

**III- 16 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates  
XII. Gesetzgebungsperiode**

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND VERSTAATLICHTE  
UNTERNEHMUNGEN  
VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORAT

2. Juli 1970

**TÄTIGKEITSBERICHT  
DES  
VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORATES  
FÜR DAS  
JAHR 1969**

WIEN 1970

**BERICHT**

des

**Bundesministeriums für Verkehr  
und verstaatlichte Unternehmungen**

über die

**Tätigkeit und Wahrnehmungen**

des

**Verkehrs-Arbeitsinspektorates**

auf dem

**Gebiete des Dienstnehmerschutzes  
im Jahre 1969,**

welcher gemäß § 17 des Bundesgesetzes Nr. 99 vom 20. Mai 1952  
in der Fassung des BGBl. Nr. 80 vom 13. März 1957 über die  
Verkehrs-Arbeitsinspektion

dem Nationalrat der Republik Österreich

vorgelegt wird

Druck: Holzwarth & Berger, 1010 Wien, Börseplatz 6

## Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Allgemeines . . . . .	1
II. Personalstand des Verkehrs-Arbeitsinspektorates . . . . .	7
III. Erläuterungen zu den Tabellen bzw. zur Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates . . . . .	7
1. Erläuterungen zur Tabelle I . . . . .	7
2. Tätigkeit . . . . .	9
A. Behandlung der Mängel und Unfälle . . . . .	9
B. Begutachtung von Betriebsanlagen, Betriebsmitteln und Arbeitsverfahren . . . . .	9
C. Abgegebene Gutachten und Entgegennahme von Bescheiden . . . . .	10
D. Zur Statistik der Mängel und Unfälle . . . . .	10
E. Sonstiger Schriftwechsel . . . . .	11
F. Teilnahme an Tagungen und Sitzungen . . . . .	11
IV. Besondere Unfälle . . . . .	11
1. Tödliche Arbeitsunfälle [gem. § 175 (1) ASVG] . . . . .	11
2. Tödliche Arbeitsunfälle [gem. § 175 (2) ASVG] . . . . .	22
3. Bemerkenswerte Unfälle . . . . .	24
V. Verhütung von Berufskrankheiten . . . . .	30
VI. Unfallverhütung bei den Österreichischen Bundesbahnen . . . . .	33
VII. Oft wiederkehrende Verstöße gegen Dienstnehmerschutz- und Unfallverhütungsvorschriften . . . . .	40
VIII. Verzeichnis der in den vorangehenden Berichten nicht angeführten Gesetze und Verordnungen, welche die Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates betreffen . . . . .	47
IX. Tabellen . . . . .	51
Tabelle I: Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des gesetzlichen Dienstnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe . . . . .	52
Tabelle II: Besuchte Betriebe, Dienststellen, diesen nachgeordnete, örtlich getrennte Stellen, deren Dienstnehmerstand sowie Anzahl der durchgeföhrten Inspektionen . . . . .	62
Tabelle III: Unfalltechnische und arbeitshygienische Mängelfeststellungen . . . . .	64
Tabelle IV: Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre 1969 zur Kenntnis gebrachten Unfälle . . . . .	72
X. Beilagen . . . . .	74
Beilage 1: Personal des Verkehrs-Arbeitsinspektorates . . . . .	74
Beilage 2: Auszug aus dem Eisenbahngesetz 1957 . . . . .	76
Beilage 3: Geschäftsverteilung der Generaldirektion . . . . .	78
Beilage 4: Eisenbahnbehördliche Angelegenheiten, die Verkehrseinstellungen auf Streckenteilen der Österreichischen Bundesbahnen betreffen . . . . .	82
Beilage 5: „Fachmann“ und „unterwiesene Person“ im Sinne der ÖVE-E 5 . . . . .	83
Beilage 6: Erhöhte Unfallgefahren im Winter . . . . .	85
Beilage 7: Die Erdungsstange — eine wichtige Einrichtung zur Unfallverhütung bei Arbeitern an und in der Nähe von Fahrleitungsanlagen . . . . .	88
Beilage 8: Paketverteilanlage, Bandförderer mit Rollenbahnen . . . . .	90
XI. Bildtafeln . . . . .	93

## I. Allgemeines

Der vorliegende Bericht über die Tätigkeit und Wahrnehmungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorate auf dem Gebiete des Dienstnehmerschutzes ist der siebzehnte, der vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen<sup>1)</sup> dem Nationalrat vorgelegt wird. Grundlage der Tätigkeit der Verkehrs-Arbeitsinspektoren ist das Bundesgesetz vom 20. Mai 1952, BGBI. Nr. 99 über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz = Verkehrs-ArbIG), in der Fassung des Bundesgesetzes vom 13. März 1957, BGBI. Nr. 80. Danach obliegt der Verkehrs-Arbeitsinspektion im Rahmen ihres Wirkungskreises<sup>2)</sup> die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Dienstnehmer (Lehrlinge). Es handelt sich dabei um den technischen und arbeitshygienischen Dienstnehmerschutz, vor allem um die Verhütung von Unfällen und beruflichen Erkrankungen sowie um die Einhaltung der Vorschriften auf dem Gebiet des Verwendungsschutzes. Zur Wahrnehmung der Belange des Dienstnehmerschutzes wurden außer den Betriebsbesichtigungen noch weitere Amtshandlungen durchgeführt. Hier sind vor allem die Teilnahmen an kommissionellen Verhandlungen im Zuge der Errichtung oder Erweiterung von Betrieben anzuführen. Der Fortschritt in verschiedenen Zweigen der technischen Wissenschaften und dessen praktische Anwendung in den Betrieben erfordern auch eine entsprechende Entwicklung des Dienstnehmerschutzes im technischen und arbeitshygienischen Bereich. So werden die Anforderungen hinsichtlich des technischen Dienstnehmerschutzes immer vielgestaltiger. Dies führt auch dazu, daß neben den Rechtsvorschriften auch Richtlinien und Normen als Regeln der Technik an Bedeutung gewinnen. Veränderungen in den Betrieben, die aus Gründen der Anpassung an den technischen Fortschritt oder infolge struktureller Änderungen notwendig werden, schaffen meist auch vom Standpunkt des Dienstnehmerschutzes günstigere Arbeitsbedingungen.

Als Beispiel hiefür kann bei den Österreichischen Bundesbahnen die Umstellung von Dampf- auf Diesel- und Elektrotraktion ebenso angeführt werden, wie auch die automatische Einstellung von Zugs- und Verschubfahrstraßen, die Automatisierung der Zugfolge, Fernsteuerungen und Fernbedienungen verschiedenster Art, Automatisierung von Schaltvorgängen an Triebfahrzeugen, um nur einige wichtige derartige Maßnahmen im Rahmen des Eisenbahnbetriebes zu nennen.

Auch Bahnhofsneu- bzw. Bahnhofsumbauten, so wie sie etwa im Berichtsjahr beispielsweise im Bahnhof St. Pölten oder hinsichtlich des Autobusbahnhofes Wien-Landstraße durchgeführt wurden, bringen vom Standpunkt des Dienstnehmerschutzes begrüßenswerte Verbesserungen. Gleiches gilt selbstverständlich auch für sonstige Betriebsgebäude, von denen hier nur auf den Neubau der Zentralschule Wien am Praterstern verwiesen sein soll, in dem auch ein modernes Lehrlingsheim untergebracht wurde. Es muß aber gleichzeitig auf eine große Zahl von Betriebsgebäuden und bahninternen Unterkünften verwiesen werden, die vor allem aus arbeitshygienischer Sicht gesehen zum Teil dringend einer Sanierung bedürfen, die aber vielfach aus budgetären Gründen immer wieder zurückgestellt werden muß. Das gilt auch hinsichtlich wünschenswerter Verbesserungen der Platzbeleuchtungen der Gleisanlagen in Bahnhöfen.

Schließlich sei noch kurz auf die Einführung der Weichenheizungen bei den Österreichischen Bundesbahnen verwiesen, die neben betriebswirtschaftlichem Vorteil eben auch vom Standpunkt des Dienstnehmerschutzes zu begrüßen sind. Schafft doch die ansonsten nur mögliche Methode der händischen Reinigung der Weichen mit Besen, Schaufel und tragbaren Flammenwerfern zusätzliche Schwierigkeiten, da die vorher mit den Flammenwerfern angewärmten Zungen sofort abkühlen und vereisen und so erst nur nach langwieriger weiterer Reinigung das einmalige Umstellen der Weiche zulassen. Die daraus entstehenden Zugver-spätungen können oft enorme Ausmaße erreichen. Weiters ist besonders bei einem nach katastrophalen Schneefällen notwendigen Masseneinsatz von Personal zu beachten, daß bei einer Schneedecke auf den Gleisanlagen die Geräusche der fahrenden Züge bedeutend gedämpft werden und so die Gefahren für die Reinigungskräfte, auch wenn sie von bahneigeneen Sicherheitsposten dauernd über die Zugbewegungen unterrichtet werden, nicht vollkommen ausgeschaltet werden können.

Auch im Postbetrieb bringt der Neubau zahlreicher Postämter nicht nur arbeitshygienische, sondern auch unfalltechnische Verbesserungen, wenn leider auch angeführt werden muß,

<sup>1)</sup> Früher Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft bzw. Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe.

<sup>2)</sup> Siehe auch Abschnitt IX, Tabelle I dieses Berichtes bzw. § 1 Verkehrs-ArbIG.

daß andererseits eine Reihe von Postämtern und sonstigen Anlagen der Post- und Telegraphenverwaltung dringend einer Sanierung bedürften, die jedoch aus budgetären Gründen gegenwärtig nicht durchgeführt werden kann. Weiters sei auf die von Jahr zu Jahr ansteigende Beförderungsleistung von Briefbeuteln und Paketen verwiesen, wobei die Pakete nicht zuletzt der modernen Verpackungstechnik zufolge im einzelnen schwerer und umfangreicher werden. Mit Gewicht und Umfang steigen natürlich die Gefahrenmomente für alle mit dem Transportgut Befaßten. Händischer Transport und händische Verladung und Verteilung lassen Unfälle oder Körperschäden anderer Art eher erwarten. Rollenbahn, Förderband und aus beiden kombinierte Anlagen haben in den Postbetrieb Eingang gefunden. So wurde im Berichtsjahr im Postamt 4020 (Bahnhofpostamt Linz) eine Paketverteilanlage eingerichtet und auch bereits in Betrieb genommen. Sie ist nicht die erste ihrer Art im Bereich der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, hat doch das Postamt 1150 Wien seit Jahren eine Paketverteilanlage in Betrieb; die Linzer Anlage entspricht im weitesten Umfang dem modernen Stand der Technik auf diesem Gebiet.

Freilich ergeben sich auch bei derart modernen Anlagen schon allein aus der Errichtung in bestehenden beengten Räumen Gefahrenmomente, die vielfache Bemühungen hinsichtlich des Dienstnehmerschutzes erforderlich machen<sup>3)</sup>. Überdies ist die Umstellung von händischer auf maschinelle Verteilung für die Bediensteten in der Übergangszeit mit besonderen Gefahrenmomenten verbunden.

Auch auf anderen Gebieten, die dem Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterliegen, schafft der technische Fortschritt meist auch günstigere unfalltechnische und arbeitshygienische Arbeitsbedingungen. So wäre etwa unter anderem einschlägig zum Ausbau der Flughäfen die auch aus der Sicht des Dienstnehmerschutzes her interessierende schon 1966 erfolgte Eröffnung des neuen Abfertigungsgebäudes Salzburg, die 1968 erfolgte Verbesserung der Notstromversorgung und laufende Sanierung der alten Objekte des Flughafens Wien, die Vervollständigung der Flughafenfeuerwehren auf allen Flughäfen, die Anschaffung eines Großlöschfahrzeuges für Wien sowie die im Berichtsjahr erfolgte Fertigstellung neuer Abfertigungsgebäude in Graz und Klagenfurt anzuführen.

Schutzmaßnahmen an einzelnen Einrichtungen erfordern immer wieder eingehende Prüfungen und besondere Veranlassungen. Aus einer Reihe von Fällen soll hier nur auf das Problem der Schutzkontaktsteckdosen verwiesen werden. Kann doch selbst beim besten elektrischen Gerät und einer Installation, die zum Zeitpunkt der Errichtung völlig einwandfrei war, im Laufe der Zeit, entweder durch schlechte Handhabung oder auch einfach durch Alterung, ein Fehler auftreten. Dann sollen die Schutzmaßnahmen der Retter in der Not sein und Personen- und Sachschäden verhüten. Nun funktioniert eine elektrische Anlage auch dann, wenn eine Schutzmaßnahme nicht vorhanden oder gestört ist, denn die Schutzmaßnahme wird erst wirksam, wenn ein Isolationsfehler auftritt. Dann soll ja der fehlerhafte Anlageteil durch die Schutzmaßnahme abgeschaltet oder das Auftreten von unzulässig hohen Berührungsspannungen verhindert werden. Dies ist die Ursache dafür, daß den Schutzmaßnahmen oft viel zu wenig Beachtung und Sorgfalt zugewendet wird. Die Schutzmaßnahmen sind aber fast noch wichtiger, als die übrige Installation an sich, sollen sie doch den Schutz des menschlichen Lebens sicherstellen. Ein Fehler bei einem Gerät, ein Wackelkontakt in einer stromführenden Leitung usw. wird immer sofort bemerkt, weil dadurch eine Betriebsstörung entsteht. Ein Fehler bei der Schutzmaßnahme dagegen nicht oder zu spät, nämlich dann, wenn im Gefahrenfalle die Schutzmaßnahme versagt. Tragbare kleine einfache elektrische Meßgeräte, von denen in den letzten drei Berichtsjahren für das Verkehrs-Arbeitsinspektorat fünf Stück, im Berichtsjahr selbst zwei weitere angeschafft werden konnten, erlauben nun, einfach und schnell grobe Fehler zu erkennen. Darüber hinaus sind für genaue Messungen selbstverständlich ebenfalls die entsprechenden Meßgeräte beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat in Verwendung. In diesem Zusammenhang sei auf die im Berichtsjahr festgestellten Mängel an elektrischen Anlagen verwiesen, die in Tabelle III mit rund 1.000 Beanstandungen ausgewiesen sind. Überschlägig ist also jede fünfzehnte Beanstandung — entsprechend rund 15.000 festgestellten Mängeln im Berichtsjahr — auf elektrotechnischem Gebiet getroffen worden.

Auf dem Sektor Meßgeräte wäre noch die zum Jahresende erfolgte Anschaffung eines leicht transportierbaren Schallpegelmeßgerätes anzuführen, welches seiner leichten Handhabung wegen Lärmmessungen auf breitere Basis, etwa beim Einsatz auf Triebfahrzeugen, gestatten wird.

In diesem Zusammenhang darf die Hoffnung ausgesprochen werden, daß das relativ neue Elektrotechnikgesetz hier langsam Besserung bringen wird. War doch die zweite Durch-

<sup>3)</sup> Siehe auch Abschnitt X, Beilage 8.

führungsverordnung<sup>4)</sup> zum Elektrotechnikgesetz eigentlich die erste, durch die konkrete sicherheitstechnische Maßnahmen realisiert wurden.

Die 2. Durchführungsverordnung, die im Bundesgesetzblatt Nr. 135/1967 vom 14. April 1967 veröffentlicht ist, verfügt, daß elektrische Betriebsmittel und elektrische Anlagen — soweit hiezu nach den Bestimmungen des Elektrotechnikgesetzes eine gesetzliche Verpflichtung besteht — innerhalb des ganzen Bundesgebietes so zu errichten, herzustellen, instandzuhalten und zu betreiben sind, daß sie den im dortigen Anhang A angeführten, nunmehr als allgemein verbindlich erklärten österreichischen Vorschriften für die Elektrotechnik entsprechen. Die Einfügung „soweit hiezu eine gesetzliche Verpflichtung besteht“ berücksichtigt die in § 13 des Elektrotechnikgesetzes enthaltenen Bestimmungen, wonach elektrische Anlagen und elektrische Betriebsmittel, die ausschließlich dem Betrieb von Eisenbahnen, des Bergbaues, der Luftfahrt, der Schifffahrt, den technischen Einrichtungen der Post, der Landesverteidigung oder Fernmeldezwecken dienen, diesem Bundesgesetz und den auf Grund derselben erlassenen Verordnungen nur soweit unterliegen, als auf solche elektrische Anlagen und Betriebsmittel nicht Sonderbestimmungen anzuwenden sind. Derartige Sonderbestimmungen zu erlassen, sind die jeweils in Frage kommenden Behörden zuständig.

So wurden zu dieser Materie vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung zu der durch das Elektrotechnikgesetz und seinen Durchführungsverordnungen verbindlich erklärten Vorschrift ÖVE — E 5/1965 (samt Nachtrag E 5 a/1967) „Betrieb von Starkstromanlagen, Teil 1: Grundsätzliche Bestimmungen“ und den darin verankerten Bestimmungen über den „Fachmann“ und „unterwiesene Personen“ nähere Festlegungen mit BM-Zl. 56530-13/1969 vom 9. Dezember 1969 getroffen, die ihrer Bedeutung wegen beispielsweise im Abschnitt X, Beilage 5 wiedergegeben sind.

Für Büromaschinen und Maschinen, die im Postdienst Verwendung finden, wurden im Berichtsjahr zusammenfassende grundlegende Bestimmungen verfügt<sup>5)</sup>, die unter anderem die Wartung und Instandhaltung dieser Maschinen und einen eigenen hier einschlägigen Abschnitt über die Schutzmaßnahmen gegen zu hohe Berührungsspannung aufweisen.

Hinsichtlich der Bemühungen der Post- und Telegraphenverwaltung sei auf die gegen Ende des Berichtsjahres erfolgten Besprechungen der Sicherheitsbeauftragten für den Fernmeldesektor besonders verwiesen. Den Gegenstand der Besprechungen bildete eine Neufassung der „Vorschriften zur Verhütung von Unfällen im Fernmeldebau- und Fernmeldebetriebdienst (Unfallverhütungsvorschriften, UVV)“, welche in Form eines ausgearbeiteten Entwurfes vorlag. Dieser Entwurf hatte die derzeit gültigen Unfallverhütungsvorschriften, Ausgabe 1967, zur Grundlage, welche durch eine Reihe von Ergänzungs- und Änderungsvorschlägen der Direktionen und der Annexe der Generaldirektion erweitert worden waren. Die Aufgabe der genannten Besprechungen war es, den vorliegenden Entwurf in sachlicher Hinsicht gründlich durchzuberaten, während eine redaktionelle Überarbeitung des Vorschriftenwerkes als Aufgaben für das Folgejahr verblieben.

Es kam indirekt und auch in den vorangegangenen Berichten schon zum Ausdruck, daß der Schutz des Lebens und der Gesundheit der Dienstnehmer eine Gemeinschaftsaufgabe ist. Ihr dient die Vorsorge des Dienstgebers für die notwendigen Einrichtungen und Maßnahmen ebenso wie das Verhalten der Dienstnehmer, das auf einen möglichst wirksamen Schutz des Lebens und der Gesundheit für sich selbst und die übrigen Beschäftigten ausgerichtet sein soll. Zur Durchführung des Dienstnehmerschutzes ist also die Mitarbeit eines großen Personalkreises notwendig.

In diesem Zusammenhang müssen eine Reihe außerbetrieblicher Institutionen angeführt werden, die sich mit Fragen der Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten befassen. Hierzu zählen die einschlägigen Versicherungsanstalten bzw. deren Unfallverhütungsdienste sowie die Interessenvertretungen der Dienstnehmer und der Dienstgeber. Zwischen diesen Stellen und der Verkehrs-Arbeitsinspektion besteht eine gute Zusammenarbeit, die sich im gemeinsamen Bemühen um die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Dienstnehmer im Rahmen des Wirkungskreises der Verkehrs-Arbeitsinspektion manifestiert.

Die Verhütung von Berufskrankheiten oder sonstigen Schädigungen der Gesundheit dient in besonderer Weise dem Schutze des Lebens und der Gesundheit der Dienstnehmer. Hierzu

<sup>4)</sup> Die 1. Durchführungsverordnung regelte lediglich die Konstituierung des Elektrotechnischen Beirates und hat für die fachliche Arbeit verhältnismäßig wenig direkte Bedeutung. In der Zwischenzeit wurde die 2. Durchführungsverordnung durch die 3. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz, BGBl. Nr. 263/1969, ergänzt.

<sup>5)</sup> Amtsblatt der Post- und Telegraphendirektion für Steiermark, Jahrgang 1969, Nr. 5.

ist auch im vorliegenden Tätigkeitsbericht wiederum ein eigenes Kapitel aufgenommen. Hier sei jedoch auch die Tätigkeit des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung bei der Österreichischen Arbeitsgemeinschaft für Volksgesundheit aufgezeigt. Der genannte Arbeitsring befaßt sich sowohl grundlegend mit dem Lärmpproblem als auch mit der Herausgabe einschlägiger Richtlinien und Merkblätter, die von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren vielfach als Arbeitsunterlagen benützt werden.

Gleches gilt für die Merkblätter der österreichischen Brandverhütungsstellen bzw. des in Ringbuchform gehaltenen Leitfadens „Sicherheit“, der vom Arbeitskreis Sicherheit des Verbandes der Elektrizitätswerke Österreichs herausgegeben wird und im Berichtsjahr etwa hinsichtlich des Teiles Brandschutz, bzw. der vorgeschriebenen Abnahmeprüfungen und periodischen Betriebsprüfungen ergänzt wurde. Auch die Merkblätter des Unfallverhütungsdienstes der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt werden als Arbeitsgrundlagen der Verkehrs-Arbeitsinspektoren benützt, wobei hier besonders auf das Merkblatt M 9 „Sicherheitsregeln für das Rangieren“ verwiesen sein soll, welches von mit solchen Arbeiten befaßten Betrieben aufgelegt wird. Die breite Basis der Arbeitsunterlagen für den Bahnbetrieb sei hier nur unter Hinweis auf Abschnitt VI dieses Berichtes angeführt.

Nicht übersehen darf werden, daß im Zuge des technischen Fortschrittes, wie schon angeführt, immer mehr Arbeitsvorgänge Platz gewinnen, die mit einer hohen nervlichen Beanspruchung verbunden sind. Hiezu zählen sowohl monotone gleichförmige Arbeiten ebenso wie solche, bei denen hohe Anforderungen an den Denkprozeß gestellt werden, vor allem aber solche Arbeiten, bei denen der Dienstnehmer nur Kontroll- und Überwachungsfunktionen zu erfüllen hat. Hier werden vor allem in der Zukunft zusätzlich neue Aufgaben für den Dienstnehmerschutz anfallen.

Ebenso wie die Verhütung von Berufskrankheiten dienen jedoch auch die Bemühungen um Gestaltung des Arbeitsplatzes und der Arbeitsbedingungen der Verbesserung der arbeitshygienischen Verhältnisse in den Betrieben bzw. Dienststellen. Hiezu sei unter anderem auf die seitens des Verkehrs-Arbeitsinspektorates festgestellte und in der Tabelle III dieses Berichtes aufgezeigte große Zahl einschlägiger Mängel verwiesen.

So sei beispielsweise<sup>6)</sup> angeführt, daß bei der Besichtigung in verschiedenen Bahnhöfen durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat festgestellt wurde, daß im Wagenreinigungsdienst veraltete und den Erfordernissen nicht entsprechende Schutzkleidungen verwendet werden. Die bei der Hauptreinigung der Reisezugwagen eingesetzten Wagenreiniger trugen zum Teil noch Säureschutanzüge aus säurefestem Loden. Die erwähnte Schutzkleidung hemmt erfahrungsgemäß die Bewegungsfreiheit und wird bei warmer Witterung wegen der viel zu starken Wärmeentwicklung kaum getragen. Die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen wies daher die Bundesbahndirektionen an, für den angeführten Zweck die Schutzkleidungen gegen Säureschutanzüge aus Contracid-Stoffen auszutauschen.

Auf weitere Feststellungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates basierend, ordnete die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen an, Vorsorge zu treffen, daß jenes Wagenreinigungspersonal, das vorwiegend mit Säuren und Laugen hantieren muß, tunlichst persönlich mit Schutzkleidern und Gummistiefeln beteiligt wird, was bei der Bestellung berücksichtigt werden wolle. Ferner wurde in der gleichen Dienstanweisung darauf hingewiesen, daß Schutzkleider von den Straßkleidern getrennt aufzubewahren sind.

Ferner wurde vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat festgestellt, daß im Bahnhofsdiensst bei Wagenreinigungsarbeiten die Verwendung der Hautschutzsalbe<sup>7)</sup> (Stoff Nr. 11820.20) nicht nach hygienischen Grundsätzen erfolgt, weil die Salbe nicht mehr in Tuben beigestellt wurde, sondern von mehreren Bediensteten aus einer Dose entnommen werden mußte. Aus diesem Grunde zogen es viele Bedienstete vor, die Salbe nicht mehr zu verwenden. Die vom Sanitätschef der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen eingeholte Stellungnahme bestätigte dazu ernstlich sanitäre Bedenken, da es bei Benützung von Gemeinschaftsdosen zur Übertragung parasitärer oder mykotischer Hauterkrankungen kommen kann. Die Beschaffung der Hautschutzsalbe erfolgt hinkünftig in kleinen Tuben.

Zum Verwendungsschutz übergehend sei angeführt, daß dieser jene Dienstnehmergruppen umfaßt, die in besonderem Maße eines Schutzes bedürfen, wie dies Jugendliche und weib-

<sup>6)</sup> Schreiben BM f. V. u. v. U., Zl. 13.064/1-I/11-1969 vom 3. 9. 1969.  
Schreiben GD der ÖBB, Zl. 162-1-1969 vom 19. 9. 1969.

<sup>7)</sup> Schreiben BM f. V. u. v. U., Zl. 13.064/1-I/11-1969 vom 3. 9. 1969.  
Schreiben GD der ÖBB, Zl. 162-1-1969 vom 19. 9. 1969.  
Schreiben GD der ÖBB, SanChef, San 547-5-San 562-2-1969 vom 30. 9. 1969.  
Schreiben GD der ÖBB, B 28 A/202 vom 3. 11. 1969.

liche Dienstnehmer sind. Zum Verwendungsschutz gehört auch der Mutter- und Jugendlichen-schutz sowie der Arbeitszeitschutz. Hiezu sei bemerkt, daß die betreffenden Betriebe bzw. Verwaltungen, auf die sich der Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion erstreckt — der überwiegende Anteil weiblicher Dienstnehmer bzw. Jugendlicher ist bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung bzw. den Österreichischen Bundesbahnen beschäftigt (siehe auch Tabelle I) — um eine genaue Einhaltung der geltenden Schutzbestimmungen für diesen Personenkreis bemüht sind.

Gleches gilt hinsichtlich der AUSTRIAN AIRLINES, die Air-Hostessen nach Mitteilung des Zustandes der Schwangerschaft sofort vom Flugdienst abziehen und unter Berücksichtigung der Mutterschutzbestimmungen als Angestellte beschäftigen und hierüber jeweils sofort das Verkehrs-Arbeitsinspektorat verständigen.

Hinsichtlich der Einhaltung der Bestimmungen der Arbeitszeitvorschriften liegen im Berichtsjahr 53 Beanstandungen vor. Wenn sich auch diese Zahl gegenüber dem Vorjahr, wo nur 36 einschlägige Beanstandungen vorlagen, erhöhte, liegt sie dennoch bedeutend günstiger als in den Vorjahren. Lagen doch in den Jahren 1967 bzw. 1966 vergleichsweise 149 bzw. 174 diesbezügliche Beanstandungen vor.

Erfreulicherweise ist im Berichtsjahr ein Abnehmen der dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis gebrachten Unfälle von 10.429 auf 9.849 festzustellen. Gleichzeitig verminderte sich die Zahl der Unfälle am Weg von und zum Dienst von 1.748 im Jahre 1968 auf 1.633 im Berichtsjahr. Wie im vorangegangenen muß auch im vorliegenden Bericht auf eine Reihe tätlicher Insultierungen<sup>8)</sup> von Dienstnehmern verwiesen werden, die deren Dienstunfähigkeit zur Folge hatten. Besonders bemerkenswert ist die Zahl der bei Arbeiten an elektrischen Anlagen Verunglückten. Hier ist einerseits die Zahl der Unfälle an sich ein Bruchteil zur Zahl der Gesamtunfälle (31 : 9.849), während die Todesrate, also die Zahl der tödlichen Unfälle zur Gesamtzahl der Unfälle einer Sparte ein Vielfaches des Normaldurchschnittes ist. Von 40 Unfallstoten im Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates entfielen allein zwei auf tödliche Unfälle bei Arbeiten an Fahrleitungsanlagen. Weiters zeigt sich, daß mit 30 Toten der Eisenbahnbetrieb ungünstiger liegt, als dies seinem prozentuellen Anteil an der Gesamtdienstnehmerzahl entspricht<sup>9)</sup>.

Für die Tätigkeit als Verkehrs-Arbeitsinspektoren standen wie in den Vorjahren Jahres-karten der einschlägigen Verkehrsmittel zur Verfügung. Erstmals konnten jedoch hiebei in beschränktem Umfang beamteneigene Personenkraftwagen der Verkehrs-Arbeitsinspektoren gegen Verrechnung des Kilometergeldes zum Einsatz kommen. Diese Benützung, die auf frei-williger Basis geschieht, ist vom Leiter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates im Einzelfall zu genehmigen und kommt auch auf Grund der budgetären Limitierung nur für jene Bereiche Niederösterreichs, des Burgenlandes und unmittelbar angrenzenden Gebietsteile in Frage, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln entweder überhaupt nicht oder nur sehr schwer und zeit-raubend erreichbar sind. So wurden im Berichtsjahr einige kleine bisher aus verkehrsmäßi-gen Gründen nicht besuchte Betriebe bzw. Dienststellen mit Dienstnehmern, die dem Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion unterstehen und ständig besetzt sind, erstmals besucht. Als eine der Aufgabenstellungen für das Jahr 1970 ergibt sich somit, bis zum Ende dieses kommenden Berichtsjahres die wenigen restlichen vorbeschriebenen Dienststellen in die Besichtigungstätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates mit einzubeziehen. Durch Benützung beamteneigener Kraftwagen der Verkehrs-Arbeitsinspektoren konnten so 281 Betriebe und 1.591 Dienstnehmer erfaßt werden. Eine fiktive Überlegung ergab, daß unter extremen zeitlichen Annahmen zugunsten der Inspektionstätigkeit ohne Personenkraftwagen im Gegensatz zur Benützung beamteneigener Kraftwagen die errechnete Steigerungsquote bei derartigen be-sichtigten Betrieben mehr als 110% beträgt. Als weitere Aufgabenstellung ergibt sich für 1970 eine notwendige Steigerung der Urgenztätigkeit bezüglich des Vollzuges der im Zusammenhang mit den vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat getroffenen Beanstandungen, wobei nicht außer acht zu lassen ist, daß der Mängelbehebung zum Teil auch budgetäre Schwierigkeiten ent-gegenstehen.

<sup>8)</sup> Siehe Abschnitt IV/3, Seite 24.

<sup>9)</sup> Bezogen auf den Gesamtdienstnehmerstand des Wirkungskreises der Verkehrs-Arbeitsinspektion entfallen — unter Ausklammerung des vom jeweiligen Eisenbahnunternehmen geführten Kraft-fahrbetriebes — mehr als 45 v. H. auf ÖBB-Bedienstete, mehr als 47 v. H. auf Bedienstete der Haupt- und Nebenbahnen bzw. rund 59 v. H. auf die Bediensteten aller Eisenbahnen im Sinne des Eisenbahn-gesetzes 1957. Auf die Gesamtzahl der im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion tödlich Ver-unglückten bezogen, betrug der Anteil der ÖBB-Bediensteten mehr als zwei Drittel, nämlich 67,5 v. H., jener der Bediensteten aller Haupt- und Nebenbahnen 70 v. H. bzw. jener der Bediensteten aller Eisenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 drei Viertel, also 75 v. H.

War es im Jahre 1968 durch verschiedene verwaltungstechnische Maßnahmen gelungen, das Leistungsvolumen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates entscheidend zu steigern, konnte im Jahre 1969 das Leistungsvolumen erneut angehoben werden.

Unter sonst gleichen zeit- und personalmäßigen Voraussetzungen arbeitend (auch der Personalstand des Verkehrs-Arbeitsinspektorates betrug im Berichtsjahr wie in den Vorjahren weiterhin 19) ergab sich im Berichtsjahr eine Gesamtsumme von 15.268 unfalltechnischen, arbeitshygienischen sowie den Verwendungsschutz betreffenden Beanstandungen. Es ist dies die größte derartige Gesamtzahl seit Bestehen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates. Es hat sich, wie aus der tieferstehenden Darstellung ersichtlich, gegenüber dem Zeitraum 1953 bis 1966, in dem eine Jahresschnittszahl von 6.926 Beanstandungen vorlag, diese Zahl im Berichtsjahr mehr als verdoppelt, während die Jahresschnittszahl der besichtigen Betriebe von 1.837 im Zeitraum 1953 bis 1966 auf 4.345 Betriebe im Berichtsjahr anstieg und somit gleichfalls auf mehr als das Doppelte gestiegen ist. Es wurden im Berichtsjahr 4.442 Inspektionen durchgeführt und es liegt somit die Durchschnittszahl der pro Besichtigung getroffenen Beanstandungen nunmehr bei 3,44.

Für die Intensivierung der Tätigkeit spricht auch die Zahl der durch die Inspektionen erfaßten Dienstnehmer. Betrug diese Zahl im Zeitraum 1953 bis 1966 im Jahresschnitt 59.843, so konnten im Berichtsjahr, nachdem im Vorjahr schon erstmals die 100.000-Kopf-grenze knapp überschritten worden war, 105.617 Dienstnehmer erfaßt werden, was diesbezüglich ebenfalls einen neuen Höchstwert darstellt.

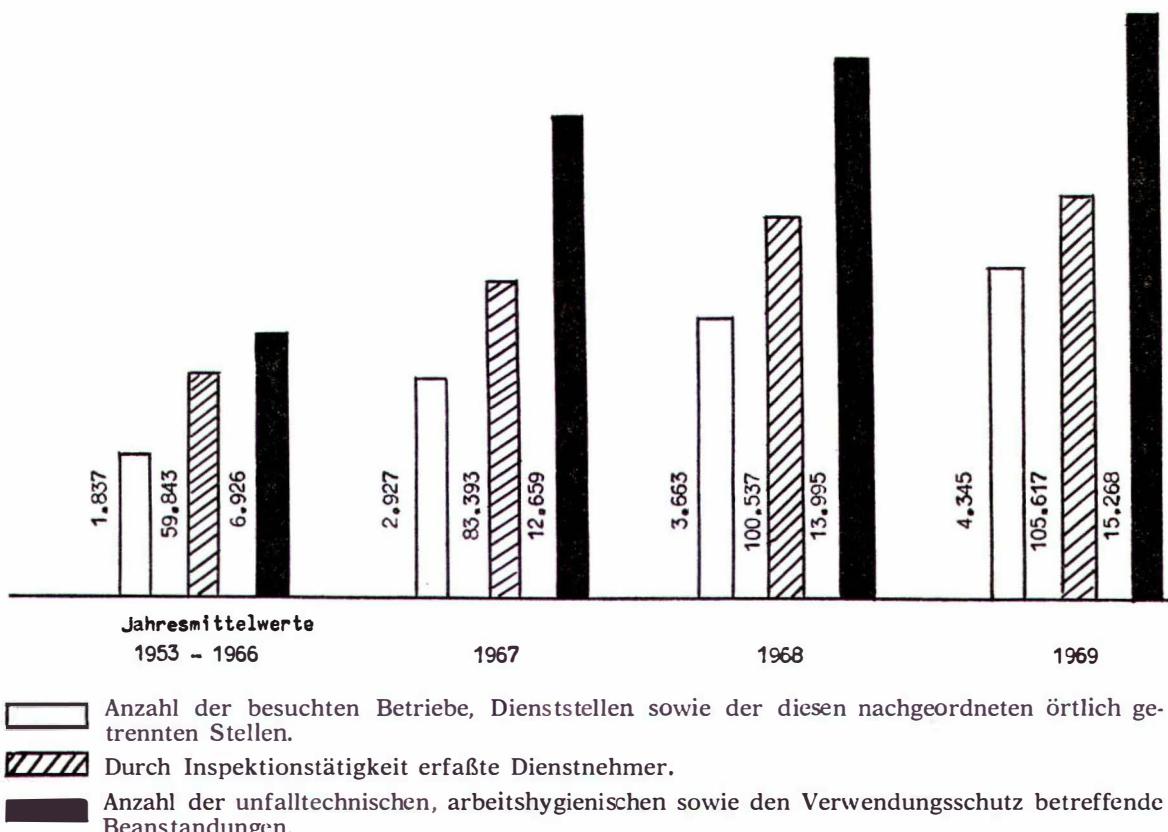
Wie weiters aus der tieferstehenden Darstellung zu entnehmen ist, gab es im Zeitraum 1967—1968—1969 durchwegs Steigerungen, und zwar bezogen auf das Jahr 1967

a) hinsichtlich der Beanstandungen: von 12.659 im Jahre 1967 eine um 10,5 v. H. auf 13.995 für das Jahr 1968 und eine um 21,4 v. H. auf 15.268 für das Jahr 1969,

b) hinsichtlich der besuchten Betriebe: von 2.927 im Jahre 1967 eine um 25,1 v. H. auf 3.663 für das Jahr 1968 und eine um 48,4 v. H. auf 4.345 für das Jahr 1969 und

c) hinsichtlich der durch Inspektionen erfaßten Dienstnehmer: von 83.393 im Jahre 1967 eine um 20,5 v. H. auf 100.537 für das Jahr 1968 und eine um 26,6 v. H. auf 105.617 für das Jahr 1969.

Analog sind aus der tieferstehenden graphischen Darstellung die auf die Jahresmittelwerte 1953—1966 bezogenen Leistungsteigerungen ersichtlich.



## II. Personalstand des Verkehrs-Arbeitsinspektorates:

Der Personalstand des Verkehrs-Arbeitsinspektorates betrug im Berichtsjahr 19 Bedienstete. Von diesen waren neben dem Leiter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und einem rechtskundigen Sachbearbeiter sowie zwei mit administrativen Aufgaben beschäftigten weiblichen Bediensteten 15 als Verkehrs-Arbeitsinspektoren tätig. Die Gesamtzahl und Gliederung der beim Verkehrs-Arbeitsinspektorat tätigen Bediensteten erfuhr gegenüber dem Vorjahr keine Änderung.

Die Organe des Verkehrs-Arbeitsinspektorates und deren Arbeitsgebiete sind im Abschnitt X, Beilage 1 angeführt.

## III. Erläuterungen zu den Tabellen bzw. zur Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates:

### 1. Erläuterungen zur Tabelle I

(Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des gesetzlichen Dienstnehmer- schutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe):

Die Zahl der Betriebe bzw. Dienststellen, bei denen die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Dienstnehmer dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat obliegt, sowie die Zahl der dadurch erfaßten Dienstnehmer ergaben größtenteilsmäßig keine wesentlichen Änderungen in den Gesamtzahlen<sup>1)</sup>, wozu auch auf die nachstehende, diesbezügliche Gegenüberstellung der Jahre 1969 und 1968 verwiesen werden soll.

### Gegenüberstellung des Dienstnehmerstandes der Jahre 1969 und 1968

		1969	1968
Betriebsgruppe			
<b>A Eisenbahnen</b>			
I Öffentliche Eisenbahnen			
Österreichische Bundesbahnen <sup>2)</sup> . . . . .	72.714	73.873	
Schlaf- und Speisewagenunternehmungen . . . . .	300	268	
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb . . . . .	2.394	2.487	
Straßenbahnen			
Normal- und Schmalspur . . . . .	10.624	11.000	
Oberleitungs-Omnibusbetriebe . . . . .	670	698	
Seilbahnen . . . . .	2.325	2.238	
II Nicht öffentliche Eisenbahnen			
Anschlußbahnen <sup>3)</sup> . . . . .	5.324	5.268	
Materialbahnen und Materialseilbahnen . . . . .	191	226	
<b>B Kraftfahrbetriebe</b>			
I Österreichische Bundesbahnen . . . . .	2.263	2.245	
II Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb . . . . .	401	400	
III Straßenbahnen . . . . .	2.054	2.045	
IV Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung . . . . .	5.230	5.211	

<sup>1)</sup> Siehe jedoch auch Abschnitt X, Beilage 4.

<sup>2)</sup> Ohne Kraftwagendienst.

<sup>3)</sup> Ohne Mitbenützer.

Betriebsgruppe		1969	1968
<b>C</b>	<b>Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung<sup>4)</sup></b>		
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst . . . . .	2.738	2.738
II	Postdienst		
	Post- und Telegraphenämter . . . . .	29.742	29.688
	Postzeugverwaltung einschl. Post- und Telegraphenmuseum . .	320	329
III	Fernmeldedienst		
	Telegraphenbaudienst . . . . .	16.398	9.073
	Telegraphenbetriebsdienst . . . . .		7.227
D	<b>Radio-Austria AG</b> . . . . .	295	278
E	<b>Schiffahrt</b>		
I	Flußschiffahrt . . . . .	3.065	3.170
II	Seenschiffahrt . . . . .	449	445
F	<b>Luftfahrt</b>		
I—IV	Zivilflugplätze, Betankungsdienst, Luftbeförderungsunternehmen und Zivilluftfahrerschulen . . . . .	2.254	2.134
		159.751	161.041

Allgemein sei bemerkt, daß der vorliegende Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektors für das Jahr 1969 wieder weitgehend in der Form der bisher erstellten Tätigkeitsberichte verfaßt worden ist. Die in den Vorjahren vorgenommene Abstimmung mit den Bezeichnungen und dem Aufbau einschlägiger anderer österreichischer Statistiken wurde weiter vorangetrieben, ohne daß der bisher bewährte Rahmen der Tätigkeitsberichte wesentliche Änderungen erfuhr.

Anzuführen wäre ferner, daß im Berichtsjahr das vom Nationalrat am 6. März 1969 beschlossene Bundesbahngesetz am 14. Juni 1969 in Kraft getreten ist. Dadurch trat eine Trennung der eisenbahnbehördlichen Aufgaben von denen der Betriebsverwaltung der Österreichischen Bundesbahnen ein und es wurde der Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ gebildet, wobei im Sinne des § 1 (2) des erwähnten Bundesbahngesetzes der Bund die Geschäfte des Wirtschaftskörpers unter der Firma „Österreichische Bundesbahnen“ („ÖBB“) betreibt.

Die Neufassung der Geschäftsordnung und Geschäftsverteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen wurde mit DA (148) im 12. Stück des Jahrganges 1969 des Nachrichtenblattes der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen (Ausgabe vom 20. Dezember 1969) verlautbart. Von einigen Ausnahmen mit späterem Wirksamkeitsbeginn abgesehen, ist dieser mit 1. Juli 1969 vorgesehen. Die Inspektionstätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektors erfolgte im Berichtsjahr im Sinne der vor der Neufassung bestehenden Organisation der Österreichischen Bundesbahnen, die sich noch in den Tabellen des Abschnittes IX widerspiegelt. Der Bedeutung wegen und um annähernde Vergleiche mit der durchgeföhrten Inspektionstätigkeit zu ermöglichen, wird im Abschnitt X dieses Berichtes der Abschnitt II der angeführten Neufassung der Geschäftsordnung und Geschäftsverteilung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen im Wortlaut wiedergegeben.

Ferner wäre noch zur Organisation der Österreichischen Bundesbahnen anzugeben, daß deren Dienststellen sowohl innerhalb des Geschäftsapparates der Österreichischen Bundesbahnen als auch nach außen hin organisatorische Einheiten höherer Ordnung bilden und sich ihrerseits in „Stellen“, das sind organisatorische Einheiten niederer Ordnung wie Fachdirektionen, Fachdienste, Abteilungen, Referate, Betriebswerkstätten, Bahnmeister usw. gliedern.

Zum Beispiel sind Stellen (= Bestandteile) einer Zugförderungsleitung: Zugförderungsstellen, Lokomotivstellen, Wagenwerkstätten und Wagenmeister.

Auch stellen im vorliegenden Bericht die eingeholten Zahlen der Dienstnehmer (Jugendliche), die durch den Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektors erfaßt werden, mit Ausnahme jener der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, welche den Stand Jahresende 1969 angeben, Jahresdurchschnittswerte dar.

<sup>4)</sup> Ohne Postautodienst, jedoch mit Post- und Telegraphenmuseum.

## 2. Tätigkeit

Im Berichtsjahr wurden von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren, wie in der Tabelle II aufgeschlüsselt,

4.442 Inspektionen durchgeführt, wobei

4.345 Betriebe besucht wurden.

Damit konnten für 105.617 in diesen Betrieben beschäftigte Dienstnehmer Angelegenheiten des Dienstnehmerschutzes wahrgenommen werden.

Im Vergleich zum Jahre 1968 ergibt sich daher folgendes Bild:

	1969	1968
Gesamtzahl der Betriebe . . . . .	11.319	11.124
zur Anzahl der besichtigten Betriebe . . . . .	4.345	3.663
das sind in % . . . . .	38,4	32,9
Gesamtzahl der Dienstnehmer . . . . .	159.751	161.041
zur Anzahl der durch Inspektionstätigkeit erfaßten Dienstnehmer . . .	105.617	100.537
das sind in % . . . . .	66,1	62,4

Für die Durchführung ihrer Aufgaben wurden von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren im Berichtsjahr nach Abzug der Kranken- und Urlaubstage insgesamt 3.249 Arbeitstage aufgewendet, von denen an 2.163 Tagen Außendienst<sup>1)</sup> (einschließlich 22 Außendiensttage für Tätigkeiten an Samstagen und Sonntagen) geleistet wurde, das sind etwas mehr als zwei Drittel der angefallenen effektiven Arbeitstage. Hierzu entfielen 506 Tage auf Tätigkeiten am Dienstort (davon 250 Tage für Inspektionen am Dienstort) bzw. 1.657 Tage auf Tätigkeiten außerhalb des Dienstortes (davon 1.168 Tage Inspektionstätigkeit außerhalb des Dienstortes).

### A. Behandlung der Mängel und Unfälle

1. In 219 Fällen wurden von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren Erhebungen am Unfallsort zur Feststellung bzw. Klärung von Unfallsursachen durchgeführt.
2. In 209 Fällen wurden schriftliche Auskünfte über Unfallsursachen eingeholt, wobei die Anforderungen der „Tatbestandsberichte der Dienststellen über Unfälle“ und der „Ergebnisse der Zusammenfassung der vorgesetzten Dienststelle“ inbegriffen sind.
3. Es wurden 9.849 von den Unfallversicherungsanstalten eingelangte Unfallsanzeigen gesichtet und geprüft.
4. Von diesen eingelangten Unfallsanzeigen wurden 201 eingehend bearbeitet, Unklarheiten in der Darstellung des Unfallhergangs beseitigt, die Unfallsursache jeweils festgestellt und gegebenenfalls notwendige Verhütungsmaßnahmen eingeleitet; hierzu waren 296 Schriftstücke notwendig.
5. Zur Abstellung festgestellter Mängel ergingen in 840 Fällen schriftliche Aufträge an Unternehmen bzw. Verwaltungen, bei denen die Wahrnehmung des gesetzlichen Dienstnehmerschutzes dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat obliegt. Einschließlich wären hierzu noch 716 schriftliche Informationsberichte an den Leiter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates anzuführen.
6. Urgenzen zur Abstellung noch nicht behobener Mängel erfolgten in 39 Fällen.
7. Es langten 678 Schreiben über behobene Mängel ein.
8. In einem Fall wurde eine Verfügung gemäß § 9 (3) Verkehrs-ArbIG an Ort und Stelle vom zuständigen Verkehrs-Arbeitsinspektor getroffen.

### B. Begutachtung von Betriebsanlagen, Betriebsmitteln und Arbeitsverfahren

1. In 41 Fällen wurden Unterlagen (Pläne, technische Beschreibungen, Dienst- und Betriebsvorschriften usw.) zur Begutachtung bzw. Stellungnahme angefordert und eingesehen.
2. Gemeinsam mit Vertretern des Unfallverhütungsdienstes der Sozialversicherungsträger wurden drei Betriebe besichtigt.

<sup>1)</sup> Außendiensttätigkeiten, die weniger als einen halben Arbeitstag beanspruchten, wurden hierbei vernachlässigt.

### C. Abgegebene Gutachten und Entgegennahme von Bescheiden

1. Gutachten zu Unfallgeschehen, und zwar in bezug darauf, ob eine Außerachtlassung von Dienstnehmerschutzvorschriften die Ursache des jeweiligen Unfalles war, wurden an Sicherheits- und Gerichtsbehörden in 41 Fällen abgegeben.
2. Zur Teilnahme an behördlichen Bau- und Betriebsbewilligungsverhandlungen wurde das Verkehrs-Arbeitsinspektorat in 514 Fällen geladen. Eine persönliche Teilnahme eines Verkehrs-Arbeitsinspektors konnte in 227 Fällen erfolgen, während in 130 Fällen schriftlich Stellung genommen wurde.
3. Die Eingänge von Verständigungen über die
  - a) Errichtung von Dienststellen und Betrieben,
  - b) Veränderungen in den Verkehrszweigen,
  - c) Konzessionserteilungen,
  - d) Verlängerung von Betriebsbewilligungen,
  - e) Art der Betriebsweise und
  - f) erfolgten Betriebseinstellungen
 beliefen sich auf 807 Fälle.

### D. Zur Statistik der Mängel und Unfälle

Im Berichtsjahr wurden von den Organen des Verkehrs-Arbeitsanspektorates 15.268 Mängel (unfalltechnische und arbeitshygienische Beanstandungen sowie solche hinsichtlich des Verwendungsschutzes) festgestellt und behandelt. Im Jahre 1968 betrug die Anzahl der Mängel 13.995.

Als behoben wurden 6.204 Mängel (im Vorjahr 7.550) gemeldet.

#### 1. Die Mängelzahlen verteilen sich gemäß Tabelle III wie folgt:

	1969	1968
Bei Arbeitsräumen und Betriebsgebäuden . . . . .	8.551	6.812
Bei Schutzeinrichtungen und Sicherheitsmaßnahmen . . . . .	1.553	2.345
Bei Arbeitsverrichtungen . . . . .	63	121
Bei der Arbeitszeit . . . . .	53	36
Bei Maschinen . . . . .	487	415
Bei maschinellen und sonstigen Betriebseinrichtungen und Geräten . . . . .	1.912	1.913
Bei speziellen Eisenbahnanlagen und Einrichtungen . . . . .	2.527	2.236
Bei Fahrzeugen . . . . .	122	117
	15.268	13.995

#### 2. Unfälle laut Tabelle IV:

Die Zahl der dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis gebrachten Unfälle betrug im Jahre 1969 9.849 gegenüber 10.429 im Jahre 1968. Von diesen Unfällen endeten 40 tödlich gegenüber 47 im Jahre 1968.

#### 3. Die Zahl der tödlichen Unfälle verteilt sich wie folgt:

	1969	1968
Österreichische Bundesbahnen . . . . .	27	25
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb . . . . .	1	1
Straßenbahnen . . . . .	1	1
Anschlußbahnen . . . . .	1	—
Schlaf- und Speisewagenunternehmungen . . . . .	—	1
Kraftfahrbetrieb der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung . . . . .	—	3
Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung . . . . .	11	—
Postdienst . . . . .	5	—
Fernmeldedienst . . . . .	2	—
Schiffahrt . . . . .	3	4
Luftfahrt . . . . .	—	1
	40	47

### **E. Sonstiger Schriftwechsel**

1. Im Berichtsjahr wurden 5.748 Geschäftsstücke behandelt. (In dieser Zahl sind die Unfallsanzeigen und die Einsichtsakten nicht enthalten.)
2. Wegen Berufskrankheiten bzw. Verdachtsfällen auf solche ergingen an die hiefür zuständigen Stellen, wie etwa an den Sanitätschef der Österreichischen Bundesbahnen und an die Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung fünf Schreiben.
3. Zu Gesetzentwürfen, Erlässen und Fragen allgemeiner Natur, die den technischen Arbeitsschutz und insbesondere die Unfallverhütung betreffen, wurde in 14 Fällen schriftlich Stellung genommen.
4. Die Zahl der schriftlichen Äußerungen bzw. Stellungnahmen an Behörden betrug 497.
5. Angelegenheiten, die den Verwendungsschutz (Arbeitszeitverlängerungen, Ruhezeiten, Arbeitsordnungen, Mängel in der Urlaubsabwicklung und in den Dienstplänen usw.) betreffen, wurden in 13 Fällen schriftlich behandelt.

### **F. Teilnahme an Tagungen und Sitzungen**

Ebenso wie in den Vorjahren war das Verkehrs-Arbeitsinspektorat auch weiterhin an der Erstellung von Entwürfen verschiedener Normblätter in einer Anzahl von Fachnormen- bzw. Fachnormenunterausschüssen des Österreichischen Normungsinstitutes tätig (wie z. B. Sicherheitstechnik, Leitern, Schleifkörper, Bolzensetzgeräte, Krane und Hebezeuge, Kipptore usw.). Weiters war das Verkehrs-Arbeitsinspektorat an den Beratungen einschlägiger Gesetzesentwürfe beteiligt.

Erwähnenswert ist ferner die Mitarbeit des Leiters des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in der Sektion „Unfälle durch Elektrizität“ (U) im Österreichischen Verband für Elektrotechnik bzw. im Arbeitskreis „Sicherheit“ des Verbandes der Elektrizitätswerke Österreichs und bei der Österreichischen Staub(Silikose)bekämpfungsstelle.

Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates nahmen im Berichtsjahr auch an den periodischen Tagungen und Sitzungen des Arbeitskreises „Sicherheitstechnik“ der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt, des Unfallverhütungsbeirates der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen sowie der Arbeitsgruppe der „Sicherheitstechniker der Elektrizitätsversorgungsunternehmungen Österreichs“ und des Österreichischen „Arbeitsringes für Lärmbekämpfung“ teil. Weiters war das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ebenso wie in den Vorjahren auch bei den jährlichen Tagungen und Vorträgen der „Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft“ und der „Österreichischen Lichttechnischen Gesellschaft“ sowie bei der Seilbahntagung vertreten.

Im Berichtsjahr wurde ein Vertreter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zum Internationalen Kongreß für Arbeitsschutz nach Genf und zum Kongreß für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin nach Düsseldorf entsandt. Ferner fanden die Unfallverhütung betreffende Sitzungen und Besprechungen mit verschiedenen Verwaltungsstellen statt.

Außerdem nahmen zwei Angehörige des Verkehrs-Arbeitsinspektorates an einer neuntägigen Ausbildungsveranstaltung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung über die Durchführung von Sprengarbeiten teil.

Schließlich wäre anzuführen, daß das Verkehrs-Arbeitsinspektorat auch im Berichtsjahr über die Zulässigkeit bestimmter Geräte und Verfahren zur Stellungnahme und Begutachtung aufgefordert wurde.

## **IV. Besondere Unfälle**

### **1. Tödliche Arbeitsunfälle (gem. § 175 [1] ASVG)**

#### **Österreichische Bundesbahnen**

##### **Bahnhofsdiest**

##### **V e r s c h u b**

Am Mittwoch, dem 8. Jänner 1969 wurde um 09 Uhr 55 Min. im Bahnhof Marchegg ein 26jähriger Verschieber beim Ankuppeln eines abgestoßenen Wagens tödlich verletzt. Ein von der CSD zurollender Wagen hatte die Ladung (13,8 t schwere Blechrolle) verschoben, so daß

der Wagen aus dem Zugsverband ausgereiht werden mußte und in der Folge in Richtung einer stehenden Wagengruppe abgestoßen wurde. Da der Wagen mit geringer Geschwindigkeit anrollte, wurde dieser vom Verschieber, im Gleis stehend, zum Kuppeln erwartet. Bei dem Anlauf an die stehende Wagengruppe hat sich die Ladung (Blechrolle) neuerlich in Richtung Stirnwand verschoben, wodurch die klappbare Stirnwand geöffnet und der im Gleis stehende Verschieber von dieser gegen den abgestellten Wagen geschleudert wurde. Der Verschieber erlitt hierbei eine schwere Kopfverletzung, die den sofortigen Eintritt des Todes zur Folge hatte.

Am Donnerstag, dem 10. April 1969 wurde um 11 Uhr 40 Min. im Bahnhof Weißenbach-St. Gallen bei Verschubarbeiten auf Gleis 1 ein 47jähriger BB-Assistent, der als Verschubmeister Dienst versah, tödlich verletzt.

Dem Bezirksgüterzug 5464, der auf Gleis 1 stand, sollten drei leere Güterwagen nach Steyr an der entsprechenden Stelle im Zugverband beigegeben werden. Zu diesem Zwecke fuhr ein Verschieber mit dem Zug-Triebfahrzeug und vier Wagen soweit über die Weiche 1 vor, daß die Verschubreserve mit den drei beizugebenden Wagen aus Gleis 2 ebenfalls über die Weiche 1 nachfahren konnte, um diese Wagen an den Zug abzustoßen. Ein Verschieber, der diesen Verschub leitete, sah, bevor er die Wagen vom Triebfahrzeug abhängte, den Verschubmeister am Verschieberbahnsteig mit einem Hemmschuh in der Hand zwischen den Gleisen 3 und 1 stehen. Der Verschubmeister, der ein Funkgerät mit sich trug, wollte die drei Wagen persönlich mit einem Hemmschuh auffangen und anschließend an den Zug kuppeln. Er gab dem Verschieber ein Zeichen zur Erlaubnis für das Abstoßen.

Dem Fahrdienstleiter teilte er über Funk mit, daß die Zugbildung 5464 bald beendet sein würde. Der Verschieber hängte dann die Wagen vom Triebfahrzeug ab, worauf diese infolge des Gefälles (zwei Promille) und durch ein leichtes Aufdrücken im mäßigen Tempo etwa 140 Meter nach Gleis 1 liefen.

Als daraufhin der Verschieber sogleich wieder mit dem Verschubtriebfahrzeug nach Gleis 2 zurückfuhr, sah er den Verschubmeister im Gleis 1 liegen, wobei der Kopf nach Gleis 2, die Beine nach Gleis 3 zeigten.

Da keine Augenzeugen für den Hergang des Unfalles vorhanden sind, können hierüber auf Grund der Spuren und der Art der Verletzungen des Getöteten nur Vermutungen ange stellt werden. Der vom Verschubmeister aufgelegte neuwertige Hemmschuh lag noch auf dem Schienenstrang des Gleises 1, der dem Gleis 3 benachbart ist, wobei auf dieser Schiene eine Schleifspur von 6,60 Metern ersichtlich war. Die drei Wagen, die nach dem Auflaufen an die stehenden Wagen zurückliefen, standen von diesen 16 Meter entfernt. Der Verschubmeister hatte am linken Oberarm Verletzungen und sein Brustkorb war linksseitig vollständig eingedrückt. Er dürfte knapp vor den heranrollenden, bereits mit dem Hemmschuh aufgefangenen Wagen in aufrechter Haltung ins Gleis getreten sein und sich dabei vermutlich mit einem Riemen des angeschnallten Funkgerätes am Puffer des stehenden Wagens verhängt haben, weshalb er nicht mehr in der Lage war, rechtzeitig ins Gleis zu treten. Er wurde dadurch vom Puffer des anrollenden Wagens gegen den Puffer des stehenden gedrückt. Der Verunglückte war auf der Stelle tot.

Ergänzend sei noch angeführt, daß der Verschieberbahnsteig frei von Hindernissen war.

Am Mittwoch, dem 17. September 1969 um 08 Uhr 55 Min. beauftragte im Bahnhof Kufstein ein Verschubaufseher einen als Kuppler eingeteilten 21jährigen Verschieber, den noch beim Verschubtriebfahrzeug befindlichen Wagen nach Gleis 24 a abzustoßen und anschließend nach Gleis 6 an den Zug 6865/2665 zu fahren. Der Verschubaufseher selbst war mit einer unmittelbar vorher nach Gleis 12 abgestoßenen Wagengruppe — bestehend aus drei Wagen, von denen einer die Bezeichnung „Vorsichtig verschieben“ trug — als Handbremsbediener mit gefahren. Bei der Übertragung der Verschubleitung für diese einfache Verschubbewegung ließ er sich von der Überlegung leiten, daß dem jungen Verschieber die ordnungsgemäße Bedienung der Handbremse noch nicht zuzutrauen wäre. Der Verschieber informierte den Stellwerkswärter über den beabsichtigten Verschub und stieß den Wagen anschließend mit sehr mäßiger Geschwindigkeit nach Gleis 24 a ab. Nach Freiwerden der Weichen wurde der Verschubweg nach Gleis 6 hergestellt und der Verschieber gab von seinem Standort aus — in Fahrtrichtung vorderer linker Verschiebertritt — Signal 32 „Herkommen“ an den Triebfahrzeugführer ab. Während der Fahrt nach Gleis 6 hat sich der genannte Verschieber — wie dies durch Zeugenaussage bestätigt wird — mehrmals umgewandt und in Richtung der dort befindlichen Eisenbahnkreuzung geblickt, vermutlich um zu sehen, ob der nur mit sehr mäßiger Geschwindigkeit nach Gleis 24 a abgestoßene Wagen, den er auf der Fahrt nach Gleis 6 mit dem Triebfahrzeug bereits überholt hatte, zumindest über die Eisenbahnkreuzung rollt

und diese damit für den Straßenverkehr freimacht. Dabei dürfte er sich zu weit hinausgelehnt und in weiterer Folge mit dem Hinterkopf am Signalmast des Ausfahrsignales H 6 angegeschlagen haben. Für den Unfall selbst sind keine Augenzeugen vorhanden. Sowohl der Stellwerksmeister, der Triebfahrzeugführer und ein weiterer Verschieber haben nur einen starken Schlag gehört und in der Folge den Verunglückten in der Nähe des Ausfahrsignales am Boden liegen sehen. Der Genannte wurde bereits etwa fünf Minuten später mit der Rettung in das Krankenhaus eingeliefert. Nach Ansicht des behandelnden Arztes ist er jedoch bereits am Unfallsort seinen schweren Kopfverletzungen erlegen. Ergänzend sei die Verschubgeschwindigkeit angeführt, die etwa 20 km/h betrug.

Am Donnerstag, dem 23. Oktober 1969 wurde um 18 Uhr 10 Min. im Bahnhof Kleinreifling auf Gleis 1 im km 66,860 ein 29jähriger Verschieber vom Triebfahrzeug 1042.502 tödlich überfahren. Nachdem der Genannte das Triebfahrzeug 1042.502 des auf Gleis 3 eingefahrenen Zuges 2419 abgekuppelt hatte, fuhr dieses unbegleitet, das Signal „Herkommen“ des Stellwärters befolgend, in Richtung Stellwerk 2 und hielt bei der Grenzmarke der Weiche 52 an.

Sodann wurden mit dem Triebfahrzeug 2045.01 aus Zug 2426, das ab Kleinreifling Zug 2419 zu übernehmen hat, zwei Gepäckwagen (aus Zug 1362 und 1364) nach Gleis 2 für den auf diesem Gleis stehenden Zug 1355 abgestoßen. Am vorderen Dienstwagen fuhr der genannte Verschieber mit und bediente die Handbremse. Das Triebfahrzeug 1042.502 (ab Kleinreifling Zug 612) fuhr auf Gleis 1 unbegleitet mit einer Geschwindigkeit von etwa 15 km/h zum Stellwerk 1 durch. Bei dieser Fahrt wurde das Triebfahrzeug von den nach Gleis 2 abgestoßenen Dienstwagen überholt, die aber dann, vom genannten Verschieber abgebremst, nur mehr sehr langsam rollten. Als das Triebfahrzeug — das Zugspitzensignal war eingeschaltet — auf gleicher Höhe mit den Dienstwagen war, sprang der Verschieber von diesen ab und wollte über Gleis 1 nach Gleis 3 laufen, um das Dieseltriebfahrzeug, das inzwischen auf Gleis 3 nachgefahren war, an Zug 2419 anzukuppeln. Infolge eigener Unachtsamkeit übersah er dabei das auf Gleis 1 durchfahrende Triebfahrzeug 1042.502, wurde von diesem erfaßt und zu Boden geschleudert, wobei ihm der Kopf abgetrennt wurde.

Der Führer dieses Triebfahrzeugs hielt, da er stirnseitig einen leichten Stoß verspürt hatte, sofort an.

Die Platzbeleuchtung war zum Zeitpunkt des Unfalles voll eingeschaltet. Es herrschte klares Wetter bei 12 Grad Celsius; die Sichtweite betrug etwa 200 Meter.

Am Mittwoch, dem 5. November 1969 verunglückte um 00 Uhr 30 Min. im Bahnhof Amstetten (Gleis 27, in Höhe der Weiche 407, im km 124,340) ein 21jähriger Verschub-Einschüler tödlich. Der Verunglückte, der seit 1. April 1967 beim Bahnhof Amstetten seinen Dienst als Wagenreiniger, später als Lampist versehen hatte, begann am 3. November 1969 seine praktische Einschulung für den Verschubdienst. Am 5. November 1969 um etwa 00 Uhr 25 Min. hielt sich ein Lohnbediensteter mit dem genannten Verschub-Einschüler zwischen den Gleisen 29 und 31, ungefähr 30 Meter östlich des vordersten Wagens einer auf Gleis 27 vorübergehend abgestellten, aus insgesamt 20 Wagen bestehenden Fahrzeuggruppe auf. Dort gab der Lohnbedienstete dem Einschüler den Auftrag, auf Gleis 27 etwa fünf Meter vor dem leeren, mit Rollenlagern ausgestatteten Wagen Gbs-1510013-5, der ungefähr sechs bis sieben Meter westlich der genannten Fahrzeuggruppe stand, vorsichtshalber einen Hemmschuh aufzulegen. Als unmittelbar danach ein vom Gleis 17 aus abgestoßener Wagen nach Gleis 33 rollte, ging der angeführte Lohnbedienstete sogleich dorthin, um denselben mittels Hemmschuhes vor einer abgestellten Wagengruppe anzuhalten. Währenddessen begab sich der Verschub-Einschüler in westlicher Richtung zu dem auf Gleis 27 allein stehenden Wagen.

Nachdem der Lohnbedienstete den auf Gleis 33 ordnungsgemäß angehaltenen Wagen an die dort befindliche Fahrzeuggruppe angekuppelt und vor dieser einen Hemmschuh aufgelegt hatte, begab er sich zum Gleis 27 zurück, wo er auch den Verschub-Einschüler vermutete. Als er noch etwa 70 Meter von dem auf Gleis 27 freistehenden Wagen entfernt war, bemerkte er einen auf dieses Gleis rollenden Wagen. Er lief, um diesen Wagen noch rechtzeitig ankuppeln zu können. Nachdem er sich bereits auf ungefähr 30 Meter dem freistehenden Wagen genähert hatte, fuhr der zuletzt abgestoßene Wagen mit Schrittgeschwindigkeit an diesen an. Fast gleichzeitig vernahm der genannte Lohnbedienstete das Aufschlagen einer elektrischen Handlaterne, deren Lichtkegel danach unterhalb der Wagen zu erkennen war. Dort stellte er sodann fest, daß der Einschüler in schwerverletztem und bewußtlosem Zustand mit dem linken Knie zwischen dem Kopf der rechten Fahrschiene des Gleises 27 und dem Rad der östlichen Achse des vorerst freigestandenen Wagens eingeklemmt lag.

Nach Einstellung des Verschubes wurden die beiden Wagen händisch in Richtung Westen zurückgeschoben.

Noch am gleichen Tag (um 17 Uhr 00 Min.) starb der Verunglückte im Krankenhaus Amstetten, ohne das Bewußtsein wieder erlangt zu haben.

Den durchgeführten Erhebungen zufolge dürfte auf Grund der Lage des Verletzten, der vorhandenen Spuren und Kontaktstellen, des Auffindens eines Hemmschuhes zwischen den Gleisen 25 und 27 vor der Unfallstelle sowie der Standorte der Wagen nach dem Ereignis der Verschub-Einschüler, anstatt den Hemmschuh auftragsgemäß westlich vor dem auf Gleis 27 freistehenden Wagen aufzulegen, versucht haben, diesen Wagen, nachdem er durch Anfahren des zuletzt abgestoßenen Fahrzeuges in östlicher Richtung in Bewegung gesetzt worden war, an die stehende Wagengruppe anzukuppeln. Vermutlich ist er von dem zwischen den Gleisen 25 und 27 befindlichen Verschieberbahnsteig aus knapp vor dem sich in Bewegung gesetzten Wagen in leicht gebückter Haltung in das Gleis getreten, wurde dabei vom ostseitigen linken Puffer dieses Fahrzeuges am Kopf oberhalb des rechten Ohres erfaßt und zu Fall gebracht, wonach das linke Bein innerhalb und die übrigen Körperteile außerhalb dieses Gleises zu liegen kamen. In weiterer Folge wirkte der über die Schiene in das Gleis ragende linke Oberschenkel nach Anlaufen des linken Rades der östlichen Achse als Bremsmittel, wobei der gesamte Körper des Bediensteten bis zum Stillstand des Wagens noch 1,70 Meter in östlicher Richtung mitgeschleift wurde. Die geringe Geschwindigkeit des bezeichneten Wagens hatte eine Abtrennung des Beines verhindert. Nach dem Ereignis stand gegenständlicher Wagen ungefähr zwei Meter von dem vordersten Fahrzeug der Wagengruppe entfernt.

#### Unfall im Gleis

Am Freitag, dem 11. April 1969 streifte um 07 Uhr 10 Min. im Bahnhof Attnang Puchheim ein auf Gleis 6 einfahrender Personenzug die vordere Kante des vierten Anhängers eines Dieselkarrens, wobei der Anhänger gegen Gleis 8 geschleudert und schwer beschädigt wurde. Ein sich zwischen dem dritten und vierten Anhänger aufhaltender und den einfahrenden Zug beobachtender 48jähriger Karrenfahrer wurde ins Gleis 6 gestoßen und getötet. Der Verunglückte war mit dem Dieselkarren und vier Anhängern knapp vor Einfahrt des Personenzuges auf den Bahnsteig zwischen Gleis 6 und 8 gefahren, um die Zuladung in den Gepäckwagen eines auf Gleis 8 stehenden Personenzuges durchzuführen. Als der Personenzug auf Gleis 6 einfuhr, beobachtete der Genannte — sich zwischen dem dritten und vierten Anhänger aufhaltend — den herannahenden Zug. Dabei verdeckte er, indem er sich nach Gleis 6 neigte, dem Triebfahrzeugführer die Sicht auf den in den lichten Raum ragenden vierten Anhänger.

Der bedauerliche Unfall kam zustande, weil der Verunglückte eigenmächtig und ohne Begleitung mit dem Jenbacher Büffel und vier Anhängern über die Gleise fuhr und nach Stillstand der Karren nicht mit der notwendigen Sorgfalt darauf achtete, ob der Karren und die Anhänger lichtraumfrei aufgestellt waren<sup>1)</sup>.

#### Wegunfall im Dienst

Am Montag, dem 4. August 1969 erhielt um etwa 16 Uhr ein beim Bahnhof St. Andrä im Lavanttal beschäftigter 56jähriger Weichenwärter I vom Fahrdienstleiter den Auftrag, die Geldabfuhr des Tages beim Postamt St. Andrä im Lavanttal zu besorgen. Das Postamt liegt ungefähr 2,5 km vom Bahnhof entfernt, weshalb der Weichenwärter für diese Besorgung wie immer sein Fahrrad benutzte. Im km 99,800 der Bundesstraße 70, wo die Auffahrt in die Stadt mit einer Steigung von etwa 12% beginnt, wollte der Genannte vom Fahrrad absteigen und den Weg mit dem Rad zu Fuß zurücklegen. Um 16 Uhr 22 Min., während des Absteigens vom Fahrrad wurde er von einem nachkommenden Schaufelbagger, der ihn überholen wollte, gestreift, wodurch er stürzte und unter die Räder des Baggers kam. Der Bedienstete wurde von dem Fahrzeug überrollt und tödlich verletzt.

#### Zugbegleitdienst

Am Samstag, dem 22. März 1969 erlitt um 18 Uhr 11 Min. ein 33jähriger Oberschaffner im Bahnhof Wiener Neustadt, Gleis 1 im km 48,220 einen tödlichen Unfall.

Im km 48,220 führt vom Bahnsteig 3 über die Gleise 1 und 2 bis Bahnsteig 4 ein mit Böhlen ausgelegter Übergang. Der Verunglückte hatte am Ereignistag bei dem von Wien nach Graz verkehrenden Personenzug 1819 Dienst als Schaffner. Kurz nach Ankunft des genannten

<sup>1)</sup> Der Unfall wurde im Verkehrs-Unterrichtsblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion (im folgenden kurz Verkehrs-Unterrichtsblatt genannt) behandelt. Im Kommentar findet sich ein Hinweis auf die Punkte 51 und 52 der DV M 13 (Dienstvorschrift für die Verwendung, Bedienung, Wartung und Instandhaltung von gleislosen Flurfördermitteln mit elektrischem Antrieb oder Antrieb durch Verbrennungsmotor).

Zuges im Bahnhof Wiener Neustadt auf Gleis 3 begab er sich auf Bahnsteig 3 zu dem im km 48,220 angelegten Bohlenübergang und beabsichtigte auf diesem, die Gleise 1 und 2 in Richtung Bahnsteig 4 zu überqueren. Da nachträglich bei Zug 1819 im Wagenbereich des Schaffners ein gebrochenes Fenster festgestellt wurde, liegt die Vermutung nahe, daß der angeführte Bedienstete den Wagenmeister, dessen Diensthütte sich in nächster Nähe des oben erwähnten Überganges auf Bahnsteig 4 befindet, aufsuchen und um Bezahlung des beschädigten Wagens ersuchen wollte. Inzwischen war vom Fahrdienstleiter-Innendienst über Lautsprecher die auf Gleis 1 bevorstehende Durchfahrt des Sonderzuges 20513 angesagt worden. Während der darauffolgenden Einfahrt dieses Zuges in den Bahnhof gab der Triebfahrzeugführer zur Warnung der auf Bahnsteig 3 stehenden Reisenden wiederholt Signal 47 „Achtung“. Plötzlich betrat der angeführte Oberschaffner unmittelbar vor dem Zug-Triebfahrzeug das Gleis 1. Der Triebfahrzeugführer gab unverzüglich ein weiteres „Achtung“-Signal und leitete bei einer Geschwindigkeit von 82 km/h eine Schnellbremsung ein, konnte jedoch nicht verhindern, daß der Oberschaffner, der nach Ertönen des Signales im Gefahrenbereich des Gleises 1 angehalten und in Richtung Gleis 2 geblickt hatte, vom rechten Puffer des Triebfahrzeugs erfaßt und zur Seite geschleudert wurde.

Von dem nur neun Minuten nach dem Unfall eingetroffenen Polizeiarzt wurde der Tod durch eine schwere Kopfverletzung festgestellt.

#### Bau- und Bahnerhaltungsdienst

Am Donnerstag, dem 8. Mai 1969 verunglückte um 10 Uhr 26 Min. in der Ausweiche Hutten im km 31,120 der Westbahn ein 36jähriger Gastarbeiter.

Am Ereignistag waren 20 jugoslawische Gastarbeiter des Bauzuges 103 unter Leitung eines Gleisaufsehers der Streckenleitung Wien Franz Josefsbahnhof in der Ausweiche Hutten unter anderem mit dem Wechseln der Zungenvorrichtung der im Gleis 2 gelegenen Weiche 1 beschäftigt. Die Sicherung der im Bereich der Gleise 2 und M2 sich aufhaltenden Bediensteten hatte ein Gleismeister der Streckenleitung Wien West übernommen und sich im km 31,100 an der Außenseite des Gleises 2 aufgestellt, von wo aus er die Rotte gut überblicken konnte. Bei Wahrnehmung des auf Gleis 1 sich nähernenden Zuges Ex 161 gab er mehrmals Warnungspfeife mit der Mundpfeife und schritt zum Stumpfgleis M2, da er von dort aus bessere Sicht auf das Fahrgleis des Zuges hatte. Gleichzeitig konnten die vom Triebfahrzeugführer mit der Triebfahrzeugsfeife mehrmals gegebenen Achtungssignale vernommen werden.

Zu diesem Zeitpunkt standen etwa zehn jugoslawische Gastarbeiter abwartend im Bereich des Mittelgleises. Der angeführte Gastarbeiter wollte das Gleis unmittelbar vor dem anrollenden Zug überschreiten. Er wurde dabei vom Triebfahrzeug 1018.01 erfaßt, überfahren und getötet, wobei der Körper des Verunglückten durch das Triebfahrzeug zerstückelt worden war. Die Zugspitze kam nach Schnellbremsung des Triebfahrzeugführers etwa 200 Meter nach der Unfallstelle zum Stillstand.

Der Verunglückte war bei seinem im Jahre 1968 erfolgten Bahneintritt mit der in serbokroatischer Sprache gehaltenen Ausgabe der Dienstvorschrift A 40, Heft 2 sowie der Anlage 1 zur Dienstvorschrift A 40, Heft 2 (Merkblatt zum Schutz gegen die Gefahren des Bahnbetriebes) persönlich beteiligt worden. Er war zuletzt am 20. März 1969 über die bezughabenden Bestimmungen dieser Vorschrift in seiner Muttersprache belehrt worden.

Am Freitag, dem 9. Mai 1969 wurde um 16 Uhr 35 Min. im Bahnhof Salzburg Gnigl auf Weiche 48 ein 55jähriger Pauschalbediensteter der Streckenleitung Salzburg vom Triebfahrzeug der 2. Reserve erfaßt, niedergestoßen und überrollt. Er wurde mit schweren Verletzungen in das Unfallkrankenhaus Salzburg eingeliefert, wo er noch am selben Tag um 17 Uhr 30 Min. seinen Verletzungen erlag.

Die 2. Reserve, Triebfahrzeug 2067.22 fuhr in verkehrter Stellung von Gleis 5 in Richtung Stellwerk 4 und sollte nach Gleis 16 fahren. Zwei Verschubbedienstete befanden sich während dieser Fahrt auf dem in Fahrtrichtung gesehen rechten hinteren Aufstieg des Triebfahrzeugs. Der genannte Pauschalbedienstete hatte als Schlüsselträger den Auftrag, für diese Fahrt die Weiche 67 umzustellen. Nach dieser Tätigkeit ging er in Richtung Stellwerk 4. Als sich die 2. Reserve näherte, blieb er in Höhe der Weiche 48 etwa drei Meter daneben stehen und blickte dem Triebfahrzeug entgegen. Von einem Verschubbediensteten wurde dem Triebfahrzeugführer Signal 33 „Langsam“ gegeben. In der Folge sprang dann einer der Verschieber in Höhe des Stellwerkes 4 von diesem Triebfahrzeug ab. Gleich darauf schaltete der Triebfahrzeugführer wieder auf und beschleunigte die Fahrt. Unmittelbar darauf erfolgte eine Schnellbremsung, die durch das Öffnen des Luftabsperrhahnes des Triebfahrzeugs hervorgerufen wurde. Nach dem Anhalten hielt der Triebfahrzeugführer Nachschau wegen der plötzlichen Bremsung. Dabei sah er den Verunglückten etwa zwei Meter nach dem Triebfahrzeug

zwischen den Schienen der Weiche 48 schwer verletzt liegen. Dieser dürfte, als der Triebfahrzeugführer in Höhe des Stellwerkes 4 die Fahrt verlangsamte, versucht haben, noch vor dem Triebfahrzeug das Gleis zu überschreiten, was ihm jedoch nicht mehr gelang. Beim Anprall dürfte sich dann der Luftabsperrhahn geöffnet haben, wodurch die Zwangsbremsung eintrat. Zeugen des Unfalles sind keine vorhanden. Der Triebfahrzeugführer hatte das Eintreten in das Gleis nicht bemerkt.

Am Dienstag, dem 15. Juli 1969 um 13 Uhr 21 Min. wurde im km 48,100 (Linksbogen  $r = 450$  m) zwischen den Bahnhöfen Feldkirch und Frastanz ein 41jähriger Vorarbeiter, der beim Bahnmeister Bludenz beschäftigt war, von dem mit 70 km/h fahrenden Triebwagenpersonenzug 2706 erfaßt, zur Seite geschleudert und schwer verletzt.

Am obgenannten Tage wurden zwischen den Bahnhöfen Frastanz und Feldkirch von einer Oberbaufirma Nacharbeiten zu maschinellen Gleisstopfarbeiten durchgeführt. Die Arbeiten wurden um 05 Uhr 00 Min. von Frastanz aus beginnend in Richtung Feldkirch aufgenommen. Die örtliche Bauaufsicht seitens der Österreichischen Bundesbahnen über die aus acht Mann bestehende Gleisarbeitergruppe der Firma hatte der angeführte Vorarbeiter des Bahnmeisters Bludenz übernommen. Die Durchführung dieser Arbeiten bzw. die Anwesenheit zweier Arbeiterrotten auf der Strecke wurde den Nachbarbahnhöfen Feldkirch und Frastanz nicht bekanntgegeben. Zur Sicherung der zwei aus je vier Mann bestehenden Arbeiterrotten wurden vom angeführten örtlich Aufsichtsführenden drei Sicherungsposten eingeteilt. Posten 1 im km 48,920; Posten 2 im km 48,450 und Posten 3 mit Fernsprechanschluß im km 48,520. Zum Zeitpunkt des Ereignisses waren die beiden Arbeiterrotten innerhalb dieser Sicherungsposten zwischen km 48,300 und 48,400 beschäftigt. Die Abmeldung der Züge von den Bahnhöfen Feldkirch und Frastanz hörte der Sicherungsposten 3 über den Schrankenposten 56 (km 50,273) mit und gab anschließend die entsprechenden Rottenwarnsignale an die Posten 2 und 1 weiter. Zum Zeitpunkt der Abmeldung des Zuges 2706 befand sich der örtlich Aufsichtsführende außerhalb dieses Sicherungsbereiches und außerhalb des Sichtbereiches des Sicherungspostens 1 im km 48,100, wo er mit Hilfe einer Wasserwaage Stoßlagen überprüfte. Als sich der örtlich Aufsichtsführende vom Sicherungsposten 1 in Richtung Feldkirch entfernte, ermahnte ihn dieser (es handelte sich dabei um den Vater des Aufsichtsführenden), von nun an selbst auf seine Sicherheit bedacht zu sein, was der örtlich Aufsichtsführende zustimmend zur Kenntnis nahm. Die von den Sicherungsposten gegebenen Rottenwarnsignale zum Zeitpunkt der Abmeldung des Zuges 2706 wurden wohl von den innerhalb der Sicherungsposten beschäftigten Arbeiterrotten aufgenommen und befolgt (Verlassen des Gefahrenbereiches), während der örtlich Aufsichtsführende diese Warnsignale entweder nicht gehört bzw. infolge des an dieser Stelle herrschenden Lärms (Bundesstraße 1 bzw. infolge des rauschenden Wasserfalles der III) überhört haben dürfte.

Nach den Aussagen des Triebfahrzeugführers des Triebwagenpersonenzuges 2706 bemerkte dieser in Höhe der Unfallstelle bei einer Fahrgeschwindigkeit von ca. 70 km/h ein starkes metallisches Aufschlaggeräusch an der Vorderseite des Steuerwagens und leitete eine Schnellbremsung ein. Er vermutete, daß er entweder eine im Gleis zurückgelassene Winde oder einen sonstigen metallischen Gegenstand angefahren habe und als er in einer Entfernung von etwa 100 bis 150 Meter einen Sicherungsposten wahrnahm, löste er wieder die Bremse und rief dem Posten zu, daß er nachschauen solle, was im Gleis gelegen habe. Anschließend schaltete der Triebfahrzeugführer wieder auf, da er der festen Meinung war, lediglich einen metallischen Gegenstand gestreift bzw. angefahren zu haben.

Der genannte örtlich Aufsichtsführende wurde im km 48,100 in schwer verletztem Zustande aufgefunden. Er hatte dort allein Meßarbeiten durchgeführt. Vermutlich ist er in gebückter Stellung beim Ablesen der Wasserwaage angefahren worden und erlitt tödliche Verletzungen (unter anderem einen Halswirbelbruch, ausgedehnte Rippenserienbrüche, Abriß der Aorta, Herzzerreißung, Milzzertrümmerung, multiple Rißquetschwunden, Oberschenkelfraktur, offener Kniestiebenbruch), denen er während der Einlieferung mit der Rettung in das Unfallkrankenhaus Valduna erlegen ist.

Ergänzend sei festgehalten, daß der Verunglückte möglicherweise durch die herrschende Schwüle (plus 30 Grad Celsius) im Zusammenwirken mit seiner Tätigkeit, welche ein wiederholtes Ablesen der Wasserwaage in gebückter Stellung erforderte, benommen war.

Am Dienstag, dem 2. September 1969 verunglückte in der Hauptwerkstatt St. Pölten ein 64jähriger Werkmann um 10 Uhr 30 Min. tödlich. Er gehörte einer dreiköpfigen Spengler-Arbeitsgruppe der Streckenleitung St. Pölten an, die für die Halle M1 der Hauptwerkstatt St. Pölten neue Dachrinnen anzufertigen und zu montieren hatten. Der Verunglückte, der vorerst allein einen anderen Arbeitsauftrag zu erfüllen gehabt hatte, beendigte diesen früher als

angenommen und bestieg auf einer Leiter das Dach einer Halle, die von einer Privat-Bau-firma anschließend an die Halle M 1 neu gebaut wurde, um die künftige Arbeitsstelle zu be-sichtigen. Dort war bereits ein weiterer Bediensteter dieser Arbeitsgruppe damit beschäftigt, die Rinnen abzumessen. Dieser stieg kurze Zeit später auf das um zwei Meter höhere Dach der Halle M 1, dessen Rinnen erneuert werden sollten, um mit der Arbeit zu beginnen.

Der Werkmann blieb in der Folge am Flachdach der neuen, noch unfertigen Halle zurück und stürzte einige Zeit später, ohne daß hiefür Zeugen vorhanden waren, durch eine etwa zwei Meter von der angrenzenden Mauer der Motorenhalle (M 1) befindliche Öffnung etwa sieben Meter tief ab. Er fiel hiebei auf den Betonboden und starb noch während des Transportes in das Krankenhaus.

Ergänzend sei noch angeführt, daß das Flachdach des noch unfertigen Hallenhauses in seiner Fläche von ca. 40 x 20 Meter mehr als ein Dutzend 1 x 1 Meter große Ausnehmungen hatte, die zur natürlichen Belichtung der Halle dienen und mit durchsichtigem Material verkleidet werden. Während des Bauens waren diese Ausnehmungen nicht abgedeckt. Eine Reihe dieser Ausnehmungen sind entlang der Wand der Halle M 1, an der die Dachrinnen erneuert werden sollten, etwa zwei Meter von dieser entfernt, situiert. In diesem zwei Meter breiten begehbarer Streifen dürfte sich der Verunglückte bewegt haben und dabei durch eine dieser Ausnehmungen abgestürzt sein.

Am Dienstag, dem 11. November 1969 wurde um 21 Uhr 51 Min. in der Haltestelle Silber-wald (Blockposten Straßhof 1) ein 51jähriger Blockwärter vom Triebfahrzeug des mit etwa 35 km/h fahrenden Zuges 2372 niedergestoßen, überrollt und so schwer verletzt, daß er noch während des Transportes in das Krankenhaus verstarb.

Der Genannte war im Begriff, die beiden Streckengleise zu überqueren, um von dem auf Gleis 1 zu erwartenden Zug 2319 die Dienstpost abzuholen. Dabei übersah und überhörte er den im dichten Nebel auf Gleis 2 herannahenden Zug.

Am Dienstag, dem 25. November 1969 verunglückte um 12 Uhr 41 Min. im Bahnhof Lie-sing, Gleis 2, km 9,516 ein 25jähriger Gleiswerker tödlich.

Am Ereignistag wurden unter Aufsicht eines Vorarbeiters von einer aus fünf Mann be-stehenden Arbeiterrotte des Bauzuges 101 der Streckenleitung Wien Franz Josefsbahnhof im Bahnhof Liesing auf Gleis 2 die Schwellenschrauben nachgezogen. Als er etwa 10 bis 15 Meter von der Arbeiterrotte entfernt stehende Sicherungsposten in einer Entfernung von etwa 400 Metern Zug 172 wahrnahm, gab er mit dem Signalhorn unverzüglich Signal 61 „Arbeits-gleis räumen“, woraufhin drei Bedienstete der Rotte (ein Bediensteter war unterwegs, um Schrauben zu holen) sofort aus dem Gleis traten, während sich der angeführte Gleiswerker aufrichtete und mit dem Rücken zum Zug im Gleis mehrere Meter in Richtung Anfangs-punkt der Strecke ging. Er ließ auch die vom Triebfahrzeugführer des Zuges 172 wiederholt gegebenen „Achtungssignale“ sowie die lauten Warnrufe des Vorarbeiters unbeachtet. Als der Triebfahrzeugführer bei Annäherung des Zuges 172 an die Arbeiterrotte auf etwa 150 Meter sah, daß nicht alle Bediensteten der Rotte das Gleis verließen, leitete er unter gleichzeitiger Abgabe mehrerer „Achtungssignale“ bei einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 120 km/h un-verzüglich eine Schnellbremsung ein. Es konnte jedoch nicht verhindert werden, daß der Verunglückte vom Zug-Triebfahrzeug erfaßt, mitgeschleift und auf der Stelle getötet wurde. Einzelne Leichenteile lagen ab der Unfallstelle im und neben Gleis 2 auf eine Entfernung von etwa 150 Metern verstreut. Zug 172 kam im km 9,030 zum Stillstand.

Am Dienstag, dem 30. Dezember 1969 wurde um 09 Uhr 25 Min. im Bahnhof Wien West-bahnhof ein 57jähriger Gleismeister vom Verschubtriebfahrzeug 1062.05 ins Gleis geschleudert und so schwer verletzt, daß er noch während des Transportes in das Arbeitsunfallkran-kenhaus Meidling verstarb.

Der Verunglückte hatte fünf jugoslawische Gastarbeiter beaufsichtigt, die mit der Säube-rung der Weiche 21 beschäftigt waren. Als das Verschub-Triebfahrzeug herannahte, verließ der Gleismeister mit seinen Leuten die Weiche. Ein zur gleichen Zeit vorbeigehender Bedien-steter beobachtete die Fahrt des Verschubtriebfahrzeuges und sah, wie der Mantel des Gleis-meisters vom Trittbrett des hinteren Verschieberaufstieges erfaßt und der Bedienstete hinter dem Triebfahrzeug ins Gleis geschleudert wurde.

### **Maschinendienst**

Am Montag, dem 23. Juni 1969 wurde um 15 Uhr 42 Min. ein 33jähriger BB-Adjunkt, der Triebfahrzeugführer der Zugförderungsstelle Amstetten war, im Bahnhof St. Valentin vom durchfahrenden Zug 121 erfaßt und getötet.

Der Verunglückte hatte sich vor dem Unfall in der Fahrdienstleitung befunden, um dort Weisungen einzuholen. Am Rückweg zu seinem Triebfahrzeug mußte der Triebfahrzeugführer die Gleise 2 und 4 überschreiten. Er benützte dazu den mittleren Gepäckübergang. Auf Gleis 4 stand Zug 2016, dessen letztes Fahrzeug 13 Meter östlich vom Übergang entfernt war. Dadurch durfte er den auf Gleis 2 mit einer Geschwindigkeit von 135—140 km/h durchfahrenden Triebwagenschnellzug 121 zu spät bemerkt haben. Dennoch versuchte er, Gleis 2 laufend zu überqueren, wurde aber vom linken Puffer des Triebkopfes (Reihe 4010.07) erfaßt, zur Seite geschleudert und auf der Stelle getötet. Durch die Wucht des Anpralles wurden Körperteile des Verunglückten im Umkreis von 40 Metern verstreut.

Der Triebfahrzeugführer des Triebwagenschnellzuges 121 sah den angeführten Bundesbahn-Adjunkten auf eine Entfernung von nicht mehr als fünf Metern hinter der Garnitur des Zuges 2016 hervorkommen und konnte den Zug trotz sofort eingeleiteter Schnellbremssung erst 150 Meter nach dem Ausfahrsignal zwischen Stellwerk 4 und Stellwerk 6 zum Stillstand bringen.

Alleinige Unfallursache war das unachtsame Überschreiten der Gleise durch den Verunglückten.

Am Montag, dem 7. Juli 1969, wurde um 22 Uhr 30 Min. im Verlaufe des Verschubes auf der Südseite des Bahnhofes Niklasdorf auf Gleis 5 eine Gruppe von zwei gekuppelten, mit Eisentraversen beladenen Güterwagen im Fahrstraßenprüfberich des Fahrdienstleiters abgestellt (geplante Bildung des Güterzuges 4263 mit der Abfahrt um 02 Uhr 15 Min.).

Bei der Prüfung der Fahrstraße für den zu gewärtigenden Bezirksgüterzug 7958 übersah jedoch der diensthabende Fahrdienstleiter die auf dem Gleis 5 bereitgestellte Wagengruppe und stimmte der Einfahrt des Zuges zu. Da die Prüfbereiche der beiden Stellwerkswärter frei waren, wurde von dem im Befehlstellwerk 1 diensthabenden Fahrdienstleiter die Einfahrt des Zuges 7958 auf das Gleis 5 veranlaßt. Der Triebfahrzeugführer des mit einer Geschwindigkeit von etwa 30 km/h einfahrenden Zuges 7958 erkannte auf etwa 70 bis 80 Meter Entfernung das Hindernis im Einfahrgleis. Trotz sofortiger Schnellbremssung stieß das Triebfahrzeug mit den abgestellten Wagen zusammen. Während sich der Triebfahrzeugführer, der Zugführer und ein fahrgätfahrender Triebfahrzeugführer durch Abspringen vom Triebfahrzeug in Sicherheit bringen konnten, wurde ein ebenfalls als Fahrgätfahrender und auf dem Führerstand des Triebfahrzeugs verbliebener Beimann, ein 50jähriger BB-Assistent, bei dem Zusammenstoß getötet.

Am Samstag, dem 20. September 1969 stürzte um 18 Uhr 40 Min. ein am Weg zum Einsatzort (Gelände des Verschiebebahnhofes Linz) befindlicher Tankwagen der Betriebsfeuerwehr der Hauptwerkstatt Linz bei der Auffahrt zum Stellwerk 13 über die stark abfallende Böschung und kam etwa vier Meter tiefer am Fuße derselben mit den Rädern nach oben zu liegen.

Dabei wurden ein 55jähriger BB-Assistent tödlich, ein 47jähriger Angelernter Facharbeiter schwer sowie der Fahrer und ein weiterer Bediensteter nur geringfügig verletzt.

Das Verkehrsunfallkommando der Polizei Linz, das die Erhebungen am Unfallort durchführte, vermutet, daß der tödlich Verletzte während des Hinunterkollerns durch die rechte hintere Wagentür, die aufgerissen und beschädigt worden war, hinausgeschleudert wurde.

## **Elektrodienst**

Am Montag, dem 13. Jänner 1969 wurden im Bahnhof Selzthal über den Gleisen 20, 22, 10 und 2 a Leuchtstofflampen der Bahnhofplatzbeleuchtung gegen neue Lampen ausgetauscht. Die Erneuerung der Leuchtstofflampen erfolgt durch Angehörige des Elektromeisters Selzthal in festgelegten Zeitabständen mit Hilfe eines Motorturmwagens des Fahrleitungsmeisters Selzthal bei ausgeschalteter und geerdeter Fahrleitung.

Um 13 Uhr 00 Min. wurde der Tausch der Lampen über Gleis 2 a vorbereitet. Nach Abschaltung der Schaltgruppe 246, der Erdung mit zwei Erdungsstangen und der erfolgten Freigabe zur Arbeit durch den Schaltauftragsberechtigten (einem Bediensteten des Fahrleitungsmeisters Selzthal) wurde mit der Arbeit begonnen. Der Motorturmwagen (MTW) wurde bei dem Fahrleitungsmast 140 aufgestellt. Auf diesem ist ein Beleuchtungskörper mit zwei Lampen zur Schaltgruppe 246 und ein weiterer Beleuchtungskörper in Richtung Schaltgruppe 146 montiert. Es sollten nur die Leuchtstofflampen in Richtung Schaltgruppe 246 erneuert werden.

Der Schaltauftragsberechtigte hatte bei Erteilung der Arbeitserlaubnis nachweislich darauf hingewiesen, daß die Nachbarfahrleitung (Schaltgruppe 146) unter Spannung steht.

Die Arbeitsbühne des Turmwagens wurde von einem Elektriker des Fahrleitungsmeisters bedient, hochgefahren und dann zum Mast hinausgeschwenkt. Ein 36jähriger Bediensteter des Elektromeisters, ein Angelernter Facharbeiter, stieg sodann von der Bühne des Motorturmwagens auf den Fahrleitungsmast 140 einige Steigsprossen hoch und hakte den Karabiner seines Sicherheitsgürtels in eine Steigsprosse. Er löste hierauf mittels eines Schraubenschlüssels die Fixierschraube des Lampenauslegers, der in Richtung der ausgeschalteten Gruppe 246 stand, worauf sich dieser parallel zur Fahrleitung drehte. Die dort befindlichen Beleuchtungskörperausleger sind so gebaut, daß sie sich nach Lösung der Fixierschraube nach einer Seite ohne weiteres herumschwenken lassen, nach der anderen Richtung erst durch geringes Anheben über eine Nase.

Beim Versuch, den ausgeschwenkten Beleuchtungskörper zurückzudrehen, glitt der Angelernte Facharbeiter von der Steigsprosse ab und blieb im Seil des Sicherheitsgürtels hängen. Er berührte (Zeitpunkt: 13 Uhr 43 Min.) mit den gestreckten Beinen das obere Richtseil der eingeschalteten Schaltgruppe 146. Der Verunglückte erlitt Strommarken am linken Fuß und an der rechten Hand, weiters Verbrennungen ersten bis dritten Grades am Gesäß, an den Beinen, am Unterbauch und am Genitale sowie am rechten Arm.

Nach ärztlicher Versorgung im Landeskrankenhaus Rottenmann wurde der Verunglückte in eine Hautklinik nach Graz überführt. Am 25. Jänner 1969 starb der Verunglückte an seinen schweren Verletzungen.

Am Mittwoch, dem 4. Juni 1969 war eine Arbcitspartie des Fahrleitungsmeisters Ebensee, bestehend aus einem als Partieführer tätigen 35jährigen Fahrleitungsaufseher und vier weiteren Bediensteten im Bahnhof Mitterweißenbach mit der Revision eines Ladegleisschalters auf Gleis 6 beschäftigt. Dazu mußte ein Motorturmwagen benutzt werden.

Zu Beginn der genannten Arbeiten, um etwa 09 Uhr 05 Min., stieg der Fahrleitungsaufseher durch die Ausstiegslücke des Motorturmwagens X 534.18 auf die Arbeitsbühne, die er selbst ausgefahren und ausgeschwenkt hatte. Die übrigen vier Mann der Fahrleitungspartie befanden sich noch im Innern des Motorturmwagens, als sie plötzlich vom Dach des Wagens ein dumpfes Geräusch und unmittelbar darauf ein Aufschlagen am Boden vernahmen. Sie hielten sofort Nachschau und fanden den Fahrleitungsaufseher verunglückt unmittelbar neben dem Motorbahnwagen am Rücken liegend vor, wobei der Kopf auf einer Schiene des Stumpfgleises 6 auflag. Das sofort herbeigerufene Rote Kreuz war in etwa sieben Minuten an der Unfallstelle. Inzwischen wurde eine Mund-zu-Mund-Beatmung durchgeführt. Der Verunglückte wurde in das Krankenhaus Bad Ischl überführt, wo er nach Angaben des zuständigen Arztes bereits tot eingeliefert worden war.

Als Unfallursache wird vermutet, daß der Fahrleitungsaufseher auf das Geländer der Arbeitsbühne gestiegen ist, dort ausglitt, auf die Werkzeugkiste entlang der Bühne und dann rücklings auf das Gleis 6 herunterfiel. Er hatte den Sicherheitsgürtel um, der aber noch nicht eingehakt war. Ferner hatte der Verunglückte zu diesem Zeitpunkt seinen Schutzhelm mit Kinnriemen nicht benutzt.

Die Höhe vom Gleis bis zur Geländeroberkante wurde bei der Tatbestandsaufnahme durch die Gendarmerie mit fünf Metern gemessen.

Eine Fahrleitungserhaltungspartie des Fahrleitungsmeisters Floridsdorf (ein Fahrleitungsaufseher sowie drei weitere Bedienstete, darunter ein 33jähriger Elektriker; Motorturmwagen X 534.19) waren im Nachtdienst vom Montag, dem 1. Juli 1969 — 19 Uhr 00 Min. auf Dienstag, dem 2. Juli 1969 — 07 Uhr 00 Min. beauftragt, unter anderem Fahrleitungsrevisionsarbeiten an der Fahrleitungskette und Umgehungsleitung Gleis 2 von der nördlichen Lufttrennung des Bahnhofes Praterstern in Richtung Aufnahmsgebäude vorzunehmen.

Auf Grund der sich ergebenden Schaltpausen wurde, um ein wirtschaftliches Revisionsmaß zu erzielen, in dieser Nacht zusätzlich eine zweite Fahrleitungserhaltungspartie des gleichen Fahrleitungsmeisters eingesetzt.

Um den Arbeitsbereich (Fahrleitung) über Gleis 2 von der Innstraße bis zur Traisengasse spannungslos zu machen, wurden in der Zeit von 00 Uhr 45 Min. — 00 Uhr 57 Min. die erforderlichen Schaltaufträge gegeben und die Erdung vorschriftsmäßig durchgeführt. Es waren daher die Schaltgruppen 206, 256 und 208 spannungslos und geerdet. Die Arbeitspartien begannen daher um etwa 01 Uhr vom Mast 1/6 in Richtung Bahnhof Praterstern mit der Überprüfung der Fahrleitungskette über Gleis 2. Dabei wurden die Hängeisolatoren in den Querfeldern gereinigt. Da die Schaltgruppe 208 ebenfalls ausgeschaltet und geerdet war, wurden auch die Richtseilzwischenisolatoren der Schaltgruppe 208 gereinigt. Um etwa 02 Uhr 30 Min. mußte der Motorturmwagen X 534.19 die Arbeitsstelle auf Gleis 2 wegen Zugfahrten räumen. Der Motor-

turmwagen fuhr auf Gleis 2 bis auf die Höhe des Querfeldes 130/131 und stand sodann auf Gleis 2. Der Abstand zur eingeschalteten Bahnhofsgruppe 257 betrug etwa 3,5 Meter. Der bereits genannte Elektriker reinigte im gegenständlichen Querfeld (130/131) den zweifachen Doppelschirmhängesolator des Tragseilstützpunktes der Kette über Gleis 2. Während dieser Tätigkeit begab sich der Fahrleitungsaufseher in das Innere des Motorturmwagens X 534.19, um am Funkspiegelgerät mit dem Partieführer der anderen Fahrleitungserhaltungsparte Verbindung aufzunehmen. Plötzlich hörte er im Funkspiegelverkehr den Partieführer der anderen Fahrleitungserhaltungsparte rufen: „Geht dort jemand auf dem Richtseil?“. Daraufhin riß der genannte Fahrleitungsaufseher die Stirnwandtür des Motorturmwagens X 534.19 auf, um den am Richtseil befindlichen Bediensteten zu warnen. Es war der schon angeführte 33jährige Elektriker, welcher auf dem unteren Richtseil stand. Im selben Moment (um 02 Uhr 34 Min.) hatte dieser jedoch einen Überschlag verursacht und stürzte kopfüber auf den Erdboden. Der Verunglückte wurde um 02 Uhr 50 Min. von der Rettung in das Allgemeine Krankenhaus transportiert, wo um 03 Uhr 15 Min. eine tödliche Verletzung festgestellt wurde. Nach dem Unfall wurde festgestellt, daß die Arbeitsbühne des Motorturmwagens in Richtung zur eingeschalteten, also spannungsführenden Schaltgruppe 257 ausgeschwenkt war, obwohl der Fahrleitungsaufseher dazu keinen Auftrag gegeben hatte.

Nach den Erhebungen dürfte der Verunglückte die Arbeitsbühne ohne Einverständnis des zuständigen Partieführers zur eingeschalteten Fahrleitungsgruppe 257 ausgeschwenkt haben und sodann von der Arbeitsbühne auf das untere Richtseil gestiegen sein. Da sich die eingeschaltete Schaltgruppe 257 zwischen den ausgeschalteten Schaltgruppen 206 und 208 befindet, wird vermutet, daß der Verunglückte die vor Arbeitsbeginn erfolgte Unterrichtung über den Schaltzustand zu diesem Zeitpunkt vergessen hatte, so daß ein menschliches Versagen des Genannten zu diesem Stromunfall führte. Auf Punkt 145 der DV El 52 (Dienstvorschrift für den Betrieb der Leitungsanlagen der elektrisch betriebenen Haupt-, Neben- und Anschlußbahnen) <sup>2)</sup> wird ergänzend verwiesen.

Zwei Bedienstete der Signal-Fernmeldestreckenleitung Innsbruck, ein 34jähriger Signalmeister und ein Signalwerkführer hatten am Dienstag, dem 12. August 1969 im Bahnhof Kufstein Stellwerk 1 die planmäßig vorgesehene Schaltungsänderung an der Sicherungsanlage anlässlich der Gleisisolierung und Aufstellung neuer Verschubsignale durchgeführt. Nach Beendigung der Tagesarbeiten begaben sie sich zu dem ihnen zugewiesenen Übernachtungsraum. Beim Überschreiten des Gleises 3 b in der Höhe des Ausfahrsignals rutschte um 19 Uhr 45 Min. der Signalmeister auf der regennassen Schwelle aus und zog sich beim Abstützen am Boden an der linken Hand eine Verletzung zu. Da am nächsten Tag Schwellungen und Lähmungsscheinungen auftraten, wurde er ins Krankenhaus Kufstein und sodann auf eigene Bitte am 14. August 1969 ins Krankenhaus seines Wohnsitzes Solbad Hall gebracht, wo er in stationärer Behandlung verblieb. Die dort durchgeführte Untersuchung ergab Schwellungen und Lähmungen an der linken Hand und am linken Arm bzw. Störung des Flexus brachialis und Bruch des Griffelfortsatzes der linken Elle. Auch fanden sich am linken Unterarm auf Strommarken verdächtige Hautbezirke.

Am 23. August 1969 wurde der Verletzte, nachdem plötzlich eine Lähmung des rechten Armes und eine Teillähmung beider Beine auftrat, in die Universitätsklinik Innsbruck überführt. Weil sich jedoch auch Atembeschwerden einstellten, sollte ein Luftröhrenschnitt zur künstlichen Beatmung durchgeführt werden. Bei der um 19 Uhr 00 Min. des gleichen Tages begonnenen Kurznarkose zur operativen Öffnung der Luftröhre trat ein plötzlicher Herzstillstand ein. Sofort durchgeführte Wiederbelebungsversuche blieben erfolglos.

Bei der Obduktion waren auf eine Strommarke verdächtige Hautbezirke im Bereich des linken Unterarmes ellenseitig und unterhalb des linken Knie auffällig. Als Todesursache wurde Spättod nach ausgedehnten elektrothermischen Muskelschädigungen, die einer Verbrennung gleichkommen und eine Eigenvergiftung des Körpers bewirken, festgestellt.

Laut gerichtsmedizinischem Gutachten ergaben die Untersuchungen der Körperveränderungen des Verunglückten, daß der elektrische Strom offenbar vom linken Unterarm zum linken Knie oder umgekehrt geflossen war. Möglicherweise war der Signalmeister, dessen Unterarme und Knie unbekleidet waren und der beim Blockapparat der Sicherungsanlage in hockender Stellung Lötarbeiten durchführte, aus dem Gleichgewicht geraten, wobei er sich in der Folge mit dem linken Unterarm an einen stromführenden Kontakt anlehnte. Bis zur Veränderung der Körperstellung kann ohne weiters die für elektrothermische Schädigungen notwendige Kontakt- und Durchflußzeit erreicht worden sein. Da der Verunglückte „stromgewohnt“ war, trat kein sofortiger Stromtod ein.

<sup>2)</sup> Siehe Abschnitt VII des Tätigkeitsberichtes.

### **Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe**

Am Freitag, dem 2. Mai 1969 verunglückte um 15 Uhr 28 Min. ein 22jähriger Facharbeiter in der Werkstätte Inzersdorf der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen tödlich.

Dieser hatte den Auftrag, bei einem Triebwagen den Druckluftschaltzylinder des Stromabnehmers einzuregulieren. Der Triebwagen stand in der Werkstätte auf einem nicht mit einer Fahrleitung überspannten Gleis. Da der Kompressor zur Durchführung der Einstellarbeiten die erforderliche Druckluft erzeugen mußte, wurde der Triebwagen mittels einer vor dem Remisentor in die Fahrleitung eingehängten Stange über die Kupplungssteckdose, die sich an der Stirnwand des Triebwagens befindet, an das Stromnetz von 850 Volt Gleichstrom angeschlossen.

Gestützt auf die Lage des Verunglückten sowie auf die Feststellung über die Todesursache im medizinischen Gutachten kann angenommen werden, daß der Verunfallte bei dieser Arbeit auf dem Dach ausglitt, zum Sturz kam und, um nicht vom stark gewölbten Dach des Triebwagens abzustürzen, nach einem Halt suchte und daher mit der rechten Hand mit einem stromführenden Teil des Stromabnehmers in Berührung kam. Er wurde in das Allgemeine Krankenhaus eingeliefert und ist an den erlittenen Verletzungen gestorben.

### **Straßenbahnen**

Am Donnerstag, dem 19. Juni 1969 wurde um 20 Uhr 00 Min. die Betriebsinspektion der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe vom Bereitschaftsdienst der Magistrats-Abteilung 48 (Stadtrenigung und Fuhrpark) der Gemeinde Wien über eine Pflastersenkung im Fahrtrögl des Gleises 1 in Wien 7., Kaiserstraße vor ONr. 35 verständigt. Um eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer zu verhindern, wurde ab 20 Uhr 10 Min. von einem 43jährigen Betriebskontrollor der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe, welcher als Revisor im Funkwagendienst zu der Gefahrenstelle beordert wurde, zwischen den beiden Schienen des Gleises 1 vor der Pflastersenkung stehend, der Fahrzeugverkehr zur Straßenmitte abgelenkt. Sieben Minuten später — zu diesem Zeitpunkt regnete es leicht, die Gefahrenstelle war jedoch mittels öffentlicher Straßenbeleuchtung gut ausgeleuchtet — wurde der Betriebskontrollor von einem in Richtung Mariahilferstraße fahrenden VW-Pritschenwagen, dessen Lenker alkoholisiert war, erfaßt, nach vorne geschleudert und blieb schwerverletzt in der Straßenmitte liegen. Der Verunglückte starb nach seiner Spitalseinlieferung ohne das Bewußtsein wiedererlangt zu haben, an Schädelfraktur, Contusionsblutung des Gehirns und Milzruptur.

### **Anschlußbahnen mit Eigenbetrieb**

Ein als Wagenschreiber beschäftigter 63jähriger Angestellter der Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke wollte am Freitag, dem 6. Juni 1969 um 15 Uhr 30 Min. nach Aufnahme von Wagen eines auf Gleis 32 vorbeifahrenden Verschubteiles mit seinem Moped, von der beim Sportplatz vorbeiführenden Straße kommend, in die Werkshauptstraße in Richtung Werkschutzposten 4 einbiegen. Er übersah einen ebenfalls in Richtung zum vorgenannten Werkschutzposten fahrenden VW-Kombiwagen, wurde von diesem erfaßt und so schwer verletzt, daß er noch während des Transportes in das Krankenhaus starb.

### **Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung**

#### **Postdienst**

Am Mittwoch, dem 26. November 1969 verunglückte um 06 Uhr 15 Min. ein 26jähriger Vertragsbediensteter I/e, der beim Postamt 1103 in Wien beschäftigt war, tödlich.

Der Bedienstete war Kursbegleiter des Kurses 200/12 Wien—Reintal bei Bernhardsthal—Wien.

Ungefähr 150 Meter vor der Ortschaft Tallesbrunn verriß der Lenker vermutlich infolge Blendung durch ein entgegenkommendes Fahrzeug den Postkraftwagen und prallte gegen ein abgestelltes Fahrzeug, wobei der angeführte Bedienstete einen Halswirbelbruch und eine Gehirnquetschung erlitt.

Diese Verletzungen hatten den sofortigen Tod des Bediensteten zur Folge.

Der Lenker des Postkraftwagens wurde nur leicht verletzt.

Am Freitag, dem 12. Dezember 1969 verunglückte um 18 Uhr 10 Min. ein 64jähriger Postexpedient in Weizeldorf ungefähr zehn Meter westlich des Postamtes auf der Rosenthaler Bundesstraße.

Der Bedienstete hatte sich um 18 Uhr 10 Min. zu der vor dem Postamt auf der rechten Straßenseite haltenden Landkraftpost begeben, um die Postauswechselung vorzunehmen. Nach

der Postauswechselung trat der Genannte hinter dem haltenden Postwagen hervor und wurde von einem aus der Gegenrichtung kommenden Personenkraftwagen niedergestoßen.

Er erlitt hiebei einen offenen Schädelbruch, der den sofortigen Tod des Verunglückten zur Folge hatte.

### Schiffahrt

Am Dienstag, dem 25. Februar 1969 kam ein Schleppverband der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bestehend aus dem Zugschiff Traisen, einem Tank- und einem Güterkahn sowie einem Ponton, der an den Tankkahn gekoppelt war, nach Dürnstein. Da das Motorschiff Traisen wegen des niedrigen Wasserstandes nicht selbst am Ufer anlegen konnte, wurde um 22 Uhr 20 Min. eine Motorzille zu Wasser gelassen. Durch ein plötzliches Aussetzen des Außenbordmotors wurde die Zille abgetrieben und gegen den Bug des zweiten Anhangfahrzeugs gestoßen, wobei sie kenterte. Aus der gekenterten Zille stürzten ein Rechnungsleger sowie ein 20jähriger Matrose ins Wasser. Während der Rechnungsleger schwimmend das linke Ufer erreichen konnte, versank der Matrose, obwohl Schwimmer, und ertrank.

An Bord der Motorzille war ein Rettungsring vorhanden. Da das Kentern der Zille so schnell vor sich ging, konnte keiner der Insassen nach dem Rettungsring greifen. Die Motorzille wurde am 26. Februar 1969 von Beamten der Gendarmerie-Motorbootstation Krems am sogenannten Hundsheimer Haufen, im Gemeindegebiet Mautern, bei Stromkilometer 2005,450 gefunden und geborgen. Der Rettungsring befand sich auch bei der Bergung in der Motorzille, die bei der Auffindung kieloben auf dem genannten Haufen lag.

Die Hilfsleistungen bzw. Suchaktionen des Zugschiffes Traisen sowie der Stromgendarmerie blieben erfolglos.

Am Samstag, dem 24. Mai 1969 verunglückte um 10 Uhr 10 Min. ein 30jähriger Bootsmann, der auf dem Donaubus „Maria“ der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft allein mit Reinigungsarbeiten beschäftigt gewesen war. Der Donaubus lag im km 6,9 des Donaukanals vor der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft-Direktion. Laut Aussage von zwei Studenten, die sich auf dem gegenüberliegenden Ufer befanden, dürfte der Bootsmann ins Wasser gefallen sein. Die beiden Zeugen sahen nur einen Wasserschwall und verständigten die Polizei. Erst am 31. Mai 1969 wurde die Leiche des Verunglückten aufgefunden. Der Unfall dürfte auf Unvorsichtigkeit zurückzuführen sein.

Am 24. August 1969 verunglückte um 02 Uhr 30 Min. an der Reede Berzasca in Rumänien ein 30jähriger Matrose der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Er war in seiner Kabine auf Güterkahn 12514. Nach Trennung von seinen Kollegen um etwa 02 Uhr 20 Min. dürfte er seine Kabine verlassen haben und ins Wasser gefallen sein. Die Kollegen hörten ein Aufklatschen im Wasser und konnten nur noch Wellenbewegungen wahrnehmen. Der Verunglückte wurde nach diesem Vorfall nicht mehr gesehen.

## 2. Tödliche Arbeitsunfälle (gem. § 175 [2] ASVG)

### Österreichische Bundesbahnen

#### Bau- und Bahnerhaltungsdienst

Am Mittwoch, dem 23. April 1969 wurde um 20 Uhr 28 Min. ein 53jähriger Gleisfacharbeiter im Bahnhof Baden-Frachtenbahnhof, Gleis 2, km 24,809 bei Ausfahrt des Zuges 3921 vom Triebfahrzeug erfaßt und tödlich verletzt.

Der Gleisfacharbeiter, der der Streckenleitung Wien-Süd angehörte, hätte am Ereignistag um 21 Uhr 00 Min. seinen Dienst antreten sollen und war um 20 Uhr 15 Min. in Baden-Frachtenbahnhof eingetroffen. Der angeführte Bedienstete ging in Richtung zu dem auf Gleis 4 b in einer Entfernung von 800 Metern abgestellten Wohnwagen des Brückenmeisters Wien-Süd zwischen den Gleisen 2 und 4 b weiter bis zu der etwa 20 Meter von dem Wohnwagen entfernten Eisenbahnbrücke über die Wiener Straße.

Inzwischen näherte sich Zug 3921, der wegen Vorfahrens des Zuges G 665 im Bahnhof Baden-Frachtenbahnhof auf Gleis 4 eingefahren war, während der Ausfahrt mit aufgeblendeten Scheinwerfern der Weiche 56 (Abzweigweiche Gleis 2 bis Gleis 4), wobei die Sicht des Triebfahrzeugführers durch den auf Gleis 4 b stehenden Wohnwagen etwas eingeschränkt war. Als der Triebfahrzeugführer während des Befahrens der genannten Weiche den rechts neben Gleis 2 im Gefahrenbereich des Gleises mit dem Rücken zum Zug stehenden Gleisfacharbeiter wahrnahm, gab er unverzüglich Signal 47 „Achtung“ und leitete gleichzeitig bei einer Fahr-

geschwindigkeit von 60 km/h eine Schnellbremsung ein. Er konnte jedoch nicht mehr verhindern, daß der Gleisfacharbeiter vom Triebfahrzeug erfaßt und zur Seite geschleudert wurde. Der Zug 3921 kam nach etwa 150 Metern zum Stillstand. Der Verunglückte erlitt eine Gehirnquetschung, welche den sofortigen Tod zur Folge hatte.

Ein 57jähriger Schrankenwärter der Streckenleitung Salzburg fuhr am Sonntag, dem 2. November 1969 um 18 Uhr 30 Min. mit seinem Fahrrad von seinem Wohnort Neukirchen an der Vöckla in Richtung des Schrankenpostens 321, um dort seinen Dienst anzutreten. Etwa 200 Meter von seinem Wohnhaus entfernt, stieß er auf der Biberbezirksstraße, im km 3,920 mit einem alkoholisierten Fußgänger aus unbekannter Ursache zusammen, stürzte vom Rad und verletzte sich schwer (Schädel-Hirnverletzung). Der Betrunkene holte sofort Hilfe herbei, der Verunglückte starb jedoch am 4. November 1969 im Krankenhaus Vöcklabruck.

Am Mittwoch, dem 12. November 1969 wurde um 17 Uhr 37 Min. im km 34,203 zwischen den Bahnhöfen Golling-Abtenau und Sulzau ein 61jähriger Blockwärter vom Triebfahrzeug des mit etwa 75 km/h fahrenden Zuges D 220 zur Seite geschleudert und getötet. Der Genannte hatte am Blockposten Golling-Abtenau Tagdienst und begab sich nach Ablösung in Richtung zu dem ungefähr 1 km entfernten Wärterhaus 30. Er benutzte für diesen Weg Gleis 1, wobei er in der einen Hand seine Aktentasche und in der anderen die weiß leuchtende Laterne hielt. Vermutlich ging er wegen des starken Föhns gebückt und bemerkte daher den aus einem Rechtsbogen ihm entgegenkommenden Zug erst auf ungefähr 30 Meter Entfernung. Sein Versuch, noch nach Gleis 2 auszuweichen, mißlang.

### **Maschinendienst**

Ein 49jähriger Schweißer der Hauptwerkstätte Knittelfeld befand sich am Montag, dem 3. März 1969 auf dem Weg von seiner Wohnung in Knittelfeld zur Dienststelle. Um 05 Uhr 53 Min. betrat er den Bahnkörper der Streckengleise im km 226,0, um diese zu überqueren, obwohl an dieser Stelle das Betreten der Gleise beidseitig durch Verbotstafeln ausdrücklich untersagt ist. Er übersah und überhörte offensichtlich den aus Richtung Knittelfeld kommenden Zug 4201, so daß er von der Lok erfaßt und getötet wurde. Die Bahnstrecke ist in diesem Bereich gekrümmmt. Der einvernommene Lokführer gab an, daß er den ÖBB-Bediensteten erst etwa 20 bis 30 Meter vor der Lok entdeckt hatte.

Trotz Achtungspfiff und Schnellbremsung konnte der Unfall nicht mehr vermieden werden.

Am Freitag, dem 8. August 1969 benützte um 15 Uhr 32 Min. ein 64jähriger Oberwerkmann der Zugsförderungsleitung Wien West, der sich nach Arbeitsschluß auf dem Heimweg befand, anstatt der Zufahrtstraße zur Zugförderung unbefugterweise den Verschieberbahnsteig zwischen Gleis 821 und Gleisgruppe 801/807, wobei er den Bohlenübergang des Gleises 821 im km 0,630 in südlicher Richtung überqueren mußte.

Zur gleichen Zeit fuhr das Triebfahrzeug 1042.506 mit etwa 15 km/h Geschwindigkeit auf Gleis 821 zum Hallengleis 1. Als diese Elektrolokomotive nur noch wenige Meter vom Bohlenübergang entfernt war, betraten diesen der Oberwerkmann sowie ein weiterer 43jähriger Bediensteter der Zugförderungsleitung Wien West unvermutet sowie achtlos hinsichtlich etwaig auf Gleis 821 heranrollender Schienenfahrzeuge. Beide Bediensteten wurden trotz der vom Triebfahrzeugführer unverzüglich eingeleiteten Schnellbremsung vom linken vorderen Eckaußbau des Triebfahrzeugs erfaßt. Während der zweite Bedienstete in Fahrtrichtung links seitlich zu Boden stürzte und im wesentlichen unverletzt blieb, wurde der angeführte Oberwerkmann vom Triebfahrzeug überfahren, mitgeschleift und getötet. Das Triebfahrzeug kam 32,1 Meter nach dem Bohlenübergang im Bereich der Weiche 22 zum Stillstand, wo auch der unter dem östlichen Drehgestell zu liegen gekommene Leichnam des Verunglückten aufgefunden wurde.

### **Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung**

#### **Postdienst**

Ein 20jähriger Postexpeditor des Postamtes 2164 Wildendürnbach, der dem Postamt 2122 Ulrichskirchen dienstzugeteilt war, befand sich am Dienstag, dem 4. Februar 1969 nach Dienstschluß auf dem Heimweg zu seiner in Wildendürnbach gelegenen Wohnung. Er kam um 19 Uhr 45 Min. auf der Landesstraße 500 Meter vor Wildendürnbach mit seinem Motorrad aus unbekannter Ursache ins Schleudern und stürzte, wobei er einen Schädelbasisbruch mit Gehirnblutung erlitt. Der Verunglückte wurde mit der Rettung in das Krankenhaus Mistelbach an der Zaya gebracht, wo er um 21 Uhr 45 Min. seinen schweren Verletzungen erlag.

Ein beim Postamt 9802 Spittal an der Drau beschäftigter 36jähriger Postadjunkt fuhr am Montag, dem 3. November 1969 nach Beendigung seines Dienstes um 21 Uhr 15 Min. mit

seinem Moped zu seinem Wohnort Kleblach. Dem Gendarmeriebericht zufolge hat er seine Fahrt in Sachsenburg zur Einnahme eines Essens unterbrochen und sodann fortgesetzt. Er kam auf der Drautal-Bundesstraße im km 52,08 (Brücke über den Feistritzbach) aus unbekannter Ursache von der Fahrbahn ab und stürzte mit dem Moped in das leere mit großen Steinen ausgelegte Bachbett des Feistritzbaches, wobei er sich einen Schäeldachbruch mit Gehirnquetschung und andere schwere Verletzungen zuzog. Am darauffolgenden Tag wurde er um etwa 06 Uhr 40 Min. in bewußtlosem Zustand von einem Fußgänger aufgefunden, der die Gendarmerie verständigte. Der Verunglückte wurde hierauf in das Krankenhaus gebracht, wo er noch am gleichen Tage um 18 Uhr verstarb.

Am Montag, dem 1. Dezember 1969 fuhr ein seit 7. Jänner 1969 beim Postamt 8020 Graz beschäftigter 30jähriger Vertragsbediensteter I/e mit seinem Moped nach Dienstschluß um 16 Uhr 50 Min. von dem genannten Postamt zu seiner Wohnung. An der Kreuzung Eggenberger Allee—Vinzenzgasse in Graz stieß er um 17 Uhr 10 Min. mit einem Kombiwagen zusammen. Der Verunglückte erlitt einen Schädelbasisbruch und noch weitere schwere Kopfverletzungen, an deren Folgen er während des Transportes in das Arbeitsunfallkrankenhaus verstorben ist.

#### **Fernmeldedienst**

Eine 52jährige Vertragsbedienstete II/p6 des Fernmeldebetriebsamtes Linz wurde am Donnerstag, dem 9. Jänner 1969 um 06 Uhr 20 Min. am Wege von der Wohnung in Unterholz zur Dienststelle — Verbundamt Vöcklabruck — beim Überschreiten der Bundesstraße 1 von einem Personenkraftwagen niedergestoßen. Die Verunglückte erlitt einen Schädelbasisbruch und wurde in bewußtlosem Zustand in das Krankenhaus Vöcklabruck eingeliefert, wo sie noch am gleichen Tag um 23 Uhr 45 Min. verstarb.

Ein beim Kabelbauamt Wien beschäftigter, 41jähriger Telegraphenwerkmeister erlitt am Freitag, dem 31. Oktober 1969 am Wege von der Arbeitsstelle in Wien 4. zu seiner Wohnung in Wien 23. einen Verkehrsunfall. Vermutlich durch starken Seitenwind kam er um 17 Uhr 45 Min. im 10. Bezirk in der Alxingerstraße vor Haus Nr. 60 mit seinem Moped zu Sturz und erlitt hiebei schwere Schädelverletzungen mit einer Gehirnquetschung.

Der Verunglückte wurde von der Rettung in das Arbeitsunfallkrankenhaus Wien 12. gebracht und einer Operation unterzogen. Er starb jedoch am 2. November 1969 abends an den Folgen dieses Unfallen.

### **3. Bemerkenswerte Unfälle**

#### **Österreichische Bundesbahnen**

##### **Bahnhofsdiens**

Am Mittwoch, dem 5. März 1969 wurde um 04 Uhr 55 Min. im Bahnhof Niklasdorf der Güterzug 2964 auf Gleis 5 gebildet. Ein 23jähriger Verschieber hatte die anrollenden Güterwagen mit Hemmschuhen anzuhalten und nach Möglichkeit auch an die im Gleis bereits befindlichen Wagen zu kuppeln.

Der Bedienstete hatte einen einzeln abgerollten Wagen mit Hemmschuh etwa einen Meter vor einer stehenden Wagengruppe zum Stillstand gebracht, wodurch das Ankuppeln nicht mehr möglich war. Beim Heraustreten aus dem Gleis in aufrechter Haltung stieß eine weitere inzwischen abgerollte Wagengruppe an den von dem Genannten angehaltenen Wagen, wodurch dieser weiterrollte. Dem Verschieber wurde der rechte Oberarm zwischen den Puffern eingeschlagen und schwer gequetscht.

Die Ursache des Unfallen lag somit im Heraustreten aus dem Gleis in aufrechter Haltung zwischen nahe aneinander befindlichen Fahrzeugen ohne Benützung der Kupplerhandgriffe. Der Verunglückte war erst am 13. Jänner 1969 in den Bahndienst eingetreten und bis 5. Februar 1969 eingeschult worden<sup>1)</sup>.

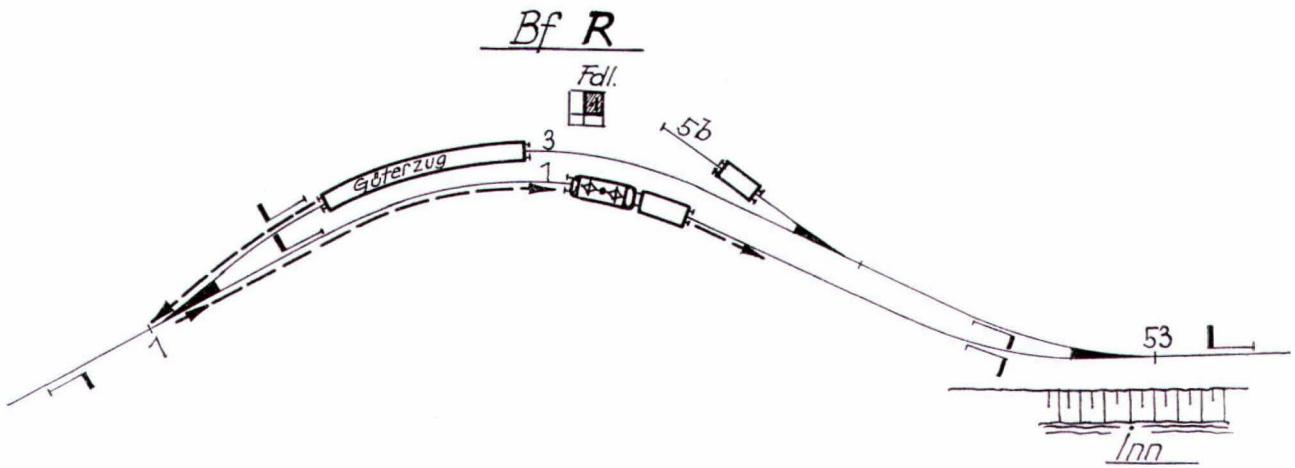
Am Mittwoch, dem 12. März 1969 war um 23 Uhr 40 Min. ein Bezirksgüterzug im Bahnhof Roppen auf Gleis 3 eingefahren. Dem Zug sollte ein auf Gleis 5 b stehender Güterwagen am Zugschluß beigegeben werden. Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes mit Mittelstellwerk stimmte der geplanten Verschubbewegung — Umfahren des Zuges über Gleis 1 — zu und gab die Erlaubnis zum Beginn des Verschubes. Daraufhin fuhr der aus dem Zug-Triebfahrzeug und dem Wagen ÖBB-Biho-39337 (Ersatz für Gepäckwagen) bestehende Verschubteil über die

<sup>1)</sup> Der Unfall wurde im Verkehrs-Unterrichtsblatt behandelt.

Weiche 1 vor und nach Umstellung derselben geschoben in Richtung Weiche 53, die noch nach Gleis 3 stand, da es der Fahrdienstleiter — durch den Brand eines in Bahnhofnähe befindlichen Wohnhauses abgelenkt — unterlassen hatte, sie in Grundstellung zu bringen.

Der als Verschubleiter auf der vorderen Plattform des geschobenen Wagens stehende Schaffner übersah infolge mangelhafter Beobachtung des Verschubweges die unrichtige Stellung der Weiche. Sie wurde aufgeschnitten, wobei der geschobene Wagen mit beiden Achsen entgleiste und sodann über eine etwa 20 Meter hohe Böschung in den Inn stürzte<sup>2)</sup>. Ein im Wagen mit Schreibarbeiten beschäftigter 36jähriger BB-Assistent, der als Zugführer tätig war, erlitt ebenso wie der 45jährige Schaffner, der auf die Böschung geschleudert wurde, schwere Verletzungen.

Besonders sei angeführt, daß trotz Dunkelheit und einer Temperatur um den Gefrierpunkt der Triebfahrzeugführer durch das hüfthohe Wasser des Inn zum umgestürzten Wagen watete, den schwerverletzten Zugführer barg und ihn — jede Gefahr für seine Person mißachtend — unter Aufbietung aller Kräfte an das Ufer trug.



Am Freitag, dem 14. März 1969 wurde um 15 Uhr 35 Min. im Bahnhof Linz Verschiebebahnhof ein 19jähriger Weichenreiniger von einem gezogenen Verschubteil niedergestoßen, überrollt und schwer verletzt.

Der Bedienstete war mit der Reinigung einer Weiche beschäftigt gewesen. Als ein Zug aus diesem Gleis ausfuhr, trat der Genannte in das Nachbargleis. Vermutlich infolge des Lärms des ausfahrenden Zuges überhörte er das Herannahen des Verschubteiles und wurde niedergestoßen. Der Verunglückte war erst am 13. Jänner 1969 in den Bahndienst eingetreten<sup>3)</sup>.

Am Mittwoch, dem 19. März 1969 erlitt um 16 Uhr 52 Min. ein 38jähriger Verschubaufseher im Bahnhof Graz Hauptbahnhof auf Gleis 8 im km 211,330 einen Unfall, der schwere Verletzungen und zwar eine Abtrennung des rechten Beines oberhalb des Knies, eine Abtrennung des linken Fußes und eine Quetschung der rechten Hand, die nach seiner Einlieferung in das Allgemeine Unfallkrankenhaus Graz amputiert werden mußte, zur Folge hatte. Am Erignistag beabsichtigte der genannte Verschubaufseher, nachdem er das Elektrotriebfahrzeug für Zug E 856 an den auf Gleis 6 (Bahnsteig 3) stehenden Wagensatz gekuppelt hatte, sich über Gleis 8 in Richtung Bahnsteig 4 zu begeben, um sich der besseren Sicht wegen von dort vor dem Verbinden der Elektroheizung zwischen Wagensatz und Triebfahrzeug von der gesunkenen Stellung der Stromabnehmer überzeugen zu können. Da er bei der Verwirklichung seiner Absicht — seitlich gehend, den Blick nach Norden auf das auf Gleis 6 stehende Trieb-

<sup>2)</sup> Siehe auch die zwei Abbildungen 1 und 2 im Abschnitt XI. Der Unfall wurde auch im Verkehrs-Unterrichtsblatt behandelt.

<sup>3)</sup> Der Unfall wurde im Verkehrs-Unterrichtsblatt behandelt. Im Kommentar heißt es hiezu, daß wohl Selbstverschulden des Verunglückten vorlag. Dennoch sollen solche Unfälle Anlaß sein, erneut darauf hinzuweisen, daß kein Dienstanfänger mit Beendigung der Einschulung oder Ablegung einer Verwendungsprüfung vollkommen ausgebildet ist. Vielmehr ist es gerade bei solchen Bediensteten Aufgabe der Vorgesetzten, aber auch der erfahrenen Kollegen, sie zu überwachen und bei vorschriftswidrigem Verhalten zu belehren. Ist es doch erwiesen, daß gerade junge Menschen die Gefahren des Bahnbetriebes unterschätzen bzw. noch eine gewisse Gefahrenblindheit zeigen.

fahrzeug gerichtet — völlig achtlos in Gleis 8 trat, nahm er die bereits bis auf wenige Meter erfolgte Annäherung des eben mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 20—25 km/h geschobenen, auf dieses Gleis einfahrenden Personenwagenleerzuges 6746 der Graz-Köflacher-Bahn nicht wahr. Der Graz-Köflacher-Bahn-Zugführer, der in seiner Eigenschaft als Spitzenschaffner dieses Zuges auf der vorderen Plattform des ersten Personenwagens in Fahrtrichtung links, also bahnsteigseitig stand und dessen Sicht nach vorne durch einen an der Spitze gereichten, gedeckten Güterwagen eingeschränkt war, sah den von rechts in das Einfahrgleis getretenen Verschubaufseher erst, als dieser bereits vom linken Puffer des an der Spitze rollenden Güterwagens erfaßt worden war. Der Genannte wurde von diesem auf den linken Schienenstrang geschleudert und von vier Wagen überrollt, ehe der Triebfahrzeugführer, der vom Vorfall nichts gemerkt hatte, den Zug am planmäßigen Haltepunkt anhielt.

Ein 34jähriger Verschieber hatte im Bahnhof Praterstern Frachtenbahnhof in der Nacht vom Sonntag, dem 10. auf Montag, dem 11. August 1969 Nachtdienst bei der ersten Verschubreserve. Am 11. August 1969 um 04 Uhr 08 Min. hätte er eine langsam auf Gleis 107 rollende Wagengruppe mittels eines Hemmschuhs anzuhalten gehabt. Um ein späteres Anfahren des Verschubtriebfahrzeugs zu ersparen, ließ er die Wagengruppe jedoch weiterlaufen, um sie an die stehende Wagengruppe zu kuppeln. Er trat hiezu noch während des Heranfahrens des Verschubteiles ins Gleis und nahm die Kupplung des ersten stehenden Wagens, der wegen schadhafter Zugvorrichtung mit einem Gebrechenzettel-Rotzettel (M 31-09) bezettelt war (Bruch der beiden Zughakenhalterungen), vor.

Beim Zusammentreffen der Puffer wollte er die Kupplung einhängen, doch rutschte die Zugstange, bedingt durch das angelührte Wagengebrechen, in der Richtung zum herankommenden Wagen und schob die Teile der Schraubenkupplung zusammen; hiebei wurde die rechte Hand des Verschiebers eingeklemmt, was eine 42 Tage dauernde Arbeitsunfähigkeit zur Folge hatte<sup>4)</sup>.

Am Freitag, dem 3. Oktober 1969 erfolgte um 14 Uhr 53 Min. im Bahnhof Linz Hauptbahnhof beim Verschub der 8. Reserve ein Zusammenprall des nach Gleis 2 abgestoßenen Wagensatzes des Zuges 3816 mit einem die Gleise am westlichen Übergang überquerenden Elektrokarren mit vier Anhängern. Der zum Aufnahmsgebäude fahrende Elektrokarren mit vier gezogenen, unbeladenen Anhängern wurde von einem Lohnbediensteten des Bahnhofes Linz Hauptbahnhof gelenkt. Während des Überquerens der Gleisanlage beachtete dieser die aus Richtung Oberlinz in den Bahnhof nach Gleis 2 abgestoßene Garnitur des Zuges 3816 nicht, so daß der Verschubteil gegen den dritten Anhängewagen des Elektrokarrens stieß, wobei zwei Gepäckanhänger schwer und vier Wagen der Garnitur leicht beschädigt wurden.

Ein am zweiten Gepäckanhänger mitfahrender 26jähriger Ladearbeiter des Bahnhofes Linz Hauptbahnhof wurde durch den Anprall zu Boden geschleudert und zog sich dabei einen Bruch des linken Schlüsselbeines und eine Gehirnerschütterung zu. Er wurde mit der Rettung ins Allgemeine Unfallkrankenhaus Linz eingeliefert.

Im vorliegenden Fall hat der als Elektrokarrenfahrer tätige Bedienstete die nötige Vorsicht beim Überqueren der Gleisanlage außer acht gelassen.

### Zugbegleitdienst

Am Sonntag, dem 9. März 1969 wurde um etwa 22 Uhr 50 Min. während der Fahrt des Zuges D 131/258 zwischen den Bahnhöfen Augsburg Hauptbahnhof und München Hauptbahnhof ein 26jähriger österreichischer Liegewagenschaffner mit Brandmalen an den Händen bewußtlos im Seitengang des Liegewagens liegend aufgefunden und nach Ankunft im Bahnhof München Hauptbahnhof mit der Rettung in ein Krankenhaus eingeliefert. Nach Überstellung in die Hautklinik des Allgemeinen Krankenhauses Wien mußte er dort noch bis 14. Mai 1969 in stationärer Pflege verbleiben. Anschließend war er bis 26. September 1969 weiter arbeitsunfähig und nach erfolgter Unfalls- und Heilbehandlung in Stollhof (7. bis 29. September 1969) ab 30. Oktober 1969 nur beschränkt dienst- bzw. verwendungsfähig erklärt worden. Weitere Nachuntersuchungen bzw. Nachoperationen sind für 1970/71 vorgesehen.

Der Bedienstete gab bei seiner Einvernahme an: „Während der Fahrt wurde der Wagen trotz eingeschalteter Heizung immer kälter. Es war auch keine Warmluft zu verspüren. Zwi-

<sup>4)</sup> Im Verkehrs-Unterrichtsblatt findet sich dabei der Hinweis, daß Verschubbedienstete stets auch auf die Bezung der Wagen achten müssen! Unter Hinweis auf die Bestimmungen der DV V 3, Punkte 23 und 92 lit. g sowie die der UVV, Hefte 2 und 3, Punkte 2.1.11., 3.1.1. und 3.6.8. (7) wird unter anderem ausgeführt, daß Fahrzeuge mit fehlender oder schadhafter Zugeinrichtung nur bei Stillstand gekuppelt werden dürfen.

schen Augsburg und Ulm schaltete ich mehrmals beim Niederspannungsschrank den Heizschalter aus und ein; trotzdem trat keine Heizwirkung ein. Wegen bereits erfolgter Beschwerden von Reisenden wollte ich nichts unversucht lassen, um die Heizung noch während der Fahrt in Ordnung zu bringen. Schließlich rüttelte ich an der Tür des Hochspannungsschrankes, die hierauf aufsprang. Nun wollte ich die Sicherung wechseln und griff auf die etwa 30 cm lange Sicherung. Von diesem Zeitpunkt an fehlt mir jede Erinnerung.“

Der Hochspannungsraum<sup>5)</sup> darf nur geöffnet und eine Hochspannungssicherung nur gewechselt werden, wenn vorher am Triebfahrzeug der Zugheizschalter ausgeschaltet und der Stromabnehmer gesenkt sowie am betreffenden Wagen der Wagenhauptschalter ausgeschaltet wurde.

Das Öffnen des Hochspannungsschrankes ist nur mit dem vorgesehenen Schlüssel erlaubt. Das Öffnen der Schaltschranktür auf andere Weise — zum Beispiel auch durch Anwendung von Gewalt, wie in diesem Fall — ist strengstens untersagt.

Am Dienstag, dem 14. Oktober 1969 kam es um etwa 04 Uhr 30 Min. im Bahnhof Trieben zu einem Arbeitsunfall eines 31jährigen Zugführers. Er begleitete als Verschubleiter einen gezogenen Verschubteil und gab, auf dem rechten hinteren Trittbrett des zweiten Wagens stehend, die erforderlichen Verschubsignale. Während der Vorbeifahrt dieses Wagens am ortsfesten Lademaß schlug der genannte Bedienstete mit dem Kopf gegen den weiß gestrichenen Mast des Lademaßes, wurde dadurch vom Wagentrittbrett gestoßen und blieb auf dem Verschieberbahnsteig bewußtlos liegen.

Der Verunglückte hatte eine Gehirnerschütterung erlitten, die einen einwöchigen Aufenthalt im Unfallkrankenhaus Kalwang bzw. eine fünfwöchige Arbeitsunfähigkeit zur Folge hatte.

### Bau- und Bahnerhaltungsdienst

Am Mittwoch, dem 9. April 1969 erlitt um 13 Uhr 23 Min. ein 26jähriger Oberbauerbeiter der Streckenleitung Graz im Bahnhof Peggau-Deutschfeistritz im Gleis 2 im km 189,855 der Bahnlinie Wien-Süd—Spielfeld-Straß einen Unfall, der eine Arbeitsunfähigkeit von sechs Monaten zur Folge hatte. Der Bedienstete, der sich erst seit fünf Wochen im Eisenbahndienst befand, erhielt am Ereignistag vom Gleismeister der Bahnmeisterei Frohnleiten den Auftrag, verschiedene Geräte aus einer auf der Nordseite des Bahnhofes Peggau-Deutschfeistritz rechts des Gleises 2 befindlichen Werkzeughütte mittels einer ebenfalls darin aufbewahrten Schiebetrühe zwecks Skontrierung zum Aufnahmsgebäude des Bahnhofes zu schaffen und hiezu zunächst den rechts des Gleises 2 gelegenen Verschieberbahnsteig und nach Erreichen eines außerhalb der Gleisanlage verlaufenden Feldweges diesen als Fahrbahn zu benützen. Nachdem der Oberbauerbeiter die Schiebetrühe der Hütte entnommen und mit dem gewünschten Material beladen hatte, schob er diese — die erhaltene Weisung mißachtend — auf dem Schotterbett rechts des Gleises 2 in Richtung Bahnhofgebäude.

Als sich der mit einer Geschwindigkeit von etwa 100 km/h fahrende Zug D 516 dem nördlichen Weichenbereich des Bahnhofes Peggau-Deutschfeistritz näherte, sah der Triebfahrzeugführer dieses Zuges den ungefähr 200 Meter entfernten, links des Schienenstranges mit der Schiebetrühe hantierenden Oberbauerbeiter, gab Achtungssignale und leitete, da diese nicht beachtet wurden, eine Schnellbremsung ein.

Der Oberbauerbeiter, der bei Wahrnehmung des Zuges D 516 in der irrgen Annahme, es handle sich um einen Personenzug, dessen Anhalten beim Aufnahmsgebäude erwartet hatte, gelangte in seinem Bestreben, zunächst die schwere Schiebetrühe aus der Nähe des Gleises zu schaffen, selbst nicht mehr aus dem Gefahrenbereich, wurde vom linken vorderen Aufstieg des Triebfahrzeugs erfaßt, zur Seite geschleudert und schwer verletzt.

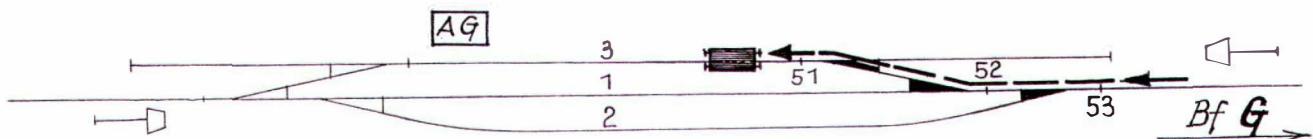
Im Bahnhof Langschlag stieß ein vom Bahnhof Groß Gerungs kommender und auf Gleis 3 einfahrender Kleinwagen am Mittwoch, dem 30. April 1969 um 13 Uhr 10 Min. so heftig an einen dort abgestellten Güterwagen, daß der Kleinwagen beschädigt wurde. Der 32jährige Kleinwagenführer erlitt Quetschungen, eine leichte Gehirnerschütterung und wurde mit Verdacht auf Rippenbruch mit der Rettung in ein Krankenhaus eingeliefert. Sein Mitfahrer zog sich Prellungen zu.

<sup>5)</sup> Einschlägige Bestimmungen finden sich hiezu im Merkblatt 830/4 „Bedienung der elektrischen Zugheizung“, Punkt 16 bzw. über das Verhalten bei Störungen an der elektrischen Heizung in den Punkten 20—27. Der Unfall wurde auch im Verkehrs-Unterrichtsblatt behandelt.

Zum Unfall kam es aus folgenden Gründen:

Ein Bezirksgüterzug hatte den erwähnten Güterwagen auf Gleis 3 abgestellt und war anschließend von diesem Gleis nach Bahnhof Groß Gerungs ausgefahren; nach Ankunft des Zuges im Nachbarbahnhof vereinbarte dessen Fahrdienstleiter die Kleinwagenfahrt.

Da es der Fahrdienstleiter im skizzierten Bahnhof unterlassen hatte, die Weichen 51 und 52 nach Ausfahrt des Bezirksgüterzuges in die Grundstellung zu bringen, stand der Fahrweg für die Kleinwagenfahrt nach dem besetzten Gleis 3. Der Kleinwagenführer hielt weder bei der Trapeztafel noch bei der Einfahrweiche an, sondern fuhr — überdies mit erhöhter Geschwindigkeit — in den Bahnhof ein. Als er die Gefahr erkannte, war es auch zum Ab-springen bereits zu spät<sup>6)</sup>.



#### Maschinendienst

Samstag, dem 2. August 1969 wurde um 12 Uhr 35 Min. im km 63,000 zwischen den Bahnhöfen Schwarzach—St. Veit und St. Johann im Pongau während der Begegnung der Züge 221 und 244 eine leere Orangadeflasche von einer bisher unbekannten Person aus einem Wagon nahe dem Zugschluß des Zuges 221 geworfen. Diese Flasche zertrümmerte die Windschutzscheibe des Triebfahrzeugs 1010.13 vom Zug 244, wobei der auf dieser Lok tätige 39jährige Triebfahrzeugführer von Splittern im Gesicht getroffen und leicht verletzt wurde. Der Genannte fuhr Zug 244 noch bis St. Johann im Pongau, wo ihm vorerst Erste Hilfe geleistet wurde. Er wurde jedoch wegen der starken Blutungen im Gesicht mit der Rettung in das Krankenhaus Schwarzach gebracht, von wo er am 4. August 1969 in häusliche Pflege entlassen wurde.

Die sogleich im Bahnhof Schwarzach-St. Veit bei Zug 221 durchgeführten Gendarmerie-erhebungen zur Ausforschung des Täters verliefen ergebnislos.

Ein 40jähriger Tischler reinigte am Mittwoch, dem 13. August 1969 um 10 Uhr 30 Min. auf einer Hobelbank in einer Tischlerwerkstätte der Hauptwerkstätte Simmering Metallstäbe mit einem Reinigungsmittel, das er in einer Bierflasche auf der Hobelbank stehen hatte. Neben der Bierflasche stand auch eine Flasche mit Milch, aus der er während der Arbeit gelegentlich trank. Da auf den Metallstäben auch Gummireste waren, die sich mit dem Reinigungsmittel nicht entfernen ließen, holte der Genannte Benzin, das sich in einer durchsichtigen Flasche mit einem Liter Fassungsraum befand. Als er das nächste Mal aus der Flasche Milch trinken wollte, verwechselte er die Flaschen und trank aus der Benzinflasche.

Er war nach dieser Verwechslung zehn Tage in Spitalspflege und weitere zehn Tage im Krankenstand.

Da derartige Unfälle schon des öfteren vorkamen und wiederholt festgestellt werden mußte, daß giftartige oder ätzende Stoffe im Widerspruch zu den Bestimmungen der einschlägigen Vorschriftenwerke auch in Lebensmittelflaschen abgefaßt und aufbewahrt werden, wurde deshalb im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen zur Vermeidung schwerster gesundheitlicher Schädigungen infolge Inkorporation derartiger Stoffe, die durch Verwechslung der Behälter entstehen können, besonders darauf hingewiesen, daß zur Aufbewahrung von ätzenden und giftartigen flüssigen Stoffen in Kleinstmengen ausschließlich die dort auch im Bild<sup>7)</sup> dargestellten Flaschen zu verwenden sind. Diese sind im Bereich der Hauptwerkstätte Simmering in genügender Anzahl vorhanden.

Am Samstag, dem 20. Dezember 1969 um 16 Uhr 33 Min. geriet im Bahnhof Wien Matzleinsdorf auf Gleis 40 ein 21jähriger Lokheizer in den Stromkreis der Fahrleitung und erlitt schwere Verbrennungen. Er wurde mit der Rettung in das Arbeitsunfallkrankenhaus Meidling eingeliefert und von dort sofort auf die Hautklinik des Allgemeinen Krankenhauses überstellt.

<sup>6)</sup> Im längeren Kommentar des Verkehrs-Unterrichtsblattes finden sich hiezu unter anderem auch die Hinweise auf die Bestimmungen der Punkte 532, 546 und 547 der DV V 3 sowie des Punktes 6.2.1.1. der DV A 40, Heft 6. Siehe auch die Abbildung 3 im Abschnitt XI.

<sup>7)</sup> Siehe Abschnitt XI, Abbildung 4 des vorjährigen Tätigkeitsberichtes des Verkehrs-Arbeitsinspektorates.

Der Genannte wollte sich vom tatsächlich vorhandenen Wasserstand im Tender überzeugen. Hiezu benützte er nicht den vorhandenen Tenderaufstieg, sondern stieg unter Außerachtlassung von Vorsichtsmaßnahmen und trotz nicht vorhandener Aufstiegritte und Handgriffe vom Führerhaus der Lok auf den Tender. Auf diesem ging er seitlich entlang und wollte das Dach der Tenderkabine übersteigen, um nach hinten zu den Tenderöffnungen für das Lokwasser zu gelangen. Auf dem Dach der Kabine kam es zu einem Überschlag zwischen der Fahrleitung und dem Verunglückten, wobei dieser auf das Deckblech des Tenders geschleudert wurde.

### **Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe**

Am Montag, dem 2. Juni 1969 verunglückte um 14 Uhr 47 Min. ein 27jähriger Zugschaffner im Bahnhof Lieboch.

Am Ereignistag fuhr der Güterzug 6780 im Bahnhof Lieboch auf Gleis 4 ein und hatte zur Zeit des Unfalles eine Geschwindigkeit von etwa 5 km/h. Der genannte Schaffner befand sich während der Fahrt von Lannach nach Lieboch im Zugführerabteil des Dienstwagens. Bei der Einfahrt in den Bahnhof Lieboch begaben sich der Zugführer und ein ebenfalls im Dienstwagen mitfahrender weiterer Schaffner in das Gepäckabteil, um von dort auf der linken Seite der Fahrtrichtung bei der Fahrdienstleitung abzusteigen bzw. die grenzfreie Zugeinfahrt zu beobachten. Der später verunglückte Schaffner sollte die für Bärnbach bestimmten, am Zugschluß gereihten Wagen abkuppeln. Er wollte vor dem Stillstand des Zuges abspringen und begab sich deshalb zu dem, in der Fahrtrichtung des Zuges gesehen, rechten Abstieg des Zugführerabteiles. Er stellte sich mit dem rechten Fuß auf das unterste und mit dem linken Fuß auf das obere Trittbrett. Dabei rutschte er mit dem linken Fuß ab, stieß mit diesem gegen seinen rechten Fuß, verlor das Gleichgewicht und fiel vom Dienstwagen gegen einen Lichtmast. Dieser steht zwischen den Gleisen 2 und 4 im km 0,27 der eingleisigen Hauptbahn Lieboch—Wies-Eibeiswald, jeweils in einer Entfernung von 2,15 Metern von der Gleismitte und ist mit dem Kennzeichen „K 113“ (DV V 2, Pkt. 147 a) versehen. Mit vorgehaltenen Händen konnte der Genannte den Anprall etwas abfangen, fiel dabei zu Boden und wurde vom Trittbrett eines Wagens in Richtung Gleis 2 geschleudert, wo er schwerverletzt liegen blieb. Er erlitt eine Wirbelsäulenverletzung und verschiedene Prellungen. Vom 2. Juni bis einschließlich 22. Juni befand er sich im Krankenstand.

Am Sonntag, dem 7. September 1969 wurde um 21 Uhr 25 Min. einem 46jährigen Zugführer der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen durch eine gleichfalls auf Zug 208 tätige Schaffnerin mitgeteilt, daß ein Fahrgäst den Fahrpreis nicht bezahlen wollte. Der Zugführer ging in den Beiwagen und forderte den Fahrgäst auf, den Fahrpreis zu bezahlen oder auszusteigen. Der genannte Fahrgäst stieg im Bahnhof Maria Enzersdorf aus dem Wagen, umklammerte den am Bahnsteig befindlichen Zugführer und warf diesen zu Boden. Er erlitt schwere Prellungen der linken Hand und war fünf Wochen arbeitsunfähig.

Am Donnerstag, dem 9. Oktober 1969 erlitt um 19 Uhr 20 Min. ein 33jähriger Schaffner der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen im Beiwagen 306 des Zuges 188 der Strecke Wien—Baden eine leichte Gehirnerschütterung. Diese war ihm bei der Überprüfung der Fahrausweise von einem betrunkenen Fahrgäst zugefügt worden, der ihn mit dem Kopf an die Wagentür gestoßen hatte.

### **Anschlußbahnen**

Am Donnerstag, dem 10. April 1969 verunglückte um 08 Uhr 25 Min. ein 35jähriger Verschubleiter auf der Anlage der Anschlußbahn mit Eigenbetrieb der Firma „GÖC“ in Liesing. Am Ereignistag standen knapp vor dem Unfall auf Gleis 1, wo damals Oberbauarbeiten durchgeführt wurden, keine Waggons, bzw. konnte damals die Anlage nicht befahren werden. Hingegen stand am Verschubgleis die Diesellok, Marke „Jenbach“ DH 200-B 26 T mit vier Waggons. Am Gleis 2, welches im spitzen Winkel in das Verschubgleis mündet und in der weiteren Folge in einen Schienenstrang endet, standen sechs Waggons. Diese beiden Garnituren standen derart, daß sie sich im Winkel der Gleisanlagen beinahe streiften, wobei der Abstand der beiden Waggons einige Zentimeter betrug. Durch diesen Umstand konnte die Garnitur vom Verschubgleis nicht weggezogen werden, ohne die sechs Waggons im Gleis 2 zu streifen bzw. zu beschädigen.

Bei der Erhebung am Unfallsort wurde festgestellt, daß der Verschubleiter die auf dem Verbindungsgleis und dem Gleis 2 abgestellten Wagen unter Zuhilfenahme eines vier Meter langen und zehn mal zehn Zentimeter starken Balkens vom Verbindungsgleis nach Süden

verschieben wollte. Er klemmte diesen Holzbalken an vorspringende Eisenstreben der Wagen ein, wobei er selbst den Balken im spitzen Winkel und zwei seiner Verschieber den Balken im stumpfen Winkel hielten. Nachdem der Genannte dem Lokführer den Auftrag zum Anfahren gab und die Wagen sich ungefähr einen halben Meter bewegt hatten, brach der Holzbalken und drückte den Verschubleiter mit dem Kopf an vorstehende Eisenteile des Waggons, wodurch er schwere Verletzungen erlitt.

### Materialbahnen

Bei der Anschlußbahn mit Eigenbetrieb der Firma Schoeller-Bleckmann im Werke Ternitz war in der Nachschicht vom Dienstag, dem 19. auf Mittwoch, dem 20. August 1969 ein im 19. Lebensjahr stehender Bediensteter als Verschieber eingeteilt. Nach Beistellung einer warmen Charge im Preßwerk fuhr eine aus einer Lok, einem Bordwagen und einem Warmtransportwagen bestehende Garnitur über die Weichen 29 und 31 in Richtung Zentralölversorgung. Der Verschieber stellte die Weichen und gab die Verschubsignale. Als die Garnitur langsam um 02 Uhr 30 Min. bei dem Genannten vorbeifuhr, wollte dieser auf den an der Spitze fahrenden Warmtransportwagen aufspringen. Durch ein vermutliches Abrutschen vom Trittbrett geriet er jedoch mit dem linken Unterschenkel unter das vordere rechte Rad des Wagens, wobei ihm der Unterschenkel völlig abgetrennt wurde.

### Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung

#### Postdienst

Am Dienstag, dem 29. Juli 1969 fuhr um 22 Uhr 10 Min. im Bahnhof Graz Hauptbahnhof ein Verschubtriebfahrzeug auf Gleis 2 P an eine aus drei untereinander gekuppelten Postbeiwagen bestehende Wagengruppe. Dabei verfehlte der die Verbindung herzustellende Verschieber mit der Kuppel den Zughaken des Triebfahrzeugs. Dadurch prallte der genannte Verschubteil so heftig gegen den nur rund eineinhalb Meter dahinter stehenden, mit Signal 23 „Wagen besetzt“ gekennzeichneten Postwagen 50 81 0040109-2, daß ein in diesem Wagen befindlicher 59jähriger Fachinspektor der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung zu Boden geworfen wurde und dadurch eine Prellung des Brustkorbes erlitt<sup>8)</sup>.

## V. Verhütung von Berufskrankheiten

Nachstehend wird über die von den betroffenen Betrieben bzw. Verwaltungen ergriffenen Maßnahmen, die dem Entstehen von Berufskrankheiten entgegenwirken, berichtet.

### A. Österreichische Bundesbahnen

Die Untersuchungen auf das Vorliegen von Berufskrankheiten wurden wie bisher von zwölf Untersuchungsstellen, die sich auf alle vier Direktionsbereiche verteilen, durchgeführt, wobei die vierteljährlichen Untersuchungsperioden beibehalten werden konnten.

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 4.832 Untersuchungen durchgeführt.

Die Zahl der durchgeföhrten Untersuchungen weist gegenüber dem Vorjahr (4.941) nur eine geringfügige Änderung auf. Die sogenannten Verdachtsfälle, leichte Anzeichen einer beginnenden beruflichen Schädigung, haben sich von 36 im Jahre 1968 auf 42 im Berichtsjahr erhöht. In vier Fällen wurden von den Untersuchungsstellen ärztliche Anzeigen über eine Berufskrankheit erstattet.

Von den 42 Verdachtsfällen entfielen auf

**Staublungenkrankungen:** 2 ärztliche Anzeigen über eine Berufskrankheit und weitere 2 Fälle, bei denen zwar eine netzförmige Lungenzeichnung festgestellt wurde, jedoch noch keine Anzeichen einer allfälligen beginnenden Staublungenkrankung festgestellt werden konnten. Bei der einen der ärztlichen Anzeigen handelte es sich um einen Bediensteten der Hauptwerkstätte Simmering, der seit dem Jahre 1953 als Graugießer verwendet und seither einmal jährlich in der Wiener Gewerbeambulanz untersucht wird. Im Jahre 1963 wurden bei dem Bediensteten erstmals leichte Anzeichen einer beginnenden Silikose festgestellt. Am 15. März 1969 erstattete die Wiener Gewerbeambulanz nunmehr wegen Verdacht einer Pneumokoniose II eine ärztliche Anzeige. Mit Rücksicht auf die jahrelan-

<sup>8)</sup> Im Kommentar des im Verkehrs-Unterrichtsblatt ausführlich behandelten Unfalles heißt es unter anderem hiezu, daß hier eine unterlassene Sicherung der anzufahrenden Wagengruppe sowie unterlassene Verständigung der im Bahnpostwagen befindlichen Bediensteten seitens des Verschubleiters, aber auch ein Verschulden des Kupplers vorlag, der gleichfalls keine Vorsorge gegen ein Entrollen der Wagengruppe getroffen hatte.

gen positiven Befunde und der Anzeige wurde der Bedienstete für dauernd in die Schlosserei versetzt. Die zweite Anzeige betrifft einen Bediensteten der Hauptwerkstätte Floridsdorf, der als Dreher auch Werkstücke aus Grauguss bearbeiten mußte. In diesem Falle wurde die Dienststelle angewiesen, dem Bediensteten in Hinkunft Werkstücke aus Grauguss nicht mehr zur Bearbeitung zu übergeben. In den restlichen zwei Verdachtsfällen sind noch weitere Kontrolluntersuchungen vorgesehen, bevor endgültig entschieden werden kann.

**Bleierkrankungen:** 21 Verdachtsfälle. Die klinischen Untersuchungen ergaben in allen Fällen keine Anzeichen einer beruflichen Schädigung, hingegen wiesen die Blut- bzw. Harnuntersuchungen irreguläre Befunde auf (Bleisäum am Zahnfleisch, Ausscheidung von Porphyrin im Harn usw.). Nachkontrollen in kurzen Zeitabständen wurden veranlaßt, wobei Symptome einer durch Blei bedingten Schädigung nicht mehr nachgewiesen werden konnten.

**Benzolerkrankungen:** 13 Fälle, die sich alle bei späteren Nachkontrollen als unbedeutend herausstellten.

**Durch Lärm verursachte Schwerhörigkeit:** Eine ärztliche Anzeige über eine Berufskrankheit bei einem Bediensteten der Hauptwerkstätte Simmering. Der Bedienstete wird schon seit vielen Jahren in der Hausschlosserei verwendet und ist einer stärkeren Lärmeinwirkung nicht ausgesetzt. Es wurde daher auch weiter nichts veranlaßt.

**Hauterkrankungen:** 3 Fälle, hievon eine ärztliche Anzeige. In diesem Falle handelt es sich um einen Anstreicher der Hauptwerkstätte Simmering und wurde die Anzeige von einem Facharzt erstattet. Eine Nachkontrolle in der Wiener Gewerbeambulanz ergab, daß das Ekzem bereits abgeheilt ist und einer weiteren Verwendung des Bediensteten als Anstreicher nichts im Wege steht. Die zwei anderen Verdachtsfälle betreffen Maler und Anstreicher, die einer anderen Verwendung zugeführt wurden.

Weiters wurden von den Untersuchungsstellen noch 52 nicht als Berufskrankheit anerkannte Erkrankungen von Bediensteten gemeldet. Diese Befunde wurden den zuständigen Bahnärzten übermittelt, die je nach Art der Erkrankung die weitere ärztliche Versorgung, wie Überweisung in fach- oder hausärztliche Behandlung, Einweisung in eine Krankenanstalt usw. veranlaßten.

## B. Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe

### 1. Lokalbahnbetriebe der Firma Stern & Hafferl

Bei Anfall von gesundheitsschädigenden Arbeiten wurden im Berichtsjahr zur Verhütung von Berufskrankheiten die betroffenen Dienstnehmer mit entsprechenden Naturalzulagen (Milch, Hautcreme etc.) und den erforderlichen Schutzkleidern sowie Schutzeinrichtungen betreut. Überdies werden alle Arbeiten, die gesundheitliche Schäden der Dienstnehmer zur Folge haben könnten, nur kurzzeitig und weitestgehend im Freien durchgeführt. Ferner wird immer wieder mittels Nachrichtenblätter und Aushänge auf die Maßnahmen zur Unfallverhütung hingewiesen und auf die Anwendung der Schutzvorrichtungen genauestens geachtet.

### 2. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft

Zur Verhütung von Berufskrankheiten werden die gefährdeten Dienstnehmer periodisch ärztlichen Untersuchungen zugeführt. Weiters stehen diesen Dienstnehmern Schutzkleider, Schutzschilder und -brillen sowie Atemschutzgeräte in genügender Menge zur Verfügung.

### 3. Salzburger Stadtwerke — Verkehrsbetriebe/Lokalbahn

Arbeitsverrichtungen, die eine Gefährdung der Dienstnehmer durch eine anzeigepflichtige Berufskrankheit zur Folge haben, werden im Betrieb nur fallweise ausgeübt. Die fallweise mit dem Streichen von Masten beschäftigten Dienstnehmer erhalten auf Kosten des Betriebes eine Milchzuteilung.

### 4. Steiermärkische Landesbahnen

Auf Grund der zur Verhütung von Berufskrankheiten in früheren Jahren vorgenommenen kommissionellen Betriebsbesichtigungen der Landesbahn-Werkstätten waren weitere technische und medizinische Maßnahmen im Berichtsjahr nicht erforderlich.

### 5. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahn

Im Berichtsjahr war kein Dienstnehmer einer Gefährdung durch eine der anzeigepflichtigen Berufskrankheiten ausgesetzt. Spritzlackierungen und Schweißungen kommen im

Rahmen der durchzuführenden Reparaturen in der Werkstätte nur fallweise vor. Die Dienstnehmer werden wiederholt bahnärztlich untersucht.

### **C. Straßenbahnen und Oberleitungs-Omnibusbetriebe samt deren Kraftfahrbetrieben**

#### **1. Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe**

Alle durch Berufskrankheiten gefährdeten Dienstnehmer sind in einer eigenen Kartei erfaßt. Neu eintretende und ausscheidende Dienstnehmer werden auf ihren Gesundheitszustand kontrolluntersucht. Je nach der Art ihrer Beschäftigung werden die durch eine Berufskrankheit Gefährdeten regelmäßig in drei-, sechs- oder zwölfmonatlichen Abständen ärztlich untersucht. Weiters werden die Werkstätten in verschiedenen Zeitabständen begangen und solche Werkstätten besonders besichtigt, in denen der Verdacht auf eine Berufskrankheit durch einen Erkrankungsfall bestand.

#### **2. Grazer Stadtwerke AG — Verkehrsbetriebe**

Zur Verhütung von Berufskrankheiten wurden im Berichtsjahr nur solche Farben, Verdünnungsmittel und Klebestoffe verwendet, die frei von den in § 1 der Benzolverordnung (BGBl. I Nr. 205/34) bezeichneten Stoffen und hinsichtlich der Farben auch frei von Blei sind. Weiters wurden nur solche Metallegierungen zum Ausgießen der Lagerschalen für Straßenbahnwagen verwendet, die frei von Blei sind.

#### **3. Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn AG**

Alle Dienstnehmer, deren Gesundheit durch Arbeiten mit giftigen Stoffen gefährdet ist, werden periodisch ärztlich untersucht und betreut. Diese Dienstnehmer erhalten täglich kostenlos ein Liter Vollmilch.

#### **4. Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG**

Die in der Spritzlackiererei beschäftigten Dienstnehmer wurden ärztlich untersucht; es konnten dabei keine gesundheitlichen Schäden, die auf ihre Tätigkeit zurückzuführen wären, festgestellt werden.

#### **5. Salzburger Stadtwerke — Verkehrsbetriebe**

##### **Obus- und Kraftwagenlinien**

Die Dienstnehmer der Spritzlackiererei, der Batteriewerkstätte und der Sattlerei werden vierteljährlich ärztlich untersucht. Dieser Personenkreis sowie die Bediensteten der Reifenwerkstätte und der Ersatzteilwäsche erhalten an jedem Arbeitstag auf Kosten des Unternehmens einen Liter Milch.

#### **6. Mürztaler Verkehrs-Ges. m. b. H.**

Es werden nur solche Lacke und Verdünnungsmittel verwendet, die frei von den in § 1 der Benzolverordnung (BGBl. I Nr. 205/1934) bezeichneten Stoffen sind.

#### **7. Straßenbahnbetriebe des Unternehmens Stern & Hafferl**

Es wurden die gleichen Maßnahmen wie bei den Lokalbahnbetrieben (Abschnitt B, Ziffer 1) getroffen.

### **D. Anschlußbahnen**

#### **1. Vereinigte Österreichische Eisen- und Stahlwerke AG**

Im Berichtsjahr wurden den einzelnen Dienstnehmern zur Verhütung von Berufskrankheiten Schutzkleidung sowie Schutzmasken (für Maler) zur Verfügung gestellt. Die Dienstnehmer werden außerdem regelmäßig ärztlich untersucht. Besonders gefährdeten Dienstnehmern wird ein Kuraufenthalt in Bad Ischl oder in Badgastein ermöglicht.

#### **2. Schoeller-Bleckmann AG**

Die mit Be- und Entladearbeiten beschäftigten staubgefährdeten Dienstnehmer der Verkehrsabteilung werden in 24monatigen Abständen einer Röntgenreihenuntersuchung und falls erforderlich darüber hinaus einer speziellen Untersuchung bzw. Behandlung zugeführt.

### **E. Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung**

Zur Verhütung von Berufskrankheiten wurden im Jahre 1969 insgesamt 427 Bedienstete einmal, 876 Bedienstete zweimal, 53 Bedienstete dreimal und 29 Bedienstete viermal Kontrolluntersuchungen unterzogen.

Die Untersuchungen wurden von Anstaltsärzten, Amtsärzten von Bezirkshauptmannschaften, Fachärzten, Gesundheitsämtern und im Ambulatorium für Berufskrankheiten an der II. Medizinischen Universitätsklinik Wien durchgeführt.

Lediglich in einem Fall wurde anlässlich der Untersuchungen bei einem Bediensteten des Postamtes 5020 Salzburg (Gesamtzusteller im Bereich des Landeskrankenhauses Salzburg) Tuberkulose festgestellt. Der Bedienstete wurde vom Zustelldienst abgezogen und nach einem neunmonatigen Aufenthalt in der Lungenheilstätte Grafenhofer, St. Veit, Pongau im Briefverteil-dienst verwendet.

#### F. Luftfahrt

##### 1. Austrian Airlines

Die gesundheitsgefährdeten Spritzlackierer, die am Hydraulikprüfstand Beschäftigten sowie der mit der zerstörungsfreien Materialprüfung (Röntgenstrahlen) befaßte Dienstnehmer werden periodisch ärztlich untersucht. Bei einem am Hydraulikprüfstand beschäftigten Dienstnehmer wurde eine Innenohrschädigung festgestellt. Die starken Lärmeinwirkungen ausgesetzten Dienstnehmer werden mit wirksamen Gehörschutzmitteln ausgestattet.

##### 2. Flughafen Wien Betriebsges. m. b. H.

Die gesundheitsgefährdeten Lackierer (Blei, Benzol u. ä.) und Mechaniker (Blei) werden periodisch ärztlich untersucht. Diese Dienstnehmer erhalten täglich auf Kosten des Unternehmens einen halben Liter Milch.

Starkem Lärm ausgesetzte Dienstnehmer wurden mit Gehörschutzmitteln ausgestattet.

## VI. Unfallverhütung bei den Österreichischen Bundesbahnen

Von den dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des gesetzlichen Dienstnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetrieben kommt den Österreichischen Bundesbahnen schon deshalb besondere Bedeutung zu, da der dadurch erfaßte Personenkreis etwa der Hälfte der Gesamtzahl der Dienstnehmer entspricht, auf die sich der Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion erstreckt.

Im Berichtsjahr sind bei den Österreichischen Bundesbahnen auf dem Gebiet der Unfallverhütung zwei, vor allem die zukünftige Arbeit beeinflussende wesentliche Maßnahmen getroffen worden. So wurde die einschlägige Unfallverhütungsarbeit intensiviert. Weiters begann in großem Maße die Versorgung des Personals mit Sicherheitsschuhen. Es ist zu erwarten, daß durch diese Maßnahme — die neben übrigen Veranlassungen, die sich schon im vorjährigen Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates spiegelten<sup>1)</sup> — die Rate der Personalunfälle weiter gesenkt werden kann.

Im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen konnten auf dem Gebiete der Unfallverhütung schon bisher beachtliche Erfolge erzielt werden. Dies ist vor allem auf die gute und planmäßige Zusammenarbeit aller mit der Unfallverhütung befaßten Stellen, und zwar des Unfallverhütungsdienstes der Österreichischen Bundesbahnen<sup>2)</sup>, des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen<sup>3)</sup> und der Gewerkschaft der Eisen-

<sup>1)</sup> Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen über die Tätigkeit und Wahrnehmungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates auf dem Gebiete des Dienstnehmerschutzes im Jahre 1968, Kapitel VI.

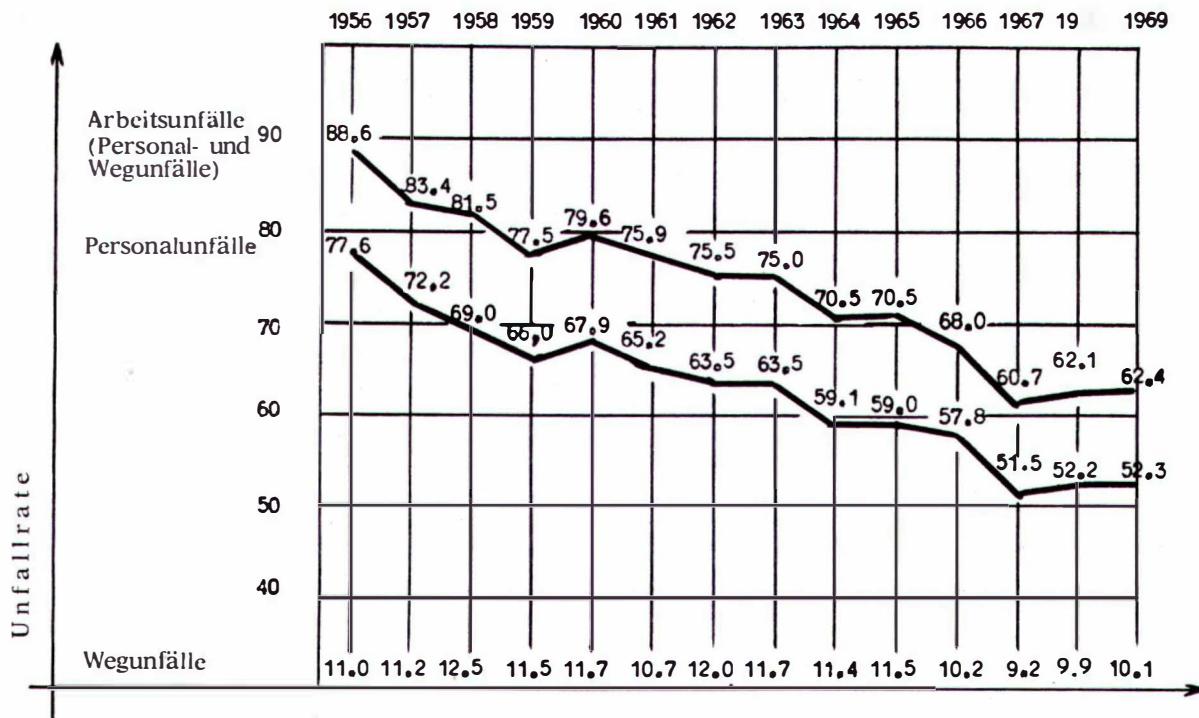
<sup>2)</sup> Die Aufgaben der Unfallverhütung haben vor allem aus Gründen der Wirtschaftlichkeit die Vorstände der einzelnen Dienststellen wahrzunehmen, sie werden hiebei in einem hohen Ausmaße von etwa 2.000 Sicherheitsbeamten unterstützt, die diese Unfallverhütungsarbeit neben ihren sonstigen fachlichen Aufgaben leisten.

<sup>3)</sup> Der auf Grund gesetzlicher Bestimmungen eingerichtete Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen hat die Aufgabe, mit allen modernen zur Verfügung stehenden Werbemitteln die Bediensteten für den Gedanken der Unfallverhütung zu gewinnen, mit den Betrieben zum Zwecke der Einhaltung von der Unfallverhütung dienenden Vorschriften zusammenzuarbeiten und die Bediensteten auf die bei ihrer Tätigkeit auftretenden Gefahren aufmerksam zu machen.

In Erfüllung dieser Aufgaben bringt der Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt nach Empfehlungen des Arbeitsausschusses des Unfallverhütungsbüro der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen laufend Werbematerial heraus. Hiezu gehören das Mitteilungsblatt SICHERHEIT ZUERST, Schutzregelhefte der Reihe SCHÜTZE DICH GEGEN UNFÄLLE, Plakate, Schriftstreifen, Flugblätter, Unfallverhütungsfilme und einschlägige Diapositive. Im Abschnitt X ist für das erwähnte Werbematerial als Beilage 7 beispielhaft ein vom Leiter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates verfaßter und im Mitteilungsblatt „Sicherheit zuerst“ veröffentlichter Artikel „Die Erdungsstange — eine wichtige Einrichtung zur Unfallverhütung bei Arbeiten an und in der Nähe von Fahrleitungsanlagen“ aufgenommen.

bahner<sup>4)</sup> — wie es in einer einschlägigen Veröffentlichung im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen und analog in Niederschriften des Unfallverhütungsbeirates<sup>5)</sup> der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen heißt — die, bei ihren Arbeiten und Bestrebungen „nicht zuletzt vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat“ beraten und unterstützt werden, zurückzuführen.

Zur näheren Erläuterung der bisherigen Entwicklung und der im Berichtsjahr getroffenen Maßnahmen ist ein kurzer Rückblick auf die in den letzten Jahren geleisteten Arbeiten erforderlich. Die einzelnen Phasen derselben lassen sich am besten auf Grund der in den Jahren seit 1956 jeweils ermittelten durchschnittlichen Unfallraten<sup>6)</sup> erkennen.



Nach dem Zweiten Weltkrieg als zahlreiche Bahnanlagen infolge der Kriegs- und Nachkriegsereignisse zerstört und wertvolle Materialien verloren gegangen waren, beschränkte sich die Unfallverhütungsarbeit zwangsläufig vor allem darauf, vorhandene technische Unfallsquellen zu beseitigen. In dieser Zeit sind aber auch viele der persönlichen Sicherheit der Bediensteten dienende Verbesserungen technischer Art vorgenommen worden. Weiters ist damals im Rahmen einer mit geringen Mitteln durchgeföhrten Unfallverhütungswerbung — insbesondere durch Unfallverhütungsplakate und Merkblätter — versucht worden die bestehenden Unfallgefahren aufzuzeigen und auf die Bediensteten im Sinne der Unfallverhütung einzuwirken. Ungeachtet der bestehenden Notlage und des Fehlens geeigneter statistischer Unterlagen konnte in diesem ersten Abschnitt die durchschnittliche Rate der Personalunfälle (ohne Wegunfälle) von 77,6 im Jahre 1956 auf 66,0 im Jahre 1959, das ist um 14,9 v. H. gesenkt werden.

Im Jahre 1960 wurde die Unfallverhütungsarbeit in der bis dahin geübten Form mit gleichbleibender Intensität fortgeführt, dennoch stieg aber die durchschnittliche Rate der Personalunfälle von 66,0 im Jahre 1959 auf 67,9 im Jahre 1960, das ist um 2,9 v. H. leicht an.

Auf Grund dieser stagnierenden Entwicklung wurde in den folgenden Jahren neben der Beseitigung technischer Unfallquellen — die Arbeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zeigt

<sup>4)</sup> Die Gewerkschaft der Eisenbahner trägt einvernehmlich mit der Personalvertretung der Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen durch ihr Sozialreferat und durch die von ihr bestellten nahezu 500 Unfallverhüter aus dem Kreise der Vertrauensmänner wesentlich zur Hebung des Sicherheitsbewußtseins der Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen bei.

<sup>5)</sup> Der Unfallverhütungsbeirat ist ein fachliches Arbeitsforum, in dem die Österreichischen Bundesbahnen, die Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, die Gewerkschaft der Eisenbahner, der Bundesbahnsanitätsdienst und das Verkehrs-Arbeitsinspektorat vertreten sind.

<sup>6)</sup> Unfallrate ist die Anzahl der in einem Kalenderjahr auf 1.000 Bedienstete entfallenden Unfälle, die eine Arbeitsunfähigkeit von einem Tag oder länger (Tod innerhalb 24 Stunden nach dem Unfall) herbeigeführt haben.

auf diesem Gebiet parallel zu der zunehmenden Zahl der Betriebsbesichtigungen eine ständig steigende Zahl unfalltechnischer Beanstandungen — das Hauptgewicht der Unfallverhütungsarbeit darauf gelegt, die Bediensteten durch eine verstärkte Unfallverhütungswerbung auf die Unfallgefahren hinzuweisen und gleichzeitig die Möglichkeiten aufzuzeigen wie bestehende Gefährdungen vermieden werden können. Durch diese Werbemaßnahmen gelang es das Verständnis der Bediensteten für die Notwendigkeit der Unfallverhütung in hohem Ausmaße zu wecken und sie zu veranlassen, die Unfallverhütungsvorschriften in ihren wesentlichsten Punkten zu beachten. In dieser Zeit ist auch die Wirksamkeit verschiedener Formen der Unfallverhütungswerbung erprobt worden<sup>7)</sup>). Als wirkungsvollste Werbemethode erwies sich die unmittelbare Einflußnahme auf das Personal in Form von Vorträgen, in deren Verlauf geeignete Diapositive und Unfallverhütungsfilme vorgeführt wurden. Sehr befriedigend waren auch die Ergebnisse die durch die Beteiligung der Bediensteten mit Schutzregelheften und Sondernummern des Mitteilungsblattes des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen „Sicherheit zuerst“ erzielt wurden. Im Zuge dieser Werbung sind in diesen Jahren im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen, jeweils gesondert für die Bediensteten der einzelnen Dienstzweige, zahlreiche groß angelegte Unfallverhütungsaktionen durchgeführt und in deren Verlauf mehr als 90 v. H. aller Bediensteten über die im Eisenbahndienst im allgemeinen und über die in den einzelnen Dienstzweigen im besonderen bestehenden Unfallgefahren, sowie über die praktische Anwendung der Unfallverhütungsvorschriften unterrichtet worden. Infolge dieser umfassenden Bemühungen konnte die durchschnittliche Rate der Personalunfälle neuerlich, und zwar von 67,9 im Jahre 1960 auf 59,1 im Jahre 1964, das ist um 12,9 v. H., gesenkt werden.

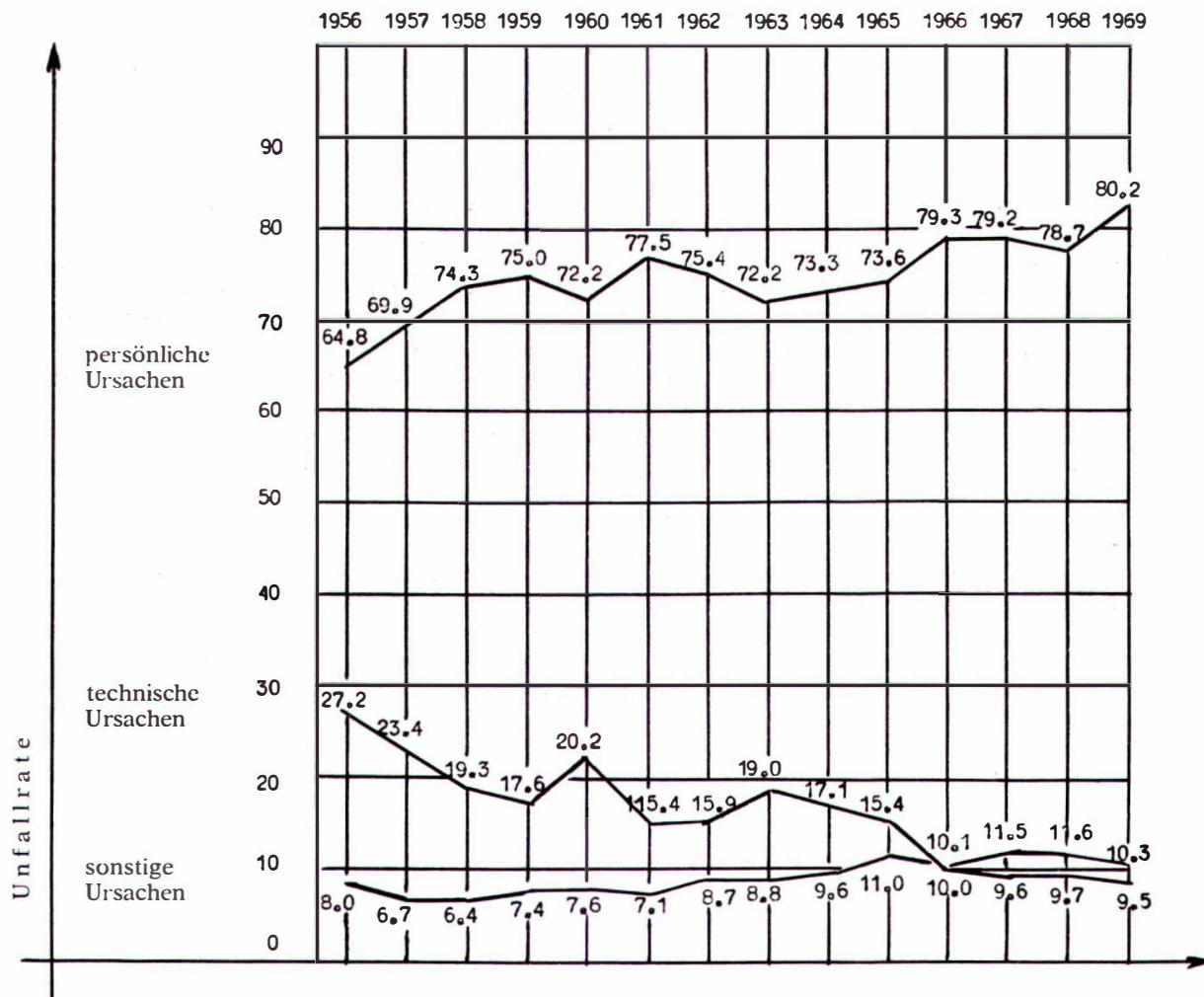
Als sich bei gleichbleibender Fortführung der Unfallverhütungsarbeit im Jahre 1965 nur mehr eine Senkung der durchschnittlichen Rate der Personalunfälle von 59,1 auf 59,0 ergab, war erkennbar, daß auf diese Weise ein weiterer Rückgang der durchschnittlichen Rate der Personalunfälle kaum mehr erzielt werden konnte. Im Jahre 1965 kamen daher alle mit der Unfallverhütung bei den Österreichischen Bundesbahnen befaßten Stellen überein, die Unfallverhütungswerbung weiterhin im gleichen Ausmaße durchzuführen, sich damit aber nicht mehr an alle Bediensteten sondern nur an die Vorgesetzten zu wenden. Der unmittelbare Anlaß für diese nicht sehr auffällige in ihrer Auswirkung aber sehr wesentliche Änderung der Werbung, war die Tatsache, daß im Jahre 1965 nach Durchführung einer groß angelegten Unfallverhütungswerbeaktion für alle Bediensteten der Hauptwerkstätten, dennoch in diesem Dienstzweig ein Ansteigen der Unfallrate zu beobachten war. Entsprechend der geänderten Werbemethode wurden nicht mehr alle, sondern nur mehr jene Bedienstete unmittelbar angesprochen, die in einem höheren Ausmaße als andere Bedienstete die Möglichkeit haben und denen auf Grund ihrer Stellung auch die besondere Pflicht obliegt, Unfälle zu verhüten. Es sind dies die leitenden Beamten der Zentralstellen, die Vorstände der einzelnen Dienststellen, alle Vorgesetzten einschließlich der örtlich Aufsichtsführenden und nicht zuletzt die von der Personalvertretung nominierten Unfallverhüter. Diese Aussprachen wurden so wie seinerzeit die Unfallverhütungsvorträge von je einem Vertreter der Unfallverhütungsdienste der Österreichischen Bundesbahnen und der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen sowie der Gewerkschaft der Eisenbahner durchgeführt; als Vertreter der hier einschließlich für die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Dienstnehmer zuständigen Verkehrs-Arbeitsinspektion nahm der jeweils zuständige Verkehrs-Arbeitsinspektor daran teil. Inhaltlich unterschieden sich diese Aussprachen nicht von den seinerzeitigen Vorträgen, hinsichtlich der Art der Durchführung ergaben sich jedoch wesentliche Unterschiede. Während die Bediensteten vor allem gefühlsmäßig angesprochen wurden und die mit der Unfallverhütung zusammenhängenden Probleme der besseren Werbewirksamkeit wegen vielfach besonders drastisch dargestellt werden mußten, wurden die Aussprachen sehr sachlich geführt und darauf ausgerichtet, den angesprochenen Personenkreis verstandesmäßig davon zu überzeugen, daß die Unfallverhütung nicht nur in sozialer und menschlicher, sondern vor allem auch in wirtschaftlicher Hinsicht für die Bediensteten und für die Österreichischen Bundesbahnen zwingend notwendig ist. Es wurde versucht diese Personen dafür zu gewinnen, sich an der Unfallverhütungsarbeit besonders aktiv zu beteiligen. Großer Wert wurde hiebei auf die Feststellung gelegt, daß die Unfallverhütung als wesentlicher Teil der Arbeit untrennbar mit der Durchführung dienstlicher Aufgaben verbunden ist und daß die auf dem Gebiet der Unfallverhütung erzielten Ergebnisse nicht nur der Ausdruck der geleisteten Unfallverhütungsarbeit, sondern darüber hinaus ein deutliches Abbild der bei den einzelnen Dienststellen insgesamt geleisteten Arbeit bzw. der dort herrschenden Verhältnisse sind.

<sup>7)</sup> Aussprache mit den Vorgesetzten über Fragen der Unfallverhütung und über die Durchführung der Internationalen Eisenbahner-Unfallverhütungswochen 1966 (GD. NBl. 5. Stk./1966).

Der durch diese Aussprachen erzielte Erfolg war äußerst befriedigend. Parallel dazu ging die durchschnittliche Rate der Personalunfälle von 59,0 im Jahre 1965 auf 51,5 im Jahre 1967, das ist um weitere 12,7 v. H. zurück. Zu diesem Ergebnis ist noch zu bemerken, daß die Senkung der Unfallrate in einem solchen Ausmaß nur durch die vorbeschriebene wirkungsvolle Mitarbeit der Vorgesetzten, Sicherheitsbeamten und Unfallverhüter, insbesondere aber durch das Bemühen, noch vorhandene Unfallquellen festzustellen und zu beseitigen, erzielt werden konnte. Ergänzend sei hiezu festgestellt, daß im Jahre 1965 bei den Österreichischen Bundesbahnen allein durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat 2.630 Beanstandungen auf unfalltechnischem Gebiet getroffen worden sind, denen im Jahre 1967, parallel zu der wesentlich gesteigerten Inspektionszahl 4.256 derartige einschlägige Beanstandungen gegenüberstanden. Die geänderte Form der Werbung hat überdies gezeigt, daß Aussprachen über Unfallverhütungsthemen in einem Kreis von etwa 20 bis 30 verantwortlicher Beamten eine genaue oft bis ins Detail gehende Behandlung interessanter Fragen ermöglicht und daher weitaus bessere Ergebnisse zeitigt, als umfangreiche groß angelegte Unfallverhütungsvorträge, in deren Verlauf jeweils mehrere 100 Bedienstete gleichzeitig aber nur allgemein angesprochen werden können.

Obwohl im Jahre 1968 Aussprachen mit den Vorgesetzten im gleichen Maße wie in den Jahren vorher durchgeführt wurden — ähnlich gilt dies auch für den Umfang der Feststellung technischer Unfallquellen durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat —, ist die durchschnittliche Rate der Personalunfälle geringfügig von 51,5 im Jahre 1967 auf 52,2 im Jahre 1968, das ist um 1,4 v. H. angestiegen. Diese Entwicklung war der Anlaß für die im Jahre 1969 ergriffenen Maßnahmen, die sich auch hinsichtlich ihrer Wirkung über einen größeren Zeitraum erstrecken, jedoch schon im Berichtsjahr zu einer Verflachung der ansteigenden Tendenz führten.

Ehe aber diese Maßnahmen näher besprochen werden, erscheint es zweckmäßig noch kurz auf die Entwicklung der Unfallursachen in den letzten Jahren einzugehen. In der Personalunfallstatistik der ÖBB werden drei Hauptgruppen von Unfallursachen unterschieden, und zwar technische Unfallursachen, das sind hauptsächlich Mängel an Werkzeugen, Maschinen,



Geräten u. dgl., persönliche Unfallursachen darunter versteht man unfallgefährdendes Verhalten von Personen im weitesten Sinne und sonstige Ursachen, hiezu zählen Ursachen, die in der Regel nicht ausgeschlossen werden können, wie das Verhalten von Tieren, Naturereignisse und so weiter.

In der vorstehenden Übersicht wird die Entwicklung der Unfallursachen in den Jahren 1956 bis 1968 dargestellt <sup>8)</sup>.

Aus dieser Übersicht ist zu ersehen, daß im Jahre 1956 27,2 v. H. aller Unfälle durch technische, 64,8 v. H. durch persönliche und 8 v. H. durch sonstige Ursachen ausgelöst worden sind, während im Jahre 1968 nur mehr 9,7 v. H. aller Unfälle durch technische, 78,7 v. H. durch persönliche und 11,6 v. H. durch sonstige Ursachen herbeigeführt wurden. Daraus ergibt sich, daß die Zahl der technischen Unfallquellen bei den Österreichischen Bundesbahnen — nicht zuletzt dank der Arbeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates — auf diesem Gebiet auf einen wesentlich kleineren Anteil als früher reduziert werden konnte. Ferner ist zu erkennen, daß es anscheinend weniger Schwierigkeiten bereitet, technische Unfallquellen zu verringern, als die Bediensteten dafür zu gewinnen, während längerer Zeiträume die Unfallverhütungsvorschriften zu beachten, da der Anteil der persönlichen Unfallursachen von 64,8 im Jahre 1956 auf 78,7 im Jahre 1968 angestiegen ist.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat bei den Österreichischen Bundesbahnen in dem in den beiden Diagrammen dieses Abschnittes aufgezeigten Zeitraum (1956—1969) — parallel zu der steigenden Anzahl der Betriebsbesichtigungen eine ständig zunehmende Zahl der unfalltechnischen (ohne Zählung der sonstigen Beanstandungen) Mängelfeststellungen treffen müssen, wie dies aus der nachstehenden Zusammenstellung ersichtlich ist:

#### Unfalltechnische Beanstandungen bei den ÖBB in den Jahren 1956—1969

1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
1.839	1.504	1.934	2.146	1.652	1.685	2.010	2.710	3.547	2.630	3.153	4.256	4.629	5.843

Es bleibt die Tatsache, daß wohl der weiteren Beseitigung technischer Unfallquellen wesentliche Bedeutung zukommt, daß aber auch bei einer vollständigen Beseitigung derselben der prozentuale Rückgang der Unfallrate noch durch andere zu berücksichtigende Faktoren beeinflußt werden muß. Zeigt sich doch, daß auch bei Intensivierung der Unfallverhütungswerbung eine wesentliche Änderung des Verhaltens der Bediensteten auf längere Dauer kaum herbeigeführt und somit ein weiteres Absinken der Zahl der Unfälle und damit der Unfallrate nicht bewirkt werden kann. Überdies wird infolge der ständigen Verringerung der Zahl der Bediensteten bei etwa gleich bleibendem Arbeitsaufkommen eine Wahrung der Höhe der derzeitigen Unfallrate nur mit großen Anstrengungen möglich sein. Es wurde deshalb im Jahre 1969 die Unfallverhütungswerbung nicht mehr auf einzelne Dienstzweige sondern nur auf jene Dienststellen konzentriert, bei denen ein erhebliches Ansteigen der Unfallrate festgestellt worden ist oder bei denen die Unfallrate weit über dem Durchschnitt liegt.

Entsprechend diesen Grundsätzen sind im Berichtsjahr Aussprachen mit den Vorgesetzten und mit dem Aufsichtspersonal bei insgesamt 42 Dienststellen des Bau- und Bahnerhaltungs-, des Vorratslager-, des Betriebs- und des Zugförderungsdienstes durchgeführt worden. Weiters wurden die Bediensteten vor den Folgen nicht vermeidbarer Unfälle erstmals im großen Umfange durch die Beteilung mit Sicherheitsschuhen geschützt. Während die Konzentration der Unfallverhütungswerbung vor allem auf die Tatsache zurückzuführen ist, daß die Unfallverhütung bei den Österreichischen Bundesbahnen mit einem sehr bescheidenen Verwaltungsaufwand durchgeführt wird und demgemäß für die Abhaltung der Aussprachen mit den Vorgesetzten nur sehr wenig Personal zur Verfügung steht, gründet sich die zweite Maßnahme auf folgende Überlegungen.

<sup>8)</sup> Der Anteil der drei Hauptgruppen der Unfallursachen ist für die einzelnen Kalenderjahre in Hundertsätzen angegeben.

Aus der nachstehenden Übersicht über die Entwicklung der verletzten Körperteile in den Jahren 1956, 1967 und 1968 ergibt sich, daß die Beine, Füße und Zehen zu den am meisten gefährdeten Körperteilen zählen<sup>9)</sup>.

Jahr	Kopf, Hals	Augen	Rumpf	Arme, Hände	Beine, Füße, Zehen	versch. u. sonstige Körperteile	insgesamt
1956	9,5	7,0	12,2	37,1	33,1	1,1	100
1967	7,2	8,5	7,4	38,4	33,0	5,5	100
1968	7,5	8,5	6,7	38,0	34,9	4,4	100

Um einen weiteren entscheidenden Rückgang der Unfallrate zu erzielen, war es daher neben anderen ebenfalls sehr wichtigen aber zahlenmäßig nicht so ins Gewicht fallenden Schutzmaßnahmen, wie zum Beispiel hinsichtlich des Kopfes, Halses oder des Rumpfes notwendig, für die meistgefährdeten Körperteile einen wirksamen Schutz zu finden. Ein allgemeiner Schutz der Hände und Finger ist mit Rücksicht auf die Vielfalt der im Eisenbahndienst praktisch zu leistenden Arbeiten sehr schwierig zu erreichen, hingegen ist es möglich, die Füße und Zehen und zum Teil auch die Beine gegen die Folgen von Unfällen — es handelt sich hiebei hauptsächlich um Unfälle, die infolge von Sturz und Fall oder durch um- bzw. herabfallende Gegenstände entstehen — durch Sicherheitsschuhe wirksam zu schützen. Eine schon seit dem Jahre 1966 gemeinsam von den Unfallverhütungsdiensten der Österreichischen Bundesbahnen und der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen durchgeführte Erprobung verschiedener Sicherheitsschuhe lieferte sehr gute Ergebnisse. Auf Grund dieser Sachlage ist es in den letzten Monaten des Berichtsjahres den Bediensteten einzelner Dienstzweige, die bei ihrer Arbeit besonders gefährdet sind, Fuß- und Zehenverletzungen zu erleiden, so vor allem den Bediensteten der Materialmagazine, Hauptwerkstätten, Zugförderungs-, Strecken- und Bauleitungen anheim gestellt worden, gegen eine Kostenbeteiligung von 40 v. H. des Anschaffungspreises, Sicherheitsschuhe zu beziehen. Im Rahmen dieser Unfallverhütungsaktion konnten in den letzten Monaten des Jahres 1969 etwa 12.500 Bedienstete mit Sicherheitsschuhen beteiligt werden. Diese Aktion hat bei den Bediensteten großen Anklang gefunden und es haben auch andere, vorerst nicht für eine Beteiligung mit solchen Schuhen in Aussicht genommene Dienstnehmer den Wunsch geäußert, Sicherheitsschuhe zu beziehen.

Im Hinblick darauf, daß die Änderung des Schwerpunktprogrammes der Unfallverhütungswerbung erst im Sommer und die Beteiligung des Personals mit Sicherheitsschuhen in den letzten Monaten des Jahres 1969 erfolgte, werden die Ergebnisse dieser Maßnahmen erstmals im Jahre 1970 statistisch erfaßbar sein.

Weiters sei auf die Internationalen Eisenbahn-Unfallverhütungswochen 1969 hingewiesen, die in gleicher Weise wie in den Jahren 1964 und 1966 auf Grund eines Beschlusses der Personalleiter der im „Studienkomitee für Personalfragen“ des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) vertretenen Eisenbahnen im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen in der Zeit vom 5. bis 17. Mai 1969 „Internationale Eisenbahner-Unfallverhütungswochen 1969“ (IEUVW) durchgeführt wurden<sup>10)</sup>.

In den Mitteilungen des Unfallverhütungsdienstes der Österreichischen Bundesbahnen, die regelmäßig im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen erscheinen, hieß es:

„Bei den IEUVW 1969 handelt es sich um eine Unfallverhütungsaktion, die nicht ‚von oben‘, also von der Generaldirektion der ÖBB zusammen mit der Versicherungsanstalt der ÖBB, der Gewerkschaft der Eisenbahner und dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat durchgeführt wird, sondern um eine Aktion, deren Planung und Durchführung den Dienststellen im eigenen Wirkungskreis obliegt. Von der Generaldirektion werden lediglich in einer Ende des

<sup>9)</sup> In dieser Übersicht ist der Anteil der infolge von Unfällen in den einzelnen Kalenderjahren verletzten Körperteilen in Hundertsätzen angegeben.

<sup>10)</sup> An diesen Unfallverhütungswochen beteiligen sich außerdem die belgischen, britischen, deutschen, finnischen, französischen, italienischen, luxemburgischen, niederländischen, schweizerischen und spanischen Eisenbahnen, bei denen insgesamt 1,6 Millionen Eisenbahner beschäftigt sind.

Monates April 1969 ergehenden Dienstanweisung die Richtlinien für die Durchführung und der Zeitraum, in dem die IEUVW abzuhalten sind, bestimmt.“

Anläßlich der IEUVW 1969 wurden mehrere Werbeplakate<sup>11)</sup>, ein Aufruf des Unfallverhütungsdienstes der Österreichischen Bundesbahnen und eine Ausgabe des Mitteilungsblattes „Sicherheit zuerst“ des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der Österreichischen Eisenbahnen, allen Bundesbahndienststellen ohne besondere Aufforderung zugesandt. Diese Plakate waren an gut sichtbaren Plätzen anzubringen. Die Sicherheitsbeamten III hatten während der IEUVW ihre Dienststelle zuverlässig auf das Vorhandensein von Unfallursachen zu überprüfen und möglichst deren umgehende Beseitigung zu veranlassen.

Die Sicherheitsbeamten II hatten sich innerhalb ihres Bereiches, insbesondere bei jenen Dienststellen, die eine über dem Durchschnitt liegende Unfallrate aufwiesen, durch persönlichen Besuch davon zu überzeugen, daß die IEUVW 1969 weisungsgemäß durchgeführt wurden.

Um dem einzelnen die ihm im Rahmen der Unfallverhütung zukommende Aufgabe zu erleichtern und ihn außerdem auf die IEUVW 1969 besonders hinzuweisen, wurde anläßlich der Auszahlung der Bezüge für den Monat Mai 1969 jedem Bundesbahndienststellen ein Merkblatt ausgefolgt. Auf diesem waren die wichtigsten Schutzregeln aufgedruckt, außerdem konnten darauf die Namen des zuständigen Sicherheitsbeamten III und des Unfallverhüters sowie sonstige die Unfallverhütung betreffende Hinweise notiert werden.

Aus den angeführten Mitteilungen des Unfallverhütungsdienstes ist hiefür besonders beispielhaft in den Beilagen<sup>12)</sup> eine Abhandlung über die im Eisenbahnbetrieb bestehenden erhöhten Unfallgefahren im Winter wiedergegeben.

Schließlich soll noch auf den für die Unfallverhütung wesentlichen neuen Anstrich der Triebfahrzeuge der Österreichischen Bundesbahnen hingewiesen sein. Waren doch die im Verschubdienst eingesetzten Diesellokomotiven der Österreichischen Bundesbahnen schon seit einigen Jahren mit orangefarbenen Anstrichen versehen worden. Grund dafür ist vor allem die bessere und auffälligere Kennzeichnung und damit verbunden ein größerer Sicherheitsfaktor für das Personal, aber auch für die Straßenbenutzer, da diese Maschinen sehr oft Anschlußbahnen bedienen, die bekanntlich vielfach von niveaugleichen Straßen gekreuzt werden. Im Streckendienst eingesetzte Elektro- und Diesellokomotiven der Österreichischen Bundesbahnen wurden — mit Ausnahme einzelner Versuchsfahrzeuge — bisher grundsätzlich nur mit grünem Anstrich versehen. Seit kurzer Zeit werden von den Österreichischen Bundesbahnen die neu bestellten Elektrolokomotiven der Reihe 1042.500 und die Diesellokomotiven der Reihen 2043 und 2143 mit orangefarbenem Anstrich geliefert. Der bisherige Einsatz der orangefarbenen Lokomotiven hat die Erwartungen voll erfüllt. Seitens der Maschinendirektion der Österreichischen Bundesbahnen wurde daher festgelegt, daß künftig alle Elektro- und Diesellokomotiven mit dem neuen orangefarbenen Farbton „RAL 2002“ und entsprechenden elfenbeinfarbigem Zierstreifen versehen werden. Diese Farbgebung betrifft nicht nur die neu zur Auslieferung gelangenden Triebfahrzeuge, sondern auch alle älteren, bisher grün gestrichenen Elektro- und Diesellokomotiven. Die Umlackierung dieser Fahrzeuge wird allerdings noch längere Zeit in Anspruch nehmen, da sie aus Gründen der Wirtschaftlichkeit selbstverständlich nur im Zuge von fälligen Hauptausbesserungen oder Neulackierungen vorgenommen wird.

Die Schilderung bemerkenswerter Unfälle und auch sonstige Themen, die der Unfallverhütung dienen, finden sich auch in den Mitteilungen des Unfallverhütungsdienstes im Verkehrs-Unterrichtsblatt, welches von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion, herausgegeben wird. Ebenso wird ein von den französischen Staats-eisenbahnen herausgegebenes Plakat, welches für österreichischen Gebrauch mit deutschem Zusatztext versehen, sowohl im Verkehrs-Unterrichtsblatt erschien, als auch auf breiter Basis ausgegeben wurde, in den Bildtafeln<sup>13)</sup> wiedergegeben. Schließlich sei noch festgehalten, daß entsprechend der mit Wirksamkeit vom 1. Dezember 1969 erfolgten Neufassung der Geschäftsverteilung der Generaldirektion<sup>14)</sup> der Österreichischen Bundesbahnen die Agenden der allgemeinen Unfallverhütung von der Abteilung I/4 (der früheren Abteilung 3 A) der Personaldirektion wahrgenommen werden. Es tritt hiedurch weder bei der Generaldirektion noch in den nachgeordneten Dienststellen eine Änderung ein.

<sup>11)</sup> Siehe Abschnitt XI, Abbildung 4.

<sup>12)</sup> Siehe Abschnitt X, Beilage 6.

<sup>13)</sup> Siehe auch Abschnitt XI, Abbildung 5.

<sup>14)</sup> Siehe auch Abschnitt I bzw. Abschnitt X, Beilage 3.

## VII. Oft wiederkehrende Vorstöße gegen Dienstnehmerschutz- und Unfallverhütungsvorschriften

### 1. Verstöße gegen die Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung, BGBl. Nr. 265/1951 in der Fassung der BGBl. Nr. 32/1962 und Nr. 31/1965

- § 8. (1) Fußböden in Betriebsräumen müssen der Eigenart des Betriebes angepaßt sein und dürfen keine Unebenheiten aufweisen. Fußböden müssen leicht reinzuhalten und aus einem Material hergestellt sein, das den auftretenden Beanspruchungen genügt und durch Abnutzung tunlichst nicht schlüpfrig wird. Schlüpfrige oder glatte Stellen sind, soweit es die Betriebsverhältnisse gestatten, aufzurauen oder mit einem geeigneten Belag zu versehen.
- (2) Arbeitsräume sollen im allgemeinen einen die Wärme schlecht leitenden Fußboden haben. Ist dieser jedoch aus Stein, Beton- oder Lehimestrich hergestellt, so ist an den ständigen Arbeitsplätzen, sofern dies nicht aus besonderen Gründen ausgeschlossen erscheint, ein wärmeisolierender Bodenbelag anzubringen, der nach Möglichkeit so zu versenken ist, daß seine Oberfläche in der Fußbodenebene liegt.
- § 9. (1) Wände und Decken sollen möglichst glatt sein und für Staub und Schmutz keine besonderen Ablagerungsmöglichkeiten bieten. Sie müssen leicht zu reinigen sein und dürfen die Raumhelligkeit durch ihren Anstrich nicht beeinträchtigen. Bei farbigem Wandanstrich soll eine helle, ansprechende Farbtönung verwendet werden.
- § 11. (1) Alle Arbeitsräume, Arbeitsplätze und Verkehrswege, wie Gänge, Stiegenhäuser, Höfe, Lagerstätten, sind im Bedarfsfalle ausreichend künstlich zu beleuchten ...
- (2) Die Beleuchtung muß eine den Erfordernissen entsprechende Beleuchtungsstärke aufweisen sowie gleichmäßig und frei von direkter Blendung oder Reflexblendung sein ... Sofern für die Arbeitsplätze zusätzliche Beleuchtung erforderlich ist, muß diese blendungsfrei und nach Erfordernis tageslichtähnlich sein.
- § 14. (1) Lüftung, Heizung sowie die relative Luftfeuchtigkeit sollen nach Möglichkeit derart aufeinander abgestimmt sein, daß im Arbeitsraum, soweit es die Art der Arbeiten zuläßt, ein erträgliches Arbeitsklima herrscht.
- § 15. (1) In jedem Arbeitsraum ist für die entsprechende Zufuhr frischer Luft und für die Abfuhr verdorbener Luft unter Vermeidung von schädlicher Zugluft Sorge zu tragen.
- (2) Lüftungsklappen oder Kippflügel müssen von einem festen Standplatz aus leicht bedienbar sein.
- § 18. (1) ... Die Heizeinrichtungen müssen eine gleichmäßige Raumtemperatur gewährleisten und so eingerichtet sein, daß die Dienstnehmer durch strahlende Wärme nicht belästigt oder an ihrer Gesundheit geschädigt werden können ...
- § 22. (1) ... Stiegen, Rampen, Plattformen und sonstige Verkehrswege, auf denen ein Ausgleiten besonders gefährlich sein kann, müssen eine gleitsichere Oberfläche haben ...
- § 26. (2) Schutzvorrichtungen müssen die Gefahrenstelle umwehren, verdecken oder verkleiden. Die Umwehrung hat eine unbeabsichtigte Annäherung an die Gefahrenstelle, die Verdeckung und die Verkleidung eine unbeabsichtigte Berührung der Gefahrenstelle hintanzuhalten.
- § 27. (1) Elektrische Anlagen sind nach den jeweils geltenden Vorschriften für die Elektrotechnik zu errichten, instandzuhalten und zu betreiben, wobei erforderlichenfalls die diesbezüglichen Vorschriften für gefährdete Räume, wie feuchte und ähnliche, nasse, feuergefährdete oder explosionsgefährdete Räume, anzuwenden sind.

- (2) Liegt die Möglichkeit einer Gefährdung durch zu hohe Berührungsspannung vor, wie bei Herabsetzung des Übergangswiderstandes des Menschen zur Erde durch Feuchtigkeit, Wärme, chemische Einflüsse oder andere Ursachen, so sind die Vorschriften über die jeweils zweckmäßigen Schutzmaßnahmen, wie Schutzisolierung, Anwendung von Kleinspannung, Schutztrennung, Schutzerdung, Nullung, Schutzleitungssystem, Fehlerspannungs- oder Fehlerstrom-Schutzschaltung, zu beachten.
- § 31. (1) Die Sprossen oder Stufen sind in die Leiterholme unbeweglich einzufügen; aufgenagelte Stangen, Bretter oder Latten sind als Sprossen oder Stufen unzulässig ...
- § 39. In Lagerräumen darf nur so viel eingelagert werden, daß die zulässige Belastung der tragenden Bauteile nicht überschritten wird. Diese in Kilogramm je Quadratmeter zulässige Belastung ist durch deutlich sichtbare Anschläge bekanntzugeben ...
- § 41. (5) Flaschen, Krüge, Trink-, Koch- oder ähnliche Gefäße, deren Form oder Bezeichnung eine Verwechslung des Inhaltes mit Nahrungs- oder Genußmitteln zuläßt, wie Wein-, Bier- oder Mineralwasserflaschen, dürfen zur Aufbewahrung von giftähnlichen oder ätzenden Stoffen nicht verwendet werden.
- § 47. (1) Leicht brennbare Abfälle dürfen in Arbeitsräumen niemals in solchen Mengen vorhanden sein, daß sie die Entstehung eines größeren Brandherdes oder die rasche Ausbreitung eines Brandes verursachen können ...
- § 58. (1) Alle Betriebsgebäude, Betriebsräumlichkeiten, Betriebseinrichtungen, Betriebsmittel und Schutzworrichtungen sowie Gegenstände für den persönlichen Schutz der Dienstnehmer sind in gutem und sicherem Zustand zu erhalten. Sie sind, soweit nicht besondere Überwachungsfristen festgelegt sind, in regelmäßigen Zeitabständen ihrer Eigenart entsprechend auf ihren ordnungsgemäßigen Zustand zu prüfen und festgestellte Mängel beheben zu lassen ...
- § 108. (1) Die Dienstnehmer sind verpflichtet, alle Einrichtungen, die zum Schutze ihres Lebens und ihrer Gesundheit auf Grund der Bestimmungen dieser Verordnung eingerichtet oder beigestellt werden, zweckentsprechend zu benützen und pfleglich zu behandeln sowie damit in Zusammenhang stehende Weisungen zu befolgen.
- (6) Den in der Nähe beweglicher Maschinenteile beschäftigten Personen ist das Tragen von frei hängenden Kleidern, Schleifen, Bändern sowie lose hängender Haare verboten.
- § 109. Der Dienstgeber ist verpflichtet, im Betriebe an geeigneter, für die Dienstnehmer zugänglicher Stelle einen Abdruck dieser Verordnung und, soweit Maschinen verwendet werden, für die die Maschinen-Schutzworrichtungsverordnung Bestimmungen enthält, auch einen Abdruck dieser Verordnung auszulegen.

**2. Verstöße gegen die Verordnung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 10. November 1954, BGBl. Nr. 267, über Vorschriften zum Schutze des Lebens und der Gesundheit von Dienstnehmern bei Ausführung von Bauarbeiten, Bauneben- und Bauhilfsarbeiten**

- § 6. (1) Arbeitsstellen und die Zugänge zu diesen sowie sonstige Verkehrswege im Baustellenbereich sind ordnungsgemäß anzulegen und in einem solchen Zustand zu erhalten ...
- § 10. (4) Bei elektrisch betriebenen Arbeitsmaschinen und Geräten, wie Betonmischmaschinen, Handbohr- oder -schleifmaschinen oder Scheinwerfern, sind die jeweils geeigneten Schutzmaßnahmen gegen zu hohe Berührungsspannung zu treffen. Die Wirksamkeit dieser Schutzmaßnahmen ist in regelmäßigen Zeitabständen durch Fachkräfte zu überprüfen.
- § 35. (1) ... Bei hölzernen Leitern, ausgenommen Dachleitern, sind aufgenagelte Latten als Sprossen unzulässig ...  
... Bei Doppelleitern müssen die Leiterholme durch Stahlstangen verspannt sein; jeder Leiterarm muß mindestens eine solche Verspannung unterhalb der dritten Sprosse von oben haben.

**3. Verstöße gegen die Dienstvorschrift für den Betrieb der Leitungsanlagen der elektrisch betriebenen Haupt-, Neben- und Anschlußbahnen — El 52 der Österreichischen Bundesbahnen**

- Pkt. 145 Die grundsätzlichen, der Unfallverhütung dienenden Vorschriften enthalten die Hefte 10 und 11 der DV A 40<sup>1</sup>). Es muß besonders darauf verwiesen werden, daß jede Leitungsanlage grundsätzlich als unter Spannung stehend anzusehen ist, so lange nicht einwandfrei durch eine fachkundige oder eine unterwiesene Person festgestellt wurde, daß sie abgeschaltet und geerdet ist. Leitungen, die zwar abgeschaltet, aber nicht geerdet sind, können durch elektrische Beeinflussung ebenso spannungsführend und daher gefahrbringend sein, wie eingeschaltete Leitungen. Sie sind daher gleichfalls als unter Spannung stehend anzusehen.

„Jeder Bedienstete ist bei Arbeiten, für die eine Abschaltung und Erdung vorgeschrieben ist, verpflichtet, sich vom Vorhandensein der Erdungen selbst zu überzeugen und jede Annäherung an nicht geerdete Leitungen zu unterlassen.“

- Pkt. 146 Jede zu Arbeitszwecken abgeschaltete Leitung ist vor Arbeitsbeginn in unmittelbarer Nähe der Arbeitsstelle und in Sicht der Arbeitenden — bei Fahrleitungen grundsätzlich beidseitig — zu erden und dann kurz zuschließen (bei Fahrleitungen entfällt das Kurzschließen, da dies hier mit dem Erden gleichbedeutend ist). Arbeiten an einer Leitungsanlage mehrere Arbeitsgruppen, so ist die Leitung an jeder Arbeitsstelle zu erden und kurz zuschließen. Vor einer Aftrennung von Leitungen im Zuge der Arbeiten sowie bei Arbeiten an Streckentrennern, an Schaltern oder sonstigen Unterbrechungsstellen ist zu beachten, daß beiderseits der Trennstelle jeder Teil für sich geerdet bzw. kurzgeschlossen werden muß . . .

. . . Befinden sich an der Arbeitsstelle Hilfsfahrzeuge mit geerdetem Schleifbügel, ist auch dieser, wenn es die auszuführende Arbeit zuläßt, an den Fahrdräht anzulegen.

**4. Verstöße gegen die Dienstvorschrift für die Verwendung, Bedienung, Wartung und Instandhaltung von Gleislosen Flurfördermitteln mit elektrischem Antrieb oder Antrieb durch Verbrennungsmotor — M 13 der Österreichischen Bundesbahnen**

- Pkt. 51 Auf Bahngelände dürfen jeweils nur so viele Anhänger befördert werden, als es die örtlichen Verhältnisse und die Leistung des Zugfahrzeugs erlauben. Die Höchstzahl wird von der Dienststelle einvernehmlich mit der zuständigen Erhaltungswerkstätte festgesetzt. Zur Beförderung dürfen Anhänger nur gezogen werden. Bei Mitführen von Anhängern im Bahnhofsbereich ist dem Fahrer stets ein Begleiter beizugeben, der tunlichst auf dem letzten Anhänger Platz zu nehmen hat.

- Pkt. 52 Beim Fahren neben Gleisen ist von diesen ein solcher Abstand zu wahren, daß eine Streifung mit Schienenfahrzeugen ausgeschlossen ist. Vor dem Überqueren eines Gleises hat sich der Fördermittelfahrer zu vergewissern, daß sich von keiner Seite ein Schienenfahrzeug nähert. Bei mangelndem Ausblick ist vor dem Gleis anzuhalten, ein etwa mitfahrender Begleiter hat abzusteigen, sich von der ungefährdeten Überfahrt zu überzeugen und dem Fahrer die entsprechenden Zeichen zur Weiterfahrt zu geben. Der Fahrer hat sich dabei, so weit möglich, auch seinerseits von der ungehinderten Überquerung zu vergewissern.

Das Überqueren von Gleisen vor anrollenden Zügen, Verschubabteilungen oder Kleinwagen sowie das Anhalten auf dem Gleisübergang ist verboten.

Die Gleise sind, soweit es die Breite des Überganges gestattet, etwas schräg zu überqueren. Der Übergang soll in einem Zuge mit richtig gewählter Schaltstufe überrollt werden.

Absperrvorrichtungen zwischen den Gleisen sind rechtzeitig zu öffnen und nach jeder Durchfahrt wieder zu schließen.

<sup>1</sup>) Bis zum Erscheinen dieser Hefte gilt DV A 40/VI.

**5. Verstöße gegen die Dienstvorschrift für Lokomotivmannschaften der Österreichischen Bundesbahnen — M 22, Teil E (für elektrische Wechselstromtriebfahrzeuge)**

Pkt. 231 Das Öffnen der Hochspannungskammern oder das Durchgreifen durch die Schutzgitter mit der Hand oder mit Gegenständen, weiters das Berühren spannungsführender Teile, solange die Stromabnehmer an der Fahrleitung anliegen oder durch die Schuppenanschlüsse Gefahrspannungen vorhanden sind, ist verboten. Das Betreten des Stufenschalter- oder Schützenraumes bei unter Spannung stehendem Triebfahrzeug ist, sofern diese Schalter nicht verschalt sind, untersagt.

**6. Verstöße gegen die vorläufigen Unfallverhütungsvorschriften der Österreichischen Bundesbahnen**

**A 40, Heft 2: Grundsätzliche Bestimmungen**

- Pkt. 2.1.1.1. Jeder Bedienstete hat die Bestimmungen der UVV gewissenhaft zu befolgen, alle Einrichtungen sowie Schutzkleider und dergleichen, die zum Schutze der Gesundheit und des Lebens geschaffen oder beigestellt werden, zweckentsprechend zu benützen, sorgfältig zu behandeln, in diesem Sinne auf Mitbedienstete und Bahnfremde einzuwirken und sie vor drohenden Gefahren zu warnen; er darf sich und andere weder bei der Arbeit noch auf dem Wege vom und zum Dienst gefährden.
- Pkt. 2.1.1.3. Jeder Bedienstete ist verpflichtet, auf dem Gebiet der Unfallverhütung mitzuwirken und die Bestrebungen zur Erzielung unfallsicherer Arbeit — gegebenenfalls durch geeignete **Vorschläge — zu** fördern.
- Pkt. 2.3.2.1. Als Weg zu und von der Arbeitsstelle sind grundsätzlich nur Wege und Bahnanlagen zu benützen, die auch für die Allgemeinheit zugelassen sind. Sind bestimmte Wege vorgeschrieben, so dürfen nur diese benützt werden. Können Arbeitsstellen nur über Gleisanlagen erreicht werden, so sind vom örtlich Aufsichtsführenden bezeichnete Zu- und Abgangswege einzuhalten.
- Pkt. 2.3.2.3. Beim Gehen entlang der Gleise sind Seiten- oder Randwege zu benützen. Das Gehen im Gleis ist grundsätzlich verboten.
- Pkt. 2.5.1.2. Ordnung halten ist besonders wichtig. Da Unordnung die Unfallgefahr wesentlich erhöht, muß jeder auch von sich aus für Ordnung sorgen.
- Pkt. 2.5.1.6. Besondere Vorsicht ist geboten, wenn schienengleiche Übergänge — insbesondere an Bahnsteigen — befahren werden müssen und der freie Ausblick auf die Gleise behindert ist.
- Pkt. 2.5.2.1. Ohne zwingende Notwendigkeit ist der Aufenthalt in Gleisen oder in gefährlicher Nähe von Gleisen, auf Fahrzeugen, die nicht dazu bestimmt sind und unter Fahrzeugen, verboten. Erfordert die Ausübung des Dienstes ein Gehen im Gleis, so ist auf zwei- oder mehrgleisigen Strecken grundsätzlich entgegen der Fahrtrichtung zu gehen. Dabei ist zu beachten, daß in diesem Gleis Fahrten von hinten, zum Beispiel durch Befahren des falschen Gleises möglich sind.
- Pkt. 2.5.2.8. Beim Überschreiten von Gleisen sind stillstehende Fahrzeuge grundsätzlich zu umgehen, wobei von ihnen mindestens zwei Meter Abstand zu halten ist; wenn sie lang genug stehenbleiben, kann über die Plattform oder durch ein Abteil gegangen werden. Türen, die dabei geöffnet werden, sind wieder zu schließen. Es ist verboten, unter Fahrzeugen durchzukriechen, über Puffer oder Kupplungen zu klettern oder zwischen den Puffern nahe aneinanderstehender Fahrzeuge aufrecht hindurchzugehen.
- Pkt. 2.5.2.11 Auf Schienen, Weichenzungen und -stangen darf nicht getreten werden; auf Hindernisse wie Drahtleitungen, Weichengestänge, Kabelmerksteine, Gleisfestpunkte u. dgl. ist besonders zu achten.
- Pkt. 2.6.1.1 Arbeitsstätten, Aborte, Waschanlagen, Aufenthalts- und Übernachtungsräume sind in Ordnung zu halten.

- Pkt. 2.6.1.2 Schlüpfrige oder vereiste Stellen auf Arbeitsstätten, Wegen sowie Treppen sind, soweit zulässig, mit geeigneten Mitteln zu bestreuen; mit Dieselkraftstoff, Öl oder anderen schmierenden Stoffen beschmutzte Stellen müssen sofort gesäubert werden.
- Pkt. 2.6.5.1 Wege, Verschieberbahnsteige, Stiegen und Ausgänge sind in gut begehbarem Zustand zu halten; ihre Benützbarkeit darf durch Lagerung von Geräten und Stoffen, Abstellen von Fahrzeugen usw. nicht eingeschränkt werden.
- Pkt. 2.7.3.4 Bedienstete, die mehr als 20° geneigte oder gewölbte Dächer von Häusern oder ähnlichen Flächen von Bauwerken zu betreten haben, müssen Dachschuhe tragen.
- Pkt. 2.7.4.1 Zum Schutze des Gesichtes, vor allem aber der Augen, sind gegen gefährliche Einwirkung von Strahlen (z. B. Ultrarot-, Blend-, Ultraviolettrahlen), Dämpfen, Stauben, Splittern, Spritzern und Funken Augenschutzgeräte (Schutzbrillen, Schutzschirme, Schutzschilder u. dgl.) zu verwenden.
- Pkt. 2.7.4.2 Bei Arbeiten, bei denen die Gefahr besteht, daß die Gläser der Schutzbrillen durch die Einwirkung von Splittern (z. B. Gußputzen) und von heißen Spritzern (z. B. Gießen) zerspringen, dürfen nur splitterfreie Brillengläser verwendet werden.
- Pkt. 2.7.4.3 Zur Verhinderung des Beschlagens von Schutzbrillen sind Klarsichtmittel (z. B. Glycerinseife) zu verwenden.
- Pkt. 2.7.5.1 Atemschutzgeräte müssen überall dort getragen werden, wo gesundheitsschädliche Staube, Rauch, Dämpfe oder Gase nicht in ausreichendem Umfang abgeführt werden.

#### **A 40, Heft 3: Verhalten beim Verschub und bei Zügen**

- Pkt. 3.3.2 Das Betreten des Raumes zwischen bewegten Fahrzeugen und Rampen, Gleisabschlüssen, Toren u. dgl. ist untersagt.
- Pkt. 3.4.1 Bei Mitfahrt auf einem Verschubteil sollen sich die Bediensteten nicht ablenken lassen und möglichst in Richtung der Fahrt blicken.
- Pkt. 3.4.2 Auf Fahrzeugen, insbesondere auf deren Trittbrettern, Aufstiegen, Plattformen, Bremsrändern u. dgl. ist stets ein sicherer Stand einzunehmen, um bei ruckartigen Bewegungen den Halt nicht zu verlieren. Die Bediensteten haben auf Trittbrettern und Verschieberritten immer mit beiden Füßen zu stehen und sich am Handgriff festzuhalten.
- Pkt. 3.4.5 Gefährlich und daher verboten ist:
- (1) Weites Hinausbeugen aus Fahrzeugen,
  - (2) bei Vorbeifahrt an durch weißen Anstrich gekennzeichneten ortsfesten Gegenständen sich aus Fahrzeugen hinauszubeugen sowie auf längsseitig angebrachten Trittbrettern oder Aufstiegen zu stehen,
  - ... (4) Sitzen auf Puffern, Kupplungen, Trittbrettern und dgl.,
  - (5) sich auf Fahrzeuge so zu setzen, daß die Beine nach außen herunterhängen,
  - ... (7) Stehen auf Puffern, Kupplungen, Bremsersitzen und Übergangsbrücken sowie gleichzeitiges Stehen auf den Trittbrettern zweier Fahrzeuge,
  - (8) auf Dächer, Kessel, Ladungen von Fahrzeugen, Wasser- oder Kohlenkästen von Lokomotiven und Tendern zu steigen oder auf ihnen achtlos zu verweilen,
  - ... (11) der Aufenthalt von mehreren Bediensteten auf einem Trittbrett oder Aufstieg.
- Pkt. 3.5.1 Auf- und Abspringen ist verboten, solange Fahrzeuge rascher als mit Schrittgeschwindigkeit rollen. Bei Schnee und Glatteis ist erhöhte Vorsicht notwendig.
- Pkt. 3.6.2 Das Kuppeln vom Trittbrett aus und das Kuppeln während der Bewegung ohne Verwendung von Aushebestangen oder Aushebegabeln ist untersagt.

- Pkt. 3.6.5 Muß in gebückter Stellung in das Gleis oder aus demselben getreten werden, so ist der Kupplerhandgriff zu benützen ... Das Heraustreten hat in Richtung der Bewegung der Fahrzeuge zu erfolgen.
- Pkt. 3.6.8 Zum Kuppeln darf erst nach Stillstand der Fahrzeuge in das Gleis getreten werden:  
... (7) bei Fahrzeugen mit fehlender oder schadhafter Zug- und Stoßvorrichtung.
- Pkt. 3.6.9 Der Kupplungsbügel der Schraubenkupplung ist beim Einhängen hinten anzufassen, um ein Einklemmen der Finger zwischen Kupplungsbügel und Zughaken zu vermeiden.
- Pkt. 3.7.1 Beschädigte Hemmschuhe (z. B. mit aufgebogener oder abgebrochener Spitze) dürfen nicht benützt werden ...
- Pkt. 3.7.2 Hemmschuhe sind so rechtzeitig aufzulegen, daß der Hemmschuhleger von anlaufenden Fahrzeugen nicht gefährdet werden kann.
- Pkt. 3.7.3 Der Hemmschuhleger hat sich nach Auflegen des Hemmschuhs in entsprechender Entfernung aufzuhalten, um bei etwaigem Abschleudern desselben oder Entgleisen des Wagens keinen Schaden zu erleiden. Die mit Hemmschuhen anzuhaltenen Fahrzeuge dürfen nicht im Gleis stehend erwartet werden.
- Pkt. 3.7.4 Beim Entfernen vom Hemmschuhen unter angehaltenen Fahrzeugen ist auf anrollende Fahrzeuge zu achten.
- Pkt. 3.7.5 Holzknüttel, Steine u. dgl. dürfen zum Anhalten von Wagen nicht verwendet werden.

#### **A 40, Heft VI: Vorschriften für den Elektrodiens**

- Pkt. 5 b) Bei Arbeiten an oder in unmittelbarer Nähe von Teilen von Mittel- oder Hochspannungs-Starkstromkreisen oder Leitungen nach Pkt. 3<sup>2)</sup> ist der betreffende Stromkreis vorher allpolig abzuschalten, in Sichtnähe der Arbeitsstelle zu erden und kurzzuschließen. Wird der abgeschaltete Stromkreis im Zuge der Arbeitsverrichtung aufgetrennt, so muß (vorher) die Erdung und Kurzschließung zu beiden Seiten der Trennstelle vorgenommen werden ...
- Pkt. 5 c) Bei Arbeiten an Niederspannungs-Anlagen in solcher Nähe des Arbeitsortes von benachbarten nicht abgedeckten Mittel- oder Hochspannungs-Stromkreisteilen, daß eine unbeabsichtigte Berührung derselben oder eine überschlagdrohende Annäherung im Zuge des Arbeitsvorganges möglich ist, sind diese Nachbarstromkreise vor Arbeitsbeginn abzuschalten, zu erden und kurzzuschließen, wenn nicht Sicherheitsvorkehrungen vorher getroffen wurden ...
- Pkt. 22 Alle verwendeten Werkzeuge und Arbeitsbehelfe, besonders elektrisch betriebene, sind regelmäßig zu prüfen; soweit ihr Körper geerdet sein muß, dürfen sie nicht ohne Erdanschluß verwendet, daher auch nicht behelfsmäßig (etwa mit Zwischenstecker) an Steckdosen ohne Erdanschluß angeschlossen werden, es sei denn, es wird ein gesonderter Erdanschluß hergestellt.
- Pkt. 36 Verboten im unmittelbaren Bereich spannungsführender Freileitungen ist:  
... (2) im Bereich der Fahrleitungsanlage:  
a) das Besteigen von Lokomotiv- und Wagendächern, Turmwagen, hohen Wagenladungen und das Besetzen halboffener Bremssitze,  
... c) das Tragen sperriger langer Gegenstände und — im Bereich von schienengleichen Übergängen — das Fahren mit hohen Wagenladungen.

<sup>2)</sup> Pkt. 3) Auch Fernmelde- und ausgeschaltete Starkstromfreileitungen sind als unter Spannung stehend anzusehen, wenn sie in ihrem Verlaufe von H-Leitungen gekreuzt oder auf demselben oder benachbarten Gestänge M- oder H-Leitungen entlang geführt werden.  
(M = Mittelspannung, H = Hochspannung)

**A 40, Heft 8: Verhalten bei Gleisbauarbeiten**

Pkt. 8.2.1 Zum Tragen von Schienen, Weichenteilen und sonstigen Oberbaustoffen sollen jeweils soviele Arbeiter bestimmt werden, daß ein Gewicht von 50 kg je Mann nicht überschritten wird ...

**A 40, Heft 23: Verhalten bei Arbeiten in Reinigungsanlagen und beim Reinigen und Entseuchen von Fahrzeugen**

Pkt. 23.3.1.4 Reinigungsflüssigkeiten dürfen nur in hiefür geeigneten, dichten, gut verschlossenen und deutlich gekennzeichneten Behältern aufbewahrt und befördert werden. Die Verwendung von Flaschen und anderen Gefäßen, die normalerweise Lebens- oder Genußmittel enthalten, ist hiefür verboten. Handgefäße dürfen nicht höher als 1,5 m über dem Fußboden aufgestellt werden.

**A 40, Heft 34: Verhalten im Umgang mit Werkzeugmaschinen für Metallbearbeitung**

Pkt. 34.1.7 Werden wegfliegende Späne nicht durch besondere Einrichtungen aufgefangen, sind Schutzschilder so anzubringen, daß auch Vorübergehende oder an benachbarter Maschinen Arbeitende nicht gefährdet werden. Der an der Maschine Arbeitende hat nötigenfalls eine Schutzbrille oder einen Schutzschirm zu benützen.

**A 40, Heft 36: Verhalten bei Arbeiten mit Schleif- und Poliermaschinen**

Pkt. 36.2.1 Augenschutz  
Beim Trockenschleifen müssen geeignete und gut passende Schutzbrillen getragen werden. An Schleifmaschinen sollen verstellbare, in Metallrahmen gefaßte Schutzscheiben, bestehend aus Sicherheitsglas und darunter einer gewöhnlichen Glasscheibe, angebracht sein ...

**A 40, Heft 40: Verhalten beim Schweißen, Schneiden und bei ähnlichen Arbeiten**

Pkt. 40.2.2.1 Schweißer und Helfer, unter Umständen auch in der Umgebung Beschäftigte, z. B. Kranführer, haben geeignete Schutzbrillen oder Schutzschirme zu benützen. Die Schutzbrillen müssen seitlich geschlossen sein, die Schutzschirme müssen Seitenschutz haben.

Pkt. 40.2.2.2 Beim Entfernen der Schlacke mit Hammer und Drahtbürste sind Schutzbrillen oder Schutzschirme mit Klarsichtscheiben zu benützen.

**7. Verstöße gegen die Dienstvorschrift V 3 — Verkehrsvorschrift — der Österreichischen Bundesbahnen**

Pkt. 92, f)... In aufrechter Haltung darf er (Verschieber) nur dann in das Gleis und aus demselben treten, wenn die Fahrzeuge mindestens eine Wagenlänge voneinander entfernt sind, ansonsten nur in gebückter Stellung, wobei Kupplerhandgriffe zu benützen sind.

Pkt. 92, g) Fahrzeuge mit fehlender oder schadhafter Zug- und Stoßvorrichtung dürfen nur bei Stillstand gekuppelt werden.

Pkt. 92, j) Fahrzeuge, an die angefahren wird, müssen durch Bremsmittel gegen Entrollen gesichert sein.

Pkt. 133, h) Das Verbinden und Lösen von Steuerstromkupplungen zwischen Fahrzeugen darf nur bei gesenkten Stromabnehmern erfolgen.

## **VIII. Verzeichnis der in den vorangehenden Berichten nicht angeführten Gesetze und Verordnungen, welche die Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates betreffen**

In der nachfolgenden Zusammenstellung werden die im Berichtsjahr in Kraft getretenen Gesetze und Verordnungen sowie einschlägigen Kundmachungen und Erlässe angeführt, die für den Wirkungskreis und die Aufgaben des Verkehrs-Arbeitsinspektorates von Bedeutung sind.

### **1. Gesetze und Verordnungen verlautbart im Bundesgesetzblatt**

#### **Technischer Arbeitsschutz**

Verordnung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 23. Jänner 1969, BGBl. Nr. 81/1969, über die Verbindlicherklärung von ÖNORMen für Schleifkörper.

Bundesgesetz vom 22. Mai 1969, BGBl. Nr. 209/1969, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 neuerlich abgeändert und ergänzt wird (3. Straßenverkehrsordnungsnovelle — 3. StVO.-Novelle).

Bundesgesetz vom 11. Juni 1969, BGBl. Nr. 227/1969, über Maßnahmen zum Schutz des Lebens oder der Gesundheit von Menschen einschließlich ihrer Nachkommenschaft vor Schäden durch ionisierende Strahlen (Strahlenschutzgesetz).

Verordnung des Bundesministeriums für Bauten und Technik vom 1. Juli 1969, BGBl. Nr. 263/1969, betreffend die Abänderung und Ergänzung der 2. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz (3. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz).

Verordnung der Bundesminister für soziale Verwaltung und für Handel, Gewerbe und Industrie vom 21. Juli 1969, BGBl. Nr. 305/1969, über den Schutz der Dienstnehmer und der Nachbarschaft beim Betrieb von Kälteanlagen (Kälteanlagenverordnung).

Verordnung des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie vom 16. September 1969, BGBl. Nr. 340/1969, mit der die Straßenverkehrszeichenverordnung ergänzt wird.

#### **Verwendungsschutz**

Bundesgesetz vom 10. Dezember 1968, BGBl. Nr. 17/1969, mit dem das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz abgeändert wird (23. Novelle zum Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz).

Bundesgesetz vom 13. Februar 1969, BGBl. Nr. 103/1969, mit dem das Bundesgesetz über die Beschäftigung von Kindern und Jugendlichen abgeändert wird.

Bundesgesetz vom 26. März 1969, BGBl. Nr. 142/1969, über die Berufsausbildung von Lehrlingen (Berufsausbildungsgesetz).

Bundesgesetz vom 25. Juni 1969, BGBl. Nr. 237/1969, über die Nacharbeit der Frauen.

Verordnung des Bundesministers für soziale Verwaltung vom 30. September 1969, BGBl. Nr. 358/1969, mit der die 1. Verordnung zum Bazillenausscheidergesetz, BGBl. Nr. 128/1946, neuerlich abgeändert wird (4. Verordnung zum Bazillenausscheidergesetz).

Bundesgesetz vom 27. November 1969, BGBl. Nr. 446/1969, mit dem das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz abgeändert wird (24. Novelle zum Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz).

Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 461/1969, über die Regelung der Arbeitszeit (Arbeitszeitgesetz).

Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 462/1969, mit dem Arbeitszeitvorschriften abgeändert und ergänzt werden.

Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 464/1969, mit dem das Vertragsbedienstengesetz 1968 neuerlich abgeändert wird (16. Vertragsbedienstengesetz-Novelle).

## Allgemein

Bundesgesetz vom 11. Dezember 1968, BGBI. Nr. 24/1969, mit dem das Beamten-Kranken- und Unfallversicherungsgesetz abgeändert wird (2. Novelle zum Beamten-Kranken- und Unfallversicherungsgesetz).

Bundesgesetz vom 6. März 1969, BGBI. Nr. 137/1969, über die Bildung des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz).

Bundesgesetz vom 27. März 1969, BGBI. Nr. 148/1969, mit dem die Dienstpragmatik abgeändert wird (Dienstpragmatik-Novelle 1969).

Kundmachung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen vom 27. Mai 1969, BGBI. Nr. 169/1969, mit der die Bundesbahn-Besoldungsordnung 1963 neuerlich abgeändert wird (8. Novelle der Bundesbahn-Besoldungsordnung 1963).

Kundmachung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen vom 27. Mai 1969, BGBI. Nr. 170/1969, mit der die Bundesbahn-Dienst- und Lohnordnung neuerlich abgeändert wird (12. Novelle der Bundesbahn-Dienst- und Lohnordnung).

Bundesgesetz vom 21. Mai 1969, BGBI. Nr. 198/1969, mit dem das Gehaltsgesetz 1956 neuerlich geändert wird (19. Gehaltsgesetznovelle).

Bundesgesetz vom 21. Mai 1969, BGBI. Nr. 199/1969, mit dem das Vertragsbediensteten gesetz 1948 neuerlich geändert wird (15. Vertragsbedienstetengesetz-Novelle).

Verordnung der Bundesregierung vom 4. November 1969, BGBI. Nr. 377/1969, über die Regelung der Zuständigkeiten in Dienstrechtsangelegenheiten (Dienstrechtsverfahrensverordnung 1969 — DVV 1969).

## 2. Dienstanweisungen, verlautbart im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen

1. Stück (10) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 24. Berichtigung.  
(12) Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift (ZSV); 20. Berichtigung.
2. Stück (23) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 25. Berichtigung.
3. Stück (33) DV V 3 „Verkehrsvorschrift“; 4. Berichtigung.  
(34) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 26. Berichtigung.  
(35) DV V 28 „Verkehrsvorschrift für den Dienst in Geschäftsführerbahnhöfen“; 3. Berichtigung.
4. Stück (41) DV V 2 „Signalvorschrift“; 3. Berichtigung.  
(42) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 27. Berichtigung.  
(43) Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift (ZSV); 21. Berichtigung.
5. Stück (47) Einführung der DV A 40 „Vorläufige Unfallverhütungsvorschrift“.  
(52) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 28. Berichtigung.  
(53) Aufstellung von Automaten zur Abgabe alkoholfreier Kalt- und Heißgetränke sowie von Suppe und Milch in ÖBB-Dienststellen.  
(55) Neuauflage des DB 832/1 (frühere Bezeichnung DB 802) — Angaben über die wichtigsten Güterwagenbauarten (normalspurige Wagen).
6. Stück (71) Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift (ZSV); 22. Berichtigung.
7. Stück (79) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 29. Berichtigung.
9. Stück (109) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 30. Berichtigung.  
(116) Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift (ZSV); 23. Berichtigung.
10. Stück (121) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 31. Berichtigung.  
(126) DB 836/21 „Bedienung der Heizung in Reisezugwagen fremder Bahnverwaltungen“, Ausgabe 1969; Einführung.

11. Stück (129) Erlaubnis zum Betreten von Anlagen und Fahrbetriebsmitteln der Österreichischen Bundesbahnen sowie zur Mitfahrt in oder auf Fahrbetriebsmitteln.  
 (138) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 32. Berichtigung.
12. Stück (148) Geschäftsordnung und Geschäftsverteilung der Generaldirektion; Neufassung.  
 (151) Einführung der 43-Stunden-Woche bei den Österreichischen Bundesbahnen.  
 (160) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 33. Berichtigung.  
 (164) Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift (ZSV); 24. Berichtigung.

### **3. Dienstanweisungen, verlautbart in den Amtsblättern der Post- und Telegraphendirektionen**

#### **Steiermark**

Nr. 5 (12) Büromaschinen und Maschinen für den Postbetriebsdienst; grundlegende Bestimmungen.

Nr. 8 (23) Stahlruten; Beteiligung von Postbediensteten; grundsätzliche Weisungen.

### **4. Gesetze und Verordnungen der Bundesländer**

#### **Kärnten**

Gesetz vom 30. Juni 1969, LGBI. Nr. 48/1969, mit dem eine Bauordnung für das Land Kärnten erlassen wird (Kärntner Bauordnung).

Gesetz vom 1. Juli 1969, LGBI. Nr. 47/1969, über elektrische Leitungs- und Stromerzeugungsanlagen (Kärntner Elektrizitätsgesetz).

Kundmachung der Landesregierung vom 3. September 1969, Zl. Verf.-643/1/1969, LGBI. Nr. 64/1969 über die Wiederverlautbarung des Mutterschutz-Landesgesetzes.

Verordnung der Landesregierung vom 16. Dezember 1969, Zl. Verf.-97/9/1969, LGBI. Nr. 85/1969, mit der Bauvorschriften erlassen werden (Kärntner Bauvorschriften).

#### **Niederösterreich**

Gesetz vom 28. November 1968, LGBI. Nr. 124/1969, mit dem das niederösterreichische Mutterschutz-Landesgesetz abgeändert wird.

Gesetz vom 13. Dezember 1968, LGBI. Nr. 166/1969, mit dem eine Bauordnung für Niederösterreich erlassen wird (NÖ Bauordnung).

Gesetz vom 19. Juli 1969, LGBI. Nr. 366/1969, über die örtliche Feuerpolizei und das Feuerwehrwesen (NÖ. Feuerpolizei- und Feuerwehrwesengesetz 1970 — NÖ FFG.).

#### **Oberösterreich**

Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 23. Dezember 1968, LGBI. Nr. 1/1969, womit die Verordnung betreffend die Schifffahrt auf dem Attersee abgeändert wird.

Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 23. Dezember 1968, LGBI. Nr. 2/1969, womit die Verordnung betreffend die Schifffahrt auf dem Traunsee abgeändert wird.

Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 23. Dezember 1968, LGBI. Nr. 3/1969, womit die Verordnung betreffend die Schifffahrt auf dem Mondsee abgeändert wird.

Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 23. Dezember 1968, LGBI. Nr. 4/1969, womit die Verordnung betreffend die Schifffahrt auf dem im Bundesland Oberösterreich gelegenen Teil des St. Wolfgangsees (Abersees) abgeändert wird.

Kundmachung des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 27. Jänner 1969, LGBI. Nr. 5/1969, betreffend die Aufhebung des § 1 Abs. 5 dritter Satz und des § 5 Abs. 4 des zweiten Hauptstückes der Bauordnungsnovelle 1946 in der Fassung der Oö. Bauordnungsnovelle 1966 durch den Verfassungsgerichtshof.

### **Salzburg**

Gesetz vom 17. Dezember 1968, LGBI. Nr. 23/1969, mit dem eine Bestimmung des Salzburger Gasgesetzes abgeändert wird.

Gesetz vom 2. Juli 1969, LGBI. Nr. 86/1969, mit dem das Landeselektrizitätsgesetz 1959 neuerlich abgeändert wird.

Kundmachung der Salzburger Landesregierung vom 23. Oktober 1969, LGBI. Nr. 91/1969, über die Wiederverlautbarung des Landes-Elektrizitätsgesetzes 1959.

### **Tirol**

Gesetz vom 31. März 1969, LGBI. Nr. 21/1969, mit dem die Tiroler Landesbauordnung abgeändert wird.

Gesetz vom 31. März 1969, LGBI. Nr. 22/1969, mit dem die Bauordnung für die Landeshauptstadt Innsbruck abgeändert wird.

### **Wien**

Gesetz vom 21. Februar 1969, LGBI. Nr. 12/1969, womit die Dienst- und Betriebsvorschrift für den Fahr-, Verkehrs-, Revisions-, Werkstätten- und Bahnerhaltungsdienst der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe (Beilagen 27, 28 und 29 zum Gesetz vom 22. September 1951, LGBI. für Wien, Nr. 34, betreffend das Dienstrecht der Beamten der Stadt Wien) abgeändert wird.

Gesetz vom 11. Juli 1969, LGBI. Nr. 23/1969, mit dem das Wiener Feuerpolizeigesetz abgeändert wird.

Gesetz vom 24. Oktober 1969, LGBI. Nr. 40/1969, mit dem das Wiener Garagengesetz abgeändert wird (Garagengesetznovelle 1969).

## IX. Tabellen

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des gesetzlichen Dienstnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Betriebs- gruppe	Näherte Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Personalstände			
		Dienstnehmer					Gesamtzahl der Betriebe	Männer	Frauen	Jugendliche (Lehrlinge)	Gesamtzahl der Dienstnehmer
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
A	<b>Eisenbahnen</b>										
I	<b>Öffentliche Eisenbahnen</b>										
1	<b>Haupt- und Nebenbahnen</b>										
1.1	<b>Österreichische Bundesbahnen</b>										
1.1.a	<b>Allgemeine Verwaltung</b>										
	Generaldirektion <sup>1)</sup>										
	Generalsekretariat . . . . .	—	2	1	—	—	3	23	11	—	34
	Erfolgprüfer . . . . .	4	1	—	—	—	5	14	2	—	16
	Personal- u. Sozialverwaltung . . . . .	—	—	—	1	—	1	63	13	—	76
	Betriebsdirektion . . . . .	—	2	—	1	—	3	110	26	—	136
	Finanzielle Direktion . . . . .	—	1	1	—	—	2	38	15	—	53
	Kommerzielle Direktion . . . . .	—	—	1	1	—	2	92	27	—	119
	Maschinendirektion . . . . .	—	—	—	1	—	1	69	12	—	81
	Baudirektion . . . . .	—	—	1	1	—	2	123	18	—	141
	Beschaffungsdienst . . . . .	—	1	—	—	—	1	5	4	—	9
	Elektrodienst . . . . .	—	1	1	—	—	2	23	13	—	36
	Kraftwagendienst . . . . .	—	—	—	1	—	1	36	14	—	50
	Summe: . . . . .	4	8	5	6	—	23	596	155	—	751
	Ämter — Zentralstellen										
	Zentrale Personalstelle . . . . .	2	—	1	1	—	4	254	275	—	529
	Pensionsstelle . . . . .	—	—	—	1	—	1	99	47	—	146
	Zentralstelle für signal- und fernmeldetechnische Angelegenheiten . . . . .	—	5	1	—	—	6	61	5	—	66
	Zentrale Rechnungsstelle . . . . .	—	—	—	1	—	1	226	43	—	269
	Zentrale Reklamations- und Ausforschungsstelle . . . . .	—	—	—	—	1	1	41	10	—	51
	Verkehrseinnahmenamt . . . . .	—	1	1	—	1	3	630	130	—	760
	Hauptwagenamt . . . . .	—	—	—	1	—	1	72	—	—	72
	Zentralstelle für maschinen-technische Konstruktionen und Werkstättenbetriebe . . . . .	1	—	1	—	—	2	45	4	—	49
	Zentralstelle für Großbauvorhaben . . . . .	—	—	2	—	—	2	51	5	—	56
	Zentralstelle für Materialbeschaffung und Materialverwaltung einschl. Druckerei	—	1	1	2	—	4	188	28	—	216
	Starkstromtechnische Zentralstelle . . . . .	4	1	1	—	—	6	56	4	—	60
	Kraftwerk Zentralstelle . . . . .	—	—	—	1	—	1	62	6	—	68
	Zentralschule . . . . .	2	2	—	—	—	4	17	4	—	21
	Bundesbahndirektion Wien . . .	—	—	—	—	1	1	431	130	—	561
	Bundesbahndirektion Linz . . .	—	—	—	1	—	1	283	88	—	371
	Bundesbahndirektion Innsbruck . . .	—	—	—	1	—	1	179	53	—	232
	Bundesbahndirektion Villach . . .	—	—	1	1	—	2	308	63	—	371
	Summe: . . . . .	9	10	9	11	2	41	3.003	895	—	3.898
	Summe Allg. Verwaltung: . . . . .	13	18	14	17	2	64	3.599	1.050	—	4.649

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspizorat zur Wahrnehmung des gesetzlichen Dienstnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Betriebs- gruppe	Nähtere Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Personalstände			
		Dienstnehmer					Gesamtzahl der Betriebe	Männer	Frauen	Jugendliche (Lehrlinge)	Gesamtzahl der Dienstnehmer
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.1.b	<b>Bahnhof- und Zugbegleitdienst</b>										
	Bahnhöfe . . . . .	172	397	102	72	6	749	27.610	1.825	—	29.435
	Lade- und Haltestellen . . . . .	126	6	—	—	—	132	192	23	—	215
	Haltestellen, Betriebsausweichen . . . . .	64	6	—	—	—	70	89	62	—	151
	Summe Bf. u. Zugbegl. Dienst . . . . .	<b>362</b>	<b>409</b>	<b>102</b>	<b>72</b>	<b>6</b>	<b>951</b>	<b>27.891</b>	<b>1.910</b>	—	<b>29.801</b>
1.1.c	<b>Sicherungsdienst</b>										
	Signalstreckenleitungen . . . . .	—	—	2	2	—	4	255	7	—	262
	Signalwerkstätte einschließlich Bauzüge und Bautrupps . . . . .	25	9	3	4	—	41	785	23	26	834
	Signal-Erhaltungsbezirke mit Erhaltungsstellen <sup>2)</sup> . . . . .	64	56	—	—	—	120	659	20	—	679
	Summe Sicherungsdienst . . . . .	<b>89</b>	<b>65</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	—	<b>165</b>	<b>1.699</b>	<b>50</b>	<b>26</b>	<b>1.775</b>
1.1.d	<b>Fernmeldedienst</b>										
	Fernmeldestreckenleitungen <sup>3)</sup> . . . . .	—	3	4	1	—	8	230	55	—	285
	Fernmeldewerkstätten und Bauzüge . . . . .	—	15	8	3	—	26	401	6	25	432
	Fernmelde-Erhaltungsbezirke mit Erhaltungsstellen <sup>4)</sup> . . . . .	91	32	1	—	—	124	390	28	—	418
	Summe Fernmeldedienst . . . . .	<b>91</b>	<b>50</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	—	<b>158</b>	<b>1.021</b>	<b>89</b>	<b>25</b>	<b>1.135</b>
1.1.e	<b>Bau- und Bahnerhaltungsdienst</b>										
	Bauleitungen . . . . .	—	4	—	—	—	4	91	2	—	93
	Streckenleitungen . . . . .	—	7	25	—	—	32	700	54	—	754
	Bahnmeister . . . . .	—	3	134	62	—	199	7.723	259	—	7.982
	Hochbaubahnmeister . . . . .	—	—	5	6	—	11	596	43	—	639
	Brückenmeister . . . . .	—	1	13	—	—	14	397	1	—	398
	Lehnenbahnmeister . . . . .	—	—	—	1	—	1	79	—	—	79
	Bauzüge . . . . .	—	—	—	7	—	7	511	7	—	518
	Block- und Schrankenposten, Halte- und Ladestellen <sup>5)</sup> . . . . .	512	13	—	—	—	525	1.676	75	—	1.751
	Schwellen- und Oberbaustofflager . . . . .	—	3	1	2	—	6	215	5	—	220
	Summe Bau- u. Bahnerh.-Dienst	<b>512</b>	<b>31</b>	<b>178</b>	<b>78</b>	—	<b>799</b>	<b>11.988</b>	<b>446</b>	—	<b>12.434</b>

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des gesetzlichen Dienstnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Betriebs- gruppe	Nähtere Bezeichnung der Betriebe, Dienst- stellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Personalstände			
		Dienstnehmer					Gesamt- zahl der Betriebe	Männer	Frauen	Jugend- liche (Lehr- linge)	Gesamt- zahl der Dienst- nehmer
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.1.f	<b>Maschinendienst</b> Zugförderungsleitungen einschließlich Betriebs-, Wagen- und Lehrwerkstätten . . . Zugförderungsstellen einschließlich Betriebs- und Wagenwerkstätten . . . . . Lokomotivstellen . . . . . Entseuchungs-, Umkehr- und Wagenmeisterstellen <sup>9)</sup> . . . . . Hauptwerkstätten . . . . . Nebenwerkstätte Jedlersdorf <sup>9)</sup> Lehrwerkstätten in den Hauptwerkstätten und Lehrlingsheime . . . . . Wolfgangseeschiffahrt <sup>9)</sup> . . . . . Bodenseeschiffahrt <sup>9)</sup> . . . . .	—	2	1	8	8	19	8.169	256	221	8.646
		—	1	3	27	—	31	3.985	142	—	4.127
		—	1	3	1	—	5	136	3	—	139
		94	63	8	—	—	165	5.593	188	—	5.781
		—	—	—	—	6	6	833	14	—	847
		—	—	—	—	1	1	—	—	—	—
		—	—	1	8	—	9	38	—	480	518
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Maschinendienst . . . . .	94	67	16	44	15	236	18.754	603	701	20.058
1.1.g	<b>Beschaffungsdienst</b> Materialmagazine . . . . . Materialnebenlager <sup>9)</sup> . . . . .	—	—	—	6	—	6	576	47	—	623
		—	1	—	2	—	3	130	3	—	133
	Summe Beschaffungsdienst . . . . .	—	1	—	8	—	9	706	50	—	756
1.1.h	<b>Elektrodienst</b> Elektrostreckenleitungen . . . . . Elektromeister mit Neben- stellen einschließlich 50 Hz-Kraftwerke . . . . . Fahrleitungsmaster . . . . . Unterwerke . . . . . Fahrleitungskuppelstellen und Zugvorheizanlagen <sup>9)</sup> . . . . Elektrozentralwerkstätten (einschließlich Lehrwerk- stätte) . . . . . Gaswerkstätte . . . . . Kraftwerkssleitung Innsbruck <sup>10)</sup> . . . . . Kraft- und Umformerwerke . . . . .	—	—	4	—	—	4	130	11	—	141
		5	30	4	—	—	39	477	14	—	491
		—	42	2	—	—	44	643	24	—	667
		25	—	—	—	—	25	95	5	—	100
		23	—	—	—	—	23	—	—	—	—
		—	—	—	4	—	4	213	7	44	264
		—	1	—	—	—	1	14	1	—	15
		—	3	1	1	—	6	94	9	—	103
		—	—	8	—	—	8	174	10	—	184
	Summe: Elektrodienst . . . . .	54	76	19	5	—	154	1.840	81	44	1.965

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspizorat zur Wahrnehmung des gesetzlichen  
Dienstnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Betriebs- gruppe	Nähtere Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Personalstände			
		Dienstnehmer					Gesamtzahl der Betriebe	Männer	Frauen	Jugendliche (Lehrlinge)	Gesamtzahl der Dienstnehmer
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.1.i	<b>Elektrifizierungsbau</b> dienst										
	Elektrobauleitungen . . . . .	—	2	—	—	—	2	21	5	—	26
	Losbauführungen . . . . .	19	8	—	—	—	27	107	8	—	115
	Summe Elektrifizierungsbau- dienst . . . . .	19	10	—	—	—	29	128	13	—	141
	Summe Österr. Bundesbahnen <sup>2)</sup> . . . . .	1.234	727	347	234	23	2.565	67.626	4.292	796	72.714
1.2	<b>Schlaf- und Speisewagen- unternehmen</b> . . . . .	—	3	—	2	—	5	295	5	—	300
1.3	<b>Bahnen im Privatbetrieb</b> <sup>1)</sup>										
	Achenseebahn . . . . .	2	1	—	—	—	3	9	1	—	10
	Bürmoos-Trimmelkam N. . . . .	3	2	—	—	—	5	15	2	—	17
	Gmunden-Traundorf— Vorchdorf-Eggenberg N. . . . .	4	—	—	—	—	4	8	—	—	8
	Graz—Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft . . . . .	6	12	4	5	—	27	908	57	—	965
	Höhenbahn Schoberboden— Reißeck Seenplateau N. . . . .	1	1	—	—	—	2	9	—	—	9
	Lambach—Haag am Hausruck N. . . . .	7	2	—	—	—	9	24	3	—	27
	Lambach—Vorchdorf- Eggenberg N. . . . .	4	2	—	—	—	6	20	2	—	22
	Linzer Lokalbahn N. . . . .	6	6	1	—	—	13	101	5	—	106
	Mixnitz-Bärenschütz- klamm—St. Erhard N. . . . .	2	3	—	—	—	5	23	1	—	24
	Montafonerbahn N. . . . .	3	2	1	—	—	6	57	1	3	61
	Neumarkt-Kallham— Waizenkirchen, Niederspaching—Peuerbach N. . . . .	4	2	—	—	—	6	26	1	—	27
	Neusiedlerseebahn N. . . . .	7	1	1	—	—	9	62	—	—	62
	Payerbach Lokalbahn— Hirschwang N. . . . .	3	1	—	—	—	4	20	—	—	20
	Raab—Ödenburg— Ebenfurter Eisenbahn . . . . .	2	4	1	—	—	7	74	3	—	77
	Salzburger Stadtwerke-Ver- kehrsbetriebe/Lokalbahn N. . . . .	3	5	2	—	—	10	122	6	—	128
	Steiermärkische Landes- bahnen . . . . .	24	15	7	—	—	46	347	24	11	382
	Stubaitalbahn N. . . . .	5	4	—	—	—	9	45	—	—	45
	Vöcklamarkt Lokalbahn— Attersee N. . . . .	3	3	—	—	—	6	18	2	—	20
	Wiener Lokalbahnen N. . . . .	9	6	3	1	—	19	212	34	—	246
	Zillertalbahn N. . . . .	10	4	2	—	—	16	128	10	—	138
	Summe Bahnen im Privatbetrieb <sup>2)</sup> . . .	108	76	22	6	—	212	2.228	152	14	2.394
	Summe Haupt- und Nebenbahnen <sup>2)</sup> . . .	1.342	806	369	242	23	2.782	70.149	4.449	810	75.408

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des gesetzlichen Dienstnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Betriebs- gruppe	Nähtere Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Personalstände			
		Dienstnehmer					Gesamtzahl der Betriebe	Männer	Frauen	Jugendliche (Lehrlinge)	Gesamtzahl der Dienstnehmer
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2	<b>Straßenbahnen</b>										
2.1	<b>Normalspur</b>										
	Grazer Stadtwerke AG — Verkehrsbetriebe . . . . .	— 4	2 1	3 —	4 —	—	9 5	667 15	54 2	—	721 17
	St. Pöltner Straßenbahn AG . . . . .	4	16	23	39	3	85	7.716	1.325	35	9.076
2.2	<b>Schmalspur</b>										
	Straßenbahn Ebelsberg — St. Florian . . . . .	4 1	— 1	— —	— —	— —	4 2	6 9	— —	— —	6 9
	Straßenbahn Gmunden . . . . .	1	—	—	—	—					
	Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG . . . . .	1	2	3	1	—	7	214	7	—	221
	Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn AG . . . . .	1	3	1	4	—	9	533	41	—	574
	Summe Normal u. Schmalspur	15	25	30	48	3	121	9.160	1.429	35	10.624
2.3	<b>Oberleitungs-Omnibusbetriebe <sup>2)</sup></b>										
	Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG . . . . .	3	1	1	—	—	5	49	1	—	50
	Stadtwerke Leoben — Verkehrsbetriebe . . . . .	4	1	—	—	—	5	20	3	—	23
	Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn AG . . . . .	1	2	1	2	—	6	208	15	—	223
	Mürztaler Verkehrsges. m. b. H., Kapfenberg . . . . .	1	4	1	—	—	6	60	12	—	72
	Salzburger Stadtwerke — Verkehrsbetriebe/Obus- und Kraftwagenlinien . . . . .	1	2	2	1	—	6	298	4	—	302
	Summe Oberleitungs-Omnibus-Betriebe . . . . .	10	10	5	3	—	28	635	35	—	670
	Summe Straßenbahnen <sup>2)</sup> . . . . .	25	35	35	51	3	149	9.795	1.464	35	11.294
3	<b>Seilbahnen</b>										
3.1	<b>Hauptseilbahnen</b>										
	Standseilbahnen . . . . .	2 12	9 69	2 14	— 1	—	13 96	135 1.106	8 105	—	143 1.211
	Seilschwebebahnen <sup>3)</sup> . . . . .										
	Summe Hauptseilbahnen . . . . .	14	78	16	1	—	109	1.241	113	—	1.354

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspizorat zur Wahrnehmung des gesetzlichen  
Dienstnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Betriebs- gruppe	Nähre Bezeichnung der Betriebe, Dienst- stellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Personalstände			
		Dienstnehmer					Gesamt- zahl der Betriebe	Männer	Frauen	Jugend- liche (Lehr- linge)	Gesamt- zahl der Dienst- nehmer
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
3.2	<b>Kleinseilbahnen</b>										
	Einsessellifte <sup>14)</sup> . . . . .	100	87	—	—	—	187	945	26	—	971
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen . . .	114	165	16	1	—	296	2.186	139	—	2.325
	Summe öffentliche Eisenbahnen	1.481	1.006	420	294	26	3.227	82.130	6.052	845	89.027
II	<b>Nicht öffentliche Eisenbahnen</b>										
1	<b>Anschlußbahnen</b>										
	Anschlußbahnen an die Haupt- und Nebenbahnen der ÖBB <sup>15)</sup> . . . . .	1.065	147	9	7	1	1.229	5.071	20	—	5.091
	Anschlußbahnen an die Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe . . . . .	72	8	1	—	—	81	233	—	—	233
	Summe Anschlußbahnen . . . . .	1.137	155	10	7	1	1.310	5.304	20	—	5.324
2	<b>Materialbahnen und Material- seilbahnen</b>										
	Materialbahnen . . . . .	5	8	—	—	—	13	94	1	—	95
	Materialseilbahnen <sup>16)</sup> . . . . .	23	6	—	—	—	29	95	1	—	96
	Summe Material- u. Materialseilbahnen	28	14	—	—	—	42	189	2	—	191
	Summe Nicht öffentl. Eisenbahnen . . .	1.165	169	10	7	1	1.352	5.493	22	—	5.515
	Summe Eisenbahnen . . . . .	2.646	1.175	430	301	27	4.579	87.623	6.074	845	94.542
B	<b>Kraftfahrbetriebe</b>										
I	<b>Österreichische Bundesbahnen</b>										
	Kraftwagenbetriebsleitungen . . .	—	—	—	11	—	11	1.619	53	—	1.672
	Kraftwagennebenstellen . . . . .	—	—	2	4	—	6	373	11	—	384
	Garagen, Autobusbahnhöfe, Einstellräume <sup>17)</sup> . . . . .	109	—	—	—	—	109	—	—	—	—
	Kraftwagenzentralwerkstätten . .	—	—	—	1	—	1	161	3	19	183
	Kraftwagenzentralmagazine . . .	—	—	1	—	—	1	23	1	—	24
	Summe Kraftfahrbetriebe d. ÖBB	109	—	3	16	—	128	2.176	68	19	2.263

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des gesetzlichen Dienstnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Betriebs- gruppe	Nähtere Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Personalstände			
		Dienstnehmer					Gesamtzahl der Betriebe	Männer	Frauen	Jugendliche (Lehrlinge)	Gesamtzahl der Dienstnehmer
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
II	<b>Bahnen im Privatbetrieb</b>										
	Achenseebahn . . . . .	2	1	—	—	—	3	8	—	—	8
	Graz—Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft . . . . .	5	3	1	2	—	11	206	4	—	210
	Steiermärkische Landesbahnen . . . . .	10	4	—	—	—	14	61	—	—	61
	Stern und Hafferl . . . . .	2	1	—	—	—	3	15	—	1	16
	Stubaitalbahn . . . . .	2	1	—	—	—	3	14	—	—	14
	Wiener Lokalbahnen . . . . .	—	1	2	—	—	3	51	5	—	56
	Zillertalbahn . . . . .	2	3	—	—	—	5	31	2	3	36
	Summe Bahnen im Privatbetrieb	23	14	3	2	—	42	386	11	4	401
III	<b>Straßenbahnen ")</b>										
	Grazer Stadtwerke AG — Verkehrsbetriebe . . . . .	—	—	2	1	—	3	192	—	—	192
	Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG . . . . .	—	1	1	1	—	3	78	2	1	81
	Stadtwerke Leoben — Verkehrsbetriebe . . . . .	2	1	1	—	—	4	25	5	1	31
	Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn AG . . . . .	—	2	1	2	—	5	271	18	—	289
	Salzburger Stadtwerke — Verkehrsbetriebe/Obus- und Kraftwagenlinien . . . . .	1	1	2	1	—	5	170	7	2	179
	Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe . . . . .	1	1	2	9	—	13	1.231	51	—	1.282
	Summe Straßenbahnen . . . . .	4	6	9	14	—	33	1.967	83	4	2.054
IV	<b>Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung</b>										
	Postautobetriebsleitungen (ohne Postgaragen) . . . . .	—	—	—	6	—	6	841	38	176	1.055
	Postgaragen . . . . . (Diesen Dienststellen sind 803 Außenstellen unterstellt)	—	23	45	17	—	85	3.707	126	—	3.833
	Postautohauptwerkstätte . . . . .	803	—	—	1	—	803	237	9	—	246
	Selbständige Postverkehrsbüros . . . . .	—	—	3	—	—	3	80	16	—	96
	Summe Österr. P. u. T. V. . . . .	803	23	48	24	—	898	4.865	189	176	5.230
	Summe Kraftfahrbetriebe . . . . .	939	43	63	56	—	1.101	9.394	351	203	9.948

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspizorat zur Wahrnehmung des gesetzlichen  
Dienstnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Betriebs- gruppe	Näherte Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Personalstände			
		Dienstnehmer					Gesamtzahl der Betriebe	Männer	Frauen	Jugendliche (Lehrlinge)	Gesamtzahl der Dienstnehmer
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
C	<b>Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung</b>										
I	<b>Verwaltungs- und Rechnungsdienst</b>										
	Direktion Graz . . . . .	—	—	—	1	—	1	222	140	—	362
	Direktion Innsbruck . . . . .	—	—	—	1	—	1	161	75	—	236
	Direktion Klagenfurt . . . . .	—	—	—	1	—	1	118	56	—	174
	Direktion Linz . . . . .	—	—	—	—	1	1	304	201	—	505
	Direktion Wien . . . . .	—	—	—	—	1	1	462	376	—	838
	Post- und Telegraphen- inspizorat Salzburg . . . . .	—	—	1	—	—	1	20	16	—	36
	Abrechnungs- und Prüfstelle . . . . .	—	—	—	1	—	1	99	121	—	220
	Fernsprechgebührenamt Wien . . . . .	—	—	—	1	—	1	172	195	—	367
	Summe Verw.- u. Rechnungsdienst	—	—	1	5	2	8	1.558	1.180	—	2.738
II	<b>Postdienst</b>										
	Post- und Telegraphenämter . . . . .	996	1.100	129	66	7	2.298	22.264	7.478	—	29.742
	Postzeugverwaltung einschließlich Post- und Telegraphenmuseum . . . . .	—	—	—	1	—	1	173	147	—	320
	Summe Postdienst . . . . .	996	1.100	129	67	7	2.299	22.437	7.625	—	30.062
III	<b>Fernmeldedienst</b>										
	Fernmeldetechnisches Zentralamt	—	—	—	1	—	1	119	45	—	164
	Fernmeldezentralbauleitung . . . . .	—	—	—	1	—	1	333	11	—	344
	Telegraphenzeugverwaltung . . . . .	—	—	—	1	—	1	277	64	—	341
	Fernamt Wien . . . . .	—	—	—	1	—	1	29	417	—	446
	Telegraphenzentralstation Wien . . . . .	—	—	—	1	—	1	142	247	—	389
	Rundfunkämter . . . . .	—	1	2	2	—	5	118	182	—	300
	Fernmeldemonteurschulen . . . . .	—	—	—	1	1	2	162	46	757	965
	Telegraphenbauämter und Kabelbauamt Wien . . . . .	—	—	—	6	7	13	6.938	497	—	7.435
	(Diesen Dienststellen sind 561 Bautrupps unterstellt) . . . . .	—	561	—	—	—	561				
	Fernmeldebetriebsämter und Fernsprechbetriebsamt Wien . . . . .	—	—	—	1	6	7	4.124	1.890	—	6.014
	(Diesen Dienststellen sind 265 Außenstellen unterstellt) . . . . .	—	169	74	22	—	265				
	Unbesetzte Außenstellen <sup>19)</sup> . . . . .	1.581	—	—	—	—	1.581	—	—	—	—
	Summe Fernmeldedienst . . . . .	1.581	731	76	37	14	2.430	12.242	3.399	757	16.398
	Summe Österr. Post- u. T.-Verwaltung <sup>20)</sup> . . .	2.577	1.831	206	109	23	4.746	36.237	12.204	757	49.198

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des gesetzlichen Dienstnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe**

Betriebsgruppe	Nähtere Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Personalstände			
		Dienstnehmer					Gesamtzahl der Betriebe	Männer	Frauen	Jugendliche (Lehrlinge)	Gesamtzahl der Dienstnehmer
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
D	<b>Radio Austria AG <sup>20)</sup> . . . . .</b>	—	—	2	1	—	3	213	82	—	295
E	<b>Schiffahrt</b>										
I	<b>Flußschiffahrt</b>										
1	<b>Schiffsbetriebe</b>										
	Schiffe mit eigenem Antrieb . . .	82	31	7	—	—	120	1.228	24	23	1.275
	Schiffe ohne eigenen Antrieb . . .	302	—	—	—	—	302	—	—	—	—
	Schwimmende Geräte . . . . .	18	7	2	—	—	27	126	—	—	126
	Rollfähren . . . . .	4	8	—	—	—	12	63	—	—	63
	Überfuhren . . . . .	42	—	—	—	—	42	62	—	—	62
2	<b>Landbetriebe</b>										
	Lager und Umschlagplätze . . . . .	2	4	1	3	—	10	482	2	—	484
	Werkstätten . . . . .	1	2	1	7	—	11	657	42	—	699
	Regiebetriebe . . . . .	2	2	1	1	—	6	308	43	5	356
	Summe Flußschiffahrt . . . . .	453	54	12	11	—	530	2.926	111	28	3.065
II	<b>Seenschiffahrt</b>										
1	<b>Schiffsbetriebe <sup>21)</sup> . . . . .</b>	244	16	—	—	—	260	368	6	—	374
2	<b>Landbetriebe <sup>21)</sup> . . . . .</b>	14	2	—	—	—	16	73	2	—	75
	Summe Seenschiffahrt . . . . .	258	18	—	—	—	276	441	8	—	449
	Summe Schiffahrt . . . . .	711	72	12	11	—	806	3.367	119	28	3.514
F	<b>Luftfahrt</b>										
I	<b>Zivilflugplätze . . . . .</b>	11	—	6	—	1	18	853	281	6	1.140
II	<b>Luftbeförderungsunternehmen einschließlich Agrarflugunternehmen . . . . .</b>	21	16	1	3	—	41	746	255	12	1.013
III	<b>Zivilluftfahrerschulen . . . . .</b>	11	3	—	—	—	14	30	11	—	41
IV	<b>Luftfahrzeugbetankungsdienst . . .</b>	6	5	—	—	—	11	59	1	—	60
	Summe Luftfahrt . . . . .	49	24	7	3	1	84	1.688	548	18	2.254
	<b>Gesamtsumme A—F . . .</b>	<b>6.922</b>	<b>3.145</b>	<b>720</b>	<b>481</b>	<b>51</b>	<b>11.319</b>	<b>138.522</b>	<b>19.378</b>	<b>1.851</b>	<b>159.751</b>

**Zusammenfassung**

Betriebs- gruppe	Nähtere Bezeichnung der Betriebe, Dienst- stellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Personalstände			
		Dienstnehmer					Gesamt- zahl der Betriebe	Männer	Frauen	Lehr- linge	Gesamt- zahl der Dienst- nehmer
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
A	Eisenbahnen <sup>1)</sup> <sup>2)</sup> . . . . .	2.646	1.175	430	301	27	4.579	87.623	6.074	845	94.542
B	Kraftfahrbetriebe <sup>2)</sup> . . . . .	939	43	63	56	—	1.101	9.394	351	203	9.948
C	Österr. Post- und Telegraphen- verwaltung <sup>2)</sup> . . . . .	2.577	1.831	206	109	23	4.746	36.237	12.204	757	49.198
D	Radio Austria AG . . . . .	—	—	2	1	—	—	3	213	—	295
E	Schiffahrt <sup>3)</sup> . . . . .	711	72	12	11	—	806	3.367	119	28	3.514
F	Luftfahrt . . . . .	49	24	7	3	1	84	1.688	548	18	2.254
Insgesamt: . . . . .		<b>6.922</b>	<b>3.145</b>	<b>720</b>	<b>481</b>	<b>51</b>	<b>11.319</b>	<b>138.522</b>	<b>19.378</b>	<b>1.851</b>	<b>159.751</b>

<sup>1)</sup> Die Geschäftsordnung und Geschäftsverteilung der Generaldirektion der ÖBB wurde am 20. 12. 1969 im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der ÖBB, 12. Stück, bekanntgegeben. Es wird daher die ursprüngliche Gliederung angeführt. Siehe auch Abschnitt X, Beilage 3.

- <sup>2)</sup> Erhaltungsstellen sind nachgeordnete Stellen des sicherungstechnischen Streckenpersonals.
- <sup>3)</sup> In der Spalte 4 und 5 sind die vier Fernschreibstellen der einzelnen BB-Direktionen enthalten.
- <sup>4)</sup> Erhaltungsstellen sind nachgeordnete Stellen des fernmeldetechnischen Streckenpersonals.
- <sup>5)</sup> Sind jene Haltestellen, Halte- und Ladestellen, die mit Bediensteten von Streckenleitungen besetzt sind.
- <sup>6)</sup> Die Dienstnehmer und Lehrlinge werden bei der jeweiligen Zugförderungsleitung oder Zugförderungsstelle bzw. beim jeweiligen Fahrleitungsmeister geführt.
- <sup>7)</sup> Nebenwerkstätte Jedlersdorf gehört zu der Hauptwerkstätte Floridsdorf.
- <sup>8)</sup> Die ÖBB-Schiffahrt am Boden- und Wolfgangsee wird unter Schiffahrt geführt.
- <sup>9)</sup> Nebenlager der Materialmagazine.
- <sup>10)</sup> Ausschließlich der Dienstnehmer der von den ÖBB betriebenen Seilbahn Enzingerboden—Weißsee.
- <sup>11)</sup> Nebenbahnen werden mit „N“ bezeichnet.
- <sup>12)</sup> Im Sinne von § 5 (2) des Eisenbahngesetzes 1957.
- <sup>13)</sup> Einschließlich der von den ÖBB betriebenen Seilbahn Enzingerboden—Weißsee.
- <sup>14)</sup> Einschließlich der Dienstnehmer des Sesselliftes Kalkwerk Steyerling (VÖEST).
- <sup>15)</sup> Einschließlich Anschlußbahnen mit beschränkt öffentlichem Verkehr.
- <sup>16)</sup> Gemäß §§ 8 und 9 des Eisenbahngesetzes 1957.
- <sup>17)</sup> Dienstnehmer werden bei den Kraftwagenbetriebsleitungen bzw. deren Nebenstellen geführt.
- <sup>18)</sup> Im Sinne des § 5 des Eisenbahngesetzes 1957.
- <sup>19)</sup> Wie Kleinteilämter und Koaxialverstärkeranlagen.
- <sup>20)</sup> Hilfsbetrieb der Österr. Post- und Telegraphenverwaltung (gemäß § 1 (2) des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes).
- <sup>21)</sup> Einschließlich der ÖBB-Schiffahrt am Boden- und Wolfgangsee.
- <sup>22)</sup> Die Personalstände des Kraftfahrdienstes der Eisenbahnen sowie der Österr. Post- und Telegraphenverwaltung sind in der Spalte 2 unter Kraftfahrbetriebe angeführt.

**Besuchte Betriebe, Dienststellen, diesen nachgeordnete örtlich getrennte Stellen, deren Dienstnehmerstand sowie Anzahl der durchgeführten Inspektionen**

Betriebsgruppe	Nähere Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen	Zahl der besuchten Betriebe	Hievon waren mit					Anzahl der Dienstnehmer				Hievon			
			Dienstnehmer					Männer	Frauen	Jugendliche (Lehrlinge)	Gesamtzahl der Dienstnehmer	Gesamtzahl der durchgeführten Inspektionen	Einmalig inspizierte Betriebe	Mehrmalig inspizierte Betriebe	
			0—4	5—19	20—49	50—99	500 und mehr								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
A	<b>Eisenbahnen</b>														
I	<b>Öffentliche Eisenbahnen</b>														
1	<b>Haupt- und Nebenbahnen</b>														
1.1	<b>Österr. Bundesbahnen</b>														
1.1.a	Allgemeine Verwaltung .	20	2	—	4	12	2	2.958	614	—	3.572	21	19	1	
1.1.b	Bahnhof- u. Zugbegleitdienst	586	192	215	82	88	9	24.871	1.223	—	26.094	633	539	47	
1.1.c	Sicherungsdienst . . . . .	115	60	50	1	4	—	1.449	52	35	1.536	116	114	1	
1.1.d	Fernmeldedienst . . . . .	115	91	21	1	2	—	651	40	—	691	117	113	2	
1.1.e	Bau- und Bahn- erhaltungsdienst . . . . .	319	146	31	88	54	—	6.898	168	—	7.066	319	319	—	
1.1.f	Maschinendienst . . . . .	190	69	48	16	42	15	18.608	541	700 <sup>1)</sup>	19.849 <sup>2)</sup>	193	187	3	
1.1.g	Beschaffungsdienst . . . . .	9	—	1	—	8	—	701	48	—	749	11	7	2	
1.1.h	Elektrodienst . . . . .	126	41	64	18	3	—	1.534	57	38	1.629	129	123	3	
1.1.i	Elektrifizierungs- baudienst . . . . .	14	7	7	—	—	—	77	3	—	80	14	14	—	
	Summe Österr. Bundesbahn.	1.494	608	437	210	213	26	57.747	2.746	773	61.266	1.553	1.435	59	
1.2	<b>Schlaf- und Speisewagen- unternehmen . . . . .</b>		1	—	—	1	—	—	22	—	—	22	1	1	—
1.3	<b>Bahnen im Privatbetrieb</b>		87	47	20	15	5	—	1.382	39	—	1.421	89	85	2
	Summe Haupt- u. Nebenb.	1.582	655	457	226	218	26	59.151	2.785	773	62.709	1.643	1.521	61	
2	<b>Straßenbahnen</b>														
2.1	Normal- und Schmalspur- straßenbahnen . . . . .	61	2	12	17	30	—	4.538	739	—	5.277	61	61	—	
2.2	Oberleitungs- Omnibusbetriebe . . . . .	22	9	6	4	3	—	575	23	—	598	22	22	—	
	Summe Straßenbahnen . . .	83	11	18	21	33	—	5.113	762	—	5.875	83	83	—	
3	<b>Haupt-, Kleinseilbahnen</b>														
3.1	Hauptseilbahnen . . . . .	42	10	30	1	1	—	384	31	—	415	43	41	1	
3.2	Kleinseilbahnen . . . . .	86	45	41	—	—	—	384	12	—	396	87	85	1	
	Summe Haupt- u. Kleinseilbahnen . . .	128	55	71	1	1	—	768	43	—	811	130	126	2	
	Summe öffentl. Eisenbahnen	1.793	721	546	248	252	26	65.032	3.590	773	69.395	1.856	1.730	63	
II	<b>Nicht öffentl. Eisenbahnen</b>														
1	Anschlußbahnen <sup>3)</sup> . . . . .	635	570	58	4	2	1	2.070	3	—	2.073	641	629	6	
2	Materialbahnen, Materialseilbahnen . . . . .	11	7	3	1	—	—	69	—	—	69	11	11	—	
	Summe nicht öffentl. Eisenbahnen . . .	646	577	61	5	2	1	2.139	3	—	2.142	652	640	6	
	Summe Eisenbahnen . . . . .	2.439	1.298	607	253	254	27	67.171	3.593	773	71.537	2.508	2.370	69	

<sup>1)</sup> Inklusive 299 Jugendlichen in 5 Lehrlingsheimen.<sup>2)</sup> Inklusive der beim Maschinendienst eingesetzten Nachwuchskräfte.<sup>3)</sup> An die Haupt- und Nebenbahnen der ÖBB bzw. jener im Privatbetrieb.

**Besuchte Betriebe, Dienststellen, diesen nachgeordnete örtlich getrennte Stellen, deren Dienstnehmerstand sowie Anzahl der durchgeföhrten Inspektionen**

Betriebs- gruppe	Nähtere Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen	Zahl der besuchten Betriebe	Hievon waren mit					Anzahl der Dienstnehmer				Hievon			
			0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr	Männer	Frauen	Jugendliche (Lehrlinge)	Gesamtzahl der Dienstnehmer	Gesamtzahl der durchgeföhrten Inspektionen	Einmalig inspizierte Betriebe	Mehrmalig inspizierte Betriebe	
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
B	Übertrag . . .	2.439	1.298	607	253	254	27	67.171	3.593	773	71.537	2.508	2370	69	
I	<b>Kraftfahrbetriebe</b>														
II	Österr. Bundesbahnen . . . .	48	31	—	3	14	—	2.002	47	34	2.083	49	47	1	
III	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe . . . .	16	9	3	2	2	—	132	5	—	137	16	16	—	
IV	Straßenbahnen . . . .	31	4	5	9	13	—	1.783	83	4	1.870	31	31	—	
	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung . . . .	276	208	22	29	17	—	3.367	92	92	3.551	278	274	2	
	Summe Kraftfahrbetriebe .	371	252	30	43	46	—	7.284	227	130	7.641	374	368	3	
C	<b>Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung</b>														
I	<b>Verwaltungs- und Rechnungsdienst</b> . . . .	5	—	—	2	3	—	630	339	—	969	6	4	1	
II	<b>Postdienst</b>														
	Post- u. Telegraphenämter Postzeugverwaltung	914	397	391	77	44	5	13.383	4.066	53	17.502	937	891	23	
	Summe Verw.-, Rechn.- u. Postdienst . . . .	1	—	—	1	—	—	106	39	—	145	1	1	—	
III	<b>Fernmeldedienst</b>														
	Telegraphenbauämter . . . .	58	3	45	2	7	1	1.181	186	449	1.816	58	58	—	
	Fernmeldebetriebsämter . . . .	243	210	16	10	7	—	1.052	1.142	—	2.194	243	243	—	
	Summe Fernmeldedienst . . . .	301	213	61	12	14	1	2.233	1.328	449	4.010	301	301	—	
	Summe Österr. Post- und Telegraphenverwaltung . . . .	1.221	610	452	91	62	6	16.352	5.772	502	22.626	1.245	1.197	24	
D	<b>Radio Austria AG</b> . . . .	1	—	—	1	—	—	22	2	—	24	1	1	—	
E	<b>Schiffahrt</b>														
I	<b>Flußschiffahrt</b>														
1	Schiffsbetriebe . . . .	156	120	27	9	—	—	785	52	6	843	157	155	1	
2	Landbetriebe . . . .	15	2	4	2	7	—	700	11	5	716	15	15	—	
	Summe Flußschiffahrt . . . .		171	122	31	11	7	—	1.485	63	11	1.559	172	170	1
II	<b>Seenschiffahrt</b>														
1	Schiffsbetriebe . . . .	110	96	14	—	—	—	219	6	—	225	110	110	—	
2	Landbetriebe . . . .	2	1	1	—	—	—	12	2	—	14	2	2	—	
	Summe Seenschiffahrt . . . .		112	97	15	—	—	—	231	8	—	239	112	112	—
	Summe Schiffahrt . . . .		283	219	46	11	7	—	1.716	71	11	1.798	284	282	1
F	<b>Luftfahrt</b>														
I—IV	Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrschulen, Betankungsdienst . . . .		30	9	15	2	3	1	1.501	475	15	1.991	30	30	—
	Gesamtsumme A—F . . . .		4.345	2.388	1.150	401	372	34	94.046	10.140	1.431	105.617	4.442	4.248	97

## Unfalltechnische und arbeitshygienische

Betriebsgruppe	Bezeichnung der Betriebe und Dienstzweige	Arbeitsräume und																
		Bauliche Beschaffenheit			Beleuchtung (Not- und Warnbeleuchtung)			Lüftung Absaugung			Heizung Klimatisierung		Brandschutz	Verkehrs- und Fluchtwiege (Stiegen, Fixleitern)	Sanitäranlagen (Wascheinrichtungen, Aborte)	Trinkwasserversorgung	Umweltrichtung, Abdeckung, Sicherung erhöhter Stellen	Sozialräume
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11						
A	<b>Eisenbahnen</b>																	
I	<b>Öffentliche Eisenbahnen</b>																	
1	<b>Haupt- und Nebenbahnen</b>																	
1.1	<b>Österreichische Bundesbahnen</b>																	
1.1.a	Allgemeine Verwaltung . . . . .	11	5	3	12	6	1	5	16	1	2	1						
1.1.b	Bahnhof- u. Zugbegleitdienst	542	8	73	22	133	69	46	256	31	59	34						
1.1.c	Sicherungsdienst . . . . .	54	22	9	22	24	45	6	49	12	4	13						
1.1.d	Fernmelddienst . . . . .	3	—	2	2	4	1	9	11	—	3	1						
1.1.e	Bau- u. Bahnerhaltungsdienst	38	2	8	20	1	41	54	13	11	11	2						
1.1.f	Maschinendienst . . . . .	99	51	43	93	20	92	346	35	7	65	9						
1.1.g	Beschaffungsdienst . . . . .	9	—	9	5	1	1	50	5	—	4	1						
1.1.h	Elektrodienst . . . . .	10	1	2	7	2	13	29	9	—	17	—						
1.1.i	Elektrifizierungsbau Dienst . . . . .	1	—	—	5	—	5	1	2	—	—	—						
	Summe Österr. Bundesbahnen	767	89	149	188	191	268	546	396	62	165	61						
1.2	<b>Schlaf- u. Speisewagenuntern.</b>																	
1.3	<b>Bahnen im Privatbetriebe . . .</b>																	
	Summe Haupt- u. Nebenbahnen	806	90	161	196	196	306	585	439	69	194	65						
2	<b>Straßenbahnen</b>																	
2.1	Normal- und Schmalspurstrassenbahnen . . . . .	11	—	3	11	10	22	15	3	—	1	6						
2.2	Oberleitungs-Omnibusbetriebe . . . . .	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—						
	Summe Straßenbahnen . . . . .	11	—	3	11	10	24	15	3	—	3	6						
3	<b>Haupt- u. Kleinseilbahnen</b>																	
3.1	Hauptseilbahnen . . . . .	26	—	5	20	13	14	69	10	8	57	1						
3.2	Kleinseilbahnen . . . . .	26	—	21	35	30	17	109	29	16	55	2						
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen . . . . .	52	—	26	55	43	31	178	39	24	112	3						
	Summe öffentl. Eisenbahnen . . . . .	869	90	190	262	249	361	778	481	93	309	74						
II	<b>Nicht öffentliche Eisenbahnen</b>																	
1	Anschlußbahnen . . . . .	27	7	12	1	—	5	41	1	—	9	1						
2	Materialbahnen, Materialseilbahnen . . . . .	3	—	—	7	—	2	15	2	1	3	—						
	Summe nicht öfftl. Eisenbahnen . . . . .	30	7	12	8	—	7	56	3	1	12	1						
	Summe Eisenbahnen . . . . . (Übertrag)	899	97	202	270	249	368	834	484	94	321	75						

## sowie den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Betriebsgebäude				Schutzeinrichtungen und Sicherheitsmaßnahmen								Arbeitsverr.	Arbeitszeit			
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		
2 513 7 8 9 170 12 1 —	3 369 4 1 13 203 1 9 —	10 9 21 5 21 44 1 13	1 2 1 10 11 15 1 3	— — — — — — — —	— — — — — — — —	2 22 4 3 134 18 2 2	1 4 4 3 1 28 7 2	— 7 3 26 2 72 — 6	90 7 2 4 77 5 — —	— 1 — — — — — —	131 18 17 1 — — — —	— — — — — — — —	— — — — — — — —	— — — — — — — —	83 2.424 334 87 309 1.562 99 257 22	Übertrag:
722 1 14	602 — 2	124 1 14	15 — —	24 — 5	29 — 5	54 1 19	176 1 22	123 16 16	187 3 5	3 4 3	167 — 1	3 — —	31 — 1	35 — 3	5.177 11 332	
737 9 —	604 17 —	139 11 —	15 3 1	29 4 1	34 1 —	73 6 1	199 30 3	140 54 2	192 7 2	10 5 —	168 — —	3 10 1	32 — —	38 — —	5.520 239 15	
9 22 42	17 5 6	11 9 5	4 2 —	5 — 2	1 4 13	7 9 23	33 46 81	56 4 4	9 6 20	5 3 10	— 6 22	— — —	— 1 1	— — —	254 339 570	
64	11	14	2	2	17	32	127	8	26	13	28	—	1	1	909	
810 1 1	632 3 —	164 15 —	21 2 —	36 4 1	52 8 —	112 5 —	359 39 8	204 17 —	227 — —	28 27 —	196 1 —	14 — —	33 3 —	39 — —	6.683 229 44	
2	3	15	2	5	8	5	47	17	—	27	2	—	3	—	273	
812	635	179	23	41	60	117	406	221	227	55	198	14	36	39	6.956	

## Unfalltechnische und arbeitshygienische

Betriebs- gruppe	Bezeichnung der Betriebe und Dienstzweige	Arbeitsräume und												
		Bauliche Beschaffenheit		Belichtung	Beleuchtung (Not- und Warmbeleuchtung)		Lüftung Absaugung	Heizung Klimatisierung	Brandschutz	Verkehrs- und Fluchtwege (Stiegen, Fixleitern)		Sanitäranlagen (Wascheinrichtungen, Aborte)	Trinkwasserversorgung	
		1	2		3	4				7	8		9	10
B	Übertrag . . . . .	899	97	202	270	249	368	834	484	94	321	75		
	<b>Kraftfahrbetriebe</b>													
	Österreichische Bundesbahnen .	26	3	3	10	12	9	14	6	2	4	3		
	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb . . . . .	7	—	1	2	1	3	5	2	—	4	2		
	Straßenbahnen . . . . .	2	—	—	4	1	8	6	—	—	5	—		
	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung . . . . .	113	10	23	32	35	45	89	17	7	24	15		
C	Summe Kraftfahrbetriebe . . . . .	148	13	27	48	49	65	114	25	9	37	20		
	<b>Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung</b>													
	<b>Verwaltungs- und Rechnungsdienst</b> . . . . .	13	18	9	1	2	3	10	3	1	—	5		
	<b>Postdienst</b>													
	Post- und Telegraphenämter . .	370	62	102	42	123	64	30	192	7	4	24		
	Postzeugverwaltung . . . . .	1	1	2	1	1	—	—	1	—	—	1		
III	Summe Verw-, Rechn.- u. Postdienst . . . . .	384	81	113	44	126	67	40	196	8	4	30		
	<b>Fernmeldedienst</b>													
	Telegraphenbauämter . . . . .	74	29	41	4	18	13	19	10	1	3	16		
	Fernmeldebetriebsämter . . . . .	80	31	36	12	8	12	31	6	4	2	18		
	Summe Fernmeldedienst . . . . .	154	60	77	16	26	25	50	16	5	5	34		
	Summe Österr. Post- u. Tel.-Vw.	538	141	190	60	152	92	90	212	13	9	64		
D	<b>Radio Austria AG</b> . . . . .	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	1		
	<b>Schiffahrt</b>													
	<b>Flußschiffahrt</b>													
	Schiffsbetriebe . . . . .	—	1	1	1	—	6	10	2	2	4	1		
	Landbetriebe . . . . .	—	—	2	—	—	1	—	—	—	—	—		
	Summe Flußschiffahrt . . . . .	—	1	3	1	—	7	10	2	2	4	1		
E	<b>Seenschiffahrt</b>													
	Schiffsbetriebe . . . . .	—	—	—	—	—	10	2	—	2	—	1	—	
	Landbetriebe . . . . .	1	—	—	—	1	2	—	2	—	1	—		
	Summe Seenschiffahrt . . . . .	1	—	—	—	1	12	2	2	2	1	—		
	Summe Schiffahrt . . . . .	1	1	3	1	1	19	12	4	4	5	1		
	<b>Luftfahrt</b>													
F	Zivilflugplätze, Luftbeförde- rungsunternehmen, Zivilluft- fahrschulen, Betankungs- dienst . . . . .	2	1	6	11	9	12	19	1	—	5	1		
	Gesamt-Summe A—F	1.589	253	428	391	460	557	1.069	726	120	377	162		

## sowie den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Betriebsgebäude				Schutzeinrichtungen und Sicherheitsmaßnahmen								Arbeitsverr.		Arbeitszeit	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	1—26
812	635	179	23	41	60	117	406	221	227	55	198	14	36	39	6.956
9	9	6	5	—	5	—	9	1	3	3	1	—	—	—	143
3	2	1	2	—	1	—	10	2	1	4	—	5	—	—	39
1	3	1	3	—	—	1	—	15	8	—	—	—	—	—	77
39	54	22	30	2	26	3	25	1	8	4	1	—	1	2	628
52	68	30	40	2	32	4	44	19	20	11	2	5	1	2	887
3	1	14	1	—	1	1	1	—	1	—	1	1	—	—	90
179	253	36	4	—	5	12	2	3	1	—	—	1	—	8	1.524
2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11
184	255	50	5	—	6	13	3	3	2	—	1	2	—	8	1.625
13	5	13	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	261
10	2	16	—	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	276
23	7	29	2	—	2	2	4	—	—	—	—	—	—	—	537
207	262	79	7	—	8	15	7	3	2	—	1	2	—	8	2.162
—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	7
—	3	8	1	—	1	7	10	—	2	—	—	—	1	4	66
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
3	8	1	—	1	7	10	—	2	—	—	1	—	1	4	69
—	—	1	1	—	1	3	3	—	1	—	—	1	—	—	23
—	—	1	—	—	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	14
—	1	2	—	1	4	4	2	1	—	—	1	—	—	—	37
3	9	3	—	2	11	14	2	3	—	—	2	—	1	4	106
1	2	6	—	—	1	2	3	14	3	—	—	3	—	—	102
1.075	976	297	71	45	112	152	463	260	252	66	203	24	39	53	10.220

## Unfalltechnische und arbeitshygienische

Betriebs- gruppe	Bezeichnung der Betriebe und Dienstzweige	Übertrag:	Maschinen												Maschinelle			
			Kraftmasch.			Arbeitsmaschinen												
			Dampfanlagen	Elektrische Maschinen	Verbrennungs-Kraftmaschinen	Metallbearbeitung	Holzbearbeitung	Pumpen, Verdichter, Ventilatoren, Gebläse	Motorisch betrieben	Winden, Hebe- zeuge	Händisch betrieben	Aufzüge	Nahförderereinrichtung	Sonstige Maschinen	(Druck-) Behälter	Rohrleitungen		
			1—26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41
A	<b>Eisenbahnen</b>																	
I	<b>Öffentliche Eisenbahnen</b>																	
1	<b>Haupt- und Nebenbahnen</b>																	
1.1	<b>Österreichische Bundesbahnen</b>																	
1.1.a	Allgemeine Verwaltung . . . . .	83	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—
1.1.b	Bahnhof- u. Zugbegleitdienst . . . . .	2.424	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	196
1.1.c	Sicherungsdienst . . . . .	334	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	27
1.1.d	Fernmeldedienst . . . . .	87	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
1.1.e	Bau- u. Bahnerhaltungsdienst . . . . .	309	—	—	—	18	44	1	—	2	8	—	—	—	—	—	2	15
1.1.f	Maschinendienst . . . . .	1.562	—	15	1	21	31	7	33	78	—	—	—	1	3	1	3	315
1.1.g	Beschaffungsdienst . . . . .	99	—	1	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	5	—	1	1
1.1.h	Elektrodienst . . . . .	257	—	—	—	6	1	—	—	3	—	—	—	—	—	6	115	
1.1.i	Elektrifizierungsbau Dienst . . . . .	22	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
1.2	Summe Österr. Bundesbahnen	5.177	1	19	1	49	78	9	35	89	1	—	5	3	6	15	752	
1.3	<b>Schlaf- u. Speisewagenunternehmen im Privatbetrieb . . . . .</b>	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	43
1.3	Summe Haupt- u. Nebenbahnen	332	—	2	—	16	3	1	14	22	—	—	1	2	—	—	—	
2	<b>Straßenbahnen</b>																	
2.1	<b>Normal- und Schmalspurstraßenbahnen . . . . .</b>	5.520	1	21	1	65	81	10	49	111	1	—	6	5	6	15	800	
2.2	Normal- und Schmalspurstraßenbahnen . . . . .	239	—	—	—	15	7	1	6	2	3	—	1	2	—	—	6	
2.3	Oberleitungs-Omnibusbetriebe . . . . .	15	—	—	—	3	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	
2.3	Summe Straßenbahnen . . . . .	254	—	—	—	18	7	1	7	2	3	—	1	3	—	—	6	
3	<b>Haupt- u. Kleinseilbahnen</b>																	
3.1	Hauptseilbahnen . . . . .	339	—	—	3	2	—	—	2	4	—	—	—	2	1	1	31	
3.2	Kleinseilbahnen . . . . .	570	—	—	17	1	—	—	—	1	—	—	1	—	—	2	23	
3.2	Summe	909	—	—	20	3	—	—	2	5	—	—	1	2	1	3	54	
3.2	Haupt- u. Kleinseilbahnen . . . . .	909	—	—	20	3	—	—	2	5	—	—	1	2	1	3	54	
3.2	Summe öffentl. Eisenbahnen . . .	6.683	1	21	21	86	88	11	58	118	4	—	8	10	7	18	860	
II	<b>Nicht öffentliche Eisenbahnen</b>																	
1	Anschlußbahnen . . . . .	229	—	—	—	2	—	—	4	10	—	—	1	1	—	—	3	
2	Materialbahnen, Materialseilbahnen . . . . .	44	—	—	2	4	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	5	
2	Summe nicht öffentl. Eisenbahnen	273	—	—	2	6	—	—	5	11	—	—	1	1	—	—	8	
2	Summe Eisenbahnen . . . . . (Übertrag)	6.956	1	21	23	92	88	11	63	129	4	—	9	11	7	18	868	

## sowie den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

und sonstige Betriebseinrichtungen und Geräte												Spezielle Eisenbahnanlagen und Einrichtungen								Fahrzeuge				Summe:
Elektrische Betriebsmittel	Schalt- und Bedienungseinrichtungen	Schutzeinrichtungen	Schweißeinrichtungen und Geräte	Fahrbare Kleintransportgeräte (Karren, Fahrräder)	Verschiedene Geräte (Leitern, Tragmittel, Steigeisen usw.)	Handwerkzeuge	Gleisanlagen (Verschieberbahnhänsteige)	Kunstbauten (Tunnels, Brücken usw.)	Maschinelle Anlagen (Drehschreiben, Schiebebühnen, Spillanlagen)	Nebenanlagen (Verladerampen- und -einrichtungen, Putzgruben)	Signale und Kennzeichen	Fahr- und Übertragungsleitungen	Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	Verschubgeräte	Schienen- Straßen- Wasser- Luft-	60	61	62	63					
42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63			
—	—	3	—	—	—	—	—	3	—	435	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	98	
29	—	9	—	—	—	—	—	3	83	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3.342	
—	—	3	1	27	18	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	401	
—	—	13	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	219	
46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	430	
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.478	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	111	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	513	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	35	
76	28	1	32	20	48	41	3	173	95	466	2	38	137	183	—	11	1	27	5	—	—	—	7.627	
—	—	8	—	—	—	—	3	—	3	69	—	—	41	7	8	5	25	5	3	7	7	—	16	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	647	
76	36	1	32	20	51	41	6	242	115	507	9	46	142	208	5	14	8	34	5	—	—	—	8.290	
20	18	—	20	8	8	—	—	4	1	4	—	—	—	3	3	—	—	2	—	—	—	—	373	
1	—	—	3	1	3	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	
21	18	—	23	9	11	—	—	5	1	4	—	—	—	3	3	—	—	2	—	—	—	—	402	
8	1	—	—	—	—	1	1	—	15	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	417	
5	—	—	—	—	—	—	1	—	31	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	656	
13	1	—	—	—	—	1	2	—	46	9	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.073	
110	55	1	55	29	63	43	6	293	125	512	9	46	142	211	8	14	8	36	5	—	—	—	9.765	
—	2	—	—	—	—	—	4	7	1	774	6	37	37	548	7	8	150	77	—	—	—	—	1.908	
—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	69	
—	2	—	—	—	—	—	4	8	2	775	6	37	37	548	7	8	159	77	—	—	—	—	1.977	
110	57	1	55	29	63	43	10	301	127	1.287	15	83	179	759	15	22	167	113	5	—	—	—	11.742	

## Unfalltechnische und arbeitshygienische

Betriebs- gruppe	Bezeichnung der Betriebe und Dienstzweige	Ü b e r t r a g :	Maschinen												Maschinelle			
			Kraftmasch.			Arbeitsmaschinen												
			Dampfanlagen	Elektrische Maschinen	Verbrennungs-Kraftmaschinen	Metalbearbeitung	Holzbearbeitung	Pumpen, Verdichter, Ventilatoren, Gebläse	Motorisch betrieben	Händisch betrieben	Aufzüge	Nahförderereinrichtung	Sonstige Maschinen	(Druck-) Behälter	Rohrleitungen	Akku-Batterien und Ladeeinrichtungen	Elektrische Installationen (Licht usw.)	
		1—26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	
B I II	Übertrag . . . . .	6.956	1	21	23	92	88	11	63	129	4	—	9	11	7	18	868	
	<b>Kraftfahrbetriebe</b>	143	1	—	—	3	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	4	
	Österreichische Bundesbahnen . Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb . . . . .	39	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
	Straßenbahnen . . . . .	77	—	—	—	3	—	—	1	—	1	—	—	—	6	—	6	
III IV	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung . . . . .	628	—	—	—	5	—	—	1	2	1	—	1	1	1	2	35	
	Summe Kraftfahrbetriebe . . . . .	887	1	—	—	12	—	—	3	2	2	—	1	7	1	2	46	
	<b>Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung</b>	90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	
	Verw.-, Rechn.- u. Postdienst . . .	1.524	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1	—	1	—	41	
C I II	Postdienst	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
	Post- und Telegraphenämter . . .	Postzeugverwaltung . . . . .	Summe	Verw.-, Rechn.- u. Postdienst . . .	1.625	—	—	—	1	—	—	—	1	2	—	2	1	43
	<b>Fernmeldedienst</b>	261	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Telegraphenbauämter . . . . .	276	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	
III	Summe Fernmeldedienst . . . . .	537	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	
	Summe Österr. Post- u. Tel.-Vw.	2.162	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	2	—	2	1	47
	<b>Radio Austria AG</b> . . . . .	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	<b>Schiffahrt</b>	66	—	1	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1	1	1	
E I I II	<b>Flußschiffahrt</b>	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
	Schiffsbetriebe . . . . .	69	—	2	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1	1	4	
	Landbetriebe . . . . .	23	—	—	—	1	1	—	—	2	—	—	—	1	—	1	—	
	Summe Flusschiffahrt . . . . .	14	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	
F I—IV	Summe Seenschiffahrt . . . . .	37	—	—	—	1	1	—	1	2	—	—	1	—	—	1	—	
	Summe Schiffahrt . . . . .	106	—	2	2	1	1	—	1	5	—	—	1	—	1	2	4	
	<b>Luftfahrt</b>	102	—	—	—	6	1	—	—	—	1	—	—	4	—	—	1	
	Zivilflugplätze, Luftbeförde- rungsunternehmen, Zivilluft- fahrerschulen, Betankungs- dienst . . . . .	Gesamt-Summe A—F . . .	10.220	2	23	25	111	91	11	67	136	7	1	13	22	11	23	966

Tabelle III c

## **sowie den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen**

und sonstige Betriebseinrichtungen und Geräte											Spezielle Eisenbahnanlagen und Einrichtungen							Fahrzeuge				
Elektrische Betriebsmittel				Schalt- und Bedienungseinrichtungen			Schutzeinrichtungen		Schweißeinrichtungen und Geräte		Fahrzeuge							Fahrzeuge				
42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	Summe:
110	57	1	55	29	63	43	10	301	127	1.287	15	83	179	759	15	22	167	113	5	—	—	11.742
—	3	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	157
3	—	3	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	45
3	10	—	3	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115
—	8	1	—	—	—	4	—	3	7	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	704
<b>3</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	—	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	<b>1.021</b>
—	1	1	—	1	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99
—	2	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.574
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
—	3	1	1	2	1	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.686
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	261
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	280
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	541
—	—	3	1	1	2	1	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.227
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46
—	—	—	—	—	1	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130
9	4	—	6	2	2	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	141
<b>122</b>	<b>88</b>	<b>3</b>	<b>65</b>	<b>36</b>	<b>72</b>	<b>44</b>	<b>15</b>	<b>313</b>	<b>132</b>	<b>1.287</b>	<b>15</b>	<b>83</b>	<b>179</b>	<b>759</b>	<b>15</b>	<b>22</b>	<b>167</b>	<b>113</b>	<b>9</b>	—	—	<b>15.268</b>

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre 1969  
Die in Klammern stehenden Zahlen bedeuten den  
(Zum Vergleich sind die Zahlen**

Betriebs- gruppe	Bezeichnung der Betriebe und Dienstzweige	Unfallsanlässe									
		Arbeiten an baulichen Anlagen		Arbeit an maschinellen Anlagen, Einrichtungen und Geräten		Arbeiten mit Handwerkzeugen		Arbeiten mit gefährlichen Stoffen		Arbeiten an elektrischen Anlagen	
		1		2		3		4		5	
		1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
A I	<b>Eisenbahnen</b> <b>Öffentliche Eisenbahnen</b>										
1.1	Österreichische Bundesbahnen . . . . .	97 (1)	104 (1)	237	236	308	320	22	24	15 (1)	21 (3)
1.2	Schlaf- und Speisewagenunternehmen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.3	Bahnen im Privatbetrieb . . . . .	—	1	12	7	9	1	3	—	—	—
2.2	Straßenbahnen (Normal-, Schmalspur) . .	28	32	51	54	84	90	20	24	—	3
2.3	Oberleitungs-Omnibusbetriebe . . . . .	—	1	1	—	1	1	—	1	—	—
3.1	Hauptseilbahnen . . . . .	1	—	9	4	2	6	—	—	—	—
3.2	Kleinseilbahnen . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
II	<b>Nicht öffentliche Eisenbahnen</b>										
1	Anschlußbahnen . . . . .	—	—	2	1	—	—	1	—	—	—
2	Materialbahnen, Materialseilbahnen . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B I	<b>Kraftfahrbetriebe</b>										
I	Österreichische Bundesbahnen . . . . .	1	—	12	6	13	12	4	7	1	2
II	Haupt- u. Nebenbahnen im Privatbetrieb . .	—	—	2	1	3	1	1	3	—	—
III	Straßenbahnen bzw. Oberleitungs- Omnibusbetriebe . . . . .	—	1	4	4	12	21	1	4	—	—
IV	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung . . . . .	8	8	28	38	41	52	18	29	—	3
C	<b>Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung</b>										
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst . . . .	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
II	Post- und Telegraphenämter . . . . .	2	1	39	20	20	23	—	—	—	—
	Postzeugverwaltung . . . . .	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
III	Fernmeldedienst . . . . .	34	29	42	44	36	39	36	34	2	2
D	<b>Radio Austria AG . . . . .</b>										
E	<b>Schiffahrt</b>										
I, II	Fluß- und Seenschiffahrt, Schiffs- und Landbetriebe . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Fluß- und Seenschiffahrt, Schiffs- und Landbetriebe . . . . .	—	—	20	18	8	6	—	3	—	—
F	<b>Luftfahrt</b>										
I—IV	Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunter- nehmen, Zivilluftfahrerschulen, Betankungsdienst . . . . .	3	—	8	3	8	3	3	4	—	—
	Summe . . . . .	174 (1)	177 (1)	468	438	545	575	109	133	18 (1)	31 (3)

**zur Kenntnis gebrachten Unfälle.  
Anteil an tödlich Verunglückten.  
des Jahres 1968 angegeben)**

Transporttätigkeiten		Unfallsanlässe										Gesamtzahl der gemeldeten Unfälle einschließlich der Todesfälle		Zahl der Todesfälle					
		Verschiedene Arbeiten		Arbeitsvorgänge an oder mit Fahrbetriebsmitteln		Verschubtätigkeiten		Verkehrsaktivitäten verschiedener Art		Wegunfälle									
6	7	8	9	10	11 a	11 b	12	13											
1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969				
887	789 (1)	898	783 (4)	777 (3)	844	710 (6)	455 (5)	344 (2)	226 (1)	832 (5)	817 (7)	1.015 (7)	856 (5)	6.142	5.475	25	27		
1	3	3	16	—	—	2	2	9 (1)	12	—	3	1	6	16	42	1	—		
48	46	50	73	30	10 (1)	19	29	34 (1)	37	17	22	54	69	276	295	1	1		
97	93	71 (1)	64 (1)	109	133	11	18	128	90	106	113	101	88	806	802	1	1		
—	—	1	1	3	5	—	—	3	2	1	1	1	6	11	18	—	—		
14	14 1	19 3	20 3	3	3	—	—	—	—	22 9	31 3	8 2	3 —	78 18	88 12	—	—		
1	4	4	8	1	3	8	13	4	4	2	1 (1)	6	6	29	40	—	1		
—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—		
25	16 1	11 3	11 2	37 11	45 11	—	—	—	—	2 —	12 1	22 3	16 2	14 1	132 24	137 24	—	—	
7	6	8	8	31	22	—	—	—	18	5	13	20	10	14	104	105	—	—	
20	18	18	28	65	68	—	—	—	—	2	60 (1)	37	46 (2)	28	304	311	3	—	
—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	3	—	36	—	44	—	—	—	
137	127	125	133	107	160	5	8	—	—	656 (6)	669 (2)	338 (3)	381 (3)	1.429	1.522	9	5	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1	4	2	10	—	—	—	
61	73	151	116	21	18	—	—	—	—	172	171	126 (2)	83 (2)	681	609	2	2	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
28	—	62 (2)	74	56	40 (1)	—	—	3 (2)	—	67	50 (2)	9	26	253	217	4	3	—	—
26	26	17	15	10	6	—	1	15	13	21 (1)	14	12	12	123	97	1	—	—	—
1.354	1.221 (1)	1.446 (3)	1.357 (5)	1.262 (3)	1.377 (2)	755 (6)	527 (5)	558 (6)	394 (1)	1.992 (13)	1.986 (12)	1.748 (14)	1.633 (10)	10.429	9.849	47	40	—	—

## X. Beilagen

### Personal des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

(Bundesministerium für Verkehr und  
verstaatlichte Unternehmungen,  
Sektion I, Abteilung 11)

Arbeitsgebiet	Name, Amts- bzw. Diensttitel
Leiter des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	Hochschuldozent Dipl.-Ing. Dr. techn. Heinrich Kraus, Ministerialrat
Straßenbahnen und Oberleitungs-Omnibusbetriebe samt deren Kraftfahrbetrieben, Luftfahrt, fallweise sämtliche Verkehrszweige, technisch-legislative Angelegenheiten	Dipl.-Ing. Friedrich Braubart, Sektionsrat
Bahnen im Privatbetrieb (ausgenommen Lokalbahn Salzburg—Lamprechts hausen, AG Stubaitalbahn einschließlich Kraftfahrbetriebe sowie deren Anschlußbahnen), Anschlußbahnen mit Eigenbetrieb, Materialbahnen, Schlaf- und Speisewagenunternehmen (insoweit deren Tätigkeit bei oder in Zügen durchgeführt wird), fallweise sämtliche Verkehrszweige	Ing. Karl Schmidt, BB-Oberinspektor
Binnenschiffahrt, Anschlußbahnen der Hafen- und Werftanlagen, fallweise sämtliche Verkehrszweige	Ing. Erich Schwarz, Techn. Oberinspektor
Sicherungsdienst der ÖBB, Anschlußbahnen an die ÖBB ohne Eigenbetrieb (mit Ausnahme der Hafenbahnen), Allgemeine Verwaltung, Ämter und Zentralstellen der ÖBB, Lokalbahn Salzburg—Lamprechtshausen, AG Stubaitalbahn (einschließlich Kraftfahrbetriebe)	Ing. Andreas Killer, BB-Oberinspektor
Bau- und Bahnerhaltungsdienst der ÖBB	Josef Rumpler, BB-Inspektor
Elektrotechnischer Dienst der ÖBB (ausgenommen Sicherungsdienst der ÖBB), Mitarbeit bei den übrigen technischen Dienstzweigen der ÖBB, bei Anschlußbahnen an die ÖBB, bei Seilbahnen und bei Straßenbahnen	Ing. Bruno Scheinhart, BB-Inspektor
Hauptseilbahnen, Kleinseilbahnen, Materialseilbahnen mit Werksverkehr, mit erweitertem Werksverkehr, mit beschränkt öffentlichem Verkehr	Ing. Karl Schötz, Wirklicher Amtsrat

Kraftfahrbetriebe der ÖBB, der Post- und Telegraphenverwaltung (ÖPTV) und der Bahnen im Privatbetrieb (ausschließlich jener der AG Stubaitalbahn), Postzeugverwaltung, Mitarbeit bei Seilbahnen und Luftfahrt	Ing. Heinrich Peschina, Wirklicher Amtsrat
Post- und Telegraphenämter der Wiener Bezirke 1, 7—9 und 16—22, Niederösterreich südlich der Donau, Burgenland, Steiermark, Tirol und Vorarlberg	Rudolf Kantner, Wirklicher Amtsrat
Post -und Telegraphenämter der Wiener Bezirke 2—6, 10—15, 23, Niederösterreich nördlich der Donau, Oberösterreich, Salzburg und Kärnten	Otto Kresta, Wirklicher Amtsrat
Administrative Arbeiten, Mithilfe bei der Erstellung des Tätigkeitsberichtes, fallweise Büroarbeiten	Therese Ackerl, Amtssekretär
Verwaltungs- und Rechnungsdienst sowie Fernmeldedienst der ÖPTV; Radio Austria AG, Mitarbeit bei Seilbahnen und Luftfahrt	Ing. Kurt Talla, Amtssekretär
Zugförderungsdienststellen der ÖBB, Mitarbeit bei den übrigen technischen Dienstzweigen der ÖBB, bei Anschlußbahnen an die ÖBB und der Binnenschiffahrt	Ing. Karl Reiselhuber, BB-Oberrevident
Bahnhof- und Zugbegleitdienst der ÖBB, Mitarbeit bei den Anschlußbahnen an die ÖBB sowie Umkehrstellen der Zugförderung	Egon Koretz, BB-Oberrevident Anton Hruby, BB-Adjunkt
Haupt- und Wagenwerkstätten, Vorratslager und Lehrwerkstätten (ausgenommen jene des Elektrodienstes der ÖBB), Lehrlingsheime, Mitarbeit bei den Anschlußbahnen an die ÖBB	Rudolf Mieß, BB-Adjunkt
Schreibarbeiten	Elfriede Straßer, BB-Adjunkt
Rechtsangelegenheiten	Dr. Walter Hübner, Vertragsbediensteter

**Auszug aus dem Eisenbahngesetz 1957<sup>1)</sup>, Bundesgesetz vom  
13. Februar 1957, BGBl. Nr. 60**

§ 1. Eisenbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind:

I. Öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

1. Haupt- und Nebenbahnen,
2. Straßenbahnen,
3. Haupt- und Kleinseilbahnen;

II. Nicht-öffentliche Eisenbahnen, und zwar:

1. Anschlußbahnen,
2. Materialbahnen und Materialseilbahnen.

§ 2. Öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die dem allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehr zu dienen bestimmt und zur Beförderung nach Maßgabe der hierfür geltenden Rechtsvorschriften und Beförderungsbedingungen verpflichtet sind (öffentlicher Verkehr).

§ 3. Nicht-öffentliche Eisenbahnen sind Eisenbahnen, die ein Unternehmen vornehmlich für eigene Zwecke betreibt (nicht-öffentlicher Verkehr).

§ 4. Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer, Nebenbahnen solche von geringerer Verkehrsbedeutung, sofern sie nicht Straßenbahnen sind.

§ 5. (1) Straßenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr innerhalb eines Ortes bestimmte Eisenbahnen (Ortsstraßenbahnen).

Für den öffentlichen Verkehr zwischen mehreren benachbarten Orten bestimmte Eisenbahnen gelten als Straßenbahnen, wenn sie infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtung oder nach der Art des von ihnen abzuwickelnden Verkehrs im wesentlichen den Ortsstraßenbahnen entsprechen.

(2) Oberleitungs-Omnibusbetriebe gelten als Straßenbahnen, sofern es sich nicht um die Haftung für Schäden beim Betrieb eines Oberleitungs-Kraftfahrzeuges, wenn auch in Verbindung mit ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtungen, handelt.

§ 6. (1) Hauptseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Standseilbahnen sowie Seilschwebebahnen mit Pendelbetrieb oder mit Umlaufbetrieb, wenn bei letzteren die Fahrbetriebsmittel mindestens zwei Personen fassen. Kleinseilbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte, nicht unter die Hauptseilbahnen fallende Seilbahnen (Sessellifte, Schräglifte und dergleichen).

(2) Standseilbahnen sind Seilbahnen, bei denen die durch ein Seil bewegten Fahrbetriebsmittel (Wagen) auf Schienen rollen. Seilschwebebahnen sind Seilbahnen, bei denen die durch ein Seil bewegten Fahrbetriebsmittel (Kabinen, Sessel und dergleichen) an einem Seil hängen. Schräglifte sind Seilbahnen, bei denen die weder auf Schienen rollenden noch an einem Seil hängenden Fahrbetriebsmittel (Wagen oder Schlitten) durch ein Seil fortbewegt werden.

(3) Beförderungsanlagen ohne Fahrbetriebsmittel, bei denen die mit Skieren auf dem Boden gleitenden Personen durch ein Seil fortbewegt werden (Schleplifte), fallen nicht unter die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes.

§ 7. Anschlußbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, daß ein Übergang von Fahrbetriebsmitteln stattfinden kann (Industrieananschlußbahnen, Bergwerksanschlußbahnen, Hafenbahnen, Schleppbahnen und dergleichen).

---

<sup>1)</sup> Begriffsbestimmungen, die in den Tabellen dieses Berichtes Anwendung finden bzw. wo in Anmerkungen zu diesen auf das Eisenbahngesetz 1957 (auch kurz EG 1957 genannt) Bezug genommen wird.

- § 8. Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlußbahnen sind. Materialseilbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Seilbahnen.
- § 9. Auf Materialbahnen und Materialseilbahnen ohne beschränkt-öffentlichen Verkehr (§ 51 Abs. 4), die Bestandteil eines Bergwerkes, eines gewerblichen oder eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes sind, sowie auf Bahnen, die ohne besondere Herstellung des Unterbaues angelegt werden (Feldbahnen), findet dieses Bundesgesetz keine Anwendung.
- § 10. Eisenbahnanlagen sind Bauten, ortsfeste eisenbahntechnische Einrichtungen und Grundstücke einer Eisenbahn, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahnverkehrs dienen. Ein räumlicher Zusammenhang mit der Fahrbahn ist nicht erforderlich.
- § 51. (2) Auf nicht-öffentlichen Eisenbahnen kann nach Maßgabe der folgenden Absätze ein Werksverkehr oder ein beschränkt-öffentlicher Verkehr zugelassen werden, wenn die technische Ausstattung der Eisenbahn hinreichende Sicherheit bietet.
- (3) Der Werksverkehr umfaßt die unentgeltliche Beförderung von Arbeitskräften, die dem Betrieb der Eisenbahn oder dem Unternehmen, dem sie dient, angehören. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann durch Verordnung oder durch Bescheid die unentgeltliche Beförderung von Personen zulassen, deren Beförderung aus öffentlichen Interessen geboten erscheint, sowie von Personen, die das Unternehmen oder dessen Arbeitskräfte zu sich kommen lassen, soweit es sich hiebei nicht um Gäste von Gast- und Schankgewerbebetrieben handelt (erweiterter Werksverkehr).
- (4) Der beschränkt-öffentliche Verkehr umfaßt über den Verkehr nach Abs. 3 hinausgehend die Beförderung — jedoch ohne Beförderungspflicht — von Personen oder Gütern, sofern der Umfang dieser Beförderung in einer den allgemeinen Verkehr ausschließenden Weise abgegrenzt werden kann und die Ausstattung der Eisenbahn sicherheitsmäßig der einer öffentlichen entspricht. Ein Entgelt für die Beförderung kann eingehoben werden.

**Geschäftsverteilung der Generaldirektion; Neufassung mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1969  
(Z. GS/984/6/69) <sup>1)</sup>**

(Abweichend von dem genannten Zeitpunkt wird der Wirksamkeitsbeginn der Neufassung hinsichtlich der Gliederung des „Administrationsdienstes“ der „Elektrischen Datenverarbeitung“ und der „Personaldirektion“ mit 1. Dezember 1969, hinsichtlich der Gliederung des „Kraftwagendienstes“ mit 1. Jänner 1970 festgesetzt.)

**Geschäftsverteilung der Generaldirektion**

Vorstand

Generaldirektor

Generaldirektor-Stellvertreter

Vorstandsdirektoren:

**A b t e i l u n g S V — S e k r e t a r i a t d e s V o r s t a n d e s :**

Sekretär des Generaldirektors; Sekretariatsangelegenheiten; Konzeptsdienst; Auszeichnungen, Titelverleihung; Personalangelegenheiten der leitenden Beamten; außertarifmäßige Fahrbegünstigungen für die leitenden Beamten und für Bahnfremde; Veranstaltungen des Vorstandes

**Administrationsdienst (A)**

Zusammenfassende Bearbeitung der aus dem Professorengutachten 1967 und aus dem Gesamtverkehrskonzept für die ÖBB sich ergebenden Fragen; Koordination und Bearbeitung eisenbahnwissenschaftlicher Sonderaufgaben; Koordination verkehrspolitischer Fragen, soweit sie die ÖBB betreffen

**A b t e i l u n g A / 1 :**

Organisation; Internationale Eisenbahnverbände und sonstige das Verkehrswesen betreffende internationale Angelegenheiten; Bibliothek und Dokumentation; Eisenbahnmuseum; Übersetzerbüro; Auslandsdienstreisen

**A b t e i l u n g A / 2 :**

Presse-, Publizitäts- und Werbeangelegenheiten, damit verbundene Veranstaltungen und Führungen; Lichtbild- und Filmstelle; Redaktion des Nachrichtenblattes der Generaldirektion

**R e f e r a t A / 0 1 :**

Angelegenheiten der Umfassenden Landesverteidigung, Verbindungsstelle für Militärangelegenheiten; besondere Überwachungen und Erhebungen; Wohnungsangelegenheiten; gewerbliche Nebenbetriebe; grundsätzliche Angelegenheiten der Errichtung von Tankstellen auf Bahngrund; grundsätzliche Ökonomats- und Kanzleiangelegenheiten; betriebliches Vorschlagwesen

**Innerbetriebliche Revision und Erfolgsprüfung (EP)**

Erfolgsprüfung und betriebswirtschaftliche Untersuchungen bautechnischer Angelegenheiten; besondere Gebarungsprüfung und innerbetriebliche Revision

**A b t e i l u n g E P / 1 :**

Erfolgsprüfung und betriebswirtschaftliche Untersuchungen maschintechnischer, elektrotechnischer und nichttechnischer Angelegenheiten; besondere Gebarungsprüfung

**Syndikus (S)**

**A b t e i l u n g S / 1 :**

Wahrung der ÖBB-Interessen in gesetzgeberischen Angelegenheiten, verwaltungsrechtliche Angelegenheiten; Rechtsangelegenheiten der Großbauvorhaben sowie des unbeweglichen ÖBB-Vermögens

<sup>1)</sup> Verlautbart im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, 12. Stück, Jahrgang 1969 (20. Dezember 1969).

**Referat S/11:**

Verwaltungsrechtliche Angelegenheiten

**Abteilung S/2:**

Allgemeine Rechtsangelegenheiten

**Sanitätschef (San)****Elektronische Datenverarbeitung (EDV)****I. Personaldirektion****Abteilung I/1:**

Allgemeine Personalangelegenheiten; Dienstrecht und Besoldung; Ausbildung und Schulung

**Abteilung I/2:**

Konkrete Personalangelegenheiten

**Abteilung I/3:**

Besondere Personal- und Sozialangelegenheiten

**Referat I/31:**

Personalwirtschaft

**Abteilung I/4:**

Sozialversicherungs- und Pensionsangelegenheiten; allgemeine Angelegenheiten der Unfallverhütung

**Referat I/01:**

Außertarifmäßige Fahrbegünstigungen für das Personal

**II. Finanzielle Direktion****Abteilung II/1:**

Allgemeine finanzielle Angelegenheiten; Buchhaltung und Jahresrechnung

**Abteilung II/2:**

Finanzwirtschaftliche Angelegenheiten und Statistik

**Abteilung II/3:**

Budgetangelegenheiten

**Abteilung II/4:**

Besondere finanzielle Angelegenheiten und Kassendienst

**Referat II/41:**

Prüfung

**Referat II/01:**

Steuern und Gebühren

**Referat II/02:**

Selbstkosten

**III. Betriebsdirektion****Abteilung III/1:**

Bahnhof- und Fahrdienstangelegenheiten; Vorschriftenwesen und Unfallerhebungsdienst

**Abteilung III/2:**

Allgemeine und Wirtschaftsangelegenheiten

**A b t e i l u n g I I I / 3 :**  
Fahrplanangelegenheiten

**A b t e i l u n g I I I / 4 :**  
Anschluß- und Gemeinschaftsdienst

**R e f e r a t I I I / 0 1 :**  
Beförderungsdienst

#### **IV. Kommerzielle Direktion**

**A b t e i l u n g I V / 1 :**  
Transportangelegenheiten

**A b t e i l u n g I V / 2 :**  
Inlandsgütertarife

**A b t e i l u n g I V / 3 :**  
Personen- und Gepäcktarife

**A b t e i l u n g I V / 4 :**  
Auslandsgütertarife

**A b t e i l u n g I V / 5 :**  
Verkehrseinnahmendienst

**A b t e i l u n g I V / 6 :**  
Wettbewerbsangelegenheiten

**R e f e r a t I V / 0 1 :**  
Güterwagendienst

**R e f e r a t I V / 0 2 :**  
Reklamations- und Ausforschungsangelegenheiten

#### **V. Maschinendirektion**

**A b t e i l u n g V / 1 :**  
Allgemeine und Wirtschaftsangelegenheiten

**A b t e i l u n g V / 2 :**  
Zugförderung

**A b t e i l u n g V / 3 :**  
Haupt- und Betriebswerkstätten

**A b t e i l u n g V / 4 :**  
Konstruktion von Dampf- und Dieseltriebfahrzeugen und Wagen

**A b t e i l u n g V / 5 :**  
Konstruktion von elektrischen Triebfahrzeugen

**R e f e r a t V / 0 1 :**  
Technischer Wagendienst

**R e f e r a t V / 0 2 :**  
Zugförderungs- und Werkstättenanlagen

**R e f e r a t V / 0 3 :**  
Maschinentechnische Versuche und Ermittlungen

#### **VI. Baudirektion**

**A b t e i l u n g V I / 1 :**  
Allgemeine Angelegenheiten; Bahnaufsicht und Bahnerhaltung

**A b t e i l u n g V I / 2 :**  
Wirtschaftsangelegenheiten

**A b t e i l u n g V I / 3 :**

Unterbau und Brückenbau

**R e f e r a t V I / 3 1 :**

Unterbau

**A b t e i l u n g V I / 4 :**

Oberbau; Bahnhofsanlagen

**A b t e i l u n g V I / 5 :**

Bautechnische Verkehrsplanungen und Ausgestaltung von Gleisanlagen

**A b t e i l u n g V I / 6 :**

Hochbau

**VII. Beschaffungsdienst****A b t e i l u n g V I I / 1 :**

Beschaffung von Betriebs-, Werk-, Bau- und Oberbaustoffen

**A b t e i l u n g V I I / 2 :**

Beschaffung von Fahrzeugen, Fahrzeugsatzteilen und Elektrostoffen

**A b t e i l u n g V I I / 3 :**

Materialverwaltung und Materialprüfung

**VIII. Elektrotechnischer Dienst****A b t e i l u n g V I I I / 1 :**

Elektrobetriebsdienst und Energiewirtschaft

**A b t e i l u n g V I I I / 2 :**

Verwaltungs- und Wirtschaftsangelegenheiten des Elektrodienstes

**A b t e i l u n g V I I I / 3 :**

Bautechnische Angelegenheiten des Elektrodienstes

**A b t e i l u n g V I I I / 4 :**

Elektro- und maschinentechnische Angelegenheiten der Kraft- und Unterwerke

**A b t e i l u n g V I I I / 5 :**

Sicherungs- und Fernmelbewesen

**R e f e r a t V I I I / 5 1 :**

Fernmelbewesen

**R e f e r a t V I I I / 5 2 :**

Verwaltungs- und Wirtschaftsangelegenheiten des Sicherungs- und Fernmeldedienstes

**IX. Kraftwagendienst****A b t e i l u n g I X / 1 :**

Kommerzielle Angelegenheiten

**R e f e r a t I X / 1 1 :**

Kraftwagenpersonenverkehr und Kraftwagengüterverkehr

**A b t e i l u n g I X / 2 :**

Technische Angelegenheiten

**R e f e r a t I X / 2 1 :**

Beschaffung

**R e f e r a t I X / 0 1 :**

Wirtschafts-, Kassen- und Rechnungswesen

**R e f e r a t I X / 0 2 :**

Verwaltungs- und Haftpflichtangelegenheiten

**Eisenbahnbehördliche Angelegenheiten, die Verkehrseinstellungen auf Streckenteilen der Österreichischen Bundesbahnen betreffen:**

1. Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen vom 2. Oktober 1968, Zl. R/1305/21/68, betreffend die dauernde Einstellung des Personen- und Reisegepäckverkehrs auf der Strecke Völkermarkt—Kühnsdorf—Rechberg ab 5. Jänner 1969<sup>1)</sup>.
2. Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen vom 26. November 1968, Zl. R/1764/19/68, betreffend die dauernde Einstellung des Personen- und Reisegepäckverkehrs auf der Strecke Treibach-Althofen—Klein Glödnitz sowie die dauernde Einstellung des Güterverkehrs auf dem Streckenteil Straßburg—Klein Glödnitz der Strecke Treibach-Althofen — Klein Glödnitz ab 5. Jänner 1969<sup>1)</sup>.
3. Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen vom 18. Dezember 1968, Zl. R/1890/15/68, betreffend die gänzliche und dauernde Einstellung des Verkehrs auf dem Streckenteil Mauthausen—Gaisbach-Wartberg der Strecke St. Valentin bis Gaisbach-Wartberg ab 5. Jänner 1969.

<sup>1)</sup> War im Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1968 bereits angeführt worden.

**BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND VERSTAATLICHTE UNTERNEHMUNGEN**

Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung  
1011 Wien, Postgasse 8

**B. M. Zl. 5 6 6 3 0 - 13/1969**

„Fachmann“ und „unterwiesene Person“ im Sinne der ÖVE-E 5

Wien, am 9. Dezember 1969

An  
die Post- und Telegraphendirektionen  
das Post- und Telegrapheninspektorat  
das Fernmeldeamt  
die Fernmeldezentralbauleitung  
die Postzeugverwaltung  
die Telegraphenzeugverwaltung  
die Postautohauptwerkstatt  
das Post- und Telegraphenmuseum  
das Büro des Generaldirektors  
die Abteilungen 1 bis 13

Gemäß § 1 (1) der Verordnung des Bundesministeriums für Bauten und Technik vom 22. März 1967 über die Sicherheit und den störungsfreien Betrieb elektrischer Betriebsmittel und Anlagen (2. Durchführungsverordnung zum Elektrotechnikgesetz) BGBL. Nr. 135/1967, ist u. a. die ÖVE-E 5/1964 „Betrieb von Starkstromanlagen Teil 1: Grundsätzliche Bestimmungen“ als allgemein verbindlich erklärt worden.

Im § 2.121) und 2.122) dieser Vorschrift scheinen die Begriffe „Fachmann“ und „unterwiesene Person“ auf. Es heißt dort:

- 2.121) Als Fachmann im Sinne dieser Bestimmungen gilt, wer auf Grund seiner fachlichen Ausbildung, Kenntnisse und Erfahrungen sowie Kenntnis der einschlägigen Bestimmungen die ihm übertragenen Arbeiten beurteilen und etwa mögliche Gefahren erkennen kann. Zur Beurteilung der fachlichen Ausbildung kann auch eine mehrjährige Tätigkeit auf dem betreffenden Arbeitsgebiet herangezogen werden.
- 2.122) Als unterwiesene Person im Sinne dieser Bestimmungen gilt, wer über die übertragenen Aufgaben und die möglichen Gefahren bei unsachgemäßen Verhalten unterrichtet und erforderlichenfalls angelernt wurde.

Diese beiden Begriffe sind u. a. auch in anderen ÖVE-Bestimmungen und in den „Vorschriften zur Verhütung von Unfällen im Fernmeldebau- und Fernmeldebetriebsdienst“ enthalten. Es ist daher notwendig gemäß § 13 (5) des Elektrotechnikgesetzes jene Erfordernisse festzulegen, die ein Bediensteter der ÖPT erfüllen muß, um als „Fachmann“ bzw. als „unterwiesene Person“ zu gelten.

Als fachliche Ausbildung gelten die Erlernung der Lehrberufe Betriebselektriker, Elektroinstallateur, Elektromaschinensieder, Elektromechaniker, Elektromechaniker für Schwachstrom, Elektromechaniker für Starkstrom, Fernmeldemonteur, Meß- und Regelmechaniker, Radiomechaniker oder Starkstrommonteur, die Absolvierung einer höheren technischen Lehranstalt oder einer Technischen Hochschule (beides in den Fachrichtungen elektrische Energietechnik bzw. elektrische Nachrichtentechnik).

Fehlt in Sonderfällen die vorhin genannte fachliche Ausbildung, so ist jedoch eine vierjährige einschlägige Tätigkeit im Bereich der ÖPT und die Ablegung einer Telegraphendienstprüfung erforderlich.

Weiters ist zur Erlangung der nötigen Kenntnisse (z. B. auf dem Gebiete der Fernmeldestromversorgung) und der Erfahrungen eine zweijährige einschlägige Tätigkeit bei der ÖPT erforderlich. Während dieser Zeit sind den Bediensteten die einschlägigen Bestimmungen (Sicherheitsvorschriften) zur Kenntnis zu bringen.

Nach Vorliegen dieser Voraussetzungen kann der Bedienstete von seinem Amt im Einvernehmen mit dem örtlich zuständigen Sicherheitsbeauftragten zum „Fachmann“ erklärt werden.

Von der unterwiesenen Person werden die notwendigen Kenntnisse nur auf bestimmten Gebieten für die ihr übertragenen Aufgaben gefordert. Andererseits müssen sie in jedem Fall über ihre Tätigkeit unterrichtet und in der Regel in bezug auf ihren Bereich angelernt und eingearbeitet werden. Der Grad der Anlernung richtet sich nach der Person und ihrer Aufgabe. Wichtig ist, daß die zu unterweisende Person über die Gefahren aufgeklärt wird, die mit ihrer Tätigkeit verbunden sind.

Nach Vorliegen dieser Voraussetzungen kann der Bedienstete von seinem Amt im Einvernehmen mit dem örtlich zuständigen Sicherheitsbeauftragten zur „unterwiesene Person“ erklärt werden.

Die Erklärung „Fachmann — unterwiesene Person — im Sinne der Bestimmungen ÖVE-E 5/1964“ ist im Personalbogen zu vermerken.

Für den Generaldirektor:

Dipl.-Ing. Neuhauser

### Beispiele für unfalltechnische Veröffentlichungen

Nachfolgend sind in den Beilagen 6—8 beispielhaft die im Berichtsjahr angefallenen einschlägigen Veröffentlichungen auf dem Gebiet der Unfallverhütungsarbeit hier aufgenommen worden. Es sind dies eine Abhandlung des Unfallverhütungsdienstes der Österreichischen Bundesbahnen, eine der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen und eine des Fachblattes der Gewerkschaft der Post- und Telegraphenbediensteten Österreichs<sup>1)</sup>.



## Mitteilungen des Unfallverhütungsdienstes

### Erhöhte Unfallgefahren im Winter

In den kommenden Wintermonaten treten neben den mit den Arbeiten üblicherweise verbundenen Unfallgefährdungen im Eisenbahnbetrieb infolge von Schnee, Eis, Regen, schlechter Sicht usw. zusätzliche Gefahren auf. Um die durch die Witterungsverhältnisse bedingten Unfallgefahren möglichst zu verhindern, wird es Aufgabe der Dienststellenvorstände, Sicherheitsbeamten sowie der örtlich Aufsichtsführenden sein, darauf zu achten, daß die im Winter erforderlichen Maßnahmen durchgeführt werden.

Die wesentlichsten zum Schutz gegen die Gefahren des Winters zu treffenden Vorkehrungen sind:

Schlüpfrige oder vereiste Stellen auf Arbeitsstätten, Wegen, Treppen sowie Fahrzeugen sind mit geeigneten Mitteln zu bestreuen.

Arbeitsstellen, an denen bei Dunkelheit Schneeräumarbeiten von Hand aus durchgeführt werden, müssen ausreichend beleuchtet sein. Bei besonderen Verhältnissen können zusätzliche Anordnungen getroffen werden.

Auf schlüpfrigen und vereisten Stellen ist besonders vorsichtig zu gehen.

Schneeräumarbeiten in Gleisen und Weichen oder in deren Nähe sind gefährlich, weil der Schnee das Fahrgeräusch von herannahenden Fahrzeugen stark dämpft und das Ausweichen namentlich bei größeren Schneemassen sehr erschwert ist. Besondere Vorsicht ist geboten bei Schneetreiben, großer Kälte, Eis- und Schneeglätte, sowie bei Dunkelheit. Die Vorbeifahrt von Fahrzeugen ist grundsätzlich auf Randwegen oder außerhalb der Nachbargleise abzuwarten.

Die Ohren dürfen auch bei großer Kälte nur so geschützt werden, daß man noch deutlich hören kann.

Von den Dächern der Gebäude ist der Schnee rechtzeitig mit hölzernen Schaufeln so weit abzuschäufeln, daß Schneestürze sowie Vereisungen der Rinnen und Abfallrohre vermieden werden. In der Regel sind zu solchen Arbeiten sachkundige Handwerker zu verwenden. Verboten ist, die Dächer bei der Schneebeseitigung mit genagelten Schuhen zu betreten, wenn diese nicht mit Tüchern umwickelt sind.

Beim Verschub ist das Tragen von Halbschuhen und Gummistiefeln verboten. Verschubbedientete und Zugbegleiter haben feste, gut anliegende Schuhe mit Leder- oder gut geriffelter Gummisohle zu tragen.

Auf- und Abspringen ist verboten, solange Fahrzeuge rascher als mit Schrittgeschwindigkeit rollen. Bei Schnee und Glatteis ist erhöhte Vorsicht notwendig.

Muß in gebückter Stellung in das Gleis oder aus demselben getreten werden, so ist der Kupplerhandgriff zu benutzen. Bei Kupplungsarbeiten über vereisten Stellen ist besondere Vor-

<sup>1)</sup> Die erstgenannte ist im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen (Mitteilungen des Unfallverhütungsdienstes), die zweitgenannte im Mitteilungsblatt des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen „Sicherheit zuerst“ und die letztgenannte im Fachblatt der Gewerkschaft der Post- und Telegraphenbediensteten Österreichs „Post und Telegraphie“ (Achtung, hier spricht Benjamin!) zur Veröffentlichung gekommen.

sicht geboten. Zum Kuppeln darf erst nach Stillstand der Fahrzeuge in das Gleis getreten werden; bei Triebfahrzeugen mit festangebrachtem Schneepflug auf der Schneepflugseite.

Auf Fahrzeugen, insbesondere auf deren Trittbrettern, Aufstiegen, Plattformen, Bremserständern und dgl. ist stets ein sicherer Stand einzunehmen, um bei ruckartigen Bewegungen den Halt nicht zu verlieren. Die Bediensteten haben auf Trittbrettern und Verschieberritten immer mit beiden Füßen zu stehen und sich am Handgriff festzuhalten. Eine allfällige Vereisung der Bremsplattform und Trittbretter ist im Zweifelsfalle immer anzunehmen.

Wenn bei Schneelage ein alleinfahrendes E-Triebfahrzeug zum Stillstand kommt und vermutet werden muß, daß es durch Auffahren auf Eis und Schnee von der Schiene isoliert ist, darf das Triebfahrzeug wegen der damit verbundenen Lebensgefahr erst dann verlassen, bestiegen oder berührt werden, wenn der Triebfahrzeugführer allenfalls in Betracht kommende Bedienstete verständigt hat, daß der Hauptschalter ausgeschaltet ist und die Stromabnehmer gesenkt sind. Erst nach Beseitigung der isolierenden Eisschichte dürfen die Stromabnehmer gehoben und der Hauptschalter wieder eingeschaltet werden.

Besondere Vorsicht ist im Bereich von Starkstromleitungen bei hoher Schneelage geboten, da die Sicherheitsabstände vermindert oder Warnungstafeln verschneit sein können.

Bei Verwenden der Setzeisen zum Lenken von Kabeltrommeln ist auf vereisten Böden größte Vorsicht geboten und reichlich Streumaterial zu verwenden.

Arbeiten auf Dächern sind bei Frost, Regen und Schneefall möglichst zu unterlassen. Nur unbedingt notwendige Arbeiten unter Beachtung aller vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen durchführen.

Bei Fahrten mit Kleinwagen, insbesondere mit Stabeg-Wagen oder den besonders leichten Bahnwagen mit Aufsteckmotor ist zu beachten, daß diese Fahrzeuge bei Spurrillen durch eingepreßten Schnee oder Eisbildung oder bei Fahrt durch kleiner Schneewächten leicht entgleisen können. Vor solchen Hindernissen nur im Schritt fahren.

Auf vereiste Freileitungsgestänge darf nur mit Steigeisen aufgestiegen werden, deren Steig-eisenspitzen gut geschärft sind.

Leitern müssen zur Sicherung gegen das Wegrutschen bei gefrorenen Böden mit Stahlspitzen an den Holmenden oder mit sonstigen Gleitschutzvorrichtungen versehen sein.

Arbeitskräfte für Schneeräumarbeiten sind vor ihrem ersten Einsatz auf einer Arbeitsstelle vom örtlich Aufsichtführenden über die Unfallgefahren, die örtlichen Verhältnisse, die einzuhaltenden Sicherheitsvorschriften, insbesondere über das Heraustreten aus dem Gleis und erforderlichenfalls über die Bedeutung der Rottenwarnsignale, zu unterrichten.

Reicht bei unsichtigem Wetter (leichtem Schneefall, leichtem Nebel) die Sicht nicht mehr aus, um die Sicherheit mehrerer Arbeitender zu gewährleisten, so ist falls noch kein Sicherungsposten eingesetzt ist, ein solcher vorzusehen. Ist trotz Aufstellung von Sicherungsposten die Sicherheit der Arbeitenden nicht mehr gewährleistet, so ist die Arbeit einzustellen.

Läßt die Betriebslage die Arbeitseinstellung nicht zu, so hat der örtlich Aufsichtführende mit dem Fahrdienstleiter den jeweiligen Verhältnissen entsprechende Sicherheitsvorkehrungen zu vereinbaren.

Bei Verwendung von lärmenden Geräten, Aufbau-, Schneeblasegeräten usw. ist stets, auch bei Beschäftigung von nur einem Arbeitenden, ein Sicherungsposten aufzustellen.

Bei schwierigen Verhältnissen z. B. Nebel, Schneefall ist bei Arbeiten an Streckengleisen oder Hauptgleisen außer dem Sicherungsposten an der Arbeitsstelle (Innenposten) nach der durch die Verhältnisse bedingten Seite, gegebenenfalls nach beiden Seiten, ein Außenposten aufzustellen. Der Standort des Außenpostens ist so zu wählen, daß herannahende Fahrzeuge rechtzeitig erkannt werden können, gleichzeitig aber mit dem nächsten Innenposten Sicht- und Hörverbindung besteht.

Das Arbeitsgleis darf erst wieder betreten werden, wenn der freie Ausblick auf die Strecke der durch Fahrzeuge, Rauchentwicklung, aufgewirbelten Schnee usw. vorübergehend behindert sein kann, wieder in vollem Umfang möglich ist.

Bei hohen Schneemassen sind an jeder Arbeitsstelle in den Schneewänden, tunlichst außerhalb der vorgeschriebenen Sicherheitsräume, etwa 2 m breite, 1 m tiefe Sicherheitsnischen in Abständen von etwa 10 m herzustellen, die als Ausweichstellen zu dienen haben.

Mehrklangsignalhorn, Typhon und Handlaternen sind vor Beginn der Arbeiten und während deren Dauer von Zeit zu Zeit auf Brauchbarkeit zu prüfen. Bei kalter Witterung sind Mehrklanghorn und Typhon gegen Einfrieren zu schützen.

Bei Schneeräumfahrten in lawinengefährdeten Abschnitten sind vom Aufsichtsführenden zu bestimmende Fluchtwiege vorzusehen und freizuhalten, wenn mit der Möglichkeit von Lawinenabgängen gerechnet werden muß. Gefährdete Gebiete sind durch gesicherte aufgestellte Posten zu beobachten.

Sind Hähne für Dampf- oder Druckluftleitungen im geöffneten Zustand eingefroren, hat sich der Bedienstete beim Auftauen der Leitungen seitlich der Ausströmöffnung zu stellen, damit er beim plötzlichen Ausströmen von Dampf- oder Druckluft nicht Verbrennungen oder sonstige Verletzungen erleidet.

Beim Verladen von Gegenständen auf offene Wagen, in denen sich eine Eiskruste befindet, muß berücksichtigt werden, daß die Verladegüter auf Eis und Schnee leicht gleiten.

**Die Erdungsstange<sup>1)</sup> —**  
**eine wichtige Einrichtung zur Unfallverhütung bei Arbeiten an und in der Nähe von**  
**Fahrleitungsanlagen**

Überwiegend wird beim elektrischen Bahnbetrieb die elektrische Energie über eine einpolige Fahrleitung dem Stromabnehmer des Triebfahrzeuges zugeführt, während die Stromrückleitung von den Triebfahrzeugen über die Fahrschienen (Erde) zum Speisepunkt führt.

Auch bei den Österreichischen Bundesbahnen gilt dieses Prinzip. Sie sollen als größter elektrischer Bahnbetrieb Österreichs hier im Vordergrund stehend betrachtet werden. Sie verwenden bekanntlich für Zwecke der elektrischen Zugführung Einphasen-Wechselstrom<sup>2)</sup>. In den Unterwerken der Österreichischen Bundesbahnen wird dabei über Umspanner die elektrische Energie auf eine Fahrdrähtennennspannung von 15 kV herabgesetzt. Für die Unterbrechung stromdurchflossener Leitungen werden hiebei Leistungsschalter verwendet. Diese dienen nicht nur zur planmäßigen Abschaltung von Fahrleitungsnetzteilen, sondern auch zur Abschaltung von Kurzschlußströmen.

Kurzschlußströme treten im Fahrleitungsnetz infolge der Stromrückleitung über Schienen und Erdreich häufig auf, da ja hier, unterschiedlich etwa zu Freileitungsnetzen, jeder Erdschluß gleichbedeutend mit einem Kurzschluß ist. Kurzschlüsse können durch Überbeanspruchung der Isolation infolge atmosphärischer Überspannungen, durch Isolationsminderung bei Nebel sowie durch starke Verschmutzung, etwa durch extremen Industriebetrieb oder bei gemischem Betrieb der Bahn (also vorhandenem Dampfbetrieb) auftreten. Aber auch Vögel oder sonstige Tiere, die zum Beispiel auf einem Isolator sitzend geerdete und spannungsführende Teile überbrücken, können ebenso zum Auftreten von Kurzschlußströmen führen, wie Zweige, schadhafte Isolatoren, mechanische Schäden der Fahrleitungsanlage sowie Auswirkungen von Sturm oder Entgleisungen. Nicht zuletzt sei hier auch auf mögliche Kurzschlußursachen durch Bedienungsfehler beim Schalten oder Erden der Fahrleitung und beim Einfahren elektrischer Triebfahrzeuge in geerdete Fahrleitungsabschnitte verwiesen.

Die Größe des Kurzschlußstromes hängt neben charakteristischen elektrischen Eigenschaften der Leitungsanlage und der Speisepunkte von der Entfernung des Kurzschlußortes vom speisenden Unterwerk ab. Der Kurzschlußstrom, der umso größer ist, je näher der Kurzschlußort dem Speisepunkt liegt, führt zu einer thermischen Beanspruchung der Fahrleitung, die aber auch von der Stromwirkungsdauer abhängt, so daß also selbstverständlich auch hierfür die Schaltgeschwindigkeit der speisenden Leistungsschalter von Bedeutung ist. Wenn auch die durch Kurzschlußströme auftretenden Übertemperaturen normalerweise ohne Gefahr für die Fahrleitungsanlage sind, kann es dennoch, besonders im Hinblick auf die in der Kurzschlußbahn liegenden zahlreichen Verbindungsstellen und Klemmen, an denen durch zu hohe Erwärmung die Standfestigkeit der Drähte verringert werden kann, zum sogenannten „Abbrennen der Fahrleitungen“ und damit auch zu Gefährdungen der dort beschäftigten Bediensteten kommen.

Nun wirkt sich die Stromfortleitung auf die Umgebung der Fahrleitung insoferne aus, daß das magnetische Wechselfeld des Fahrleitungsstromes in parallel zur Fahrleitung verlaufenden Leitern Spannungen hervorruft („induziert“), deren Größe unter anderem von der Länge der Parallelführung und vom Abstand von der Fahrleitung abhängig ist. Von besonderer Wichtigkeit ist dies auch bei zweigleisigen Strecken, wenn an der Fahrleitung eines Gleises gearbeitet werden muß. Schon bei normalen Betriebsströmen können lebensgefährliche Induktionsspannungen entstehen, geschweige denn im Kurzschlußfall. Bei einem üblichen Gleisabstand und einer Abschaltung der parallel geführten Leitungsanlage von wenigen Kilometern und praxismäßig vorkommenden Betriebsströmen können sich Induktionsspannungen am freien Ende der abgeschalteten parallelen Fahrleitung von einigen Hundert Volt ergeben, die im Kurzschlußfall in der Größenordnung von Tausenden Volt liegen können. Auch kann eine relativ kurze Parallelführung abgeschteter, jedoch nicht geerdeter Leitungsanlagen im Kurzschlußfall zu äußerst gefährlichen Beeinflussungsspannungen führen. Es zeigt sich also die Notwendigkeit, bei Arbeiten an abgeschalteten Leitungen — ohne auf weitere Erdungsbestimmungen einzugehen — unbedingt in der Nähe der Arbeitsstelle die Fahrleitung<sup>3)</sup> richtig zu erden.

Hier sei aber noch kurz auf eine andere Form der Beeinflussung verwiesen, nämlich auf die sogenannten Influenzspannungen, die durch das elektrische Feld entstehen. Steht also eine

<sup>1)</sup> Siehe Fußnote zu Beilage 6 bzw. Bildbeilage Abschnitt XI.

<sup>2)</sup> Die weiteren Ausführungen werden deshalb hauptsächlich auf die dort geltenden Verhältnisse abgestimmt.

<sup>3)</sup> Gemäß DV El 52, Pkt. 146 (Ausgabe 1968) sind zu Arbeitszwecken abgeschaltete Fahrleitungsanlagen grundsätzlich beidseitig der Arbeitsstelle zu erden.

Fahrleitung unter Spannung, während die Fahrleitung des zweiten Gleises abgeschaltet, aber isoliert, also nicht geerdet ist, bilden die Fahrleitungen gegeneinander bzw. gegen Erde große Kondensatoren, wobei auf der abgeschalteten isolierten Fahrleitung influenzierte Spannungen von ebenfalls mehreren Tausend Volt entstehen können.

Bemerkenswert ist, daß die Höhe der so entstandenen Influenzspannungen unabhängig von der Länge des Parallellaufes der Fahrleitungen ist. Wohl aber ist dies der Ableitstrom, der bei der Berührung der abgeschalteten, isolierten Parallelfreileitung durch einen Menschen entstehen kann, wobei dieser Strom über den Menschen zur Erde abfließt und bei üblichen 15 kV-Anlagen von nur wenigen Kilometern Länge Werte von 50 mA und mehr erreichen kann. Nun sind aber 50 mA die Gefahrenschwelle des elektrischen Stromes bzw. beginnt bereits zwischen 50 und 100 mA die tödliche Wirkung des elektrischen Stromes. Wiederum ist so die Wichtigkeit der ordnungsgemäßen Erdung einer abgeschalteten Parallelfahrleitung zu ersehen. Sieht man nun von den sogenannten Ladegleisschaltern<sup>4)</sup> ab, bei denen die abgeschaltete Fahrleitung selbsttätig an Erde gelegt wird, erfolgt die Erdung im Regelfall mit sogenannten Erdungsstangen. Die Erdung bewirkt sowohl die Ableitung von Beeinflussungsströmen sowie die Ausschaltung der Stromquelle infolge Kurzschlusses, sobald der abgeschaltete Fahrleitungsabschnitt, wie schon erläutert, an Spannung liegt.

In allen Bahnhöfen und bestimmten Verkehrsstellen befinden sich an entsprechenden Stellen mindestens je zwei weiß-rot gestrichene Erdungsstangen zum Erden abgeschalteter Leitungen. Wenn Schaltgerüste vorhanden sind, sind Erdungsstangen auf diesen angebracht.

Die Erdungsstange besteht im Prinzip aus einer Stange aus Isolierstoff oder Holz und besitzt an einem Ende einen metallischen Haken (manchmal mit Feder) oder eine Klemmvorrichtung, woran ein flexibles Leiterseil befestigt ist, das am freien Ende eine Schraubklemme trägt. Geerdet wird durch Befestigen der Schraubklemme an einem gutgeerdeten Anlageteil (Schiene)<sup>5)</sup> und anschließendes Einhängen der Stange in die zu erdende Leitung<sup>5)</sup>, wobei unbedingt die richtige Reihenfolge einzuhalten ist. Aus diesem Grund darf jeweils nur eine Person erden. Bei Entfernung der Erdung ist in umgekehrter Reihenfolge vorzugehen.

Für bestimmte Bahnhöfe mit Isolierschienen werden Erdungsstangen mit zwei Schraubklemmen verwendet, womit die Erdung an beiden Schienen eines Gleises erfolgt<sup>5)</sup>.

Erdungsstangen, mit Ausnahme jener auf Triebfahrzeugen, sind von den Fahrleitungsmeistern instandzuhalten, wobei der Untersuchungstag an den Erdungsstangen anzuschreiben ist.

Der Bau- und Erhaltungszustand der Erdungsstangen ist von größter Bedeutung für die Sicherheit des an oder in der Nähe von Fahrleitungsanlagen arbeitenden Personals. Deshalb bestehen auch seitens der Österreichischen Bundesbahnen überaus genaue Bauvorschriften, wobei etwa für eine Holzstange aus Fichtendürrling für einteilige 5 m lange Erdungsstangen materialmäßig gerader Wuchs selbstdürerer Fichtenstämmchen sowie festes, astlochfreies, nicht gesplittertes, an den Astansätzen von Einrissen freies Material gefordert wird, wobei die fertigen Stangen eine Zopfstärke von 40 mm bzw. eine Fußstärke von 50 mm Durchmesser haben müssen. Unterschiedlich von den Erdungsklemmen für Freileitungs- und Schaltanlagen ist die Universalklemme für Fahrleitungs-Erdungsstangen speziell für ihre Aufgabenstellung geformt. Als Erdungsseil wird ein hochflexibles, umflochtenes Kupferseil mit 70 mm<sup>2</sup> Nennquerschnitt von 8 bzw. 10 m Länge verwendet, wobei neuerdings noch zusätzlich eine Kunststoffumhüllung vorgesehen ist. Hiezu sei noch angeführt, daß das elektrotechnische Vorschriftenwerk klar vorschreibt, daß die verwendeten Teile einer Erdungseinrichtung eine sicher leitende Verbindung gewährleisten und einen solchen Querschnitt haben müssen, daß sie dem Kurzschlußstrom zum Ausschalten standhalten. So gesehen ist die Verwendung hochflexibler Kupferseile relativ großen Leiterquerschnittes für Erdungszwecke verständlich; ferner ergibt sich auch die Notwendigkeit, Erdungsstangen auf ihre einwandfreie Beschaffenheit vor ihrer Benützung zu prüfen. Widmungsfremde Benützung von Erdungsstangen, die selbstverständlich verboten ist, kann diese beschädigen und in der Folge so zu schweren Unfällen führen. Besonders sei hier auf Litzenbrüche verwiesen, die gegebenenfalls zu einer gefahrbringenden Minderung des Querschnittes der Erdungsseile führen können. Beschädigte Erdungsstangen dürfen nicht verwendet werden. Ordnungsgemäße Erdungsstangen, richtig angewendet, geben Schutz und sind Freund und Helfer der dort Beschäftigten.

<sup>4)</sup> Die Fahrleitung über Gleisen oder Gleisabschnitten, auf denen regelmäßig **Ladearbeiten** verrichtet werden, ist von der übrigen Bahnhoffahrleitung durch Streckentrenner abgetrennt. Sie wird über einen besonderen Schalter, den **Ladegleisschalter** als Unterschalter eines Bahnhofschalters, unter Spannung gesetzt. Dieser Schalter ist so eingerichtet, daß er in der Stellung „AUS“ den abgeschalteten Fahrleitungsabschnitt selbsttätig an Erde legt.

<sup>5)</sup> Siehe Abschnitt XI, Abb. 10—12.

# Achtung, hier spricht Benjamin!

## Paketverteilanlage, Bandförderer mit Rollenbahnen<sup>1)</sup>



Ein Betrieb, zu dessen Aufgaben auch die Beförderung von Gütern gehört, kann diesen in der modernen Wirtschaft nur dann gerecht werden, wenn weitgehend technische Hilfsmittel nutzbar gemacht werden. Diese Grundsätze gelten auch für den Postbetrieb und seiner von Jahr zu Jahr ansteigenden Beförderungsleistung an Briefbeuteln und Paketen. Bei Paketen tritt zur steigenden Zahl noch ein Erschwernis hinzu: die Pakete werden im einzelnen schwerer und umfangreicher. Die moderne Verpackungstechnik erlaubt den Auslieferern eine bessere gewichtsmäßige Nutzung; der Schutz, den viele Verpackungsstoffe für das Versandgut bieten, gibt den Versendern die Möglichkeit, auf eine Deklarierung als Sperrgut zu verzichten, das Volumen der Sendung wird dadurch natürlich wesentlich vergrößert.

### Zwang zur Technisierung

Mit Gewicht und Umfang steigen natürlich die Gefahrenmomente für alle mit dem Transportgut Befaßten. Händischer Transport und händische Verladung und Verteilung lassen Unfälle oder Körperschäden anderer Art eher erwarten, wenn durch Einteilung einer entsprechenden Anzahl von Kräften nicht dafür Sorge getragen werden kann, voluminöse Stücke zu zweit bearbeiten zu lassen. Wo ist das aber immer durchführbar und wird, wenn möglich, auch danach gehandelt? Selbst wenn kein Personalmangel vorläge — leider haben wir ihn aber —, wird bei vielen Dienststellen mit der Anzahl der umzuarbeitenden Stücke der Leistungsplafond für die händische Bearbeitung erreicht sein, es werden zwangsläufig technische Hilfsmittel eingesetzt werden müssen. Rollenbahnen, Förderband und aus beiden kombinierte Anlagen haben in den Postbetrieb Eingang gefunden, ihr Einsatz wird in Zukunft, soll unser Betrieb leistungsfähig und die Gesundheit und Arbeitskraft unserer Kollegenschaft für ihre ganze Dienstzeit erhalten bleiben, in noch verstärktem Maß erfolgen müssen.

### Gefahren der Technik

Mit der Verwendung neuer technischer Einrichtungen ergeben sich neuerliche, wenn auch anders geartete Momente zur Auslösung von Unfällen. Verschiedene Komponenten sind dafür bestimmt: An sich birgt jede Maschine durch ihre bewegten Teile Gefährdungsursachen in sich. Zum Teil sind sie in einer nicht sachgerechten oder der Anweisung widersprechenden Bedienung begründet und zum nicht geringen Teil in einer gewissen Leichtfertigkeit, mit der in unserem technisierten Zeitalter die Mechanik hingenommen wird.

Gehen wir bei unseren Betrachtungen ins Konkrete: Im Bahnhofspostamt Linz ist eine Paketverteilanlage eingerichtet und auch bereits in Betrieb genommen worden. Sie ist nicht die erste ihrer Art im Bereich unserer Postanstalt; das Postamt Wien-Westbahnhof hat seit Jahren eine Paketverteilanlage in Betrieb, der fortschreitenden Entwicklung entsprechend ist die Linzer Anlage natürlich wesentlich moderner. Eine elektronische Tastensteuerung bestimmt das Abstoßen an den Ableitungspunkten, wobei die Elektronik selbsttätig die Länge der Sendung abnimmt und eine dementsprechende Anzahl von Gliedern des Verteilbandes zum Kippen bringt. Trotzdem bleibt auch bei dieser Großanlage das Grundprinzip erkennbar: eine Kombination aus ansteigenden Förderbändern, horizontalen Bandtransporten, Rollenbahnen und Umlenkbändern. Diese Einrichtungsteile bergen auch die Unfallgefahren in sich. Was sich an Anfangsschwierigkeiten im Betrieb oder in der kontinuierlichen Nutzung der Anlage zeigt, kurz, was als „Kinderkrankheiten“ bezeichnet werden kann, soll bei dieser Betrachtung ausgeschlossen werden, wenn auch nicht übersehen werden darf, daß diese Unregelmäßigkeiten auch einen Faktor der verstärkten Unfallgefahr darstellen.

Der Beitrag zur Unfallverhütung hat sich dem Aufzeigen der wesentlichen Gefahrenstellen zu widmen, auch bereits entschärft können bei Gebrechen wieder erneut akut werden.

<sup>1)</sup> Siehe Fußnote zu Beilage 6.

### **Gefährdungsgrund: Beengter Raum**

Bei der bestehenden Einrichtung in Linz — und bei künftigen Einrichtungen wird es nicht anders sein — ergeben sich Gefahrenmomente allein schon aus dem rein Baulichen. Die Anlage mußte in eine bestehende Halle installiert werden. Aus der gegebenen Höhe und dem stufenweisen Aufbau, der die Pakete zuerst in die auf höchster Ebene liegenden Speicher bringt und die Ableitung über Zubringer und Verteilplatz zu den Rutschen ermöglicht, ergab sich als leider unabwendbare Folge, daß das Verteilband bereits so tief liegt, daß das an sich wünschenswerte Bewegen von Personen und Fahrzeugen unter der Anlage nicht gegeben ist. Ein fallweise notwendiges Begehen von Stellen unter diesem Teil ist nur in gebückter Stellung möglich, die Gefahr, bei plötzlich unbedachtem Aufrichten mit dem Kopf in das rücklaufende Gliederband zu geraten, zeigte sich während des Probelaufes. Durch Verschalung des Untergurtes ist diese Gefahrenquelle weitgehend entschärft. Daß diese Verschalung unbeschädigt bleibt, und, wenn sie für Instandsetzungsarbeiten etwa entfernt werden mußte, auch wieder angebracht wird, möge nie vergessen werden!

### **Behebung von Bandstauungen**

Eine weitere, aus der baulichen Notwendigkeit resultierende Gefährdung: Nach dem langen, ansteigenden Zubringerband werden die Pakete rechtwinkelig zu den Speichern geführt. Verklemmt sich an der Umleitecke ein Paket, so führt das weiterlaufende Zubringen auf diesem Transportband zu einem Rückstau, der sogar mit Überlagerungen von Paketen verbunden sein kann. Daraus ergeben sich mehrere Gefahrenmomente:

Sendungen können über die Seitenbewehrung des Bandes kippen und abstürzen. Wenn irgendwie angängig, ist daher ein Aufenthalt unter dem Bandbereich zu vermeiden.

Unsachgemäßes Bemühen, die Stauung aufzulösen. Als erstes und wichtigstes Gebot hat dabei zu gelten: Anlage abschalten! Muß das Band, wie es zurzeit noch notwendig ist, mittels einer Leiter erreicht werden, ist diese durch Kollegen entsprechend zu sichern. Das „Flottmachen“ der Pakete ist an sich schwierig genug, wenn die Leiter ins Rutschen kommt, sind keine Hände mehr frei, um einen Absturz zu verhindern.

Auch wenn Leitern in der Seitenbewehrung des Bandes angehängt werden können, muß bei Stauungsbeseitigung das Band abgeschaltet werden. Das plötzlich wieder in Bewegung geratende Paketgeschiebe kann auch diese Leiter abstreifen. Geradezu selbstmörderisch ist es etwa, das laufende Förderband zu betreten. Und wenn an den bekannten Stauungspunkten einmal trittsichere Roste angebracht sind, das Abschalten des Bandes sollte niemals unterlassen werden! Vieles an Stauungen kann vermieden werden, wenn bereits bei Beladung erkannt wird, ob das Ladungsstück bandtauglich oder banduntauglich ist. Größe und Beschaffenheit sind gleichermaßen dafür bestimmend.

### **Übergänge vom Band auf Rollenbahn**

Gefahrenstellen finden sich bei den Übergängen von Bändern auf Rollenbahnen, daher auch dort, wo Kollegen das lesegerechte Aufstellen der Pakete besorgen. Wenn auch eine Gefahrenminderung durch Anbringung von Springrollen oder durch automatischen Rollenstopp gegeben ist, soll zur Abwendung von Verletzungen an Fingern und Händen vermieden werden, Pakete unter ihrer Auflagenfläche zu erfassen. Oben zupacken, bedeutet großen Abstand zu Band und Rolle und damit weniger Gefährdung.

Der Arbeitsplatz von Zurichtern und Codierern ist in luftiger Höhe. Geländer und Sicherheitskette beim Leiterzustieg sichern ihn. Daher stets daran denken, bei Zu- oder Abstieg die Kette wieder vorzulegen; die oben arbeitenden Kollegen müssen die Gewißheit haben, daß ihr Arbeitsplatz abgesichert ist.

An den Abkippstellen vom Verteilband werden die Pakete über Blechrutschen zu den Fahrzeugen geleitet. Auch an diesen Stellen dürfen Stauungen nur bei abgeschalteter Anlage beseitigt werden.

Wer bei laufendem Band etwa die Rutsche emporklettern will, möge sich vor Augen halten: Ein kurzes Ausgleiten, ein unbedachter Griff in das Band, und das Unheil ist nicht mehr abzuwenden!

**Bei Gefahr: Rasch und überlegt handeln**

Und wenn doch etwas passiert? Dann gilt es, rasch und richtig zu handeln, um die Folgen so gering wie möglich zu halten. Zu wissen, wie, ist hier das Wichtigste! Wohin soll der Zuruf zum Anschalten gehen, wo befindet sich ein Warnzeichen, wo ein Notausschalter? Wer immer seinen Dienst antritt, sollte nie vergessen, sich aller Hilfsmöglichkeiten zu vergewissern. Den leitenden Kollegen aber gilt die Bitte: Zeigt die Gefahren auf, die hier als Beispiele gebrachten sind sicher noch nicht alle, weist aber auch darauf hin, wie bei Unfällen gehandelt werden muß!

Was sollen diese Zeilen für alle jene, die nicht an dieser Anlage Dienst versehen? Wer so fragt, sollte an das eingangs Erwähnte denken: Großanlagen sind nur eine Kombination von Grundelementen. Diese aber findet man gar nicht mehr so selten: Bandförder- und Rollenbahnen. Bei den — meist transportablen — Bandförderern ist ebenso auf die Lage des Bandendes zu achten. Zu nahe an die Wand eines Bahnpostwagens oder Kraftwagens geführt, kann es auch hier Stauungen oder Verklemmungen geben. Auch hier kann ein unbedachter Griff zu Verletzungen führen. Auch bei Kleinanlagen gilt bei Übergang von Band auf Rolle: Hände weg vom Übergang und Pakete oben anfassen!

Und noch dazu: Transportable Bänder nur verschieben, wenn der Netzstecker für den Antriebsmotor gezogen worden ist!

Der Unterschied liegt also nur in der Größenordnung, die Gefahren sind überall die gleichen. Technik nützen, ist heute eine Selbstverständlichkeit, ebenso selbstverständlich aber müssen die Sicherheitsvorkehrungen sein. Dazu gehören stete Beachtung alles dessen, was Leben und Gesundheit ungefährdet lässt. Damit auch die Beachtung aller Betriebsvorschriften, die sicher nicht nur um der Vorschrift willen erlassen worden sind. Halten wir uns daran, wir haben nur ein Leben.

Der Unfallverhütungsdienst jedenfalls wünscht für das neue Jahr ein unfallfreies Zusammenleben mit der Technik im Betrieb.

## XI. Bildtafeln

Abbildungen 1 und 2 zu Unfall am 12. März 1969 im Bahnhof Röppen, siehe Abschnitt IV, Pkt. 3, Seite 24

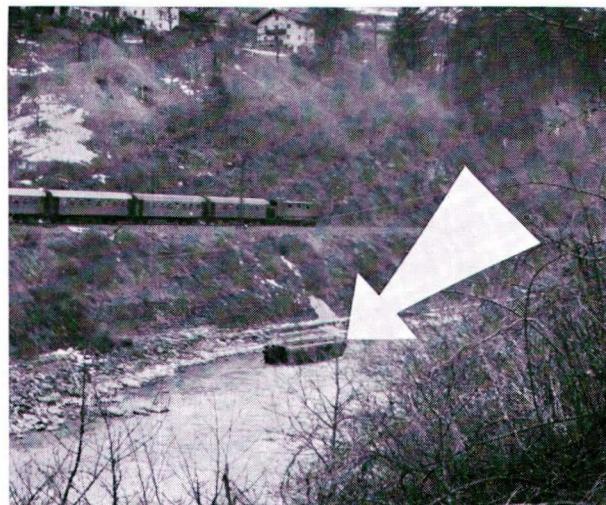


Abb. 1



Abb. 2

Abbildung 3 zu Unfall am 30. April 1969 im Bahnhof Langschlag,  
siehe Abschnitt IV, Pkt. 3, Seite 27

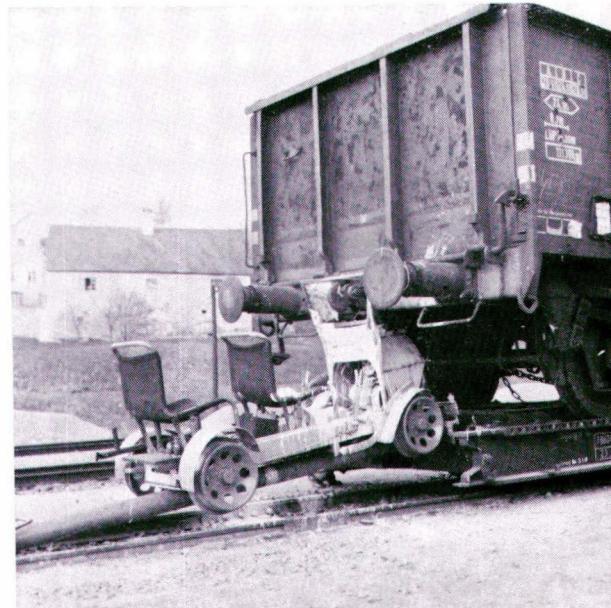
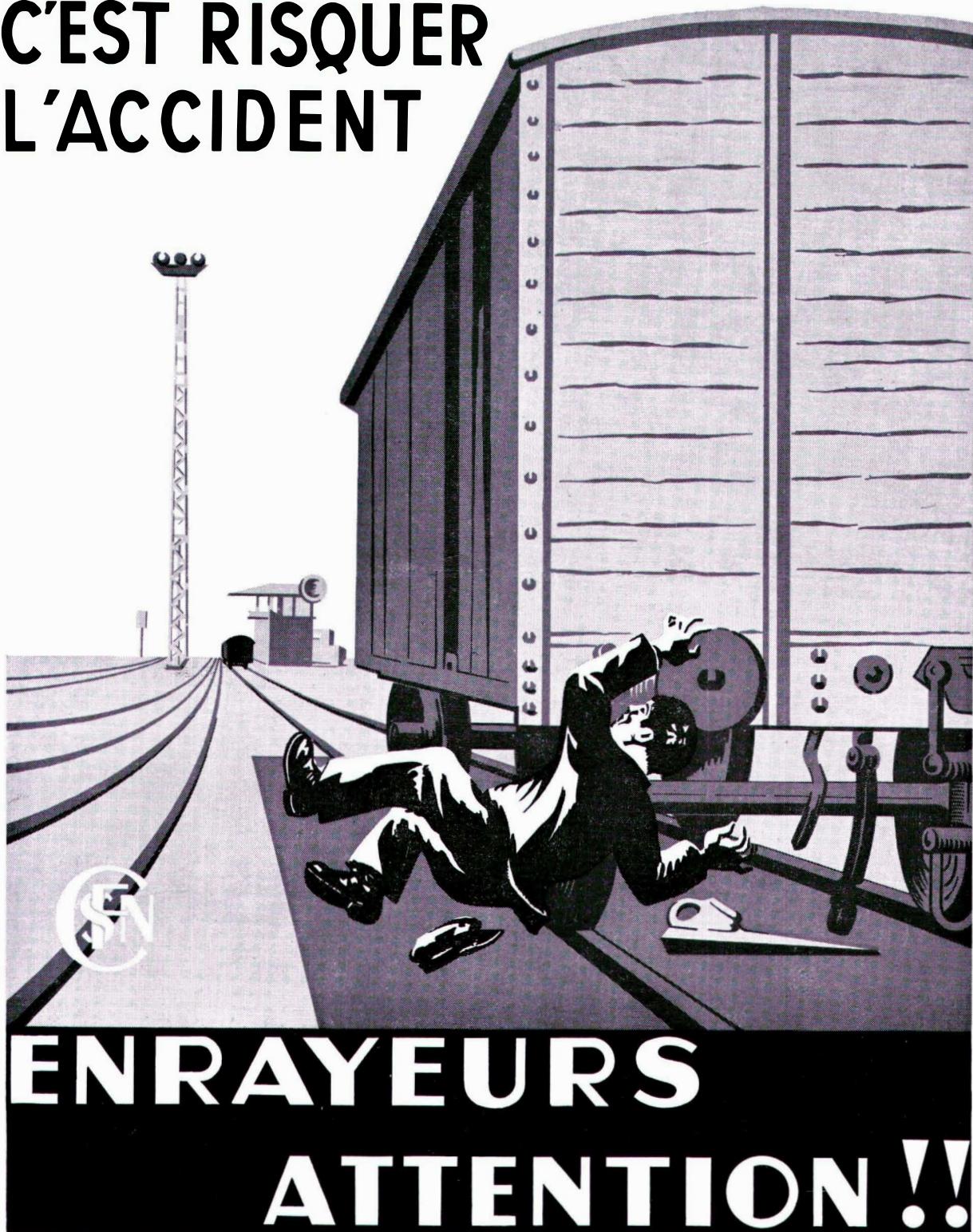


Abb. 3  
www.parlament.gv.at



Abb. 4: Zu Abschnitt VI, Seite 33

**ENRAYER AU DERNIER MOMENT  
C'EST RISQUER  
L'ACCIDENT**



Zu spätes Auflegen bedeutet Unfall

**Hemmschuhleger Achtung!**

Abb. 5: Zu Abschnitt VI, Seite 33



Abb. 6: Die Sicherung einer mit Kraftgeräten arbeitenden Oberbaurotte: Wegen der Verwendung lärmender Geräte ist der Sicherungsposten mit einem Typhon ausgerüstet.



Abb. 7: Die Arbeitsgruppe ist zeitgerecht ausgetreten und erwartet die Zugfahrt am Randweg stehend ab. Die Arbeitsgeräte sind sicher abgelegt.

\*) Die Abbildungen 6 bis 9 zu Abschnitt VI sind der Broschüre „Sichere Arbeit unser Ziel — UNFALL-VERHÜTUNG, EIN WESENTLICHER TEIL DER ARBEIT“, herausgegeben von den Österreichischen Bundesbahnen in Zusammenarbeit mit dem Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, entnommen.



Abb. 8: Aushändigung der Unfallverhütungsvorschrift nach eingehender Belehrung.



Abb. 9: Vorschriftsmäßige Aufbewahrung von Hemmschuhen verringert die Anzahl von Unfallquellen.

## Abbildungen zu Abschnitt X, Beilage 7



Abb. 10: Geerdet wird durch Befestigung der Schraubklemme an einem gutgeerdeten Anlageteil (Schiene).



Abb. 12: Für bestimmte Bahnhöfe mit Isolierschienen werden Erdungsstangen mit zwei Schraubklemmen verwendet, womit die Erdung an beiden Schienen eines Gleises erfolgt.



Abb. 11: Anschließend wird die Stange in die zu erdende Leitung einge-hängt. Es darf jeweils nur eine Person erden.