

Gesellschaft für elektrische  
Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.

---

Aus der Sammlung "www.Berliner-Verkehrsseiten.de"

**Dienstvorschrift**  
über das  
**Verhalten bei Störungen und Unfällen**  
**im Betriebe.**  
(St U U.)

---

**Gültig vom 1. Januar 1913.**

---

**Ausgabe 1913.**



**Gesellschaft für elektrische  
Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.**

---

## **Dienstvorschrift**

über das

# **Verhalten bei Störungen und Unfällen im Betriebe.**

**(St U V.)**

---

**Gültig vom 1. Januar 1913.**

---

**Ausgabe 1913.**



## Inhaltsverzeichnis.

<b>A. Betriebsstörungen und andere Unregelmäßigkeiten.</b>	Seite
§ 1. Begriff . . . . .	5
§ 2. Meldungen . . . . .	5
§ 3. Erste Maßnahmen der Aufsichtsbeamten. . . . .	6
§ 4. Bekanntmachungen und Auskünfte an die Fahrgäste . . . . .	7
§ 5. Fahrgelderstattung . . . . .	9
§ 6. Halten eines Zuges und Aussteigen der Fahrgäste auf freier Strecke . . . . .	9
§ 7. Erlöschen der Bahnhofsb Beleuchtung . . . . .	13
§ 8. Erlöschen der Zugbeleuchtung . . . . .	15
§ 9. Erlöschen der Tunnelbeleuchtung . . . . .	15
§ 10. Stromunterbrechung in der Kraftleitung. . . . .	15
§ 11. Fahren eines schadhafsten Zuges von einem hinteren Fahrerstande . . . . .	17
§ 12. Schieben eines schadhafsten Zuges . . . . .	20
§ 13. Maßnahmen bei Zugtrennungen . . . . .	22
§ 14. Feuer . . . . .	24
<b>B. Unfälle.</b>	
§ 15. Allgemeines . . . . .	26
§ 16. Unfälle einzelner Fahrgäste . . . . .	26
§ 17. Größere Unfälle . . . . .	30
<b>Einführungsbestimmung</b> . . . . .	33
<b>Anlagen</b>	
Anlage 1. Anshänge bei Betriebsstörungen . . . . .	34
Anlage 2. Beschaffenheit und Handhabung der Kurzschließer. . . . .	39
Der Wagenkurzschließer . . . . .	39
Der tragbare Kurzschließer . . . . .	40

Anlage 3.	Abdruck des Aushanges „Zu beachten bei Betriebsstörungen“ . . . . .	Seite 42
Anlage 4.	Kurze Winke für die Beamten zur vorläufigen Hilfeleistung bei Verletzungen vor Ankunft des Arztes . . . . .	45
Anlage 5.	Der Rettungskasten . . . . .	48



## A. Betriebsstörungen und andere Unregelmäßigkeiten.

### § 1.

#### Begriff.

- (1) Als Vorkommnisse dieser Art sind anzusehen:
- a) alle **U n t e r b r e c h u n g e n** des planmäßigen Zugverkehrs, die infolge von Betriebsunfällen, Gleis- und Wagenbeschädigungen, Ungangbarkeit der Signal- und Blockanlagen oder Stromunterbrechungen entstehen,
  - b) alle aus denselben oder anderen Ursachen entstandenen Zugverspätungen von derartigem Umfange, daß ein oder mehrere Züge ausfallen und Zugüberfüllungen zu befürchten sind,
  - c) Vorfälle im Betriebe, durch die eine erhebliche Beunruhigung oder Belästigung von Fahrgästen herbeigeführt wurde.

### § 2.

#### Meldungen.

(1) Von jedem dieser Vorkommnisse ist durch die Betriebsstelle (Bahnhof, Blockstelle u. dgl.), der sie zuerst bekannt wird, unverzüglich die Fernsprechkentrale in Kenntnis zu setzen; bei Stromunterbrechungen ist hierbei gemäß § 8 (12) und (13) der F.B. zu verfahren.

(2) Kann die Zentrale nicht direkt erreicht werden, so ist eine benachbarte Betriebsstelle zur Erstattung der vorgesehenen Meldung aufzufordern.

Stellt sich dies infolge Unbrauchbarkeit der bahneigenen Fernsprechanlage als unmöglich heraus, so muß die Meldung durch den nächstgelegenen Reichspostfernsprecher erstattet werden.

Ist auch auf diese Weise eine Verständigung nicht möglich, so muß in wichtigen Fällen die Weitergabe der Meldung durch einen Boten, welcher die schnellste Fahrgelegenheit zu benutzen hat, vermittelt werden.

(3) Die Fernsprechzentrale hat sofort den Betriebsingenieur und den Betriebsaufseher des Bezirkes und dann diejenigen der übrigen Bezirke zu benachrichtigen.

Ferner obliegt ihr nach Anweisung durch den Betriebsaufseher die etwaige Benachrichtigung der zuständigen Werkstatt, Bahn-, Block- und Brückenmeisterei sowie in wichtigen Fällen des Betriebsleiters und der zuständigen Abteilungsvorsteher.

### § 3.

#### **Erste Maßnahmen der Aufsichtsbeamten.**

(1) Die von der Störung in Kenntnis gesetzten Betriebsingenieure und Betriebsaufseher haben auf den je nach Lage der Sache dazu geeigneten Bahnhöfen die Leitung des Fahrdienstes in gegenseitigem Einverständnis zu übernehmen und unter Beachtung

dieser Vorschriften die zur Beseitigung der Störung und Herbeiführung eines planmäßigen Betriebes geeigneten Maßnahmen zu treffen.

(2) Auf jedem Bahnhof, der von einem unter § 1 aufgeführten Vorkommnis Kenntnis erhält, ist sofort der Bahnhofsaufseher zu benachrichtigen, damit dieser sich für die zu erwartenden besonderen Obliegenheiten bereithält. Im übrigen hat sich der Bahnhofsaufseher bei Störungen auf dem Bahnsteig aufzuhalten und gegebenenfalls dem abfertigenden Bahnsteigbeamten die Bedienung des Fernsprechers abzunehmen. (Ausgenommen hiervon sind die Gespräche über das Zugmeldeverfahren).

### § 4.

#### **Bekanntmachungen und Auskünfte an die Fahrgäste.**

(1) In den Fällen des § 1 a) und b) hat der Betriebsaufseher, in dessen Bezirk die Unterbrechungen oder Verspätungen entstanden sind, sämtliche Bahnhöfe durch die Zentrale ungesäumt in Kenntnis setzen zu lassen, damit die Benachrichtigung der Fahrgäste durch Aushang gemäß Anlage 1 erfolgen kann.

Die Aufschrift der Aushänge wird in beiden Fällen durch den Betriebsingenieur oder in dessen Abwesenheit durch den Betriebsaufseher bestimmt.

(2) Nach Eintreffen einer Meldung über eine Betriebsstörung sind alsbald die zu ihrer Bekanntgabe bestimmten Tafeln durch den Bahnhofsaufseher oder auf dessen Veranlassung durch seinen Vertreter mit der

angeordneten Aufschrift zu versehen und an den auf jedem Bahnhof festgesetzten Stellen (s. Anlage 1) sofort auszuhängen.

(3) Die gleiche Benachrichtigung wie zu (1) hat nach Änderung der Sachlage — z. B. teilweiser Wiederaufnahme des Betriebes — zwecks Berichtigung der Aushänge und nach Beendigung der Störung auf Anordnung des zuständigen Betriebsaufsehers zu erfolgen. Sofort nach Eintreffen dieser Nachricht sind die Aushänge zu berichtigen oder zu entfernen.

(4) Nach Maßgabe der eingehenden Meldungen sind die Bahnhofsbediensteten auf dem laufenden zu halten, damit Auskünfte an die Fahrgäste erteilt werden können.

Die Fahrkartenausgeberinnen haben Fahrgästen, die eine Fahrkarte nach einem Bahnhof verlangen, wohin der Verkehr unterbrochen ist, dieses mitzuteilen.

(5) Den Fahrgästen ist auf Anfrage über die Dauer der Störung von allen Bediensteten soweit als möglich bereitwilligst Auskunft zu erteilen.

Die Auskünfte sind ohne jede Übertreibung zu erteilen und haben die Grenzen einzuhalten, die durch die Verpflichtung zur Wahrung der Dienstverschwiegenheit gezogen sind; es dürfen daher insbesondere Mitteilungen über etwaige Schuldfrage nicht gemacht werden.

Bei Anfragen über die Ursache vom Erlöschen der Bahnhofs- oder Wagenbeleuchtung oder auch gleichzeitiger Unterbrechung der Fahrt ist das Wort

„Kurzschluß“ zu vermeiden, da von den Fahrgästen dann oft eine Feuergefährdung als vorliegend vermutet wird. Es ist vielmehr lediglich von einer „Stromunterbrechung“ zu reden.

### § 5.

#### Fahrgelderstattung.

Über die Gültigmachung der Fahrkarten siehe BB. § 12 Abs. 2 und 3, sowie die Erläuterungen hierzu und BB. Anhang 2.

Bei ungewöhnlich starkem Andrang auf den Bahnhöfen oder wenn Fahrgäste das Bahngelände außerhalb eines solchen verlassen müssen (vergl. § 6 (13), § 7 (4), § 17 (4), (5) und (6)) ist auszurufen: „Das Fahrgeld wird später an jedem Schalter zurück-erstattet!“

Von einem solchen Vorkommnis sind sämtliche Fahrkartenausgaben schnellstens zu benachrichtigen, wofür der zuständige Bahnhofs-aufseher durch Vermittlung der Fernsprezentrale zu sorgen hat; auf am Störungstage gelochte noch nicht wieder gültig gemachte Fahrkarten ist auf Verlangen das volle Fahrgeld zurückzuerstatten.

### § 6.

#### Halten eines Zuges und Aussteigen der Fahrgäste auf freier Strecke.

(1) Vgl. hierzu FB. § 37 (1) und (2).

(2) Nach (3) obiger Vorschrift haben die Bahnhöfe das Personal der in ihrem Bereiche auf freier Strecke zum Halten gekommenen Züge durch Boten schnellstens von der Art der Störung zu benachrichtigen und ihnen den Austring zu übermitteln, daß die Fahrgäste aussteigen sollen.

Als in ihrem Bereiche befindlich sind diejenigen Züge anzusehen, die näher dem ihren als dem Nachbarbahnhöfe oder im Bereiche der ihnen unterstellten Blockstellen halten. In Zweifelsfällen haben sich die Nachbarbahnhöfe zu verständigen.

(3) Bestehen auf einem Bahnhof über die voraussichtliche Dauer der Betriebsstörung Zweifel, so ist zur Erteilung des Auftrages das Einverständnis des Betriebsaufsehers des Bezirkes einzuholen. Diesem ist von jedem ohne sein Wissen erteilten derartigen Austring sofort Mitteilung zu machen.

(4) Über die als Boten zu verwendenden Beamten vgl. F.B. § 37 (4). Die Boten können, wenn ihre Rückkunft nach dem Bahnhof nicht dringend notwendig ist, dem Zugpersonal beim Entleeren des Zuges behilflich sein, was ihnen der sie absendende Vorgesetzte mitzuteilen hat. Dasselbe gilt für weiteres abkömmlisches Bahnhofs- sowie für in der Nähe befindliches Streckenpersonal.

(5) Bevor die Fahrgäste zum Verlassen der Wagen aufgefordert werden, sind gemäß § 37 (6)

der F.B. die Stromschiene stromlos zu machen; über die Anwendung der Kurzschließer siehe Anlage 2.

(6) Die Aufforderung zum Aussteigen ist mit entsprechendem Hinweise von der Seite in die Wagen hineinzurufen, nach der ausgestiegen werden soll. Diese ist auf zweigleisiger Bahn stets die Mitte der beiden Gleise, auf ein- oder mehrgleisiger Strecke die nach jeweiligem Ermessen des Personals geeignetste Seite.

In Streckenabschnitten, die sich aus irgendeinem Grunde (röhrenartige Tunnelstücke, Brückenbaustellen usw.) nicht zum Aussteigen aus den Wagentüren eignen, müssen vom Zugpersonal die Stirnwandtüren geöffnet werden, damit die Fahrgäste durch die Wagen gehen und zum Aussteigen geeignete Wagentüren erreichen können. Auch hierauf sind die Fahrgäste durch Ausrufen hinzuweisen.

(7) Gemäß § 37 (8) der F.B. hat das Zug- (und das nach dem unter (4) genannte sonstige) Personal den Fahrgästen behilflich zu sein, die auch durch einen Aushang in den Wagen auf das Verhalten in solchen Fällen aufmerksam gemacht sind. Dieser Aushang ist in Anlage 3 abgedruckt. Nötigenfalls können hiernach Fahrgäste um Hilfeleistung ersucht werden.

Gebrechliche Personen, Frauen und Kinder, sind von dem etwa 90 cm über dem Bahnkörper befindlichen Wagenfußboden herunterzuheben.

Es ist auch darauf hinzuweisen, daß durch Hinsetzen auf die Wagentürschwelle und Herunterrutschen von dieser der Bahnkörper bequem zu erreichen ist.

Bei diesen Maßnahmen haben die Zugbeamten und etwa vom Bahnhofe oder der Strecke herbeigekommene Bedienstete sich auf die einzelnen Wagentüren zu verteilen und die obigen Hinweise zu wiederholen.

(8) Sollte beim Verlassen der Wagen Stoßen und Drängen entstehen, ohne daß eine besondere Gefahr vorliegt, so sind die Fahrgäste zur Besonnenheit zu ermahnen.

(9) Bei Dunkelheit und in den Untergrundbahnstrecken haben der Zugfahrer die im vorderen, der Zugbegleiter die im hinteren Fahrerstande befindlichen Fackeln anzuzünden, nachdem die Fahrgäste die Wagen verlassen haben. Sind noch andere Beamte anwesend, so haben diese die Fackeln aus den etwaigen übrigen Fahrerständen anzuzünden. Über das Verhalten der Züge gegenüber solchen Fackeln vgl. F.B. § 28 (11).

(10) Nach § 37 (9) der F.B. sind die einem Zuge entstiegene Fahrgäste nach dem am besten erreichbaren Bahnhofe zu geleiten, wobei der Zugfahrer vorangeht und der Zugbegleiter ihnen folgt. Letzterer hat dafür zu sorgen, daß niemand zurückbleibt. Andere Bedienstete haben sich bei Dunkelheit zwischen diesen zu verteilen und mit den hoch getragenen Fackeln den Weg zu beleuchten.

(11) Der Zugfahrer hat einen tragbaren Kurzschließer mitzunehmen — sollte der des vorderen Fahrerstandes schon benutzt sein, so ist der eines anderen Fahrerstandes zu nehmen — und vor dem Beschreiten eines benachbarten Stromschienenbezirktes diesen stromlos zu machen (§ 37 (6) der F.B.). (Über die Anwendung des Kurzschließers siehe Anlage 2).

(12) Wird auf dem Wege nach dem Bahnhofe ein Notausgang erreicht, so muß den Fahrgästen auf Verlangen dessen Benutzung ermöglicht werden. Sie sind aber darauf aufmerksam zu machen, daß sie das Bahngebiet bequemer vom Bahnhof aus verlassen können (§ 37 (10) der F.B.).

(13) Bestehen die Fahrgäste auf der Benutzung des Notausganges, so hat der Zugfahrer voranzusteigen, das Verschlussgitter durch Entriegelung zu öffnen und den heraussteigenden Fahrgästen von oben behilflich zu sein; der Zugbegleiter verbleibt unten und leistet dort Hilfe.

(14) Über die Fahrgelderstattung siehe § 5.

(15) Über die Entfernung der Kurzschließer von den Stromschienen siehe F.B. § 37 (7). Sie hat in der Regel durch das Personal zu erfolgen, das sie betätigt hat.

## § 7.

### **Erlöschen der Bahnhofsb Beleuchtung.**

(1) Wenn die Bahnhofsb Beleuchtung gänzlich oder teilweise versagt, hat sich der Bahnhofsauffeher oder

in dessen Abwesenheit der abfertigende Bahnsteigbeamte sofort nach dem Lichtschrank zu begeben. Ersterer hat dafür zu sorgen, daß sich der Lichtschrankschlüssel stets an dem gleichen, allen Bahnhofsbefehlsbediensteten bekannten Orte befindet.

Im Lichtschrank sind sämtliche eingeschalteten Nebelschalter auszuschalten und darauf die in der Stellung „Lichtleitung“ befindlichen Messerschalter in die Stellung „Kraftschiene“ zu legen. Hierauf sind die einzelnen Lichtstromkreise nach Bedarf wieder einzuschalten.

(2) Sollte die Umschaltung der Beleuchtung auf die Kraftschiene ohne Erfolg sein, so sind unverzüglich die auf dem Bahnhofs vorhandenen verfügbaren Signallaternen anzuzünden und auf geeignete Plätze des Bahnsteiges zu verteilen.

Um eine Gewähr für die sofortige Brauchbarkeit der Laternen zu haben, sind diese jeden Sonntag vormittag anzuzünden und 10 Minuten lang brennen zu lassen, wobei sich etwa herausstellende Mängel abzustellen sind. Über die vorgenommene Probe ist ein Vermerk ins Diensttagebuch zu machen (vgl. auch (3)).

(3) An den Bahnsteigsperrern sind beim Erlöschen der Bahnhofsbefehlsbeleuchtung sofort die an das öffentliche Stromnetz angeschlossenen Lampen, sofern sie nicht überhaupt dauernd brennen, einzuschalten und so lange brennen zu lassen, bis die eigene Beleuchtung wieder betriebsfähig ist, was den Schaffnern vom Bahnsteigpersonal mitzuteilen

ist. Auch diese Lampen sind bei der zu (2) vorgeschriebenen Brennprobe kurze Zeit einzuschalten.

(4) Entsteht durch das Erlöschen der Beleuchtung eine Panik, so ist nach § 17 (5) und § 5 zu verfahren.

### § 8.

#### **Erlöschen der Zugbeleuchtung.**

F.B. § 38 (5).

Dauert die Stromunterbrechung in der Kraftleitung länger als 5 Minuten, so sind während der Dunkelheit oder im Tunnel in sämtlichen Wagen die Notlampen durch den Zugbegleiter anzuzünden. Das Auslöschchen der Notbeleuchtung erfolgt nach Eintreffen des Zuges auf dem nächsten Endbahnhof.

### § 9.

#### **Erlöschen der Tunnelbeleuchtung.**

F.B. § 39.

Bei Erlöschen der Tunnelbeleuchtung auf den Untergrundbahnstrecken ist die Fahrgeschwindigkeit derartig zu verringern, daß der Zug vor einem Hindernis rechtzeitig zum Halten gebracht werden kann. Auf dem nächsten Bahnhof ist hierüber Meldung zu erstatten.

### § 10.

#### **Stromunterbrechung in der Kraftleitung.**

F.B. § 38.

(1) Tritt eine Stromunterbrechung in der Strom-

schiene ein, so sind die Züge auf unübersichtlichen Strecken sofort zum Halten zu bringen.

(2) Um festzustellen, ob ein Zug die Veranlassung zur Stromunterbrechung gegeben hat, sind durch den Zugfahrer die Kurzschließer am ersten Wagen und durch den Zugbegleiter die übrigen Kurzschließer zu untersuchen.

(3) Ist ein Zug in einer Steigung zum Stillstand gekommen, so ist die Untersuchung sämtlicher Kurzschließer vom Zugbegleiter allein auszuführen, während der Zugfahrer im Fahrerstande verbleibt, wo er außer der Luftdruckbremse auch die Handbremse seines Wagens anzuziehen hat.

(4) Ist bei dieser Untersuchung der Einschlag eines Kurzschließers festgestellt worden, so ist dessen Zurückstellung mittels des isolierten Eisenstabes zu bewirken. Hierauf hat der Zugbegleiter sich zum nächsten Bahnhof oder zur nächsten Fernsprechstelle zu begeben und dort davon Mitteilung zu machen, daß sein Zug den Kurzschluß verursacht hat und ob er ihn beheben konnte.

Wird vom Zugpersonal festgestellt, daß die Ursache des Kurzschlusses auf einen anderen Umstand zurückzuführen ist, so hat es zu prüfen, ob ihm die Behebung ohne eigene Gefährdung möglich ist, danach zu verfahren und dementsprechende Meldung auf der nächsten Fernsprechstelle zu machen.

(5) Dauert die Stromunterbrechung länger als 5 Minuten, so sind während der Dunkelheit oder

im Tunnel in sämtlichen Wagen die Notlampen durch den Zugbegleiter anzuzünden. Das Auslösen der Notbeleuchtung erfolgt nach Eintreffen des Zuges auf dem nächsten Endbahnhof.

(6) Nach Behebung der Stromunterbrechung darf der Zugbegleiter nicht sofort, sondern erst nach einigen Sekunden den Auftrag zur Weiterfahrt geben. Der Zugfahrer hat die ersten 150 bis 200 m nur mit halber Geschwindigkeit zu befahren.

(7) Die Fahrgäste sind auf Verlangen über die Ursache des Ausenthaltes aufzuklären. Das Zugpersonal hat dafür zu sorgen, daß während des Haltens außerhalb eines Bahnhofs kein Fahrgast den Zug verläßt und daß die Fahrt nicht eher fortsetzen, bis es Gewißheit darüber erlangt hat.

(8) Nur bei längeren Stromunterbrechungen sind die Fahrgäste, nachdem hierzu die Genehmigung erteilt ist, zum Aussteigen zu veranlassen und unter Beobachtung der erforderlichen Sicherheitsmaßregeln nach dem nächstgelegenen Bahnhof zu geleiten (vgl. § 6).

## § 11.

### **Fahren eines schadhaften Zuges von einem hinteren Fahrerstande.**

#### **F.B. § 32.**

(1) Die Beförderung von Zügen durch Betätigung der Schalt- oder Bremsvorrichtungen in einem hinteren Fahrerstande darf nur erfolgen,

wenn die des vorderen Fahrerstandes infolge eines Schadens untauglich geworden sind.

(2) Tritt die Notwendigkeit hierzu auf einem Bahnhof ein, so ist hiervon dort sofort Meldung zu machen, andernfalls hat dies auf dem nächsten Bahnhof zu geschehen.

(3) Die Fahrgeschwindigkeit darf bei solchen Fahrten 15 km in der Stunde nicht überschreiten (vgl. § 27 (4) a) der F.B.).

(4) Sofern der Zugfahrer von einem hinteren Fahrerstande fährt, hat der Zugbegleiter, wenn er zur Bedienung der Bremsen berechtigt ist, seinen Platz im vorderen Fahrerstande einzunehmen.

(5) Dem Zugbegleiter obliegt die sorgfältige Beobachtung der Strecke und der Signale; etwaigen auf der Strecke anwesenden Personen hat er rechtzeitig Signal 11 der S.D. zu geben.

(6) Der zur Bedienung der Bremsen berechtigte Zugbegleiter hat die Luftdruckbremse zu bedienen. Bemerkt er ein Hindernis oder ein Haltsignal, so muß er sofort die Bremse in Lättigkeit setzen.

(7) Der Zugfahrer im hinteren Fahrerstand hat das Leitungs-Bremsmanometer sorgfältig zu beobachten und hat sofort auszuschalten, sobald das Manometer eine Bremsung anzeigt.

Soll die Weiterfahrt erfolgen, so hat der Zugbegleiter mit der Luftpfeife Signal 11 der S.D. zu geben.

(8) Ist die Luftdruckbremse im vorderen Fahrerstande nicht gebrauchsfähig, und muß der Zugfahrer im hinteren Fahrerstande auch diese bedienen, so ist zur Verständigung zwischen dem Zugbegleiter und dem Zugfahrer die elektrische Wagenbeleuchtung und der Kurzschließer zu verwenden.

Zu diesem Zweck hat der Zugfahrer die Beleuchtung im hinteren Triebwagen einzuschalten und die vor seinem Stande befindliche Lampe ständig zu beobachten.

Der Zugbegleiter im vorderen Fahrerstande hat den Kurzschließer zu ziehen, sobald der Zug auf der Strecke zum Halten gebracht werden muß. Der Zugfahrer hat sofort zu bremsen, wenn die Beleuchtung erlischt, ohne daß sich der Zug auf einer stromlosen Stelle befindet.

(9) Auf dem zuerst benachrichtigten Bahnhof hat der Bahnhofsaufseher einen geeigneten Bediensteten zur Ausübung der Obliegenheiten des Zugbegleiters hinsichtlich der Zugabfertigung zu stellen oder diese selbst zu übernehmen.

(10) Die Abfertigung des Zuges auf den Bahnhöfen hat in der Weise zu erfolgen, daß der abfertigende Bahnsteigbeamte, nachdem alle Wagentüren geschlossen und der Ersatzzugbegleiter seinen Platz hinter dem vorderen Fahrerstande eingenommen hat, dem Zugfahrer im hinteren Fahrerstande das Signal zur Abfahrt gibt.

(11) Ist der Zugbegleiter nicht zur Bedienung der Bremsen berechtigt, so muß ein nach (1) schadhast gewordener Zug von dem nachfolgenden Zuge geschoben werden (vgl. § 33).

§ 12.

**Schieben eines schadhastigen Zuges.**

**F.B. § 33.**

(1) Das Schieben eines schadhastigen Zuges durch den nachfolgenden Zug darf nur stattfinden, wenn seine Weiterbewegung mittels der vorhandenen Schaltvorrichtungen auf keine Weise möglich ist oder im Falle des § 11 (11).

(2) Tritt die Notwendigkeit zum Schieben eines Zuges ein, so hat sich der Zugbegleiter nach dem nächsten Bahnhof oder der nächsten Fernsprechstelle zu begeben, dort Meldung zu erstatten und dann zu seinem Zuge zurückzukehren.

(3) Der nachfolgende anzukuppelnde Zug hat nach vorheriger Verständigung des Zugpersonals seitens der Bahnhöfe auf mündlichen Auftrag an den schadhastigen Zug heranzufahren.

Ist der schadhaste Zug auf der freien Strecke liegen geblieben, so hat der Zugbegleiter sich zu dem nachfolgenden Zuge zu begeben, dessen Personal von dem Sachverhalt zu unterrichten und den Auftrag zu erteilen, an den liegendebliebenen Zug heranzufahren.

(4) Das Zusammenkuppeln der Züge ist durch das Personal des schadhastigen Zuges ordnungsmäßig auszuführen.

(5) Nach erfolgter Kupplung nehmen Zugfahrer und Zugbegleiter des geschobenen Zuges für die Weiterfahrt im ersten Wagen ihren Platz wieder ein. Der Zugbegleiter des schiebenden Zuges erteilt den Auftrag zur Abfahrt, der Zugfahrer an der Spitze des Zuges bedient die Bremsen gemäß § 11 (6).

(6) Die Verständigung zwischen den Zugfahrern des geschobenen und des schiebenden Zuges erfolgt wie im § 11 (7).

(7) Ist die Luftdruckbremse des geschobenen Zuges nicht betriebsfähig, so erfolgt die Verständigung zwischen den beiden Fahrern wie im § 11 (8).

Es ist hierbei jedoch die Beleuchtung im letzten Triebwagen des geschobenen Zuges einzuschalten und die Reflektorlampen desselben sind rot zu blenden. Diese Lampen hat der Zugfahrer des schiebenden Zuges zu beachten.

(8) Zusammengekuppelte Züge sollen mit äußerster Vorsicht gefahren werden und dürfen eine Höchstgeschwindigkeit von 15 km in der Stunde nicht überschreiten (vgl. § 27 (4) b) der F.B.).

(9) Wegen der verschiedenen Länge der Bahnsteige dürfen bei zusammengekuppelten Zügen nur 6 Wagen besetzt werden (vgl. § 16 (6) der F.B.).

§ 13.

**Maßnahmen bei Zugtrennungen.**

**F.B. § 34.**

(1) Ist eine Zugtrennung eingetreten und sind beide Zugteile infolge der durchgehenden Bremse zum Halten gekommen, so hat der Zugfahrer in dem vorderen, der Zugbegleiter in dem hinteren Zugteile die Handbremse fest anzuziehen.

(2) Der Zugbegleiter hat sodann gemäß § 12 (2) und (3) zu verfahren.

(3) Das Zusammenkuppeln des hinteren Zugteiles mit dem zum Schieben herangeholten Zuge hat das Personal des letzteren auszuführen.

(4) Das Personal des getrennten Zuges nimmt darauf seinen Platz in dem vorderen Zugteile ein und setzt die Fahrt fort.

(5) In dem gekuppelten Zuge hat der Zugbegleiter im vorderen Wagen, der Zugfahrer im vorderen Fahrerstande seinen Platz einzunehmen.

(6) Der Zugbegleiter hat mit der Signalfleife durch Signal 11 der S.D. das Signal zur Weiterfahrt zu geben, die Strecke und die Signale zu beobachten und, sofern der Zug halten soll, die Notbremse zu ziehen.

(7) Der Zugfahrer hat sich im Sinne des § 11 (7) zu verhalten.

(8) Die Fahrgeschwindigkeit darf 15 km in der Stunde nicht überschreiten (vgl. § 12 (8)).

(9) Sind am Ende des Zuges ein oder mehrere Wagen nicht an die durchgehende Bremse angegeschlossen, und ist auch der letzte Wagen als Triebwagen abgeschaltet, so ist an die erste Stirnwand des abgesperrten Zugteiles ein Bediensteter zu stellen, der den vorderen Zugteil ständig beobachten muß. Bei einer Zugtrennung hat er sofort den Zugbegleiter an der Handbremse des letzten Wagens davon zu benachrichtigen oder gegebenenfalls die ihm zunächst befindliche Handbremse selbst anzuziehen, damit der Zugteil zum Halten gebracht wird; der Zugbegleiter bleibt an der Handbremse. Der andere Bedienstete geht, wenn möglich bis zum nächsten Hauptsignal, dem nachfolgenden Zuge schleunigst entgegen, hält diesen auf und benachrichtigt dessen Personal. Das Zusammenkuppeln dieses Zuges mit dem abgerissenen Zugteile und die Weiterfahrt hat sinngemäß nach oben Gesagtem zu erfolgen, wobei der Zugbegleiter des angekuppelten Zugteiles an der Spitze des Zuges seinen Platz einzunehmen hat.

Bei der Weiterfahrt hat die Verständigung zwischen dem Zugbegleiter an der Spitze des Zuges und dem Zugfahrer des schiebenden Zuges mittels der Signalfleife zu erfolgen, wozu ersterer die vordere rechte Seitentür, letzterer die Schlupftür des Fahrerstandes offen zu halten haben; wenn nötig, hat der zweite Bedienstete des geschobenen Zugteiles die Signale von der Spitze des Zuges in derselben Weise an den Zugfahrer des schiebenden Zuges weiterzugeben.

§ 14.

**Feuer.**

(1) Entsteht auf einem Bahnhof oder in einem dort haltenden Zuge ein Brand ungefährlicher Art, so sind zu seiner Löschung die auf jedem Bahnsteig vorhandenen Eimerspritzen, Wassereimer oder Sandkästen zu benutzen.

(2) Ist die Ursache des Brandes auf einen stromführenden Teil zurückzuführen, so ist, wenn angängig, zuerst dieser Stromkreis auszuschalten. Auch soll zur Löschung möglichst nicht Wasser benutzt, sondern Sand aufgeschüttet werden.

(3) Ist ein Brand auf einen Gasofen, Gaskocher oder dergleichen zurückzuführen, so muß die zugehörige Gasleitung abgesperrt werden, damit das Feuer nicht weiter neue Nahrung erhält.

(4) Die Eimerspritzen sind stets gebrauchsfertig, d. h. mit gefüllten Wasserbehältern bereit zu halten. Wenn im Winter die Gefahr des Einfrierens besteht, sind die Eimerspritzen in geheizten Räumen aufzubewahren. Ihr Standort muß dem Bahnhofspersonal bekannt sein.

(5) Ist der Brand so umfangreich, daß seine Löschung mit Hilfe der vorhandenen Löschrichtungen zweifelhaft erscheint, so ist sofort die Feuerwehr durch den Feuermelder oder durch Vermittelung der Fernsprechkentrale herbeizurufen und außerdem der auf jedem Bahnsteig vorhandene Hydrant in

Tätigkeit zu setzen. In solchen Fällen sind je nach den Umständen die elektrischen Kraftleitungen auszuschalten.

Auf der Untergrundbahn befindet sich auf jedem Bahnhof ein Feuermelder; auf der Hochbahn ist auf der Anschlagtafel für „Amtliche Bekanntmachungen“ die Lage des nächstgelegenen Melders angegeben.

(6) Die Feuerwehr übernimmt bei solchen Bränden das Kommando über die vorzunehmenden Bergungs- und Löscharbeiten.

(7) Gegebenenfalls ist nach § 17 (4), (5) und (6) zu verfahren.

(8) Über Feuer im Zuge siehe FV. § 42.

Die Löschvorrichtung jedes Wagens besteht in einer kleinen Eimerspritze, welche sich an einer Stirnwandtür befindet, und einem Sandkasten unter der Sitzbank rechts neben der Eimerspritze.

In den Tunnelstrecken befinden sich zwischen den Deckenstützen in Abständen von ungefähr 100 m Eimerspritzen, die zu gleichem Zweck im Bedarfsfalle in Gebrauch zu nehmen sind; der Standort jeder Spritze ist durch eine Glühlampe mit blauer Schutzglocke kenntlich gemacht.

## B. Unfälle.

### § 15.

#### Allgemeines.

(1) Bei Unfällen sind zunächst die Zug- und Bahnhofsbeamten dazu verpflichtet, die nötige Hilfe zu leisten. Bei jeder anscheinend ernstesten Gefahr für Menschenleben ist der Arzt herbeizurufen (vgl. § 44 der F.B.).

(2) Jeder Fahrgast, der einen Unfall erlitten hat, ist, wenn zugänglich, festzustellen; gelingt dies aus irgend einem Grunde nicht, so ist es in der Meldung besonders anzugeben. Über die Meldepflicht vgl. F.B. § 8.

### § 16.

#### Unfälle einzelner Fahrgäste.

(1) Wegen des Verhaltens bei dem verhältnismäßig häufig zu Unfällen Veranlassung gebenden Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Züge vgl. F.B. § 16 (3).

(2) Kommt ein Fahrgast auf dem Bahngelände zu Fall, so hat sich der Beamte, der dies bemerkt oder auf andere Weise davon Kenntnis erhält, möglichst sofort davon zu überzeugen, ob an der betreffenden Stelle etwa Fremdkörper — Obstkerne oder -schalen, Blumen usw. — gelegen haben oder der Fußboden sich vielleicht nicht in ordnungsmäßiger Beschaffenheit befunden hat — Risse, Löcher, zu

glatte Treppen usw. — Sollte dies nicht der Fall sein, so ist der Fahrgast darauf aufmerksam zu machen, wenn sein Zustand dies zugänglich erscheinen läßt.

(3) Hat sich ein Fahrgast verletzt, so gilt als Regel, daß seine Behandlung auf der nächstgelegenen Rettungswache erfolgt, sobald er selbst dorthin gehen oder mittels Fuhrwerks dorthin gebracht werden kann. Die Adresse der nächstgelegenen Rettungswache und die Nummer ihres Fernsprechanchlusses sind auf der Anschlagtafel für „Amtliche Bekanntmachungen“ angegeben.

(4) Der Verletzte ist nötigenfalls durch einen Beamten zu begleiten, der dem Arzt der Rettungswache die nötigen Angaben zu machen hat.

(5) Ist der Unfall, soweit erkennbar, nur ganz leichter Art — Hautabschürfung usw. — so kann mit Einverständnis des Verletzten die Behandlung durch einen damit vertrauten Beamten unter Benutzung des Rettungskastens erfolgen (vgl. hierzu Anlagen 4 und 5).

Hier sei bemerkt, daß vorkommendenfalls der Rettungskasten auch bei Straßenunfällen Ärzten oder Polizeiorganen auf Verlangen zur Verfügung zu stellen ist.

Jedwede Benutzung des Kastens erfolgt unentgeltlich.

(6) Bei anscheinender Gefahr für Erkrankte oder Verletzte ist sofort der Arzt der nächsten Rettungs-

wache durch Vermittelung der Fernsprechzentrale unter kurzer Angabe der Art des Unfalles herbeizurufen. Ist die nächste Rettungswache zu weit entfernt, so ist der nächste erreichbare Arzt herbeizurufen.

Diese Maßnahmen sind unnötig, wenn ein zufällig anwesender Arzt sich des Verletzten annimmt.

(7) Vor der Ankunft des Arztes haben die Beamten für den Verletzten, soweit es in ihren Kräften steht, zu sorgen.

Es ist deshalb vor allem zu verhüten, daß Unbefugte durch verkehrten Rat und unzeitige Hilfeleistung Nachteile zufügen.

Um den Andrang vieler Personen in der Nähe eines Verunglückten zu vermeiden, ist dieser vom Bahnsteige zu entfernen und in einen geeigneten Dienstraum zu schaffen.

(8) Die Beamten müssen sich bemühen, besonnen und schnell — jedoch ohne Übereilung — die Ordnung wieder herzustellen; auch soll weder durch Worte noch durch Gebärden zu erkennen gegeben werden, daß der Zustand eines Verunglückten gefährlich sei.

(9) Verletzte sind bequem zu lagern, bei warmem Wetter möglichst im Schatten.

#### **Besonders zu beachten ist:**

- a) Wenn bei einem Verletzten eine stärkere Blutung stattfindet, d. h. wenn an einer Stelle das Blut förmlich herausströmt oder gar herausspritzt,

dann liegt dringende Lebensgefahr vor. Es ist sofortige Hilfe gemäß Anlage 4 (3) bis (6) notwendig.

b) Es darf nie ein Körperteil, ein Stück Fleisch oder Haut abgeschnitten oder abgerissen werden, wie gering auch sein Zusammenhang mit dem übrigen Körper sei.

c) Mit stromführenden blanken Teilen in Berührung befindliche Personen sind so schnell wie möglich von diesen zu entfernen, wozu zuerst die in Betracht kommenden Leitungen durch Kurzschließen oder Ausschalten stromlos zu machen sind; andernfalls können die hilfeleistenden Personen leicht selbst in Gefahr geraten.

(10) Im übrigen vgl. Anlage 4 „Kurze Winke für die Beamten zur vorläufigen Hilfeleistung bei Verletzungen vor Ankunft des Arztes“. Ein Abdruck davon befindet sich auf der Innenseite des Deckels eines jeden Rettungskastens.

(11) Sobald ein Arzt zur Stelle ist, darf nicht mehr selbständig eingegriffen werden, sondern es ist nach seinen Anordnungen zu handeln und ihm jede mögliche Unterstützung zu leisten.

Der Rettungskasten ist bereits vor Ankunft des Arztes gebrauchsfertig bereitzustellen.

(12) Findet der Arzt die Überführung des Verunglückten in ein Krankenhaus notwendig oder erscheint dies von vornherein wegen der Schwere der Verletzungen als die geeignetste Maßnahme, so ist

die Fernsprechzentrale zur Herbeirufung eines Krankenwagens aufzufordern.

Im letzteren Falle liegen dem Beamten bis zu dessen Ankunft im Interesse des Verunfallten dieselben Maßnahmen wie vor Ankunft des Arztes ob.

### § 17.

#### **Größere Unfälle.**

(1) Es finden zuerst die Bestimmungen der §§ 2 und 4 Anwendung.

(2) Der Betriebsingenieur und der Betriebsaufseher des Bezirkes haben sich sofort an die Unfallstelle zu begeben und dort die erforderlichen Anordnungen bis zur Ankunft eines höheren Beamten zu treffen. Die übrigen Aufsichtsbeamten haben nach § 3 zu verfahren.

(3) Droht Gefahr, so ist der anwesende höchste Vorgesetzte ermächtigt, zu ihrer Abwendung über sämtliche vorhandenen Arbeitskräfte ohne Ausnahme zu verfügen.

Es ist aber hierbei darauf zu achten, daß zur Ausübung von Verrichtungen, bei denen die Betriebssicherheit in Betracht kommt, nur solche Bediensteten verwendet werden dürfen, die hierfür die vorgeschriebene Befähigung besitzen.

Aufräumungs- und vorläufige Wiederherstellungsarbeiten der Bahnanlage werden durch das technische Personal unter Aufsicht seiner Vorgesetzten ausgeführt. Die für die Fahrgäste zu treffenden

Maßnahmen sowie die erforderlichen Ermittlungen obliegen dem Zug- und Bahnhofspersonal und deren unmittelbaren Vorgesetzten.

(4) Die Eingänge des Bahnhofes, auf dem oder in dessen Nähe sich ein Unfall ereignet hat, sind für die zugehenden Fahrgäste zu sperren, damit die Bahnsteige nicht durch Neugierige beengt werden. Nötigenfalls sind aus demselben Grunde die unbeteiligten Fahrgäste zur sofortigen Räumung des Bahnsteiges unter Beachtung von § 5 aufzufordern. In beiden Fällen können Polizeibeamte, entweder in der Nähe befindliche oder durch Vermittelung der Fernsprechzentrale, um Hilfe ersucht werden.

(5) Entsteht auf einem Untergrundbahnhof eine Panik und ist an den Sperren gefährlicher Andrang zu befürchten, so sind die Ausgänge durch Beiseiteschieben der auf Rollen stehenden Schaffnerstände frei zu machen. Hierzu ist das Herausziehen der sie im Fußboden festhaltenden Riegel erforderlich.

Beim Wegschieben der Schaffnerstände ist darauf zu achten, daß die dort angebrachten Beleuchtungskörper nicht beschädigt werden.

(6) Erforderlichenfalls sind auch die Fahrkartenschalter zu schließen, damit nicht abgehende Fahrgäste, welche ihr Fahrgeld zurückverlangen, die Ausgänge versperren.

(7) Ist die Fortbewegung eines auf der Strecke von einem Unfall betroffenen Zuges nicht möglich, so ist sinngemäß nach § 6 zu verfahren.

(8) Sind Fahrgäste zu Schaden gekommen, so ist nach § 16 (3) bis (12) zu verfahren.

Im Falle zu (7) ist nach Umständen der Rettungskasten des nächstgelegenen Bahnhofes nach der Unfallstelle mitzunehmen.

(9) Krankentragen sind im Falle zu (7) nach dorthin zu beordern, wo die Abholung der Verletzten von der Bahn mittels Tragbahre erfolgen kann (nach Notausgängen also nur in Ausnahmefällen).

(10) Krankentragbahren können dagegen auf dem schnellsten geeigneten Wege nach der Unfallstelle geschafft werden, so daß mit der Überführung der Verletzten nach dem Abholungsorte der Krankentragen schon vor deren Eintreffen begonnen werden kann.

Krankentragbahren befinden sich auf den Bahnhöfen Warschauer Brücke, Hallesches Tor, Gleisdreieck, Nordring, Alexanderplatz, Spittelmarkt, Leipziger Platz, Bayerischer Platz, Wittenbergplatz, Fehrbelliner Platz, Kastatter Platz, Bismarckstraße und in den Werkstätten Warschauer Brücke und Schöneberg.

(11) Außer in den Werkstätten liegen auf den wichtigen Mehrbahnhöfen in besonderen Kästen die für Aufgleisungen und vorläufige Wiederherstellungen der Wagen erforderlichen Gerätschaften zur sofortigen Benutzung durch das Werkstattpersonal bereit.

(12) Ein Hilfszug wird nur in Ausnahmefällen auf besondere Anordnung (vgl. FV. § 47 (3)) eingesetzt, da dieser nur für die Instandsetzung der

Bahnanlagen und Betriebsmittel, nicht aber für Transport von Fahrgästen in Betracht kommt.

(13) In geeigneten Fällen (z. B. bei schwierigen Rettungsarbeiten) ist von dem Bahnhofsaufseher oder dessen Vertreter durch Feuermelder oder durch Vermittelung der Fernsprechkentrale die Feuerwehr herbeizurufen, die dann im Einvernehmen mit dem die Aufsicht führenden Beamten handeln wird (vgl. § 14 (6)).

#### **Einführungsbestimmung.**

Diese Dienstvorschrift über das Verhalten bei Störungen und Unfällen im Betriebe ist durch Verfügung der Königl. Eisenbahndirektion vom 10. Juli 1912 — G.Nr. 25. V. 9012. B. 19. — genehmigt. Sie tritt am 1. Januar 1913 in Kraft.

Die Dienstankündigung über das Verhalten der Betriebsbediensteten bei Unfällen und Betriebsstörungen vom Dezember 1902 und die der vorliegenden Vorschrift etwa zuwiderlaufenden Dienstbefehle und Bekanntmachungen werden hierdurch aufgehoben.

Berlin, im Juni 1912.

**Gesellschaft für elektrische  
Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.  
Betriebsverwaltung.**

Anlage 1.

**Aushänge bei Betriebsstörungen.**

(1) Es sind vier Vordrucke auf rotem Papier vorhanden:

Muster A.

<b>Betriebsstörung.</b>	<b>A</b>
<b>Der Zugverkehr</b>	
zwischen .....	
und .....	
<b>ist unterbrochen.</b>	
.....	
.....	

Muster B.

<b>Betriebsstörung.</b>	<b>B</b>
<b>Der Zugverkehr</b>	
<b>in Richtung nach</b> .....	
” ” ” .....	
” ” ” .....	
” ” ” .....	
<b>ist unregelmäßig.</b>	

Muster C.

<b>Betriebsstörung.</b>	<b>C</b>
<b>Der Zugverkehr</b>	
zwischen .....	
und .....	
<b>ist unregelmäßig.</b>	

Muster D.

<b>Betriebsstörung.</b>	<b>D</b>
<b>Der Anschlußverkehr</b>	
ab .....	
<b>ist unregelmäßig.</b>	

(2) Die Bahnhofsaufseher haben dafür zu sorgen, daß stets die erforderlichen Vordrucke, auf Papp-tafeln aufgezogen, nebst einem Schwarzstift für die Aufschrift zur Verfügung stehen.

(3) Die Bahnhofsnamen sind stets voll auszu-schreiben.

(4) In Muster A sind diejenigen Bahnhöfe ein-zutragen, zwischen denen der Betrieb unter-brochen ist.

Die übrigen Zeilen sind für sonstige zweckmäßige Bemerkungen vorgesehen.

3. B.:

<p><b>Der Zugverkehr</b></p> <p><b>zwischen Zoologischer Garten</b> <b>und Wilhelmplatz</b></p> <p><b>ist unterbrochen.</b></p> <p><i>Bis Zoologischer Garten ist der Verkehr unregelmäßig.</i></p>
---

Muster A ist stets auf sämtlichen Bahnhöfen auszuhängen.

(5) In Muster B sind der- oder diejenigen Nachbarnbahnhöfe einzutragen, nach welchem oder nach welchen der Betrieb unregelmäßig ist.

3. B.:

a) auf Warschauer Brücke

<p><b>in Richtung nach Stralauer Tor</b></p>
--

b) auf Prinzenstraße

<p><b>in Richtung nach Hallesches Tor</b></p> <p>„ „ „ <b>Kottbusser Tor</b></p>
--

e) auf Bismarckstraße

<p><b>in Richtung nach Wilhelmplatz</b></p> <p>„ „ „ <b>Knie</b></p> <p>„ „ „ <b>Sophie-Charlotte-Platz</b></p>
---

Muster B ist auf allen Bahnhöfen auszuhängen, auf denen der Zugang zu der Linie mit unregelmäßigem Betrieb erfolgen kann, also auch auf den Umsteigebahnhöfen.

3. B.: Bei Störung der Linie Nollendorfplatz-Hauptstraße auch auf dem Hochbahnhof Nollendorfplatz mit der Aufschrift

<p><b>in Richtung nach Viktoria-Luise-Platz</b></p>
---

Bei Störung der Linie Warschauer Brücke-Gleisdreieck auch auf dem unteren Bahnhof Gleisdreieck mit der Aufschrift

<p><b>in Richtung nach Möckernbrücke</b></p>
--

(6) Muster C ist auf den Bahnhöfen der Linien mit regelmäßigem Betrieb auszuhängen, wenn auf Anschlußlinien unregelmäßiger Betrieb herrscht, und es sind deren Endbahnhöfe einzutragen.

3. B.: a)

<p><b>zwischen Bismarckstraße</b> <b>und Reichskanzlerplatz</b></p>
---

b)

<p><b>zwischen Nollendorfplatz</b> <b>und Hauptstraße</b></p>
---

c)

<p><b>zwischen Gleisdreieck</b> <b>und Warschauer Brücke</b></p>
--

(7) Im Muster D ist derjenige Bahnhof einzutragen, von dem ab der Zugverkehr anschließender Linien unregelmäßig ist.

Es ist auf sämtlichen Bahnhöfen derjenigen Strecke auszuhängen, für die der Anschlußverkehr in Betracht kommt. (Herrscht auf dieser Strecke selbst ebenfalls unregelmäßiger Betrieb, so ist nach (5) nur Muster B auszuhängen.)

3. B.:

a) Auszuhängen auf den Bahnhöfen Reichskanzlerplatz, Kaiserdamm, Sophie-Charlotte-Platz mit der Aufschrift:

**ab Bismarckstraße**

b) Auszuhängen auf den Bahnhöfen Hauptstraße, Stadtpark, Bayerischer Platz, Viktoria-Quise-Platz mit der Aufschrift:

**ab Nollendorfplatz**

c) Auszuhängen auf den Bahnhöfen Warschauer Brücke bis Möckernbrücke mit der Aufschrift:

**ab Gleisdreieck**

(8) Die Aushänge sind anzubringen:

- a) an den Eingängen,
- b) an den Fahrkartenausgaben,
- c) an den Bahnsteigsperrn,
- d) auf den Bahnsteigen an auffallenden Stellen,
- e) an je nach der Örtlichkeit besonders bestimmten Plätzen.

Anlage 2.

**Beischaffenheit und Handhabung der Kurzschließer.**

**Der Wagenkurzschließer.**

(1) Dieser dient dazu, den Stromschienenbezirk, in dem sich ein Zug befindet, von diesem aus stromlos zu machen (vgl. auch §§ 32 (8) und 33 (7) der F.R.).

(2) Der Wagenkurzschließer befindet sich unter jedem Fahrerstand am Untergestell und besteht aus zwei Winkelhebeln, welche durch Drahtzüge derartig bewegt werden können, daß sie eine leitende Verbindung zwischen Stromabnehmer und Fahr- schiene herstellen.

Die Drahtzüge endigen in zwei Holzgriffen; der eine befindet sich im Fahrerstand, der andere im Wageninnern an der Fahrerstandswand, jeder in einem besonderen zinnoberrot gestrichenen Kasten. Diese Kästen tragen die Aufschrift „Kurzschließer“ und sind durch plombierte Schiebedeckel geschlossen.

(3) Zur Betätigung der Wagenkurzschließer ist nach Zerreißen der Plombenschnur der Deckel hochzuschieben und an dem dann herausfallenden Holzgriff mehrmals mit kräftigem Ruck zu ziehen. Wenn der Drahtzug etwa  $\frac{1}{2}$  m herausgezogen ist, kann der Griff losgelassen werden, da dann Kurzschluß hergestellt ist.

(4) Zur Behebung eines durch die Wagenkurzschließer herbeigeführten Kurzschlusses sind die Winkelhebel zu beiden Seiten des Dreh-

gestells mittels des im Fahrerstand befindlichen isolierten Eisenstabes wieder in ihre Grundstellung zurückzudrehen.

Der tragbare Kurzschließer.

(5) Dieser ermöglicht es, einen Stromschienenbezirk von beliebiger Stelle aus stromlos machen zu können, dem Zugpersonal also auch dann, wenn sich der Zug auf einer Gleisstrecke ohne Stromschiene befindet (vgl. F.B. § 35 (2)).

(6) Tragbare Kurzschließer befinden sich auf jedem Bahnhof und in jedem Fahrerstand sowie an sonstigen Betriebsstellen nach Bedarf.

(7) Der Kurzschließer besteht aus zwei Kupferklemmen, welche je an einem hölzernen Stiel befestigt und durch ein biegsames isoliertes Kabel miteinander verbunden sind.

Der eine Holzstiel ist schwarz und trägt einen Kupferschuh, der andere Stiel ist rot gestrichen und trägt zwei Kupferschuhe von verschiedener Weite.

(8) Bei der Betätigung des Kurzschließers drückt man zuerst auf die Fahrchiene die Klemme des schwarzen Holzstieles und sodann, wenn diese feststeht, die Klemme des roten Griffes mit kurzem Ruck auf die Stromschiene. Hierbei wird, je nachdem ihr Kopf oder ihr Fuß oben liegt, die weitere oder die engere Klemme benutzt.

(9) Bei der Entfernung des Kurzschließers ist zuerst die Klemme von der Stromschiene und dann die von der Fahrchiene abziehen.

(10) Der tragbare Kurzschließer darf beim Gebrauch stets nur an den hölzernen Stielen, nie aber an den Metallteilen angefaßt oder sonst berührt werden.

(11) Wo die Oberseite der Stromschienen durch Schutzbretter überdeckt ist, sind Letztere, um das Aufsetzen der Kurzschließer zu ermöglichen, mit Ausschnitten versehen.

Die Ausschnitte sind auf den Bahnhöfen an mehreren Stellen, auf der freien Strecke in Abständen von ungefähr 100 m gegeneinander versetzt angebracht.

### Anlage 3.

#### Abdruck des Aushanges

#### „Zu beachten bei Betriebsstörungen“.

1) Das Versagen der Beleuchtung in den Wagen und auf den Bahnhöfen ist die Folge einer vorübergehenden Stromunterbrechung, die durchaus gefahrlos ist und sich fast immer nach kurzer Zeit beseitigen läßt.

2) Macht sich im Wagen Rauch bemerkbar oder entsteht ein Brand, so ist durch Ziehen der Notbremse der Zug zum Halten zu bringen; der Handgriff der Notbremse befindet sich an der Wagenbedeckung und ist durch ein Schild mit der Aufschrift „Notbremse“ kenntlich gemacht. Das Zugpersonal wird dann sofort für die Beseitigung derartiger Erscheinungen Sorge tragen, wenn notwendig, mittels der in jedem Wagen vorhandenen Löschvorrichtungen (Eimerspritze und Sandkasten).

3) Ist ein Zug auf der Strecke liegen geblieben, so dürfen ihn die Fahrgäste erst verlassen, nachdem sie dazu vom Zugpersonal aufgefordert sind. Jeder Fahrgast, der den Zug vorzeitig verläßt, setzt sich der Gefahr aus, auf dem Nachbargleis überfahren oder durch Berührung mit der Stromschiene verletzt zu werden. Das Zugpersonal ist angewiesen, die Aufforderung zum Verlassen der Wagen erst dann auszusprechen, wenn sämtliche Leitungsschienen stromlos sind und Züge auf dem Nachbargleise nicht

mehr verkehren können. Das Aussteigen darf nur nach der von dem Zugpersonal bezeichneten Seite hin stattfinden.

4) Beim Aussteigen ist zu beachten, daß sich der Wagenfußboden in einer Höhe von 90 cm über dem Bahnkörper befindet. Gewandte Personen können bequem herabspringen, weniger gewandten, insbesondere Frauen und Kindern, ist indessen anzuraten, sich von der Türschwelle sitzend herabzulassen. Das Personal wird beim Aussteigen Hilfe leisten. Auch wird darauf gerechnet, daß die Fahrgäste sich gegenseitig beim Aussteigen unterstützen und unnötiges Stoßen und Drängen vermeiden.

5) Nachdem die Fahrgäste die Wagen verlassen haben, wird ein Bahnbediensteter die Führung zum nächsten Bahnhof übernehmen; ein zweiter Beamter folgt nach und ist dafür verantwortlich, daß niemand zurückbleibt. Die Beamten tragen bei Dunkelheit und im Tunnel brennende Fackeln.

6) Auf den Bahnhöfen ist der Aufforderung der Bahnbediensteten zum Verlassen der Bahnsteige Folge zu leisten. Bei starkem Andrang können zur Verbreiterung der Ausgänge die Schaffnerstände beiseite geschoben werden.

7) Eine Rückerstattung des Fahrgeldes erfolgt entweder sogleich an den Fahrkartenschaltern oder, wenn deren Schließung bei starkem Gedränge erforderlich wird, nachträglich, ohne daß eine Benachteiligung der Fahrgäste hierdurch eintreten wird.

8) Bei allen außergewöhnlichen Vorkommnissen im Betrieb werden die Fahrgäste gebeten, möglichst die Ruhe zu bewahren, damit die für die Sicherheit der Fahrgäste getroffenen Anordnungen und Einrichtungen wirksam zur Anwendung gelangen können.

**Gesellschaft für elektrische  
Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.  
Betriebsverwaltung.**

### **Kurze Winke**

für die Beamten zur vorläufigen  
Hilfeleistung bei Verletzungen  
vor Ankunft des Arztes.

(1) Bewahre Kaltblütigkeit und Sorge für Ordnung. Halte Unberufene von der Unglücksstelle fern, denn Du bist bis zur Ankunft des Arztes für die Versorgung der Verunglückten verantwortlich.

(2) Befreie die Verletzten aus ihrer üblen Lage ohne etwas an ihnen zu zerreißen oder abzutrennen und lagere sie bequem abseits der Gleise.

(3) Vor allem stelle fest, ob eine starke Blutung vorhanden ist, d. h. ob an einer Stelle das Blut förmlich herausströmt oder gar herausspritzt. Die Wunde lege, ohne den Verletzten zu entkleiden, nur durch Ausschneiden der Kleider möglichst in der Naht mit der Schere frei. Wo es am stärksten blutet, schneide die Kleider zuerst auf.

(4) Sende bei anscheinender Gefahr für den Verletzten sofort nach ärztlicher Hilfe.

(5) Ehe Du verbindest, wasche undbürste deine Hände zuerst in Seifenwasser und danach wasche sie in Jodoformwasser. Keine Wunde darfst Du mit etwas anderem berühren oder verbinden als mit Sublimatmull, den Du mit den Kalikobinden oder Tüchern befestigst.

(6) Den stark blutenden Körperteil lagere womöglich hoch und drücke Ballen von Sublimatmull fest auf, bis das Blut steht. Kannst Du dies nicht erreichen, so benutze die Trikotschlauchbinden.

(7) Ohnmächtige lagere mit dem Kopf tief, lockere die Kleider um Hals und Kumpf, besprenge ihr Gesicht mit Wasser und lasse sie auf kurze Zeit an Salmiakgeist riechen.

(8) Verrenkungen und Knochenbrüche versuche nicht durch Ziehen einzurichten, Sorge nur dafür, daß bei Brüchen und Verrenkungen am Bein der Verletzte keinen Versuch macht, aufzustehen.

Nur wenn die Schmerzen sehr groß sind und der Verletzte weiter gebracht werden soll, oder wenn an einer Bruchstelle eine Wunde ist, schneide die Kleider auf, hänge den gebrochenen Arm in ein dreieckiges Tuch (Mitellen) und schiebe dem gebrochenen Bein einen Streifen mit Watte belegten Schusterspan als Schiene unter, die Du mit Binden oder Tüchern befestigst.

Bei Wunden über gebrochenen Knochen sollst Du ganz besonders vorsichtig sein.

(9) Verfahren bei Verbrennungen:

- a) Bei bloßer Rötung und Schmerz umwicke die verbrannten Stellen mehrmals mit einer Bardeleben'schen Brandbinde, schneide diese dann ab, bedecke sie mit Verbandwatte und befestige diese mit einer gewöhnlichen Binde.

b) Bei Blasenbildung sind die Blasen weder abzureißen noch aufzustechen, im übrigen verfare wie zu a).

c) Bei Verkohlungen und Schorfbildungen verfare ebenso, nur wickele die Brandbinde noch einige Male öfter um die verletzten Teile.

(10) Bricht oder hustet ein Kranker, so bringe ihn in eine halbsitzende Lage, lasse ihn etwas kaltes Wasser oder Eis schlucken und beruhige ihn durch Zureden.

(11) Keinem Kranken oder Verletzten gestatte geistige Getränke nach Gutdünken zu genießen; nur durch Blutverlust sehr Geschwächten darfst Du einen Schluck Wein oder Brantwein geben.

(12) Größere Hautabschürfungen bestreiche mit Hyrolin und verbinde dann leicht mit Sublimatmull.

Anlage 5.

**Der Rettungskästen.**

(1) Auf jedem Bahnhof befindet sich ein Rettungskasten mit folgenden zur ersten Hilfeleistung notwendigen Gegenständen:

- 1) 1 Waschbecken aus Papiermasse.
- 2) 1 Stück Seife in Verpackung.
- 3) 1 Nagelbürste in Pergamentpapier verpackt.
- 4) 1 Flasche Lysolform.
- 5) 1 Handtuch in Papier verpackt.
- 6) 1 knieförmig gebogene Schere in Ledertasche.
- 7) 150 g Sublimatwatte.
- 8) 10 m Sublimatmull, in Stücke von 20 cm Länge und Breite geschnitten und je 1 m in einem besonderen Karton verpackt, mit der Aufschrift „1 m Verbandmull in Lappchen“.
- 9) 20 Baumwoll-Kalikobinden, 6 cm breit, 5 m lang, je 2 Stück im Karton verpackt.
- 10) 6 Stück dreieckige Verbandtücher (Mitellen), deren kürzere Seiten je 90 cm lang sind.
- 11) 2 Trikotschlauchbinden, 5 m lang und 6 cm breit; 1 Trikotschlauchbinde, 3 m lang und 6 cm breit.
- 12) 1 Bardeleben'sche Brandbinde.
- 13) 1 Dtd. starke Sicherheitsnadeln im Karton zum Befestigen der Verbände.
- 14) 2 Streifen gerollten Schusterspan, 60 cm lang, 6 cm breit.

15) 2 Rollen amerikanisches Gesteppflaster, eine 3 cm und eine 1 cm breit.

16) 1 Flasche Salmiakgeist.

17) 1 Tube Byrolin.

Auf der Innenseite des Deckels

18) 1 Druckstück „Kurze Winke“, die die Anwendung des Kasteninhalts erläutern.

(2) Die Kästen sind an leicht zugänglicher Stelle in einem Raum aufzustellen, der während des Bahnbetriebes nicht verschlossen werden darf.

(3) Die Kästen sind verschlossen; der Schlüssel ist an dem Handgriff des Kastens mit dünnem Bindfaden befestigt. Zur Vermeidung mißbräuchlicher Benutzung des Inhalts ist der Schlüssel durch den Bahnhofsaufseher unter Bleisiegelverschluß zu halten.

(4) Mit der Einrichtung der Rettungskästen haben sich außer den Bahnhofsaufsehern noch die abfertigenen Bahnsteigbeamten ausreichend vertraut zu machen, damit der Kasten jederzeit in Benutzung genommen werden kann.

(5) Sämtliche Kästen sind vierteljährlich einmal vom Bahnarzt und an jedem Ersten des Monats vom Bahnhofsaufseher auf Vollständigkeit und Tauglichkeit des Inhaltes zu untersuchen.

Hierbei ist besonders darauf zu achten, daß der Verschluß der Kästen hinreichend ist, um Eintritt von Staub und Feuchtigkeit zu verhindern. Die einzelnen Verbandstücke müssen fest eingewickelt und auch die Umhüllungen sauber sein. Angebrauchte,

beschmutzte Verbandgegenstände sind zu entfernen, gebrauchte Nagelbürsten sorgfältig zu reinigen. Gegenstände von Metall (Scheren, Sicherheitsnadeln) müssen frei von Rost sein. Die Glasgefäße müssen auf guten Verschluss und genügenden Inhalt geprüft werden. Es ist auch darauf zu achten, daß die Rettungskästen weder an einem zu heißen noch zu kalten Ort aufbewahrt werden.

(6) Vorgefundene nicht zu beseitigende Mängel sind ohne Verzug zu melden.

(7) Der Tag der vorgenommenen Untersuchung ist von dem Arzt in das im Rettungskasten befindliche Prüfungsverzeichnis, vom Bahnhofs-aufseher in das Diensttagebuch einzutragen.

(8) Verbandstoffe sind stets aus den jeweilig ältesten Paketen zu entnehmen, die zu diesem Zwecke mit dem Datum der Lieferung zu versehen sind.

(9) Hat ein Rettungskasten in Benutzung genommen werden müssen, so ist der Bahnhofs-aufseher verpflichtet, den Inhalt wieder in Ordnung bringen zu lassen oder zu vervollständigen.

(10) Aus den Rettungskästen darf Material für Unterrichtszwecke nicht entnommen werden. Auch darf solches nicht in die Kästen gelegt werden.

---



H. W. Gahn's Erben  
Berlin SW 68.