

gelegen. Ferner wird bei allen diesen Anlagen darauf gesehen, daß Aus- und Einfahrt so angeordnet sind, damit sich zwei Fuhrwerke nicht begegnen können.

So führt die Einfahrt zur Victoria-Station zu London von der Straße aus mittels einer Brücke über die Gleise nach dem Fahrwege in der Bahnsteighalle. — In anderen Fällen, bei der Waterloo-, Charing-Cross- und St. Pancras-Station zu London gelangen die Wagen durch einen Tunnel unter den Gleisen in die Halle, die bei allen diesen Stationen durch das große, stets offene Ausfahrtstor in der Vorderfront des Empfangsgebäudes verlassen wird.

5. Kapitel.

Räume und Anlagen für Gepäckannahme und -ausgabe, sowie für Handgepäckaufbewahrung.

a) Annahme und Ausgabe des Reisegepäckes.

Die Behandlung des Reisegepäckes ist auf den verschiedenen Eisenbahnen eine zum Teile verschiedene. Das betreffende Verfahren ist auf den deutschen und österreichischen, sowie auf den meisten anderen Bahnen des europäischen Festlandes annähernd das gleiche; in England und in den Vereinigten Staaten hat sich eine andere Behandlungsweise ausgebildet. Auf letztere wird indes im nachstehenden nicht weiter eingegangen werden.

Auf Haltestellen und anderen kleinen Stationen wird die Gepäckabfertigung meist in einem einzigen, kleinen, der Fahrkartenausgabe zunächst gelegenen Raume besorgt; der geschäftliche Teil: das Ausstellen der betreffenden Scheine, die Empfangnahme der Beförderungsgebühr usw. — geschehen durch den Schalterbeamten der Fahrkartenausgabe.

Auf mittelgroßen und großen Bahnhöfen sollten Gepäckannahme und -ausgabe stets getrennt werden. Erstere sollte vom Eingange, bezw. der Eingangshalle, vor allem von den Fahrkartenschaltern aus, leicht auffindbar und erreichbar sein. Die Gepäckaussgabe wäre alsdann an den Bahnhofsausgang, bezw. wenn eine besondere Ausgangshalle vorhanden ist, in diese oder ihr zunächst zu verlegen.

In Art. 72 (S. 80) wurde bereits gesagt, daß Bahnhofseingang und -ausgang, selbst auf ganz großen Bahnhöfen, nicht immer voneinander geschieden sind. Die Folge davon ist, daß man auch Gepäckannahme und Gepäckaussgabe vielfach nicht voneinander trennt, sondern beide in einer gemeinsamen „Gepäckabfertigung“ vereinigt. Es kann auch der umgekehrte Fall vorliegen: um den Gepäckdienst zunächst zu vereinfachen, bezw. zu verbilligen, legt man Annahme und Ausgabe zusammen, und die Folge davon ist, daß die ankommenden Reisenden die Eingangshalle als Bahnhofsausgang zu benutzen haben.

Gepäckannahme und -ausgabe sind in vielen Grundrißanordnungen als Stiefkinder behandelt. *Groeschel* bemerkt mit Recht, daß die Gepäckabfertigungsräume vielfach zu dunkel, zu beengt und nicht erweiterungsfähig sind. Man hat dafür Sorge zu tragen, daß solche Klagen nicht erhoben werden können.

Durch § 51 der „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen“ wird (in Abl. 2) vorgeschrieben: „... Die Gepäckabfertigung soll... mit den Bahnsteigen in zweckmäßiger Verbindung stehen“. Zu begründen ist diese Bestimmung dadurch, daß es auf zunächst einfachem und bequemem Wege möglich sein muß, die abgehenden Gepäckstücke nach den Gepäckwagen und die ankommenden aus dem letzteren in die Gepäckaussgabe zu befördern.

81.
Allgemeines.

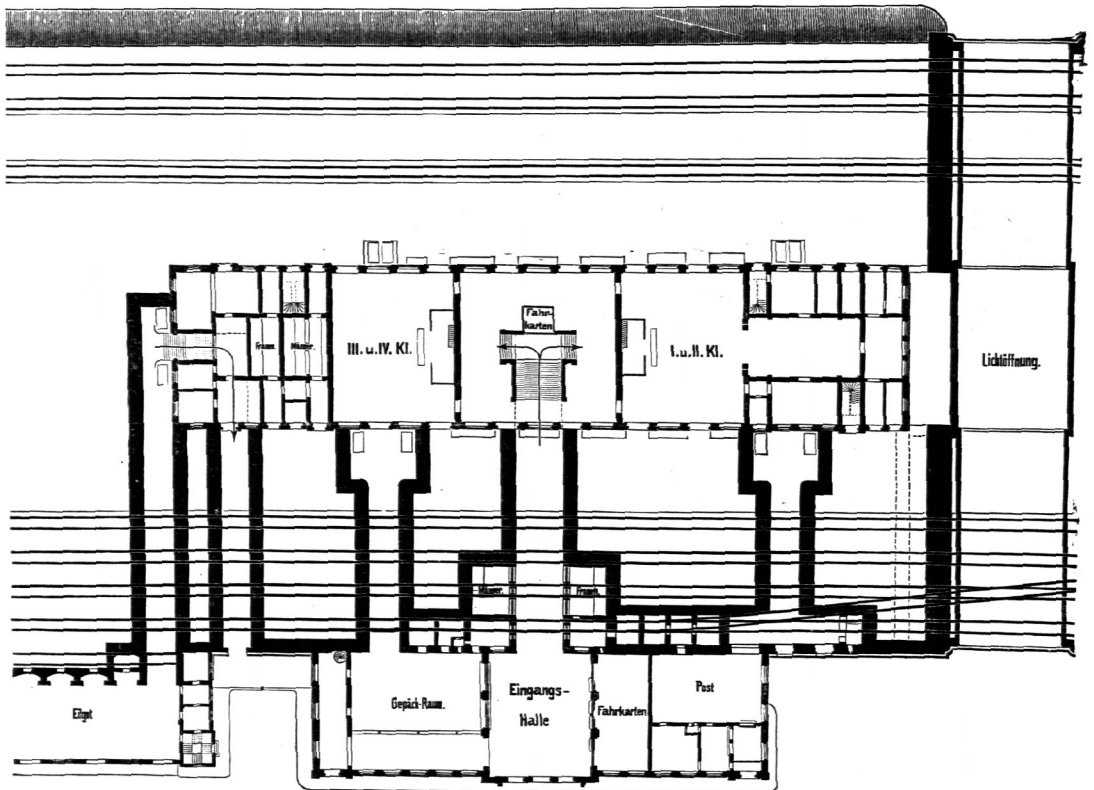
82.
Lage.

Auf Zwischenstationen wird der Gepäckraum, worin die Gepäckstücke bis zur Ankunft des betreffenden Zuges aufbewahrt werden, in unmittelbarer Verbindung mit dem Bahnsteig angeordnet, und es wird darnach gestrebt, den Gepäckwagen dieses Zuges jeweils tunlichst nahe am Gepäckraum halten zu lassen.

Für größere und ganz große Bahnhöfe ist zu verlangen, daß auch auf ihnen die Beförderung des Reisegepäckes von der Eingangshalle aus nach dem Zuge auf tunlichst kurzem und naturgemäßem Wege sich vollziehe.

Für die Lage der Gepäckabfertigungsräume ist auch noch zu beachten, daß durch die Beförderung der Gepäckstücke in die Züge und aus diesen das Publi-

Fig. 77.

Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Erfurt⁵⁹⁾. $\frac{1}{1000}$ w. Gr.

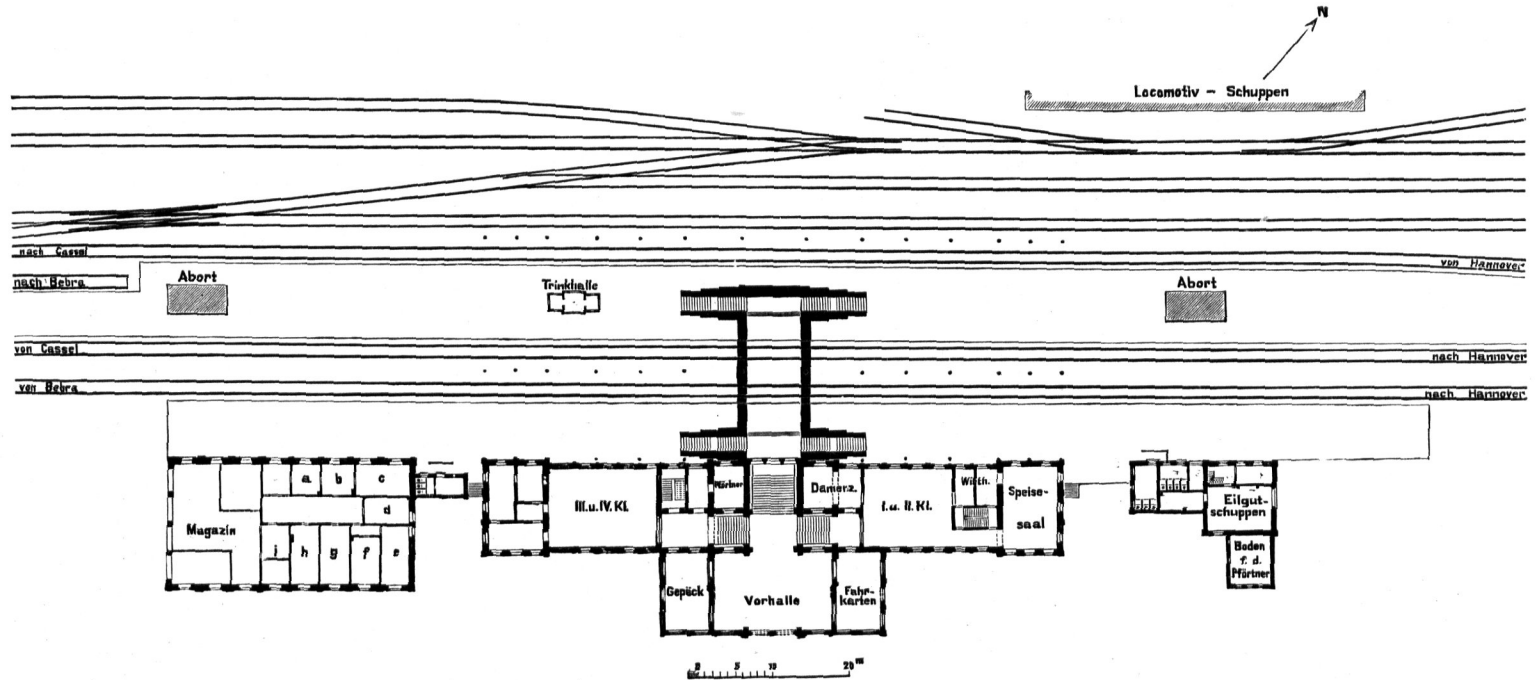
kum tunlichst wenig, am besten gar nicht berührt werde. Da durch unvorläufig getragene, bezw. gefahrene Gepäckstücke das Publikum leicht gestreift, gestoßen, selbst verletzt werden kann, so ist auf diese Forderung umfomehr Rücklicht zu nehmen, je verkehrsreicher der betreffende Bahnhof ist.

Über die gegenseitige Lage von Fahrkartenausgabe, Gepäckannahme und Wartefallen wurde bereits in Art. 50 (S. 57) gesprochen. Dem dort Gefagten entsprechend befindet sich die Gepäckannahme:

1) Entweder an der einen Seitenwand der Eingangshalle, wie in den Empfangsgebäuden der Bahnhöfe zu Bonn, Düsseldorf (siehe Fig. 21, S. 37), Mül-

⁵⁹⁾ Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 377.

Fig. 78.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Göttingen⁵⁴⁾.

- a. Stationsvorsteher.
- b. Affilfent.
- c. Schreiber.

- d. Wagenmeister.
- e. Stationskaffe.
- f. Arbeiter.

- g. Zugführer und Schaffner.
- h. Lampenputzer.

- i. Materialen-verwalter.

heim a. Rh. (siehe Fig. 29, S. 45), Erfurt (Fig. 77⁶⁰), Essen (siehe Fig. 22, S. 38), Göttingen (Fig. 78⁶⁰), Hamburg (siehe die Tafel bei S. 82), Halle a. S., Hannover (siehe Fig. 32, S. 47 u. Fig. 57, S. 66), Metz (siehe Fig. 23, S. 39), Lübeck (siehe Fig. 26, S. 41), Münster (siehe Fig. 58, S. 68), Straßburg, Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57) u. a.

Ähnlich wie bei den Fahrkartenschaltern (siehe Art. 39, S. 44) wird auch hierbei bisweilen darauf geachtet, daß man „rechts“ auszuweichen pflegt, und ordnet die Gepäckabfertigung an der rechten Seite der Eingangshalle an⁶⁰). Auch hier kann gesagt werden, daß auf diesen Punkt kein großes Gewicht gelegt zu werden braucht; die Hauptfache ist, daß der Gepäckhalter in die Augen fällt und daß der Reisende auf dem Wege von der Fahrkartenausgabe nach den Wartefälen keine Umwege zu machen braucht.

2) Oder an der Rückwand der Eingangshalle. Alsdann ist häufig links und rechts von der Gepäckannahme je ein unmittelbarer Ausgang nach dem Bahnsteig vorgesehen, oder, wenn zwei Annahmen vorhanden sind, ist zwischen beiden ein solcher angeordnet. Beispiele für derart gelegene Gepäckannahmen bieten die Empfangsgebäude der Bahnhöfe zu Altona (siehe Fig. 33, S. 48 u. Fig. 79⁶¹), Bremen (siehe Fig. 31, S. 46), Mainz, Frankfurt a. M. (siehe die Tafel bei S. 67 u. Fig. 80⁶²) u. a.

3) Eigenartig, aber wohl zweckmäßig soll die Gepäckannahme auf dem neuen Hauptbahnhof zu Leipzig angeordnet werden. Wie schon in Art. 34 (S. 36) gesagt wurde, sind die beiden Eingangshallen (die preußische und die sächsische) durch einen sog. Verbindungsgang verbunden, der von außen durch zahlreiche Türen zugänglich ist. An die den Gleisen zugewendete Langseite dieses Ganges stößt die langgestreckte Gepäckannahme, die hiernach zwischen den beiden Eingangshallen gelegen ist.

Die Gepäckannahme ist entweder in der Eingangshalle selbst untergebracht (z. B. in Altona [siehe Fig. 33, S. 48], Frankfurt a. M. [siehe die Tafel bei S. 67], Bremen [siehe Fig. 31, S. 46] ufw.), oder es mündet nach dieser Halle der Gepäckhalter (z. B. in Göttingen [siehe Fig. 78, S. 91], Hamburg [siehe die Tafel bei S. 82], Münster [siehe Fig. 58, S. 68], Wiesbaden [siehe die Tafel bei S. 57] ufw.), oder endlich der Gepäckannahmeraum ist von der Eingangshalle aus zugänglich, wie z. B. in Düsseldorf (siehe Fig. 21, S. 37), Erfurt (siehe Fig. 77, S. 90), Hannover (siehe Fig. 32, S. 47), Lübeck (siehe Fig. 26, S. 41), Straßburg (siehe Fig. 83, S. 96) ufw. Unter allen Umständen muß sie in die Augen fallen und, wie schon angedeutet, auf kürzestem und bequemsten Wege erreichbar sein. Dabei ist dafür Sorge zu tragen, daß die das Reisegepäck befördernden Träger innerhalb der Eingangshalle das Publikum möglichst wenig stören.

Zur Ausrüstung eines Gepäckannahmeraumes gehören in erster Reihe längere, niedrige Tische oder Pritschen, auf welche die zu befördernden Gepäckstücke zunächst gelagert und von denen sie durch die Beamten auf die Wage gebracht werden. Solche Tische sind etwa 60 bis 80 cm breit und 50 bis 70 cm hoch und bestehen in der Regel aus Holz, erhalten aber kräftigen Eisenbeschlag, der ihre Platten vor heftigen Stößen und dergl. bewahren, aber auch das Längsschieben der Gepäckstücke erleichtern soll. Die Tischplatten ganz mit Blech zu überziehen, empfiehlt sich teils des unangenehmen Gefühles wegen nicht, teils auch deshalb

⁶⁰) Das bereits mehrfach angeführte „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ sagt in dieser Richtung: „Da rechts ausweichen zu werden pflegt, so ist . . . die Gepäckabfertigung tunlichst zur Rechten des Eintretenden anzuordnen“.

⁶¹) Fakf.-Repr. nach: Centralbl. d. Bauverw. 1902, S. 592.

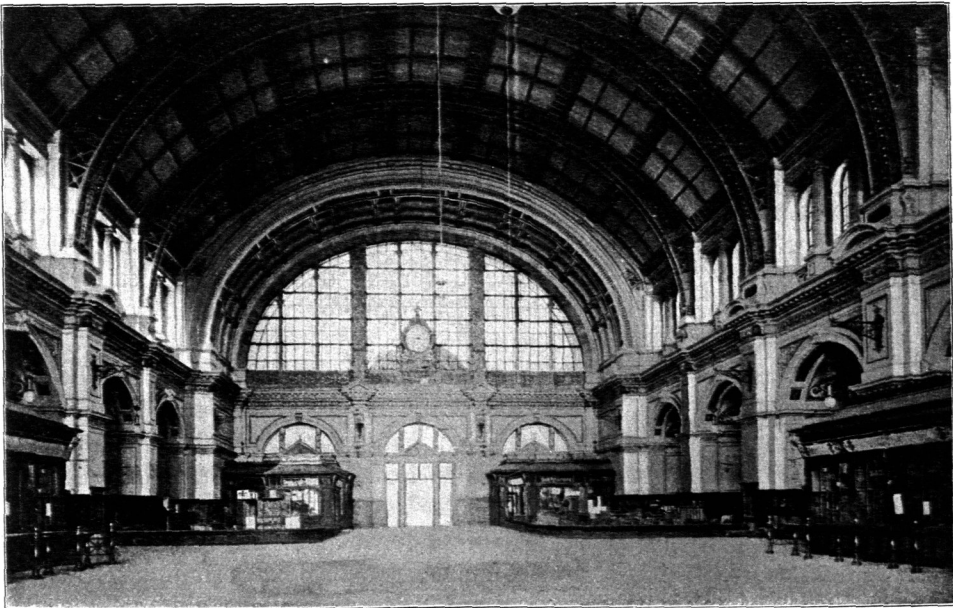
⁶²) Fig. 80 entspricht nicht ganz dem derzeitigen Zustande. Infolge des wachsenden Verkehrs mußte vor kurzem in der vorderen Hälfte der Eingangshalle ein freistehender Schalterbau für Fahrkartenausgabe errichtet werden.

Fig. 79.



Eingangshalle mit Gepäckannahme im Empfangsgebäude
des Bahnhofes zu Altona⁶¹⁾.

Fig. 80.



Eingangshalle mit Gepäckannahme im Empfangsgebäude
des Hauptbahnhofes zu Frankfurt a. M.⁶²⁾.

nicht, weil das Blech leicht beschädigt wird und rasch zu unchönem Aussehen gelangt.

Auf größeren Bahnhöfen wird in den allerhäufigsten Fällen eine gerade Tischreihe aufgestellt, deren Länge nicht zu gering sein darf, damit eine tunlichst große Zahl von Reisenden mit ihren Gepäckstücken gleichzeitig an den Tisch herantreten kann. Erreicht man auf diese Weise keine ausreichende Tischlänge, so kann man dem Tisch im Grundriß eine nach außen konvexe Gestalt geben, oder man kann ihn in Zickzackform aufstellen.

Die Wagen sind meist Zeigerwagen, die auf ihrem Zifferblatt sofort das Gewicht des zu verwägenden Stückes angeben. Allein es kommen auch Zentesimalwagen und dergl. vor. Bisweilen fehlen die Gepäcktische, und die Plattformen der Wagen sind in Fußbodenhöhe gelegen; die Gepäckstücke werden zunächst auf den Fußboden gestellt.

Die Reisenden treten, um den Gepäckschein entgegenzunehmen und die Gepäckfracht zu bezahlen, an den Gepäckschalter (Gepäckkasse) heran. Hat der Gepäckraum eine große Ausdehnung, so wird für die expedierenden Beamten nicht selten eine kleine Bude aufgestellt, die sich mit einem Schalterfenster, das denjenigen bei den Fahrkartenausgaben ähnlich ist, dem Publikum zuwendet.

Um zu vermeiden, daß durch den Gepäckverkehr der übrige in der Eingangshalle sich vollziehende Verkehr gestört werde, hat man für das Heranschaffen des Gepäcks vom Bahnhofsvorplatz aus zum Gepäcktisch bisweilen einen besonderen Zugang angelegt, z. B. im neuen Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Mülheim a. Rh. (siehe Fig. 29, S. 45).

84.
Expreßgut-
annahme.

Die zu befördernden Expreßgüter werden auf den meisten Bahnhöfen an den Tischen der Gepäckannahme entgegengenommen und dafelbst abgefertigt. Die Menge dieser Güter ist in steter Zunahme begriffen, so daß auf größeren Bahnhöfen dadurch eine schwere Belastung der Gepäckabfertigungsstellen entsteht und man bereits damit anfängt, bezw. dazu gekommen ist, besondere „Expreßguthallen“ vorzusehen. Solches ist z. B. in dem zur Ausführung bestimmten Entwurf für das neue Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes zu Karlsruhe geschehen.

85.
Gepäck-
ausgabe.

Wie schon mehrfach angedeutet, ist nicht nur auf kleineren, sondern auch auf mittelgroßen Stationen die Gepäckausgabe entweder ganz nahe an der Gepäckannahme gelegen oder mit ihr unmittelbar vereinigt; der Gepäckdienst wird hierdurch wesentlich vereinfacht und verbilligt. Auf Haltestellen und anderen ganz kleinen Bahnhöfen findet nicht selten die Gepäckausgabe auf den Bahnsteigen statt. Solches geschieht wohl auch auf großen Kopfstationen (z. B. Frankfurt a. M., Zürich usw.), wo das Gepäck an die Reisenden an denjenigen Stellen verabfolgt wird, wo die Zungenbahnsteige in den Kopfbahnsteig einmünden.

In Zürich werden sogar die Gepäckstücke auf kleinen Rollwagen, die auf Gleisen laufen, mit dem Gepäcktisch befördert. Hierdurch wird das Herbeifahren der Gepäckstücke sehr erleichtert, ebenso deren Lagerung auf dem Tisch.

Eine Anordnung, in der die Gepäckausgabe mit der Gepäckannahme vereinigt ist, beide durch die dem expedierenden Beamten dienende Bude geschieden, ist aus Fig. 81 ersichtlich.

Völlig abgeforderte Gepäckausgaben findet man in der Regel nur auf ganz großen Bahnhöfen, z. B. in Hannover (siehe Fig. 32, S. 47), Hamburg (siehe die Tafel bei S. 82⁶³), Metz (siehe Fig. 23, S. 39), Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57)

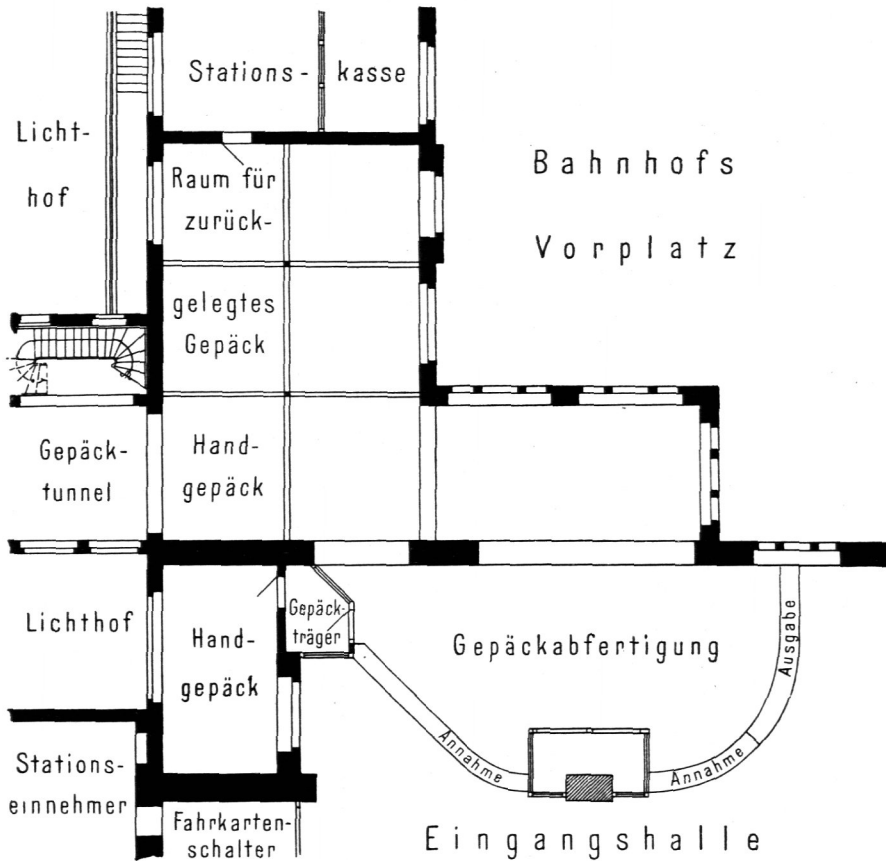
⁶³ Sie befindet sich dort am rückwärtigen Ende der großen „Verbindungshalle“, während die Gepäckannahme vorn am Eingang angeordnet ist.

und a. a. O.); sie liegt alsdann naturgemäß am Bahnhofausgang, bezw. an der Ausgangshalle.

Eine sehr geschickte Vereinigung von Gepäckannahme und -abgabe ist im Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Straßburg (Fig. 82 u. 83⁶⁴⁾ zu finden.

Dort liegt der Raum für die Gepäckabfertigung zwischen Eingangshalle und Ausgangstunnel; an letzteren stößt die Ausgangshalle. Aus dem Gepäckraum, bezw. in ihn, führt der Gepäckstunnel, von dem 4 Stichtunnel auslaufen, an deren toten Enden je ein Gepäckaufzug angeordnet ist.

Fig. 81.



Gepäckabfertigung im Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Aachen.

$\frac{1}{250}$ w. Gr.

Örtliche Verhältnisse bringen es bisweilen mit sich, daß man die Gepäckabfertigung zweimal vorzusehen hat. So z. B. wenn zwei ganz verschiedene Bahnlagen oder verschiedene Gruppen von Linien in den Bahnhof einmünden, wie in Frankfurt a. M. (siehe die Tafel bei S. 67), wo sich zwischen den beiden an der Rückwand der Eingangshalle angeordneten Gepäckannahmen der unmittelbare Ausgang nach dem Kopfbahnsteig befindet, oder in Leipzig, wo die der sächsischen und die der preußischen Verwaltung angehörigen Gepäckannahmeräume nebeneinander gelegen und zwischen die beiden Eingangshallen geletzt sind ufw. Gleiches findet naturgemäß auf mehreren Insel- und Keilbahnhöfen statt, da ja derlei Stationen stets mindestens zwei verschiedenen Bahnlagen angehören.

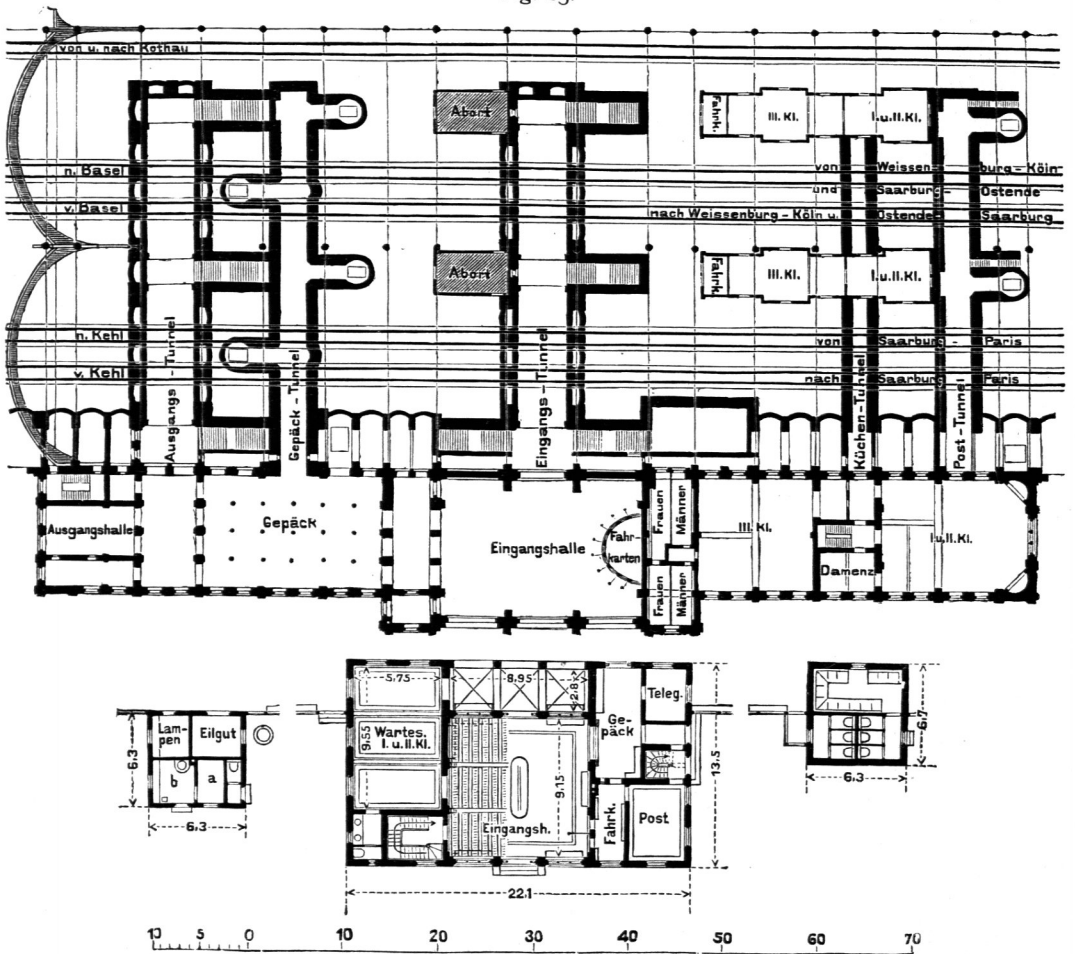
⁶⁴⁾ Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1888, S. 353.

Fig. 82.



Schaubild.

Fig. 83.



Grundriffe⁶⁴⁾.

Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Straßburg.

Das Verbringen der Gepäckstücke aus dem Gepäckraum in den Zug und umgekehrt geschieht in den bei weitem meisten Fällen in der Weise, daß sie von bestimmtem Bahnhofspersonal getragen oder, am häufigsten, in bald kleineren, bald größeren Karren gefahren werden. Hierzu werden meist die für die Reisenden und das sonstige Publikum bestimmten Bahnsteige benutzt; es wird mit den Karren wohl auch quer über die Gleise nach Zwischen-, Zungen- und Außenbahnsteigen ufw. gefahren. Man findet diesen Vorgang selbst auf recht großen Bahnhöfen, wie Mainz, Mannheim ufw.

Solange der Verkehr nicht zu bedeutend ist, ist man gewohnt, die hierdurch entstehenden, kurz vorher angedeuteten Mißstände hinzunehmen und sich gegen ein solches nicht immer zu rechtfertigendes Verfahren nicht aufzulehnen. Allerdings verlangt das Publikum hierbei mit Recht, daß das Personal nicht rücksichtslos vorgeht, vielmehr die größte Vorlicht walten läßt.

Bei sehr starkem Verkehr werden indes jene Mißstände so fühlbar, es können Unglücksfälle so leicht vorkommen, daß man auf Abhilfe bedacht sein mußte. Man hat diese in neuerer Zeit darin gefunden, daß man besondere Gepäckbahnsteige angeordnet hat, die zwischen je zwei Gleisen gelegen sind und von denen aus die beiden auf letzteren stehenden Züge bedient werden; die Gepäckkarren verkehren alsdann auf diesen Bahnsteigen und das Publikum wird von ihnen in keiner Weise behelligt. Solche Gepäcksteige sind in Altona (siehe Fig. 33, S. 48), Cöln (siehe Fig. 205 u. 207), Frankfurt a. M. (siehe die Tafel bei S. 67), Lübeck (siehe Fig. 26, S. 41), Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57) ufw. zu finden; auch für den neuen Hauptbahnhof zu Leipzig sind besondere Gepäcksteige vorgesehen.

Es handelt sich nun darum, in welcher Weise die Gepäckkarren aus dem Gepäckraum nach den Gepäcksteigen und umgekehrt gelangen. Auf Kopftationen, manchen Inselbahnhöfen ufw. läßt man diese Karren quer über den Kopfbahnsteig fahren, wie dies z. B. auf dem Hauptbahnhof zu Frankfurt (siehe die Tafel bei S. 67), zu Altona (siehe Fig. 33, S. 48) ufw. der Fall ist. Es durchqueren also die Karren den in der Regel sehr bedeutenden Personenverkehr des Kopfsteiges, was naturgemäß mißständig ist.

Wollte man auf Durchgangsstationen in ähnlicher Weise verfahren, so müßte man mit den Gepäckkarren den am Empfangsgebäude gelegenen Hauptbahnsteig, unter Umständen auch noch andere Parallelsteige und die dazwischen befindlichen Schienenstränge durchqueren, was den mit der Anlage von besonderen Gepäcksteigen beabachtigten Zweck ganz oder doch zum großen Teile vereiteln würde.

Deshalb müssen in einem solchen Falle die Gepäckstücke unterirdisch befördert werden; von solchen Untertunnelungen der Bahnsteige und Gleise wird noch im nächsten Artikel die Rede sein.

Wenn, wie dies in neuerer Zeit häufig vorkommt, die Gepäckannahme im Erdgeschoß des Empfangsgebäudes sich befindet, dagegen die Bahnsteige und Gleise um ein Geschoß höher angeordnet sind, so kann auf kleineren Stationen die Beförderung der abgehenden und ankommenden Gepäckstücke nach und von den Zügen in der Weise geschehen, daß besonderes Personal diese Stücke trägt.

Bei größerem Verkehre reicht ein solches Verfahren selbstredend nicht aus. Man legt deshalb in Erdgeschoßhöhe zwischen den Gepäckabfertigungen und den betreffenden Bahnsteigen unterirdische Verbindungen — Tunnel — an; diese Gepäcktunnel sind ebenso wie die in Art. 56 (S. 71) angeführten Personen-

86.
Gepäck-
bahnsteige.

87.
Gepäck-
tunnel
und
-aufzüge.

tunnel senkrecht zu den Steigen und Gleisen angeordnet, und von ihnen aus führen geeignete Aufzüge nach den Bahnsteigen. (Siehe die Empfangsgebäude zu Bremen in Fig. 31 [S. 46], Coblenz in Fig. 49 [S. 59], Hannover in Fig. 32 [S. 47], Mülheim a. Rh. in Fig. 29 [S. 45], Münster in Fig. 58 [S. 68], Straßburg in Fig. 83 [S. 96] ufw. Für den neuen Hauptbahnhof zu Leipzig sind zwei derartige Gepäcktunnel vorgesehen.

Gepäcktunnel kommen aber auch zur Ausführung, wenn Gepäckräume und Bahnsteige in gleicher Höhe angeordnet sind. Sobald man es vermeiden will, daß die Gepäckbeförderung ganz oder teilweise auf denselben Bahnsteigen sich vollziehen soll, auf denen das Publikum verkehrt, so bleibt nichts anderes übrig, als von der Gepäckannahme aus die Gepäckstücke mittels eines Aufzuges entsprechend tief hinabzufördern, sie unterhalb der Bahnsteige in Tunneln bis an die betreffenden Verladestellen zu bringen und sie dort mit Hilfe weiterer Aufzüge emporzuschaffen. Die Beförderung von ankommendem Gepäck nach der Gepäckabgabe geschieht selbstredend in verwandter Weise.

Ein solcher Vorgang wird, wie bereits im vorhergehenden Artikel angedeutet worden ist, vor allem für große Durchgangstationen zu empfehlen sein.

Allein auch auf Kopftationen, manchen Inselbahnhöfen ufw., die mit besonderen Gepäcksteigen versehen und diese mit dem Gepäckraum in gleicher Höhe gelegen sind, werden unter Umständen Untertunnelungen notwendig. Wie in Art. 86 (S. 97) gelagt wurde, besteht das einfachste Verfahren darin, daß die Gepäckkarren den Kopfbahnsteig durchqueren, sobald sie nach oder von den Gepäcksteigen zu fahren haben. Um das Mißständige eines solchen Vorganges zu beseitigen, kann man Kopf- und Gepäcksteig untertunneln und sowohl in den Gepäckräumen, als auch im Steig einen Aufzug vorsehen. (Siehe den Grundriß des Empfangsgebäudes auf dem Bahnhof zu Wiesbaden auf der Tafel bei S. 57.)

Die Konstruktion der Gepäckaufzüge kann nicht Gegenstand des vorliegenden Heftes sein; die sonst üblichen Lastenaufzüge und Personenaufzüge sind in Teil III, Band 3, Heft 2 (Abt. IV, B, Kap. 8) dieses „Handbuches“ bereits besprochen worden. Hier sei zunächst nur bemerkt, daß man die Fahrtröhre der Gepäckaufzüge mindestens so groß zu bemessen hat, daß die ganzen, mit Gepäckstücken beladenen Gepäckkarren darauf geschoben und nach unten, bzw. nach oben gefördert werden können und daß auch Raum für mindestens einen Bedienteten vorhanden sein muß. Ferner sei bezüglich der Betriebskraft ausgeprochen, daß man überall dort, wo man Druckwasser zur Verfügung hat, dieses gern zum Antrieb der Aufzüge verwendet; wo dies nicht zutrifft, sind gegenwärtig elektrische Aufzüge am meisten angezeigt. Endlich muß noch darauf aufmerksam gemacht werden, daß in den Bahnsteigen die Öffnungen, durch welche die Fahrtröhre zum Vorschein kommen, bzw. verschwinden, auf das sorgfältigste verwahrt werden müssen, damit jeder Unfall ausgeschlossen ist; selbsttätig wirkende Verschlussvorrichtungen sind die geeignetsten.

In Fig. 84⁶⁵⁾ sind die elektrischen Gepäckaufzüge des Bahnhofes Quai d'Orsay zu Paris dargestellt.

Die Länge der auf genanntem Bahnhofs vorhandenen Fahrtröhre beträgt 2,75 m und ihre Breite 1,00 bis 1,50 m, so daß sie 2 bis 4 Gepäckkarren aufnehmen können, deren Abmessungen sich zu 1,25 × 0,60 m beziffern. Der Fahrstuhl hängt an zwei Kabeln, die über Rollen *T* laufen. Mit *T* auf derselben Rolle sitzen zunächst zwei Rollen *t*, auf denen sich die Kabel für die Gegengewichte *P* abwickeln, ferner in der Mitte ein Schraubenrad, das von einer Schnecke angetrieben wird.

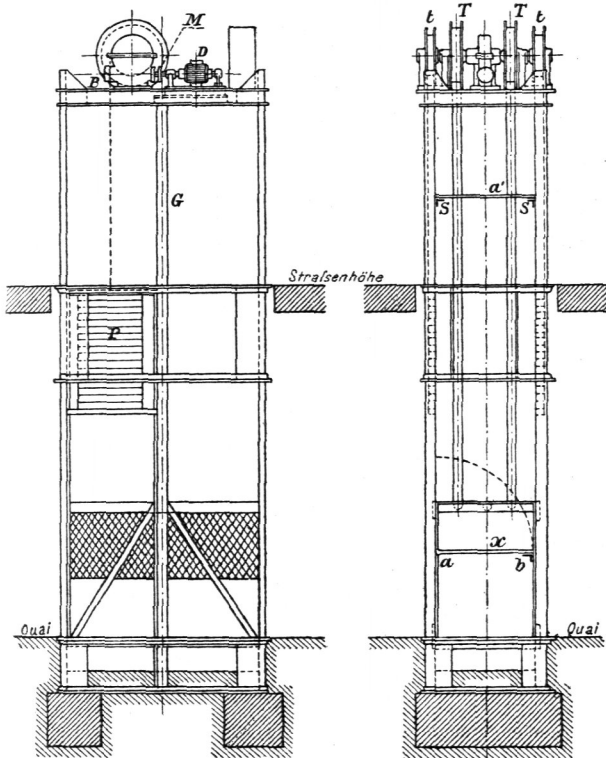
⁶⁵⁾ Fakt.-Repr. nach: Organ f. d. Fortschr. d. Eisenbahnw. 1902, Taf. XIX.

Letztere läuft in einem Ölbad und ist mit einem elektrischen Antriebe *D* gekuppelt. Der Zugang zum Fahrstuhl wird auf dem Bahnsteig durch einen um *a* drehbaren Stab *x* abgeschlossen, der nur hochgehoben werden kann, wenn der Fahrstuhl unten ist; der den Aufzugschacht im Erdgeschoß abschließende Stab *a'* wird durch den aufsteigenden Fahrstuhl hochgehoben.

Viel seltener kommt es vor, daß Bahnsteige und Gleise im Untergeschoß, der Gepäckraum dagegen im Obergeschoß gelegen sind. Wenn man etwaiges Tragen der Gepäckstücke nach und von den Zügen vermeiden will, werden quer über Steige und Gleise geeignete Brückenkonstruktionen, an welche wieder Aufzüge anzuschließen sind, erbaut. Ein Beispiel hierfür liefert der in Fig. 26 (S. 41) dargestellte Bahnhof zu Lübeck.

88.
Über-
brückungen.

Fig. 84.



Elektrisch betriebener Gepäckaufzug
auf dem Bahnhof Quai d'Orlay zu Paris⁶⁵⁾.

Die Untertunnelungen, bzw. Überbrückungen der Bahnsteige und der dazwischen gelegenen Gleise wird in Kap. 8 (unter c u. d) noch besonders behandelt werden.

Wenn die Ankunftsbahnsteige höher gelegen sind als die Bahnhofsausgänge und Gepäckausgaben, oder wenn die Diensträume und Wartefäle sich in beträchtlicher Höhe über den Bahnsteigen und Gleisen befinden, so werden die Gepäckstücke, wie Art. 87 (S. 97) gezeigt hat, in der Regel mit Hilfe von geeigneten Aufzügen hinabbefördert. In manchen Fällen sind zu diesem Zwecke auch schiefe Ebenen, sog. Rutschen oder Rutschbahnen, in Anwendung gekommen, auf denen das Gepäck hinabgleitet. So z. B. bereits in den 50er Jahren des vorigen Jahrhunderts auf dem Nordbahnhof zu Wien (Fig. 85⁶⁶⁾, Cöln-West, Quai d'Orlay zu Paris und dergl.

89.
Gepäck-
rutschen
und
Förderbänder.

Auf dem Westbahnhof zu Cöln wird das Reifegepäck zum höhergelegenen Bahnsteig auf der Haupttreppe hinaufgetragen, dagegen vom Bahnsteig nach der unten befindlichen Gepäckausgabe durch eine Rutsche befördert. Fig. 86⁶⁷⁾ zeigt Anordnung und Konstruktion der letzteren.

Auf dem Bahnhof Quai d'Orlay zu Paris liegen die Diensträume und Wartefäle in gleicher Höhe wie die angrenzenden Straßen, während sich die Gleise 6,00 m und die Bahnsteige 5,17 m tiefer befinden; wegen ausgiebiger Raumaussnutzung ist die Gepäckaufbewahrungsstelle an der Abfahrtsseite in ein 7,30 m über dem Erdgeschoß gelegenes Stockwerk verlegt. Zur Überwindung der ziemlich beträchtlichen Höhenunterschiede wurden außer den im vorhergehenden Artikel schon erwähnten elektrischen Gepäckaufzügen die noch zu besprechenden Förderbänder und drei Rutschbahnen vorgezogen.

⁶⁶⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitchr. d. Arch.- u. Ing.-Ver. zu Hannover 1868, S. 375.

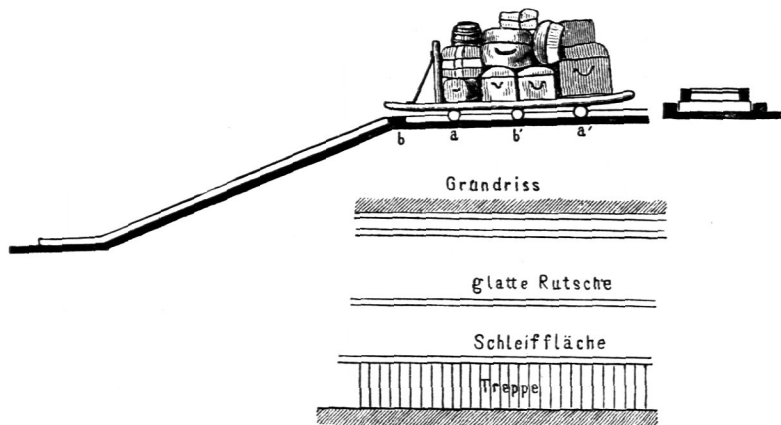
⁶⁷⁾ Fakf.-Repr. nach: Centralbl. d. Bauverw. 1891, S. 286.

Letztere sind 80 cm breit und ihr lichter Raum ebenso hoch; die Steigung ist verschieden: als kleinster Halbmesser ist 1,40 m und als größte Steigung 1:1,666 gewählt. Am Fuße der Rutschbahnen ist ein Teppich angeordnet, um die notwendige wagrechte Schlußstrecke möglichst kurz zu erhalten.

Für die Gepäckaufbewahrungsstelle an der Abfahrtsseite ist eine Rutschbahn in Form einer Schraubenfläche vorgesehen, welche die beste Raumausnutzung darbietet⁶⁸⁾.

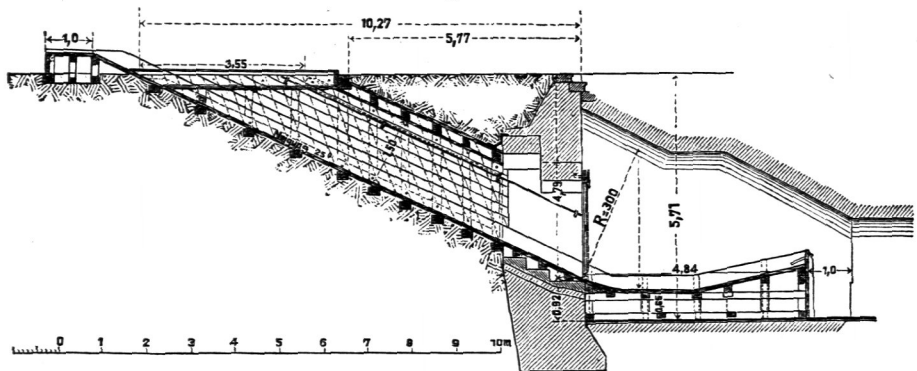
Die wagrechten Wege, die man mit den Gepäckstücken nach und von den Zügen zurückzulegen hat, werden in der Regel durch Schieben der Gepäck-

Fig. 85.



Vom Nordbahnhof zu Wien⁶⁶⁾.

Fig. 86.



Vom Westbahnhof zu Cöln⁶⁷⁾.

Gepäckrutschen.

karren auf den Bahnsteigen, in Tunneln, auf Brücken usw. zurückgelegt. Sind diese Wege sehr lang und ist die Zahl der zu befördernden Gepäckstücke groß, so sind in vereinzelt Fällen auch Bänder ohne Ende zur Anwendung gekommen, sog. Förderbänder, wie sie für den Transport von Getreide, Erzen, Kohle und dergl. schon lange und vielfach im Gebrauch sind.

Auf dem neuen Hauptbahnhof zu Hamburg (siehe die Tafel bei S. 82) ist eine solche Einrichtung im Betrieb.

⁶⁸⁾ Nach: Organ f. d. Fortfchr. d. Eisenbahnw. 1902, S. 162.

Gepäckannahme und -abgabe sind dort durch einen der Nordfront entlanglaufenden Gang (Gepäckgang) verbunden, in den 9 Gepäckaufzüge münden. Außerdem sind für die Beförderung des Gepäcks 2 Förderbänder vorhanden. Der Gepäckgang hat nur die für ihn ausreichende Höhe von 2,40 m, so daß es möglich war, die Wartefäle bis an die Nordwand des Gebäudes über ihn hinwegzuführen.

Als zweites Beispiel mag der Bahnhof Quai d'Orfay zu Paris angeführt werden. Unter Bezugnahme auf das auf S. 99 über die dortigen Höhenverhältnisse Gefagte, sei wiederholt, daß, außer den Aufzügen und Rutschbahnen, noch 3 Förderbänder ohne Ende in Verbindung mit beweglichen Gepäckfischen vorhanden sind. Um die an den verschiedensten Stellen stehenden Gepäckkarren bedienen zu können, sind nach Fig. 87⁶⁹⁾ 3 Bänder: ein wagrechtes *A* von 135,00 m Länge und zwei geneigte *A'* und *B* von je 55,00 m Länge, angeordnet. Das Band *A* liegt mitten unter dem Bahnsteig; das Zuführen der Gepäckstücke geschieht durch die Falltür *T*¹ mittels der festen Rutschbahn *C*¹ und durch die Falltür *T*² mittels der beweglichen Rutschbahn *C*². Die Bänder *A'* und *B* haben eine Steigung von etwa 1:2; sie empfangen die Gepäckstücke vom Bahnsteig aus durch die bewegliche Rutschbahn *C*⁴ und die feste *C*³. Die beweglichen Rutschbahnen sind so eingerichtet, daß sie beim Durchgange eines auf dem Bande befindlichen Gepäckstückes von diesem angehoben werden.

Fig. 87.

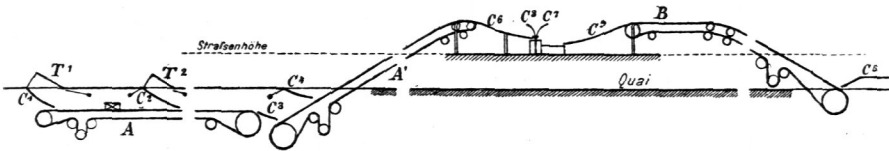
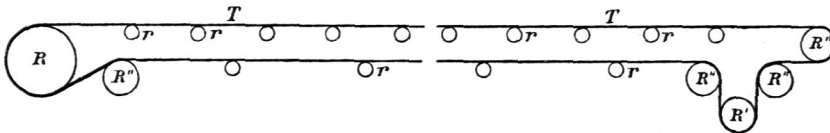
Gesamtanordnung der Förderbänder auf dem Bahnhof Quai d'Orfay zu Paris⁶⁹⁾.

Fig. 88.

Eines der Förderbänder in obiger Abbildung⁶⁹⁾.

Die Anordnung eines Förderbandes *T* ist aus Fig. 88⁶⁹⁾ ersichtlich. Es ist 90 cm breit und besteht aus miteinander verbundenen Manilahanfäden von 2 cm Durchmesser. Die Rolle *R* wird mittels Riemenbetriebes oder Schraubenrades mit Schnecke von einem elektrischen Antriebe bewegt; *R'* dient als Spannrolle; die oberen Laufrollen *r*, die das beladete Band tragen, sind in Abständen von 1,00 m, die unteren in solchen von 3,00 m angeordnet. Von den festen Rutschbahnen *C*³, *C*², *C*³ und *C*⁴ (Fig. 87) gleiten die Gepäckstücke auf bewegliche Bänke, von denen sie auf die festen Gepäckfische abgeschoben werden; von diesen nehmen sie die Reisenden im Empfang.

Auf Bahnhöfen mit großem Durchgangsverkehr nehmen die ankommenden Reisenden ihr Reifengepäck nicht immer sofort in Empfang, oder das Gepäck kommt früher an als sein Besitzer usw. Für diese und ähnliche Fälle muß auf größeren Stationen ein Raum, ein Magazin vorhanden sein, worin solches Gepäck aufbewahrt, „gelagert“ werden kann; es wird bisweilen tage-, ja wochenlang nicht abgeholt.

b) Aufbewahrung des Handgepäcks.

Auf allen großen, aber auch auf vielen mittelgroßen, selbst auf kleineren Bahnhöfen sind besondere Räume oder doch Stellen für die Aufbewahrung desjenigen Handgepäcks von Reisenden, die sich dessen für bald kürzere, bald längere Zeit entledigen wollen, einzurichten.

90.
Magazin.91.
Zweck.

⁶⁹⁾ Fakf.-Repr. nach: Organ f. d. Fortfchr. d. Eisenbahnw. 1902, S. 162.