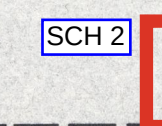


Baggerschurf in der Flucht von dem Kanal neben der PU zur westlichen Hausecke des Empfangsgebäudes Bahnhof. Vgl. Anl. 1



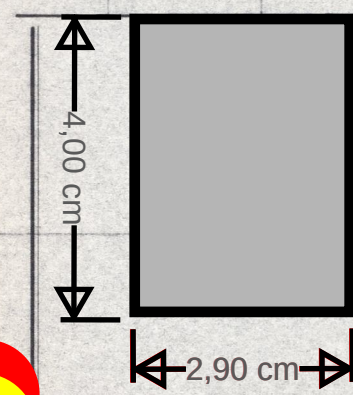
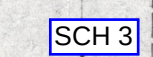
Baggerschurf parallel zu den Gleisen, bis max. 2,5 m Tiefe.

Wenn möglich Baggerschurf zur Untersuchung des Zustandes der Abdichtung kombinieren mit Schurf zur Suche nach dem Kanal.



Abdichtung der PU, insbesondere im Bereich der 1-lagigen Abdichtung und unterhalb des GW. Tiefe Baggerschurf ca. 2,5 m.

Bagger- und Handschurf zur Untersuchung des Zustandes der Abdichtung der PU, insbesondere im Bereich der 1-lagigen Abdichtung und unterhalb des GW. Tiefe Baggerschurf ca. 2,5 m.



Erkundung der eventuell vorhandenen Fundamente der Hilfsbrücke:
- 2 BS/DPH im Gleisbereich bis 5 m u. GOK
- Falls kein Fundament vorliegt, die Bohrungen auf 10 m u. GOK niederbringen

Legende



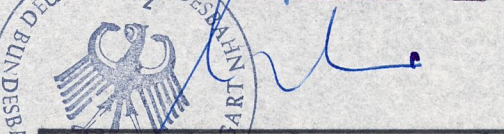
Baggerschurf



Kleinrammbohrung / schwere Rammsondierung

Festgestellt gem § 36 des BbGv. 13.12.51 Deutsche Bundesbahn Bundesbahndirektion Stuttgart

44 13 Jds Stg 1-66
Stuttgart, den 2. April 1975



1974	Tag	Name		
Bearbeiter	1.3.	Janner	Bundesbahndirektion Stuttgart	
gezeichnet	1.3.	Giese	Stuttgart, den 1.3.1974	
geprüft				
Maßstab	Strecke Karlsruhe-Durlach-Mühlacker km 12+400			Blatt 1
1:100	Bbr. 62a (3.0351.5) Entwurf zum Neubau einer Fußwegunterführung mit Bahnsteigzugängen auf Bf. Wilferdingen.			Ausgabe vom

Anlage 6

