

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 Gepäcktischen 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.

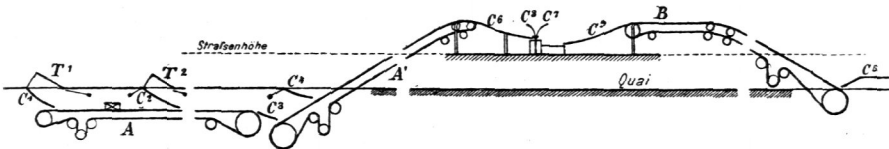
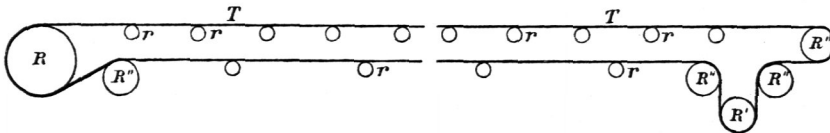
Gesamtanordnung der Förderbänder auf dem Bahnhof Quai d'Orfay zu Paris⁶⁹⁾.

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 Spannrulle; 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*⁴, *C*⁵ und *C*⁶ (Fig. 87) gleiten die Gepäckstücke auf bewegliche Bänke, von denen sie auf die festen Gepäcktische 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⁾ Fakt.-Repr. nach: Organ f. d. Fortchr. d. Eisenbahnw. 1902, S. 162.

92.
Einfache
Anlagen.

Auf kleinen Stationen und auf Haltestellen wird das Handgepäck in der Regel in dem Raume aufbewahrt, worin die Gepäckabfertigung vollzogen wird, also häufig in dem einzigen vorhandenen Dienstraum, in dem noch viele andere Geschäfte abgewickelt werden. Ist infolge örtlicher Verhältnisse eine größere Menge von Gepäckstücken zu erwarten, so empfiehlt es sich, in dem ebengedachten Dienstraum einen besonderen, verschließbaren Verchlag vorzusehen.

93.
Größere
Anlagen.

Auf größeren Bahnhöfen ist für die Aufbewahrung des Handgepäcques ein besonderer Raum erforderlich, der vom Bahnsteig aus leicht aufzufinden sein muß, aber auch nach der Eingangshalle hin einen leicht auffindbaren Schalter haben soll.

Nicht selten ist die Aufbewahrung des Handgepäcques mit der Gepäckabfertigung derart vereinigt, daß für ersteren Zweck kein besonderer Bediensteter notwendig ist. Indes ist auch in einem solchen Falle entweder ein eigener, an die Gepäckabfertigung unmittelbar anschließender Raum vorzuziehen oder im Gepäckraum eine geeignete Kammer einzubauen, bezw. abzufondern.

Auf kleineren Stationen liegt der Handgepäckdienst bisweilen dem Pförtner ob; alsdann müssen in seiner Stube die dafür erforderlichen Vorkehrungen getroffen werden.

Von diesen und ähnlichen Fällen abgesehen, wird ein eigens für den Zweck der Gepäckaufbewahrung bestimmter Raum an geeigneter Stelle anzuordnen sein, von dem insbesondere verlangt wird, daß er vor allem den ankommenden Reisenden sofort in die Augen falle, also auf Stationen mit gefondertem Ausgang nahe an diesem gelegen sei. Auf großen Bahnhöfen sind in der Regel mehrere Aufbewahrungsstellen für Handgepäck vorzusehen. Meist wird eine solche an der Abfahrts- und eine an der Ankunftsseite notwendig werden; in zweigleisigen Anlagen sind derartige Stellen in der Höhe der Eingangshalle, andere in Bahnsteighöhe usw. anzuordnen.

Man gebe den Aufbewahrungsstellen für Handgepäck ganz allgemein keine zu geringe Grundfläche, bemesse diese aber besonders reichlich auf ganz großen Bahnhöfen.

Im Wettbewerb für den neuen Leipziger Hauptbahnhof wurden, im Anschluß an jede der beiden Eingangshallen, je eine Aufbewahrungsstelle für Handgepäck von etwa 180 qm Grundfläche mit einem Aufzug nach den in Bahnsteighöhe anzuordnenden gleichen Aufbewahrungsstellen gefordert.

Auf größeren, namentlich auf den Bahnhöfen solcher Städte, in denen eintägige Aufenthalte sehr häufig vorkommen, versehe man den Handgepäckraum mit zwei Schalteröffnungen: die eine für die Annahme, die andere für die Ausgabe des Gepäcques. Diese beiden Schalter lege man nicht zu nahe aneinander, damit kommende und abgehende Reisende sich nicht wechselseitig behindern. Am besten ist es, wenn sich die Öffnungen in zwei Umfassungswänden befinden, die miteinander eine Ecke bilden, wie z. B. in Wiesbaden (siehe die Tafel bei S. 57).

94.
Ausstattung.

Die für die Aufbewahrung des Handgepäcques bestimmten Räume sind mit geeigneten Fachgerüsten auszustatten, auf denen die Gepäckstücke in geordneter Weise gelagert werden können. Ferner darf es an einer Schreibgelegenheit für den betreffenden Bediensteten nicht fehlen.