

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

**Dienstauweisung**  
für  
**abfertigende Bahnsteigschaffnerinnen.**  
(DA. für abf. Schaffnerinnen)

---

Gültig vom Januar 1916.

---

Ausgabe 1916.



**Dienstsanweisung**  
für  
**abfertigende Bahnsteigschaffnerinnen.**  
(DA. für abf. Schaffnerinnen)

Gültig vom Januar 1916.

Ausgabe 1916.



## **Abchnitt I.**

### **Zugabfertigung.**

(1) Die Stellen, die von Fahrgästen zu begehen sind, müssen frei gehalten und bei Dunkelheit beleuchtet werden.

(2) Die Bahnsteigschaffnerinnen müssen mindestens eine Minute vor Eintreffen — bei Zuganfangsbahnhöfen vor Abfahrt — eines Zuges auf dem Bahnsteig anwesend sein.

(3) Den Fahrgästen ist, wenn sie sich auf dem Bahnsteig ungleichmäßig verteilt haben, zuzurufen: Bitte mehr nach vorn — hinten — gehen, die hinteren — vorderen . . Wagen sind meist stark besetzt.

Ferner ist darauf zu achten, daß sich die Fahrgäste in genügender Entfernung von der Vorderkante des Bahnsteiges halten. Fahrgäste, die sich zu nahe an der Vorderkante des Bahnsteiges befinden, sind, besonders kurz vor Einfahrt eines Zuges, durch den Zuruf: „Bitte zurücktreten“ zu warnen.

(4) Die Richtungsschilder sind sorgfältig zu bedienen.

Für fahrplanmäßige Züge und Sonderzüge, die zur Bewältigung starken Verkehrs auf einer Linie eingelegt werden, ist das Richtungsschild mit dem betreffenden Zielbahnhof zu ziehen.

Für Sonderzüge, die eingelegt werden, um Schulen, Vereine und dergl. zu befördern, ist das Schild „Bestellter Zug“, für alle übrigen Sonderzüge, die ohne Fahrgäste verkehren, das Schild „Nicht einsteigen“ zu verwenden.

(5) Wenn am Richtungsschild eines einfahrenden Zuges bemerkt wird, daß auf dem Bahnsteig falsch geschilbert ist, so muß sofort umgeschilbert und mehrmals laut ausgerufen werden: „Der Zug fährt nach ..... (richtiger Zielbahnhof).“

(6) Versucht ein Fahrgast, einen noch in Bewegung befindlichen Zug zu verlassen, so muß er durch den Zuruf „Nicht aussteigen“ davor gewarnt werden.

(7) Auf allen Umsteigebahnhöfen ist nach Anhalten des Zuges der Bahnhofname laut und deutlich auszurufen, auf den übrigen Bahnhöfen nur dann, wenn die Wagenscheiben durch Beschlagen oder Befrieren undurchsichtig geworden sind.

(8) Auf denjenigen Bahnhöfen, wo Züge ihre Fahrt beenden, ist dies durch den Ausruf „Alle aussteigen“ bekanntzugeben und dafür zu sorgen, daß kein Fahrgast im Zuge zurückbleibt.

(9) Das Aus- und Einsteigen ist durch höfliche, aber bestimmte Aufforderungen, zur Eile nötigenfalls zu beschleunigen. Auch ist dahin zu wirken, daß sich die Fahrgäste in den Wagen selbst tunlichst gleichmäßig verteilen.

(10) Die Bahnsteigschaffnerinnen haben die Wagentüren, durch die Fahrgäste aus- oder einsteigen wollen, zu öffnen und wieder zu schließen, **jedoch nur solange der Zug hält.**

Vor der Abfahrt des Zuges müssen sämtliche Wagentüren — außer der ersten — geschlossen worden sein. Welche Wagentüren von der Bahnsteigschaffnerin zu bedienen sind, ist auf jedem Bahnhof durch einen Aushang „Anweisung über die Abfertigung der Züge“ bestimmt.

(11) Ehe ein Zug von der Bahnsteigschaffnerin abgelassen wird, hat sie sich zu überzeugen, ob die fahrplanmäßige Abfahrtszeit herangekommen ist.

**Kein Zug darf früher abfahren.**

(12) Sofern auf den Bahnhöfen ein Ausfahrtsignal vorhanden ist, darf einem Zug erst dann der Auftrag zur Abfahrt erteilt werden, wenn das Signal die Stellung „Fahrt frei“ zeigt — vgl. Abschnitt II, Ziffer 1 —.

(13) Die Zustimmung der abfertigenden Bahnsteigschaffnerin zur Abfahrt des Zuges gilt als erteilt, wenn sie den rechten Arm senkrecht nach oben hält und das Gesicht dem Zugbegleiter zugewendet „Fertig“ gerufen hat (Fertigzeichen).

(14) Fahrgäste, die einen sich in Bewegung setzenden Zug noch verlassen wollen, sind durch den Zuruf „Nicht aussteigen“, die noch einsteigen wollen, durch den Zuruf „Zurückbleiben“ davor zu warnen.

Die Schaffnerinnen sind aber andererseits verpflichtet, einem während der Fahrt einsteigenden Fahrgast behilflich zu sein, wenn dadurch ein Unfall verhütet werden kann.

Wenn eine Person beim Verlassen oder Besteigen eines in Bewegung befindlichen Zuges in Gefahr kommt, ist er durch Notsignal — vgl. Abschnitt II, Ziffer 6 b — zum Halten zu bringen. Damit dieses unverzüglich gegeben werden kann, muß die Signalpfeife so getragen werden, daß sie an der dazugehörigen Kette schnell zum Munde geführt werden kann.

(15) Das Umschildern ist nach Ausfahrt eines Zuges **sofort** zu bewirken.

(16) Wird an einem ausfahrenden Zuge das Fehlen des Schlussignals — vgl. Abschnitt II, Ziffer 4 — bemerkt, so ist, wenn keine Zugtrennung vorliegt, der nächste vorliegende Bahnhof sofort hiervon mittels Fernsprechers in Kenntnis zu setzen. Ist die Herstellung des Schlussignals dort nicht möglich, so ist die Meldung von Bahnhof zu Bahnhof bis zum Endbahnhofs weiterzugeben.

(17) Wie lange auf Anschlußbahnhöfen die Züge bei Verspätungen auf andere zu warten haben, wird vom Bahnhofs-aufseher bekanntgegeben.

(18) Jede Zugverspätung von mehr als 2 Minuten, die durch ihre Ausdehnung den fahrplanmäßigen Lauf der nachfolgenden Züge beeinträchtigt,

oder eine Überfüllung des verspäteten Zuges befürchten läßt, ist unverzüglich dem vor- und rückliegenden Bahnhof mittels Fernsprechers zu melden. Derjenige Bahnhof, auf dem eine solche Verspätung zuerst eintritt, hat diese zugleich an den Endbahnhof des betreffenden Zuges zu melden.

Jeder Bahnhof ist verpflichtet, eine ihm von einem benachbarten zugegangene Meldung über Abweichungen vom regelmäßigen Zugumlauf an den anderen Nachbarbahnhof weiterzugeben.

(19) Wird ein Sonderzug vorgemeldet, der in einem Bahnhof nicht zu halten hat, so sind etwaige in Rufweite hinter dem Bahnhof beschäftigte Streckenarbeiter hiervon unter Angabe der Durchfahrtszeit in Kenntnis zu setzen.

## Abchnitt II.

### Signale.

(Auszug aus der Signalordnung).  
Vorbemerkung: Auf Untergrundbahnhöfen werden ständig die Signale für die Dunkelheit angewendet.

#### 1. Das Ausfahrtsignal.

##### Halte.

Bei Tage: Vom Zuge aus gesehen steht ein Signalfügel wagerecht nach rechts.

Bei Dunkelheit: Dem Zuge entgegen rotes Licht der Signallaterne.

## Fahrt frei.

Bei Tage: Vom Zuge aus gesehen, stehen ein oder mehrere Signalfügel schräg aufwärts nach rechts.

Bei Dunkelheit: Dem Zuge entgegen ein oder mehrere grüne Lichter.

Wo vom Bahnsteig aus die Stellung des Ausfahrtsignals auf der Untergrundbahn nicht erkennbar ist, befindet sich an einer vom Standort der abfertigenen Bahnsteigschaffnerin aus sichtbaren Stelle ein **Nachahmungssignal**. Dieses zeigt bei Fahrstellung des Ausfahrtsignals grünes Licht, bei Haltstellung ist es unbeleuchtet.

## 2. Kennzeichnung der Spitze des Zuges.

Bei Tage: Kein besonderes Signal.

Bei Dunkelheit: Zwei weiß leuchtende Laternen an der vorderen Stirnwand des ersten Wagens.

Wenn der Zug ausnahmsweise auf dem nicht für die Fahrtrichtung bestimmten (auf dem falschen) Gleise fährt:

Bei Tage: Eine kreisrunde, rote, weiß geränderte Scheibe an der vorderen Stirnwand des ersten Wagens.

Bei Dunkelheit: Die linke Laterne an der vorderen Stirnwand des ersten Wagens ist rot, die rechte ist weiß geblendet.

## 3. Kennzeichnung eines Zuges als Sonderzug.

Bei Tage: Eine kreisrunde grüne Scheibe an der vorderen Stirnwand des ersten Wagens.

Bei Dunkelheit: Zwei weiß leuchtende Laternen und darüber eine grün leuchtende Laterne an der vorderen Stirnwand des ersten Wagens.

## 4. Zugchlussignal.

Bei Tage: Eine kreisrunde, rote, weiß geränderte Scheibe an der hinteren Stirnwand des letzten Wagens.

Bei Dunkelheit: Zwei rot leuchtende Laternen an der hinteren Stirnwand des letzten Wagens.

## 5. Signal „Achtung“ des Zugfahrers.

Ein mäßig langer Ton mit der Luftpfeife des Zuges, oder wenn diese versagt, ein bis drei Glockenschläge mit der Signalglocke. Es wird verwendet:

- a) Wenn es notwendig erscheint, Personen zu warnen oder die Aufmerksamkeit der Zug- oder sonstigen Bahnbeamten zu erregen.
- b) Wenn ein Zug auf den Untergrundbahnstrecken an ein unbeleuchtetes Einfahrtsignal gelangt, damit das Bahnhofspersonal von dem Halten des Zuges in Kenntnis gesetzt wird.

## 6. Haltsignal.

### a) Handsignal.

Bei Tage: Der ausgestreckte Arm wird dem Zuge entgegen im Kreise geschwungen.

Bei Dunkelheit: Die Handlaterne, die, wenn die Zeit reicht, rot zu blenden ist, wird dem Zuge entgegen im Kreise geschwungen.

### b) Pfeifensignal (Notsignal).

Mehrmals drei kurze Töne.

## 7. Vorziehen.

Bei Tage: Senkrechte Bewegung des Armes von oben nach unten und ein langer Ton mit der Signalpfeife.

Bei Dunkelheit: Senkrechte Bewegung der Handlaterne von oben nach unten und ein langer Ton mit der Signalpfeife.

## Abschnitt III.

### Verhalten bei Störungen und Unfällen im Betriebe.

(1) Von jeder auf einem Bahnhof eintretenden Betriebsstörung und von jedem Unfall ist unverzüglich die Fernsprechzentrale in Kenntnis zu setzen.

Kann die Zentrale nicht erreicht werden, so ist ein Nachbarbahnhof zur Erstattung der Meldung

aufzufordern. Stellt sich auch dies infolge Unbrauchbarkeit der bahneigenen Fernsprechanlage als unmöglich heraus, so muß die Meldung durch den nächstgelegenen Reichspost-Fernsprecher erstattet werden.

(2) Auch der Bahnhofsaufseher ist sofort von Störungen und Unfällen in Kenntnis zu setzen. Wenn er sich nicht auf dem Bahnhofe befindet, so ist bei der in Punkt (1) vorgeschriebenen Meldung die Zentrale aufzufordern, den Bahnhofsaufseher herbeizurufen.

(3) Auf Anordnung der Fernsprechzentrale sind Betriebsstörungen den Fahrgästen durch Aushang der Störungsplakate bekanntzugeben. Letztere sind anzubringen an den Eingängen, den Fahrkartenausgaben, den Bahnsteigsperrern und auf den Bahnsteigen.

Die Abnahme der Plakate erfolgt ebenfalls auf Anordnung der Fernsprechzentrale.

(4) Den Fahrgästen ist auf Anfrage über die Dauer der Störungen soweit als möglich, jedoch ohne Übertreibung, Auskunft zu erteilen.

(5) Bei einer Betriebsstörung von voraussichtlich mehr als 15 Minuten Dauer hat die Schaffnerin in ihrem Bahnhofsbereich auf freier Strecke zum Halten gekommene Züge von der Art der Störung zu benachrichtigen und, falls es von einem Aufsichts-

beamten angeordnet ist, das Zugpersonal aufzujordern, die Fahrgäste aussteigen zu lassen. Steht auf dem Bahnhof ein geeigneter männlicher Bediensteter zur Verfügung, so ist dieser zur Überbringung der Mitteilung zu veranlassen.

Als im Bahnhofsbereich befindlich sind diejenigen Züge anzusehen, die näher dem eigenen als dem Nachbarbahnhofs halten. In Zweifelsfällen haben sich die Nachbarbahnhöfe durch Fernsprecher zu verständigen.

(6) Wenn die Bahnhofsb Beleuchtung gänzlich oder teilweise versagt, so hat die Schaffnerin im Lichtschrank 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.

Sollte die Umschaltung der Beleuchtung auf die Kraftschiene ohne Erfolg sein, so sind unverzüglich die auf den Bahnhöfen vorhandenen verfügbaren Signallaternen anzuzünden und auf geeignete Plätze des Bahnsteiges zu verteilen.

In den Bahnsteigsperrten der Untergrundbahnhöfe sind beim Erlöschen der Bahnhofsb Beleuchtung sofort die an das öffentliche Stromnetz angeschlossenen Lampen einzuschalten.

(7) 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.

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

(8) Ist der Brand so umfangreich, daß seine Löschung mit Hilfe der vorgenannten Löscheinrichtungen zweifelhaft erscheint, so ist sofort die Feuerwehr durch den Feuermelder oder durch Vermittlung der Fernsprechzentrale herbeizurufen.

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.

(9) Bei Unfällen von Personen sind die Bahnhofsb Bediensteten dazu verpflichtet, die nötige Hilfe zu leisten. Von jedem Fahrgast, der einen Unfall erlitten hat, ist, wenn zugänglich, Name und Wohnung festzustellen; gelingt dies aus irgend einem Grunde nicht, so ist es in der Meldung besonders anzugeben.

(10) Kommt ein Fahrgast auf dem Bahngebiet zu Fall, so hat sich die Schaffnerin, die 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 — Wasserpfützen, Löcher, zu glatte Treppen usw. —. Sollte dies nicht der Fall sein, so ist der Fahrgast darauf und auf sein etwaiges Selbstverschulden aufmerksam zu machen, jedoch nur, wenn sein Zustand dies angängig erscheinen läßt.

(11) Hat ein Fahrgast sich 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 zuständigen Rettungswache ist auf der Anschlagtafel für „Mündliche Bekanntmachungen“ angegeben.

(12) Ist der Unfall, soweit erkennbar, nur ganz leichter Art — Hautabschürfung usw. — so kann mit Einverständnis des Verletzten die Behandlung unter Benutzung des Rettungskastens erfolgen. Jedwede Benutzung des Kastens erfolgt unentgeltlich.

(13) Bei anscheinender Gefahr für Erkrankte oder Verletzte ist, falls sich nicht schon ein zufällig anwesender Arzt derselben annimmt, sofort ein solcher durch Vermittlung der Fernsprechzentrale **unter kurzer Angabe der Art des Unfalles** herbeizurufen.

(14) Vor der Ankunft des Arztes hat die Schaffnerin für den Verletzten, soweit es in ihren Kräften steht, zu sorgen. Um den Andrang vieler Personen in der Nähe eines Verunglückten zu vermeiden, ist dieser vom Bahnsteig zu entfernen und in einen geeigneten Dienstraum zu schaffen. Nötigenfalls sind andere anwesende Personen zu bitten, hierbei Hilfe zu leisten.

(15) Die Schaffnerinnen 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.

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 bereit zu stellen.

(16) Hält der Arzt die Überführung des Verunglückten in ein Krankenhaus für notwendig oder erscheint dies von vornherein wegen der Schwere der Verletzungen als die geeignetste Maßnahme, so ist die Fernsprechzentrale zur Herbeirufung eines Krankentagens aufzufordern. Im letzteren Falle liegen der Schaffnerin bis zu dessen Ankunft im Interesse des Verunglückten dieselben Maßnahmen wie vor Ankunft des Arztes ob.

(17) Sieht eine Schaffnerin, oder wird sie davon benachrichtigt, daß jemand ins Gleis gefallen ist, so hat sie auf Bahnhöfen, bei denen die Einfahrten durch Gefahr signale verboten werden können, sofort das zu dem betreffenden Gleis gehörige Gefahr signal einzuschalten. Die Schalter sind über den Bahnsteig verteilt und befinden sich an derjenigen Außenseite der Bahnsteigdiensträume, die dem zu sperrenden Gleis zugewendet ist. Zum Einschalten des Gefahr signals genügt die Betätigung nur eines Schalters. Das Gefahr signal darf erst wieder zurückgenommen werden, wenn der Verunglückte auf dem Bahnsteig in Sicherheit ist.

Auf den Bahnhöfen ohne Gefahr signale hat sich die Schaffnerin zuerst schnellstens zu überzeugen, ob die ins Gleis gefallene Person bewusstlos liegen geblieben ist oder sich selbst wieder erheben kann. Im letzterem Falle ist ihr zur Erreichung des Bahnsteiges von hier aus Hilfe zu leisten.

Ist jedoch infolge des Zustandes der Person deren schnelles Heraus schaffen auf den Bahnsteig nicht möglich, so muß, ehe weitere Maßnahmen getroffen werden, zuerst der nächste auf dem fraglichen Gleis zu erwartende Zug angehalten werden. Hat der Zug den vorliegenden Bahnhof vermutlich noch nicht verlassen, so ist dort anzufragen und, wenn sich die Vermutung bestätigt, dem dortigen Bahnsteigbediensteten der Auftrag zu erteilen, den Zug ohne besondere Erlaubnis nicht abfahren zu

lassen. Ist der Zug jedoch schon von dem vorliegenden Bahnhof abgefahren, so muß die Schaffnerin ihm entgegen eilen und ihn durch Hand signal (vgl. Punkt 6 des Abschnittes II) zum Halten bringen.

(18) Mit der Stromschiene in Berührung befindliche Personen sind so schnell wie möglich von dieser zu entfernen, und zwar muß, wenn sie mit bloßen Körperteilen die Stromschiene unmittelbar berühren, diese vorher spannungslos gemacht werden. Hierzu wird der tragbare Kurzschließer verwendet. Zuerst wird die Klemme des einen Holzstieles auf die Fahr schiene und dann die Klemme des anderen Stieles mit kurzem Ruck auf die Stromschiene gedrückt.

Bei der Entfernung des Kurzschließers ist zuerst die Klemme von der Stromschiene und dann die von der Fahr schiene abzuziehen.

Wo die Oberseite der Stromschiene mit Schutzbrettern überdeckt ist, sind letztere, um das Aufsetzen der Kurzschließer zu ermöglichen, in gewissen Abständen mit Ausschnitten versehen.

(19) Verunglückte, die auch mit Unterstützung nicht gehen können, sind auf die Tragbahre zu betten, die nebst Decke und Kissen auf jedem Bahnhof vorhanden ist. Der Aufbewahrungsort ist auf einem am Fernsprecher angebrachten Plakat bekannt gemacht.

Sind keine Hochbahnbediensteten anwesend, die beim Tragen Hilfe leisten können, so sind Fahrgäste darum zu bitten.

Berlin, im November 1915.

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

---