

Gepäckverkehr – Die Koffer bei der Eisenbahn 1835–2010

STEFAN EBENFELD

Wohin mit dem Gepäck? Das fragen sich nicht erst die Eisenbahnreisenden von heute. Bereits in den 1830er Jahren stellten bei der Eröffnung der ersten längeren Bahnstrecken in Deutschland die Reisebegleiter sowohl für deren Besitzer als auch für die Eisenbahnen eine Herausforderung dar: Einerseits gab es in den engen Coupés der Eisenbahnwagen – die Fahrzeuge der unteren Klassen besaßen häufig nicht einmal Dächer – zu wenig Stauraum. Andererseits konnten und können gepäcküberladene Bahnfahrer, von deren schlechter Stimmung einmal abgesehen, im wahrsten Wortsinne den Betrieb aufhalten, indem sie mit zeitaufwendigem Ein-, Aus- oder Umsteigen die pünktliche Weiterfahrt des Zuges verhindern. Für den Transport und die Aufbewahrung der Koffer, Taschen und Schachteln ihrer Passagiere mussten die Eisenbahngesellschaften eigene Lösungen finden,¹ die im Folgenden dargestellt werden.

Das Dampf-Eisenbahnzeitalter in Deutschland begann mit der Eröffnung der sechs Kilometer langen Strecke zwischen Nürnberg und Fürth am 7. Dezember 1835. In den folgenden Jahrzehnten wuchs aus vielen zunächst vereinzelt Bahnen ein das ganze Land überziehendes Netz. Einen zentralen Plan hatte es hierfür nicht gegeben. Am Vorabend des Ersten Weltkrieges erreichte es mit rund 62.000 Kilometern seine größte Ausdehnung, heute umfasst es noch 34.000 Kilometer. Bis in die 1950er Jahre, in der DDR etwas länger, behauptete die Bahn ihre Stellung als Hauptverkehrs- und damit auch als Hauptreisemittel für Urlaubsfahrten in Deutschland. Dabei prägte bis 1919 eine Vielzahl von privaten Eisenbahngesellschaften, die es danach in geringerer Zahl auch weiterhin gab, und Staatseisenbahnen das organisatorisch uneinheitliche Erscheinungsbild. Erst 1920 entstand mit der Gründung der Deutschen Reichsbahn eine gesamtdeutsche Staatsbahn, die allerdings 1949, in der DDR weiter als Deutsche Reichsbahn und

in der Bundesrepublik als Deutsche Bundesbahn benannt, wieder zerfiel. Infolge des Untergangs des ostdeutschen Staates und im Rahmen einer Bahnreform gingen 1994 beide Staatsbahnen in der Deutschen Bahn AG auf.²

Beinahe zeitgleich mit dem Verschwinden von Reichs- und Bundesbahn fand auch der Gepäckverkehr in der Form, wie er rund 150 Jahre existiert hatte, sein Ende. Anders als heute, bedingt durch verändertes Reiseverhalten, den Siegeszug des die Koffer von Tür zu Tür transportierenden Autos, neue Entwicklungen der Kofferindustrie und betriebswirtschaftliche Erwägungen, zählte bis dahin die Gepäckbeförderung als fester und unübersehbarer Bestandteil zum Personenfernverkehr.

Ausgangspunkt des Verfahrens vor der Bahnreform war das bereits erwähnte und immer wieder aktuelle Platzproblem in den Reisezugwagen (Abb. 134).³ Dieses erreichte, wenn auch später als andere Bahnen, selbst die nur über eine kurze Strecke verfügende erste deutsche Eisenbahn. 1844 stellte das Ludwigsbahn-Direktorium fest, dass durch den „immer mehr überhand nehmende[n] Missbrauch des Mitnehmens zu

„Der Gepäckschein in der Tasche ist leichter als Gepäck in der Hand.“ (Deutsche Bundesbahn, 1973)

Abb. 134: Postkarte des Reichsbahn-Werbeamtes, um 1937. DB Museum Nürnberg.



So reise ich nicht !
Ich gebe mein Gepäck auf !

großer Quantitäten Gepäcks [...] der Raum sehr verengt werde, [...] und dass ein Mittel zur Abstellung dieses Missbrauchs sehr notwendig sei.“⁴ Bereits fünf Jahre zuvor, am 4. April 1839, hatte die Leipzig-Dresdner Eisenbahn verkündet: „Wiederholt finden wir uns veranlaßt, bekannt zu machen, daß alles Reisegepäck, was der Reisende nicht auf seinem Sitze bei sich führen kann, eine Stunde vor der festgesetzten Abfahrtsstunde [...] abgegeben sein muß, da es außerdem nicht möglich ist, die nöthige Ordnung zu erhalten.“⁵

Eine systematische Organisation des Umgangs mit dem Gepäck war demnach eine elementare Voraussetzung für einen störungsfreien und publikumsfreundlichen Betrieb. Die Einrichtung des Gepäckverkehrs zählte somit zu den prägenden Grundlagen des Eisenbahnpersonenverkehrs. Seine Ausgestaltung beeinflusste das Arbeits- und Personalwesen, die Entwicklung der Bahnhofsarchitektur und der Fahrzeuge, die Zugbildung, rechtliche Bestimmungen, Serviceangebote sowie die Umstände des Reisens selbst.

Die Aufbewahrung und der Transport des Gepäcks, für die seit den 1920er Jahren immer wieder sowohl bei den Reisenden als auch innerdienstlich geworben wurde⁶, besaßen als Einnahmequellen allerdings keine wesentliche Bedeutung. Sie sind vielmehr als ein aufwendiges Zusatzgeschäft vorwiegend für Fernreisende anzusehen, von denen vor dem Ersten Weltkrieg durchschnittlich vier bis fünf Prozent ihr Gepäck aufgaben.⁷ Dennoch bildet der Gepäckverkehr, wenn auch in veränderter Form, bis in die Gegenwart einen als selbstverständlich empfundenen Bestandteil der Dienstleistungspalette der Eisenbahnunternehmen.⁸

Gepäck – eine Definition

„Zwei rüstige Männer zogen einen Handkarren mit großem Gepäck den Zug entlang nach vorn zum Gepäckwagen. Ich erkannte wohl, an gewissen ver-

trauten Merkmalen, meinen eigenen Koffer. Da lag er, ein Stück unter vielen [...].“⁹ Der Koffer ist nach wie vor der Inbegriff von Gepäck. Er ist aber längst nicht alles, was sich bei der Bahn als solches fassen lässt, kennt und transportiert sie doch eine Vielfalt weiterer Reisebegleiter.

Der Begriff „Gepäck“ und eine große Anzahl von Komposita mit „Gepäck-“ sind bereits durch das Postwesen bekannt und durch die Eisenbahn reichlich vermehrt worden.¹⁰ Ein sprachgeschichtliches Wörterbuch zur frühen Eisenbahngeschichte führt allein 33 Lemmata an, die mit „Gepäck“ beginnen. Dabei weisen die eisenbahnhistorischen Quellen zudem viele regionalsprachliche Varianten auf, von denen Bagage und Passagiergut zwei Beispiele sind. Die begriffliche Vielgestaltigkeit zeigt sich deutlicher in den für moderne oder revolutionäre Zeiten üblichen sprachlichen Verschiebungen und Überlappungen.¹¹ In unserem Fall handelt es sich um neue eisenbahntypische Spezialbestimmungen und solche Wörter, die in anderen Bereichen alt und gewohnt sind. So finden sich für den von der Post übernommenen Packmeister, der bis in die 1990er Jahre als Fahrladeschaffner benannte Begleiter der Bahn-Gepäckwagen, in den Jahrzehnten nach 1835 folgende Bezeichnungen: Gepäckkondukteur, Gepäckmeister, Güterschaffner und Oberpacker.¹²

Die Entwicklung der Eisenbahnen und die Vereinheitlichung ihrer Betriebsweisen führten im Laufe des 19. Jahrhunderts zu einer steten Reduktion der Begriffe. 1914 weist die Enzyklopädie des Eisenbahnwesens noch 17 Lemmata mit Gepäck-Komposita auf. Nach der Gründung der Deutschen Reichsbahn fand dieser Prozess seinen Höhepunkt.¹³ Eine erneute Differenzierung nach 1949 ging mit der Teilung der Reichsbahn und der unterschiedlichen Sprachentwicklung in den beiden deutschen Staaten einher; die Bahnreform 1994 brachte dann wieder eine von neuen Wortschöpfungen begleitete Vereinheitlichung mit sich.



Abb. 135: Gepäckschalter im Münchner Hauptbahnhof, 1928. DB Museum Nürnberg.

Die hier verwendete Bezeichnung „Gepäckverkehr“ dient als Sammelbegriff für diejenigen Verfahren und Einrichtungen bei der Eisenbahn, die einen geordneten Umgang mit den als Gepäck definierten Gegenständen der Reisenden ermöglichen sollen.

Grundlegend für eine solche Ordnung und deren Einhaltung ist es, eine klare Vorstellung davon zu haben, um welche Gegenstände es sich bei dem Begriff „Gepäck“ überhaupt handelt. Dies ist insbesondere deshalb bedeutsam, da die Eisenbahn eine Vielfalt von Definitionen kennt, nach denen sie Transportgüter klassifiziert, um sie dann nach unterschiedlichen Tarifen zu befördern. Ferner ergab sich beispielsweise zu Bundesbahnzeiten ein erheblicher Preisunterschied daraus, ob ein Koffer als Reisegepäck zu einem günstigen oder als Expressgut zu einem höheren Tarif transportiert wurde.

Es ist demnach wenig verwunderlich, dass bereits in den ersten Reglements Beschreibungen derjenigen Gegenstände erfolgte, die als Gepäck eingestuft wurden. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn erläuterte 1839 den Fahrgästen auf ihren Aushangfahrplänen noch relativ offen, dass sie unter Passagiergepäck „Reisegepäck, als Koffer, Mantelsäcke, Nachtsäcke etc.“ verstand und akzeptierte.¹⁴ In dem 1865 veröffentlichten und für den größten Teil der deutschen Eisenbahnen gültigen „Vereinsreglement für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“ bestimmte Paragraf 24, Begriff des Reisegepäcks: „Als Reisegepäck wird in der Regel befördert, was der Reisende zu seinem und seiner Angehörigen Reisebedürfnisse mit sich führt, namentlich Koffer, Mantel- und Reisesäcke, Hutschachteln, kleine Kisten und dergleichen.“

In Paragraph 27, Mitnahme von Handgepäck, folgte ergänzend: „Kleine, leicht tragbare Gegenstände können, wenn Mitreisende dadurch nicht belästigt werden, von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden“.¹⁵ In der Ausgabe von 1885 hieß es dann erweitert, dass unter denselben Voraussetzungen den Reisenden der vierten Klasse, in der es keine oder nur wenige Sitzgelegenheiten gab, „auch die Mitführung von Handwerkszeug, Tornistern, Tragelasten in Körben, Säcken, Kiepen und anderen Gegenständen, welche Fußgänger bei sich führen [...] gestattet“ sei.¹⁶

Gepäck heißt demnach bei der Eisenbahn Reisegepäck. Im engeren Wortsinne ist dasjenige gemeint, welches der Reisende der Bahn oder einem mit dieser kooperierenden Unternehmen zum Transport übergibt. Der als Handgepäck bezeichnete Teil des Reisegepäcks umfasst dagegen solches, das der Reisende unter seiner eigenen Obhut gemäß der jeweiligen Platzverhältnisse mit in den Reisezugwagen nimmt. Diese grundsätzliche Festlegung gilt mit Einschränkungen bis heute.¹⁷

1930 hatte die Bahn sogar die Aufgabe von Kraftfahrzeugen als Gepäck eingeführt. Was zunächst als eine besondere Werbemaßnahme angesichts der aufkommenden Konkurrenz durch das Automobil erschien, kennt die derzeit gültige Eisenbahn-Verkehrsordnung noch immer.¹⁸ Neben dem Reisegepäck finden sich in den Beförderungsbestimmungen Gegenstände, die als solches aufgegeben werden können, obwohl sie es strenggenommen nicht sind. So nahm die Reichsbahn in der DDR unter anderem Kinderwagen, Musterkoffer, tragbare Musikinstrumente, Vermessungsgeräte, Fahrstühle für Kranke, Theater- und Artistengeräte, Fahrräder, Krafträder, faltboote und Sportgeräte bis zu drei Metern Länge sowie Geräte für Rundfunk- und Filmaufnahmen an ihren Gepäckschaltern an.¹⁹

Ein wichtiger Bestandteil der Reglements und Tarife zur Beförderung des Reisegepäcks ist stets

eine Auflistung von Einschränkungen gewesen. Die Personenbeförderungsvorschriften von 1914, die sich diesbezüglich kaum von den aktuellen Bedingungen unterscheiden, zählten in Paragraph 28, Mitnahme von Handgepäck in die Personenwagen, beispielsweise auf: „6. Gefährliche Gegenstände, insbesondere geladene Schußwaffen, ferner explosionsgefährliche, leicht entzündliche, ätzende, übelriechende Stoffe und dergleichen sind von der Mitnahme ausgeschlossen. [...] 9. Schneeschuhe (Schi) und Rodelschlitten können in die Personenwagen mitgenommen werden, wenn eine Belästigung der Reisenden und eine Beschmutzung der Wagensitze ausgeschlossen ist.“²⁰

Den Verfassern der Vorschriften zur Reisegepäckbeförderung, so umfangreich und detailliert sie auch immer gewesen sind, war durchaus bewusst, dass sie nicht jede Situation zu erfassen vermochten. So verfügten die diensthabenden Eisenbahner über einen kleinen Rest Freiheit, der sie im Zweifelsfall zur letzten Instanz dafür erhob, ob ein Gegenstand Zulassung und Mitnahme fand oder nicht.²¹

Wie der Begriff des Reisegepäcks und die Auflistung der als solches anerkannten Gegenstände unterlagen die Ausnahmen in der 175-jährigen Eisenbahngeschichte einem steten Wandel. Da die diesbezüglichen Vorschriften immer den Gegebenheiten des Reiseverkehrs beziehungsweise dessen Entwicklung folgten, eignen sie sich spiegelbildlich als ein Gradmesser für die Veränderungen der Reisekultur.

Gepäckverkehr – der rechtliche Rahmen

Der Eisenbahn- und damit auch der Gepäckverkehr sind mittlerweile eingebunden in ein komplexes System von Gesetzen, Richtlinien, Dienstvorschriften und Tarifen. Bei den Vorschriften und Tarifen handelt es sich zumeist um Durchführungsbestimmungen. Sie regeln den kompletten

Bahnalltag von der Verwaltung über technische Belange wie die Gestaltung und Ausstattung von Fahrzeugen bis hin zum Fahrgeschäft.

Die Bedeutung der Vorschriften beschrieb die Reichsbahn 1935 folgendermaßen: „Der bestens organisierte Betrieb würde versagen müssen, wenn nicht jede einzelne Dienststelle jederzeit und in jedem Fall genau unterrichtet wäre, was sie tun darf und was sie tun muß und wie sie es zu tun hat. Die Grundlage einer geordneten Betriebsführung bei der Reichsbahn ist die planmäßige Regelung aller Bewegungen auf den Gleisen sowie eine scharfe Festlegung und Abgrenzung der Pflichten und Zuständigkeiten aller [...] Personen und Stellen. Diese Regelung ist nur möglich durch ein Vorschriftenwerk, dessen Umfang dem Riesenwerk und der Vielgestaltigkeit des Eisenbahnbetriebes entspricht.“²²

Dabei sind die Betriebsanweisungen älter als die staatlichen Eisenbahngesetze. 1835 gab es kein deutsches Eisenbahn-Verkehrsrecht. Auch die ersten Eisenbahngesetze in Bayern 1836 und in Preußen 1838 besaßen für den unmittelbaren Arbeitsalltag, von Haftungsverpflichtungen und Tarifgenehmigungen abgesehen, keine Bedeutung.²³ Die Regeln für ihren Betrieb stellten die Bahngesellschaften selbst auf. Als sich aus den Einzelstrecken ein Netz mit grenzüberschreitendem Verkehr entwickelte, bedurfte es jedoch allgemeiner Bedingungen.

Aus diesem Grund erfolgte 1846/47 die Gründung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (VDEV), dem sich nach und nach fast sämtliche deutsche und eine Vielzahl ausländischer Bahnverwaltungen anschlossen. Sein zentraler Zweck bestand in der „Herstellung gemeinsamer Einrichtungen für den Personen- und Güter-Verkehr und die Beseitigung der Schwierigkeiten [...], welche aus dem Bestehen zahlreicher verschiedener Verwaltungen auf großen Bahnstrecken, sowohl für das Publikum, als für die Bahnverwaltungen

erwachsen.“²⁴ Solche „Einrichtungen“ bestanden in der Festlegung von für Vereinsmitglieder gültigen Vereinbarungen über kompatible Betriebsverfahren und -mittel, damit beispielsweise an einer Grenze keine aufwendige Umladung mehr von dem Packwagen der einen Gesellschaft in denjenigen der benachbarten nötig war.

Zu den ersten Regelungen zählten 1847 die „Normativbestimmungen über Personen-, Gepäck-, Equipagen- und Viehbeförderung“, die als zukünftiger Maßstab der Vorschriften der Mitgliedsbahnen dienten. Neun Paragraphen behandelten die Reisegepäckbeförderung. Sie bestimmten, was vom Gepäcktransport ausgeschlossen war, welche Teile mit in die Wagen genommen werden durften, für welche die Bahnen unter welchen Umständen hafteten, wie die Beschriftung des Gepäcks durch die Reisenden auszusehen hatte, wann es spätestens vor Abfahrt der Züge aufgegeben sein musste, worin die wesentlichen Abfertigungsschritte bestanden und unter welchen Bedingungen Gepäckträger bereitzustellen waren. Eine Definition des Gepäckbegriffs erfolgte erst in der Ausgabe von 1859.²⁵

Das 1862 erstmals erschienene Handelsgesetzbuch mit seinen Bestimmungen zum Eisenbahnfrachtgeschäft – zu dem der Gepäckverkehr zählt – führte drei Jahre später zu einer weiteren Fassung des bereits erwähnten „Reglements“ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die bald darauf erfolgte Gründung des Deutschen Reiches brachte eine in der Verfassung verankerte staatliche Beaufsichtigung des Eisenbahnwesens mit sich. In deren Folge wurde am 29. Dezember 1871 das „Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands“ veröffentlicht, das im Wesentlichen auf den VDEV-Reglements fußte. Damit existierte erstmals ein staatliches und für alle Eisenbahnen verbindliches Beförderungsreglement.²⁶ Die Zeit der weitgehenden Selbstbestimmung der Eisenbahnen war endgültig vorbei.



Abb. 136: Gepäckträger im Kölner Hauptbahnhof, 1989. DB Museum Nürnberg.

Eine wesentliche formale Weiterentwicklung machte dann die Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs nötig, in deren Folge das Betriebsreglement in die ab dem ersten Januar 1900 gültige und zuletzt 2007 geänderte Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) übergang. Neben den gesetzlichen Regelungen der EG-Verordnung über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr enthält die aktuelle EVO in den Paragraphen 25 bis 36 die wichtigsten Bestimmungen für den Gepäckverkehr, die für die entsprechenden Richtlinien und Tarife die Basis bilden.²⁷

„Jede Beförderung, ob als Reisegepäck oder Expressgut, ist ein kleines Meisterwerk, einheitlich geregelt nach den maßgebenden Dienstvorschriften. Was sich aufgrund der Erfahrungen vieler Jahre als richtig und notwendig erwies, fand in ihnen Aufnahme“, schrieb 1973 die Bundesbahn.²⁸ Wer es also genau wissen möchte, kommt um die Dienstvorschriften und Tarife des Gepäckverkehrs nicht herum. Ihre unüberschaubare Vielzahl sowie die unzähligen Überarbeitungen in den letzten 175 Jahren verbieten hier eine umfassende Darstellung. Allein die für Reisegepäck relevante

Dienstvorschrift 602 der Deutschen Reichsbahn erfuhr 1985 gegenüber der Ausgabe von 1955 ihre 14. Berichtigung, und ein aktuelles Verzeichnis der Personen- und Gepäcktarife, an denen die DB AG beteiligt ist, listet 179 Tarife auf.²⁹

Abschließend sei kurz auf die Entwicklung der Gepäckfrachtkosten hingewiesen. Im 19. Jahrhundert überwogen nach Kilometer und Gewicht gestaffelte Tarife mit und ohne Freigepäck und zum Teil mit sehr unterschiedlichen Preisen. 1907 erfolgte eine Reform für ganz Deutschland, das Freigepäck wurde abgeschafft, stattdessen galt ein gewichtabhängiger Zonentarif mit verschiedenen Rabatten. In der Folgezeit kam es zu vielfachen Varianten und Wechseln zwischen Zonen-, Kilometer- und Stücktarifen, wobei die Zonentarife letztlich überwogen. Bei der DB AG richten sich die Kosten pauschal nach der Kofferanzahl und danach, ob der Reisende abholen lässt oder selbst abgibt. Der hierfür verbindliche Tarif heißt Tfv 600/F.³⁰

Pionier des Gepäckverkehrs: Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn

Die erste Ferneisenbahn in Deutschland zwischen Leipzig und Dresden setzte mit ihrem Gepäckexpeditionssystem Maßstäbe, von denen manche bis heute gültig sind. Nach der Eröffnung des ersten Teilstückes am 24. April 1837 fand am 7. April 1839 die Inbetriebnahme der gesamten, 115,5 Kilometer langen Bahn statt.³¹

Der Transport von Reisegepäck, der neben dem Personen- und dem Gütertransport als eines der „Hauptcapitel des Transportsystems“ galt, war seit 1838 umfassend geregelt.³² Angesichts von 365.883 Fahrgästen in diesem Jahr verwundert das auch nicht und scheint, da die Bahn die Hauptstadt des Königreiches mit der Messestadt Leipzig verbinden sollte, auch dringend nötig gewesen zu sein.³³

Die Ansprüche der privaten Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (LDE) an ihr Gepäcktrans-

portsystem und deren Prinzipien formulierte ihr Bevollmächtigter Busse 1843 folgendermaßen: „Die [...] Eigenthümlichkeit des Transportwesens auf Eisenbahnen, nämlich große Massen von Personen und deren Gepäck, sowie von Frachtgütern aller Art sehr schnell befördern zu müssen, erfordert die einfachsten Vorrichtungen, damit das Expeditionsgeschäft in kürzester Zeit, in verhältnismäßig kleinen Räumen und mit wenig Leuten vollführt werden könne. Zugleich aber müssen diese Vorrichtungen auch der Art sein, daß solches in besonderen Fällen augenblicklich in jedem Grade erweitert und durch eintretendes Hülfspersonal ohne Störung in Anwendung gebracht werden können. [...] Das Expeditionssystem für Gepäcktransporte muß gewähren:

- 1) Schnelle Abnahme des Gepäcks auf allen Haupt- und Zwischenstationen.
- 2) Sicherheit gegen Verwechslung des Gepäcks, auch wenn Namen und Ort auf denselben steht.
- 3) Sicherheit für den Reisenden gegen Verlust.
- 4) Sicherheit der Compagnie gegen unbegründete Schädenansprüche.
- 5) Sicherung gegen Defraudation [Unterschlagung] des gesetzlichen Übergewichtes.
- 6) Sichere Controle über die Einnahme für Übergewicht.
- 7) Schnelle Übergabe auf allen Stationen von den Expedienten an die Packmeister und ebenso Abnahme von denselben. Zugleich Quittung für beide Theile.
- 8) Schnelle und bequeme Auslieferung des Gepäcks nach der Ankunft auf der Station an die Eigenthümer.“³⁴

Die Umsetzung gestaltete sich wie folgt: Eine Stunde vor der Abfahrt ihres Zuges mussten die Passagiere ihr Reisegepäck bei der Gepäckexpedition aufgeben, nur dann gewährleistete die LDE die Mitnahme in eben diesem Zug. Handgepäck konnte, soweit es der Raum im Wagen gestattete,

in eigener Verantwortung mitgenommen werden. Für die Gepäckaufgabe benötigten die Reisenden einen gültigen Fahrschein, den der Expedient auf der Rückseite mit einem Gepäck-Stempel versah. Denn jeder Fahrscheininhaber erhielt 40 Pfund Freigeepäck zugestanden und für Übergewicht den günstigen Gepäcktarif eingeräumt. Der Stempel diente als Nachweis (Abb. 137). Auf den Gepäckstücken hatten der Name des Besitzers und der Bestimmungsort gut lesbar angebracht zu sein.

Das Frachtgut wurde gewogen und vom Expedienten ein Gepäckschein ausgefüllt. Dieser bildete das Herzstück der gesamten Gepäckabfertigung und bestand aus mehreren Abschnitten. Aus dem Gepäckschein gingen die Versand-, Zwischen- und Empfangsstation, die Anzahl der Gepäckstücke, deren Gewicht, die Frachtkosten und der Abschluss einer möglichen Reisegepäckversicherung über einen höheren als den garantierten Haftpflichtbetrag bei Beschädigung oder Verlust hervor. Die unterschiedlichen Abschnitte dienten zur Kontrolle und Tagesabrechnung der Aufgabestation, als Begleitschein für den Gepäck-Kondukteur im Packwagen, als Empfangs- und Abholbeleg – bei der LDE als Garantieschein bezeichnet – für den Aufgebenden und Abholer und zur Kennzeichnung der Koffer, wofür sie auf selbige geklebt wurden (Abb. 138).

Nach der Schließung der Gepäckannahme erstellte der Expedient die Begleitpapiere, aus denen die Anzahl der Gepäckstücke und ihrer jeweiligen



Abb. 137: Vorder- und Rückseite einer Fahrkarte der preußischen Staatsbahn, 1904. DB Museum Nürnberg.



Abb. 138: Gepäckscheinheft der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, um 1930. DB Museum Nürnberg.



Abb. 139: Hinweisschild und Piktogramme, 1930–1950; 1965. DB Museum Nürnberg.

Zielorte hervorgingen. Er überreichte sie mit den genannten Gepäckscheinabschnitten und dem Gepäck dem Gepäck-Kondukteur im Packwagen des Zuges. Dieser quittierte den Empfang, überprüfte während der Fahrt die Unterlagen und das Gepäck, sortierte es nach der Reihenfolge der Ausgabestationen, um eine möglichst schnelle Übergabe zu ermöglichen. An den Stationen händigte der Kondukteur das Gepäck mit den Begleitpapieren dem jeweiligen Expedienten aus und nahm wiederum welches in Empfang.

Der Expedient bereitete anschließend die Rückgabe vor, die an diejenige Person erfolgte, die einen passenden Gepäckscheinabschnitt, also den Garantieschein, vorlegte. Dies konnten die Reisenden selbst sein, Gepäckträger, die, von der LDE beauftragt, ihren Dienst gegen feste Tarife im Bahnhof, aber auch für Abholungen und Lieferungen nach Hause anboten, oder sonstige Personen. In der Regel begann die Gepäckausgabe wenige Minuten nach der Zugankunft. Das Gepäck wurde bis zu 24 Stunden unentgeltlich aufbewahrt, danach fiel Lagergeld an und die Haftung erlosch.

Als Gepäckwagen, in denen der Gepäck-Kondukteur mitfuhr und in denen auch anderes Frachtgut, später vorwiegend Expressgut, mitgenommen werden konnte, verwendete die LDE bereits seit Anfang der 1840er Jahre in einer eigenen Wagenbauanstalt gefertigte und wetterfest bedeckte Fracht- oder spezielle Gepäckwagen. Einige davon verfügten über Abteile für die Postbeförderung.³⁵

„So umfänglich das hier beschriebene System vielleicht erscheinen mag, so einfach ist es in der Praxis. Es dürfte kaum möglich sein, dieses für die Passagiere wie für die Administration einer Eisenbahn gleich wichtige Geschäft sicherer, regelmäßiger und schneller abzumachen.“³⁶ Der LDE-Bevollmächtigte Busse sollte erstaunlicherweise für die deutschen Eisenbahnen und für die Zeit bis Anfang der 1990er Jahre mit seiner Ein-



schätzung grundsätzlich recht behalten. Dennoch kam es im Detail zu manchen Änderungen und Fortschritten.

Das Gepäck im Bahnhof

Das Wachstum der Eisenbahnen bedingte den Bau vieler kleiner, mittlerer und großer Stationen, von denen jede für den Gepäckverkehr gerüstet sein musste. Wie in anderen Bereichen, entstanden auch für die Hochbauten und deren Ausstattung Richtlinien und Standards, die zwar zumeist eine variable Umsetzung und im Laufe der Zeit Modifikationen erfuhren, die aber bis in die Gegenwart das Erscheinungsbild der Bahnhöfe prägen.³⁷

Entscheidend für die Größe und personelle Besetzung von Bahnstationen und damit für den Umgang mit dem Gepäckverkehr ist seit jeher das Verkehrsaufkommen. Bei kleinen Haltestellen wie beispielsweise auf Nebenbahnen, die über keinen Gepäckannahmeschalter oder eigenes Personal verfügten, nahm das Zugpersonal das Gepäck direkt am Gepäckwagen an oder gab es zurück, wobei es zum Teil erst nachträglich abgefertigt wurde. Die Übergabe am Gepäckwagen blieb unter bestimmten Umständen auch in größeren Stationen oder bei der Mitnahme von Fahrrädern bis in die 1990er Jahre möglich. Sie stellte aber ein Problem dar, da es zu Gedränge auf den Bahnsteigen und zur Verzögerung der Weiterfahrt kommen konnte. In kleineren Bahnhöfen ohne Gepäckschalter übernahm häufig der einzige diensthabende Beamte sämtliche anfal-

lenden Arbeiten vom Fahrkartenverkauf über die Gepäck- bis zur Zugabfertigung.³⁸

Große Bahnhöfe verfügten über eigene Einrichtungen für den Gepäckverkehr, der zu den wichtigsten, aufwendigsten und große Flächen beanspruchenden Bestandteilen des Betriebsgeschehens zählte. Eine als wünschenswert betrachtete Abwicklung des Gepäckverkehrs und Innengestaltung eines Bahnhofes hätte für lange Zeit folgendermaßen ausgesehen: Beim Betreten des Gebäudes vermag sich der Reisende durch gut sichtbare Wegweiser und Schilder an den Schaltern gleich zu orientieren (Abb. 139). Die nötigen Einrichtungen wie die Fahrkartenausgabe und die Gepäckannahme liegen bequem erreichbar und in sinnvoller Reihenfolge nebeneinander.³⁹ Dabei ist letztere getrennt vom Schalter für die Gepäckrückgabe und demjenigen der Gepäckaufbewahrung, wie überhaupt die verschiedenen Verkehrsströme der Ankommenden und Abfahrenden sich nicht kreuzen. Die Gepäckaufgabe ist so gestaltet, dass die Koffer auf einem niedrigen Tisch oder Treisen abgestellt werden können. Der Wiegemeister schiebt sie auf eine auf gleicher Ebene befindliche und schnell anzeigende Waage, ruft dem den Gepäckschein ausfüllenden Beamten die nötigen Angaben zu, beklebt das Gepäck und verstaut es auf Gepäckkarren, während der Reisende seinen Gepäckscheinabschnitt erhält. Nach den erforderlichen Vorarbeiten bringt der Gepäckbeamte, bei größeren Mengen mit Unterstützung von Gepäckträgern oder anderen Hilfskräften, das Gepäck auf speziellen von Hand zu schiebenden oder zu ziehenden und zumeist ein- bis vierräderigen Karren zum Zug. Um 1900 kamen die ersten Elektrokarren und in den 1920er Jahren vereinzelt Gepäckförderbänder zum Einsatz sowie später ergänzend Gabelstapler.⁴⁰ Damit der Transport, idealerweise zum zwischen den Personenbahnsteigen liegenden gesonderten Gepäckbahnsteig, ohne Verzögerung

und ohne Unfallgefahr möglich ist, erfolgt er auf eigenen Wegen durch spezielle Gepäcktunnel oder über Gepäckbrücken und mittels Gepäckfahrstühlen. Bei ankommenden Zügen steht das zuständige Personal des Bahnhofs in vom Fahrladeschaffner angeforderter Anzahl zur Ent- oder Umladung bereit und befördert das Frachtgut zum nächsten Zug oder zur Gepäckaufgabe, wo es wenige Minuten nach der Zugankunft zur Abholung bereitsteht.

Zu den ältesten Serviceangeboten in großen Bahnhöfen zählen eigene oder von den Bahngesellschaften bestellte Gepäckträger. Sie nahmen den Reisenden im Bahnhofsbereich das Gepäck ab, begleiteten sie zu festen Tarifen bis in den Zug, übernahmen die Gepäckaufgabe und -abholung und besorgten auch eine frühe Art des später von Reichs- und Bundesbahn ausgebauten und als besonderen Service beworbenen Haus-Haus-Verkehrs, indem sie die Koffer beim Reisenden direkt abholten oder diesem lieferten (Abb. 140).



Abb. 140: Werbeschild der Deutschen Reichsbahn für den Gepäckverkehr, Schwerin, 1961. DB Museum Nürnberg.

Sie unterstanden der Weisungsbefugnis der Gepäckabfertigungen und konnten auch zu anderen Arbeiten herangezogen werden. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die Gepäckträgerdienste zeitweise mangels Nachfrage abgeschafft. Die DB AG bietet den Service wieder auf acht Bahnhöfen an, allerdings nur nach telefonischer Vorbestellung. Weitere bereits zu Reichs- und Bundesbahnzeiten eingeführte technische Hilfen für das mühsame Gepäckschleppen in Bahnhöfen stellen Kofferkulis, Aufzüge und Gepäckförderbänder neben festen Treppen dar (Abb. 141).⁴¹

Ein offenes Angebot bilden die während der letzten 175 Jahre in verschiedenen Varianten organisierten Gepäckaufbewahrungsstellen. Zunächst oblag die Aufbewahrung den Bahnhofspfortnern, -dienern oder Familienangehörigen von Eisenbahnern. Aber auch an Unternehmen wie Gepäckträgergesellschaften konnte diese Aufgabe verpacktet

werden. Schließlich boten die Bahngesellschaften den Service selbst an.⁴²

Bei der Bundesbahn kamen Ende der 1950er Jahre und bald darauf auch bei der Reichsbahn Gepäckschließfächer mit 24-stündigen Zugangsmöglichkeiten hinzu (Abb. 142). Zunächst ergänzten sie die nur zu festgelegten Zeiten geöffneten Aufbewahrungsstellen, um sie schließlich weitgehend zu ersetzen; zurzeit gibt es noch zehn DB-Gepäck-Center herkömmlicher Art. Die modernste Form der zu meist gewinnbringenden Schließfacheinrichtungen befindet sich in ihrer Pilotphase. Dabei werden die Stahlmietboxen mithilfe von Steuerungsplatinen vernetzt und die Preise je nach Auslastung automatisch variiert. Die Bezahlung soll zukünftig per Handy möglich sein.⁴³

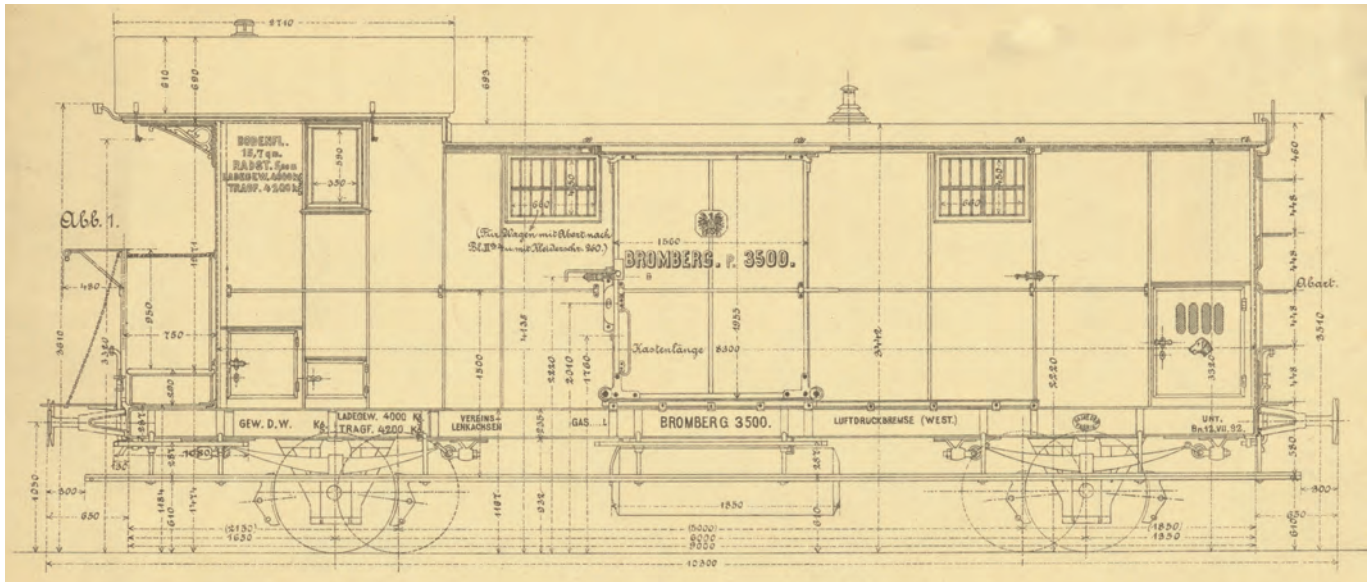
Grundsätzlich lässt sich festhalten, dass die Organisation und Durchführung des Gepäckverkehrs in den Bahnhöfen immer unter die Prämissen der



Abb. 141: Reisende mit Handgepäck im Frankfurter Hauptbahnhof, 1969. DB Museum Nürnberg.

Abb. 142: Schließfachanlage der Deutschen Bundesbahn, um 1959. DB Museum Nürnberg.





Funktionalität und Serviceorientierung gestellt wurden. Kritik an den gegebenen Zuständen und Modernisierungsversuche finden sich fast zu jeder Zeit und sie sind Ausdruck der Probleme sowie des steten Wandels des Eisenbahnalltages.

Das Gepäck auf der Schiene

Verlässt das Reisegepäck den Bahnhof, befand es sich bis in die 1990er Jahre zumeist im Gepäckwagen, seltener in Gepäckzügen⁴⁴, oder bis heute als Handgepäck bei den Reisenden in den Personenwagen, wenn es nicht zuvor aufgegeben oder mit dem Lkw transportiert wird.

Bei den Gepäckwagen handelte es sich zunächst um gedeckte Güterwagen. Diesen folgten im Laufe der Jahre zwei- bis vierachsige multifunktionale, ein- und zweistöckige Spezialwagen, die nicht als Güter-, sondern als Reisezugwagen zählten, da sie technisch den Personenwagen derjenigen Züge entsprachen, in die sie eingestellt wurden. Die preußische Staatsbahn verfügte beispielsweise 1914 über 45.023 Personenwagen und 13.139 Gepäckwagen, die Bundesbahn 1982 über je 14.212 und 962.⁴⁵

In der Regel fuhr in den Reisezügen ein Gepäckwagen mit, der sich als Sicherheits- und Bremswagen direkt hinter der Lok befand.⁴⁶ Zum einen diente er als Knautschzone bei Unfällen und durch seine Platzierung im Zug konnte der im Gepäckwagen mitfahrende Zugführer, beispielsweise mittels eines Sprachrohres, mit dem Lokpersonal kommunizieren. Zum anderen verringerte der Gepäckwagen die Belastung der Reisenden durch Funkenflug und Rußpartikel sowie Quietschgeräusche: So vergrößerte er den Abstand zwischen der Lok und den Reisezugwagen und die Packwagenbremse ersetzte diejenige eines Reisezugwagens (Abb. 143).

Die Innengestaltung eines Großteils der Gepäckwagen lässt sich exemplarisch folgendermaßen beschreiben.⁴⁷ Den meisten Platz nahm der Gepäckraum ein, der seitlich durch große Schiebe- oder Falttüren oder Roll-Jalousien zugänglich und mit Fenstern ausgestattet war. Hier lagerten Reisegepäck, Fahrräder und Expressgut ebenso wie Werkzeuge, Hilfsgeräte, Wartungsmittel, Ersatzteile und eine Erste-Hilfe-Ausrüstung; Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr verfügten

Abb. 143: Musterzeichnung eines zweiachsigen Personenzug-Gepäckwagens der preußischen Staatsbahn, 1897. DB Museum Nürnberg.

über abschließbare Zollabteile. Zur weiteren Ausstattung zählte eine Toilette samt Waschgelegenheit. Im 19. Jahrhundert dienten die als Retiraden bezeichneten Aborte auch den Fahrgästen, da es in den Personenwagen noch keine gab. Bei einem Halt stiegen Passagiere in den Gepäckwagen und konnten sich bis zur nächsten Station erleichtern, um dann wieder auf ihre Plätze zurückzukehren. Ebenfalls im Gepäckraum, wenn auch nur von außen zugänglich, befanden sich Boxen für Hunde, zu denen es 1874 in einem Standardwerk zur Eisenbahntechnik hieß: „Bei einer so grossartigen Transportanstalt, wie die Eisenbahn ist, konnte man das Mitführen von Hunden seitens der Passagiere nicht ausschließen; da aber der Aufenthalt dieser Thiere in den Personenwagen zu störend gewesen wäre, so war für einen zweckmässigen Raum zur Aufnahme derselben zu sorgen. Diesen brachte man am besten in den Gepäckwagen an [...]; bei einigen ist derselbe so gross, dass auch Kleinvieh darin unterzubringen ist.“⁴⁸

Neben dem Gepäckraum befand sich der durch eine Wand mit Zwischentür abgetrennte Dienstraum des Zugführers, dem Leiter des Zugbegleitpersonals, in dem, falls nicht im Gepäckraum angeordnet, auch der Arbeitsplatz des Fahrladeschaffners untergebracht war. Dieses Dienst-Coupé verfügte, neben seiner sonstigen für die übrigen Arbeitsaufgaben und für den Aufenthalt geeigneten Ausstattung, über ein nach oben ausgebautes Dach mit Fenstern und einen hochgelegenen Sitz, damit der Zugführer seine Beobachtungspflichten erfüllen konnte. Seit den 1950er Jahren wurden diese Dachaufbauten beseitigt oder bei Neubauten nicht mehr eingeplant und durch spezielle Seitenfenster, die auch einen Blick auf die Türen der Personenwagen ermöglichten, ersetzt.

Neben diesen Gepäckwagen gab es zumeist für Nebenbahnen solche, in denen auf Klappbänken Reisende mitfahren konnten oder die zu einem

Teil als Gepäck-, zum anderen als Bahnpostwagen eingerichtet waren. Auf Strecken mit geringem Gepäckaufkommen dienten auch einzelne Abteile in Personenwagen als Gepäckabteile.

Das Zeitalter der Gepäckwagen und -züge endete in den 1990er Jahren. 1995 schloss die DB AG ihre letzten Gepäckschalter, was einer gewaltigen Rationalisierungsmaßnahme gleichkam. Neben grundsätzlichen betriebswirtschaftlichen Erwägungen sind drei Gründe für diese Maßnahme erwähnenswert. Erstens war das Gepäckaufkommen rückläufig, was unter anderem an den modernen Koffern und Taschen mit Rollen lag, die eine eigenhändige Mitnahme erleichterten. Zweitens hatte die Bahn massiv Marktanteile beim Kleingutverkehr an private Anbieter verloren, was sich auch auf den mit dem Gepäckverkehr verbundenen, einstmals einträglichen Expressgutversand auswirkte. Drittens erschwerten Angebote wie der IC- und ICE-Verkehr die Weiterführung des traditionellen Gepäckverkehrs mittels überwiegend in D-Zügen eingestellter Gepäckwagen. Seit 1995 führt die DB AG selbst, von der Möglichkeit der Handgepäckmitnahme abgesehen, keinen Reisegepäcktransport mehr durch, sie bietet stattdessen in Kooperation mit der Firma Hermes den DB-Kuriergepäck-Service an. Inhaber eines Fahrscheines können ihr Gepäck gegen einen Stückpreis zu Hause abholen oder in einem Hermes-PaketShop abgeben und an einen Zielort zustellen lassen. Der so organisierte Transport, der bei dem Logistik-Unternehmen und dessen Wettbewerbern auch ohne Fahrschein buchbar ist, findet weitgehend auf der Straße statt.⁴⁹

Ein abschließender Blick auf die Gepäckunterbringung in Reisezugwagen führt wieder zur stets aktuellen Ausgangsfrage nach dem „Wohin mit dem – jetzt eingegrenzt – Handgepäck?“ An der Grundproblematik hat sich seit den Anfängen kaum etwas geändert: Sei es, dass die Reisenden die Gepäckgebühr sparen wollen, von der Möglich-

keit der Gepäckaufgabe gar nichts wissen oder es zu spät für diese war, sie ihre Taschen und Koffer nicht in Regalen außer Blickweite unterbringen möchten, sie die Mühe des Kofferwuchtens in die zumeist überkopfhohen Ablagen scheuen oder bereuen – das Gepäck bereitet Unbehagen oder steht im Weg, sobald ein Zug halbwegs besetzt ist. Bernhard Rüger unterscheidet diesbezüglich die „inoffiziellen“ Aufbewahrungsorte wie Boden, Sitz, Einstiegsbereich oder Gang von den für Handgepäck vorgesehenen „offiziellen“ Ablagen. Eine Lösung sieht er in der Reduzierung der Sitzplätze zugunsten bequemer, zwischen den Sitzen befindlicher Aufbewahrungsmöglichkeiten.⁵⁰

Bei den Vorrichtungen zur Handgepäckablage, zunächst auch als Hutnetze, später als Gepäcknetze, -träger, -halter oder -regale bezeichnet, hat sich abgesehen von den ersten Jahrzehnten erstaunlich wenig verändert (Abb. 144).⁵¹ So gab es für das Handgepäck zunächst lediglich den geringen Platz unter dem Sitz oder auf dem Schoß des Reisenden. Der große Fortschritt fand mit der Einführung von Gepäckträgern über den Sitzplätzen statt. Diese bestanden, je nach Fahrzeugklasse oder -typ, aus einer großen und darunter einer kleinen Ablage aus Sisal oder anderem Material geflochtenen Netzen, Drahtrahmennetzen, Holzbrettern oder -latten, die zwischen zwei schräg geneigt angebrachten Konsolen montiert waren. Wie gewöhnungsbedürftig dieser Fortschritt gewesen sein mag, lässt ein Hinweis in einem Fachbuch von 1884 vermuten, das zu beachten empfahl, „daß zwischen den genannten Theilen und der Wagendecke ein für die Unterbringung von kleinem Gepäck genügend großer Raum bleibt.“⁵²

Solche Gepäckablagen finden sich in verschiedenen Varianten aus Leichtmetall, Kunststoff oder Glas bis heute in den Wagenabteilen oder -seitengängen, auf die Netze verzichtete man seit den 1950er Jahren, da sie als Schmutzfänger und unterhaltungsintensiv galten. Selbst in Großraum-

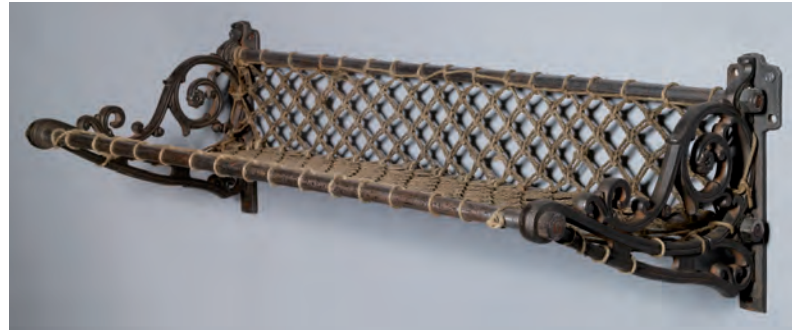


Abb. 144: Gepäcknetz aus einem Reisezugwagen, um 1910. DB Museum Nürnberg.

oder Doppelstockwagen, sofern sie in letzteren nicht gänzlich fehlen, stellen sie den Großteil der Ablagemöglichkeiten dar, teilweise ergänzt durch Stauräume zwischen den Sitzen oder Regale in den Vorräumen.

Welches Potenzial eine gepäckorientierte Gestaltung von Reisezugwagen besitzt, zeigen zwei aktuelle Studien, die bei einer Optimierung einen Fahrgastzuwachs von bis zu 20 Prozent für möglich halten.⁵³ Eine literarische Schilderung des ewigen Kampfes mit den Koffern scheint diese wissenschaftliche Annahme zu stützen: „Plötzlich wird mit einem Ruck die Abteiltür aufgerissen. [...] Dann erscheint eine Frau mit zerzausten grauen Locken. Sie müht sich mit einem sperrigen braunen Koffer, verliert beinahe das Gleichgewicht. [...] Ihr Mann stützt sie. Dann nimmt er einen Koffer nach dem anderen in Empfang. Der Alte hievt Stück für Stück erstaunlich kraftvoll ins Gepäcknetz. Es dauert eine ganze Weile, bis die beiden ihr Gepäck sicher verstaut haben. Die Frau lässt sich in die Polster fallen und atmet heftig durch. Er bleibt in der Tür stehen, zieht sein kariertes Taschentuch aus der Hose und wischt sich, ohne den Hut abzunehmen, über die schweißnasse Stirn. [...] Das ist das letzte Mal, dass ich zu deiner krummen Verwandtschaft fahre, brummt der Alte.“⁵⁴

Der Koffer als Fundsache

Gepäck kann auf unterschiedliche Weise verschwinden. Der Reisende vergisst oder verliert es, der Bahn geht es während des Transportes verlustig

oder es wird durch abgerissene Gepäckaufkleber und Namensschilder herrenlos, ein Dieb stiehlt es aus dem Abteil oder vom Gepäckkarren. Das Gepäck bleibt dann entweder unwiederbringlich verloren oder es wird gefunden. Auch Diebesbeute kann, nachdem wertvolle Gegenstände entnommen oder festgestellt wurde, dass der Kofferinhalt wertlos ist, als Fundsache wieder abgegeben werden⁵⁵. Für die meisten der aufgeführten Fälle gab es bei den Eisenbahnen von Anfang an Regelungen, die dann im Laufe der Zeit durch allgemeine und gesetzliche Bestimmungen eine einheitliche Grundlage erhielten.

Liegt das Verschulden eines Verlustes bei der Bahn, so unterliegt sie seit den 1830er Jahren einer gesetzlichen Haftpflicht, deren begrenzte Entschädigungsleistung die Reisenden durch eine Gepäckversicherung erweitern können.

Den Umgang mit gefundenem Gepäck auf Bahngelände regelte die Leipzig-Dresdner Eisenbahn wie folgt: Sie besaß eine zentrale Fundstelle in Leipzig, an die sämtliche von Bediensteten oder von Dritten gefundene Dinge abzuliefern waren. Erfolgte keine Meldung des Eigentümers, übergab sie die LDE an die Sicherheitsbehörde. Das Vereinsreglement des VDEV von 1865 legte eine Aufbewahrungsfrist von drei Monaten fest, das weitere Vorgehen sollten die Eisenbahngesellschaften selbst bestimmen. Das Bürgerliche Gesetzbuch formulierte schließlich allgemeine und verbindliche Grundsätze über Abgabepflichten und den Umgang mit abgelieferten Gegenständen.⁵⁶

Darauf beruhend, regelten die Eisenbahnen in sogenannten Fund- und Ermittlungsvorschriften den Umgang mit Fundsachen, fehlendem sowie überzähligem Frachtgut. Als Anhang zu den Ermittlungsvorschriften gab es als Hilfe für die Nachforschung nach fehlendem Gepäck „Abbildungshefte der gebräuchlichsten Gepäckstücke“, die aus heutiger Sicht zu umfänglichen Bildquellen

von Reisebegleitern zählen.⁵⁷ Grundsätzlich hat sich an den Verfahren kaum etwas geändert: Die Eisenbahn lagert Fundsachen, die an jedem Bahnhof abgegeben werden können, für einen gewissen Zeitraum. Während Reisende bei der Bahn Nachforschungsanträge stellen können, heutzutage auch im Internet, forschen die Bahngesellschaften, beispielweise durch das Öffnen von Koffern, zudem selbst nach den Eigentümern von Fundsachen oder nach vermissten Gegenständen. Ist eine Ermittlung der Inhaber nicht möglich, kommt es zur öffentlichen Versteigerung durch die Fundbüros der Bahn. Bis 2001 gab es an diversen Bahnhöfen eine solche Einrichtung, seitdem existiert nur noch ein zentrales Fundbüro in Wuppertal, das 2009 rund 150.000 Fundsachen verwaltete, von denen mehr als die Hälfte wieder vermittelt werden konnte.⁵⁸

Der Koffer als Bombe

„Bombenalarm: Koffer bremsen Verkehr aus“, Schlagzeilen wie diese weisen auf ein neues Problem beim Umgang mit Gepäck in Zügen und Bahnhöfen hin, die Kofferbombe.⁵⁹ Für die Eisenbahnverkehrsunternehmen ist dieses Risiko kaum kalkulierbar. Die DB AG fährt täglich rund 27.000 Nah- und Fernverkehrszüge und betreibt 5.400 Bahnhöfe, eine lückenlose Kontrolle ist nicht möglich. Im Jahr 2006 weitete die DB AG nach den gescheiterten Kofferbombenattentaten in Nordrhein-Westfalen ihre Sicherheitsmaßnahmen aus. Die Videoüberwachung wurde forciert, und die Mitarbeiter der Konzerntochter DB Sicherheit nehmen seitdem häufiger an gemeinsamen Einsätzen mit der Bundespolizei teil, zu denen auch vereinzelte Gepäckkontrollen gehören.⁶⁰ Zudem gibt es Richtlinien über den Umgang mit nicht zuzuordnenden Gegenständen wie Gepäck in Zügen und Verkehrsstationen. Diese enthalten Hinweise zur Einordnung verdächtiger oder unverdächtiger Gepäckstücke,

für erstere folgen genaue Handlungsanweisungen, letztere gelten als Fundsachen. Zudem fordert die Bahn ihre Mitarbeiter zu erhöhter Wachsamkeit auf und mahnt beispielsweise mittels interner Plakate: „Achten Sie auf herrenloses Gepäck“. Um kritische Situationen und Polizeieinsätze – und nur die Polizei führt eine letztlich entscheidende Bewertung durch, die sich aus der Einordnung von vergessenen Koffern oder Taschen als verdächtige Gegenstände

ergeben können –, möglichst zu vermeiden, findet auch eine direkte Ansprache der Reisenden oder Bahnhofbesucher statt. Plakate der Bahn und Bundespolizei mit der Aufschrift „Bitte lassen Sie Ihr Gepäck nicht unbeaufsichtigt“ oder die Durchsage „Achtung, Sicherheitshinweis! Lassen Sie Ihr Gepäck nicht unbeaufsichtigt“ sind jedem Bahnfahrer vertraut – und sie dienen eben nicht nur der Diebstahlvorbeugung.⁶¹

1 Emil Konrad: Die Reisezugwagen der deutschen Länderbahnen. Bd. 1: Preußen. Stuttgart 1982. – Doris Tuna: Fahrgastwechselzeiten im Personenfernverkehr. Diplomarbeit TU Wien 2008.

2 Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart. Hrsg. von Lothar Gall/Manfred Pohl. München 1999. – Marianne Motherby: Kompendium Eisenbahn-Gesetze, Bd. 1: Nationales Recht. 15., neubearb. Aufl. Hamburg 2009, S. 52–65 u. 70.

3 Bernhard Rüger: Reisegepäck im Eisenbahnverkehr. Diss. TU Wien 2004, S. 137–153. – Viktor Plank: Dimensionierung von Gepäckablagen in Reisezügen. Unveröffentlichte Diplomarbeit TU Wien 2008.

4 DB Museum Nürnberg, Sign. LEG 8, 399 f. Als erster Packwagen diente der Ludwigsbahn 1844 ein Viehtransportwagen.

5 Vom Gedanken zur Wirklichkeit. Dokumente zur ersten deutschen Ferneisenbahn von Leipzig nach Dresden 1833–1839. Hrsg. von Rolf Bayer. Berlin 1989, S. 183.

6 Leipzig-Dresdner-Eisenbahn. Reglements vom April 1840. Reprint Braunschweig 1993, S. 13. – Adolf Sarter: Verkehrswerbung bei den Eisenbahnen. Berlin 1927, S. 45 u. 151–155.

7 Gepäckverkehr. In: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, Bd. 5. 2., vollständig Neub. Aufl. Berlin/Wien 1914, S. 301.

8 Verzeichnis der Personen- und Gepäcktarife (Tarifverzeichnis Personenverkehr – Tfv P). Gültig vom Oktober 2007 an. Hrsg. von der DB Fernverkehr AG. Frankfurt a. M. 2007.

9 Thomas Mann: Das Eisenbahnglück. In: Thomas Mann: Schwere Stunde und andere Erzählungen. 11. Aufl. Frankfurt a. M. 2005, S. 159–168, hier S. 160.

10 Jacob und Wilhelm Grimm: Deutsches Wörterbuch. Bd. 4, Teilband 2. Leipzig 1897, Sp. 3526–3527.

11 Reinhart Koselleck: Einleitung. In: Geschichtliche Grundbegriffe. Historisches Lexikon zur politisch-sozialen Sprache in Deutschland. Hrsg. von Otto Brunner u. a., Bd. 1. Stuttgart 1972, S. XIII–XXVII, hier S. XIV.

12 Sabine Krüger: Zum Fachwortschatz des frühen deutschen Eisenbahnwesens (ca. 1800–1860). Terminologische Untersuchungen und Wörterbuch. Düsseldorf 1979, S. 26, 272–276 u. 365.

13 Enzyklopädie 1914 (Anm. 7), S. 281–306. – Deutsches Verkehrsbuch. Hrsg. von Hans Baumann. Berlin 1931, S. 201–207.

14 Vom Gedanken 1989 (Anm. 5), S. 189.

15 Festschrift über die Tätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in den ersten 50 Jahren seines Bestehens 1846–1896. Hrsg. vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin 1896, S. 255.

16 Übereinkommen zum Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Gültig vom 1. Februar 1885 an. Hrsg. vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. o. O. 1885, S. 20. – Zudem gab es Wagen der 3. Klasse „Für Reisen mit Traglasten“.

17 Motherby 2009 (Anm. 2), S. 246–247. – Beförderungsbedingungen der Deutschen Bahn AG (Tfv 600, Gesamtausgabe). Gültig vom 13. Dezember 2009 an. Hrsg. von der DB Fernverkehr AG. Frankfurt a. M. 2009, S. 3–22 u. 66–68.

18 Baumann 1931 (Anm. 13), S. 422. – Ulrich Froböss: Reisezugwagen. Wagenkunde, Teil 2. 2. Aufl. Starnberg 1968, S. 143–145. – Motherby 2009 (Anm. 2), S. 248.

- 19** Vorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut. Teil II (PBV II). DV 602. Gültig ab 1. Mai 1965. Hrsg. von der Deutschen Reichsbahn. Dresden 1964, S. 8–9.
- 20** Vorschriften für das Zugbegleitpersonal und die Bahnsteigschaffner über die Beförderung von Personen und Reisegepäck. 3. Ausgabe. Gültig vom 1. April 1914. Hrsg. vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband. Hannover 1914, S. 52–53. – Beförderungsbedingungen 2009 (Anm. 17), S. 13.
- 21** Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands. Bekanntmachungen vom 10. Juni 1870 und 22. Dezember 1871 (Deutsche Reichs-Gesetze mit Erläuterungen 18, Kortkampfsche Ausgabe). Erläutert von Theodor Levin. Berlin 1872, S. 29.
- 22** Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen. Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen. Hrsg. von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1935, S. 339.
- 23** Toni Liebl: Anstoß zur Modernisierung. Der Eisenbahnbau als Rechts- und Verwaltungsproblem. In: Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985, Bd. 1. Hrsg. von der Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft/Nürnberg. 3. Aufl. Berlin 1985, S. 94–100.
- 24** Rückblick auf Gründung und Wirksamkeit des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Hrsg. vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin 1871, S. 7.
- 25** Festschrift 1896 (Anm. 15), S. 249–250. Vorschriften für die Personen-, Reisegepäck-, Leichen-, Equipagen- und Thiere-Beförderung auf den zum Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gehörenden Eisenbahnen. Gültig vom 1. Juli 1859 ab. Hrsg. vom Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Berlin 1859, S. 7–8.
- 26** Franz Ulrich: Das Eisenbahntarifwesen im Allgemeinen und nach seiner besonderen Entwicklung. Berlin/Leipzig 1886, S. 218–221. – Festschrift 1896 (Anm. 15), S. 251–256. – Betriebs-Reglement 1872 (Anm. 21).
- 27** Betriebsreglement. In: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Bd. 2, 2. vollständig neu bearb. Aufl. Berlin/Wien 1912, S. 329–333. – Motherby 2009 (Anm. 2), Bd. 1, S. 242 u. 246–250, Bd. 2, S. 424–441.
- 28** Gepäck- und Expressgutverkehr. Hrsg. im Auftrag der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn vom Bundesbahn-Sozialamt. 2. Aufl. Starnberg 1973, S. 16.
- 29** Berichtigung Nr. 14 zur DV 602. Vorschriften für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut. Teil II. (PBV II). DV 602. Gültig ab 1. Januar 1985. Hrsg. von der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1984. – Verzeichnis 2007 (Anm. 8).
- 30** Hundert Jahre 1935 (Anm. 22), S. 281. – Josef Bachert/Franz Karl: Grundzüge und Einrichtungen des Eisenbahntarif- und Verkehrswesens. Karlsruhe 1924, S. 25 u. 32–35. – Beförderungsbedingungen 2009 (Anm. 17), S. 66–68.
- 31** Der Dampfwagen-Reisende auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Leipzig 1838, S. 19–37 u. 46–50.
- 32** F. Busse: Expeditionssystem für den Personen-, Gepäck- und Fracht-Transport auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn. In: Eisenbahn-Zeitung, 1843, H. 1, S. 7–8 u. H. 2, 1843, S. 10–13, hier S. 7–8.
- 33** Vom Gedanken 1989 (Anm. 5), S. 159 u. 173.
- 34** Busse 1843 (Anm. 32), S. 7–8.
- 35** Leipzig-Dresdner 1840 (Anm. 6), S. 13–17. – Erster bis dritter Bericht über die Wagenbauanstalt der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Co[m]pagnie]. o. O. 1843. – Busse 1843 (Anm. 32). – Vom Gedanken 1989 (Anm. 5), S. 89 u. S. 179–183.
- 36** Busse 1843 (Anm. 32), S. 11.
- 37** Grundsätze und Grundrissmuster für die Aufstellung von Entwürfen zu Stationsgebäuden. In: Eisenbahn-Verordnungsblatt. Nr. 32. Hrsg. im Königlichen Ministerium der Öffentlichen Arbeiten. Berlin 1901, S. 232–236. – Bahnhofs-Anlagen. In: Die Eisenbahntechnik der Gegenwart. Hrsg. von Blum u. a. Bd. 2, Abschnitt 3. Wiesbaden 1899, S. 527–530 u. 578–580. – Richard Spröggel: Hochbauten der Eisenbahn. Berlin 1954, S. 3–86. – Dirk Flege: Auf der Suche nach dem perfekten Bahnhof. Kundenservice im Test. In: Deine Bahn, 2009, H. 12, S. 23–25.
- 38** Richard Couvé/Horst Lischek: Der Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr. Frankfurt a. M. 1955, S. 165–169. – Harry Marz/Ehrhard Menzer: Reiseverkehr. Abfertigung und Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expressgut. Berlin 1964, S. 146–154. – Bahnhofs-Anlagen 1899 (Anm. 37), S. 517.
- 39** D. Cornelius: Eisenbahnhochbau einschließlich der Siedlungen. In: Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart. Hrsg. von Hoff/Kumbier/Anger. 3. Aufl. Berlin 1927, S. 119–124.
- 40** Gepäckkarren. In: Enzyklopädie 1914 (Anm. 7), S. 292–293. – Merkbuch zentral beschaffter Flurfördermittel für den Ladedienst. DV 222 97. Gültig vom 1. April 1960 an. Hrsg. von der Deutschen Bundesbahn. o. O. 1960. – Marz/Menzer 1964 (Anm. 38), S. 32–35.
- 41** Gepäckträger. In: Enzyklopädie 1914 (Anm. 7), S. 298–299. – Weirauch: Eisenbahnverkehrswesen, Tarife und Verkehrsbedienung. In: Hoff 1927 (Anm. 39), S. 43–72. – Marz/Menzer 1964 (Anm. 38), S. 201–205. – Gepäck- und Expressgutverkehr 1973 (Anm. 28), S. 84–87. – Georg Thielmann: Reiseverkehr (Eisenbahntransporttechnik). 3., durchgesehene Aufl. Berlin 1988. – Die Mobilitätsangebote der Bahn. Einfach und günstig reisen. Hrsg. von der DB ML AG. Stand: 1. August 2010. Frankfurt a. M. 2010, S. 89–90.
- 42** Gepäckaufbewahrung. In: Enzyklopädie 1914 (Anm. 7), S. 288–289. – Couvé 1955 (Anm. 38), S. 178–188.
- 43** Gottfried Stockburger: Gepäckaufbewahrungsautomaten bei der Deutschen Reichsbahn. In: Der Operative Dienst, 1962, H. 9, S. 302–304. – Neue Gepäckschließfächer. In: Die Bundesbahn, 1961, H. 2, S. 144–145. – Schlaue Schließfächer. In: mobil, 2009, H. 7, S. 48.
- 44** Auf die Gepäckzüge wird hier aus Platzgründen nicht näher eingegangen; vgl. Marz/Menzer 1964 (Anm. 38), S. 183–188.

– Wilfried Renger/Paul Reppahn: Neuordnung des Gepäck- und Expressgutverkehrs. In: Die Bundesbahn, 1990, H. 4, S. 377–380.

45 Merkbuch für die Fahrzeuge der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnverwaltung. Ausgabe 1915. 3., ergänzte Aufl. Berlin 1915, S. 136. – Deutsche Bundesbahn: Statistische Angaben über die Deutsche Bundesbahn im Geschäftsjahr 1982. Frankfurt a. M. 1982, S. 250–251.

46 Gepäckwagen. In: Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens, Bd. 4. Wien 1892, S. 1797–1800.

47 Genaugenommen ist hier die Rede von Reisezuggepäckwagen, daneben gab es noch als Güterzuggepäckwagen bezeichnete Dienstwagen in Güterzügen. Hierzu und zu Folgendem vgl. Werner Deinert/Werner Ohme: Wagenkunde. Hrsg. von der Lehrmittelstelle des Verkehrswesens. Leipzig 1959, S. 11–22 u. 294–302. – J. Klövekorn: Passagier-Gepäckwagen mit Dienstcoupés, Werkzeugbehältern, Hundeställen, Retiraden etc. In: Handbuch für spezielle Eisenbahn-Technik. Hrsg. von Edmund Heusinger von Waldegg, Bd. 2. 2., sehr vermehrte und verbesserte Aufl. Leipzig 1874, S. 448–471.

48 Klövekorn 1874 (Anm. 47), S. 449.

49 Renger/Reppahn 1990 (Anm. 44). – So wird Reisen leicht gemacht. KurierGepäck-Service von Haus zu Haus. In: Deine Bahn, 1997, H. 11, S. 669–672 u. 1998, H. 1, S. 26–29. – Mobilitätsangebote (Anm. 41), S. 90–93.

50 Rüger 2004 (Anm. 3), Zitat S. 137. – Plank 2008 (Anm. 3).

51 Georg Meyer: Grundzüge des Eisenbahn-Maschinenbaues. 2. Theil. Die Eisenbahnwagen. Berlin 1884, S. 184. – Wagenkunde. Hrsg. im Auftrag der Deutschen Bundesbahn. Starnberg 1954, S. 174 u. 198–201. – Deinert/Ohme 1959 (Anm. 47), S. 145 u. 182–200. – Froböss 1968 (Anm. 18), S. 59 u. 119.

52 Meyer 1884 (Anm. 51), S. 184.

53 Rüger 2004 (Anm. 3), S. 165. – Plank 2008 (Anm. 3), S. 104–105.

54 Arnold Thünker: Anne und Paul. Köln 2009, S. 23–24.

55 Transportgutdiebstähle. Die Methodik der Untersuchung von Reisegepäck- und Expressgutdiebstählen, Teil 2. Hrsg. vom Ministerium des Innern. Berlin 1969, S. 53–74.

56 Leipzig-Dresdner 1840 (Anm. 6), S. 7. – Festschrift 1896 (Anm. 15), S. 255. – Betriebs-Reglement 1872 (Anm. 21), S. 32–34 u. 36. – Fundgegenstände. In: Enzyklopädie 1914 (Anm. 7), S. 236–242.

57 Deutscher Eisenbahn-Verkehrsverband: Fundvorschriften (619). Gültig vom 1.12.1942. Hannover 1942. – Abbildungsheft der gebräuchlichsten Gepäckstücke (Gepäckabbildungsheft). Anhang V zu den Ermittlungsvorschriften (620/V). Gültig ab 15.5.1965. Hrsg. von der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1965.

58 Marz/Menzer 1964 (Anm. 38), S. 135–136. – URL: <http://www.fundservice.bahn.de> [4.8.2010].

59 Sabine Stoll: Bombenalarm: Koffer bremsen Verkehr aus. In: Nürnberger Nachrichten, 7.11.2009, S. 13.

60 URL:http://www.verfassungsschutz.de/download/SAVE/vsbericht_2006.pdf [4.8.2010], S. 210 u. 214–215. – Deutsche Bahn AG. Presse-Information 080/2006.

61 Plakat der DB AG „... aufmerksam unterwegs!“ In: DB-Museum Nürnberg, Sign. IBK 124373. – Plakat der DB AG und der Bundespolizei „Sicherheitshinweis“. In: DB Museum Nürnberg, Sign. IBK 122724. – Lars Frers: Einhüllende Materialitäten. Eine Phänomenologie des Wahrnehmens und Handelns an Bahnhöfen und Fährterminals. Bielefeld 2007, S. 205–207.