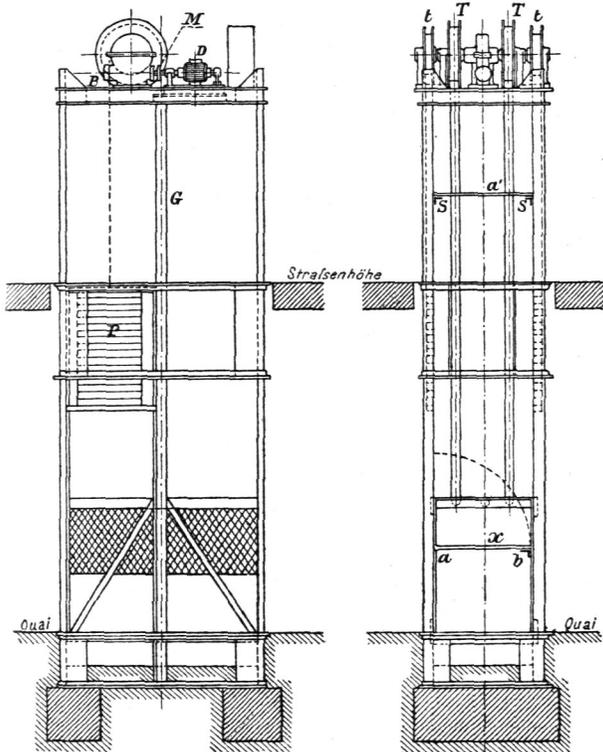


Letztere läuft in einem Ölbad und ist mit einem elektrischen Antriebe *D* gekuppelt. Der Zugang zum Fahrstuhl wird auf dem Bahnsteig durch einen um *a* drehbaren Stab *x* abgeschlossen, der nur hochgehoben werden kann, wenn der Fahrstuhl unten ist; der den Aufzugschacht im Erdgeschoß abschließende Stab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