthalten die Remisen und Anheizhäuser, Montirunglokal, Werkstattmagazin, Putzer- und Lokomotivführerzimmer. Da die Remisen bis zur Unterkante der Durchzüge 19½' von der Planie hoch sind, so wurden diese letzteren Zimmer in beiden Flügelbauten doppelt über einander gelegt. Zwischen den Flügelgebäuden ist ein freier Raum von 45' Breite belassen, in dessen Mitte der Länge nach ein Rollgraben hergestellt ist, vermittlel welchem die Maschinen von den Anheizhäusern in die Remise und das Montirungshaus und umgekehrt verbracht werden können. Diese beiden Flügelgebäude sind an ihren, der Bahnseite entgegengesetzten Enden durch einen Querbau verbunden, welcher aus einem westlichen und einem östlichen ebenerdigen Seitenbaue, und aus einem, mit einem Stockwerke überbauten Mittelbaue besteht. In dem westlichen Seitenbaue befindet sich die Dreherei, in welcher eine Räderdrehbank für Wagenräder, eine Egalisirdrehbank, eine Bohrmaschine, eine Hobelmaschine und zwei Schleifsteine aufgestellt sind. Ferner sind die Abtritte für die Arbeiter und das Dienstpersonal, und der Vorwärmer für die Wasserreservoir in diesem Seitenbaue untergebracht. Zwei Wasserreservoir von Schmiedeseisen, (von 0,03 dicken Eisenblechplatten zusammengesetzt), von welchen ein jedes 375 c' enthält, sind in dem Dachraum und über der Scheidewand der Dreherei von den Abtritten und dem Vorwärmlokal aufgestellt. Der östliche Seitenbau enthält die Schmiede mit einer doppelten und einer einfachen Esse. Ueber diesem Lokale ist keine Zwischendecke eingezogen, sondern die Decke durch das verschaltete Schiefdach gebildet. Neben der Schmiede liegt am äussersten östlichen Ende die Schreinerei. Der Mittelbau enthält zu ebener Erde vorn ein Arbeitszimmer für den hier stationirten bayerischen Obermaschinenisten und daneben ein Lokal, in welchem eine Dampfmaschine von 6 Pferdekraften zum Betriebe der Maschinen aufgestellt ist. Durch den Rückdampf derselben, welcher in kupfernen Röhren durch die Werkstättenlokale geleitet ist, werden diese im Winter geheizt. Auf der hintern Seite des Mittelbaues befindet sich die Kesselfeuerung. Der Kamin dieser Feuerung ist 59' hoch über dem Fuchsloche angeführt, und hat im Lichten 1,75 Durchmesser ohne eine Verjüngung der lichten Weite nach oben. Ferner ist in diesem Theile des Baues eine 54' tiefe, wasserdicht gemauerte Cisterne von 6' Durchmesser im Lichten ausgeführt, welche als Wasserreservoir dient. Der Wasserbedarf für die Maschinen wird durch eine gusseiserne Röhrenleitung, welche von einem 11300' von dem Bahnhofe entfernt und 108' über dem Ausfluss in die eisernen Reservoir hoch gelegenen Weiher hergeführt ist, beschafft. Das Wasser ergiesst sich durch ein Steigrohr in die eisernen Reservoir welche im Dachraume des westlichen Seitenbaues aufgestellt sind, und das Ueberwasser läuft in die eben angeführte gemauerte Cisterne, nach Füllung derselben aber durch einen offenen Graben in das nördlich gelegene Aschaffthal ab. Das Wasser in der Cisterne wird nur benützt, wenn eine Stockung des Zulaufs in der grossen Wasserleitung durch Beschädigung derselben eintritt. Für den Fall, dass eine solche Stockung länger andauern sollte ist der Brunnen B an der Wagenhalle Nr. III (siehe Situationsplan Blatt III) vermittlel einer Leitung von gusseisernen Röhren mit den eisernen Reservoir in Verbindung gesetzt. Vermittlel einer doppelwirkenden Druckpumpe, welche durch die Dampfmaschine in Bewegung gesetzt wird, geschieht die Füllung der eisernen Reservoir aus der gemauerten Cisterne im Falle des Bedarfs.

Alles übrige ist aus den Plänen und den dort eingeschriebenen Bezeichnungen näher ersichtlich.

Auf demselben Blatte ist zu beiden Seiten des Grundrisses die Zeichnung des in dem Montirunglokal angebrachten Hebekrahmens gegeben.

Als Baumaterial wurde für die Umfassungsmauer sämtlicher Hochbauten (mit Ausnahme des grossen bayr. Kookmagazins Nr. VIII) der bunte Sandstein, welcher in der Gegend vorkommt und zwar aus den 2 bis 2½' Stunden entfernten Steinbrüchen bei Oberbesenbach, Strassenbach, Keilberg, Fumberg und Pfäumheim verwendet. Ein regelmässiges schichtenmässiges Mauerwerk aus kleinen Steinen mit gespitztem oder gekrennelten Haupte (von etwas feinerer Arbeit, als das von jeher in der Gegend gebräuchliche Bruchsteinmauerwerk, moellon piqué) wurde aus den blass röthlichen beinahe weissen Steinen der letztgenannten beiden Brüche hergestellt, während die Lisenen aus grösseren Quadern, ferner die Fenster und Thürgewände, Gesimse, Sockel, Pfeiler etc. etc. aus den dunkler rothen Steinen der andern Brüche mit sauber geschliffener Aussenfläche ausgeführt wurden. Die Dächer sind mit rheinischem Schiefer aus Kaub auf Bretterverschalung gedeckt.

## Stationsplatz zu Schonungen

auf Blatt V.

1½ Stunden von den Bahnhöfen zu Schweinfurt in der Richtung gegen Bamberg hin entfernt, dicht am Main, liegt das Dorf Schonungen. In der Nähe desselben befinden sich einige Fabriken, von welchen Güter auf der Bahn verfahren und für welche Rohmaterial von der Bahn abgestossen wird. Eine Anzahl von Mühlen aus dem hier endenden sogenannten Steinachgrunde bringt ihr Fabrikat hier auf die Bahn und die Bewohner dieses Thals und einiger jenseits des Mains gelegenen Ortschaften haben hier ihren Einsteigplatz. Die schöne Lage von Schonungen machte dasselbe von jeher zu einem vielbesuchten Belustigungsorte für die Bewohner Schweinfurts; und es wird nun die Eisenbahn sehr häufig zu Ausflügen grösserer Gesellschaften dahin benützt.

Diese Umstände erforderten die Anlage einer kleinen Ladehalle, wie aus dem Situationsplane vorliegenden Blattes zu ersehen ist. Eine Laderampe ist, wie auf jeder Station, auf welcher Güter und Vieh übernommen werden, nächst der Ladehalle angebracht. Bei dem Stationsgebäude wurde ein etwas grösserer Raum für die Wartenden nöthig; da aber ein grösserer Zusammenfluss von Menschen hauptsächlich nur im Hochsommer hier statt findet, so wurde dieser Raum weniger durch einen grossen Wartsaal, als durch einen gedeckten Platz im Freien vor dem Wartsaale auf der Bahnseite erzielt. Bei einer Tiefe von 8' und theilweise 15' und einer Länge von 66' kann eine grosse Anzahl von Menschen hier die Züge erwarten, und da die offenen Seitentheile dieser Halle mit wildem Wein und anderen Schlingpflanzen überwachsen sind, so ist genügender Schutz gegen die Sonne oder plötzlich einfallenden Regen gegeben. Der grösse Zudrang welcher an einzelnen Tagen hier stattfindet, gab Veranlassung einen grösseren Vorplatz, als gewöhnlich bei dergleichen Stationen, vor dem Cassa- und Gepäcklokale anzubringen. Derselbe steht durch die grosse Oeffnung bei G. im Sommer unmittelbar mit dem Wartsaale in Verbindung, während im Winter eine Glaswand hier eingesetzt wird, um den zu beheizenden Raum zur Ersparung an Brennmaterial verkleinern zu können.

An andern Räumen war lediglich die Wohnung für einen Post- und Eisenbahn-Expeditor vorzusehen, welche in das obere Stockwerk gelegt wurde. Eine kleine Küche für einen Wirth, ist wie auf jeder Station, neben dem Wartsaale angebracht. Eine Waschküche und Keller für den Bewohner, sowie für den Wirth befinden sich im Souterrain.

Die Umfassungsmauern des Hauptgebäudes und der Ladehalle sind aus gerichtetem, sogenanntem schichtenmässigem Mauerwerke aus kleinen Bruchsteinen hergestellt, wobei gleich hohe durchlaufende Schichten, aber kein genau wechselnder Verband der Stossfugen eingehalten ist. Der Stein hiezu, ein gelblicher Keuper Sandstein, wurde aus einem der Stadt Schweinfurt gehörigen, beim sogenannten deutschen Hofe auf der Strasse von Schweinfurt nach Meiningen gelegenen Steinbruche, 1¼ Stunden von dem Bauplatze entfernt, beigegeführt. Zu den Lisenen, Gurtgesimsen, Sockel, Brüstungen und Treppenstufen wurde aber ein sehr dichter, feinkörniger und dauerhafter grünlicher Sandstein aus den Brüchen bei Kronungen welcher ebenfalls der Keuperformation angehört, 3¼ Stunden entfernt, angewendet. Die heizbaren Räume wurden der besseren Wärme- und Trockenerhaltung wegen, im Innern mit Backsteinen verkleidet. Die Dachbedeckung ist aus blauem Lehtner Thonschiefer hergestellt, das Dach der Vorhalle aus verbleitem Eisenblech.

Bei dem Reichthume Unterfrankens an guten natürlichen Bausteinen wurde überhaupt auch bei den kleineren Stationsgebäuden der Ludwigs-Westbahn, wo nicht die Transportweiten zu gross waren, dahin getrachtet, eine solide Bauweise mit Anwendung der in der Nähe vorkommenden Bruchsteine, welche so bearbeitet wurden, dass ein äusserer Verputz nicht nöthig war, einzuhalten. Vergleichende Kostenberechnungen haben dargethan, dass die Mehrkosten einer solchen Bauweise gegen die Anwendung von rauhem Bruchsteinmauerwerk mit äusserem Verputz oder gegen ausgemauertes und verputztes Fachwerk von Holz nur so unbedeutend sind, dass die Unterhaltungskosten mit in Anschlag gebracht, kaum ein Unterschied mehr stattfindet. Die grössere Zweckmässigkeit und Schönheit einer solchen soliden Bauweise wurde denn auch allgemein anerkannt so dass hauptsächlich in Folge der Eisenbahnhochbauten und des bei ihnen gegebenen Beispiels von Privaten, selbst bei landwirthschaftlichen untergeordneten Gebäuden jetzt viel weniger in der früher üblichen Bauweise mit rauhem, verputzten Bruchsteinmauerwerk oder mit Fachwerk gebaut wird.

Die Gebäude wurden im Laufe des Jahres 1853 ausgeführt.

## Stationsplatz zu Veitshöchheim

auf Blatt VI.

Auf der Bahnlinie von Würzburg nach Aschaffenburg und 2 Stunden von Würzburg entfernt, liegt der Stationsplatz Veitshöchheim.

Die gewöhnliche Frequenz auf diesem Stationsplatze wird, ausser dem ziemlich grossen Orte selbst, nur durch einen geringen Umkreis kleinerer Ortschaften bewirkt. Dagegen findet hier im Sommer oft ein sehr grosser Zusammenfluss von Menschen statt, da der grosse und schöne Garten, welcher sich bei dem ehemals fürstbischöflichen, nun königlichen Schlosse zu Veitshöchheim befindet, an schönen Sonn- und Feiertagen und bei anderen festlichen Gelegenheiten sehr stark und oft von einer ungeheuren Menschenmenge besucht wird. Es finden sich oft viele Tausende von Menschen hier zusammen, welche den ganzen Tag hindurch ununterbrochen mit Extrazügen befördert werden. Dieser Umstand erforderte die Anlage eines etwas grösseren, als sonst in dergleichen Stationen untergebrachten Wartsaales und ausserdem noch einen grösseren gedeckten Raum im Freien zum Schutze der grossen, hier die Bahnzüge erwartenden Menge gegen Regen oder Sonne. Es kommt ferner öfter vor, dass von Mitgliedern des königlichen Hauses das Schloss und der Garten besucht werden, was nothwendig machte, ein besonderes Kabinet als Wartlokal für die allerhöchsten Herrschaften hier anzubringen. Ausserdem war bestimmt, dass das Stationsgebäude eine Wohnung für den Bahn- und Postexpeditor, eine Wohnung für einen Bahnmeister und 2 Zimmer für ledige Stationsdiener mit einer gemeinschaftlichen kleinen Küche aufzunehmen habe. Die Etablierung einer kleinen Wirthschaft im Stationsgebäude war ferner um so nothwendiger, als die Wirthshäuser des Ortes sehr entfernt von dem Stationsplatze liegen, und es wird durch die Annehmlichkeit und Bequemlichkeit, welche dadurch dem Publikum erwächst, die Frequenz des Platzes wesentlich erhöht. Wie diesen Bedingungen nachgekommen ist, zeigen die Grundpläne auf vorliegendem Blatte, wobei nur zu bemerken, dass zu den Wohnungen gehörige Kellerabtheilungen und eine gemeinschaftliche Waschküche für dieselben; ferner Bier- Wein- und Speisevorrathskeller für den Wirth in genügender Grösse in dem Souterrain untergebracht sind.

Da hier sehr wenige Güter und Landesproducte auf die Bahn gebracht und von derselben abgestossen werden, so bedurfte der Stationsplatz keiner Ladehalle, sondern es ist nur eine Laderampe, welche hauptsächlich zum Verladen von Vieh dient, nöthig.

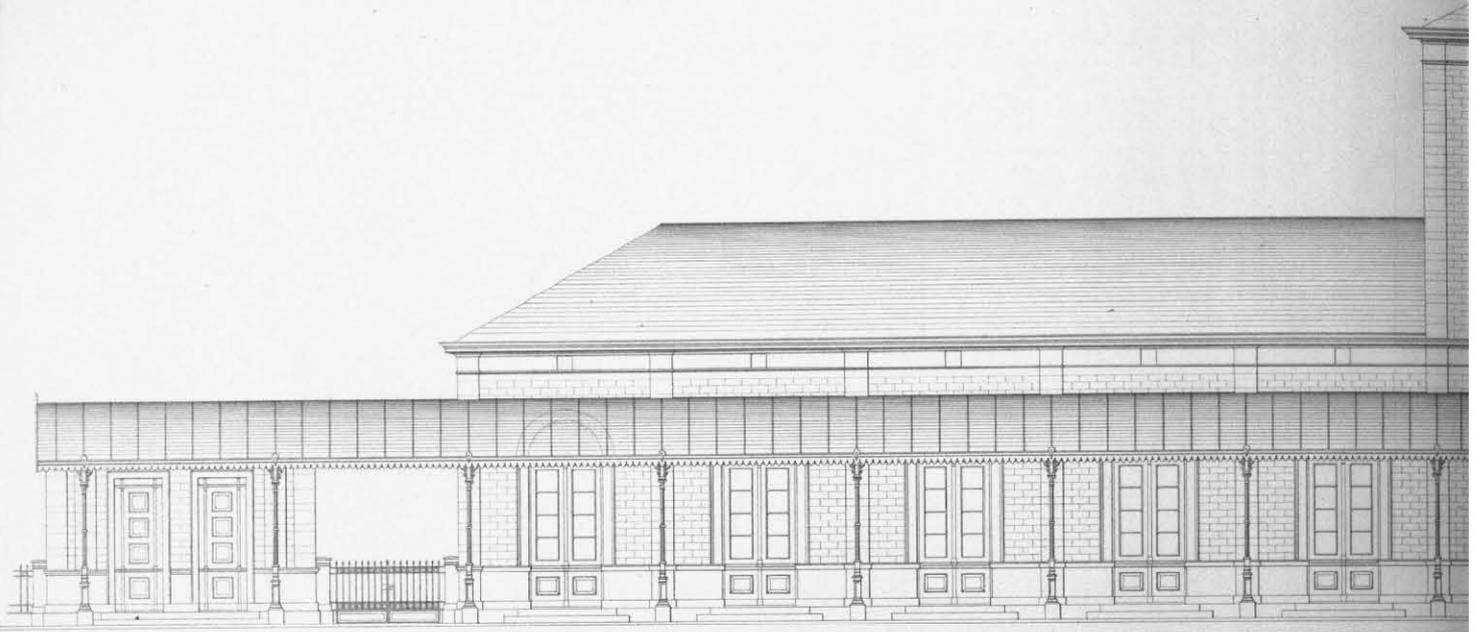
Die Extrazüge, welche von Würzburg aus hierher gehen, erforderten eine Drehscheibe zum Wenden der Lokomotiven.

Das Stationshauptgebäude ist aus Sandsteinen ausgeführt, welche aus grösserer Entfernung herbeigebracht werden konnten, da die Bahn nach Aschaffenburg vollendet war, als der Bau des Stationsplatzes zu Veitshöchheim begonnen wurde, und zwar waren es zweierlei Steine, welche hier verwendet wurden. Ein gelblich weisser Sandstein, welcher bei Heigenbrücken 19 Stunden entfernt, so unmittelbar an der Bahn gebrochen wird, dass derselbe von dem Steinbruche aus sofort auf die, auf einem Seitengeleise stehenden Bahntransportwagen geladen werden konnte, und ein rüthlicher derselben Formation des bunten Sandsteines angehöriger Stein welcher ebenfalls in der Nähe von Heigenbrücken bricht, diente zur Herstellung der Umfassungsmauern, wovon die glatten Flächen aus dem ersteren weissen Stein als schichtenmässiges gerichtetes Bruchsteinmauerwerk, die Lisenen, Fenstereinfassungen, Gesimse aus dem letzteren rothen Steine hergestellt wurden. Da hier meistens kleinere Bruchsteine zur Verwendung kamen, welche in Folge der kolossalen im Spesart ausgeführten Kunstbauten aus den Steinbrüchen gefördert worden waren, um die grossen zu diesen Kunstbauten nöthigen Werkstücke zu gewinnen, so wurde der Bezug dieses vortrefflichen Materials trotz der grossen Entfernung durch Eisenbahntransport billiger als die Verwendung von Steinen aus den wenige Stunden entfernten Brüchen, welche auf Landwegen hätten beigegeführt werden müssen. Das Dach des Hauptgebäudes wurde mit rheinischem Schiefer gedeckt und nur die flachen Dachkehlen, welche sich durch den Anschluss der niedrigeren Flügelbauten bei k. k. Fig. 5 und 6 bilden, so wie die Dächer der offenen Halle und des Königssalons sind mit verbleitem Eisenblech abgedeckt. Das Dach der offenen Halle zwischen dem Hauptgebäude und dem Königssalon ist von Steinfeilern getragen, deren Zwischenweiten mit Holzgittern ausgefüllt sind, an welchen Schlinggewächse hinaufgezogen wurden, die eine, ziemlich dichten vollkommnen Schutz gegen Sonne oder einfallenden Regen gewährende Wand. für die an schönen Sommertagen hier die Bahnzüge erwartende oft sehr grosse Menschenmenge bilden.

Das Gebäude wurde im Jahre 1855, ausgeführt.

München, im April 1861.

G. Neureuther,  
königl. Bauath.

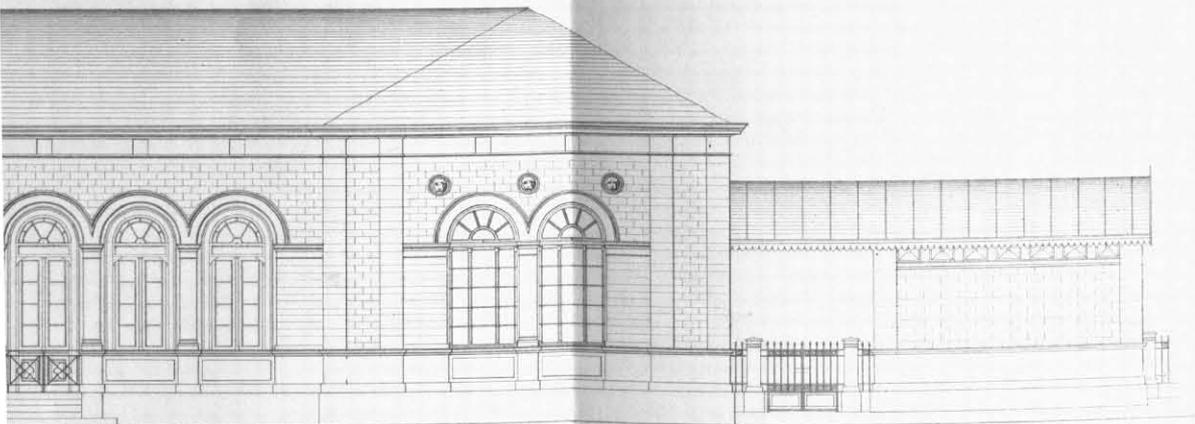
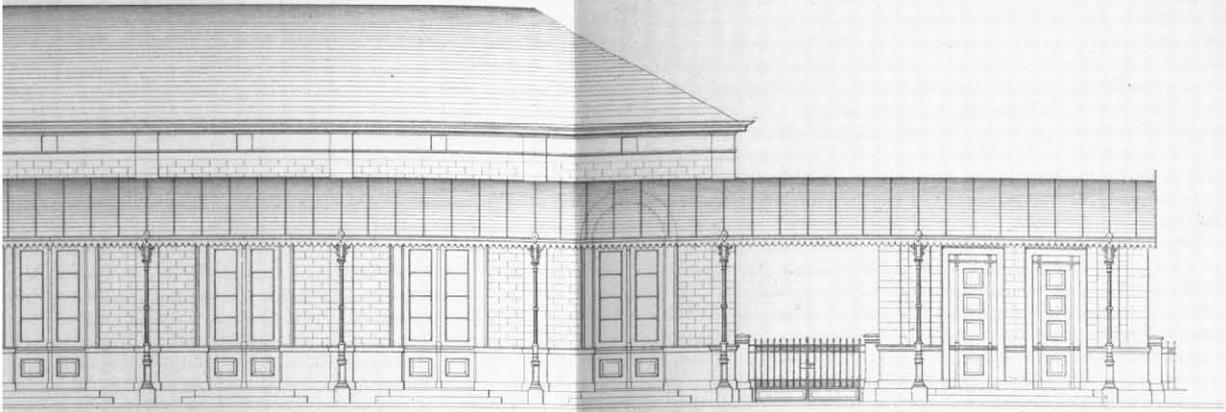


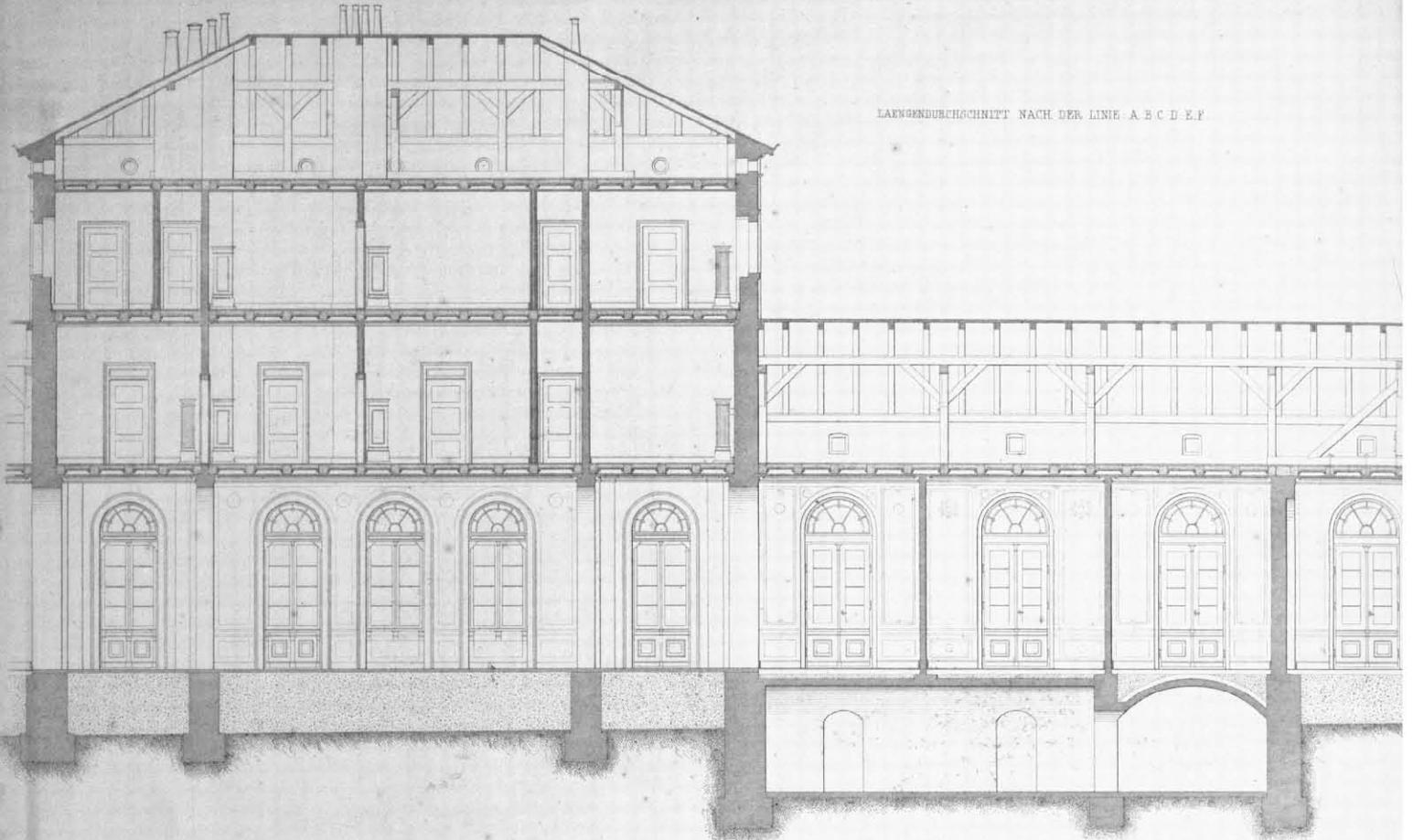
ANSICHT GEGEN DIE BAHN.



ANSICHT GEGEN DIE STADT.







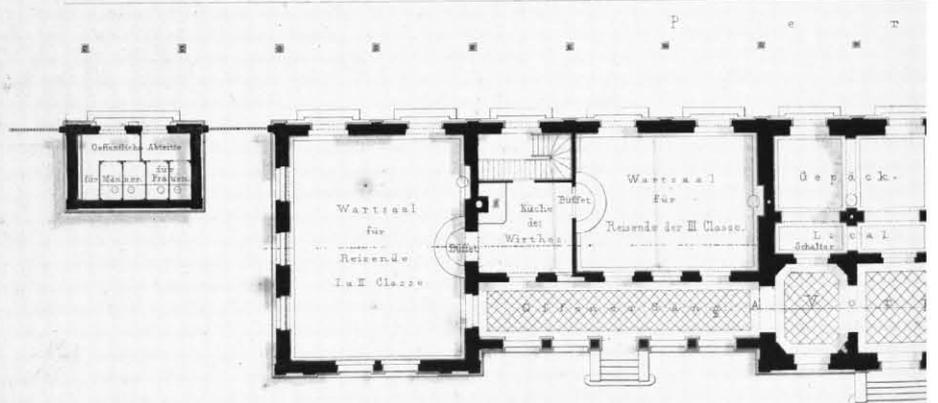
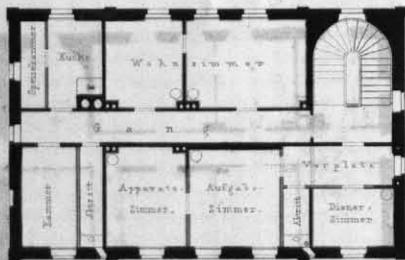
LÄNGENBURCHSCHNITT NACH DER LINIE A B C D E F

GRUNDRI

ERDGES

II. STOCKWERK

Wohnung des bayer. Stationsmeisters und Staatsbtelegraphenbeamten.

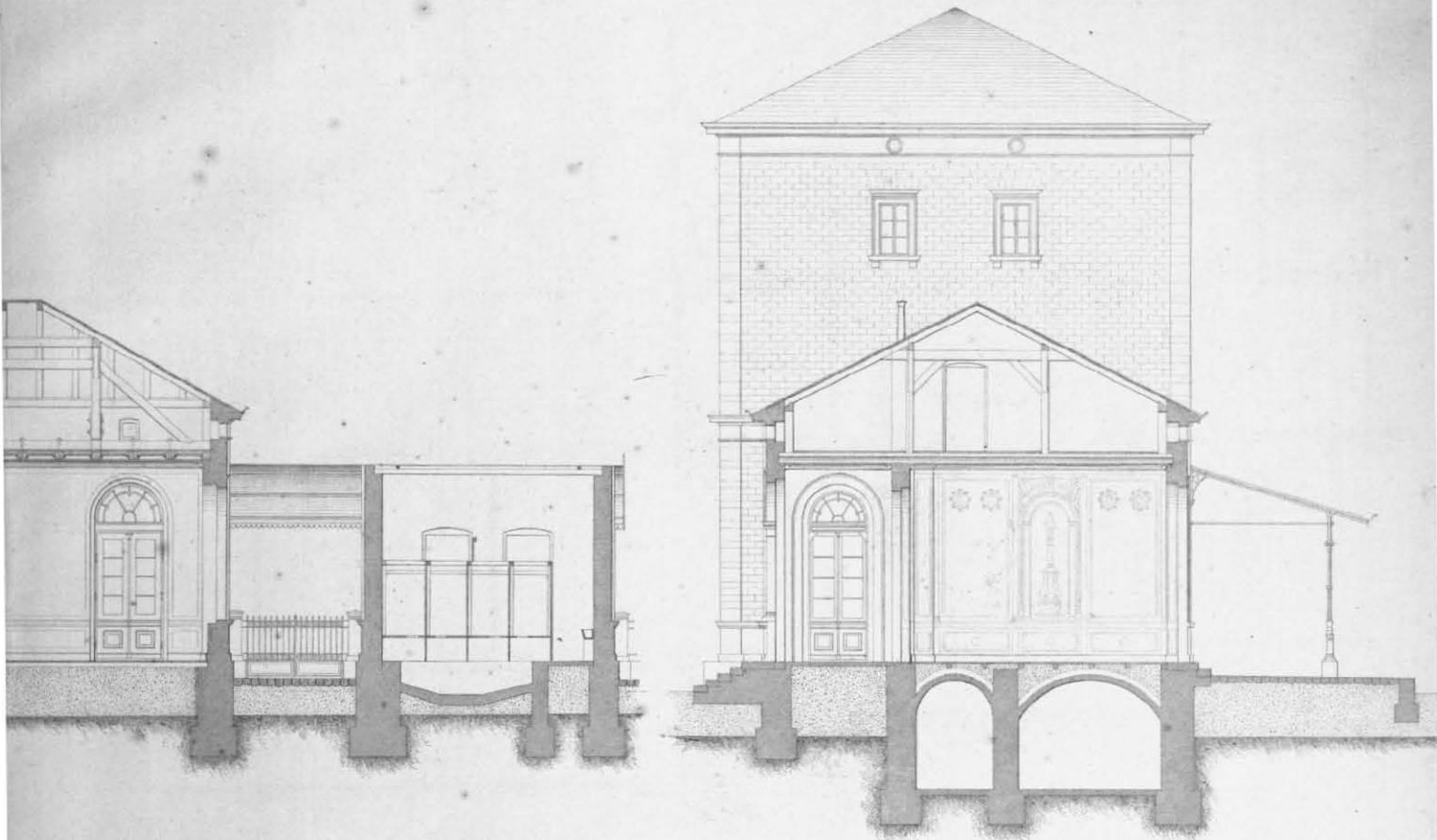


Maassstab 1

Maassstab 2

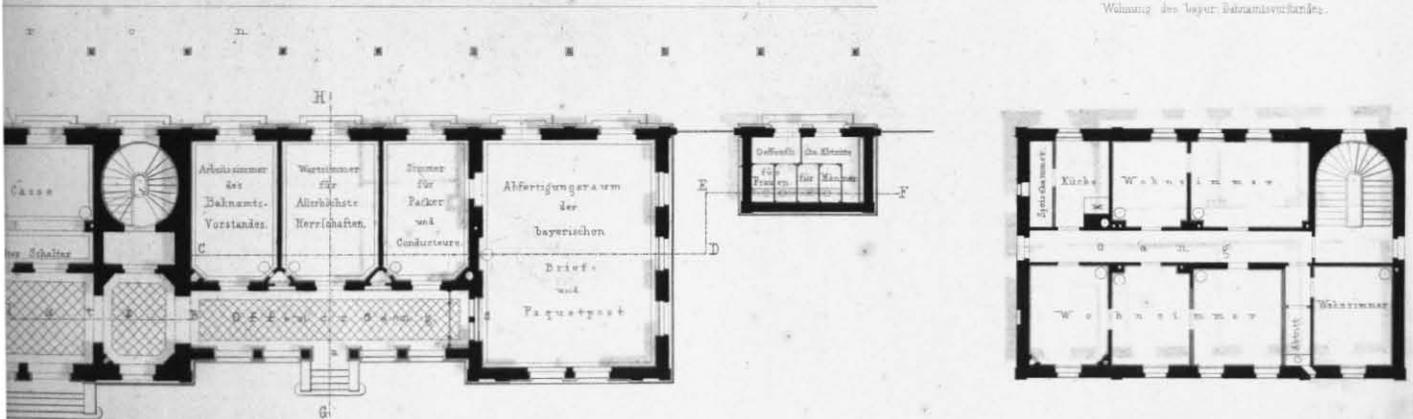


QUERDURCHSCHNITT NACH DER LÖTIG 6-11.



1. STOCKWERK

Wohnung des bayr. Bahnamtsvorstandes.



Durchschnitte

Grundrisse

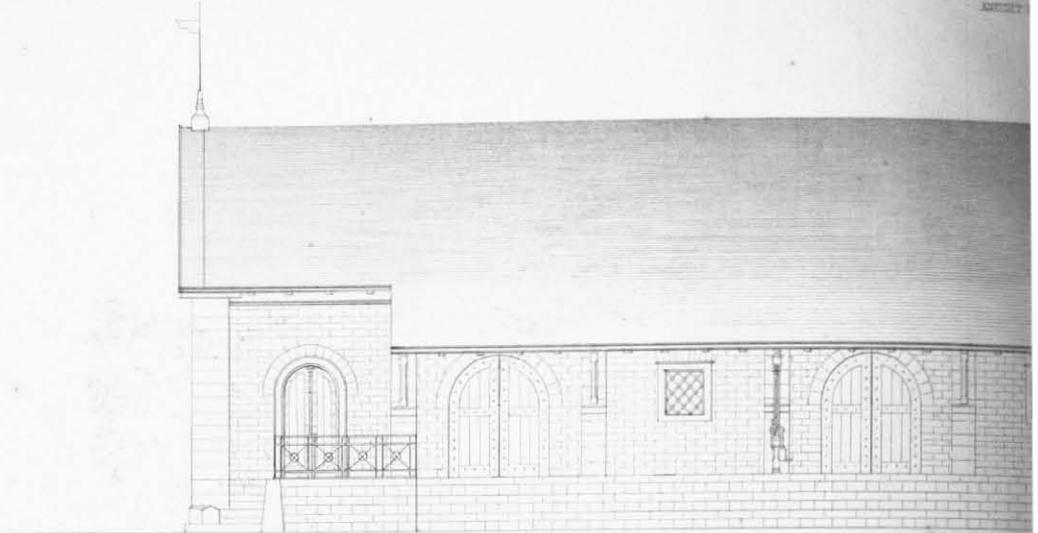
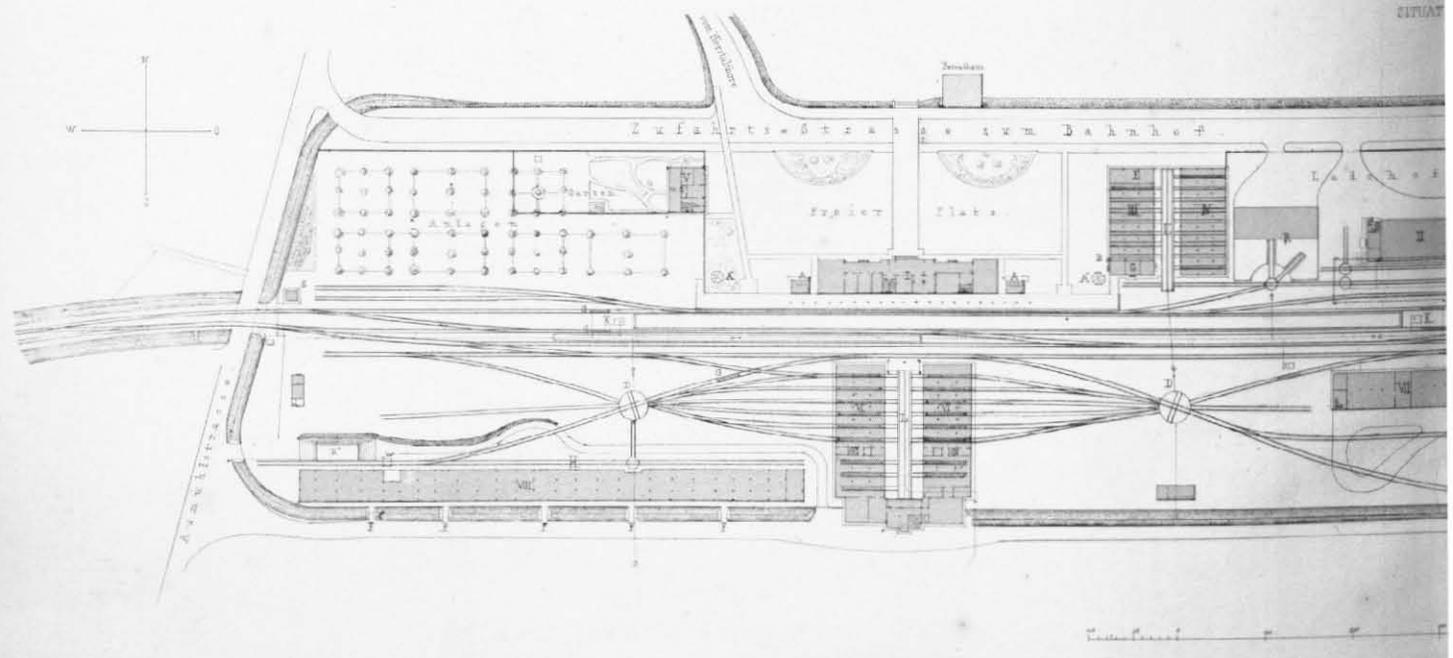
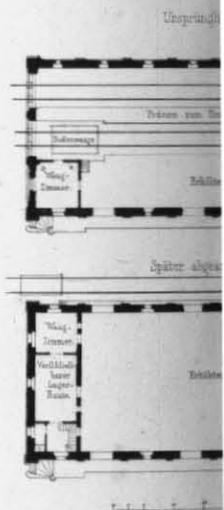
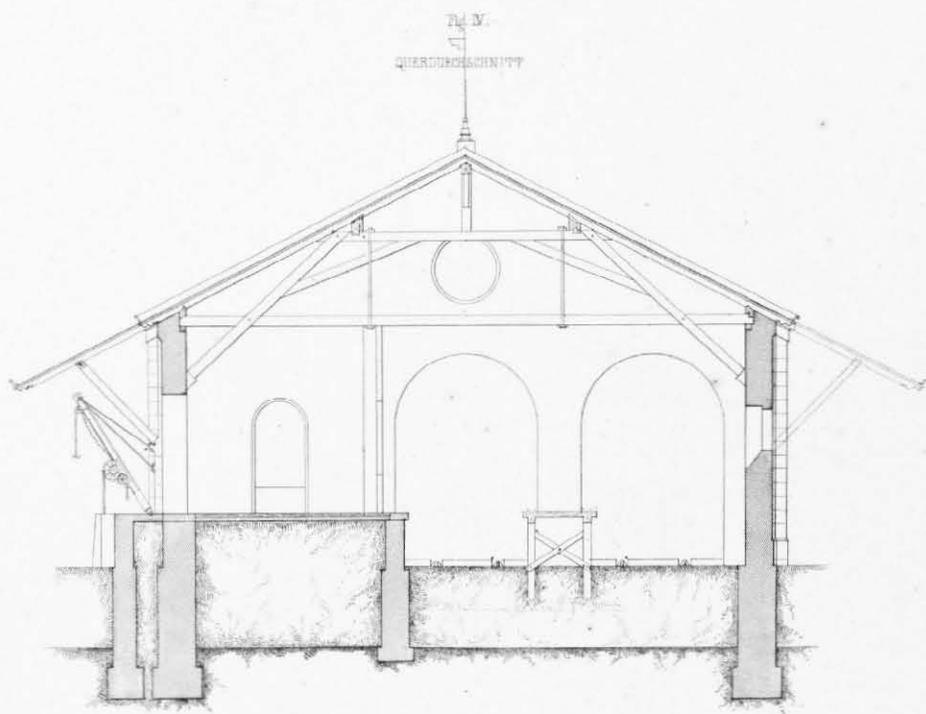


Fig. V.  
QUERDURCHSCHNITT



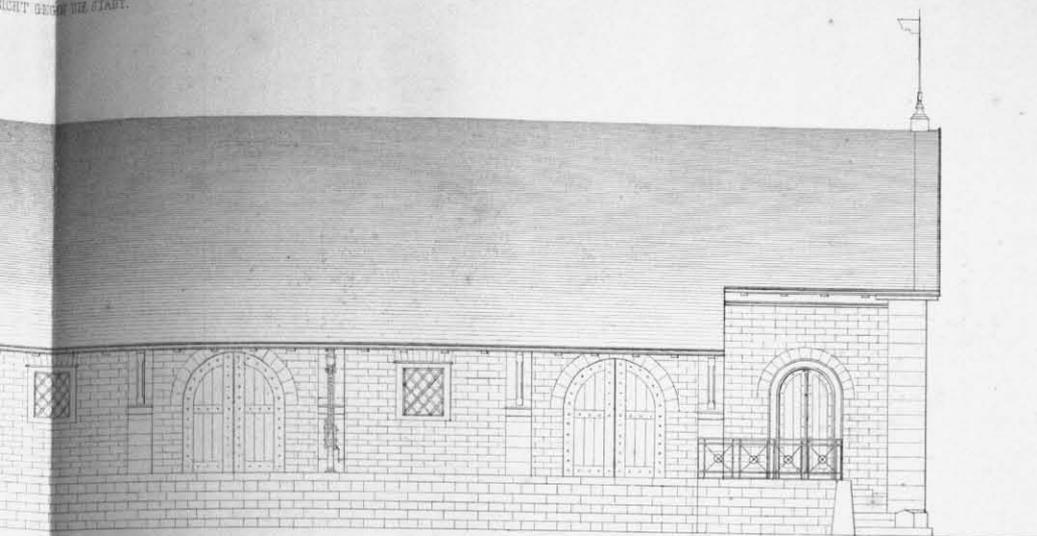


Fig. I  
Grundriss

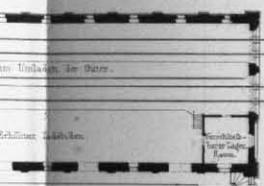


Fig. II  
Grundriss

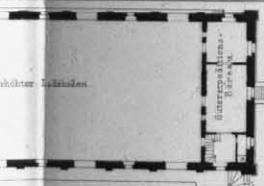


Fig. III  
Grundriss

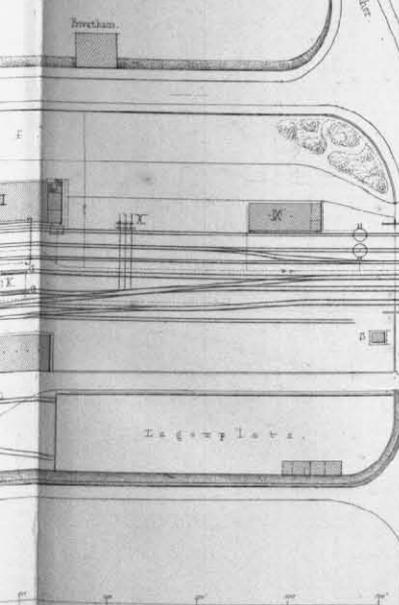
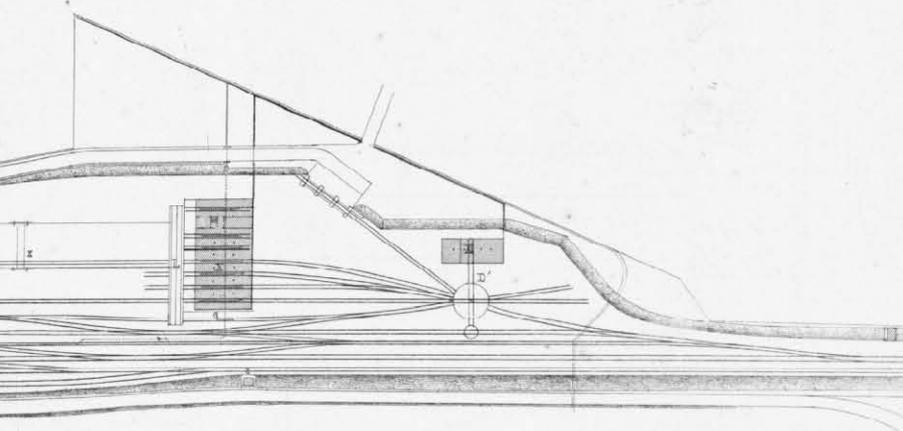
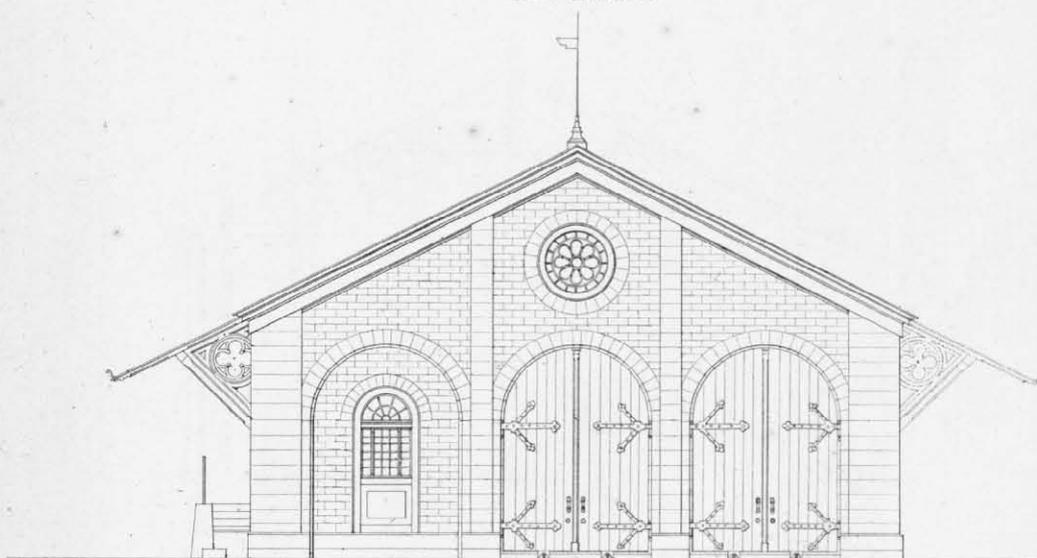
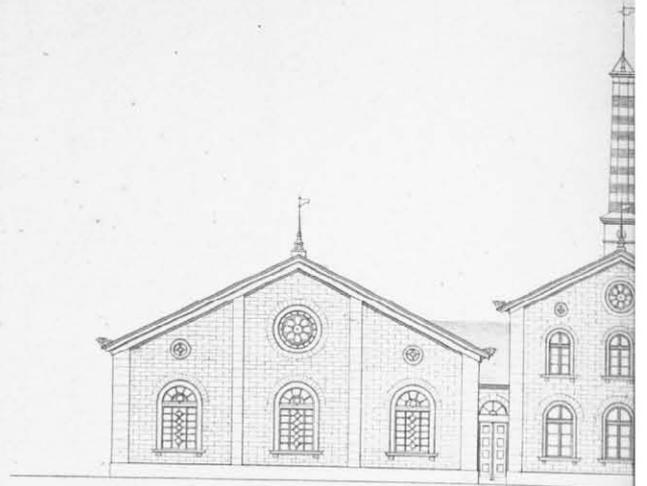


Fig. V.  
ANSICHT GROEN OSTEN



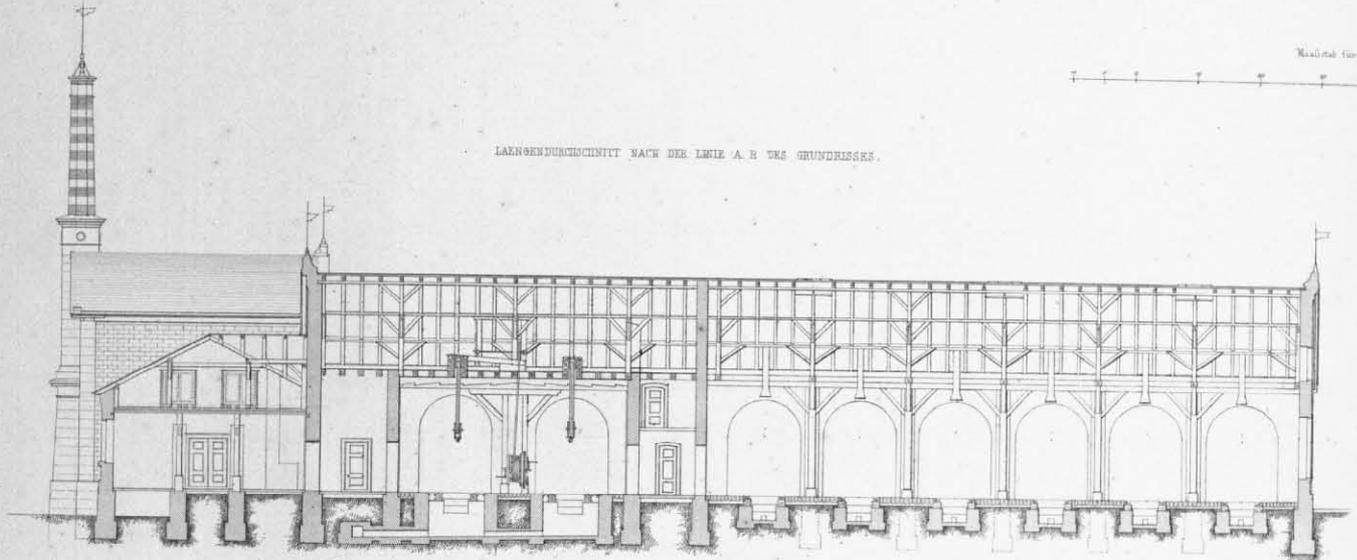
- I. Hauptgebäude
- II. Hofhalle
- III. W. Wagenhallen
- IV. Wohnung des Reichsregiments
- V. Kommandanten- und Wachen-gebäude
- VI. Sitz- und Kellerngebäude der Frankfurter Hanauer Eisenbahngesellschaft
- VII. Cooks-Küche der kaiserlichen Staatsbahn
- X. Provinzielle Ställe
- XI. Leinwanderei und Arbeitshaus der Reichsbahn-Darstellungsbahn
- II. Kellerei der Anschauungsbahn

- A.A. Öffentliche Abtritte für die Durchreisenden.
- AA. Abtritte für die Abreisenden.
- B. Brunnen
- DD. Wasser-Entschäumer für die Lagerstätten und die Maschinen des Frankfurter Wasserwerks
- D. Wasser-Entschäumer für die Maschinen der Anschauungsbahn
- RR. Ladestellen für Güter, Vieh, Equipagen etc.
- SS. Wäschhäuser für Wägen- und Telegraphenwärter
- KK. Wasserkränne zum Füllen der Maschinen
- GG. Asbestkalkgruben
- LL. Röhren für Leuchtgas
- II. Röhren für Wasser
- K. Dampf-Entschäumer zum Verarbeiten des Steins
- Z. Transportable Leuchtmaschinen für sehr schwere Güter

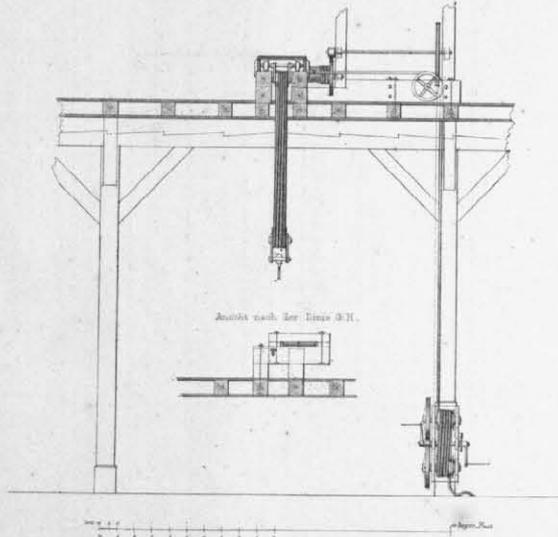


Maßstab für Aufsicht

LÄNGENDURCHSCHNITT NACH DER LINIE A. B. DES GRUNDRISSSES.



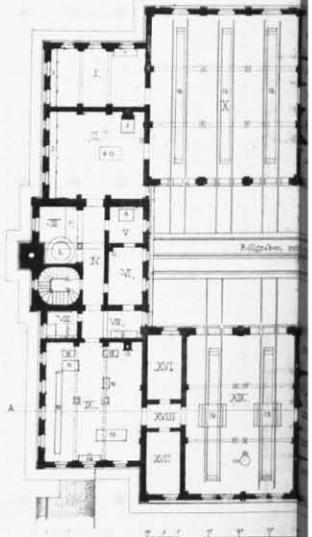
GERÄTEFÜR LOCOMOTIVREINIGUNGSSTÄNDE  
 Durchschnitt nach der Linie A. B. mit Hervorhebung des Satzholzes a. a.



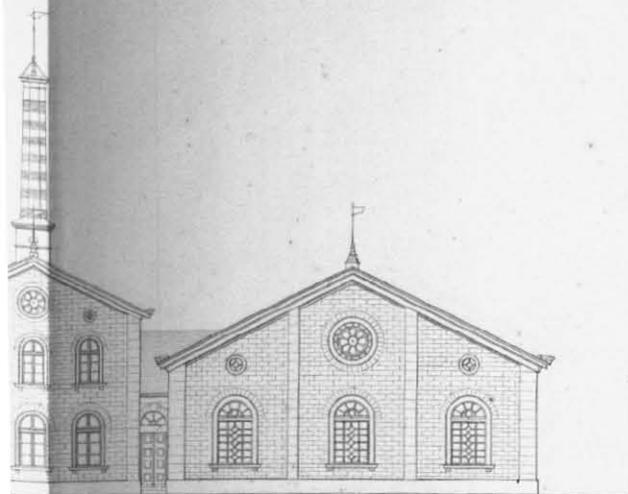
Ansicht nach der Linie C. D.

Erklärung.  
 Werkstättenbau.

- I. Schreinerst.
  - 1. Hobelbank
  - 1. Werkbank
- II. Schneidek.
  - 1. einfache Schneidese.
  - 1. Kappse.
  - 1. Werkbank
- III. Kesselhaus.
  - 1. Kessel der Dampfmaschine
- IV. Gang
- V. Dampfmaschinenlokal.
  - 1. Stand der Maschine.
- VI. Zimmer des Obermaschinenst.
  - 1. Vorzimmer
- VII. Abtheilg. für die Arbeiter
- IX. Drehwerk.
  - 1. zwei Drehbänke
  - 1. Hebelmaschine
  - 1. Drehmaschine
  - 1. Drehbank für Waggenräder
  - 1. Werkbank
  - 1. 1. Schlafstube

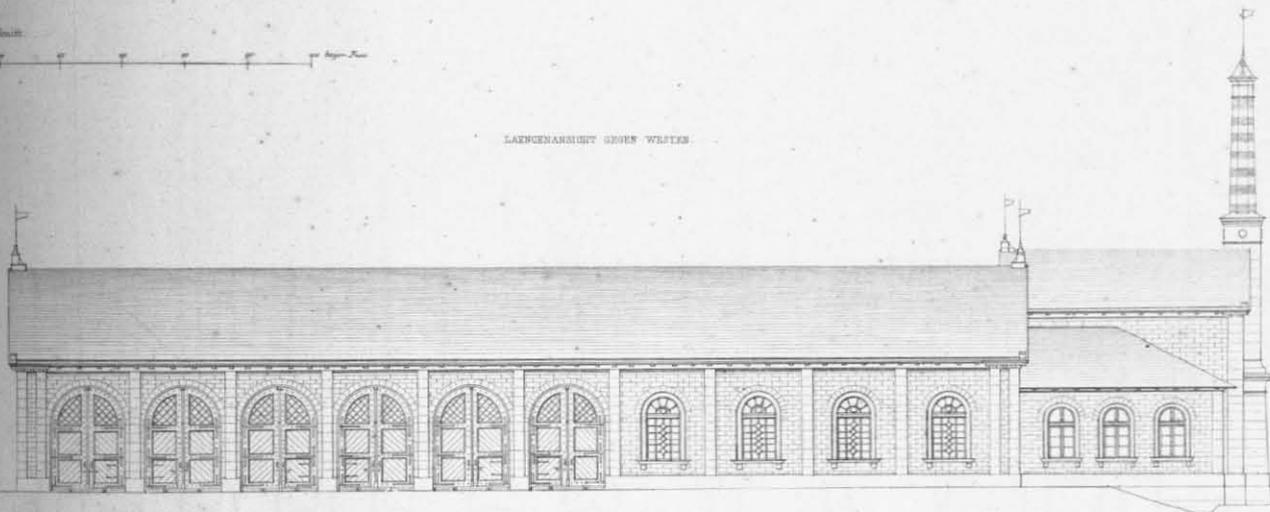


1877



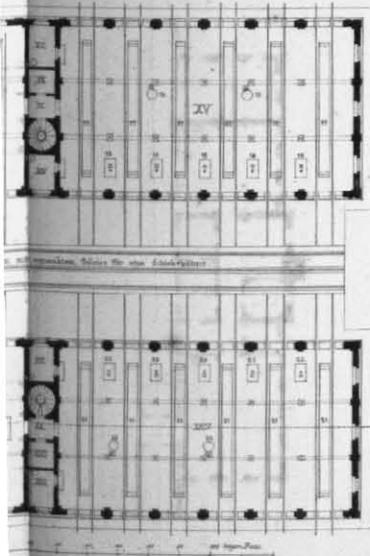
1/1000

LÄNGENANSICHT GEGEN WESTEN



BEREICHUNG FÜR LOCOMOTIV-RENTENKASSA

Grundriss von Oben

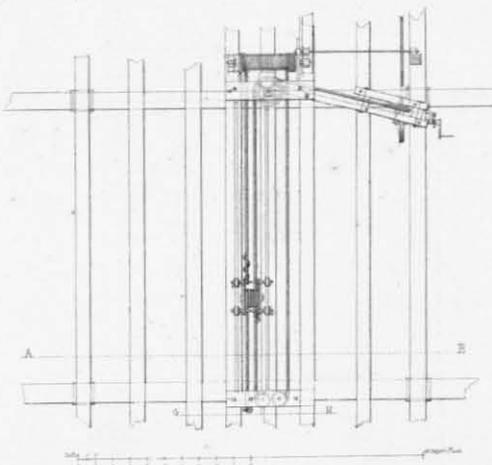


Erklärung

Locomotivrentenkassa

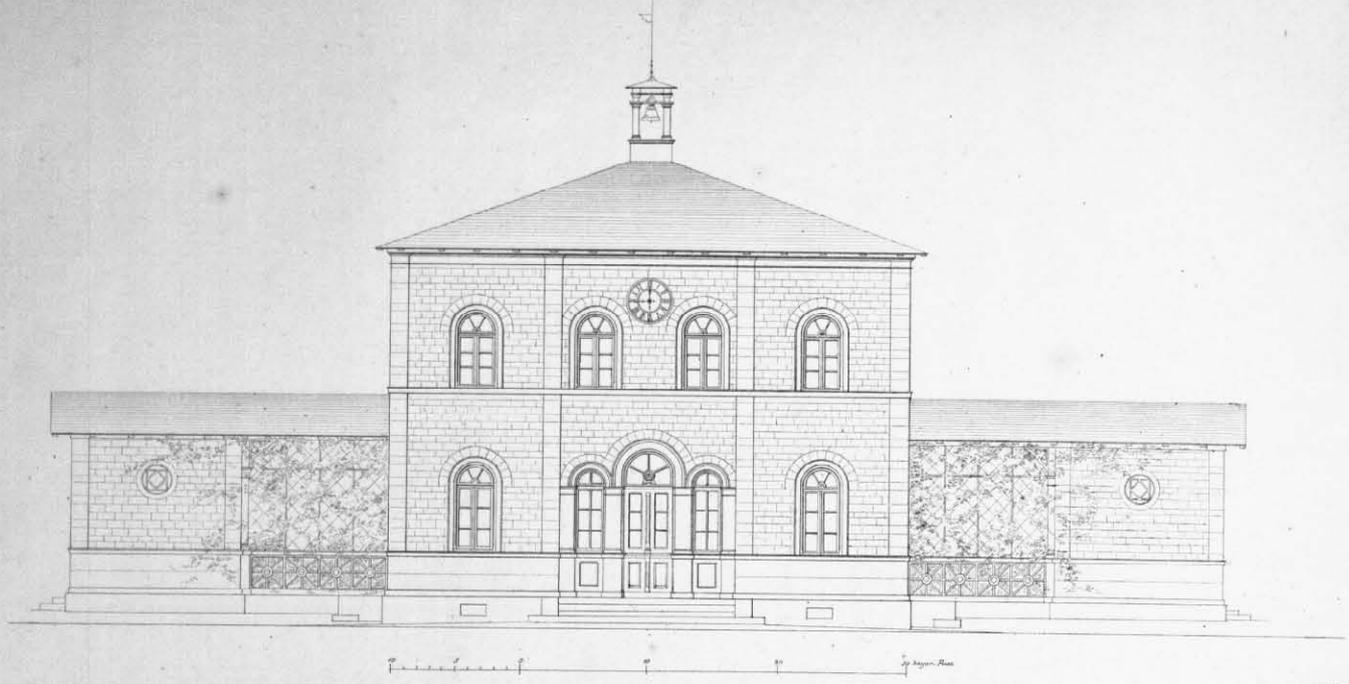
- X Bayerische Locomotivrentenkassa
- u. u. Kassen
- XI Durchgang
- XII Registratorzimmer
- XIII Locomotivfahrszimmer
- XIV Putzraum
- XV Amtszimmer und Remise der bayerischen Verwaltung
- u. u. Kassen
- u. u. Wassertrichter
- u. u. Ofen
- XVI Zimmer des Maschinenführers
- XVII Werkstattraum
- XVIII Durchgang
- XIX Restaurationsraum
- u. u. Speisezimmer
- u. u. Ofen
- XX Durchgang
- XXI Putzraum
- XXII Registratorzimmer
- XXIII Locomotivrentenkassa
- XXIV Locomotivrentenkassa und Amtszimmer
- u. u. Kassen
- u. u. Ofen
- u. u. Wassertrichter

der Frankfurt-Hannover Eisenbahnverwaltung

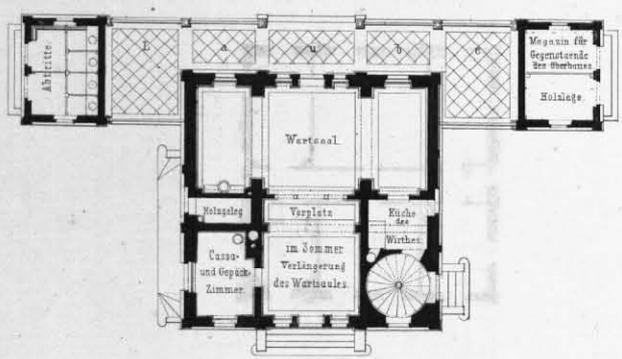


1/1000

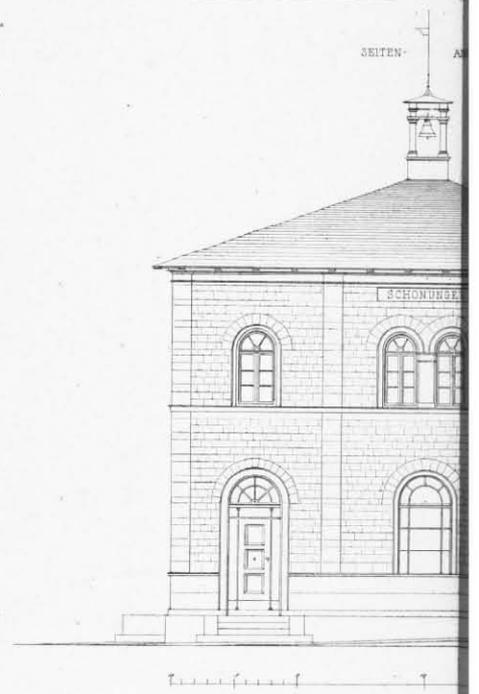
ANSICHT GEGEN DIE STRASSE



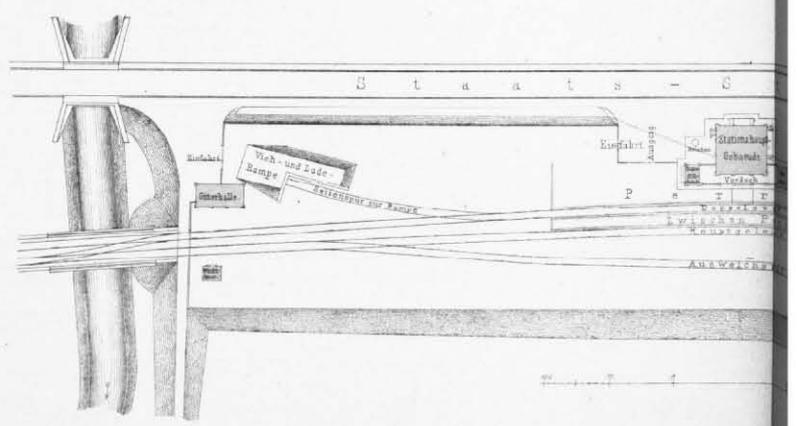
ERDGESCHOSS.



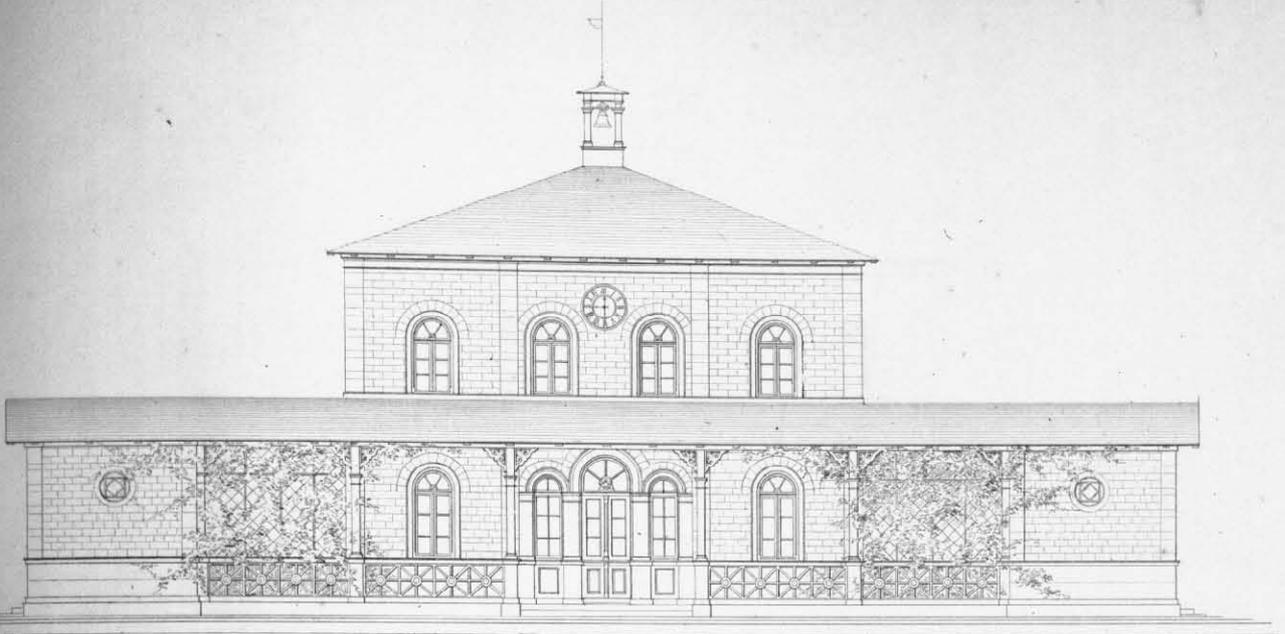
SEITEN-



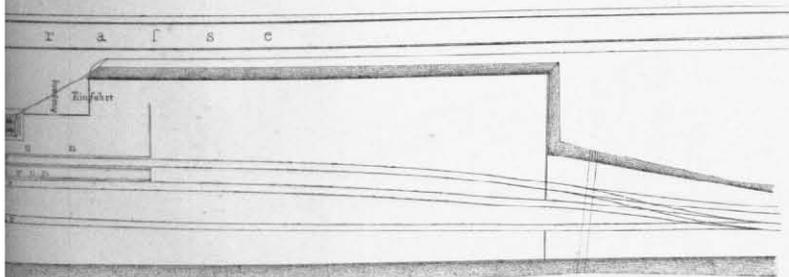
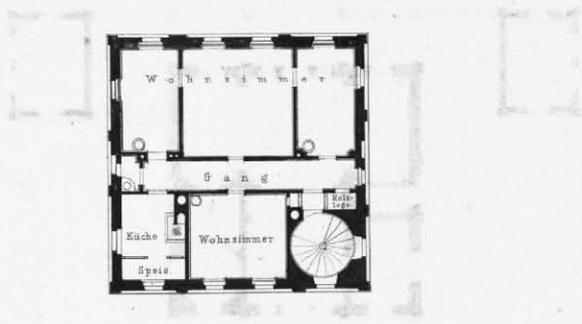
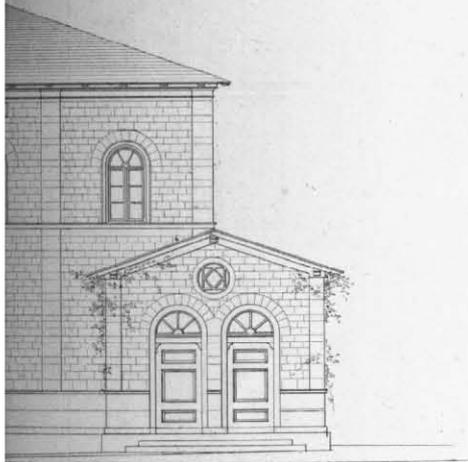
SITUATION



ANSICHT GEGEN DIE BAHN



HAUPTGESCHOSS



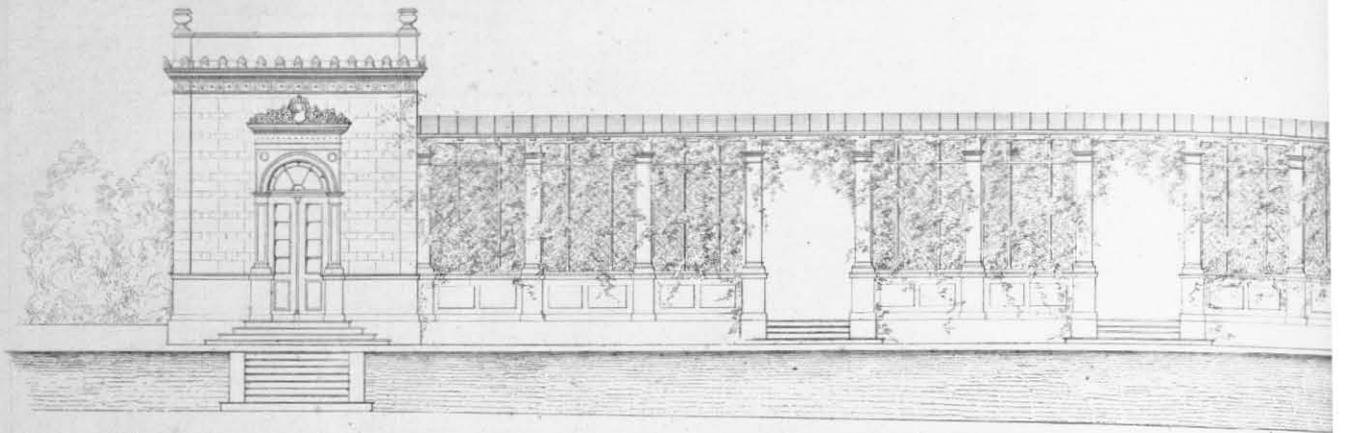


Fig. I.  
BRUNNENHOF.

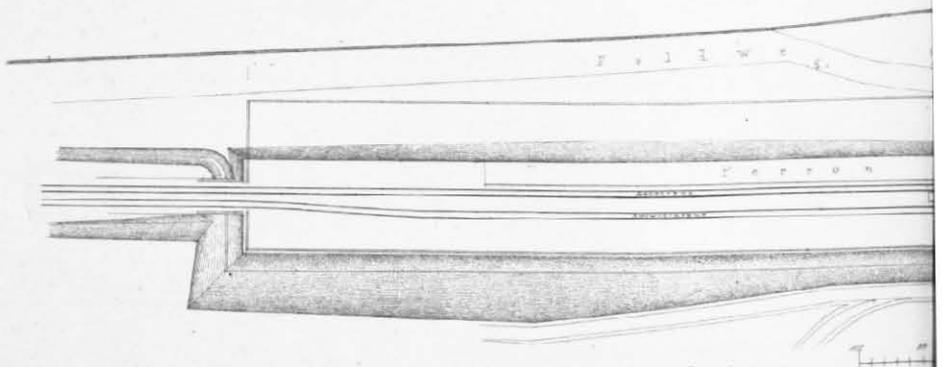
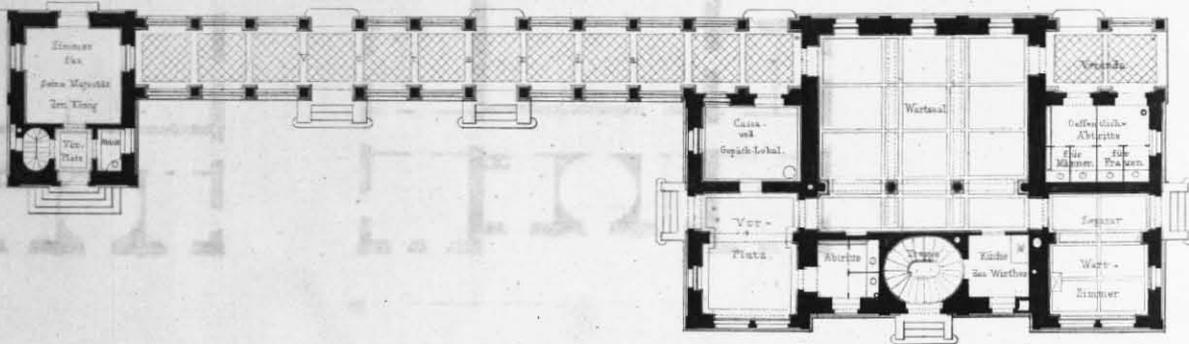


Fig. V.  
ANSICHT GEGEN WESTEN  
Fassade

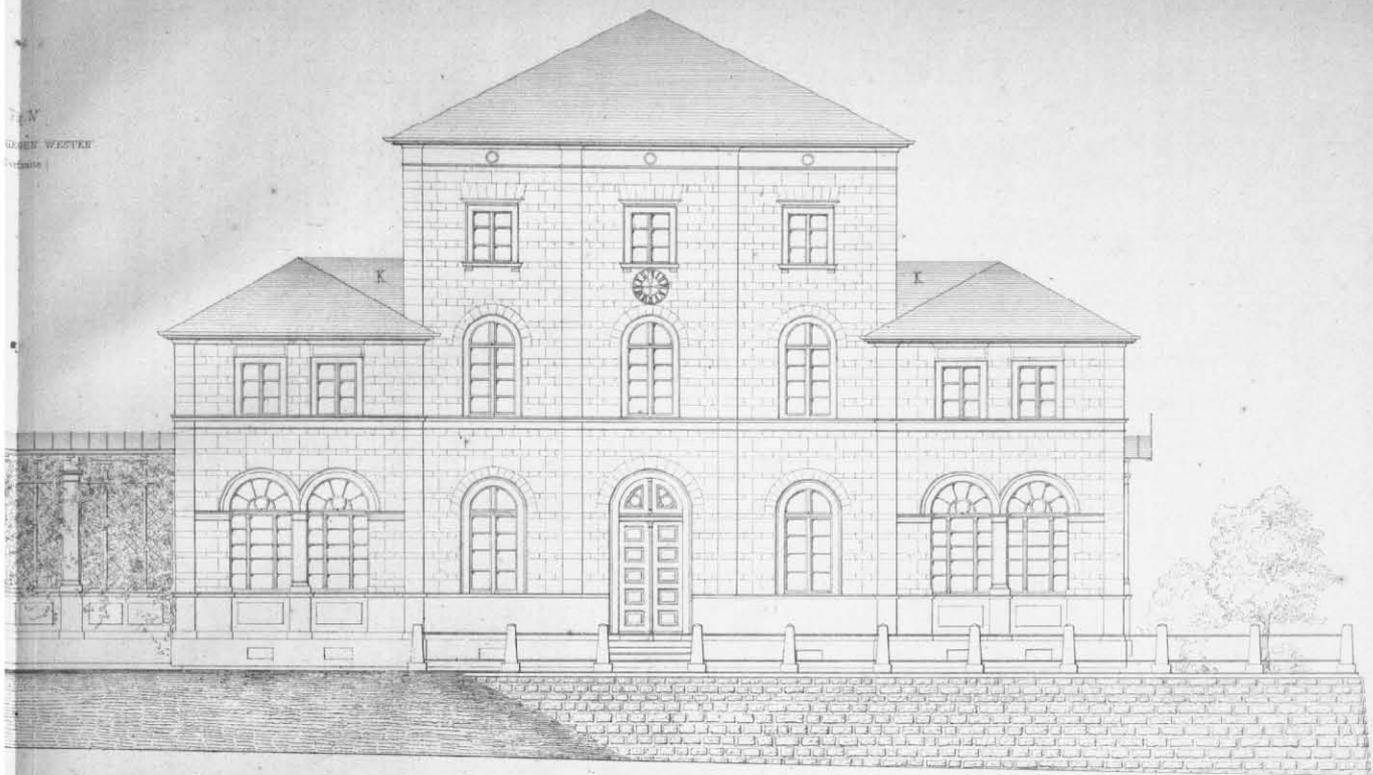


Fig. V.  
ANSICHT GEGEN WESTEN  
Fassade

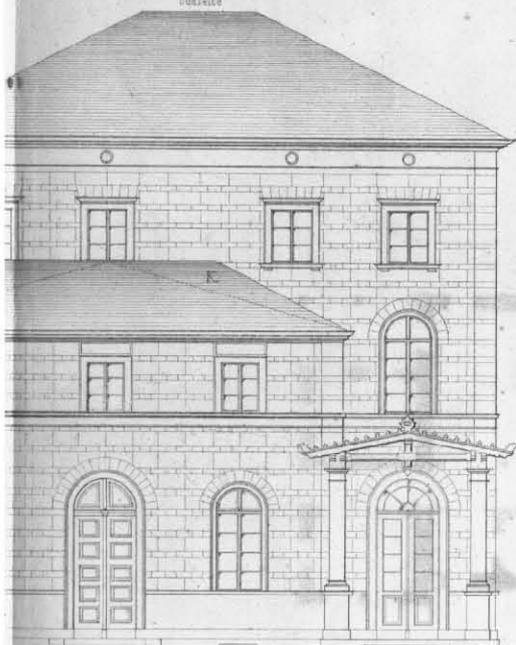


Fig. II.  
GRUNDRISS DES I. STOCKES.

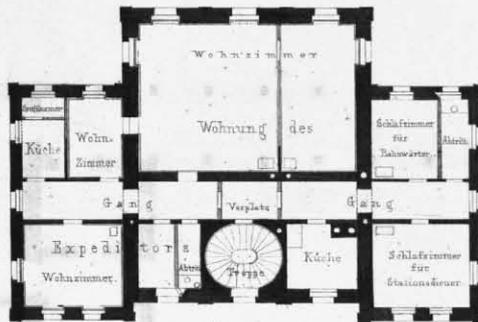
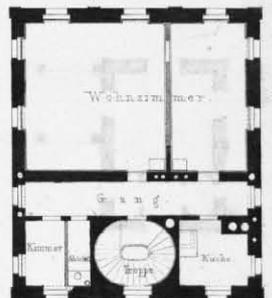


Fig. II.  
GRUNDRISS DES II. STOCKES.  
Wohnung eines Bahnmeisters.



0 5 10 20 30 40 50 Meter

SITUATIONSPLAN.

