

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.

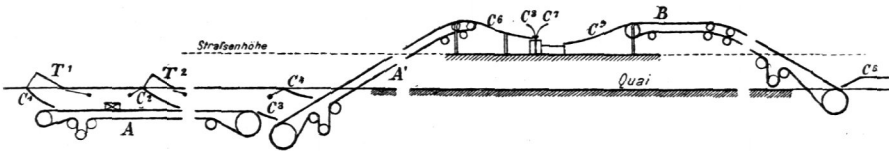
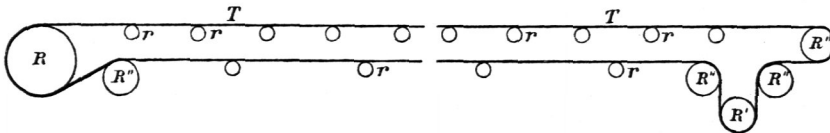
Gesamtanordnung der Förderbänder auf dem Bahnhof Quai d'Orfay zu Paris⁶⁹⁾.

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