

2. Juni 1971

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR
VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORAT

TÄTIGKEITSBERICHT
DES
VERKEHRS-ARBEITSINSPEKTORATES
FÜR DAS
JAHR 1970

WIEN 1971

BERICHT
des
Bundesministeriums für Verkehr
über die
Tätigkeit und Wahrnehmungen
des
Verkehrs-Arbeitsinspektorates
auf dem

**Gebiete des Dienstnehmerschutzes
im Jahre 1970,**

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

dem Nationalrat der Republik Österreich

vorgelegt wird

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. Allgemeines	1
II. Personalstand des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	10
III. Analyse der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	10
1. Zahl der Dienstnehmer nach vorgemerkteten Betrieben und Betriebsgruppen	10
2. Inspektionstätigkeit	11
3. Aufgliederung der Arbeitstage	12
4. Behandlung der Mängel und Unfälle	12
5. Begutachtung	12
6. Abgegebene Äußerungen bzw. Antragstellungen und Entgegennahme von Bescheiden	12
7. Sonstiger Schriftwechsel	13
8. Langfristige Leistungsbilanz des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	13
9. Zur Statistik der getroffenen Beanstandungen	14
10. Zur Statistik der Unfälle	14
IV. Besondere Unfälle	15
1. Tödliche Arbeitsunfälle [gem. § 175 (1) ASVG]	15
2. Tödliche Arbeitsunfälle [gem. § 175 (2) ASVG]	18
3. Bemerkenswerte Unfälle	19
V. Verhütung von Berufskrankheiten	23
VI. Die Unfallverhütung bei den Österreichischen Bundesbahnen	25
VII. Oft wiederkehrende Verstöße gegen Dienstnehmerschutz- und Unfallverhütungsvorschriften	31
VIII. Verzeichnis der in den vorangehenden Berichten nicht angeführten Gesetze, Verordnungen und Vorschriften, welche die Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates betreffen	40
IX. Tabellen	
Tabelle I: Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des gesetzlichen Dienstnehmerschutzes unterliegenden Verkehrsbetriebe	44
Tabelle II: Besuchte Betriebe und Dienststellen sowie diesen nachgeordnete, örtlich getrennte Stellen, deren Dienstnehmerstand sowie Anzahl der durchgeföhrten Inspektionen	54
Tabelle III: Unfalltechnische, arbeitshygienische und den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen	56
Tabelle IV: Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre 1970 zur Kenntnis gebrachten Unfälle	64
X. Beilagen	
Beilage 1: Personal des Verkehrs-Arbeitsinspektorates	66
Beilage 2: Auszug aus dem Eisenbahngesetz 1957	68
Beilage 3: Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion	70
Beilage 4: Gleisabdeckungen	71
Beilage 5: Nähere Daten zum Abschnitt IV (Besondere Unfälle)	74
XI. Bildtafeln	77

I. Allgemeines

Der vorliegende Bericht über die Tätigkeit und Wahrnehmungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorate auf dem Gebiete des Dienstnehmerschutzes ist der achtzehnte, der vom Bundesministerium für Verkehr¹⁾ dem Nationalrat vorgelegt wird. Dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat obliegt im Rahmen seines Wirkungskreises²⁾ die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Dienstnehmer (Lehrlinge). Aus den zum Schutz der Dienstnehmer erlassenen Vorschriften und behördlichen Verfügungen ergeben sich Aufgaben verschiedenster Art. Vor allem sind jene zu nennen, die dem Schutz des Lebens und der Gesundheit der Dienstnehmer dienen. Weiters sind hier die unter dem Begriff „Verwendungsschutz“ zusammengefaßten Angelegenheiten anzuführen, wie der Schutz von Jugendlichen und Frauen, einschließlich des Mutter- und Kinderschutzes, die Einhaltung der Arbeitszeitvorschriften sowie Angelegenheiten des Lehrlingswesens.

Unter der Vorsorge für den Schutz des Lebens und der Gesundheit der Dienstnehmer sind alle Maßnahmen zu verstehen, die der Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten dienen, ebenso aber auch die sonstigen Maßnahmen für eine dem Stand der Medizin und der Technik entsprechende Gestaltung der Arbeitsbedingungen, wozu insbesondere die Fachgebiete Arbeitshygiene und Arbeitsphysiologie gehören.

Das Bundesgesetz vom 20. Mai 1952, BGBl. Nr. 99, über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz — Verkehrs-ArbIG), welches mit dem Bundesgesetz vom 13. März 1957, BGBl. Nr. 80, abgeändert und ergänzt wurde, bildet die Grundlage der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorate, das im Rahmen seines Wirkungskreises durch seine Organe (Verkehrs-Arbeitsinspektoren) die Einhaltung der bereits erwähnten, zum Schutz der Dienstnehmer erlassenen Vorschriften und behördlichen Verfügungen zu überwachen hat. Hiezu sei festgestellt, daß die Organe des Verkehrs-Arbeitsinspektorate außer den sinngemäß anzuwendenden, auf Grund der Gewerbeordnung erlassenen Dienstnehmerschutz-Rechtsvorschriften auch eine Vielzahl von speziell für die einzelnen Verkehrsbetriebe maßgebenden Dienst-, Betriebs- bzw. Verkehrsvorschriften, deren Sicherheitsbestimmungen eng mit dem Dienstnehmerschutz verflochten sind, sowie die Unfallverhütungsvorschriften eingehend kennen müssen. Daher setzt sich das Personal des Verkehrs-Arbeitsinspektorate überwiegend aus fachkundigen Beamten der Österreichischen Bundesbahnen und der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung zusammen. Diese Beamten haben auch die erforderlichen Dienstprüfungen bei ihren früheren Dienststellen abgelegt. Es muß betont werden, daß die Verkehrs-Arbeitsinspektion auf Grund der Erkenntnis, daß der Schutz des Lebens und der Gesundheit der Dienstnehmer eine Gemeinschaftsaufgabe ist, stets um die Mitarbeit eines großen Personenkreises bemüht ist.

In diesem Zusammenhang muß eine Reihe von Institutionen angeführt werden, die sich mit Fragen der Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten befassen. Hiezu zählen die Träger der Unfallversicherung bzw. deren Unfallverhütungsdienste sowie die Interessenvertretungen der Dienstnehmer und der Dienstgeber. Zwischen diesen Stellen und dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat 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.

Zur Wahrnehmung der Belange des gesetzlichen Dienstnehmerschutzes haben die Verkehrs-Arbeitsinspektoren neben den Betriebsbesichtigungen noch weitere Amtshandlungen durchzuführen; so haben sie an örtlichen Erhebungen und mündlichen Verhandlungen teilzunehmen, die anlässlich der Errichtung, der Erweiterung oder des Umbaues von Betrieben anberaumt werden. 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 vielseitiger. 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 aus gesehen günstigere Arbeitsbedingungen.

¹⁾ Früher Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe bzw. Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft bzw. Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen.

²⁾ Siehe auch Abschnitt IX, Tabelle I, dieses Berichtes bzw. Abschnitt X, Beilage 3 (§ 1 des Verkehrs-ArbIG).

So ist als Folge des Fernsprechinvestitionsgesetzes die Lage auf dem Fernmeldesektor der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung gegenüber den anderen Sparten dieses Verkehrsträgers relativ günstig. Im Jahre 1970 hat die Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung 74 Neubauten (sechs Post- und Wählämter, ein Postamt und der Rest Fernmeldebauten) errichtet. Für drei Postämter konnten Räume im Miteigentum erworben und 67 Postämter in neue Räume verlegt oder umgebaut werden. Zwei neue Postämter haben im Berichtsjahr ihren Betrieb aufgenommen. Die Notwendigkeit dieser Maßnahmen und der noch immer bestehende Nachholbedarf auf dem Hochbausektor der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung finden in der Fachpresse wiederholt Beachtung; so ist dieser zum Beispiel³⁾ zu entnehmen: „Die Verlegung des Postamtes in entsprechende Räumlichkeiten war — vor allem auch für die beim Postamt beschäftigten Bediensteten und die Postkunden — ein besonders erfreuliches Ereignis; gelang es damit doch endlich, ein seit 1942 währendes Provisorium in Form einer Holzbaracke abzulösen. Im Vergleich zum ungeheuren Nachholbedarf auf dem Hochbausektor stellt das neue, sehr attraktive Postamt Absdorf allerdings nur den bewußten Tropfen auf den heißen Stein dar...“ Anlässlich der Eröffnung des Verbund- und Wählamtes Saalfelden wurde ausgeführt, daß der größte Dank jenen Bediensteten gebührt, die jahrzehntelang in den bisher unzulänglichen und ungesunden Betriebsräumen gearbeitet und trotz aller Schwierigkeiten ihre Arbeit zur vollsten Zufriedenheit der Öffentlichkeit geleistet haben⁴⁾.

Wie überaus schwierig unter Umständen die Abwicklung des Dienstbetriebes in räumlich beengten Postämtern ist, soll durch nachstehendes Beispiel aufgezeigt werden. Im Postamt 3040 Neulengbach stand neun Zustellern ein Raum mit einer Bodenfläche von nur 18 m² zur Verfügung. Da für die Lagerung der Pakete nicht genügend Platz vorhanden war, trug ein zusätzlich eingeteilter Zusteller diese Poststücke aus. Es ist daher erfreulich, daß das genannte Postamt zu Beginn des Jahres 1971 in neue Räume verlegt werden konnte. Der längste Weg, den die bei diesem Postamt beschäftigten Zusteller zurücklegen müssen, beträgt 27 km und reicht bis in das Gebiet der Ortsgemeinde Johannesberg. Die Postzustellung erfolgt teils zu Fuß, teils mit dem Dienstfahrrad und in drei Landzustellbezirken mit dem Dienstmoped. Bei dieser Gelegenheit darf auf die Gefahren, denen die Bediensteten während der Postzustellung — besonders bei Schneelage und Vereisung — ausgesetzt sind, hingewiesen werden (siehe Abschnitt IV).

Auch im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen bringen Schnee und Eis mannigfache Gefahren. Die Schneefreihaltung der durchlaufenden Gleise stellt kein Problem dar, da dank der zur Verfügung stehenden mechanischen Hilfsmittel großer Leistung (Schneeschleudern und Schneepflüge) die Gleise auch bei kurzzeitig gefallenen großen Schneemassen schnellstens wieder freiemacht werden können. Die Reinigung der Weichen von Schnee und Eis ist weit schwieriger, da der Raum zwischen den Zungen- und Backenschienen und bei den Spitzerverschlüssen (Haken- und Klammerverschlüssen) dauernd von Schnee und Eis freigehalten werden muß, um die Stellung der Weichen jederzeit zu ermöglichen. Besonders kritisch ist es dann, wenn nach dem Fallen von Pulverschnee bei Temperaturen unter 0° C Sturm einsetzt und die kurz vorher sorgfältig freigeschaufelten Weichen sofort wieder zugeweht werden bzw. die Triebfahrzeuge und Wagen selbst wieder Schnee in die Weichen befördern. Die händische Reinigung der Weichen mit Besen, Schaufel und tragbaren Flammenwerfern schafft zusätzliche Schwierigkeiten, da die vorher mit dem Flammenwerfer angewärmten Zungen sofort abkühlen, vereisen und so erst nur nach langwieriger weiterer Reinigung das einmalige Umstellen der Weichen zulassen. Hier ist im Hinblick auf den Einsatz von Reinigungskräften 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 gegebenenfalls von Sicherungsposten dauernd über die Zugbewegungen unterrichtet werden, nicht vollkommen ausgeschaltet werden können.

Alle diese Schwierigkeiten mit der früher nur möglichen händischen Reinigung der Weichen haben die Österreichischen Bundesbahnen veranlaßt, im Rahmen des fünfjährigen Investitionsprogrammes 1970—1974 für die Modernisierung der Österreichischen Bundesbahnen auch Mittel für den vermehrten Einbau von Weichenheizungen in den wichtigsten Bahnhöfen vorzusehen. Bei einem Gesamtbestand von rund 17.000 Weicheneinheiten bei den Österreichischen Bundesbahnen sollen als erste Ausbaustufe rund 3000 Einheiten in den nächsten fünf Jahren mit Weichenheizungen ausgerüstet werden. Bei geringer Schneelage wurden bereits im Jahre 1970 für die Freihaltung der Weichen auch fahrbare Flüssiggas-Weichenaufbauanlagen verwendet. Diese bestehen aus einem Niederbordwagen, auf dem ein Flüssiggas-

³⁾ Post- und Telegraphie, 42. Jg., November 1970, S. 19.

⁴⁾ Post- und Telegraphie, 43. Jg., Jänner 1971, S. 18.

behälter fest montiert ist. An einer Stirnseite desselben befinden sich vier Zünd- und acht Hauptbrenner, die von einem gedeckten Bedienungsstand aus gezündet werden. Der Wagen mit der Anlage wird durch ein Triebfahrzeug in Schrittgeschwindigkeit über die Gleisanlage hin- und hergefahren. Durch die große Heizleistung der gegen die Schienen gerichteten Brenner wird die Schneeeansammlung sowie Eisbildung sowohl im Bereich der Zungenvorrichtung als auch in den Rillen verhindert. Außerdem werden die Weichenteile auf eine Temperatur von etwa 20° C erwärmt, so daß die Weiche durch die aufgespeicherte Wärme längere Zeit schneefrei bleibt. Da diese Weichenaufbauanlagen erst kurze Zeit in Verwendung sind, liegen noch keine Betriebserfahrungen vor.

Im Berichtsjahr brachten die überaus ergiebigen Schneefälle trotz der besonders in den letzten Jahren entlang des Streckennetzes errichteten Hang- und Lawinenschutzbauten Behinderungen des Bahnverkehrs. So zwang die akute Lawinengefahr dazu, das Personal und die Bewohner des Bahnhofes Langen sowie die Bevölkerung der umliegenden, gefährdeten Wohnhäuser in der Nacht vom 24. auf den 25. Februar des Berichtsjahres zu evakuieren. Etwa 40 Personen verbrachten diese Nacht in geheizten Waggons im Arlberg tunnel. Als Beispiel sei hier ergänzend der Neubau des Bahnhofsgebäudes Dalaas angeführt, das durch mehrere Lawinenabgänge im Jänner 1954 schwer beschädigt worden war, vorerst in einem Provisorium untergebracht war und nun in beinahe dreieckiger Formgebung errichtet wurde, um so den Schneemassen bei Lawinenabgängen keine Angriffsfläche mehr zu bieten. Das Dach bildet einen monolithischen Baukörper aus Stahlbeton, der auch stärksten Beanspruchungen standhält.

Aber auch allgemein gesehen, sind die Österreichischen Bundesbahnen bestrebt, neben dem Ausbau der Bahnanlagen an wichtigen Hauptstrecken auch kleinere Stationen an Nebenlinien zu modernisieren und den zeitgemäßen Erfordernissen anzupassen. Ein Beispiel dafür ist der komplette Neubau sämtlicher Bahnanlagen im Bahnhof Regelsbrunn an der Strecke Wien Praterstern — Wolfsthal, der lediglich ein Geschäftsführerbahnhof ist. Hier wurden das Aufnahmsgebäude und die Nebengebäude vollkommen renoviert bzw. zum Teil neu gebaut. Im Hinblick auf die im Bahnhofsbereich früher manchmal vorhandene Staubbelaßtigung sei besonders hervorgehoben, daß im Zuge des Neubaues auch die Bahnsteige und der Bahnhofsvorplatz asphaltiert wurden.

Es wurde bereits ausgeführt, daß Veränderungen im Betrieb, die aus Gründen der Anpassung an den technischen Fortschritt erfolgen, auch für den Dienstnehmerschutz von Bedeutung sind, da sie günstigere Arbeitsbedingungen schaffen und die Unfallgefahren herabsetzen. 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 sowie die Automatisierung von Schaltvorgängen an Triebfahrzeugen, um nur einige wichtige derartige Maßnahmen im Rahmen des Eisenbahnbetriebes zu nennen. Hiezu sei die im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Strecke durch das Ennstal⁵⁾ erfolgte gründliche Modernisierung aller sonstiger Anlagen angeführt. So wurde auch der alte, noch aus Gründertagen der Bahnlinie stammende Bahnhof Kleinreifling abgerissen und an anderer Stelle ein modernes, allen Anforderungen entsprechendes Gebäude errichtet. Gleichzeitig wurden auch die wichtigsten Nebengebäude, wie u. a. die Fahrleitungsmeisterei, gebaut. Vom neuen Bahnhof, der mit modernsten Signal- und Sicherungsanlagen ausgerüstet ist, erfolgt auch die Fernbedienung der Abzweigstelle in Kastenreith, wodurch sich zusätzlich namhafte personelle und finanzielle Einsparungen ergeben. Als rein technische und wirtschaftliche Maßnahme, die aber unfalltechnisch wesentlich günstigere Arbeitsbedingungen schafft, seien weiters die Vorarbeiten seitens der Österreichischen Bundesbahnen zur Einführung der automatischen Mittelpufferkupplung angeführt. So befuhr von Ende November 1969 bis Ende März 1970 ein Versuchszug, bestehend aus einer Lokomotive der Österreichischen Bundesbahnen sowie aus je acht Güterwagen der Deutschen Bundesbahn, der Französischen und der Italienischen Staatsbahnen, zweimal wöchentlich das österreichische Streckennetz. Die Güterwagen waren mit jener automatischen Mittelpufferkupplung ausgerüstet, auf die die europäischen Eisenbahnen in einigen Jahren generell umgestellt werden sollen. Die Österreichischen Bundesbahnen waren nun vom „Office de Recherches et d'Essais“ (O. R. E.) dem Versuchsamt des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) beauftragt, die Betriebstauglichkeit dieser künftigen internationalen Kupplung auf „harten Fahrten“, also im rauen Winterbetrieb, auf ihren Strecken zu erproben. Durch das Kuppeln mit der „europäischen Mittelpufferkupplung“ — es werden dabei auch die Luft- und Steuerleitungen automatisch ver-

⁵⁾ Am 23. Mai des Berichtsjahres erfolgte die Eröffnung des elektrischen Zugbetriebes auf der Strecke Selzthal—Hieflau—Eisenerz.

bunden — wird nicht nur eine bedeutende Einsparung an Personal erzielt, sondern überdies eine Gefahrenquelle für die Verschubbediensteten beseitigt.

Wie wichtig die Einführung der automatischen Kupplung ist, wird durch die vielen schweren Unfälle unterstrichen, die sich im Eisenbahnverkehr bekanntlich gerade beim Kuppeln von Fahrzeugen laufend ereignen. So haben sich in einem zehnjährigen Zeitraum⁶⁾ bei den Österreichischen Bundesbahnen allein 1546 Unfälle beim Kuppeln ereignet (24 mit tödlichem Ausgang, 778 schwere und 744 leichte Unfälle). Hiezu sei auch angeführt, daß die UIC⁷⁾ seit dem Jahre 1929 Statistiken über Unfälle beim Kuppeln führt. Daraus ergibt sich, daß bei den europäischen Eisenbahnverwaltungen in den letzten zehn Jahren die jährliche Zahl der Toten, auf 10.000 Bedienstete bezogen, in der Größenordnung von 0,4 liegt, während die Zahl der Verletzten pro Jahr, bezogen auf die gleiche Anzahl der Bediensteten, rund 15 beträgt. In den Vereinigten Staaten, in denen die Einführung der automatischen Kupplung bereits im Jahre 1893 gesetzlich angeordnet worden war, und in Japan, wo die automatische Kupplung im Jahre 1925 eingeführt wurde, liegt die Vergleichszahl der Unfälle, auf die gleiche Größenordnung bezogen, bei den tödlich Verletzten bei 0,1. Dabei ist aber zu bedenken, daß die von der UIC geplante Kupplung wesentlich zweckmäßiger sein wird als die in den USA und Japan verwendete, welche mehrere schwerwiegende Nachteile aufweist und die mitunter trotzdem ein Eingreifen des Verschubpersonals erforderlich macht. Da während der gefahrvollen Übergangszeit des Gemischtkuppelns⁸⁾ betriebstechnische Schwierigkeiten zu erwarten sind, wird eine möglichst kurze Übergangszeit anzustreben sein⁹⁾.

Im Zusammenhang mit den relativ häufigen Unfällen der Verschubbediensteten sei auf eine im Verkehrs-Unterrichtsblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion, erschienene Verlautbarung einer Dienstanweisung über Gleisabdeckungen hingewiesen, die auf Feststellungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates¹⁰⁾ beruht. Hat doch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat festgestellt, daß Gleisabdeckungen im Verschubbereich, die keinen verbreiteten Kupplungsauflauf besitzen, für Verschubbedienstete eine erhöhte Gefahr darstellen, weil die Bohlenerhebung leicht übersehen wird und die Bediensteten dadurch zu Sturz kommen. Es waren daher alle schienegleichen Eisenbahnkreuzungen und Wegübergänge im Verschubbereich gegebenenfalls nach dem von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen herausgegebenen Sonderblatt 17110 (Schienegleiche Eisenbahnkreuzungen — Anordnung der Kupplungsaufläufe bei Gleisabdeckungen verschiedener Bauart im Verschubbereich) mit einem verbreiteten Kupplungsauflauf auszustatten. Kontrollen ergaben, daß dieser Dienstanweisung noch nicht überall nachgekommen wurde und somit weiterhin für die Verschubbediensteten eine erhöhte Gefahr besteht¹¹⁾.

Auch die Modernisierung älterer Elektrotriebfahrzeuge bringt neben einer Fülle weiterer Probleme auch solche, die für den Dienstnehmerschutz von Bedeutung sind. So wird die frühere Allzwecklokomotive der Reihe 1040 nunmehr fast ausnahmslos im Güterzugsdienst eingesetzt¹²⁾. Um Einsatzfahrungen zu sammeln, wurden vorerst zwei Triebfahrzeuge dieser Serie so eingerichtet, daß sie auch bei Einmannbedienung im Ladegüterzug- und Verschubbereich volltauglich sind. Die umgebauten Maschinen erhielten in beiden Führerständen je einen zweiten Fahrschalter, je ein zweites Führerbremsventil und je ein Zusatzbremsventil. Weiters wurden ein ausziehbares Schreibpult für den Zugführer (Ladegüterzugschaffner), ein SIFA-Störschalter, ein Doppeltyphon und Verschieberauftritte eingebaut. Nach Einführung der neuen Lokfarbe bei Elektrotriebfahrzeugen wird auch diese Type orangerot (Ral 2002) lackiert.

Im Berichtsjahr haben die Bundesbahnen und die Post- und Telegraphenverwaltung einen

⁶⁾ In der Zeit vom 1. Jänner 1959 bis 31. Dezember 1968.

⁷⁾ Internationaler Eisenbahnverband (UIC).

⁸⁾ Automatische Kupplung und herkömmliche Schraubenkupplung.

⁹⁾ Siehe auch Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, 7. Stück, Jahrgang 1970, Seite 3, Aktuelle Nachrichten; Bundesminister Frühbauer zur Frage der automatischen Kupplung.

¹⁰⁾ Siehe Schreiben VAI-Zl. 13.046/1-I/9-1966 vom 9. Mai 1966.

¹¹⁾ Siehe auch Abschnitt X, Beilage 4 bzw. Abschnitt XI, Abbildung 7. Diese sind dem Verkehrs-Unterrichtsblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion, entnommen.

¹²⁾ Die Lokomotiven der Reihe 1040 waren die ersten nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges von den Österreichischen Bundesbahnen neu beschafften Triebfahrzeuge. Für die damaligen Verhältnisse handelte es sich um eine sehr brauchbare Allzweckmaschine, die planmäßig auch im Schnellzugdienst eingesetzt war. Seither sind die Anforderungen an eine moderne Traktion stark angestiegen. Neue, schnellere und leistungsfähigere Lokomotiven haben die der Reihe 1040 aus ihren ursprünglichen Verwendungsbereichen vielfach verdrängt; heute wird diese E-Lok-Type fast nur im Güterzugdienst verwendet. Das Streben nach Rationalisierung im Ladegüterzugdienst hat nunmehr zu einem Umbau mit gleichzeitiger Modernisierung der Lokomotiven der Reihe 1040 geführt.

neuen Typ eines Großraumomnibusses in den Dienst gestellt. Der Typ dieses Großraumomnibusses wird in zwei verschiedenen Längen, und zwar zehn und zwölf Meter lang, geliefert. Beide Fahrzeuge sind in Antrieb und Fahrwerk weitgehend vereinheitlicht; dies bringt nicht nur Vorteile für Fahrzeughaltung, sondern läßt durch völlig neue, einheitliche Ausgestaltung der Führerstände ein Sinken der Unfallrate erwarten.

Bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung¹³⁾ wurde 1970 die Motorisierung besonders vorangetrieben. Im Berichtsjahr wurden 443 Kraftfahrzeuge gegenüber nur 271 im Jahre 1969 angekauft. Von den Fahrzeugen wurden 245 dem Postdienst und 198 dem Fernmeldedienst zugewiesen. Beim Postautodienst ist es gelungen, die Sanierung des überalterten Wagenparkes fortzusetzen. Der Ankauf von 85 Omnibussen — etwa die Hälfte davon waren Großraumomnibusse mit 51 Sitzen — ermöglicht wieder die Ausscheidung alter und unwirtschaftlicher Fahrzeuge.

In diesem Zusammenhang sei das vorsichtige Fahren jener Postbediensteten, die motorisiert ihren Dienst versehen müssen, angeführt. Bei den motorisierten Briefeinsammlern beträgt zum Beispiel der Anteil an allen Unfällen, die auf Eigenverschulden zurückzuführen sind, kaum zwanzig Prozent.

Das Thema „Schutzhelme“ wird im Abschnitt IV/3, besonders im Hinblick auf die Österreichischen Bundesbahnen, noch näher erläutert werden. Hier sei nur angeführt, daß im Berichtsjahr die Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung die Frage der Einführung von Schutzhelmen eingehend geprüft und den Auftrag zur Beschaffung mehrerer Schutzhelme für Erprobungszwecke im Fernmeldebau- und Erhaltungsdienst gegeben hat. Gleichzeitig wurde auch für „Arbeiten auf Verkehrsflächen“ die Erprobung von „Sichtwesten“, wie sie bereits von anderen auf Verkehrsflächen arbeitenden Bediensteten im Straßenbau, der öffentlichen Beleuchtung usw. getragen werden, angeordnet.

Von Bedeutung für den Dienstnehmerschutz bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung ist auch die Einführung und Beschaffung von Wählerwaschtischen zur Reinigung vermittlungstechnischer Einrichtungen zu nennen. Die vor Einführung der Wählerwaschtische gegebenen technischen Möglichkeiten für die Reinigung der vermittlungstechnischen Einrichtungen waren einerseits die Verwendung nur schwacher, relativ ungiftiger Mittel, die aber betrieblich nicht befriedigten, oder andererseits die Errichtung von Benzinwaschräumen, die wieder überaus hohe Investitionskosten erforderten. Über Anregung des Verkehrs-Arbeitsinspektors wurde daher ein Prototyp eines Wählerreinigungstisches erprobt, bei dem unter Einhaltung gewisser Bedingungen¹⁴⁾ auf die Errichtung von Benzinwaschräumen mit Luftschieleuse zur Reinigung vermittlungstechnischer Einrichtungen verzichtet werden kann. Nach Bewährung des Prototyps wurden von der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung zunächst 80 Stück Wählerwaschtische bestellt, die in der ersten Jahreshälfte 1971 zur Auslieferung gelangen. Es ist anzunehmen, daß bis Ende 1972 der Bedarf an Wählerwaschtischen im gesamten Bundesgebiet gedeckt und somit das seit Jahren bestehende Problem der Wählerreinigung einer vom Standpunkt des Dienstnehmerschutzes sowie von der Verwaltung wirtschaftlich vertretbaren Lösung zugeführt werden kann¹⁵⁾.

Von den Lehrwerkstätten der Österreichischen Bundesbahnen kann berichtet werden, daß in der Hauptwerkstätte Floridsdorf durch Zusammenlegung von Teilwerkstätten Raum gewonnen werden konnte, wodurch nunmehr die Ausbildung der Autogen- und Elektroschweißer — bisher war die Schweißschule in der Lehrwerkstätte in 1190 Wien, Muthgasse, nur notdürftig untergebracht — in der Hauptwerkstätte Floridsdorf erfolgen kann.

Im Berichtsjahr wurde auch das Lehrlingsheim in Knittelfeld fertiggestellt. 27 Dreibett-Wohnschlafräume in drei Obergeschossen bieten insgesamt 81 Lehrlingen Platz. Zusätzlich stehen unter anderem in jedem dieser Geschosse je ein Gemeinschaftsraum mit Frühstücksküche, ein zentraler Waschraum und verschiedene Nebenräume zur Verfügung.

Auch die Fertigstellung des Rohbaues des neuen zentralen Sozial- und Verwaltungsgebäudes auf dem Gelände der Zugförderungsleitung Wien Ost soll aus der Fülle des Baugeschehens noch herausgegriffen werden. Hiezu sei bemerkt, daß die alten Verwaltungsgebäude in der Zugförderung Wien Ost, in denen auch die Übernachtungsräume des Fahrpersonals untergebracht sind, seinerzeit von der kk. priv. Staatseisenbahngesellschaft erbaut wurden und dementsprechend veraltet sind. Das neue, sieben Stock hohe Gebäude soll 1971 seiner Bestimmung übergeben werden.

¹³⁾ Die Post- und Telegraphenverwaltung ist mit rund 2500 einspurigen und etwa 4500 mehrspurigen Kraftfahrzeugen, unter denen fast 1700 Omnibusse sind, einer der größten Fahrzeughalter Österreichs.

¹⁴⁾ Siehe Schreiben VAI-Zl. 13.079/1-I/11-1969 vom 10. Dezember 1969.

¹⁵⁾ Zl. BM f. V., GD d. ÖPTV, BM-Zl. 773/1971 vom 7. Jänner 1971.

Analoge Überlegungen wie beim Bau des Sozialgebäudes Wien Ost waren im Berichtsjahr für die Inangriffnahme des neuen Sozialgebäudes Linz maßgebend. Sollen doch durch die Rationalisierung nicht nur technische Einrichtungen verbessert und organisatorische Änderungen, die einen höheren wirtschaftlichen Effekt zum Ziele haben, vorgenommen, sondern auch die damit verbundenen starken Belastungen des Personals berücksichtigt werden. Im „Sozialhaus“, das die erste Bauetappe darstellt, werden zum Unterschied vom noch zu errichtenden Garçonnierenhaus, in dem es Genossenschaftswohnungen geben wird, ausschließlich Unterkünfte, also Übernachtungs- und Aufenthaltsräume für die außerhalb von Linz wohnenden Bediensteten geschaffen. Es ist wichtig, für Lokomotivführer, Fernmelde- oder Signaletechniker, die aus betrieblichen Gründen jederzeit einsatzbereit sein müssen, Unterkünfte im Schwerpunkt des Betriebes zur Verfügung zu haben. Dazu kommt die Gruppe jener Bediensteten, an denen heute besonderer Mangel herrscht: Verschieber, Zugbegleiter und die Männer vom inneren Heizhausdienst, von denen viele in ländlichen Gebieten wohnen. In diesem Gebäude sind im Erdgeschoß eine Betriebsgaststätte und ein Speisesaal für zweihundert Personen sowie in den vier obersten Geschossen Übernachtungszimmer mit insgesamt 234 Betten vorgesehen.

Neben Bundesbahn und Post sind auch die anderen Verkehrsunternehmungen bemüht, rationellere und für die Dienstnehmer bessere Arbeitsbedingungen zu schaffen. So wird die derzeit noch im Bau befindliche Zentralwerkstätte der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe in Simmering als derzeit modernste in Europa auf diesem Gebiet bezeichnet. Die alte Straßenbahnhauptwerkstätte in Rudolfsheim, ein ehemaliger Pferdestall, entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. In ihr kann die steigende Zahl von Großraumwagen nicht mehr repariert werden und ist weiters die Reparatur von U-Bahn-Wagen unmöglich. Auch die Wartung der Kraftfahrzeuge der Verkehrsbetriebe war nur durch Improvisationen und unter erschweren Arbeitsbedingungen in der alten Autohauptwerkstätte möglich. Der Ausbau der neuen Zentralwerkstätte der Verkehrsbetriebe erfolgt in zwei Stufen, wovon die erste, die Autohauptwerkstätte, bereits in Betrieb genommen wurde. Die zweite Stufe umfaßt den Schienenfahrzeugtrakt. Insgesamt wurden 610.000 m³ Bau- und Erdmaterial bewegt; dies entspricht dem Transportvolumen eines Eisenbahnzuges von der Länge Wien—Salzburg.

Es darf nicht übersehen werden, daß im Zuge des technischen Fortschrittes immer mehr Arbeitsvorgänge Platz greifen, die mit einer hohen Nervenbeanspruchung verbunden sind. Hierzu zählen sowohl monotone gleichförmige Arbeiten ebenso wie solche, bei denen der Dienstnehmer nur Kontroll- und Überwachungsfunktionen zu erfüllen hat, aber auch jene Tätigkeiten, die eine beträchtliche Gedankenarbeit erfordern. So haben im Berichtsjahr die Österreichischen Bundesbahnen im Zuge der Ausrüstung der Hauptstrecken mit induktiven Zugbeeinflussungsanlagen auf der Strecke Salzburg—Bischofshofen, zumindest in Teilabschnitten, die Einschaltung der „Indusi“¹⁶⁾ vornehmen können. Der Teilabschnitt Wels—Salzburg Hauptbahnhof wurde fertiggestellt, so daß nun die Strecke Wien Westbahnhof—Salzburg Hauptbahnhof durchgehend mit selbsttätiger Zugbeeinflussung befahren werden kann.

Auch der Dienst in modernen Mittelstellwerken beansprucht die Nerven der Dienstnehmer in hohem Maße.

Hiezu sei beispielsweise auf das neue, im Berichtsjahr in der modernen Gleisbilddrucktasten-Technik errichtete Mittelstellwerk Rothenthurn verwiesen¹⁷⁾. Dieses bietet nicht nur er-

¹⁶⁾ Die induktive Zugbeeinflussung, kurz Indusi genannt, kontrolliert, ob die Stellung von Haupt- und Vorsignal berücksichtigt wird. Überfährt das Triebfahrzeug ungewollt ein haltzeigendes Hauptsignal, wird der Zug selbsttätig zum Stehen gebracht. Im Gleis verlegte Magnete, die durch die Signalstellung beeinflußt sind, wirken auf einen Fahrzeugmagnet ein, wobei im Regelfall durch Tastendruck des Triebfahrzeugführers die Beeinflussung unwirksam gemacht wird. Wird aber die Signalstellung im Falle des haltzeigenden Hauptsignals bzw. des vorsichtzeigenden Vorsignales nicht beachtet, erfolgt eine selbsttätige Schnellbremsung.

¹⁷⁾ Die bisherige Sicherungsanlage des Bahnhofes Rothenthurn bestand aus einer Befehlsstelle im Aufnahmgebäude und zwei mechanischen Wärterstellwerken. Um die beiden Streckengleise zwischen Spittal—Millstättersee und Rothenthurn bzw. Rothenthurn und Paternion—Feistritz betrieblich voll auszunützen, wurde für deren bunte Benützung durch Züge in beiden Fahrtrichtungen in allen Abschnitten Gleiswechselbetrieb eingerichtet. Die bestehende Blockstelle Rothenthurn 1 wird ebenfalls automatisiert und für Gleiswechselbetrieb eingerichtet, kann aber aus bautechnischen Gründen erst zu einem späteren Zeitpunkt aktiviert werden. In Zusammenhang mit diesem Vorhaben werden zunächst auch, dem Baufortschritt entsprechend, drei Eisenbahnkreuzungen automatisiert.

Der Stelltisch des neuen elektrischen Mittelstellwerkes Rothenthurn (siehe Abbildung in Abschnitt XI, Abbildung Nr. 8) ist 1,70 m lang und besitzt 20mal zehn Felder und 75 Tasten. Von ihm aus können zwölf elektrische Weichenantriebe, zwölf Weichen mit elektrischer Heizung, zwei Weichen mit Weichenschloß und zwei Gleissperrschuhe mit elektrischem Festlegeschloß bedient werden, ferner 64 Lichtsignale mit insgesamt 303 Lichtpunkten, 33 einschienig und acht zweischienig isolierte Gleisfreimeldeabschnitte sowie 24 Zugfahrtstraßen, 12 Durchfahrten, 24 Verschubfahrten und 23 Teilstrecken.

Von Rothenthurn aus erfolgt die Regelung einer vierteiligen elektrischen Vollschrankenanlage und einer halbautomatischen Vollschrankenanlage.

höhte Sicherheit, sondern ermöglicht eine beschleunigte Abwicklung des Betriebes und später die Fernsteuerung dieses Bahnhofes; die technischen Voraussetzungen dafür wurden jedenfalls beim Bau des Mittelstellwerkes bereits geschaffen.

Wie äußerst intensiv der Dienst für die hier beschäftigten Eisenbahnbediensteten ist, zeigt die Einsparung an bisher tätigem Personal. So erbringt das elektrische Mittelstellwerk Rothenthurn die Einsparung von acht Dienstposten, zu denen durch die Einführung des Selbstblockes Spittal-Millstättersee—Rothenthurn drei weitere eingesparte Dienstposten kommen. Die geplante Automatisierung der Blockstelle Rothenthurn 1 und die künftig vorgesehene Fernsteuerung des Mittelstellwerkes Rothenthurn von Spittal-Millstättersee aus, durch die Spittal-Millstättersee die volle Disposition für den Abschnitt gegen Rothenthurn erhält, wird eine weitere Personaleinsparung von sieben Posten ergeben.

Zum Verwendungsschutz übergehend sei angeführt, daß dieser zum Teil speziell jene Dienstnehmergruppen behandelt, die in besonderem Maße eines Schutzes bedürfen, wie Jugendliche und weibliche Dienstnehmer. Zum Verwendungsschutz gehören daher auch der Mutter- und Jugendlichenschutz sowie die Angelegenheiten der Arbeitszeit, wenn auch letztere spezielle Vorschreibungen für Jugendliche und Frauen vorsehen. Hiezu sei bemerkt, daß die betreffenden Betriebe bzw. Verwaltungen im Rahmen des Wirkungskreises der Verkehrs-Arbeitsinspektion — der überwiegende Anteil weiblicher Dienstnehmer bzw. Jugendlicher ist bei der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung bzw. bei den Österreichischen Bundesbahnen beschäftigt (siehe auch Tabelle I) — zum größten Teil um eine genaue Einhaltung der geltenden Schutzbestimmungen für diesen Personenkreis bemüht sind.

Gleiches 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.

Auch bezüglich des vom Bundesministerium für Verkehr als Oberste Behörde für Kraftfahrlinien und Straßenbahnen den Wiener Stadtwerken — Verkehrsbetriebe erteilten Bescheides¹⁸⁾, eine befristete¹⁹⁾ Ausnahmegenehmigung gem. § 18 Abs. 2 der Verordnung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 3. Dezember 1956, BGBl. Nr. 259, die Verwendung von Frauen als Fahrerinnen auf Straßenbahn-Triebwagen betreffend, ist die intensive Mitbeteiligung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates anzuführen. Die Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates, für die vom medizinischen Standpunkt ein Gutachten eines Universitätsprofessors eingeholt wurde und die nach Anhörung des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen erfolgte, umfaßte dreizehn Punkte, deren Einhaltung bzw. Erfüllung als Basis der Verwendung von Frauen als Straßenbahnfahrerinnen anzusehen war und die auch in dem angeführten Genehmigungsbescheid Aufnahme fanden.

Weiters sei auf das Bundesgesetz vom 11. Dezember 1969, BGBl. Nr. 461, über die Regelung der Arbeitszeit (Arbeitszeitgesetz) verwiesen, welches im Berichtsjahr erstmals zum Tragen kam. Der Geltungsbereich dieses Gesetzes ist umfassend und erstreckt sich auf alle erwachsenen Arbeitnehmer (Arbeiter und Angestellte), soweit nicht einzelne Arbeitnehmergruppen gemäß § 1 Arbeitszeitgesetz Abs. 2 ausdrücklich ausgenommen sind. Da es sich um öffentlich-rechtliches Schutzrecht handelt, umfaßt der Geltungsbereich auch ausländische Arbeitnehmer.

Durch die Diktion „gelten für die Beschäftigung von Arbeitnehmern“ wirken die Vorschriften dieses Bundesgesetzes über das Territorialitätsprinzip hinaus für alle Beschäftigungen von Arbeitnehmern zu einem im Inland ansässigen Arbeitgeber, sofern die Arbeitsleistungen, die teilweise im Ausland erbracht werden, mit der im Inland erbrachten Arbeitsleistung in einem inneren Zusammenhang stehen.

Die schon erwähnten Ausnahmen vom Geltungsbereich des Bundesgesetzes betreffen vom Standpunkt des Verkehrs-Arbeitsinspektorates gesehen einerseits Arbeitnehmer, die im Rahmen des Bordpersonals von Luftverkehrsunternehmungen tätig sind und andererseits Arbeitnehmer, die in einem Arbeitsverhältnis zu einer Gebietskörperschaft, zu einer Stiftung, zu einem Fonds oder zu einer Anstalt stehen, sofern diese Einrichtungen von Organen einer Gebietskörperschaft oder von Personen verwaltet werden, die hiezu von Organen einer Gebietskörperschaft bestellt sind; die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gelten jedoch für Arbeitnehmer, die nicht im Bereich der Hoheitsverwaltung tätig sind, sofern für ihr Arbeitsverhältnis ein

¹⁸⁾ Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen als Oberste Behörde für Kraftfahrlinien und Straßenbahnen, Zl. 23.006/9-I/6 a-1970 vom 5. Mai 1970.

¹⁹⁾ Die Ausnahmegenehmigung wurde auf die Dauer von fünf Jahren erteilt. Die Gültigkeitsdauer wird jeweils auf weitere fünf Jahre verlängert, wenn nicht mindestens ein Jahr vor Ablauf der Frist ein Widerruf erfolgt.

Kollektivvertrag wirksam ist. Hiezu sei erläuternd bemerkt, daß unter Gebietskörperschaft sowohl Bund, Land, Bezirk, Gemeinde zu verstehen sind bzw. es unerheblich ist, ob es sich um ein öffentlich-rechtliches (pragmatisches) oder um ein privatrechtliches (zum Beispiel unter das Vertragsbedienstetengesetz fallendes) Arbeitsverhältnis handelt.

Die Arbeitszeit der hier angeführten²⁰⁾ ausgenommenen Arbeitnehmer ist durch Vorschriften des öffentlichen Dienstrechts geregelt. Für die dem Vertragsbedienstetengesetz 1948, BGBI. Nr. 86, unterliegenden Arbeitnehmer ist eine Neuregelung der Arbeitszeit durch die gleichzeitig mit dem Arbeitszeitgesetz vom Nationalrat beschlossene 16. Vertragsbedienstetengesetz-Novelle, BGBI. Nr. 464/1969, erfolgt.

Bezüglich der Ausnahme vom Geltungsbereich des Arbeitszeitgesetzes für Arbeitnehmer, die im Rahmen des Bordpersonals von Luftverkehrsunternehmungen tätig sind, sei angeführt, daß diese, wie der Wortlaut sagt, eben nur für das Bordpersonal (Piloten, Bordfunker, Stewards usw.) von Luftverkehrsunternehmungen gilt, während für das Bodenpersonal solcher Unternehmungen das Arbeitszeitgesetz Geltung hat.

Hiezu muß jedoch auf Abschnitt 5 des Arbeitszeitgesetzes verwiesen werden, welches Sonderbestimmungen für Arbeitnehmer in Betrieben des öffentlichen Verkehrs bringt. Danach gelten, soweit § 1 Abs. 2 (Ausnahmen vom Geltungsbereich dieses Bundesgesetzes) nicht anders bestimmt, die Bestimmungen der Abschnitte 2 (Arbeitszeit) und 3 (Ruhepausen und Ruhezeiten) für Arbeitnehmer, die in den dem öffentlichen Verkehr dienenden Haupt- oder Nebenbahnbetrieben, in Straßenbahn- oder Oberleitungsomnibusbetrieben, im Schiffsverkehr von Schiffahrtsunternehmungen und von Hafenbetrieben sowie in Betrieben der Luftfahrt tätig sind, nach Maßgabe der im Abschnitt 5 angeführten Sonderbestimmungen. Bezüglich der angeführten Begriffsbestimmungen Haupt- und Nebenbahnen, Straßenbahnen und Oberleitungsomnibusbetriebe wird auf das Eisenbahngesetz 1957²¹⁾ verwiesen.

Unter Schiffahrtsunternehmungen sind sowohl Unternehmungen der Seeschiffahrt als auch solche der Flusschiffahrt zu verstehen. Die Bestimmungen des Abschnittes 5 des Arbeitszeitgesetzes gelten allerdings nur für die im Schiffsverkehr solcher Unternehmungen tätigen Arbeitnehmer. Für die übrigen Dienstnehmer von Schiffahrtsunternehmungen (zum Beispiel für das Büropersonal) gelten die Abschnitte 2 und 3 des Arbeitszeitgesetzes unverändert. Gleichermaßen gilt für die Ausnahmebestimmungen des Abschnittes 5, die für die Arbeitnehmer von Hafenbetrieben ebenfalls nur dann gelten, wenn sie im Schiffsverkehr tätig sind.

Ergänzend sei noch angeführt, daß die Sonderbestimmungen des Abschnittes 5 nicht für Arbeitnehmer aller Betriebe des öffentlichen Verkehrs, sondern nur für jene, die im Abschnitt 5 (§ 18 Abs. 1), wie oben schon angeführt, taxativ aufgezählten Betriebsarten gelten. Daher sind für Arbeitnehmer anderer, für den öffentlichen Verkehr bestimmten Betriebe, wie zum Beispiel Seilbahnen, die Abschnitte 2 und 3 unverändert anzuwenden.

Abschließend sei noch darauf verwiesen, daß eine Reihe von Rechtsvorschriften²²⁾ für den Geltungsbereich des Arbeitszeitgesetzes außer Kraft treten. Es gelten aber beispielsweise die Vorschriften der AZO²³⁾ für jene Arbeitnehmer weiter, die vom Geltungsbereich des Arbeitszeitgesetzes ausgenommen sind, jedoch unter den Geltungsbereich der AZO fallen; diese kann beispielsweise bei Arbeitnehmern in Betrieben von Gebietskörperschaften (Bund, Land, Bezirk, Gemeinde) der Fall sein.

Die Arbeitszeitverkürzung, ebenso aber auch das steigende Leistungsvolumen der Österreichischen Bundesbahnen führt trotz verstärkter Rationalisierungsbestrebungen zu echten Problemen des Personalbedarfs. Die ersten Lösungsversuche des permanenten Personalmangels wurden mit der Aufnahme von Gastarbeitern bereits im Jahr 1965 unternommen. Vorerst im Bahnerhaltungsdienst bei Bauzügen eingesetzt, wurden die aus Jugoslawien stammenden Arbeitskräfte später auch in anderen Dienstverwendungen manueller Art und zuletzt auch als Verschieber verwendet. Obwohl eine gewisse Personalbewegung nicht zu vermeiden ist, hat sich in den letzten Jahren bereits eine Art Gastarbeiter-Stammpersonal gebildet. Derzeit sind bei den Österreichischen Bundesbahnen bereits etwa 1500 Gastarbeiter beschäftigt und helfen mit, die Personalknappheit bei den Oberbauarbeiten, bei der Wagenreinigung und im Verschubdienst zu mildern.

Schwieriger ist die Situation hinsichtlich der Dienstverwendung als Fahrdienstleiter. Durch die ungünstige Personalstruktur bedingt (in den nächsten Jahren werden viele Bedienstete,

²⁰⁾ Sieht man von den Arbeitnehmern, die im Rahmen des Bordpersonals von Luftverkehrsunternehmungen tätig sind, ab.

²¹⁾ Siehe Abschnitt X, Beilage 2.

²²⁾ Siehe § 30 Arbeitszeitgesetz.

²³⁾ AZO = Arbeitszeitordnung (GBl. f. d. L. Ö., Nr. 231/1939).

die bei der Reichsbahn aufgenommen wurden, in den Ruhestand versetzt), muß vor allem für den Fahrdienstleiterdienst von einer äußerst angespannten Personallage gesprochen werden. Die Österreichischen Bundesbahnen sind daher schon seit einiger Zeit dazu übergegangen, auch Absolventen von Haupt- und Handelsschulen, die das 18. Lebensjahr vollendet haben, als Fahrdienstleiternachwuchskräfte aufzunehmen. Da aber wegen der hohen Anforderungen, von denen im Interesse der Verkehrssicherheit nicht abgegangen werden kann, auch dieser Personenkreis nicht ausreicht, die Lücken in diesem Dienstzweig zu schließen, entschlossen sich die Österreichischen Bundesbahnen im Berichtsjahr dazu, Absolventen der Hauptschulen bereits nach Beendigung ihrer Schulpflicht (etwa mit 15 Jahren) als teilbeschäftigte Pauschalbedienstete mit dem Ziel aufzunehmen, diese als Fahrdienstleiter auszubilden. Diese jungen und berufsunerfahrenen Mitarbeiter können natürlich nicht sofort für die Ablegung der Verkehrsprüfung — wie dies normalerweise bei Nachwuchskräften der Fall ist — eingeschult werden; sie finden vorerst im kommerziellen Bahnhofsdiest Verwendung. Erst nach Ablegung der Kommerziellen Fachprüfung und nach Erreichen des 17. Lebensjahres wird die kursmäßige Ausbildung für die obengenannte Prüfung beginnen können. Es ist selbstverständlich, daß eine Zulassung zum Turnusdienst bzw. eine Bedienung von Sicherungs- und Weichenanlagen gemäß den geltenden Bestimmungen erst nach Vollendung des 18. Lebensjahres gestattet ist.

Diese Aktion hat bereits einen ersten ermutigenden Erfolg gezeitigt. Insgesamt haben sich etwa 350 Bewerber gemeldet, von denen etwa 200 alle Aufnahmeverdienstnisse erfüllt haben. Durch die Fortführung dieser Aktion wird es möglich sein, in etwa fünf bis sechs Jahren (die Ausbildung zum selbständigen verantwortlichen Fahrdienstleiter dauert bei diesen Bediensteten etwa drei Jahre) den drückenden Mangel an Fahrdienstleiternachwuchskräften fühlbar zu lindern.

Eine erhebliche Inanspruchnahme im Rahmen der zentralen Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ergab sich durch die Begutachtung zahlreicher einschlägiger Gesetzes- und Verordnungsentwürfe. Zu erwähnen sind weiters die Mitarbeit in verschiedenen Institutionen bei der Ausarbeitung von Richtlinien, vor allem die Mitarbeit im Österreichischen Normungsinstitut bei der Ausarbeitung von Normen, die Belange des Dienstnehmerschutzes berühren. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die für den Dienstnehmerschutz wichtigen Normen über Bau-, Prüfungs-, Betriebs- und Wartungsvorschriften für Hub-, Kipp-, Roll- und Schiebetore sowie Normen über Leitern, Schleifkörper, Bolzensetzgeräte, Zeichen und Signale, Krane und Hebezeuge anzuführen.

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 Jahre 1970 wie in den Vorjahren u. a. auch an den Veranstaltungen des Arbeitskreises „Sicherheitstechnik“ der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt, der „Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft“, den Fachtagungen des Österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung, den Arbeitstagungen der Arbeitsgruppe Sicherheitstechniker der Elektrizitätsversorgungsunternehmungen Österreichs bzw. der alljährlichen Seilbahntagung, die jeweils von der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, Fachverband der Seilbahnen, veranstaltet wird, teil. Nicht zuletzt sei auf die laufende Zusammenarbeit mit den gesetzlichen Interessenvertretungen der Dienstgeber und der Dienstnehmer sowie den Trägern der Sozialversicherung in allgemeiner Form unter Hinweis auf nähere Angaben in Abschnitt VI, insbesonders im Hinblick auf die Arbeit im Unfallverhütungsbeirat der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen hingewiesen. Schließlich sei noch angeführt, daß erstmals das Verkehrs-Arbeitsinspektorat auch bei der Konferenz der Betriebsräte der Seilbahnbetriebe, die dieses Jahr in Salzburg veranstaltet wurde, vertreten war.

Allgemein wird bemerkt, daß der vorliegende Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates für das Jahr 1970 wieder weitgehend in der Form der bisher erstellten Tätigkeitsberichte verfaßt worden ist. Im einzelnen sei jedoch hingewiesen, daß der Abschnitt „Allgemeines“, in dem versucht wird, einen kurzen, beim Investitionsgeschehen beginnenden und bei legitimen Maßnahmen endenden Überblick über das Jahresgeschehen 1970, soweit es den Wirkungsbereich des Verkehrs-Arbeitsinspektorates betrifft, zu geben, etwas erweitert wurde. Analog, ohne am Kern des Inhaltes zu ändern, wird im Abschnitt III, mehr als bisher, eine zahlenmäßige Analyse der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates gegeben. Die markanteste Änderung betrifft jedoch den Abschnitt „Besondere Unfälle“. Entgegen früher gelegten Tätigkeitsberichten wird im Sinne einer strafferen Schilderung des Unfallereignisses von der bisherigen erhebungsberichtartigen Darstellung abgegangen und in Kurzform das Wesentliche, vor allem bei den unbedingt aufzunehmenden tödlichen Unfällen, festgehalten. Besit-

zen doch die Unfallereignisse etwa bei Flugzeugabstürzen bzw. bei Unfällen am Weg zur und von der Arbeitsstätte [im Sinne des § 175 (2) ASVG] für den Dienstnehmerschutz im allgemeinen wenig bzw. auch mitunter gar keine Aussagekraft. Demgegenüber soll, ebenfalls unterschiedlich zu den bisher gelegten Berichten, im Abschnitt „Bemerkenswerte Unfälle“ eine zwar gegenüber früher ebenfalls straffere aber dennoch ausführliche Darstellungsweise Platz greifen, bei der unter Umständen übergeordnete Gesichtspunkte in kommentierender Art als Zwischentexte zwischen den einzelnen Unfallsschilderungen in den vorliegenden Tätigkeitsbericht aufgenommen werden. Auf die Ausführungen im Abschnitt III/10 des Tätigkeitsberichtes im Jahre 1970, in dem hauptsächlich den im Eisenbahnbetrieb sich ereignenden Unfallanlässen Platz gegeben wird, sei hingewiesen. Es ist dies letztthin eine Konsequenz der Unfallstatistik des Berichtsjahres.

Zum Leistungsvolumen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates ist zu sagen, daß dieses, neben einer Reihe anderer Faktoren, hauptsächlich durch drei Pegelwerte charakterisiert werden kann. Diese sind im einzelnen die Anzahl der besuchten Betriebe (bzw. Dienststellen sowie diesen nachgeordnete, örtlich getrennte Stellen), die durch Inspektionstätigkeit erfaßten Dienstnehmer sowie die Anzahl der unfalltechnischen, arbeitshygienischen sowie den Verwendungsschutz betreffenden Beanstandungen. Hiezu ist festzustellen, daß im Berichtsjahr bei gleichen zeit- und personalmäßigen Voraussetzungen wie in den Vorjahren bei all den vorgenannten charakteristischen Größen die Maximalwerte der bisherigen, fast zwei Jahrzehnte zurückreichenden Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates erreicht werden konnten²⁴⁾.

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 Jahr 1969 keine Änderung.

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

III. Analyse der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

1. Zahl der Dienstnehmer nach vorgemerkten Betrieben und Betriebsgruppen

Die Zahl der Betriebe bzw. Dienststellen, bei denen die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Dienstnehmer dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat obliegt, sowie die Zahl der in diesen beschäftigten Dienstnehmer ergab größtenteilsmäßig keine wesentliche Änderung in bezug auf die Werte des Berichtsvorjahres. Auf die nachstehende, den Dienstnehmerstand betreffende Gegenüberstellung der Jahre 1970 und 1969 wird verwiesen.

Gegenüberstellung des Dienstnehmerstandes der Jahre 1970 und 1969

		1970	1969
	Betriebsgruppe		
A	Eisenbahnen		
I	Öffentliche Eisenbahnen ¹⁾		
	Österreichische Bundesbahnen	72.821	72.714
	Schlaf- und Speisewagenunternehmungen	340	300
	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	2.374	2.394
	Straßenbahnen		
	Normal- und Schmalspur	10.245	10.624
	Oberleitungs-Omnibusbetriebe	650	670
	Haupt- und Kleinseilbahnen	2.406	2.325
II	Nicht öffentliche Eisenbahnen		
	Anschlußbahnen ²⁾	5.365	5.324
	Materialbahnen und Materialseilbahnen	197	191

²⁴⁾ Siehe auch Abschnitt III/8 — Langfristige Leistungsbilanz des Verkehrs-Arbeitsinspektorates.

¹⁾ Ohne Kraftwagendienst.

²⁾ Ohne Mitbenützer.

— 11 —

Betriebsgruppe		1970	1969
B Kraftfahrbetriebe			
I Österreichische Bundesbahnen	2.304	2.263	
II Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	403	401	
III Straßenbahnen	2.060	2.054	
IV Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	5.281	5.230	
C Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung³⁾			
I Verwaltungs- und Rechnungsdienst	2.818	2.738	
II Postdienst			
Post- und Telegraphenämter	30.747	29.742	
Postzeugverwaltung einschl. Post- und Telegraphenmuseum	334	320	
III Fernmeldedienst	16.800	16.398	
D Radio-Austria AG	299	295	
E Schiffahrt			
I Fluss Schiffahrt	2.837	3.065	
II Seeschiffahrt	470	449	
F Luftfahrt			
I-IV Zivilflugplätze, Betankungsdienst, Luftbeförderungsunternehmen und Zivilluftfahrerschulen	2.306	2.254	
	<hr/>	<hr/>	
	161.057	159.751	

³⁾ Ohne Postautodienst, jedoch mit Post- und Telegraphenmuseum.

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.

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

Auch stellen im vorliegenden Bericht die eingeholten Zahlen der Dienstnehmer (Jugendliche), die durch den Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion erfaßt werden, mit Ausnahme jener der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung, welche den Stand Jahresende 1970 angeben, Jahresschnittswerte dar.

2. Inspektionstätigkeit

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

4.746 Inspektionen durchgeführt, wobei

4.578 Betriebe besucht wurden.

Dadurch konnten für 107.354 in diesen Betrieben beschäftigte Dienstnehmer die gesetzlichen Belange des Dienstnehmerschutzes wahrgenommen werden.

Im Vergleich zum Jahre 1969 ergibt sich daher folgendes Bild:

	1970	1969
Gesamtzahl der Betriebe	11.622	11.319
zur Anzahl der besichtigen Betriebe	4.578	4.345
das sind in Prozent	39,4	38,4
Gesamtzahl der Dienstnehmer	161.057	159.751
zur Anzahl der durch Inspektionstätigkeit erfaßten Dienstnehmer	107.354	105.617
das sind in Prozent	66,7	66,1

3. Aufgliederung der Arbeitstage

Für die Durchführung der Aufgaben der Organe des Verkehrs-Arbeitsinspektates wurden im Berichtsjahr nach Abzug der Kranken- und Urlaubstage insgesamt 3.449 Arbeitstage aufgewendet, von denen an 2.217 Tagen Außendienst⁴⁾ (einschließlich 18 Außendiensttage für Tätigkeiten an Samstagen und Sonntagen) geleistet wurde, das sind etwa zwei Drittel der angefallenen effektiven Arbeitstage. Hierzu entfielen 531 Tage auf Tätigkeiten am Dienstort (davon 273 Tage für Besichtigungen am Dienstort) bzw. 1.686 Tage auf Tätigkeiten außerhalb des Dienstortes (davon 1.154 Tage für Besichtigungen außerhalb des Dienstortes).

4. Behandlung der Mängel und Unfälle

- 4.1 In 268 Fällen wurden von den Verkehrs-Arbeitsinspektoren Erhebungen am Unfallsort zur Feststellung bzw. Klärung von Unfallsursachen durchgeführt.
- 4.2 In 155 Fällen wurden schriftliche Auskünfte über Unfallursachen eingeholt.
- 4.3 9.948 eingelangte Unfallsanzeigen wurden gesichtet und geprüft.
- 4.4 Von diesen Unfallsanzeigen wurden 405 eingehend bearbeitet, Unklarheiten in der Darstellung des Unfallhergangs beseitigt, die Unfallsursache jeweils festgestellt und gegebenenfalls notwendige Verhütungsmaßnahmen eingeleitet; hiezu waren 283 Schreiben notwendig.
- 4.5 Zur Abstellung festgestellter Mängel ergingen in 556 Fällen schriftliche Aufträge an Unternehmen bzw. Verwaltungen, bei denen die Wahrnehmung des gesetzlichen Dienstnehmerschutzes dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat obliegt; Urgenzen erfolgten in 94 Fällen. Außerdem sind noch 724 einschlägige schriftliche Informationsberichte an den Leiter des Verkehrs-Arbeitsinspektates anzuführen.
- 4.6 Es langten 683 Schreiben über behobene Mängel ein.

5. Begutachtung

- 5.1 In 19 Fällen wurden Unterlagen (Pläne, technische Beschreibungen, Dienst- und Betriebsvorschriften usw.) zur Begutachtung bzw. Stellungnahme angefordert und eingesehen.
- 5.2 Gemeinsam mit Vertretern des Unfallverhütungsdienstes der Sozialversicherungsträger wurden sieben Betriebe besichtigt.

6. Abgegebene Äußerungen bzw. Antragstellungen und Entgegennahme von Bescheiden

- 6.1 Gutachtliche Äußerungen zu Unfallgeschehen, und zwar in bezug darauf, ob eine Außerachtlassung von Dienstnehmerschutzzvorschriften die Ursache des jeweiligen Unfalles war, wurden Sicherheits- und Gerichtsbehörden in 39 Fällen abgegeben.
- 6.2 Zur Teilnahme an behördlichen Bau- und Betriebsbewilligungsverhandlungen wurde das Verkehrs-Arbeitsinspektorat in 453 Fällen geladen. Eine persönliche Teilnahme eines Verkehrs-Arbeitsinspektors konnte in 212 Fällen erfolgen, während in 81 Fällen schriftlich Stellung genommen wurde. Vorkommissionelle Erhebungen wurden 43mal gepflogen.
- 6.3 Die Eingänge von Verständigungen über die
 - 6.3.1 Errichtung von Dienststellen und Betrieben
 - 6.3.2 Veränderungen in den Verkehrszweigen
 - 6.3.3 Konzessionserteilungen
 - 6.3.4 Verlängerung von Betriebsbewilligungen
 - 6.3.5 Art der Betriebsweise und
 - 6.3.6 erfolgten Betriebseinstellungen
 beliefen sich auf 486 Fälle.

⁴⁾ Außendiensttätigkeiten, die weniger als einen halben Arbeitstag beanspruchten, wurden hierbei vernachlässigt.

7. Sonstiger Schriftwechsel

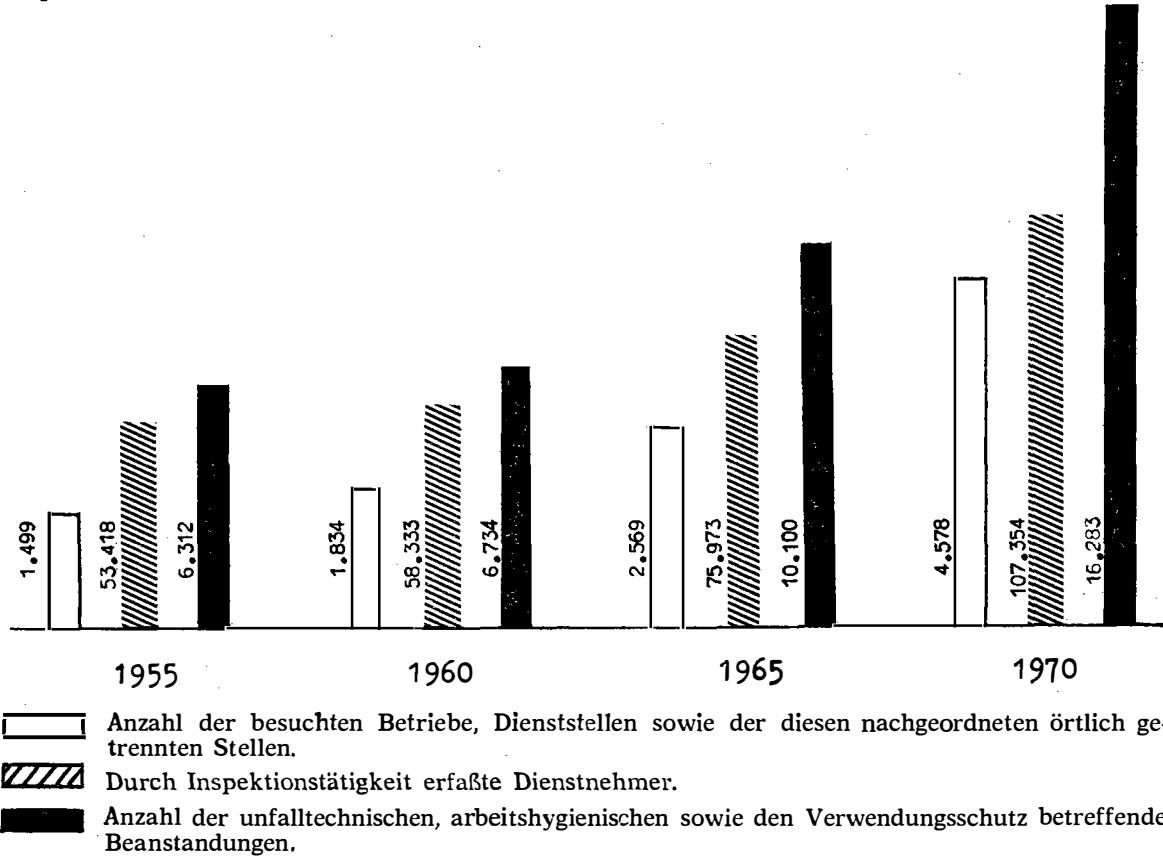
- 7.1 Im Berichtsjahr wurden 4.295 Geschäftsstücke behandelt (In dieser Zahl sind die Unfallsanzeigen und die Einsichtsakten nicht enthalten).
- 7.2 Wegen Berufskrankheiten bzw. Verdachtsfällen auf solche ergingen an die hiefür zuständigen Stellen 14 Schreiben. In vier Fällen wurden Auskünfte über Berufskrankheiten eingeholt.
- 7.3 Zu Gesetzentwürfen, Übereinkommen, Dienstvorschriften u. dgl. wurde in 17 Fällen schriftlich Stellung genommen.
- 7.4 Die Zahl der schriftlichen Äußerungen bzw. Stellungnahmen an Behörden betrug 150.
- 7.5 Angelegenheiten, die den Verwendungsschutz (Arbeitszeitverlängerungen, Ruhezeiten, Arbeitsordnungen, Mängel in der Urlaubsabwicklung und in den Dienstplänen usw.) betreffen, wurden in 31 Fällen schriftlich behandelt.

8. Langfristige Leistungsbilanz des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

Schon an anderer Stelle des vorliegenden Tätigkeitsberichtes wurde ausgeführt, daß das Leistungsvolumen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates grob überschlägig durch drei charakteristische Größen dargestellt werden kann. Diese sind hauptsächlich die Anzahl der durchgeführten Besichtigungen, die dabei erfaßten Dienstnehmer sowie die Zahl der dabei erfolgten Beanstandungen als Summenwert der festgestellten unfalltechnischen, arbeitshygienischen sowie den Verwendungsschutz betreffenden Mängel.

Zu diesen angeführten charakteristischen Werten einer Leistungsbilanz soll nachstehend, in auf das Berichtsjahr bezogenen Fünf-Jahres-Intervallen, soweit dieser Zyklus überhaupt seit Bestehen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates möglich, ein langfristiger Rückblick gegeben werden.

Es hat sich, wie aus dieser Darstellung ersichtlich, ausgehend vom Wert des Jahres 1955, die Zahl der durch Besichtigungstätigkeit erfaßten Dienstnehmer von 53.418 auf 107.354 im Jahre 1970, die Zahl der dabei getroffenen einschlägigen Beanstandungen von 6.312 auf 16.283 und die Zahl der so besichtigten Betriebe von 1.499 auf 4.578, also durchwegs auf mehr als das doppelte bzw. das dreifache Leistungsvolumen gesteigert. Aus dem gezeigten Schaubild ist die in den letzten Jahren erfolgte starke Intensivierung der Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates besonders ersichtlich.



9. Zur Statistik der getroffenen Beanstandungen

Im Berichtsjahr wurden von den Organen des Verkehrs-Arbeitsinspektors 16.283 unfalltechnische, arbeitshygienische und den Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen festgestellt und behandelt, die sich gemäß Tabelle III wie folgt verteilen.

Betriebsräume und Arbeitsstätten	8.410
Allgemeine Mängel	1.856
Krafterzeugung, Kraftübertragung	1.069
Arbeitsmaschinen für die Herstellung, Bearbeitung und Lagerung von Stoffen	944
Fördermaschinen (-einrichtungen)	258
Fehlerverhalten bei verschiedenen Arbeitsverrichtungen	567
Spezielle Eisenbahnanlagen und -einrichtungen	2.828
Fahrzeuge	274
Verwendungsschutz	77
	16.283

Gegenüber dem Jahre 1969 erhöhte sich die Zahl der festgestellten Beanstandungen von 15.268 auf 16.283 im Berichtsjahr und stellt somit — wie schon an anderer Stelle angeführt — den diesbezüglichen Größtwert in der fast zwei Jahrzehnte zurückreichenden Tätigkeit des Verkehrs-Arbeitsinspektors dar.

Schließlich ergibt sich für das Berichtsjahr unter Bezug auf die im Jahre 1970 insgesamt durchgeföhrten 4.746 Besichtigungen die Durchschnittszahl der pro Besichtigung getroffenen Beanstandungen mit 3,43 (Vergleichszahl für 1969: 3,44).

10. Zur Statistik der Unfälle

Bedauerlicherweise ist im Berichtsjahr eine geringe Zunahme der dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis gebrachten Unfälle von 9.849 im Jahre 1969 auf 9.948 festzustellen. Trotzdem ist diese Zahl günstiger als jene des Jahres 1968, in dem insgesamt 10.429 Unfälle dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis gebracht wurden. Gleichzeitig erhöhte sich die Zahl der Unfälle am Weg von und zur Arbeitsstätte von 1.633 im Jahre 1969 auf 1.752 im Berichtsjahr; dies macht damit zwar nicht ganz, aber großenordnungsmäßig etwa ein Fünftel der Gesamtzahl der Unfälle aus. Auch die Wegunfälle im Dienst stiegen von 1.986 im Jahre 1969 auf 2.072 im Berichtsjahr. Zusammen entfallen also auf Wegunfälle fast vierzig Prozent, weit mehr als ein Drittel aller Unfälle.

Zu den tödlichen Unfällen übergehend sei deren Verteilung nach den großen Betriebsgruppen in den Jahren 1969 und 1970 einander gegenübergestellt.

Die Zahl der tödlichen Unfälle verteilt sich wie folgt:

	1970	1969
Österreichische Bundesbahnen	28	27
Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	1	1
Straßenbahnen	1	1
Seilbahnen	1	—
Anschlußbahnen	—	1
Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung		
Postdienst	8	5
Fernmelddienst	1	2
Schiffahrt	2	3
Luftfahrt	3	—
	45	40

Parallel zur Steigerung der Gesamtzahl der dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Berichtsjahr gemeldeten Unfälle ist also auch im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion ein Steigen der Zahl der tödlichen Unfälle auf 45 im Jahre 1970 festzustellen.

Die Wegunfälle dominieren auch hier. 15 Unfallstote⁵⁾, also genau ein Drittel, sind allein am Wege zur oder von der Arbeits- oder Ausbildungsstätte zu beklagen. Gegenüber dem Vorjahr, wo nur zehn Tote auf diesen Wegen angefallen waren, ergibt sich also eine Steigerung um 50% bzw. zeigt sich in absoluten Zahlen ausgedrückt, daß die Steigerung der Gesamtzahl der Unfälle von 40 im Vorjahr auf 45 (also fünf) im Berichtsjahr differenzmäßig allein durch die

⁵⁾ Siehe auch Abschnitt IX, Tabelle IV.

Steigerung der Unfälle auf dem Wege zur und von der Arbeitsstätte (ebenfalls fünf) gegeben ist. Gerade aber bei diesen ist eine Beeinflußbarkeit der Unfallziffer — sieht man von einschlägiger Unfallverhütungsarbeit im propagandistischen Sinne ab — zumindestens problematisch.

Betrachtet man die aufgelaufene Zahl der tödlichen Wegunfälle im Dienst, so sank diese von 12 im Vorjahr auf 6 im Jahre 1970 ab, verminderte sich also erfreulicherweise auf die Hälfte. Dennoch ist die Gesamtzahl der tödlich verlaufenen Wegunfälle⁶⁾ mit 21, gemessen an der Gesamtzahl der tödlichen Unfälle mit 45, sehr hoch und entspricht großenordnungsmäßig fast der Hälfte der Unfalltoten des vorliegenden Tätigkeitsberichtes.

Sieht man von den Wegunfällen ab, so zeigt die höchste absolute Zahl der tödlichen Unfälle die Sparte Verschubtätigkeit. Auf sie entfällt fast ein Sechstel der Summe der tödlichen Unfälle bzw. sogar etwa ein Drittel derselben, wenn man die Summe der Wegunfälle außer acht läßt. Die Unfallstatistik zeigt aber auch, daß von 45 Unfalltoten 28 bei den Österreichischen Bundesbahnen bzw. 31 bei den Eisenbahnen anfielen. Weiters zeigt sich, daß mit diesen Zahlen der Eisenbahnbetrieb ungünstiger liegt, als dies seinem prozentuellen Anteil an der Gesamtzahl der Dienstnehmer entspricht. Bezogen auf den Gesamtdienstnehmerstand des Wirkungskreises der Verkehrs-Arbeitsinspektion entfallen — unter Ausklammerung des vom jeweiligen Eisenbahnunternehmen geführten Kraftfahrbetriebes — mehr als 45 v. H. auf ÖBB-Bedienstete bzw. rund 59 v. H. auf die Bediensteten aller Eisenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957. Auf die Gesamtzahl der im Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion tödlich Verunglückten bezogen betrug der Anteil der ÖBB-Bediensteten 62,2 v. H. bzw. jener der Bediensteten aller Eisenbahnen im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 68,8 v. H.

Zieht man noch in Betracht, daß im Berichtsjahr die Unfalltoten der Luft- und Schiffahrt durch dienstnehmerschutzmäßig nicht beeinflußbare außergewöhnliche Ereignisse zu beklagen waren, engen sich die vom Standpunkt des Dienstnehmerschutzes interessanten, zahlenmäßig ausschlaggebenden Unfälle hauptsächlich auf jene des Eisenbahnbetriebes und hier wiederum, volumsmäßig bedingt, auf jene der österreichischen Bundesbahnen ein.

IV. Besondere Unfälle*)

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

Österreichische Bundesbahnen

Bahnhofsdiens

V e r s c h u b

Ein bei Verschubarbeiten als Hemmschuhleger eingeteilter Lohnbediensteter wurde nach Entfernung eines Hemmschuhs von einem Verschubteil (zwei Wagen) erfaßt, zu Boden geschleudert und getötet. (1)

Wegen starken Schneefalles und Schneetreibens wurde ein als Verschieber verwendeter Lohnbediensteter zum Säubern der Weichen von Schnee und Eis eingesetzt. Er wurde vom Triebfahrzeug eines ausfahrenden Personenzuges niedergestoßen, im Gleis mitgeschleift und vom Triebfahrzeug sowie den vorderen Wagen überrollt und hiebei getötet. (2)

Ein Verschieber stieg nach dem Anhalten eines Verschubteiles vom Führerstandaufstieg des Triebfahrzeugs ab, trat ins Gleis, um dieses zu überschreiten, ohne auf einen anderen, anrollenden Verschubteil zu achten, wurde von diesem überrollt und schwer verletzt. Der sofort herbeigerufene Rettungsdienst brachte den Verletzten in das Krankenhaus, wo jedoch nur mehr der inzwischen eingetretene Tod festgestellt werden konnte. (3)

Beim Ankuppeln eines Wagens an ein Triebfahrzeug stolperte ein Verschieber über einen Bohlenubergang und stürzte rücklings zu Boden. Er wurde trotz unverzüglich eingeleiteter Schnellbremsung vom Triebfahrzeug überfahren und dabei vom Bremsgestänge tödlich verletzt. (4)

⁶⁾ Wegunfälle im Dienst plus Wegunfälle am Wege zum und vom Dienst.

*) Im Sinne einer kürzeren, strafferen Schilderung des Unfallereignisses sind, entgegen früher gelegten Tätigkeitsberichten, die für den einzelnen Unfall nicht charakteristischen Angaben zum Unfallereignis (wie Datum, Uhrzeit und Ort des Unfalles, Alter des Verunglückten), welche jedoch unter Umständen von Interesse sein können, in Abschnitt X, Beilage 5 unter der jeweils angeführten Zahl ersichtlich.

Ein als Verschieber eingeteilter Lohnbediensteter, der zum Kuppeln aufrecht in das Gleis getreten war, obwohl der Abstand zwischen den beiden Wagen nur etwa einen Meter betrug, wurde zwischen den Puffern der Wagen eingeklemmt, zu Boden geschleudert und kam quer zu den Schienen zu liegen. Er erlitt hiebei mehrere Verletzungen, an deren Folgen er noch an der Unfallstelle starb. (5)

Ein Verschubaufseher sprang auf einen im Bahnhofsbereich mit langsamer Schrittgeschwindigkeit fahrenden Verschubteil und stürzte kurz danach infolge mangelnder Vorsicht vom Trittbrett ab. Er geriet dabei zwischen Bahnsteigkante und fahrenden Wagen, wurde überfahren, mitgeschleift und mit abgetrenntem rechten Oberschenkel leblos aufgefunden. (6)

Beim Versuch, abgestoßene Wagen an eine stehende Wagengruppe zu kuppeln, wurde ein Verschieber, der vermutlich in aufrechter Haltung vor den anrollenden Wagen ins Gleis getreten sein muß, von den Puffern am Oberkörper erfaßt und verletzt. Er wurde mit der Rettung in das Krankenhaus gebracht, wo er nach einigen Tagen seinen Verletzungen erlag. (7)

Verschiedene Arbeiten

Ein als Weichenreiniger verwendeter Lohnbediensteter wurde, als er kurz vor einem anrollenden Verschubteil, den er vermutlich zu spät bemerkt hatte, aus dem Gleis zu treten versuchte, vom ersten Fahrzeug erfaßt, zur Seite geschleudert und dabei schwer verletzt. Er wurde vom Rettungsdienst in das Krankenhaus eingeliefert, wo er noch am Abend des Unfalltages starb. (8)

Im Wartesaal eines Grenzbahnhofes wurde ein Bahnhofvorstand von einem jugoslawischen Staatsangehörigen durch einen Messerstich getötet. (9)

Zugbegleitdienst

Ein Schaffner stürzte aus unbekannter Ursache vom Schlußbremswagen eines fahrenden Güterzuges. Der Lokführer des nachfolgenden Zuges sichtete den Schaffner zwischen den Gleisen liegend und versuchte, den Zug noch vor dem Verletzten zum Stehen zu bringen, was ihm jedoch nicht gelang. Der Zug fuhr mit zwei Triebfahrzeugen und einem Wagen über den Verletzten, der noch während seiner Einlieferung in das Krankenhaus starb. (10)

Ein bei haltzeigendem Ausfahrtsignal unerlaubt durchfahrender Zug stieß in einem Bahnhofsbereich mit einem vor dem Einfahrtsignal haltenden Zug zusammen. Beim Zusammenstoß erlitt der im hinteren Triebfahrzeugführerstand des erstgenannten Zuges mitfahrende Zugführer tödliche Verletzungen. (11)

Ein Schaffner wurde im Bereich eines Bahnhofes bei unachtsamem Betreten eines Gleises von einem durchfahrenden Zug erfaßt, gegen den auf einem benachbarten Gleis zurück-schiebenden Zug geschleudert und sofort getötet. (12)

Bei Einfahrt eines Personenzuges in einen Bahnhof ist ein Zugführer aus unbekannter Ursache vom Dienstwagen gestürzt, von den nachfolgenden Wagen überrollt und sofort getötet worden. (13)

Bau- und Bahnerhaltungsdienst

Unfälle im Gleis

Ein in einem Kleinwagen (Motorbahnwagen) mitfahrender Oberbauer wurde beim Zusammenstoß des Motorbahnwagens (samt vier gezogenen Bahnwagen) mit einem Verschubteil von letzterem überrollt und tödlich verletzt. (14)

Beim Versuch, eine verklemmte Winde, mit der ein Schienenstrang leicht angehoben war, vor einem mit einer Geschwindigkeit von etwa 100 Kilometern pro Stunde herannahenden Triebwagenpersonenzug noch zu entfernen, wurde ein Sicherungsposten vom Zug erfaßt, zur Seite geschleudert und getötet. (15)

Ein Gleisfacharbeiter, der einer zur Schienenstoßschweißung in einem Bahnhofsbereich eingesetzten Arbeitsrotte (zwei Firmenarbeiter) als Sicherungsposten zugeteilt war, half unter Mißachtung seiner Pflicht beim Einheben eines Gleisgerätes. Er wurde von einem geschobenen Verschubteil überfahren und so schwer verletzt, daß er kurz nach seiner Einlieferung in das Krankenhaus starb. (16)

Maschinendienst**Triebfahrzeuguntersuchungen**

Ein in der Arbeitsgrube einer Triebfahrzeughalle unter einer mittels Seilspill bewegten Elektrolokomotive mitgehender Lohnbediensteter — er hielt einen herabhängenden Bremshebel mit der rechten Hand über die rechte Schiene, um ein Verspießen desselben im Fußboden zu verhindern — wurde im Moment des Haltens nach erfolgter Spillabschaltung durch den Fahrmotor der nachfolgenden Achse gegen eine Übergangsbrücke gedrückt und mit Kopf sowie Oberkörper eingeklemmt. Der Verunglückte wurde aus seiner Lage sofort befreit, starb jedoch noch während seines Transportes in das Krankenhaus. (17)

Ein Angelernter Facharbeiter wurde, als er zwischen zwei etwa 0,6 Meter voneinander entfernt abgestellten Wagen in aufrechter Haltung aus dem Gleis treten wollte, in Brusthöhe von den Puffern der durch Verschub in Bewegung geratenen Wagen erfaßt und tödlich verletzt. (18)

Elektrodienst**Verkehrstätigkeiten verschiedener Art**

Ein Fahrleitungsaufseher befand sich nach dem Abladen von Auslegern auf dem ersten der von einem Motorturmwagen geschobenen drei Bahnwagen, als ein Arbeitszug auf den Motorturmwagen auffuhr. Durch den Aufprall wurde der eingebremste Motorturmwagen etwa 60 m weit vorgestoßen, wobei der erste Bahnwagen fast vollständig zertrümmert und der Fahrleitungsaufseher so schwer verletzt wurde, daß er noch am Tage des Unfalles im Krankenhaus seinen Verletzungen erlag. (19)

Straßenbahnen**Wegunfall im Dienst**

In einem Tunnel wurde ein Facharbeiter, der mit einer Doppelleiter entlang des Bahnkörpers in Fahrtrichtung schritt, von einem Stadtbahnzug niedergestoßen und getötet. (20)

Seilbahnen**Wegunfall im Dienst**

Ein mit der Pistenpräparierung beschäftigter Seilbahnbediensteter wurde von einer Lawine erfaßt und getötet. (21)

Post- und Telegraphenverwaltung**Postdienst****Wegunfälle im Dienst**

In Ausübung des Gesamtzustelldienstes kam ein Postadjunkt mit seinem Personenwagen von der Fahrbahn ab, fuhr gegen einen Telegraphenmast und stürzte über eine Böschung, wobei der Wagen ausbrannte. Er erlitt eine schwere Gehirnerschütterung sowie Verbrennungen dritten Grades an beiden Füßen. Nach einigen Tagen starb er an den Folgen dieses Unfalles. (22)

Nach beendetem Landzustelldienst wollte ein Postadjunkt mit dem Moped zum Postamt zurückkehren. Der Lenker eines Personenwagens, der trotz bestehendem Überholverbot einem anderen Personenwagen vorfuhr, übersah den vor diesem fahrenden, nach links abbiegenden Mopedfahrer. Der Postadjunkt wurde vom überholenden Personenwagen erfaßt, gegen dessen Windschutzscheibe und anschließend in den Straßengraben geschleudert; er starb noch vor dem Eintreffen der Rettung. (23)

Ein Postoberoffizial, der die Eilzustellung besorgte, war mit dem Dienstfahrrad unterwegs, als er auf einer Kreuzung von einem Motorrad, dessen Lenker den Vorrang des Beamten nicht beachtete, niedergestoßen wurde. Er erlitt einen Schädelbasisbruch und starb am nächsten Tag im Krankenhaus, ohne das Bewußtsein wieder erlangt zu haben. (24)

Fernmeldedienst**Arbeiten an baulichen Anlagen**

Ein Telegraphenadjunkt arbeitete mittels Sicherheitsgürtels gesichert an einem etwa einen Meter von einer Starkstromleitung entfernt stehenden Telegraphenleitungsmast, als eine bei gleichzeitig im Gang befindlichen Straßenarbeiten eingesetzte Walze den Mast anfuhr

und diesen gegen die Starkstromleitung drückte. Der Beamte verlor durch den Anprall den Halt, fiel in die Drähte der Starkstromleitung und blieb in ihnen hängen. Der Verunglückte, welcher ungefähr fünf Minuten unter Starkstromeinwirkung war, wurde unverzüglich in das Krankenhaus eingeliefert, wo er nach kurzer Zeit starb. (25)

Schiffahrt

Verkehrstätigkeiten verschiedener Art

Eine Seilfähre war etwa 50 bis 70 Meter von ihrer Anlegestelle entfernt, als durch eine starke Gierstellung des Fährschiffes dessen Vorderteil rasch unter Wasser geriet. Es versank in kurzer Zeit nahezu bis zur Höhe der Steuerkabine und wurde abgetrieben, da durch den starken Wasserdruck das Gierseil gerissen war. Es wird angenommen, daß der Fährenführer, der sich in der Steuerkabine befand, aus dieser nicht mehr rechtzeitig herauskam und ertrank. (26)

Ein Matrose stürzte nach Passieren einer Hafenmündung vom Ruderstand eines Güterkahnes in die Donau und ertrank. (27)

Luftfahrt

Verkehrstätigkeiten verschiedener Art

Beim Landeanflug stürzte ein Luftfahrzeug in den Inn, wobei die beiden Piloten durch Ertrinken den Tod fanden. (28) (29)

Ein Pilot stürzte mit einem Hubschrauber in den Zillertalen Alpen aus etwa 50 Meter nahezu senkrecht ab und konnte nur mehr tot geborgen werden. (30)

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

Österreichische Bundesbahnen

Bahnhofdienst

Ein Bahnhofvorstand glitt auf dem Weg zur Dienststelle, als er einem Lastkraftwagenanhänger ausweichen wollte, auf dem schneebedeckten, vereisten Straßenrand aus, fiel unter den Anhänger und wurde von den Zwillingsrädern überrollt. Die sofort herbeigerufene Rettung brachte ihn ins Krankenhaus, wo er kurz nach seiner Einlieferung starb. (31)

Auf der Heimfahrt vom Dienst kam ein Bezetler mit seinem Moped in einer starken Rechtskurve von der Fahrbahn ab, streifte eine Schneestange und prallte gegen einen Baum. Er ist im Krankenhaus an den Folgen dieses Unfalls gestorben. (32)

Zugbegleitdienst

Auf dem Weg zum Dienst fuhr ein Schaffner mit seinem Personenkraftwagen auf einen rechtsstehenden Lastkraftwagen. Er erlitt dabei schwere Kopfverletzungen, wurde von der Rettung in das Krankenhaus eingeliefert und erlag dort seinen Verletzungen. (33)

Ein Zugführer wurde auf dem Weg zum Dienst beim Überqueren der Gleisanlage mit seinem Fahrrad auf einem nicht öffentlichen Übergang von einem Zug niedergestoßen, 30 Meter weit mitgeschleift und so schwer verletzt, daß er im Krankenhaus kurz nach dem Unfall starb. (34)

Bau- und Bahnerhaltungsdienst

Ein Bahnbeiter fuhr nach Dienstschluß mit seinem Moped von der Dienststelle nach Hause und wurde, als er nach links abbiegen wollte, von einem Personenkraftwagen gerammt und auf die rechte Straßenseite geschleudert. Er erlitt schwere Verletzungen, denen er kurz nach seiner Einlieferung in das Krankenhaus erlag. (35)

Auf dem Weg zu seiner Arbeitsstelle wurde ein Gleisfacharbeiter in einem Tunnel von einem Zug niedergestoßen, überfahren und sofort getötet. (36)

Nach Verlassen des Zuges in einem Bahnhof begab sich ein Oberbauarbeiter zu Fuß zu seiner Arbeitsstelle, benützte jedoch nicht den vorhandenen Randweg entlang der Gleisanlage, sondern ging im Gleis. Er wurde von einem Zug erfaßt und auf der Stelle getötet. (37)

Ein Blockwärter, der sich auf der Fahrt zum Dienst befand, bog mit seinem Moped von einem Gemeindeweg in eine Bundesstraße ein, ohne auf den Verkehr zu achten, und stieß mit einem aus der Gegenrichtung kommenden Personenkraftwagen zusammen. Er wurde auf die Straße geschleudert und dabei so schwer verletzt, daß er noch während seines Transports in das Krankenhaus starb. (38)

Maschinendienst

Ein Angelernter Arbeiter befand sich mit dem Moped auf der Fahrt von seiner Wohnung zur Dienststelle, als er auf einer Kreuzung mit einem Kombiwagen, dessen Lenker dem Mopedfahrer den Vorrang nicht einräumte, zusammenstieß. Bei dem Zusammenstoß wurde der Mopedfahrer so schwer verletzt, daß er an den Folgen dieses Unfall starb. (39)

Privatbahnen

Ein Zugführer wurde während eines Einkaufes bei einem Verkehrsunfall getötet. (40)

Post- und Telegraphenverwaltung**Postdienst**

Ein Oberpostmeister, der sich nach Dienstschluß auf dem Heimweg befand, wurde von einem Personenkarawagen niedergestochen und schwer verletzt. Er ist im Krankenhaus an den Folgen dieses Unfall gestorben. (41)

Auf dem Weg zum Dienst fuhr ein Vertragsbediensteter mit seinem Personenkarawagen seitlich in einen entgegenkommenden Lastwagenzug und erlitt schwere Verletzungen, denen er im Krankenhaus kurz nach dem Unfall erlag. (42)

Ein Vertragsbediensteter kam auf dem Weg zum Dienst mit dem Fahrrad auf der unebenen Straße zum Sturz und erlitt schwere Verletzungen, denen er im Krankenhaus erlag. (43)

Auf dem Weg von seiner Dienststelle zum Wohnort kam ein Postexpedient mit seinem Personenkarawagen infolge zu hoher Geschwindigkeit in einer Rechtskurve von der Straße ab und prallte gegen einen Felsen. Er erlitt schwere Verletzungen und starb an den Folgen dieses Unfall im Krankenhaus. (44)

Nach Dienstschluß fuhr ein Postoffizial mit seinem Moped nach Hause, wobei er in einer scharfen Linkskurve von der Fahrbahn abkam und über eine Böschung stürzte. Er starb noch während des Transportes in das Krankenhaus an den Folgen dieses Unfall. (45)

3. Bemerkenswerte Unfälle

Im Abschnitt III/10 wurde abschließend festgestellt, daß als Konsequenz der Unfallstatistik des Berichtsjahres bei der Besprechung bemerkenswerter Unfallereignisse hauptsächlich solche des Eisenbahnbetriebes im Vordergrund stehen werden und zwar solche der Österreichischen Bundesbahnen, ein Umstand, der sich schon allein aus dem Volumen dieses Unternehmens ergibt. Die Unfallstatistik zeigt einschlägig hiezu die besondere Gefährlichkeit des Verschubbetriebes auf, die, sieht man von den Unfällen am Wege zum und vom Dienst ab, die absolut höchste Unfallziffer aller Sparten aufweist. Näher analysiert ergibt sich, daß die Unfälle beim Verschub bzw. allgemein gesehen beim Bahnhofsdiest auf eine Reihe von Hauptursachen zurückzuführen sind, von denen die wichtigsten in bezug auf die Schienenfahrzeuge das Begleiten, Mitfahren, Aufhalten, das Auf- und Abspringen, das Kuppeln, das Bremschuhlegen sowie weiters das Ein- und Austreten aus dem bzw. in das Gleis sind.

Es handelt sich hiebei um Dienstverrichtungen, die hauptsächlich von Angehörigen des Verschubdienstes durchgeführt werden müssen. Hiezu sollen einige Unfallereignisse des Berichtsjahres gebracht werden.

Ein Verschieber stürzte vom elften eines aus siebzehn Wagen bestehenden gezogenen Verschubteiles und wurde überfahren, wobei ihm beide Oberarme und der rechte Unterschenkel abgetrennt wurden. Er hatte sich während der Verschubfahrt am vorderen Trittbrett eines Schemelwagenpaars aufgehalten und sich mangels eines Handgriffes an der auf diesem Wagen verladenen Brücke angehalten. Hiezu ist zu bemerken, daß der nachfolgende Wagen ordnungsgemäß mit Trittbrettern und Handgriffen ausgestattet war. (46)

Ein Zugführer wurde beim Verschub schwer verletzt (Schienbeinbruch und Prellungen). Er hatte sich im Wagensatz eines im Bahnhof endenden Personenzuges aufgehalten und war vom Abstoßen des Wagensatzes nicht verständigt worden. Dieser fuhr infolge zu später Bremsung stark an eine stehende Wagengruppe an. (47)

Ein beim Bahnerhaltungsdienst verwendeter jugoslawischer Gastarbeiter wurde in schwer verletztem Zustand (Gehirnerschütterung und Abtrennung von drei Fingern der rechten Hand) bewußtlos neben dem Einfahrgleis eines Bahnhofes aufgefunden. Der Verunglückte hatte sich auf der Heimfahrt befunden und war bei Einfahrt in den Bahnhof abgesprungen. (48)

Ein Verschieber wollte mit einem ausfahrenden Zug auf einem Verschiebertrittbrett im letzten Zugdrittel stehend bis zu einer Magazinsrampe mitfahren und dort abspringen. Dabei blieb er mit der Arbeitsbluse am Wagen hängen und stürzte nach Zerreissen der Bluse auf den bombierten Bahnsteig, geriet mit den Beinen unter die Räder eines Wagens und wurde danach wieder auf den Bahnsteig geschleudert. Er erlitt eine Abtrennung des rechten Beines unterhalb des Knies sowie eine Quetschung der linken Ferse. (49)

Ein Verschieber trat zum Kuppeln zwischen eine anrollende und eine stehende Wagengruppe in aufrechter Haltung ins Gleis, obwohl diese nicht mehr als einen Meter voneinander entfernt waren. Er wurde mit schweren Verletzungen in ein Krankenhaus eingeliefert, wo ihm der rechte Arm abgenommen werden mußte. (50)

Ein als Hemmschuhleger und Kuppler eingeteilter Verschieber trat zum Kuppeln von vier abgestoßenen Wagen mit einem im Gleis stehenden Wagen rechtzeitig ins Gleis, kuppelte, kam jedoch beim Heraustreten aus dem Gleis zu Sturz, wobei ihm von der ersten Achse des nachfolgenden Wagens beide Beine unterhalb der Kniee abgetrennt wurden. (51)

Ein Verschubaufseher wurde zwischen einem langsam rollenden Wagen und der Magazinrampe eingeklemmt. Er erlitt einen Beckenbruch sowie einen Bruch des rechten Oberschenkels. Während des Verschubes wurden zwei Wagen nach dem Rampengleis abgestoßen und vom Bediensteten mit einem Hemmschuh angehalten. Da die Wagen zu früh zum Stillstand kamen — es war beabsichtigt, sie an die Rampe zu stellen —, bewegte sie der Verschubaufseher mittels Beißers weiter. Da die Wagen im anschließenden Gefälle (1%) von selbst weiterrollten, eilte der Bedienstete vor und kuppelte sie an einen knapp vor der Rampe stehenden Wagen. Als er auf der Rampenseite aus dem Gleis treten wollte, befanden sich die zwei Wagen bereits unmittelbar an der Rampe. Der Genannte versuchte zwar noch, sich an der Bordwand des Wagens hochzuziehen, wurde aber unterdessen eingeklemmt. (52)

Aus der Unfallstatistik ist zu ersehen, daß die Verschubbediensteten mehr als andere Bedienstetengruppen der Österreichischen Bundesbahnen gefährdet sind, bei ihrer Arbeit Kopf-, Hals- oder Nackenverletzungen zu erleiden. Diese besondere Gefährdung der Verschubbediensteten ist vor allem darauf zurückzuführen, daß die Schienenfahrzeuge sowie ihre Ausrüstungen sehr schwer und stabil ausgeführt sind und insbesondere das Kuppeln, das Treten in das Gleis bzw. aus dem Gleis, das Herstellen der Wagenübergänge usw. genau in dem sich aus dem Arbeitsablauf ergebenden Zeitpunkt erfolgen müssen; ferner dadurch, daß die Art der Gefährdung infolge der Verschiedenheit der jeweils vorhandenen Wagentypen sehr unterschiedlich ist und nicht von vornherein beurteilt werden kann. Die durch solche Unfälle hervorgerufenen Kopfverletzungen sind vielfach deshalb so schwer, weil die Verschubarbeiten rasch und kraftvoll ausgeführt werden müssen und daher Kopf und Hals bzw. Nacken des Bediensteten vielfach mit voller Körperfraft gegen das jeweilige Hindernis stoßen.

Den wirksamsten, vielfach angewendeten Schutz gegen derartige Kopf- und Halsunfälle bildet der Schutzhelm. Den speziellen Erfordernissen des Verschubdienstes angepaßte, aus gelbem Kunststoff hergestellte, mit einer Styroporeinlage gegen Schall und extreme Temperaturen sowie mit einem auswechselbaren Stirnschweißband und einem Kinnriemen ausgestattete Sturzhelme sind im Materialmagazin Wien der Österreichischen Bundesbahnen vorrätig.

Zum Thema Schutzhelm seien nachstehend zwei Unfälle geschildert. Der erste hievon zeigt Unfallsfolgen wegen Nichttragens des Schutzhelmes, der zweite Unfall hingegen die Schutzwirkung eines derartigen Helmes.

Ein als Spitzenverschieber eingeteilter Lohnbediensteter stürzte vom ersten Wagen eines geschobenen Verschubteiles mitten ins Gleis und erlitt schwere Verletzungen (Gehirnerschütterung, Scheitelbeinbruch). Er wurde in bewußtlosem Zustand mit der Rettung in ein Arbeitsunfallkrankenhaus eingeliefert. Der Bedienstete stand während der Verschubbewegung am rechten vorderen Verschiebertrittbrett des ersten geschobenen Wagens und hielt sich mit der linken Hand an der vorderen Griffstange an. Vermutlich wurde er bei Zerrungen im Verschubteil ins Gleis geschleudert und von den Fahrzeugen überrollt. (53)

Ein Verschieber stieß, auf dem Verschiebertrittbrett eines gezogenen Güterwagens stehend, mit dem Hinterkopf an einen Beleuchtungsmast und wurde zu Boden geschleudert. Er erlitt dank seines Schutzhelmes¹⁾ nur eine leichte Platzwunde am Hinterkopf. (54)

Auch ein E-Karren-Unfall sei besonders angeführt:

In einem Bahnhof stieß ein durchfahrender Bezirksgüterzug an einen E-Karren, wobei dieser vom Triebfahrzeug 100 Meter mitgeschleift und schwer beschädigt wurde. Der E-Karren-

¹⁾ Siehe Abschnitt XI, Abbildung 10.

Fahrer und der mitfahrende Lademann erlitten schwere Verletzungen und mußten in ein Krankenhaus eingeliefert werden. (55)

Bei der falschen Handhabung von Schiebetüren²⁾ können ebenfalls Unfälle eintreten.

Ein Verschieber stemmte sich, da wegen mangelhafter Ölung eine Seitentür eines Stückgutortwagens nur mit großem Kraftaufwand zu bewegen war, mit der einen Hand am Türrahmen an und zog mit der anderen am Türhandgriff, um das Schließen zu ermöglichen. Als die verklemmte Tür plötzlich zurollte, wurde dem Verschieber der Daumen zwischen Türrahmen und Tür eingeklemmt. Durch diesen Unfall war der Verschieber 28 Tage arbeitsunfähig. (56)

Auf Entgleisungen der im Bau- und Bahnerhaltungsdienst zur Verwendung gelangenden Stabeg-Bahnwagen mit Ilo-Aufsteckmotor, denen bei Leerfahrten aus Sicherheitsgründen über dem bei Vorwärtsfahrt dem Antriebsrad vorauslaufenden Rad eine Ausgleichslast von mindestens 50 kg aufzulegen ist, sei mit zwei Beispielen³⁾ hingewiesen.

Zwischen zwei Bahnhöfen entgleiste ein mit einem Ilo-Aufsteckmotor ausgestatteter Stabeg-Bahnwagen in einem Gleisbogen. Dabei erlitten der Kleinwagenführer und -fahrer einen Schock und der mitfahrende Gleiswerker einen Schädelbasisbruch. Der Kleinwagen war unbeladen und hatte keine Ausgleichslast aufgelegt. (57)

Ein mit einem Kleinwagenführer und -fahrer sowie mit vier Bediensteten besetzter Stabeg-Bahnwagen mit Ilo-Aufsteckmotor entgleiste in einem Linksbogen ($R = 150$ Meter) nach rechts. Dabei stürzte ein Vorarbeiter von der Plattform des Kleinwagens und erlitt einen Kieferbruch. Ein weiterer Bediensteter zog sich leichte Verletzungen zu. Der Kleinwagenführer und -fahrer hatte es bei Fahrtantritt unterlassen, durch entsprechende Sitzeinteilung der vier Mitfahrenden für die vorgeschriebene Ausgleichslast am Kleinwagen Sorge zu tragen. Er erhob keinen Einwand, als sich alle vier Bediensteten in Fahrtrichtung links aufhielten, so daß die dem Aufsteckmotor (rechts) vorlaufende Achse unbelastet war und dadurch in der Folge entgleiste. (58)

Auch Bedienstete der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung sind unter Umständen den Gefahren des Eisenbahnbetriebes ausgesetzt. So häuften sich in letzter Zeit Unfälle beim Verschub von Bahnpostwagen⁴⁾, die, wenn sie mit Personen besetzt sind, durch vorgeschriebene gelbe Fahnen (Signal 23 der DV V 2 der ÖBB = Wagen besetzt) gekennzeichnet sein müssen. Nachstehend sei ein Beispiel hiezu angegeben:

Ein Postwagen war mit einem D-Zug in einem Bahnhof eingetroffen. Der Verschubleiter beabsichtigte, den Postwagen und fünf am Zugschluß befindliche unbesetzte Kurswagen auszuziehen und die Kurswagen abzustoßen. Nach dem Ausziehen der Wagen gab der Verschubleiter das Signal „Aufdrücken“ zum Entkuppeln. Dadurch wurden die fünf Wagen — nach dem Entkuppeln — einige Meter weit weggeschoben. Als der Verschubleiter sah, daß der Kuppler aus dem Gleis trat, gab er sofort Signal „Abstoßen“, wodurch es zu einem heftigen Anfahren des unmittelbar vor dem Verschubtriebfahrzeug gereihten Postwagens an die abzustoßende Wagengruppe kam. Durch den besonders starken Verschubstoß wurden fünf Bedienstete der Bahnpost zu Boden geschleudert. Hiebei verletzten sich drei Bedienstete und mußten den Arzt des Rettungsdienstes in Anspruch nehmen, ein Bediensteter wurde von der Rettung in ein Krankenhaus eingeliefert. (59)

Typisches Fehlverhalten im Bereich von Gleisanlagen zeigen die beiden nächsten Unfälle:

Ein Zugführer begab sich zum Dienstantritt und benützte den Weg über mehrere Gleise eines Bahnhofes. Infolge Fehlens eines geeigneten Überganges stieg er über die Puffer der dort stehenden Wagen. In diesem Augenblick erfolgte ein heftiger Verschubstoß an diese Wagengruppe. Er verlor das Gleichgewicht und stürzte zwischen den Schienen zu Boden. Dabei kam der rechte Fuß auf eine Schiene zu liegen und wurde von drei Wagen überrollt. Nachdem die Wagengruppe zum Stillstand gekommen war, kroch der Verletzte aus dem Gleis und brach in der Folge bewußtlos zusammen. (60)

²⁾ Siehe Abschnitt XI, Abbildungen 11 und 12.

³⁾ Siehe Abschnitt XI, Abbildungen 13 a—c.

⁴⁾ Siehe auch Verkehrs-Unterrichtsblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion 5/1969, 9/1969, 11/1969, 2/1970, 11/1970 und 12/1970.

Ein Signalmeister war in einem Gleis eines Bahnhofes mit Vermessungsarbeiten beschäftigt gewesen und einem ausfahrenden Zug durch seitliches Austreten zum benachbarten Gleis hin ausgewichen. Als er während der Vorbeifahrt dieses Zuges wegen Annäherung des aus der Gegenrichtung kommenden Zuges wieder in Richtung des ersteren trat, wurde er vom hinteren Trittbrett des letzten Wagens des ausfahrenden Zuges niedergestoßen. Er wurde schwer verletzt und erlitt Rippenbrüche sowie einen Bruch des rechten Armes. (61)

Ein Unfall in einer Lehrwerkstätte der Österreichischen Bundesbahnen sei unter Hinweis auf das diesbezügliche Schreiben des Verkehrs-Arbeitsinspektorates⁵⁾ und einer einschlägigen Verlautbarung in den Mitteilungen des Unfallverhütungsdienstes im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen⁶⁾ wiedergegeben:

In einer Lehrwerkstätte kam ein an einer Säulenbohrmaschine tätiger Lehrling mit dem Kopf zu nahe an die Bohrspindel, wodurch seine langen Haare erfaßt und auf einer Kopffläche von ungefähr 36 cm² samt Wurzeln ausgerissen wurden. Wie die Unfallserhebungen ergeben haben, ist auf die einschlägige Bestimmung in der Vorläufigen Unfallverhütungsvorschrift und in der Lehrwerkstättenordnung der Österreichischen Bundesbahnen wohl verwiesen, diese aber nicht beachtet worden. (62)

Um derartige Unfälle in Hinkunft zu vermeiden, wurden im genannten Nachrichtenblatt die für die Ausbildung und Beaufsichtigung in Lehrwerkstätten Verantwortlichen aufgefordert, für die strikte Einhaltung dieser Sicherheitsbestimmung zu sorgen und bei Verstößen im Sinne des Punktes 2.1.2.3 des Heftes 2 der Dienstvorschrift A 40 vorzugehen⁷⁾.

Elektrische Unfälle im Fahrleitungsnetz sind meist solche, bei denen eine direkte Berührung hochspannungsführender Anlageteile vorgenommen wird. Der im Berichtsjahr einzige elektrische Unfall bei Fahrleitungsarbeiten trat durch bloße Näherung an spannungsführende Anlageteile ein, wobei ein elektrischer Überschlag eingeleitet wurde, der einen schweren Starkstromunfall zur Folge hatte.

Wegen einer Gleisbesetzung konnte zu dringenden Arbeiten im Kettenwerk einer Fahrleitungsanlage im Bereich einer Brückenbaustelle nicht mit dem Motorturmwagen gefahren werden. Die Arbeit sollte von einem Wagendach einer dort stehenden Zugsgarnitur vorgenommen werden. Da die Fahrleitung im Bereich der Brückenbaustelle abschaltbar eingerichtet war, wäre es theoretisch möglich gewesen, die Reparaturstelle an der Fahrleitung mit einem dort befindlichen untergeordneten Arbeitsschalter freizuschalten. Der Fahrleitungsaufseher stellte auch durch Augenschein fest, daß die Gleisgruppe durch den genannten Arbeitsschalter ausgeschaltet und geerdet war. An die Arbeitsstelle zurückgekehrt, gab er einem Angehörigen der Arbeitspartie den Auftrag, sich zu dem Schaltermast zu begeben, um eine eventuelle Einschaltung des betreffenden Schalters durch den Schaltauftragberechtigten für die Brückenbaustelle zu verhindern. Gleichzeitig wurde ein Bahnhelfer beauftragt, einen losen Hänger des Kettenwerkes zu befestigen, weshalb dieser auf das Wagendach stieg. Bevor der zum Schaltermast entsandte Bedienstete diesen erreichte, schaltete inzwischen der Schaltauftragsberechtigte für die Brückenmeisterei, da auf Grund der Arbeitsbeendigung auf der Brückenbaustelle für diesen Tag eine Abschaltung der Fahrleitung im Brückengang nicht mehr nötig war, den Arbeitsschalter bei vorheriger Enterdung wieder ein. Er hatte ja von den Arbeiten der Fahrleitungsparte nichts gewußt. Inzwischen hatte sich der Bahnhelfer, allerdings ohne die Arbeitsstelle beidseitig zu erden, der nunmehr wieder eingeschalteten Fahrleitung genähert. Es kam zu einem elektrischen Überschlag, wobei der Bahnhelfer ungefähr viereinhalb Meter vom Wagendach abstürzte. Er erlitt großflächige Verbrennungen aller drei Grade an der gesamten Vorderseite des Körpers und im Gesicht. (63)

Hiezu sei festgestellt, daß unbeschadet der sonstigen Vorfälle für jeden Bediensteten bei Arbeiten, für die eine Abschaltung und Erdung vorgeschrieben ist, die Verpflichtung besteht, sich vom Vorhandensein der Erdungen selbst zu überzeugen und jede Annäherung an nicht geerdete Leitungen zu unterlassen. Überdies muß jede zu Arbeitszwecken abgeschaltete Leitung vor Arbeitsbeginn in unmittelbarer Nähe der Arbeitsstelle und in Sicht der Arbeitenden — bei Fahrleitungen grundsätzlich beidseitig — geerdet werden.

⁵⁾ Schreiben VAI-Zl. 13.162/1-I/11-1970 vom 31. 3. 1970.

⁶⁾ Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Jahrgang 1970, 6. Stück vom 20. 6. 1970 (Mitteilungen des Unfallverhütungsdienstes) S. 74.

⁷⁾ Siehe Abschnitt VII, Punkt 6.

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 durchgeführt. Im Berichtsjahr waren es insgesamt 4.338 Untersuchungen; hievon entfallen 1.400 Untersuchungen allein auf die beiden Untersuchungsstellen in Wien, die restlichen 2.938 Untersuchungen verteilen sich auf die übrigen zehn Untersuchungsstellen in den Bundesländern.

Die sogenannten Verdachtsfälle, leichte Anzeichen einer beginnenden beruflichen Schädigung, haben sich von 42 im Jahre 1969 auf 44 im Berichtsjahr erhöht. In sechs Fällen wurden von den Untersuchungsstellen ärztliche Anzeigen über eine Berufskrankheit erstattet.

Von den 44 Verdachtsfällen entfielen auf

Staublungenerkrankungen: Ein einziger Fall wurde diagnostiziert. Der Bedienstete wurde dem zuständigen Bahnarzt gemeldet, der die weitere ärztliche Versorgung veranlaßte.

Bleierkrankungen: Elf Verdachtsfälle. Die klinischen Untersuchungen ergaben in allen Fällen keine Anzeichen einer beruflichen Schädigung (Bleisaum am Zahnfleisch, Ausscheidung von Porphyrin im Harn usw.). Außerdem wurde von den Untersuchungsstellen in drei Fällen ärztliche Anzeige über eine Berufserkrankung erstattet. Die drei Bediensteten wurden von der Bleiarbeit entfernt.

Benzolerkrankungen: 24 Fälle wurden gemeldet, die sich bei allen späteren Kontrollen als unbedeutend herausstellten.

Gehörschädigungen: Eine ärztliche Anzeige über eine Berufserkrankung wurde erstellt. Die Behandlung ist derzeit noch nicht abgeschlossen.

Hauterkrankungen: Zwei Verdachtsfälle wurden gemeldet. Bei späteren Nachuntersuchungen erwiesen sich diese als unbedeutend. Bei zwei Bediensteten wurde ärztliche Anzeige erstattet; diese Bediensteten wurden einer anderen Verwendung zugeführt.

Weiters wurden von den Untersuchungsstellen noch 27 nicht als Berufskrankheit anerkannte Erkrankungen von Bediensteten gemeldet. Diese Befunde wurden den zuständigen Bahnärzten übermittelt.

B. Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb

1. Lokalbahnbetriebe der Firma Stern & Hafferl

Bei Anfall von gesundheitsschädigenden Arbeiten wurden im Berichtsjahr zur Verhütung von Berufskrankheiten die gefährdeten Dienstnehmer mit entsprechenden Naturalzulagen (z. B. Milch, Hautcreme usw.) 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.

2. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft

Die gefährdeten Bediensteten werden zur Verhütung von Berufskrankheiten periodisch ärztlich untersucht. In einem Fall wurde die ärztliche Anzeige über eine Berufskrankheit erstattet, und zwar wurde bei einem Bediensteten eine allergische Reaktion auf Öle diagnostiziert. Dieser Bedienstete wird, um eine Berührung mit Ölen auszuschließen, nun nicht mehr als Abschmierer, sondern als Löschearbeiter verwendet.

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 Vorbeugungsmaßnahmen 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 periodisch 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

Berufskrankheitsgefährdete Dienstnehmer werden periodischen ärztlichen Blut-, Durchleuchtungs- bzw. audiometrischen Untersuchungen zugeführt. In einem Fall wurde die ärztliche Anzeige über eine Berufserkrankung erstattet, und zwar wurde bei einem Dienstnehmer eine überaus starke allergische Reaktion auf Testbenzin, Terpentin u. dgl. diagnostiziert. Dieser Dienstnehmer wurde zwecks Kontaktvermeidung sofort abgezogen und einer anderwertigen Verwendung zugeführt.

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 einen Liter Milch.

4. Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG

Die in der Spritzlackiererei beschäftigten Dienstnehmer wurden ärztlich untersucht; es konnten dabei keine gesundheitlichen Schäden, die mit ihrer Tätigkeit zusammenhängen, festgestellt werden.

5. Salzburger Stadtwerke — Verkehrsbetriebe / Obus- und Kraftwagenlinien

Das in der Lackiererei und in der Batteriewerkstätte verwendete Personal hat sich vierteljährlich einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Darüber hinaus wurden der Sattler ärztlich und die fallweise beim Motorprüfstand Beschäftigten audiometrisch untersucht. Die Bediensteten der Lackiererei, Batterie- und Reifenwerkstätte sowie 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 (BGBI. 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

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

2. Österreichische Stickstoffwerke AG

Zur Verhütung von Berufskrankheiten wird der Gesundheitszustand der Dienstnehmer regelmäßig durch den Werksarzt überprüft, wobei Berufserkrankungen bereits im Anfangsstadium erfaßt und einer Behandlung zugeführt werden können. Auch werden fallweise Reihenuntersuchungen zur Ermöglichung einer Frühdiagnose bei Lungen- und Krebs-erkrankungen durchgeführt. In 27monatigen Intervallen wird den Bediensteten ein 14tägi-ger Sonderurlaub mit freier Unterkunft und Verpflegung in werkseigenen Erholungsheimen

gewährt. Außerdem werden die Dienstnehmer kostenlos mit einem halben Liter Frischmilch je Arbeitstag und mit Vitamin-C-Tabletten betreilt.

3. Schoeller-Bleckmann Stahlwerke AG

Die mit Be- und Entladearbeiten beschäftigten staubgefährdeten Dienstnehmer der Verkehrsabteilung im Werk Ternitz werden in 24monatigen Abständen einer Röntgenreihenuntersuchung und falls erforderlich darüber hinaus einer speziellen Untersuchung bzw. Behandlung unterzogen. Die Elektrokarrenschlosser des Werkes Mürzzuschlag/Hönigsberg, die fallweise auch Instandsetzungsarbeiten an Bleiakkumulatoren vornehmen, werden periodisch einer werksärztlichen Untersuchung auf Säure- und Bleischädigung unterzogen und erhalten ferner täglich einen halben Liter Milch kostenlos.

E. Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung

Zur Verhütung von Berufskrankheiten wurden im Berichtsjahr insgesamt 870 Bedienstete einmal, 946 Bedienstete zweimal und 115 Bedienstete dreimal Kontrolluntersuchungen unterzogen. Die Untersuchungen wurden von Anstaltsärzten, Amtsärzten von Bezirkshauptmannschaften, Fachärzten, Gesundheitsämtern und im Ambulatorium für Berufskrankheiten an der II. Medizinischen Universitätsklinik Wien durchgeführt. In keinem Fall wurden Berufskrankheiten festgestellt.

F. Luftfahrt

Die starken Lärmeinwirkungen ausgesetzten Dienstnehmer, das sind insbesondere jene des Vorfeldpersonales, werden mit Gehörschutzmitteln ausgestattet.

1. Austrian Airlines

Dienstnehmer, die unbeschadet einer Lärmeinwirkung berufskrankheitsgefährdet sind, werden periodisch ärztlich untersucht. Bei einem Dienstnehmer, dessen Innenohrschädigung schon im Jahre 1969 festgestellt wurde, ergab die Kontrolluntersuchung im Audiogramm keine Änderung der Hörschwelle. Dieser Bedienstete konnte unter der Voraussetzung regelmäßiger Verwendung eines geeigneten Gehörschutzes am Arbeitsplatz belassen werden.

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

Die gesundheitsgefährdeten Lackierer (Blei, Benzol u. dgl.) und Mechaniker (Blei) werden periodisch ärztlich untersucht. Dieser Personenkreis erhält täglich auf Kosten des Unternehmens einen halben Liter Milch.

VI. Die Unfallverhütung bei den Österreichischen Bundesbahnen¹⁾

Der Umstand, daß viele Tätigkeiten des Eisenbahndienstes an sich gefährlich und die Folgen von Unfällen insbesondere im Bereich der Gleisanlagen in der Regel sehr schwer sind, hat die Österreichischen Bundesbahnen wie auch ihre Betriebsvorgänger schon immer bewogen, der Unfallverhütung große Beachtung zu schenken. Unfallverhütung im weitesten Sinne wird von den Eisenbahnen seit ihrer Errichtung betrieben. Geändert hat sich im Lauf der Zeit nur die Art und die Intensität, mit der diese Aufgaben erkannt und wahrgenommen wurden. So waren z. B. im ersten Entwicklungsstadium des Eisenbahnwesens die Lokomotivstände ungedeckt, später wurden sie wohl gedeckt, waren aber seitlich und rückwärts nur teilweise geschlossen. Die Zugschaffner mußten jahrzehntelang die Fahrkartenrevision während der Fahrt auf entlang der Längsseite der Wagen angebrachten Trittbrettern vornehmen. Witterungseinflüsse, Funkenflug und andere Ereignisse wirkten sich auf die Zugmannschaften gesundheitsschädigend und unfallgefährdend aus. Wenn auch in dieser Zeit die Geschwindigkeit der Züge nicht sehr groß war, so bestanden für die Eisenbahnbediensteten grundsätzlich gegenüber anderen Berufssparten erhöhte unfalltechnische Gefährdungsmöglichkeiten.

Nach der nicht zuletzt durch die Errichtung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bedingten Reorganisation des Unfallverhütungsdienstes der Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1953 wurde im Hinblick auf die gegebenen Verhältnisse die Neuorganisation des Unfallverhütungsdienstes unter Beachtung folgender Grundsätze durchgeführt:

1. Der Unfallverhütungsdienst soll einfach, wirtschaftlich und so organisiert sein, daß die Zusammenarbeit aller damit befaßten Stellen sichergestellt ist.

¹⁾ Von den dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Wahrnehmung des gesetzlichen Dienstnehmer- schutzes 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.

2. Die Unfallverhütungsarbeit soll in sozialer Hinsicht befriedigende Ergebnisse herbeiführen, zur Verbesserung der menschlichen Beziehungen im Betrieb beitragen und den Arbeitsablauf fördern.
3. Um eine wirksame Unfallverhütungsarbeit zu ermöglichen, soll eine entsprechende Unfallstatistik eingerichtet und geführt werden.

In Verfolgung dieser Ziele und um Mehrgleisigkeiten weitgehend auszuschließen, wurde die Durchführung der Unfallverhütung den Vorständen der einzelnen Bundesbahndienststellen für ihre Bereiche verantwortlich übertragen. Gleichzeitig wurden von der Personalvertretung für die einzelnen Bereiche sogenannte „Unfallverhüter“ bestellt. Zur Koordinierung der Unfallverhütungsarbeit zwischen den einzelnen Fachdiensten und um eine möglichst wirkungsvolle und reibungslose Zusammenarbeit des Unfallverhütungsdienstes der ÖBB mit den anderen an der Unfallverhütung bei den ÖBB interessierten Stellen, und zwar mit dem Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen²⁾, mit der Gewerkschaft der Eisenbahner und schließlich mit dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat sicherzustellen, wurde die administrative Leitung des Unfallverhütungsdienstes der Österreichischen Bundesbahnen der Personaldirektion übertragen. Diese wurde außerdem damit beauftragt, die Interessen der Österreichischen Bundesbahnen auf dem Gebiete der Unfallverhütung im Rahmen des Internationalen Eisenbahnverbandes zu vertreten und eine Personalunfallstatistik zu führen.

Um die Dienststellenvorstände bei der Durchführung der Unfallverhütung zu unterstützen und um gleichzeitig für die Zwecke der Unfallverhütung besonders geschulte Bedienstete heranzubilden, wurden — soweit erforderlich — „Sicherheitsbeamte“ bestellt.

Entsprechend der Organisation der Österreichischen Bundesbahnen sind Sicherheitsbeamte I, II und III zu unterscheiden, und zwar

Sicherheitsbeamte I bei den einzelnen Fachdirektionen der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen,

Sicherheitsbeamte II bei den einzelnen Abteilungen der Bundesbahndirektionen,

Sicherheitsbeamte III bei allen Dienststellen (bei den Dienststellen des zentralisierten Dienstes werden die Aufgaben des jeweiligen Sicherheitsbeamten II vom örtlich zuständigen Sicherheitsbeamten III wahrgenommen).

Die Sicherheitsbeamten haben die Aufgaben der Unfallverhütung neben ihren fachlichen Arbeiten durchzuführen. Die nur teilweise Befassung der Sicherheitsbeamten mit Aufgaben der Unfallverhütung hat den Vorteil, daß sie auch bei ihrer Arbeit immer wieder auf die Belange des Fachdienstes Bedacht nehmen müssen und auf diese Weise die Unfallverhütung nicht als Selbstzweck, sondern als wesentlichen Teil ihrer fachlichen Arbeit ansehen. Diese Form der Organisation hat sich bewährt; anfängliche Schwierigkeiten konnten beseitigt werden, und heute arbeiten alle mit der Durchführung der Unfallverhütung Befäßten im wesentlichen reibungslos zusammen. Auf diese Weise war es den ÖBB bisher möglich, mit geringstem Personalaufwand eine wirkungsvolle Unfallverhütungsarbeit zu leisten.

Wenn es bei den Österreichischen Bundesbahnen in rund eineinhalb Jahrzehnten gelang, die Rate der Personalunfälle³⁾ von größtenteils fast bei achtzig liegend auf eine fast bei fünfzig liegende Zahl⁴⁾ abzusenken, ist dies vor allem auf die gute und planmäßige Zusammenarbeit aller mit der Unfallverhütung befaßten Stellen, und zwar des Unfallverhütungsdienstes der Österreichischen Bundesbahnen, des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, der Gewerkschaft der Eisenbahner und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates zurückzuführen. Nicht zuletzt sei hier darauf verwiesen, daß diese Zusammenarbeit des Verkehrs-Arbeitsinspektorates mit den gesetzlichen Interessenvertretungen der Dienstgeber und der Dienstnehmer sowie den Trägern der Sozialversicherung

²⁾ 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.

³⁾ Unfallrate ist die Anzahl der in einem Kalenderjahr auf 1000 Bedienstete entfallenden Unfälle, die eine Arbeitsunfähigkeit von einem Tag oder länger (Tod innerhalb 24 Stunden nach dem Unfall) herbeigeführt haben.

⁴⁾ Die Unfallrate der Personalunfälle lag 1956 bei 77,6, der Arbeitsunfälle (Personal- und Wegunfälle) bei 88,6; für 1970 liegen diese Werte bei 50,9 bzw. 60,7. Die für 1970 angegebenen Werte stellen vorläufige Zahlen der statistischen Auswertung der Unfälle dar, die sich etwa um $\pm 0,1$ verändern können, da die endgültigen Werte bei Drucklegung noch nicht vorlagen.

auch im Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz⁵⁾ verlangt wird. Neben diesbezüglichen routinemäßigen Aufgabenerledigungen bzw. Kontakten des Verkehrs-Arbeitsinspektorates gehört hier besonders die Arbeit im Unfallverhütungsbeirat der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, einem fachlichen Arbeitsforum, in dem die Österreichischen Bundesbahnen, die Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, die Gewerkschaft der Eisenbahner, der Bundesbahnsanitätsdienst und das Verkehrs-Arbeitsinspektorat vertreten sind, angeführt.

Unter den verschiedensten Gesichtspunkten betrachtet zeigen sich auf Grund der bisherigen Erfahrungen folgende Unfallverhütungsmaßnahmen als wirkungsvoll:

- a) Beseitigung technischer, sachlicher und organisatorischer Unfallquellen,
- b) Ausstattung der Bediensteten mit Schutzkleidern und Schutzstücken und schließlich
- c) Werbung für den Gedanken der Unfallverhütung.

Hinsichtlich der angeführten Beseitigung der technischen Unfallquellen sei zu der schon vorerwähnten Senkung der Rate der Personalunfälle bemerkt, daß hier in den letzten eineinhalb Jahrzehnten die technischen Ursachen⁶⁾, das sind hauptsächlich Mängel an Werkzeugen, Maschinen, Geräten u. dgl., von einer Unfallrate bei fast dreißig liegend in die Größenordnung von rund zehn abgesenkt werden konnte. In diesem Zusammenhang sei auf die gegenläufig verlaufende in dem genannten Zeitraum stark intensivierte Zahl der Betriebsbesichtigungen⁷⁾ bei den Österreichischen Bundesbahnen durch das Verkehrs-Arbeitsinspektorat und der damit im Zusammenhang stehenden stark angestiegenen Zahl unfalltechnischer Bestandungen — im Jahre 1970 allein 6481 gegenüber 1839 im Jahre 1956 — verwiesen. Waren die zur Beseitigung technischer Unfallquellen eben gemachten Angaben speziell aus der Sicht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates gesehen, so muß — um Irrtümern vorzubeugen — doch darauf verwiesen werden, daß Unfallverhütung immer eine Gemeinschaftsaufgabe ist, und daß die erzielten Erfolge auf diesem Teilgebiet ohne die unterstützende Arbeit der Österreichischen Bundesbahnen, der Gewerkschaft der Eisenbahner und des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen bzw. der einzelnen Dienstvorstände, Sicherheitsbeamten, insbesondere aber der örtlich Aufsichtsführenden sowie der Unfallverhüter nicht denkbar wären.

Als Voraussetzung hiezu muß aber die Werbung für den Gedanken der Unfallverhütung ständig gepflegt werden. Je nachdem, in welcher Weise die Werbung durchgeführt wird, ist zwischen schriftlicher Werbung, wie Unfallverhütungsvorschriften, Mitteilungen des Unfallverhütungsdienstes im GD-Nachrichtenblatt, Verkehrs-Unterrichtsblatt der Betriebsdirektion, Schutzregelhefte, Mitteilungsblatt über Unfallverhütung „Sicherheit zuerst“, Unfallverhütungsplakate, Schriftstreifen, Hinweise usw. und mündlicher Werbung, wie Weisungen, Aussprachen, Ratschläge und Vorträge zu unterscheiden.

Weitere Werbemittel sind Lichtbilder und Filme.

Ehe auf die verschiedenen Möglichkeiten der Unfallverhütungswerbung näher eingegangen wird, ist es erforderlich zu prüfen, inwieweit die einzelnen Werbemittel geeignet erscheinen, den angestrebten Erfolg herbeizuführen. In den Unfallverhütungsvorschriften sind die in allen Arbeitsbereichen des Bundesbahndienstes auftretenden Unfallgefahren entsprechend ihrer Bedeutung leicht faßlich und einprägsam behandelt. Sie bilden die Grundlage für jede Unfallverhütungsarbeit und stellen einen dienstlichen Auftrag dar. Das gleiche gilt auch für die in Einzelfällen erlassenen Unfallverhütungsdienstanweisungen. Eine Mittelstellung zwischen Dienstanweisung und Werbung nehmen die „Mitteilungen des Unfallverhütungsdienstes“ im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen und im Verkehrs-Unterrichtsblatt der Betriebsdirektion ein.

Ebenso findet die periodisch vom Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen herausgegebene Unfallverhütungszeitschrift „Sicherheit zuerst“ bei einem verhältnismäßig großen Personenkreis innerhalb der Bedienstetenschaft Interesse. Dies beweisen u. a. die hohen Zahlen der Beteiligung an Preisausschreiben, die in diesem Mitteilungsblatt durchgeführt werden. Von sachlich großer Bedeutung sind auch die einzelnen Schutzregelhefte der Reihe „Schütze Dich gegen Unfälle“, die handlich gehalten und leicht faßlich geschrieben jeweils ein bestimmtes Teilgebiet der Unfallverhütung behandeln.

⁵⁾ § 3 (4) bzw. § 15 (1) des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes.

⁶⁾ Die Unfallrate der technischen Ursachen lag 1956 noch bei 27,2, für 1970 liegt ein Wert von 10,9 vor. Die für 1970 angegebene Zahl stellt einen vorläufigen Wert der statistischen Auswertung der Unfälle dar, die sich etwa um $\pm 0,1$ verändern können, da die endgültigen Werte bei Drucklegung noch nicht vorlagen.

⁷⁾ Im Jahre 1970 führte das Verkehrs-Arbeitsinspektorat bei den Österreichischen Bundesbahnen 1832 gegenüber 320 Betriebsbesichtigungen im Jahre 1956 durch.

Werbewirksam sind auch die Unfallverhütungsplakate im Bahnbereich, wobei sicher ist, daß der Erfolg dieser durch häufigen Wechsel der Plakate und durch Anbringen entsprechender ergänzender Hinweise auf örtlich bestehende Gefahren bzw. Unfallereignisse erheblich gesteigert werden kann. Solcherart ergänzt werden die Unfallverhütungsplakate zu einem wertvollen Hilfsmittel im Zuge größerer Aktionen.

Zu den vorgenannten Werbemitteln ist allgemein zu sagen, daß sie vornehmlich auf visuelle Typen und auf solche Bedienstete besonders wirken, die an Fragen der Unfallverhütung interessiert sind. Die Intensität der Werbewirkung ist aber nur in dem Ausmaß gegeben, in dem der Inhalt der Werbung aufgenommen und verstanden wird. Es liegt in der Natur der Sache, daß gefällig illustrierte, flüssig und interessant geschriebene Werbemittel die gewünschte Wirkung in weitaus höherem Maße herbeiführen als Druckwerke, die nicht auffallen und in ihrer Art der Darstellung kein Interesse erwecken.

Erheblich wirksamer als die besprochenen Formen der Unfallverhütungswerbung ist das gesprochene Wort, insbesondere, wenn es noch durch bildliche Darstellungen ergänzt wird. Diese Form der Werbung erfolgt bei den Österreichischen Bundesbahnen im Rahmen des Dienstunterrichtes bei der Erteilung von dienstlichen Aufträgen und mittels sonst gegebener Hinweise durch die Dienststellenvorstände, die Schulungsbeamten, die örtlich Aufsichtsführenden, die Sicherheitsbeamten, die Unfallverhüter usw. sowie durch besondere Unfallverhütungswerbeaktionen.

Hiezu muß auf die Tatsache verwiesen werden, daß gegenläufig zum schon erwähnten Rückgang der Unfallrate, die auf technischen Ursachen basiert, die Rate der persönlichen Unfälle steigt. Es zeigt sich, daß mindestens 75—80 v. H. aller Unfälle bei den Österreichischen Bundesbahnen infolge unrichtigen, menschlichen Verhaltens der Arbeitenden, ihrer Mitarbeiter oder dritter Personen eintreten, und darüber hinaus ein Großteil der vorhandenen technischen Unfallquellen indirekt auf menschliches Fehlverhalten, hauptsächlich Unterlassungen, zurückzuführen ist, weshalb eine weitere Senkung der Unfallrate nur dann erzielt werden kann, wenn die Dienststellenvorstände, Sicherheitsbeamten, insbesondere aber die örtlich Aufsichtsführenden sowie die Unfallverhüter auf ein unfallfreies und unfallsicheres Arbeiten ihrer Mitarbeiter Bedacht nehmen und für die Durchführung und Einhaltung der Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften verantwortlich sorgen. Um nun die Vorgesetzten einerseits auf die ihrer Stellung entsprechenden Verpflichtungen auf dem Gebiete der Unfallverhütung und über die jeweils in Aussicht genommenen Unfallverhütungsmaßnahmen zu informieren, werden gemeinsam von den Österreichischen Bundesbahnen, der Gewerkschaft der Eisenbahner, dem Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen und unter Teilnahme von Vertretern des Verkehrs-Arbeitsinspektorates seit Jahren Aussprachen mit dem Aufsichtspersonal über Probleme der Unfallverhütung durchgeführt. Um diese Form der Unfallverhütungswerbung noch zu intensivieren und ihre praktischen Auswirkungen weiter zu steigern, werden nunmehr in der Regel Aussprachen mit dem Aufsichtspersonal vor allem bei jenen Dienststellen abgehalten, bei denen im abgelaufenen Jahr gegenüber dem Vorjahr eine erhebliche Steigerung oder in den abgelaufenen drei Jahren ein stetiges Ansteigen der Unfallrate eingetreten ist oder die Unfallrate der Dienststelle im laufenden Jahr oder während der vorangegangenen Jahre über der für den jeweiligen Dienstzweig ermittelten Durchschnittsrate liegt bzw. gelegen ist. Im Verlauf dieser Aussprachen sollen vor allem die für das Ansteigen der Unfallrate maßgeblichen Ursachen und Gründe erforscht und Möglichkeiten gesucht werden, diese Ursachen zu beseitigen.

So hat das Ansteigen der Unfallrate im Bahnhofs-, Zugförderungs- und Werkstattendienst eine Unfallverhütungsaktion für das Aufsichtspersonal dieser Dienstzweige notwendig gemacht. Die diesbezüglichen Aussprachen mit dem Aufsichtspersonal des Bahnhofs-, Zugförderungs- und Werkstattendienstes der Österreichischen Bundesbahnen, die schon im Herbst 1969 begonnen hatten, liefen bis Mitte des Berichtsjahres.

Auch die Rate der Arbeitsunfälle der im Bau- und Bahnerhaltungsdienst verwendeten jugoslawischen Gastarbeiter im Jahre 1969 war mehr als doppelt so hoch als jene aller übrigen in diesem Dienstzweig Beschäftigten. Eine Analyse dieser Arbeitsunfälle hat gezeigt, daß der überwiegende Teil der Unfälle beim Auf- und Abladen sowie beim Tragen von Schwellen, beim Transport von Schienen und bei Schotterentladearbeiten eingetreten sind und daß sie fast ausschließlich durch unrichtiges Verhalten der Verunglückten oder ihrer Mitarbeiter, vor allem durch Nichtbeachtung der Unfallverhütungsvorschriften, insbesondere infolge mangelhafter Zusammenarbeit verursacht worden sind.

Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken und die für die jugoslawischen Gastarbeiter bestehende überdurchschnittlich hohe Unfallgefährdung zu senken, wurde in den Monaten April bis Mai 1970 in analoger Form eine Unfallverhütungsaktion für jugoslawische Gastarbei-

ter im Bau- und Bahnerhaltungsdienst durchgeführt. Im Rahmen dieser Aktion wurden die jugoslawischen Bediensteten in besonderen Unfallverhütungsvorträgen, die in serbo-kroatischer Sprache übersetzt wurden, direkt und unmittelbar angesprochen und über die bestehenden Möglichkeiten, diesen Gefahren zu begegnen, unterrichtet. Diese Vorträge wurden durch realistische Lichtbilder aus dem Arbeitsbereich in eindrucksvoller Weise ergänzt. Außerdem wurden die Teilnehmer bei den Veranstaltungen mit dem vom Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt in ihrer Landessprache aufgelegten Schutzregelheft Nr. 3/9 der Schriftenreihe „Schütze Dich gegen Unfälle“ beteiligt und so auf die Gefährdungen bei Bauarbeiten im Gefahrenbereich der Gleise sowie beim Aufenthalt im Bereich der Gleisanlagen aufmerksam gemacht.

Schließlich wurde den Vorgesetzten, insbesondere aber den örtlich Aufsichtsführenden jener Dienststellen, bei denen Gastarbeiter beschäftigt werden, ihre Verpflichtung bei der Arbeit mit den in der Regel mit dem Eisenbahnbetrieb nicht vertrauten und auch noch mit Sprachschwierigkeiten kämpfenden jugoslawischen Gastarbeitern, die Bestimmungen der Unfallverhütungsvorschriften besonders genau zu beachten, in Erinnerung gerufen. Vom September des Berichtsjahres an wurden bei den Österreichischen Bundesbahnen im Bahnhofsdienst vornehmlich für kommerzielle Aufgaben Jugendliche beschäftigt. Diese Bediensteten sind unmittelbar nach ihrem Eintritt in den Bahndienst in einem überdurchschnittlich hohem Maße unfallgefährdet, da sie die Gefahren des Bahndienstes nicht kennen und infolge ihres geringen Lebensalters diese vielfach auch unterschätzen.

Die Ausbildung der Nachwuchskräfte obliegt vor allem den Bahnhofvorständen, den Schulungsbeamten für den Verkehrs- und für den Kommerziellen Dienst sowie den Sicherheitsbeamten. Um die Jugendlichen vor Unfällen weitgehend zu schützen, haben die mit der Ausbildung beauftragten Bediensteten die Unfallverhütungsvorschriften besonders genau zu beachten. Hinsichtlich der Wahrnehmung der Aufgaben der Unfallverhütung zur Einschulung dieser jugendlichen Fahrdienstleiter-Nachwuchskräfte gab der Unfallverhütungsdienst in seinen Mitteilungen entsprechende Hinweise.

Derartige Überlegungen, daß Dienstanfänger nach ihrem Bahneintritt in weitgehendem Maße davor bewahrt werden sollen, Unfälle zu erleiden bzw. im Laufe der Zeit nicht nur in ihren Pflichtkreis hineinwachsen, sondern auch die bei ihrer Arbeit auftretenden Gefahren kennen und vermeiden lernen sollen, werden seit vielen Jahren auf Grund von Unfallsereignissen nicht nur von der Personalvertretung bzw. dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat angestellt — von letzterem nicht zuletzt anlässlich konkreter Unfallserhebungen, bei denen seinerzeit auch Verstöße gegen Ausbildungszeiten festgestellt worden waren — sondern auch seitens der Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen. Dazu sei bemerkt, daß diese aus gegebenem Anlaß die die Ausbildungszeiten regelnde Dienstanweisung den in Betracht kommenden Bediensteten neuerlich zur Kenntnis brachten und nachdrücklich Auftrag zur strikten Einhaltung erteilten^{8) 9)}.

Wenn trotzdem wieder im Berichtsjahr sowohl im Unfallverhütungsbeirat der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen bzw. in dessen Arbeitsausschuß wiederholt auf Einschulungsprobleme im Verschubdienst hingewiesen werden mußte¹⁰⁾, ist eine im September des Berichtsjahres ergangene Dienstanweisung, die die Ausbildung von Nachwuchskräften für den Verschubdienst regelt, sehr zu begrüßen. Wörtlich heißt es dort, daß im Zusammenhang mit der Einstellung von Nachwuchskräften für den Verschubdienst es im Interesse der Erhaltung der Betriebssicherheit und der Verhütung von Arbeitsunfällen liegt, der gewissenhaften Ausbildung dieser neu eingestellten Verschubbediensteten ein besonderes Augenmerk zuzuwenden.

-
- 8) a) Zl. VAI 13.123/2-66 vom 4. 2. 1966.
 b) GD der ÖBB, Zl. 15-47 a-1966 vom 2. 3. 1966 betreffs Ausbildungszeiten im Zugbegleitdienst bei Güterzügen und im Verschubdienst.
 c) GD der ÖBB, Zl. 15-47 c-66 vom 27. 4. 1966 (zu Zl. a) gleichen Betreffs).
- 9) a) VAI-Zl. 13.281-465 vom 24. 9. 1965.
 b) BB-Dion Linz, Zl. 4195-3-1965 vom 17. 11. 1965.
- 10) a) Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, Niederschrift über die 28. Sitzung des Unfallverhütungsbeirates, abgehalten am 21. 4. 1970, Punkt 6.
 b) Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, Niederschrift über die 197. Sitzung des Arbeitsausschusses des Unfallverhütungsbeirates der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, Punkt 2 vom 23. 2. 1970.
 c) Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, Niederschrift über die 200. Sitzung des Arbeitsausschusses des Unfallverhütungsbeirates der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen vom 19. 5. 1970, Punkt 3.
 d) Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, Niederschrift über die 202. Sitzung des Arbeitsausschusses des Unfallverhütungsbeirates der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen vom 22. 6. 1970, Punkt 4.

Schon im Tätigkeitsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektors für das Jahr 1969 war darauf hingewiesen worden, daß es im Eisenbahndienst durchaus möglich ist, 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 Jahres 1969 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. Diese Aktion hatte bei den Bediensteten großen Anklang gefunden, weshalb auch andere, damals aus budgetären Gründen nicht für eine Beteilung mit solchen Schuhen in Aussicht genommene Dienstnehmer den Wunsch geäußert haben, Sicherheitsschuhe zu beziehen.

Im Laufe des zweiten Halbjahres 1970 waren die finanziellen Voraussetzungen gegeben, an weitere Bedienstete, die nach ihrer dienstlichen Verwendung gefährdet sind, Zehen- bzw. Fußverletzungen zu erleiden, Sicherheitsschuhe mit Stahlkappen wiederum gegen eine vierzigprozentige Kostenbeteiligung auszugeben¹¹⁾.

Schließlich seien die unter verschiedenen Gesichtspunkten herausgegebenen hier einschlägigen und schon angeführten periodischen Mitteilungen unter dem Gesichtspunkt der Unfallverhütung betrachtet. Hiezu zählt das schon erwähnte Verkehrs-Unterrichtsblatt¹²⁾, in dem unter anderem außergewöhnliche Ereignisse im Verkehr¹³⁾ sowie direkt Fragen der Unfallverhütung, durch gutes Bildmaterial unterstützt, ebenso Platz finden, wie die, erstmals im Februar 1970 gehandhabte Aufnahme eines Teiles der jeweils während eines Monates eingetretenen persönlichen Unfälle mit schweren Folgen, um so die Bediensteten einerseits auf die gemachten Fehler aufmerksam zu machen, andererseits, um auf bestimmte Unfallgefahren hinzuweisen. In den im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen enthaltenen Mitteilungen des Unfallverhütungsdienstes¹⁴⁾ werden neben aktuell-organisatorischen Mitteilungen — wie etwa über die Neubestellung von Sicherheitsbeamten, der Veranstaltung kostenloser Erster-Hilfe-Kurse für die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen durch die Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen — ausführlich allgemeinverständliche Abhandlungen der verschiedensten Themen behandelt.

So erschienen im Berichtsjahr unter anderem beispielsweise Artikel über Augenverletzungen, über die Unfallverhütung im Kommerziellen Dienst, über Arbeitsunfälle von jugoslawischen Gastarbeitern oder über Schutzbrillen¹⁵⁾, die unter Umständen durch damit in Zusammenhang stehende Abhandlungen — etwa im Mitteilungsblatt des Unfallverhütungsdienstes der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen „Sicherheit zuerst“, ergänzt

¹¹⁾ DA GD d. ÖBB, Zl. 11.320-7-70 vom 27. Mai 1970.

In dieser Dienstanweisung wurden folgende Bedienstetengruppen angeführt:

Im Betriebsdienst: Verschieber und Verschubaufseher, Nachwuchskräfte im Verschubdienst, Bahnhelfer als Weichenreiniger, Güterzugschaffner, Zughelfer.

Im Maschinendienst: Bedienstete des technischen Wagendienstes (Wagenmeister und Bremsenschlosser im Außendienst, ausgenommen dienstführende Wagenmeister), Lokheizer auf Zahnradlokomotiven, Arbeiter bei Zurichtepartien, Aufrüstearbeiter an allen Fahrzeugen, Aufarbeiter der Bremsen, Aufarbeiter der Zug- und Stoßvorrichtungen, Bedienstete von Hauspartien, die Arbeiten an schweren Maschinen verrichten.

Im Baudienst: Brückenschlosser, Materialausgeber.

Ergänzend wurde in der genannten Dienstanweisung darauf hingewiesen, daß die mit Sicherheitsschuhen beteilten Bediensteten für Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten an den Schuhen selbst aufzukommen haben. Dies gilt nicht für den Fall, daß sich die Sohle ganz oder zum Großteil vom Schuhoberteil löst. In einem solchen Fall sind die Schuhe an das Materialmagazin Wien der Österreichischen Bundesbahnen zurückzusenden und werden kostenlos gegen ein einwandfreies Paar umgetauscht.

¹²⁾ Herausgegeben von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion; monatliches Erscheinen.

¹³⁾ Mit und ohne Folgen.

¹⁴⁾ Monatliches Erscheinen.

¹⁵⁾ Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, 10. Stk., Jahrgang 1970, S. 133.

¹⁶⁾ Siehe hiezu als Beispiel die dem Mitteilungsblatt der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen „Sicherheit zuerst“ entnommenen Abbildungen 4—6 des Abschnittes 11.

werden, wie überhaupt der Inhalt des Mitteilungsblattes „Sicherheit zuerst“ in Sitzungen des Arbeitsausschusses des Unfallverhütungsbeirates der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen weitgehend koordiniert wird.

Der Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen legte ferner gegen Ende des Berichtsjahres eine Erste-Hilfe-Fibel sowie ein Erste-Hilfe-Merkblatt auf, welche in kurzen, prägnanten Ausführungen sowie bildlichen Darstellungen die wesentlichsten Erste-Hilfe-Maßnahmen bis zum Eintreffen der ärztlichen Betreuung enthalten. Die Fibel ist zum Aushang in Kanzleien, Unterkünften, Gängen usw. bei allen Dienststellen der Österreichischen Bundesbahnen vorgesehen. Mit dem Merkblatt werden alle Bediensteten persönlich beteilt.

Schließlich sei noch beispielhaft ein Unfallverhütungsplakat aufgezeigt, welches im Hinblick darauf, daß alljährlich im Eisenbahndienst zahlreiche Bedienstete durch Schienenfahrzeuge schwer verletzt oder getötet werden, aufgelegt wurde. Um auf diese ständig im Bereich der Gleisanlagen lauernde Gefahr hinzuweisen, haben die Britischen Eisenbahnen ein besonders eindrucksvolles Plakat aufgelegt. Dieses in der Bildbeilage¹⁸⁾ gezeigte Plakat ist vom Unfallverhütungsdienst der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen, versehen mit einem Untertitel in deutscher Sprache, nachgedruckt und den Österreichischen Bundesbahnen zur Verfügung gestellt worden; dieses wurde den Dienststellen ohne besondere Anforderung in der erforderlichen Anzahl zugeleitet.

VII. Oft wiederkehrende Verstöße gegen Dienstnehmerschutz- und Unfallverhütungsvorschriften

1. Verstöße gegen die Allgemeine Dienstnehmerschutzverordnung, BGBI. Nr. 265/1951 in der Fassung der BGBI. 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 Lehmestrich hergestellt, so ist an den ständigen Arbeitsplätzen, sofern dies nicht aus besonderen Gründen ausgeschlossen ercheint, ein wärmeisolierender Bodenbelag anzubringen, der nach Möglichkeit so zu versenken ist, daß seine Oberfläche in der Fußbodenebene liegt.
- § 11. (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.
- § 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...
(3) Stiegen und Endausgänge sowie zu diesen führende Gänge sind von allen Verkehrshindernissen freizuhalten. Auf Stiegen und Gängen dürfen auch vorübergehend keine Lagerungen vorgenommen werden. Alle sonstigen Verkehrswege sind ebenfalls von Hindernissen freizuhalten,...
- § 25. (1) Öffnungen und Vertiefungen im Fußboden und Gelände, wie Schächte, Gruben und Kanäle, sind gegen Absturz von Menschen und Material zu sichern; diese Sicherung kann durch Umwehrung, tragsichere Abdeckung oder in anderer geeig-

¹⁸⁾ Abschnitt XI, Abbildung 15.

neter Weise erfolgen. Läßt in Ausnahmefällen die Arbeitsweise keine besondere Sicherung zu, so ist durch Warnungstafeln auf die Gefahrenstelle hinzuweisen und für gute, nicht blendende Beleuchtung zu sorgen. Falltüren sind auch gegen unbeabsichtigtes Zufallen zu sichern.

- § 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 Berühring 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 ...
- § 34. (7) Arbeitsplätze, auf denen Arbeiten vorgenommen werden, durch die sich schädigende Einwirkungen auf die in der Umgebung befindlichen Dienstnehmer ergeben können, wie elektrische Lichtbogenschweißungen oder Meißelarbeiten, sind entsprechend abzuschirmen.
- (9) An Betriebseinrichtungen und Betriebsgegenständen hervorstehende Nägel, Bandeisenteile oder Drahtstücke, die Anlaß zu Verletzungen geben können, sind umzuschlagen oder zu entfernen.
- § 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 Anschlüsse 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 Giften, giftähnlichen oder ätzenden Stoffen nicht verwendet werden.
- § 44. (3) Für Arbeiten, für die gewöhnliche Schuhe nicht geeignet sind, ist eine entsprechende Fußbekleidung zur Verfügung zu stellen. Besteht für die Dienstnehmer bei ihrer Beschäftigung die Möglichkeit einer Gefährdung der Füße durch Verbrennung, Verätzung oder eine sonstige Verletzung, so sind sie mit zweckentsprechender Fußbekleidung oder einem anderen geeigneten Schutzmittel auszustatten¹⁾.
- § 48. (1) In jedem Betrieb sind die nach Art und Umfang desselben erforderlichen Feuerlöschmittel und -geräte, wie Löschwasser, Löschsand, Wasserbehälter, Löscheimer, Kübelspritzen oder Handfeuerlöscher bereitzustellen. Sie sind gebrauchsfähig zu halten und erforderlichenfalls gegen Einfrieren zu schützen. Handfeuerlöscher müssen den anerkannten Regeln der Technik und den für sie geltenden Rechtsvorschriften entsprechen. Die Feuerlöschgeräte müssen gut sichtbar, auffallend bezeichnet und leicht erreichbar sein. ... Die Feuerlöschmittel, -geräte und -einrichtungen sind in regelmäßigen Zeitabständen²⁾ auf ihren ordnungsgemäßen Zustand zu prüfen; über die Prüfung der Handfeuerlöscher müssen entsprechende Nachweise vorhanden sein.

¹⁾ Über Sicherheitsschuhe und Schutzkappen für Sicherheitsschuhe, die Zehenverletzungen beim Fallen schwerer Gegenstände verhindern sollen, siehe ÖNORM F 5300, Sicherheitsschuhe und Schutzkappen.

²⁾ Nach ÖNORM F 1051, Ziffer 6, sollen alle in Gebrauch stehenden Handfeuerlöscher mindestens alle zwei Jahre auf ihre Einsatzbereitschaft überprüft werden.

- § 55. (1) Jedem Dienstnehmer ist zur Aufbewahrung seiner Straßen-, Arbeits- und Schutzkleidung ein ausreichend großer, luftiger und versperrbarer Kasten zur Verfügung zu stellen, in dem die Kleidungsstücke gegen Einwirkungen, die der Gesundheit der Dienstnehmer abträglich sind, wie Nässe, Staub, schädliche oder übelriechende Dämpfe genügend geschützt sein müssen.
- § 108. (1) Die Dienstnehmer sind verpflichtet, alle Einrichtungen, die zum Schutze ihres Lebens und ihrer Gesundheit auf Grund der Bestimmungen dieser Verordnung eingereicht 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-Schutzvorrichtungsverordnung 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

- § 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 — E1 52 der Österreichischen Bundesbahnen

- Pkt. 145 Die grundsätzlichen, der Unfallverhütung dienenden Vorschriften enthalten die Hefte 10 und 11 der DV A 40. 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 zu schließen (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 zu schließen. Vor einer Auftrennung 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 ...

Pkt. 175 Kann bei Fahrleitungsanlagen aus betrieblichen Gründen ein benachbarter Anlage- teil nicht abgeschaltet werden, so ist eine Annäherung von weniger als 1,5 m bis auf 1,0 m zulässig, wenn die Arbeiten nur von hierzu geeigneten und unterwiesenen Arbeitskräften unter Aufsicht einer im Arbeitsbereich ständig anwesenden, fach- kundigen Person durchgeführt werden. Die Arbeitsstelle darf sich jedoch nicht über der unter Spannung stehenden Anlage befinden. Sperrige Gegenstände dürfen nicht verwendet werden.

4. Verstöße gegen die Dienstvorschrift für die Verwendung, Bedienung, Wartung und In- standhaltung von gleislosen Flurfördermitteln mit elektrischem Antrieb oder Antrieb durch Verbrennungsmotor — M 13 der Österreichischen Bundesbahnen

Pkt. 52 ... 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, soweit möglich, auch seinerseits von der ungehinderten Überquerung zu vergewissern ...

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 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. 2.1.1.2 Vor Benützung von Betriebseinrichtungen, Betriebsmitteln sowie Gegenständen für den persönlichen Schutz haben sich die Bediensteten von deren betriebssicheren Zustand zu überzeugen, soweit dies auf dem Grund ihrer Ausbildung oder Stellung im Betrieb von ihnen verlangt werden kann.
- 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. 2.1.1.6 Unfallgefahren sind ehestens zu beseitigen. Verstöße gegen die UVV umgehend abzustellen; ist dies nicht möglich, muß dem nächsterreichbaren Vorgesetzten oder Aufsichtsorgan Meldung erstattet werden.
- Pkt. 2.1.2.3 Bei Verstößen gegen die Bestimmungen der UVV sind die betreffenden Personen unter Hinweis auf die Folgen zu belehren und gegebenenfalls zur Verantwortung zu ziehen.
- Pkt. 2.3.2.1 Als Weg zu und von der Arbeitsstelle sind grundsätzlich nur Wege und Bahn- anlagen zu benützen, die auch für die Allgemeinheit zugelassen sind. Sind be- stimmte Wege vorgeschrieben, so dürfen nur diese benützt werden. Können Arbeitsstellen nur über Gleisanlagen erreicht werden, so sind vom örtlich Auf- sichtsführenden 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 und 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 Schläupfrige 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. 2.6.1.3 Täglich nach Beendigung der Arbeit sind die Arbeitsstätten und Wege sorgfältig aufzuräumen und vorhandene Abfälle (zum Beispiel Draht- und Blechrest) zu beseitigen. Offene Ausstiege, Schächte, Kanäle, Fenster u. dgl. sind zu schließen oder, soweit vorgeschrieben, zu sichern.
- Pkt. 2.6.5.1 Wege, Verschieberbahnsteige, Stiegen und Ausgänge sind in gut begehbarer Zustand zu halten; ihre Benützbarkeit darf durch Lagerung von Geräten und Stoffen, Abstellen von Fahrzeugen usw. nicht eingeschränkt werden.
- Pkt. 2.7.1.3 An rasch laufenden Maschinen beschäftigte männliche Bedienstete dürfen nur kurzes Kopf- und Barthaar haben, andernfalls muß ein das Haar verdeckender Schutz getragen werden; Frauen müssen eine anliegende Kopfbedeckung tragen, die das Kopfhaar vollständig verdeckt.
- Pkt. 2.7.4.1 Zum Schutze des Gesichtes, vor allem aber der Augen, sind gegen gefährliche Einwirkung von Strahlen (zum Beispiel Ultrarot-, Blend-, Ultraviolettrstrahlen), Dämpfen, Stauben, Splittern, Spritzern und Funken Augenschutzgeräte (Schutzbrillen, Schutzschirme, Schutzschilder u. dgl.) zu verwenden.

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, Bremserständen 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 hinausbeugen sowie auf längsseitig angebrachten Trittbrettern oder Aufstiegen zu stehen,
 - ... (4) Sitzen auf Puffern, Kupplungen, Trittbrettern u. dgl.,

- ... (7) Stehen auf Puffern, Kupplungen, Bremsersitzen und Übergangsbrücken sowie gleichzeitiges Stehen auf 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 ... (7)
- 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. 3.6.14 Elektrische Heizkupplungen dürfen nur verbunden oder gelöst werden, wenn sie nicht unter Spannung stehen. Vor Beginn dieser Arbeiten hat daher jeder mit dem Kuppeln eines Wagensatzes beschäftigte Bedienstete dem Triebfahrzeugführer bzw. dem zur Bedienung der Vorheizanlage zuständigen Bediensteten den Auftrag zum Ausschalten der Heizung zu geben. Weiters hat sich jeder Kuppler Gewißheit von der Durchführung dieses Auftrages zu verschaffen, indem er sich vom Triebfahrzeugführer mündlich bestätigen läßt, daß der Zugheizschalter ausgeschaltet ist und die Stromabnehmer gesenkt sind. Bei Vorheizanlagen muß sich der Kuppler überzeugen, daß der entsprechende Schalter am Heizständer ausgeschaltet, die Heizkupplung vom Wagen gelöst und in der Blinddose versorgt sowie das Signal 78 „An die Vorheizanlage angeschlossen“ entfernt ist. Triebfahrzeugführer bzw. Bediener der Vorheizanlage dürfen die Heizung erst einschalten, wenn die Zustimmung aller Bediensteten vorliegt, die den Auftrag zum Ausschalten gegeben haben.
- Pkt. 3.6.15 Das Verbinden und Lösen von Steuerstromkupplungen zwischen Fahrzeugen darf nur bei gesenkten Stromabnehmern erfolgen ...
- 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 von 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.
- Pkt. 3.10.5 Müssen in Bahnhöfen oder auf der Strecke zur Vornahme von Arbeiten (zum Beispiel Ladungsrichten, Kohlenvorräumen) hochgelegene Teile von Fahrzeugen bestiegen werden, so muß vor Beginn der Arbeiten die Fahrleitung abgeschaltet und geerdet sein.

A 40, Heft 4: Verhalten bei Lager- und Ladearbeiten

- Pkt. 4.1.5 Drahtstücke, Nägel, Holzteile u. dgl. sind nicht achtlos wegzuwerfen, sondern anhiefür bestimmte Stellen zu bringen.
- Pkt. 4.1.6 Bei allen Arbeiten sind Schuhe mit rutschfesten Sohlen zu tragen.
- Pkt. 4.2.2 Beim Anfassen von Gütern ist stets darauf zu achten, daß Splitter, Nägel sowie Bandeisen- oder Drahtenden vorstehen können. Werden solche Verpackungsmängel entdeckt, so sind sie sofort zu beseitigen.
- Pkt. 4.2.3 Beim Rollen von Fässern ist nicht der Faßrand, sondern der Faßmantel anzufassen. Hiebei ist ein Handschutz zu verwenden. Scharfkantige Gegenstände sind gleichfalls mit Handschutz anzufassen.

- Pkt. 4.2.6 Das Anheben, Aufheben, Tragen und Absetzen von Gütern sowie deren Lagerung hat so zu erfolgen, daß niemand gefährdet und keine Sachbeschädigung verursacht wird ...
- Pkt. 4.2.7 Kisten sind über eine Kante aufzunehmen oder abzusetzen ...
- Pkt. 4.7.1 ... Lagerungen über Arbeitsplätzen und Verkehrswegen sind zu vermeiden.
- Pkt. 4.7.2 Rollbare Gegenstände sind durch Keile oder dergleichen festzulegen. Aufrecht sind sie nur dann zu stellen, wenn sie nicht umfallen oder gegen Umfallen gesichert werden können.

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 10: Verhalten im Bereich elektrischer Anlagen und beim Gebrauch elektrischer Betriebsmittel

Erste Hilfe bei Unfällen durch elektrischen Strom

- Pkt. 10.2.6 Der ordnungsgemäße Zustand der elektrischen Einrichtungen, der elektrischen Werkzeuge, der Schutzeinrichtungen, der ortsbeweglichen elektrischen Leitungen sowie der elektrischen Betriebsmittel (Maschinen, Geräte usw.) muß dauernd erhalten bleiben. Auf Isolierungen und Sicherheitseinrichtungen ist besonderes Augenmerk zu richten. Schäden und sonstige Mängel sind sofort zwecks Instandsetzung durch befugtes fachkundiges Personal der für die Erhaltung der Einrichtungen zuständigen Stellen zu melden. Vor jedem Gebrauch sind die elektrischen Betriebsmittel auf offensichtliche Schäden zu prüfen.
- Pkt. 10.2.7 Eingriffe in elektrische Anlagen oder behelfsmäßige Instandsetzungen durch Nichtbefugte sind verboten.
- Pkt. 10.2.8 Insbesondere ist das Flicken durchgebrannter Schmelzsicherungen oder das Verkeilen von Selbstschaltern wegen der dadurch entstehenden Brandgefahr und anderen Gefahren verboten.
- Pkt. 10.2.9 Bis zur ordnungsgemäßen Instandsetzung dürfen untaugliche oder hinsichtlich der Sicherheitseinrichtungen mangelhafte Anlagen oder Geräte nicht in Betrieb genommen werden.
- Pkt. 10.2.14 Auf bewegliche Anschlußleitungen darf weder getreten noch darf über sie gefahren werden. Einklemmen, Verschlingung und zu starkes Ziehen der Leitung sind zu vermeiden. Beim Trennen von Steckverbindungen darf nicht an der Leitung gezogen werden.

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

- Pkt. 23.3.1.3 Das Händewaschen mit Benzin, Benzol, Petroleum, Gasöl, Perchloräthylen, Trichloräthylen und anderen hautschädigenden Reinigungsflüssigkeiten ist verboten.
- 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 25: Verhalten bei Arbeiten an sowie beim Umgang mit Triebfahrzeugen

- Pkt. 25.4.1. Müssen Dach oder Vorbauten eines Triebfahrzeugs in Hallen und Schuppen bestiegen werden, ist die Fahrleitung abzuschalten, der zugehörige Fahrleitungsschalter von allen im Gefahrenbereich Arbeitenden zu sperren und die Fahrleitung in Sicht der Arbeitenden zu erden. Im übrigen Zugförderungs- und Werkstättenbereich sowie in Bahnhöfen und auf der freien Strecke ist in diesen Fällen die Fahrleitung abzuschalten und in Sicht der Arbeitenden beiderseits der Arbeitsstelle zu erden ...

- Pkt. 25.6.1 Befindet sich ein Triebfahrzeug unter einer Fahrleitung, ist auf die damit verbundene Gefahr zu achten. Jede mittelbare oder unmittelbare Berührung spannungsführender Teile und jede zu große Annäherung an diese ist lebensgefährlich und daher verboten.
- Pkt. 25.6.3 Unter spannungsführender Fahrleitung sind Schürgeräte mit besonderer Vorsicht zu benützen. Die Handhabung von Schürgeräten, die außerhalb des Führerhauses am Wasserkasten oder in den Tendertaschen verwahrt sind und daher ins Führerhaus hereingeschwenkt werden müssen, sowie das Füllen am Langkessel befindlicher Sandkästen oder Reglerschmiervasen vom Laufblech aus, ist verboten. Das Nässen der Kohle am Tender darf nur mit der festeingebauten Kohlennäßeinrichtung erfolgen.

A 40, Heft 26: Verhalten bei Arbeiten an Schienenfahrzeugen und bei Aufgleisungsarbeiten

- Pkt. 26.3.2.1 Müssen Arbeiten an Schienenfahrzeugen vorgenommen werden, die sich unter einer Fahrleitung befinden, ist stets auf die damit verbundenen Gefahren für Leben und Gesundheit der Arbeitenden zu achten. Jede mittelbare oder unmittelbare Berührung spannungsführender Teile oder zu große Annäherung an diese ist lebensgefährlich und daher verboten.
- Pkt. 26.3.2.2 Jede Fahrleitung ist solange als spannungsführend anzusehen, als sie nicht abgeschaltet und in Sicht der Arbeitenden geerdet ist.
- Pkt. 26.3.2.3 Als Gefahrenbereich gilt im allgemeinen bei Fahrleitungen ein Abstand von weniger als 1,5 m von den einer Berührung zugänglichen, spannungsführenden Teilen. Eine Annäherung auf einen geringeren Abstand als 1,5 m, außerstenfalls bis auf 1 m ist in Ausnahmefällen unter Beachtung besonderer Vorsicht ohne Abschaltung und Erdung der Fahrleitung zulässig, wenn der dabei Beschäftigte entsprechend geschult ist und durch einen zweiten Bediensteten beaufsichtigt wird, das Abschalten und Erden der Fahrleitung auf betriebliche Schwierigkeiten stößt und die Arbeiten aus örtlichen Gründen nicht auf einem Gleis ohne Fahrleitung durchgeführt werden können. Der Mindestabstand von 1 m darf auch durch die Annäherung eines Werkzeuges oder Gerätes nicht unterschritten werden.
- Pkt. 26.3.2.4 Unter spannungsführender Fahrleitung dürfen hochgelegene, durch Warnungszeichen (Blitzpfeil) gekennzeichnete Teile von Schienenfahrzeugen, wie Dächer, Vorbauten, Langkessel, Kohlen- und Wasserkästen, Tender usw., sowie andere hochgelegene Fahrzeugteile, wie Wagendächer, Ladungen, offene Bremsersitze, Behälter, Aufbauten von Kranwagen u. dgl., nicht bestiegen werden.
- Pkt. 26.3.2.5 Müssen in Hallen und Schuppen solche Fahrzeugteile bestiegen werden, ist die Fahrleitung abzuschalten, der zugehörige Fahrleitungsschalter von allen im Gefahrenbereich Arbeitenden zu sperren und die Fahrleitung in Sicht der Arbeitenden zu erden. Im übrigen Zugförderungs- und Werkstättenbereich sowie in Bahnhöfen und auf der Strecke ist die Fahrleitung abzuschalten und in Sicht der Arbeitenden beiderseits der Arbeitsstelle zu erden.
- Pkt. 26.3.4.1 Schwere Teile dürfen nur mittels Kranen oder anderer geeigneter Einrichtungen ab- oder angebaut werden. Ist das nicht möglich, sind so viele Bedienstete heranzuziehen, daß auf einen Bediensteten im allgemeinen nicht mehr als 50 kg kommen ...

A 40, Heft 32: Verhalten im Umgang mit Handwerkzeugen, Handmaschinen und Bolzensetzgeräten

- Pkt. 32.1.5.2 Beim Ab- und Herausschlagen von Nieten, beim Stemmen und Meißeln und bei allen ähnlichen Arbeiten, bei denen durch wegfiegende Stücke oder Splitter Gefahr besteht, sind auch von den Helfern geeignete Schutzbrillen oder Schutzschirme zu tragen. Nötigenfalls ist durch Aufstellung von Schutzgittern oder Schutzschildern oder durch andere geeignete Maßnahmen dafür zu sorgen, daß niemand verletzt werden kann.
- Pkt. 32.2.3.1 Handmaschinen mit elektrischem Antrieb müssen den in Österreich auf dem Gebiet der Elektrotechnik geltenden Vorschriften entsprechen und diesen Vorschriften entsprechend erhalten und betrieben werden.

Pkt. 32.2.3.2 Sie müssen in der jeweils geeigneten Weise gegen die Annahme zu hoher Berührungsspannung geschützt sein. Das gilt insbesondere für alle Arbeiten im Freien, in Baugruben, feuchten Räumen, Kellern, Tunnels und Kanälen, in Räumen mit leitenden Fußböden (Lehm, Sand, Stein, Beton, Fliesen, Steinhölz, gewisse Kunststoffe usw.) oder mit leitenden Einbauten (Stahlgerüste, Rohr-, Gas- und Wasserleitungen, Zentralheizungen), für Arbeiten in Kesseln, Behältern, Schienenfahrzeugen und an solchen bei beengten Raumverhältnissen sowie auf Stahlgerüsten, Stahlbrücken, Schiffsrümpfen usw., weil bei diesen ein Körperschluß mit größten Gefahren für Leben und Gesundheit verbunden ist ...

Pkt. 32.2.3.3 Für alle Arbeiten in Kesseln, Behältern und ähnlichen engen Räumen aus gut leitfähigen Baustoffen, zum Beispiel in Schienenfahrzeugen mit Eiseneinbauten, Gehäusen von Großmaschinen, Schiffskörpern usw., sowie bei Arbeiten an solchen bei beengten Raumverhältnissen dürfen nur die Schutzmaßnahmen Kleinspannung, Schutztrennung und bei Einhaltung der Bestimmungen des Punktes 32.2.3.5 Schutzisolierung angewendet werden. Sofern Schutztrennung verwendet wird, ist das Gehäuse der Handmaschine mit dem Standort, zum Beispiel dem Kessel, durch eine besondere Leitung ... sicher leitend zu verbinden. Schutz- und Trenntransformatoren sind außerhalb der Kessel, Behälter usw. aufzustellen. An einen Trenntransformator darf nur eine Elektrohandmaschine angeschlossen werden.

Pkt. 32.2.3.12 Bewegliche Zuleitungen dürfen nicht verdreht, verknotet, eingeklemmt, über scharfe Kanten gelegt oder überfahren werden. Es ist verboten, Anschluß- oder Verlängerungsleitungen mit Schutzleiter mit Anschluß- oder Verlängerungsleitungen ohne Schutzleiter zu kuppeln.

Pkt. 32.2.3.13 Die Isolierung beweglicher Leitungen ist vor jeder Benützung auf offensichtliche Schäden zu untersuchen. Schadhafte Elektrohandmaschinen, Anschluß- und Verlängerungsleitungen oder Steckvorrichtungen dürfen nicht verwendet werden. Auch bei kleinen Schäden sind solche Betriebsmittel sofort aus dem Betrieb zu ziehen und durch hiefür bestimmte fachkundige Bedienstete oder in besonderen Werkstätten instandzusetzen. Jede behelfsmäßige Ausbesserung ist verboten.

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, zum Beispiel 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 nur dann in das Gleis und aus demselben getreten werden, 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, Verordnungen und Vorschriften, 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 Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen vom 19. Dezember 1969, BGBI. Nr. 44/1970, betreffend eine Verkehrsordnung für die Schiffahrt auf der Donau und der March.

Kundmachung des Bundeskanzlers vom 31. März 1970, BGBI. Nr. 12, betreffend die Berichtigung von Druckfehlern im Bundesgesetzblatt und in der Amtlichen Sammlung wiederverlautbarer österreichischer Rechtsvorschriften; Pkt. 6 (Verkehrsordnung für die Schiffahrt auf der Donau und auf der March, BGBI. Nr. 44/1970).

Verwendungsschutz

Verordnung der Bundesregierung vom 20. Jänner 1970, BGBI. Nr. 35, mit der die Vertragsbediensteten-Überstundenverordnung geändert wird.

Kundmachung des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen vom 13. Juli 1970, BGBI. Nr. 222, mit der die Bundesbahn-Dienst- und Lohnordnung neuerlich geändert wird (13. Novelle der Bundesbahn-Dienst- und Lohnordnung).

Verordnung des Bundesministeriums für soziale Verwaltung vom 1. Dezember 1970, BGBI. Nr. 382, mit der die Verordnung, womit Vorschriften zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Dienstnehmern bei Ausführung bestimmter Arbeiten erlassen werden, geändert wird.

Bundesgesetz vom 1. Dezember 1970, BGBI. Nr. 385, mit dem das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz geändert wird (25. Novelle zum Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz).

Allgemein

Bundesgesetz vom 1. Dezember 1970, BGBI. Nr. 388, mit dem das Beamten-Kranken- und Unfallversicherungsgesetz geändert wird (3. Novelle zum Beamten-Kranken- und Unfallversicherungsgesetz).

2. Gesetze und Verordnungen der Bundesländer

Burgenland

Gesetz vom 15. Dezember 1969, LGBI. Nr. 13/1970, mit dem eine Bauordnung für das Burgenland erlassen wird (Bgl. Bauordnung).

Kärnten

Gesetz vom 28. Oktober 1969, LGBI. Nr. 12/1970, mit dem die Feuerpolizeiordnung geändert wird.

Verordnung des Landeshauptmannes vom 25. August 1970, Zl. Sch-94/2/1970, LGBI. Nr. 123/70, mit der die Verordnung des Landeshauptmannes, mit der die Schiffahrt mit Wasserfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auf bestimmten Kärntner Seen verboten wird, geändert wird.

Niederösterreich

Gesetz vom 4. Juni 1970, LGBI. Nr. 223, mit dem das niederösterreichische Mutterschutz-Landesgesetz geändert wird.

Gesetz vom 4. Juni 1970, LGBI. Nr. 224, über elektrische Leitungsanlagen, die sich nur auf das Gebiet des Bundeslandes Niederösterreich erstrecken (NÖ Starkstromwegegesetz).

Verordnung der Niederösterreichischen Landesregierung vom 3. November 1970, LGBI. Nr. 292, über Kleingeseräte ohne Abgasanlagen.

Verordnung der Niederösterreichischen Landesregierung vom 15. Dezember 1970, LGBI. Nr. 309, über das Hinweisschild zur Kennzeichnung der Lagerung von Flüssiggasbehältern innerhalb von Baulichkeiten.

Oberösterreich

Gesetz vom 5. November 1969, LGBI. Nr. 2/1970, mit dem das Oberösterreichische Aufzugsge-
setz neuerlich abgeändert wird (Oberösterreichische Aufzugsgesetz-Novelle 1969).

Gesetz vom 12. Dezember 1969, LGBI. Nr. 21/1970, mit dem baurechtliche Vorschriften ab-
geändert werden.

Tirol

Gesetz vom 28. November 1969, LGBI. Nr. 11/1970, über elektrische Leitungsanlagen, die sich auf das Land Tirol erstrecken (Tiroler Starkstromwegegesetz 1969).

Gesetz vom 28. November 1969, LGBI. Nr. 12/1970, mit dem die Tiroler Landesbauordnung geändert wird.

Gesetz vom 28. November 1969, LGBI. Nr. 15/1970, mit dem das Tiroler Mutterschutz-
gesetz geändert wird.

Gesetz vom 28. November 1969, LGBI. Nr. 18/1970, mit dem die Feuerpolizeiordnung neuer-
lich geändert wird.

Gesetz vom 3. April 1970, LGBI. Nr. 36, mit dem die Bauordnung für die Landeshauptstadt Innsbruck geändert wird.

Wien

Gesetz vom 19. Dezember 1969, LGBI. Nr. 6/1970, womit das Gesetz vom 5. Oktober 1956, LGBI. für Wien Nr. 28, betreffend die Abänderung der Bauordnung für Wien (Bauordnungs-
novelle 1956), in der Fassung der Gesetze LGBI. für Wien Nr. 3/1964 und 9/1967, abgeändert wird.

Gesetz vom 19. Dezember 1969, LGBI. Nr. 8/1970, über die Anwendung von Bestimmungen des Mutterschutzgesetzes auf weibliche Bedienstete der Stadt Wien.

Gesetz vom 24. April 1970, LGBI. Nr. 20, mit dem die Bestimmungen über elektrische Leitungsanlagen, die sich auf den Bereich des Bundeslandes Wien erstrecken, erlassen werden (Wiener Starkstromwegegesetz 1969).

3. Verfügungen, verlautbart in den Post- und Telegraphenverordnungsblättern

56. Dienstvorschrift über den Wirkungskreis der Post- und Telegraphendirektionen; Ab-
änderung der Zuständigkeitsordnung (Personalangelegenheiten).

4. Verfügungen, verlautbart in den Amtsblättern der Post- und Telegraphendirektionen Wien, Niederösterreich und Burgenland

Nr. 1 (2) Stahlruten, Beteilen von Postbediensteten.

Nr. 11 (23) Nachweis der Betriebstauglichkeit von Maschinen (Anlagen, Geräten und Hilfsmitteln).

Steiermark

Nr. 3 (3) Nicht motorisierte Fahrzeuge für den Verladedienst; grundsätzliche Bestimmungen.

5. Dienstanweisungen, verlautbart im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen

1. Stück (1) Geschäftsordnung der Zentralstellen; Neufassung.
(2) Geschäftsordnung der Bundesbahndirektionen; Neufassung.
(4) 3. Änderung der Ausführungsbestimmungen zur Gastarbeiterordnung.
(5) Dienstsitze und Streckenbereiche des sicherungstechnischen Streckenpersonals; Abänderungen.
2. Stück (12) DV A 10 „Dienstdauervorschrift“; 3. Abänderung.
(14) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 34. Berichtigung.
3. Stück (19) Dienststellenorganisation im Zugförderungsdienst; Änderung.
(29) Prüfungsfristen bei Hebezeugen, Ketten und Seilen.

4. Stück (31) Dienststellenorganisation im Zugförderungsdienst; Änderung.
(41) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 35. Berichtigung.
(42) Zusatzbestimmungen zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift (ZSV); 25. Berichtigung.
(46) Starkstromwarnung!
5. Stück (48) Gliederung der Zentralstellen; Schaffung einer Zentralstelle „EDV — Rechenzentrum“; Änderung der Gliederung der Zentralen Verkehrseinnahmenstelle.
(51) Einführung der DV A 40, Heft 10 und Heft 11, Vorläufige Unfallverhütungsvorschrift.
(58) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 36. Berichtigung.
6. Stück (64) Dienststellenorganisation im ausführenden Dienst; Schaffung der „Zentral- schule Wien“.
7. Stück (67) Geschäftsverteilung und Zuständigkeitsordnung der Generaldirektion; Abänderung.
(69) Gliederung und Zuständigkeitsordnung der Bundesbahndirektionen; Änderung.
(75) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 37. Berichtigung.
(76) Dienststellenorganisation im Zugförderungsdienst; Änderung.
(79) 13. Novelle der Bundesbahn-Dienst- und Lohnordnung.
10. Stück (95) Dienststellenorganisation im Zugförderungsdienst; Änderung.
(106) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 38. Berichtigung.
11. Stück (117) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 39. Berichtigung.
12. Stück (131) DV V 3, „Verkehrsvorschrift“; Auffangen von vierachsigen Güterwagen mit Hemmschuhen.
(135) Allgemeiner Anhang zur Signal- und zur Verkehrsvorschrift; 40. Berichtigung.

IX. Tabellen

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 unter 18 Jahren m. w.	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	Eisenbahnen										
I	Öffentliche Eisenbahnen										
1	Haupt- und Nebenbahnen										
1.1	Österreichische Bundesbahnen										
1.1.a	Allgemeine Verwaltung										
	Generaldirektion										
	Administrationsdienst	—	2	—	1	—	3	30	29	—	59
	Innerbetr. Revision u. Erfolgsprüfung	4	1	—	—	—	5	13	3	—	16
	Syndikus	—	1	—	—	—	1	13	6	—	19
	Sanitätschef	—	1	—	—	—	1	3	2	—	5
	Elektronische Datenverarbeitg.	—	1	—	—	—	1	9	2	—	11
	Personaldirektion	—	3	—	1	—	4	55	31	—	86
	Finanzielle Direktion	—	2	—	1	—	3	48	14	—	62
	Betriebsdirektion	—	2	—	1	—	3	116	20	—	136
	Kommerzielle Direktion	—	—	1	1	—	2	87	21	—	108
	Maschinendirektion	—	—	—	1	—	1	74	9	—	83
	Baudirektion	—	—	1	1	—	2	106	17	—	123
	Beschaffungsdienst	—	1	—	—	—	1	4	2	—	6
	Elektrotechn. Dienst	1	3	1	—	—	5	36	6	—	42
	Kraftwagendienst	—	—	—	1	—	1	43	13	—	56
	Summe:	5	17	3	8	—	33	637	175	—	812
	Zentralstellen										
	Elektronische Datenverarbeitung — Rechenzentrum	—	—	—	1	—	1	172	34	—	206
	Zentrale Personalstelle	2	—	1	—	1	4	261	259	2	18
	Pensionsstelle	—	—	—	1	—	1	103	42	—	145
	Zentrale Rechnungsstelle	—	—	—	1	—	1	249	38	—	287
	Zentrale Wagenstelle	—	—	—	1	—	1	73	—	—	73
	Zentrale Reklamations- und Ausforschungsstelle	—	—	—	1	—	1	40	10	—	50
	Zentrale Verkehrseinnahmenstelle	—	1	1	—	1	3	463	86	—	549
	Zentralstelle für maschinen-technische Konstruktionen und Werkstättenbetriebe	—	1	1	—	—	2	42	4	—	46
	Zentralstelle für Großbauvorhaben	—	—	2	—	—	2	51	5	—	56
	Zentralstelle für Materialbeschaffung u. Materialverwaltung (einschl. Druckerei)	—	1	1	2	—	4	193	26	—	219
	Starkstromtechnische Zentralstelle	4	1	1	—	—	6	54	4	—	58
	Zentralstelle für signal- u. fernmeldetechnische Angelegenheiten	—	5	1	—	—	6	40	4	—	44
	Kraftwerk Zentralstelle	—	—	—	1	—	1	63	4	—	67
	Zentralschule Wien	—	1	—	—	—	1	6	—	—	6
	Zentralschule Wörth	—	1	—	—	—	1	8	4	—	12
	Bundesbahndirektionen										
	Bundesbahndirektion Wien	—	—	—	1	—	1	429	131	—	3
	Bundesbahndirektion Linz	—	—	—	1	—	1	281	88	—	2
	Bundesbahndirektion Innsbruck	—	—	—	1	—	1	184	52	—	236
	Bundesbahndirektion Villach	—	—	—	1	—	1	303	63	—	366
	Summe:	6	11	8	11	3	39	3015	854	2	23
	Summe Allg. Verwaltung:	11	28	11	19	3	72	3652	1029	2	23
											4706

**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 unter 18 Jahre m. w.	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.b	Bahnhof- und Zugbegleit- dienst										
	Bahnhöfe	242	378	93	87	9	809	27.834	1.694	192	— 29.720
	Lade- und Haltestellen	92	4	—	—	—	96	125	20	—	145
	Haltestellen, Betriebs- ausweichen	56	3	—	—	—	59	65	41	—	106
	Summe Bf. u. Zugbegl. Dienst .	390	385	93	87	9	964	28.024	1.755	192	— 29.971
1.1.c	Bau- und Bahnerhaltungs- dienst										
	Bauleitungen	—	5	2	—	—	7	103	3	—	106
	Streckenleitungen	—	7	24	—	—	31	687	47	—	734
	Bahnmeister	—	5	136	55	—	196	7.754	264	2	8.020
	Hochbaubahnmeister	—	—	5	6	—	11	575	41	—	616
	Brückenmeister	—	1	13	—	—	14	380	1	—	381
	Lehnenbahnmeister	—	—	—	1	—	1	77	1	—	78
	Bauzüge	—	—	1	6	—	7	471	8	—	479
	Block- und Schrankenposten, Halte- und Ladestellen ¹⁾	479	12	—	—	—	491	1.572	68	—	1.640
	Schwellen- und Oberbau- stofflager	—	3	1	2	—	6	211	4	—	215
	Summe Bau- u. Bahnerh.-Dienst	479	33	182	70	—	764	11.830	437	2	— 12.269
1.1.d	Maschinendienst										
	Zugförderungsleitungen, ein- schl. Betriebs-, Wagenwerk- stätten	—	2	1	6	9	15	8.461	267	294	— 9.022
	Lehrwerkstätten	—	—	—	2	—	5	—	—	—	
	Zugförderungsstellen einschließlich Betriebs- und Wagenwerkstätten	—	1	4	23	—	28	3.320	130	—	3.450
	Lokomotivstellen Entseuchungs-, Umkehr- und Wagenmeisterstellen ²⁾	—	—	3	—	—	3	110	2	—	112
	95	64	9	—	—	—	168	6	—	—	
	Hauptwerkstätten	—	—	—	—	6	5.791	188	—	—	5.979
	Nebenwerkstätte Jedlersdorf ³⁾	—	—	—	—	1	807	16	—	—	823
	Lehrwerkstätten in den Hauptwerkstätten und Lehrlingsheime ⁴⁾	—	—	1	8	—	9	—	681	—	681
	Wolfgangseeschiffahrt ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Bodenseeschiffahrt ⁵⁾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Summe Maschinendienst	95	67	18	39	16	235	18.489	603	975	— 20.067
1.1.e	Beschaffungsdienst										
	Materialmagazine	—	—	—	6	—	6	553	47	—	600
	Materialnebenlager ⁶⁾	—	1	—	2	—	3	130	2	—	132
	Summe Beschaffungsdienst	—	1	—	8	—	9	683	49	—	732

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

Betriebs- gruppe	Nähere Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe						Personalstände				
		Dienstnehmer					Gesamt- zahl der Betriebe	Männer	Frauen	Jugendliche unter 18 Jahren m. w.	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	Elektrotechn. Dienst — Elektrobetriebsdienst											
	Elektrostreckenleitungen	—	—	4	—	—	4	132	10	—	142	
	Elektromeister mit Nebenstellen einschließlich	8	30	4	—	—	42	486	13	—	499	
	50 Hz-Kraftwerke	—	46	—	—	—	46	647	24	—	671	
	Fahrleitungsmeister	25	—	—	—	—	25	96	6	—	102	
	Unterwerke	30	—	—	—	—	30	—	—	—	—	
	Fahrleitungskuppelstellen und Zugvorheizanlagen ²⁾	—	—	1	4	—	5	219	7	41	267	
	Elektrozentralwerkstätten (einschließlich Lehrwerkstätte)	—	—	—	—	—	1	15	1	—	16	
	Gaswerkstätte	—	1	—	—	—	1	99	10	—	109	
	Kraftwerksleitung Innsbruck ⁷⁾	3	3	1	1	—	8	173	11	—	184	
	Kraft- und Umformerwerke	1	2	6	—	—	9	—	—	—	—	
	Summe: Elektrobetriebsdienst	67	82	16	5	—	170	1.867	82	41	—	1.990
	Sicherungsdienst											
	Signalstreckenleitungen	—	—	3	1	—	4	258	6	—	264	
	Signalwerkstätte einschließlich Bauzüge und Bautrupps	25	9	3	4	—	41	796	24	32	852	
	Signal-Erhaltungsbezirke mit Erhaltungsstellen ⁸⁾	66	54	—	—	—	120	649	21	—	670	
	Summe Sicherungsdienst	91	63	6	5	—	165	1.703	51	32	—	1.786
	Fernmeldedienst											
	Fernmeldestreckenleitungen ⁹⁾	—	4	3	1	—	8	232	56	—	288	
	Fernmeldewerkstätten und Bauzüge	—	15	8	3	—	26	399	7	25	431	
	Fernmelde-Erhaltungsbezirke mit Erhaltungsstellen ¹⁰⁾	92	31	1	—	—	124	409	28	—	437	
	Summe Fernmeldedienst	92	50	12	4	—	158	1.040	91	25	—	1.156
	Elektrifizierungsbaudienst											
	Elektrobauleitungen	24	2	—	—	—	2	17	6	—	23	
	Losbauführungen	7	—	—	—	—	31	114	7	—	121	
	Summe Elektrifizierungsbaudienst	24	9	—	—	—	33	131	13	—	144	
	Summe Elektrotechn. Dienst	274	204	34	14	—	526	4.741	237	98	—	5.076
	Summe Österr. Bundesbahnen²⁾	1.249	718	338	237	28	2.570	67.419	4.110	1.269	23	72.821
1.2	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	1	1	1	2	—	5	323	17	—	—	340

**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 unter 18 Jahre m. w.	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	
1.3	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb¹⁾											
	Achenseebahn	3	—	—	—	—	3	10	1	—	—	
	Bürmoos-Trimmelkam N. . .	4	1	—	—	—	5	15	2	—	—	
	Gmunden-Traundorf— Vorchdorf-Eggenberg N. . .	4	—	—	—	—	4	7	—	—	7	
	Graz—Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft . .	6	12	4	5	—	27	893	52	—	1	
	Höhenbahn Schoberboden— Reißbeck Seenplateau N. . .	1	1	—	—	—	2	8	—	—	8	
	Lambach—Haag am Hausruck N.	7	2	—	—	—	9	23	3	—	—	
	Lambach—Vorchdorf— Eggenberg N.	4	3	—	—	—	7	40	2	—	—	
	Linzer Lokalbahn N.	7	5	1	—	—	13	99	8	—	—	
	Mixnitz-Bärenschütz- klamm—St. Erhard N. . . .	2	3	—	—	—	5	21	1	—	—	
	Montafonerbahn N.	2	3	1	—	—	6	56	1	1	—	
	Neumarkt-Kallham— Waizenkirchen, Nieder- spaching—Peuerbach N. . .	4	2	—	—	—	6	25	1	—	—	
	Neusiedlerseebahn N.	7	1	1	—	—	9	63	—	—	63	
	Payerbach Lokalbahn— Hirschwang N.	3	1	—	—	—	4	18	—	—	18	
	Raab—Ödenburg— Ebenfurter Eisenbahn . . .	2	4	1	—	—	7	91	3	—	—	
	Salzburger Stadtwerke-Ver- kehrsbetriebe/Lokalbahn N.	3	6	1	—	—	10	120	7	—	—	
	Steiermärkische Landes- bahnen	26	15	8	—	—	49	342	24	10	—	
	Stubaitalbahn N.	5	4	—	—	—	9	43	1	—	44	
	Vöcklamarkt Lokalbahn— Attersee N.	4	2	—	—	—	6	18	2	—	20	
	Wiener Lokalbahnen N. . .	9	6	3	1	—	19	203	32	—	1	
	Zillertalbahn N.	9	3	3	—	—	15	117	9	—	126	
	Summe Bahnen im Privatbetrieb²⁾ . .	112	74	23	6	—	215	2.212	149	11	2	2.374
	Summe Haupt- und Nebenbahnen²⁾ . .	1.362	793	362	245	28	2.790	69.954	4.276	1.280	25	75.535

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 unter 18 Jahren in. w.	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	Straßenbahnen											
2.1	Normalspur											
	Grazer Stadtwerke AG — Verkehrsbetriebe	— 4	3	3	4	—	10	658	49	—	707	
	St. Pöltner Straßenbahn AG	1	—	—	—	—	5	15	2	—	17	
	Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe	32	43	29	39	2	145	7.436	1.259	21	19	8.735
2.2	Schmalspur											
	Straßenbahn Ebelsberg — St. Florian	4	—	—	—	—	4	7	—	—	—	7
	Straßenbahn Gmunden	1	1	—	—	—	2	9	—	—	—	9
	Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG	1	2	3	1	—	7	205	7	—	—	212
	Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn AG	—	4	1	4	—	9	520	38	—	—	558
	Summe Normal u. Schmalspur	42	54	36	48	2	182	8.850	1.355	21	19	10.245
2.3	Oberleitungs-Omnibusbetriebe²⁾											
	Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG	3	1	1	—	—	5	49	1	—	—	50
	Stadtwerke Leoben — Verkehrsbetriebe	4	1	—	—	—	5	19	2	—	—	21
	Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn AG	1	2	2	1	—	6	196	16	—	—	212
	Mürztaler Verkehrsges. m. b. H., Kapfenberg	1	4	1	—	—	6	61	12	—	—	73
	Salzburger Stadtwerke — Verkehrsbetriebe/Obus- und Kraftwagenlinien	1	2	2	1	—	6	290	4	—	—	294
	Summe Oberleitungs-Omnibus-Betriebe	10	10	6	2	—	28	615	35	—	—	650
	Summe Straßenbahnen ²⁾	52	64	42	50	2	210	9.465	1.390	21	19	10.895
3	Seilbahnen											
3.1	Hauptseilbahnen											
	Standseilbahnen	2	9	2	—	—	13	135	8	—	—	143
	Seilschwebebahnen ³⁾	15	77	14	1	—	107	1.168	107	—	—	1.275
	Summe Hauptseilbahnen	17	86	16	1	—	120	1.303	115	—	—	1.418

**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 unter 18 Jahren m. w.	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	
3.2	Kleinseilbahnen Einsessellifte ¹⁴⁾ Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	103	91	—	—	—	194	963	25	—	—	988
		120	177	16	1	—	314	2.266	140	—	—	2.406
	Summe öffentliche Eisenbahnen	1.534	1.034	420	296	30	3.314	81.685	5.806	1.301	44	88.836
II	Nicht öffentliche Eisenbahnen											
1	Anschlußbahnen Anschlußbahnen an die Haupt- und Nebenbahnen der ÖBB ¹⁵⁾ Anschlußbahnen an die Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb Summe Anschlußbahnen	1.069	149	15	5	—	1.238	5.104	22	2	—	5.128
		74	8	1	—	—	83	237	—	—	—	237
		1.143	157	16	5	—	1.321	5.341	22	2	—	5.365
2	Materialbahnen und Materialseilbahnen Materialbahnen Materialseilbahnen ¹⁶⁾ Summe Material- u. Materialseilbahnen	2	6	3	—	—	11	93	1	—	—	94
		25	6	—	—	—	31	102	1	—	—	103
		27	12	3	—	—	42	195	2	—	—	197
	Summe Nicht öffentl. Eisenbahnen	1.170	169	19	5	—	1.363	5.536	24	2	—	5.562
	Summe Eisenbahnen	2.704	1.203	439	301	30	4.577	87.221	5.830	1.303	44	94.398
B	Kraftfahrbetriebe											
I	Österreichische Bundesbahnen Kraftwagenbetriebsleitungen Kraftwagennebenstellen Garagen, Autobusbahnhöfe, Einstellräume ¹⁷⁾ Kraftwagenzentralwerkstätten Kraftwagenzentralmagazine Summe Kraftfahrbetriebe d. ÖBB	—	—	—	11	—	11	1.652	47	—	—	1.699
		—	—	2	4	—	6	386	8	—	—	394
		155	—	—	—	—	155	—	—	—	—	—
		—	—	—	1	—	1	165	4	17	—	186
		—	—	1	—	—	1	23	1	—	1	25
		155	—	3	16	—	174	2.226	60	17	1	2.304

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat 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 unter 18 Jahre m. w.	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	
II	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb											
	Achenseebahn	2	1	—	—	—	3	7	—	—	—	
	Graz—Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft	5	3	1	2	—	11	209	4	—	213	
	Steiermärkische Landesbahnen	10	4	—	—	—	14	61	—	—	61	
	Stern und Hafferl	2	1	—	—	—	3	16	—	—	16	
	Stubaitalbahn	2	1	—	—	—	3	12	—	—	12	
	Wiener Lokalbahnen	—	1	2	—	—	3	57	3	—	60	
	Zillertalbahn	4	1	—	—	—	5	30	—	4	—	
	Summe Bahnen im Privatbetrieb	25	12	3	2	—	42	392	7	4	—	
III	Straßenbahnen ")											
	Grazer Stadtwerke AG — Verkehrsbetriebe	—	—	2	1	—	3	193	—	—	193	
	Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG	1	—	—	2	—	3	81	2	—	83	
	Stadtwerke Leoben — Verkehrsbetriebe	2	1	1	—	—	4	28	6	1	35	
	Linzer Elektrizitäts- und Straßenbahn AG	—	1	2	2	—	5	260	18	—	278	
	Salzburger Stadtwerke — Ver- kehrsbetriebe/Obus- und Kraftwagenlinien	1	—	3	1	—	5	169	7	1	177	
	Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe	9	1	2	9	—	21	1.249	45	—	1.294	
	Summe Straßenbahnen	13	3	10	15	—	41	1.980	78	2	—	
IV	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung											
	Postautobetriebsleitungen (ohne Postgaragen)	—	—	—	6	—	6	829	36	206	2	
	Postgaragen (Diesen Dienststellen sind 802 Außenstellen unterstellt)	—	23	45	17	—	85	3.723	134	17	—	
	Postautohauptwerkstätte	802	—	—	—	—	802	—	—	—	—	
	Selbständige Postverkehrsbüros	—	—	—	3	—	3	78	15	—	93	
	Summe Österr. P. u. T. V.	802	23	48	24	—	897	4.862	194	223	2	
	Summe Kraftfahrbetriebe	995	38	64	57	—	1.154	9.460	339	246	3	

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

Betriebs- gruppe	Nähere 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 unter 18 Jahre m. w.	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
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung										
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst										
	Direktion Graz	1	2	—	1	—	4	233	136	—	369
	Direktion Innsbruck	—	—	—	1	—	1	167	76	—	248
	Direktion Klagenfurt	—	—	—	1	—	1	124	58	—	182
	Direktion Linz	—	2	1	3	—	6	307	204	—	511
	Direktion Wien	—	1	1	3	—	5	459	379	1 11	850
	Post- und Telegraphen- inspektorat Salzburg	—	—	1	—	—	1	21	15	—	36
	Abrechnungs- und Prüfstelle	—	—	—	2	—	2	100	150	1 4	255
	Fernsprechgebührenamt Wien	—	—	—	1	—	1	175	192	—	367
	Summe Verw. u. Rechnungsdienst	1	5	3	12	—	21	1.586	1.210	2 20	2.818
II	Postdienst										
	Post- und Telegraphenämter	972	1.107	124	66	9	2.278	22.994	7.627	97 29	30.747
	Postzeugverwaltung	1	2	—	1	—	4	164	166	3 1	334
	Post- und Telegraphenmuseum	—	—	1	—	—	1				
	Summe Postdienst	973	1.109	125	67	9	2.283	23.158	7.793	100 30	31.081
III	Fernmelddienst										
	Fernmeldetechnisches Zentralamt	—	—	—	1	—	1	118	45	—	163
	Fernmeldezentralbauleitung	—	—	—	1	—	1	326	12	—	338
	Telegraphenzeugverwaltung	—	—	—	1	—	1	268	64	—	332
	Fernamt Wien	—	—	—	1	—	1	32	402	—	434
	Telegraphenzentralstation Wien	—	—	—	1	—	1	142	233	—	378
	Rundfunkämter	—	2	1	2	—	5	113	200	—	313
	Fernmeldemonteurschulen	—	—	—	2	—	2	158	48	729	935
	Telegraphenbauämter und Kabelbauamt Wien	—	—	—	5	8	13	7.213	536	3 8	7.760
	(Diesen Dienststellen sind 561 Bautrupps unterstellt)	—	561	—	—	—	561				
	Fernmeldebetriebsämter und Fernsprechbetriebsamt Wien	—	—	—	1	6	7	4.206	1.940	1 —	6.147
	(Diesen Dienststellen sind 284 Außenstellen unterstellt)	5	194	63	22	—	284				
	Unbesetzte Außenstellen ²¹⁾	1.761	—	—	—	—	1.761	—	—	—	—
	Summe Fernmelddienst	1.766	757	64	37	14	2.638	12.576	3.480	733 11	16.800
	Summe Österr. Post- u. T.-Verwaltung²²⁾	2.740	1.871	192	116	23	4.942	37.320	12.483	835 61	50.699

**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	Gesamtzahl der Dienstnehmer	
		0—4	5—19	20—49	50—499	500 und mehr					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	12	
D	Radio Austria AG²⁰⁾	—	—	—	3	—	3	230	69	— — 299	
E	Schiffahrt										
I	Flußschiffahrt										
1	Schiffsbetriebe										
	Schiffe mit eigenem Antrieb . . .	53	38	7	—	—	98	1.195	21	22 — 1.238	
	Schiffe ohne eigenen Antrieb . . .	299	—	—	—	—	299	—	—	—	
	Schwimmende Geräte	18	7	2	—	—	27	126	—	— 126	
	Rollfähren	7	6	—	—	—	13	55	—	— 55	
	Überfuhren	17	—	—	—	—	17	8	—	— 8	
2	Landbetriebe										
	Lager und Umschlagplätze	2	4	2	2	—	10	392	39	— 5 436	
	Werkstätten	1	2	2	7	—	12	736	9	— — 745	
	Regiebetriebe	2	3	—	1	—	6	169	57	— 3 229	
	Summe Flußschiffahrt	399	60	13	10	—	482	2.681	126	22 8 2.837	
II	Seenschiffahrt										
1	Schiffsbetriebe²¹⁾	244	17	—	—	—	261	387	8	— — 395	
2	Landbetriebe²¹⁾	14	2	—	—	—	16	73	2	— — 75	
	Summe Seenschiffahrt	258	19	—	—	—	277	460	10	— — 470	
	Summe Schiffahrt	657	79	13	10	—	759	3.141	136	22 8 3.307	
F	Luftfahrt										
I	Zivilflugplätze²³⁾	13	2	4	1	1	21	914	263	4 7 1.188	
II	Luftbeförderungsunternehmen²⁴⁾	20	16	2	3	—	41	668	338	8 — 1.014	
III	Zivilluftfahrerschulen	11	3	—	—	—	14	27	17	— — 44	
IV	Luftfahrzeugbetankungsdienst²⁵⁾	6	5	—	—	—	11	60	—	— — 60	
	Summe Luftfahrt	50	26	6	4	1	87	1.669	618	12 7 2.306	
	Gesamtsumme A—F . . .	7.146	3.217	714	491	54	11.622	139.041	19.475	2.418	123 161.057

Zusammenfassung

Betriebs- gruppe	Nähtere Bezeichnung der Betriebe, Dienststellen sowie der diesen nachgeordneten, örtlich getrennten Stellen	Größe, Verteilung und Zahl der Betriebe							Personalstände			
		Dienstnehmer					Gesamt- zahl der Betriebe	Männer	Frauen	Jugendliche unter 18 Jahre m. w.	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	2704	1.203	439	301	30	4.677	87.221	5.830	1.303	44	94.398
B	Kraftfahrbetriebe	995	38	64	57	—	1.154	9.460	339	246	3	10.048
C	Österr. Post- und Telegraphenverwaltung	2.740	1.871	192	116	23	4.942	37.320	12.483	835	61	50.699
D	Radio Austria AG	—	—	—	3	—	3	230	69	—	—	299
E	Schiffahrt	657	79	13	10	—	759	3.141	136	22	8	3.307
F	Luftfahrt	50	26	6	4	1	87	1.669	618	12	7	2.306
	Insgesamt	7.146	3.217	714	491	54	11.622	139.041	19.475	2.418	123	161.057

- ¹⁾ Sind jene Haltestellen, Halte- und Ladestellen, die mit Bediensteten von Streckenleitungen besetzt sind.
- ²⁾ Die Dienstnehmer und Jugendlichen unter 18 Jahren werden bei der jeweiligen Zugförderungsleitung oder Zugförderungsstelle bzw. beim jeweiligen Fahrleitungsmeister geführt.
- ³⁾ Nebenwerkstätte Jedlersdorf gehört zu der Hauptwerkstätte Floridsdorf.
- ⁴⁾ Ausbildungspersonal wird bei der Hauptwerkstätte geführt.
- ⁵⁾ Die ÖBB-Schiffahrt am Boden- und Wolfgangsee wird unter Schiffahrt geführt.
- ⁶⁾ Nebenlager der Materialmagazine.
- ⁷⁾ Ausschließlich der Dienstnehmer der von den ÖBB betriebenen Seilbahn Enzingerboden — Weißsee.
- ⁸⁾ Diese Erhaltungsstellen sind nachgeordnete Stellen des sicherungstechnischen Streckenpersonals.
- ⁹⁾ In der Spalte 4 und 5 sind die vier Fernschreibstellen der einzelnen BB-Direktionen enthalten.
- ¹⁰⁾ Diese Erhaltungsstellen sind nachgeordnete Stellen des fernmeldetechnischen Streckenpersonals.
- ¹¹⁾ Nebenbahnen werden mit „N“ bezeichnet.
- ¹²⁾ Im Sinne von § 5 (2) des Eisenbahngesetzes 1957.
- ¹³⁾ Einschließlich der von den ÖBB betriebenen Seilbahn Enzingerboden — Weißsee.
- ¹⁴⁾ Einschließlich der Dienstnehmer des Sesselliftes Kalkwerk Steyerling (VÖEST).
- ¹⁵⁾ Einschließlich Anschlußbahnen mit beschränkt öffentlichem Verkehr.
- ¹⁶⁾ Gemäß §§ 8 und 9 des Eisenbahngesetzes 1957.
- ¹⁷⁾ Dienstnehmer werden bei den Kraftwagenbetriebsleitungen bzw. deren Nebenstellen geführt.
- ¹⁸⁾ Im Sinne des § 5 des Eisenbahngesetzes 1957.
- ¹⁹⁾ Wie Kleinteilämter und Koaxialverstärkeranlagen.
- ²⁰⁾ Hilfsbetrieb der Österr. Post- und Telegraphenverwaltung (gemäß § 1 (2) des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes).
- ²¹⁾ Einschließlich der ÖBB-Schiffahrt am Boden- und Wolfgangsee.
- ²²⁾ Die Personalstände des Kraftfahrdienstes der Eisenbahnen sowie der Österr. Post- und Telegraphenverwaltung sind in der Spalte 2 unter Kraftfahrbetriebe angeführt.
- ²³⁾ Einschließlich eines nur Luftfahrzeugwartung betreibenden Unternehmens.
- ²⁴⁾ Einschließlich eines Agrarflugunternehmens.
- ²⁵⁾ Von Mineralölfirmen direkt betrieben.

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

Betriebsgruppe	Nähre 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 unter 18 Jahre	Gesamtzahl der Dienstnehmer	Gesamtzahl der durchgeföhrten Inspektionen	Einmalig inspizierte Betriebe	
			0-4	5-19	20-49	50-499	500 und mehr							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
A	Eisenbahnen													
I	Öffentliche Eisenbahnen													
1	Haupt- und Nebenbahnen													
1.1	Österr. Bundesbahnen													
1.1.a	Generaldirektion d. ÖBB	7	—	—	1	6	—	717	380	—	—	1.097	7	7
1.1.b	Zentralstellen d. ÖBB	21	1	3	6	9	2	2.313	529	—	—	2.842	27	15
1.1.c	Bhf. u. Zugbegleitdienst	630	268	210	71	71	10	25.013	1.326	3	—	26.342	716	544
1.1.d	Bau- und Bahn- erhaltungsdienst	466	238	100	72	56	—	6.508	199	1	—	6.708	478	454
1.1.e	Maschinendienst	186	58	52	23	38	15	18.402	537	808 ¹⁾	—	19.747 ²⁾	196	176
1.1.f	Beschaffungsdienst	8	—	—	8	—	—	698	48	—	—	746	9	7
	Elektrotechnischer Dienst	343	165	151	17	9	1	3.848	190	90	—	4.128	348	338
	Summe Öst. Bundesbahnen	1.661	730	516	190	197	28	57.499	3.209	902	—	61.610	1.781	1.541
1.2	Schlaf- und Speisewagen- unternehmen	2	—	—	1	1	—	201	—	—	—	201	2	2
1.3	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	123	76	36	9	2	—	808	36	3	—	847	123	123
	Summe Haupt- u. Nebenb.	1.786	805	552	200	200	28	58.508	3.245	905	—	62.658	1.906	1.666
2	Straßenbahnen													
2.1	Normal- und Schmalspur- straßenbahnen	93	11	35	19	28	—	4.483	592	2	2	5.079	94	92
2.3	Oberleitungs- Omnibusbetriebe	22	9	8	4	1	—	426	20	—	—	446	22	22
	Summe Straßenbahnen . . .	115	20	43	23	29	—	4.909	612	2	2	5.525	116	114
3	Haupt- und Kleinseilbahnen													
3.1	Hauptseilbahnen	50	8	38	4	—	—	451	34	—	—	485	54	46
3.2	Kleinseilbahnen	76	41	34	1	—	—	346	5	—	—	351	80	72
	Summe Haupt- und Kleinseilbahnen	126	49	72	5	—	—	797	39	—	—	836	134	118
	Summe öffentl. Eisenbahnen	2.027	875	667	228	229	28	64.214	3.895	907	2	69.019	2.154	1.898
II	Nicht öffentl. Eisenbahnen													
1	Anschlußbahnen ³⁾	755	673	71	6	5	—	2.809	12	—	—	2.821	756	754
2	Materialbahnen, Materialseilbahnen	2	1	—	1	—	—	42	—	—	—	42	2	2
	Summe nicht öffentl. Eisenbahnen . . .	6	4	2	—	—	—	21	—	—	—	21	7	5
	Summe Eisenbahnen	763	678	73	7	5	—	2.872	12	—	—	2.884	765	761
		2.790	1.553	740	235	234	28	67.086	3.908	907	2	71.903	2.921	2.659
														131

¹⁾ Davon sind 236 Jugendliche in 5 Lehrlingsheimen untergebracht.

²⁾ Inklusive der beim Maschinendienst eingesetzten Nachwuchskräfte.

³⁾ An die Haupt- und Nebenbahnen der ÖBB bzw. jener im Privatbetrieb.

Besuchte Betriebe und 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				Gesamtzahl der Dienstnehmer	Hievon		
			0-4	5-19	20-49	50-499	500 und mehr	Männer	Frauen	männlich	weiblich		Einmalig inspizierte Betriebe	Mehrmalig inspizierte Betriebe	
			Dienstnehmer					9	10	11	12		13	14	15
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
B	Übertrag . . .	2.790	1.553	740	235	234	28	67.086	3.908	907	2	71.903	2.921	2.659	131
	Kraftfahrbetriebe														
I	Österr. Bundesbahnen . . .	51	38	—	2	11	—	1.720	47	—	—	1.767	51	51	—
II	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetriebe . . .	13	6	4	2	1	—	156	1	—	—	157	13	13	—
III	Straßenbahnen . . .	25	3	3	8	11	—	1.517	58	2	—	1.577	25	25	—
IV	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung . . .	274	211	17	30	16	—	3.102	127	54	—	3.283	274	274	—
	Summe Kraftfahrbetriebe . . .	363	258	24	42	39	—	6.495	233	56	—	6.784	363	363	—
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung														
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst . . .	5	—	—	—	5	—	760	531	—	5	1.296	5	5	—
II	Postdienst														
	Post- u. Telegraphenämter	944	399	434	58	46	7	14.817	4.260	50	4	19.131	962	926	18
	Postzeugverwaltung	1	—	—	—	1	—	168	136	—	—	304	1	1	—
	Summe Verw.-, Rechn.- u. Postdienst . . .	950	399	434	58	52	7	15.745	4.927	50	9	20.731	968	932	18
III	Fernmeldedienst														
	Telegraphenbauämter . . .	76	19	47	4	5	1	1.134	217	683	—	2.034	82	70	6
	Fernmeldebetriebsämter . . .	162	118	27	11	6	—	1.043	1.094	—	—	2.137	171	153	9
	Summe Fernmeldedienst . . .	238	137	74	15	11	1	2.177	1.311	683	—	4.171	253	223	15
	Summe Österreich. Post- und Telegraphenverwaltung . . .	1.188	536	508	73	63	8	17.922	6.238	733	9	24.902	1.221	1.155	33
D	Radio Austria AG . . .	1	—	—	—	1	—	187	80	—	—	267	1	1	—
E	Schiffahrt														
I	Flußschiffahrt														
1	Schiffsbetriebe . . .	156	119	32	4	1	—	686	32	22	—	740	158	154	2
2	Landbetriebe . . .	8	—	—	—	8	—	671	121	5	—	797	9	7	1
	Summe Flusschiffahrt . . .	164	119	32	4	9	—	1.357	153	27	—	1.537	167	161	3
II	Seenschiffahrt														
1	Schiffsbetriebe . . .	43	33	10	—	1	—	131	—	—	—	131	43	43	—
2	Landbetriebe . . .	4	3	—	1	—	—	47	1	—	—	48	4	4	—
	Summe Seeschiffahrt . . .	47	36	10	1	—	—	178	1	—	—	179	47	47	—
	Summe Schiffahrt . . .	211	155	42	5	9	—	1.535	154	27	—	1.716	214	208	3
F	Luftfahrt														
I—IV	Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrerschulen, Luftfahzeugbetankungsdienst . . .	25	12	7	2	3	1	1.298	463	14	7	1.782	26	24	1
	Gesamtsumme A—F . . .	4.578	2.514	1.321	357	349	37	94.523	11.076	1.737	18	107.354	4.746	4.410	168

Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den

Betriebs- gruppe	Bezeichnung der Betriebe und Dienstzweige	Betriebsräume und Arbeitsstätten											
		Allgemeine Beschaffensheit (Höhe, Lage usw.), Belag		Verkehrs- und Fluchtwege		Instandhaltung		Belichtung, Beleuchtung (Notbeleuchtung)		Lufterneuerung		Beheizung	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
A	Eisenbahnen												
I	Öffentliche Eisenbahnen												
1	Haupt- und Nebenbahnen												
1.1	Österreichische Bundesbahnen												
1.1.a	Generaldirektion d. ÖBB	3	2	—	—	1	—	1	—	1	—	6	
	Zentralstellen d. ÖBB	17	11	7	5	9	5	3	4	2	—	12	
1.1.b	Bahnhof- u. Zugbegleitdienst	381	64	194	36	13	42	12	2	70	31	143	
1.1.c	Bau- u. Bahnerhaltungsdienst	119	145	205	49	40	24	20	24	139	28	85	
1.1.d	Maschinendienst	133	192	178	75	63	28	59	20	59	4	77	
1.1.e	Beschaffungsdienst	37	30	—	29	4	3	3	8	3	—	13	
1.1.f	Elektrotechnischer Dienst	63	43	61	18	28	33	18	6	42	26	73	
	Summe Österr. Bundesbahnen	753	487	645	212	158	135	116	64	316	89	409	
1.2	Schlaf- u. Speisewagenuntern.												
1.3	Haupt- und Nebenbahnen												
	im Privatbetrieb												
	Summe Haupt- u. Nebenbahnen	784	513	652	221	160	144	132	68	343	96	432	
2	Straßenbahnen												
2.1	Normal- und Schmalspur- straßenbahnen	17	13	18	—	10	13	2	9	19	1	7	
2.2	Oberleitungs-Omnibus- betriebe	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Summe Straßenbahnen	18	15	18	—	10	13	2	9	19	1	7	
3	Haupt- u. Kleinseilbahnen												
3.1	Hauptseilbahnen	30	45	2	11	24	20	—	5	17	9	19	
3.2	Kleinseilbahnen	53	36	8	24	24	8	2	13	41	7	37	
	Summe												
	Haupt- und Kleinseilbahnen	83	81	10	35	48	28	2	18	58	16	56	
	Summe öffentl. Eisenbahnen	885	609	680	256	218	185	136	95	420	113	495	
II	Nicht öffentliche Eisenbahnen												
1	Anschlußbahnen	5	83	14	4	6	1	18	3	4	—	16	
2	Materialbahnen, Material- seilbahnen	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Summe nicht öffentl. Eisenbahnen	6	83	14	4	6	1	18	3	4	—	16	
	Summe Eisenbahnen (Übertrag)	891	692	694	260	224	186	154	98	424	113	511	

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

Sozialräume					Allgemeine Mängel					Kraftübertragung					Übertrag:	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	
4 5 104 19 7 — 28	4 7 281 60 112 22 55	— 4 16 31 75 — 33	1 2 44 17 33 — 34	3 14 10 35 29 — 50	— — — 4 — 1 1	— 1 40 3 — 27 63	— 3 48 87 — 142	— 1 16 5 14 1 14	— 1 10 1 1 1 142	— 80 80 29 5 12	— 13 27 17 6 —	— 2 13 17 6 —	— 12 55 46 169 152 —	— — — 27 6 — 2	— — — 5 — — 1.029	28 121 1.597 1.339 1.479 159 1.029
167 — 7	541 1 15	159 2 13	131 1 21	141 1 19	5 — 6	71 — 8	201 — 11	36 — 5	168 — 5	194 — 1	77 — 1	1 — 2	436 — 37	35 1 1	5 — 309	5.752 8 309
174	557	174	152	161	11	79	212	41	173	194	78	3	473	37	5	6.069
3 1	4 —	24 1	— —	4 1	1	5	21	3	51	— —	7	— —	83 6	9 —	— 2	324 27
4	4	25	—	5	1	6	26	4	57	— —	7	— —	89 75	9 1	2	351
4 2	13 24	52 76	43 39	8 16	— —	12 13	60 55	4 5	11 17	6 15	3 1	— —	75 63	1 —	— —	474 579
6	37	128	82	24	—	25	115	9	28	21	4	— —	138 89	1 3	— —	1.053
184	598	327	234	190	12	110	353	54	258	215	89	3	700	47	7	7.473
1 —	9 —	— —	27 —	9	30	11	29	33	8	— —	3	— —	12 2	7 7	2	335 15
1	9	—	27	9	30	11	33	34	8	— —	3	— —	14 14	14	2	350
185	607	327	261	199	42	121	386	88	266	215	92	3	714	61	9	7.823

Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den

Betriebsgruppe	Bezeichnung der Betriebe und Dienstzweige	Betriebsräume und Arbeitsstätten											
		Allgemeine Beschafftheit (Höhe, Lage usw.), Belag		Verkehrs- und Fluchtweg		Instandhaltung		Belichtung, Beleuchtung (Notbeleuchtung)		Lufterneuerung		Beheizung	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
B	Übertrag	891	692	694	260	224	186	154	98	424	113	511	
	Kraftfahrbetriebe												
	Österreichische Bundesbahnen .	15	10	8	5	7	5	12	7	16	1	2	
	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	4	5	1	—	2	4	1	1	4	2	—	
	Straßenbahnen	2	—	—	2	—	—	2	1	2	—	1	
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	79	73	53	15	24	24	60	13	40	1	17	
	Summe Kraftfahrbetriebe	100	88	62	22	33	33	75	22	62	4	20	
	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung												
	Verwaltungs- und Rechnungsdienst	2	13	5	3	1	2	2	—	4	—	5	
	Postdienst												
D	Post- und Telegraphenämter	265	55	237	115	35	87	6	20	67	5	200	
	Postzeugverwaltung	—	1	—	1	1	—	—	1	—	—	—	
	Summe Verw., Rechn. u. Postdienst	267	69	242	119	37	89	8	21	71	5	205	
	Fernmeldedienst												
	Telegraphenbauämter	47	44	28	35	2	40	9	1	15	—	22	
E	Fernmeldebetriebsämter	11	30	3	10	3	4	2	1	3	—	12	
	Summe Fernmeldedienst	58	74	31	45	5	44	11	2	18	—	34	
	Summe Österr. Post- u. Tel.-Vw.	325	143	273	164	42	133	19	23	89	5	239	
	Radio Austria AG	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
	Schiffahrt												
F	Fluss Schiffahrt												
	Schiffsbetriebe	—	20	10	1	—	2	—	—	11	2	3	
	Landbetriebe	2	5	—	—	1	—	2	2	2	—	2	
	Summe Fluss Schiffahrt	2	25	10	1	1	2	2	2	13	2	5	
	Seenschiffahrt												
I	Schiffsbetriebe	—	2	6	—	—	—	3	—	4	—	1	
	Landbetriebe	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	
	Summe Seenschiffahrt	—	3	6	—	—	1	3	—	4	—	1	
	Summe Schiffahrt	2	28	16	1	1	3	5	2	17	2	6	
	Luftfahrt												
V	Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunternehmen, Zivilluftfahrerschulen, Betankungsdienst	7	10	2	1	2	—	2	1	6	—	1	
	Gesamt-Summe A—F	1.326	961	1.047	450	302	355	255	146	598	124	777	

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

					Allgemeine Mängel										Kraftübertragung				Übertrag:																		
Sozialräume		Einrichtung der Arbeits- und Sozialräume			Gefiste, Pölzungen, Leitern			Umwehrung, Abdeckung, Sicherung erhöher Stellen		Sonstige Mängel		Ärztliche Untersuchungen			Erste Hilfeleistung		Merkblätter, Anschläge		Auswahl und Belehrung der Dienstnehmer			Sicherheitsdienst (periodische Überprüfung)		Arbeitsausrüstung (Kleider, Schutzhüllen usw.)			Sonstige Mängel allgemeiner Natur		Krafterzeugung		Elektrischer Strom (vorschriftswidrige Installation)		Transmissionen, Vorgelege, Riemen, Seile, Ketten usw.		Sonstige Kraftübertragung		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	1—27																					
185	607	327	261	199	42	121	386	88	266	215	92	3	714	61	9	7.823																					
3	10	—	3	7	1	—	9	1	1	1	2	—	12	—	—	138																					
—	3	—	2	2	—	—	1	4	—	15	—	—	7	11	—	—	39																				
—	—	3	1	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	52																					
11	42	2	20	28	—	1	21	5	5	15	14	1	80	1	5	650																					
14	55	5	26	39	2	1	35	6	21	17	17	2	110	2	6	879																					
5	4	2	1	3	—	1	2	1	1	—	1	—	—	—	—	58																					
24	119	15	6	35	—	42	19	171	159	—	2	4	103	5	—	1.796																					
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6																				
29	123	17	7	38	—	43	21	172	160	2	6	—	104	5	—	1.860																					
28	36	2	1	16	2	7	9	—	3	22	1	—	11	—	—	382																					
7	9	—	4	4	—	1	4	1	1	—	—	—	4	—	—	109																					
35	45	2	1	20	2	8	13	—	4	22	1	—	15	—	1	491																					
64	168	19	8	58	2	51	34	172	164	24	7	—	119	5	1	2351																					
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3																					
—	3	3	4	2	—	7	2	—	1	1	2	—	7	1	—	82																					
1	3	3	4	2	—	7	2	—	1	2	2	—	9	1	—	102																					
—	—	—	—	3	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25																					
—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	2	6																					
—	—	—	—	1	3	—	4	—	—	—	—	—	—	1	3	—	31																				
1	3	3	5	5	—	11	2	—	2	2	2	—	10	4	—	133																					
1	2	4	3	7	2	4	29	4	29	1	5	—	14	6	3	146																					
265	835	358	303	308	48	188	486	270	482	259	123	5	967	78	19	11.335																					

Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den

Betriebsgruppe	Bezeichnung der Betriebe und Dienstzweige	Übertrag:	Arbeitsmaschinen (Einrichtungen) für die Herstellung, Bearbeitung und Lagerung von								Fördermaschinen (-einrichtungen)	Fehlverhalten bei verschiedenen Arbeitsverrichtungen	
			Holz und ähnlichen Stoffen		Metall	Giftigen Stoffen	Ätzenden Stoffen	Feuer- und explosionsgefährlichen Stoffen	Nahrungs- und Genussmittel	Sonstigen Stoffen			
			1—27	28						35		37	
A	Eisenbahnen												
I	Öffentliche Eisenbahnen												
1	Haupt- und Nebenbahnen												
1.1	Österreichische Bundesbahnen												
1.1.a	Generaldirektion d. ÖBB	28	—										
1.1.b	Zentralstellen d. ÖBB	121	—										
1.1.c	Bahnhof- u. Zugbegleitdienst	1.597	—										
1.1.d	Bau- u. Bahnerhaltungsdienst	1.339	130	54	2	4	66	1	2	13	24	9	518
1.1.e	Maschinendienst	1.479	42	81	7	20	17	1	13	24	13	2	4
1.1.f	Beschaffungsdienst	159	—	—	—	4	1	—	—	—	—	—	—
	Elektrotechnischer Dienst	1.029	10	78	18	8	3	—	—	—	—	1	1
	Summe Österr. Bundesbahnen	5.752	182	213	27	43	95	1	39	87	10	—	532
1.2	Schlaf- u. Speisewagenuntern. Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	8	6	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
1.3		309	11	14	—	4	14	—	—	—	21	—	1
	Summe Haupt- u. Nebenbahnen	6.069	199	227	27	47	109	1	39	111	10	—	533
2	Straßenbahnen												
2.1	Normal- und Schmalspurstraßenbahnen	324	3	18	7	10	5	—	1	13	1	—	—
2.3	Oberleitungs-Omnibusbetriebe	27	1	2	4	1	—	—	—	—	—	1	—
	Summe Straßenbahnen	351	4	20	11	11	5	—	1	13	2	—	—
3	Haupt- u. Kleinseilbahnen												
3.1	Hauptseilbahnen	474	2	6	1	1	—	—	11	2	—	—	—
3.2	Kleinseilbahnen	579.	1	5	1	1	2	1	1	—	—	—	—
	Summe	1.053	3	11	2	2	2	1	12	2	—	—	—
	Haupt- u. Kleinseilbahnen	7.473	206	258	40	60	116	2	52	126	12	—	533
II	Nicht öffentliche Eisenbahnen												
1	Anschlußbahnen	335	—	16	—	1	18	—	3	48	—	4	—
2	Materialbahnen, Materialseilbahnen	15	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—
	Summe nicht öffentl. Eisenbahnen	350	—	18	—	1	20	—	3	48	—	4	—
	Summe Eisenbahnen	7.823	206	276	40	61	136	2	55	174	12	—	537
	(Übertrag)												

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

38	Spezielle Eisenbahnanlagen und Einrichtungen										Fahrzeuge			Verwen- dungs- schutz	Summe der festgestellten Beanstandungen	
	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	
316 16 28 5 1	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	— — — — —	28 121 2.130 2.297 1.865 176 1.220	
366	6	21	78	118	2	12	26	48	126	9	—	3	19	22	7.837	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	
23	1	1	9	35	8	7	18	2	10	—	—	—	5	—	493	
389	7	22	87	153	10	19	44	50	136	9	—	3	24	22	8.347	
6	—	—	1	2	—	—	—	—	1	1	1	—	6	—	400	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	5	—	42	
6	—	—	1	2	—	—	—	—	2	1	1	—	—	11	—	442
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	503
—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	591
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.094
395	7	22	88	153	10	19	44	52	143	10	—	3	35	22	9.883	
991	3	53	44	596	5	47	239	32	102	1	—	—	—	—	—	2.538
15	—	—	2	1	—	—	4	2	—	—	—	—	—	—	—	43
1.006	3	53	46	597	5	47	243	34	102	1	—	—	—	—	—	2.581
1.401	10	75	134	752	15	66	287	86	245	11	—	3	35	22	12.464	

Unfalltechnische, arbeitshygienische sowie den

Betriebs- gruppe	Bezeichnung der Betriebe und Dienstzweige	Übertrag:	Arbeitsmaschinen (Einrichtungen) für die Herstellung, Bearbeitung und Lagerung von							Förder- maschinen (-einrich- tungen)	Fehlverhalten bei verschiedenen Arbeitsverrichtungen	
			Holz und ähnlichen Stoffen	Metall	Giftigen Stoffen	Ätzenden Stoffen	Feuer- und explosions- gefährlichen Stoffen	Nahrungs- und Genussmitteln	sonstigen Stoffen			
			1-27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
B I II	Übertrag	7.823	206	276	40	61	136	2	55	174	12	537
	Kraftfahrbetriebe	138	—	6	—	1	1	—	1	3	1	—
	Österreichische Bundesbahnen .	39	1	2	—	—	2	1	2	1	1	—
	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	52	1	4	1	—	—	—	1	2	—	1
	Straßenbahnen	650	1	13	1	2	7	4	18	17	14	12
C I II	Summe Kraftfahrbetriebe	879	3	25	2	3	10	5	22	23	16	13
	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	58	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—
	Verwaltungs- und Rechnungsdienst	1.796	—	1	46	—	1	1	2	16	1	11
	Postdienst	6	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
	Post- und Telegraphenämter .	382	2	4	2	—	2	—	—	1	—	2
III	Postzeugverwaltung	109	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—
	Summe	1.860	1	2	46	1	1	1	3	17	1	11
	Verw.-, Rechn.- u. Postdienst . . .	491	2	5	3	—	3	—	—	1	—	2
	Fernmeldedienst	382	3	7	49	1	4	1	3	18	1	13
	Telegraphenbauämter	109	—	4	2	—	2	—	—	—	—	—
D	Fernmeldebetriebsämter	382	2	1	1	—	1	—	—	—	—	—
	Summe Fernmeldedienst	491	2	5	3	—	3	—	—	1	—	2
	Summe Österr. Post- u. Tel.-Vw.	2.351	3	7	49	1	4	1	3	18	1	13
	Radio Austria AG	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Schiffahrt	82	—	—	—	1	2	—	—	10	—	—
E I II 1 2	Fluss Schiffahrt	20	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—
	Schiffsbetriebe	102	—	—	—	1	2	—	—	12	—	—
	Landbetriebe	25	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—
	Summe Fluss Schiffahrt	6	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—
	Seenschiffahrt	31	3	2	—	—	1	—	—	—	—	—
F I-IV	Schiffsbetriebe	133	3	2	—	1	3	—	—	12	—	—
	Landbetriebe	146	3	11	1	2	3	—	1	1	1	4
	Summe Seenschiffahrt	11.335	218	321	92	68	156	8	81	228	30	567
	Summe Schiffahrt											
	Luftfahrt											
	Zivilflugplätze, Luftbeförde- rungsunternehmen, Zivilluft- fahrerschulen, Luftfahrzeug- betankungsdienst											
	Gesamt-Summe A-F . . .											

Verwendungsschutz betreffende Beanstandungen

卷之三

**Die dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Jahre 1970
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	
		1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
A	Eisenbahnen										
I	Öffentliche Eisenbahnen										
1.1	Österreichische Bundesbahnen	(1)	101	236	282	320	265	24	25	(3)	21
1.2	Schlaf- und Speisewagenunternehmen	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
1.3	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	1	—	7	5	1	1	—	1	—	—
2.1	Straßenbahnen (Normal-, Schmalspur)	32	30	54	49	90	72	24	10	3	2
2.3	Oberleitungs-Omnibusbetriebe	1	—	—	1	1	1	1	—	—	1
3.1	Hauptseilbahnen	—	—	4	1	6	4	—	—	—	1
3.2	Kleinseilbahnen	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
II	Nicht öffentliche Eisenbahnen										
1	Anschlußbahnen	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
2	Materialbahnen, Materialseilbahnen .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B	Kraftfahrbetriebe										
I	Österreichische Bundesbahnen	—	1	6	13	12	18	7	13	2	—
II	Haupt- und Nebenbahnen im Privatbetrieb	—	—	1	4	1	6	3	1	—	—
III	Straßenbahnen bzw. Oberleitungs- Omnibusbetriebe	1	—	4	9	21	10	4	3	—	—
IV	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung	8	6	38	40	52	42	29	32	3	3
C	Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung										
I	Verwaltungs- und Rechnungsdienst . .	—	—	2	5	—	—	—	—	—	—
II	Post- und Telegraphenämter	1	—	20	22	23	17	—	1	—	—
	Postzeugverwaltung	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—
III	Fernmeldedienst	29	(1) 37	44	59	39	72	34	24	2	3
D	Radio Austria AG	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
E	Schiffahrt										
I, II	Fluß- und Seenschiffahrt, Schiffs- und Landbetriebe	—	—	18	20	6	12	3	6	—	—
F	Luftfahrt										
I-IV	Zivilflugplätze, Luftbeförderungsunter- nehmen, Zivilluftfahrerschulen, Luftfahrzeugbetankungsdienst	—	—	3	3	3	3	4	1	—	—
	Summe	(1)	(1)	438	519	575	523	133	117	(3)	39

**zur Kenntnis gebrachten Unfälle.
Anteil an tödlich Verunglückten.
des Jahres 1969 angegeben)**

Unfallsanlässe														Gesamtzahl der gemeldeten Unfälle einschließlich der Todesfälle		Zahl der Todesfälle	
Transporttätigkeiten		Verschiedene Arbeiten		Arbeitsvorgänge an oder mit Fahrbetriebsmitteln		Verschubtätigkeiten		Verkehrsaktivitäten verschiedener Art		Wegunfälle		Am Weg vom oder zum Dienst					
6		7		8		9		10		11 a		11 b		12		13	
1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970	1969	1970
(1) 789	830	(4) 783	(4) 680	844	(6) 722	(5) 455	(7) 472	(1) 226	(1) 304	(7) 817	(1) 822	(5) 856	(9) 948	5.475	5.480	27	28
3	2	16	9	—	—	2	3	12	15	3	7	6	2	42	40	—	—
46	26	73	47	(1) 10	11	29	23	37	26	22	31	69	(1) 48	295	219	1	1
93	80	(1) 64	67	133	134	18	10	90	75	113	(1) 60	88	57	802	646	1	1
—	1	1	1	5	5	—	—	2	3	1	1	6	3	18	17	—	—
14	10	20	17	9	2	—	—	1	—	31	(1) 14	3	7	88	56	—	1
3	1	3	1	3	—	—	—	—	—	3	5	—	—	12	8	—	—
4	3	8	3	3	2	13	17	4	6	(1) 1	5	6	6	40	42	1	—
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
16	22	11	22	45	33	—	—	2	1	22	19	14	9	137	151	—	—
2	2	2	2	11	7	—	—	—	—	3	1	1	2	24	25	—	—
6	6	8	12	22	25	—	1	5	10	20	10	14	9	105	95	—	—
18	22	28	45	68	66	—	—	2	1	37	56	28	38	311	351	—	—
1	3	2	8	—	2	—	—	—	—	3	7	36	41	44	66	—	—
127	134	133	109	160	138	8	15	—	—	(2) 669	(3) 771	(3) 381	(5) 358	1.522	1.565	5	8
—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	6	1	4	3	10	8	—	—
73	96	116	141	18	23	—	—	—	—	171	196	(2) 83	192	609	843	2	1
—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	7	—	—
—	9	74	58	(1) 40	(1) 49	—	1	—	(1) 1	(2) 50	50	26	10	217	216	3	2
26	33	15	16	6	9	1	—	13	(3) 17	14	12	12	19	97	113	—	3
(1) 1.221	1.281	(5) 1.357	(4) 1.241	(2) 1.377	(7) 1.228	(5) 527	(7) 542	(1) 394	(5) 459	(12) 1.986	(6) 2.072	(10) 1.633	(15) 1.752	9.849	9.948	40	45

Beilage 1

X. Beilagen

Personal des Verkehrs-Arbeitsinspektorates

(Bundesministerium für Verkehr,
Sektion I, Abteilung 11)

Stand: 1. 3. 1971

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 Braunbart, Ministerialrat
Bahnen im Privatbetriebe (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
Binnenschifffahrt, 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, 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 (OPTV) und der Bahnen im Privatbetrieb (ausschließlich jener der AG Stubaitalbahn), Postzeugverwaltung, Mitarbeit bei Seilbahnen und Luftfahrt

Post- und Telegraphenämter der Wiener Bezirke 1, 7—9 und 16—22, Niederösterreich südlich der Donau, Burgenland, Steiermark, Tirol und Vorarlberg

Post- und Telegraphenämter der Wiener Bezirke 2—6, 10—15, 23, Niederösterreich nördlich der Donau, Oberösterreich, Salzburg und Kärnten

Administrative Arbeiten, Mithilfe bei der Erstellung des Tätigkeitsberichtes, fallweise Büroarbeiten

Verwaltungs- und Rechnungsdienst sowie Fernmeldedienst der OPTV; Radio Austria AG, Mitarbeit bei Seilbahnen und Luftfahrt

Zugförderungsdienststellen der ÖBB, Mitarbeit bei den übrigen technischen Dienstzweigen der ÖBB, bei Anschlußbahnen an die ÖBB und der Binnenschifffahrt

Bahnhof- und Zugbegleitdienst der ÖBB, Mitarbeit bei den Anschlußbahnen an die ÖBB sowie Umkehrstellen der Zugförderung

Haupt- und Wagenwerkstätten, Vorratslager und Lehrwerkstätten (ausgenommen jene des Elektrodienstes der ÖBB), Lehrlingsheime, Mitarbeit bei den Anschlußbahnen an die ÖBB

Schreibarbeiten

Rechtsangelegenheiten

Ing. Heinrich Peschina,
Wirklicher Amtsrat

Rudolf Kantner,
Wirklicher Amtsrat

Otto Kresta,
Wirklicher Amtsrat

Therese Ackerl,
Amtssekretär

Ing. Kurt Talla,
Amtssekretär

Ing. Karl Reiselhuber,
BB-Oberrevident

Egon Koretz,
BB-Oberrevident
Anton Hruby,
BB-Adjunkt

Rudolf Mieß,
BB-Revident

Elfriede Straßer,
BB-Adjunkt

Dr. Walter Hübner,
Vertragsbediensteter

Beilage 2**Auszug aus dem Eisenbahngesetz 1957¹⁾, 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 hiefür 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 forbewegt werden.

(3) Beförderungsanlagen ohne Fahrbetriebsmittel, bei denen die mit Skiern auf dem Boden gleitenden Personen durch ein Seil fortbewegt werden (Schlepplifte), 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 (Industrieanchlußbahnen, Bergwerksanschlußbahnen, Hafenbahnen, Schleppbahnen und dergleichen).

§ 8. Materialbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Anschlußbahnen sind. Materialseilbahnen sind für den nicht-öffentlichen Güterverkehr bestimmte Seilbahnen.

¹⁾ 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.

- § 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.

Beilage 3

Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion¹⁾

- § 1. Die Wahrnehmung des gesetzlichen Schutzes der Dienstnehmer (Lehrlinge) obliegt dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft²⁾, Verkehrs-Arbeitsinspektorat:
1. a) bei den Eisenbahnunternehmen, die den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes, BGBl. Nr. 60/1957, unterliegen, einschließlich deren Kraftfahrbetrieben,
 - b) bei den für den Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen erforderlichen Hilfs-einrichtungen, wenn diese vom Eisenbahnunternehmen selbst betrieben werden, so wie bei allen Arbeiten, die dem Bau, Betrieb und Verkehr der Eisenbahnen dienen und von diesen Unternehmen selbst ausgeführt werden,
 - c) bei Schlaf- und Speisewagenunternehmen, insoweit deren Tätigkeit bei oder in Zügen durchgeführt wird;
 2. bei der Post- und Telegraphenverwaltung und deren Kraftfahrbetrieben einschließlich der Nebenbetriebe und Hilfsbetriebe sowie bei allen Arbeiten, die von der Post- und Telegraphenverwaltung in eigener Regie ausgeführt werden;
 3. bei der Binnenschiffahrt,
 - a) hinsichtlich aller Schiffe, schwimmenden Anlagen und Geräte,
 - b) hinsichtlich der überwiegend der Binnenschiffahrt dienenden Anlagen, Einrichtungen und Hilfsbetriebe, ausgenommen Werften, die nicht nur für ein Schiffahrtsunternehmen arbeiten,
 - c) hinsichtlich der von Schiffahrtsunternehmen in eigener Regie ausgeführten Arbeiten, wenn diese Arbeiten nicht in Werften durchgeführt werden, die gemäß lit. b nicht in den Wirkungskreis der Verkehrs-Arbeitsinspektion fallen;
 4. bei der Luftfahrt
 - a) auf allen Luftfahrzeugen,
 - b) in den der Luftfahrt dienenden Betrieben einschließlich von Hilfsbetrieben, insbesondere von Kraftfahrbetrieben, insoweit die Dienstnehmer dieser Betriebe bei Ausübung ihrer Tätigkeit den auf Luftfahrtgeländen eigentümlichen Gefahren unmittelbar ausgesetzt sind,
 - c) hinsichtlich der von Unternehmen, die der Luftfahrt dienen, auf Luftfahrtgeländen in eigener Regie ausgeführten Arbeiten.

¹⁾ Bundesgesetz vom 20. Mai 1952, BGBl. Nr. 99 über die Verkehrs-Arbeitsinspektion (Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz — Verkehrs-ArbIG) in der Fassung des Bundesgesetzes vom 13. März 1957, BGBl. Nr. 80.

²⁾ Jetzt: Bundesministerium für Verkehr.

Beilage 4

Beispiel einer auf Feststellungen des Verkehrs-Arbeitsinspektorenes basierenden unfalltechnischen Veröffentlichung. Die Abhandlung ist dem Verkehrs-Unterrichtsblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, Betriebsdirektion, 1. Stück des Jahrganges 1970 entnommen

Gleisabdeckungen

Aus gegebenem Anlaß erinnern wir an die Dienstanweisung GD Z. 56056/1/57 vom 31. Jänner 1967. Dieser lag eine Feststellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorenes zugrunde, wonach im Verschubbereich Gleisabdeckungen, die keinen verbreiterten Kupplungsauf-lauf besitzen, für Verschubbiedienstete eine Gefahr darstellen. Es waren daher alle

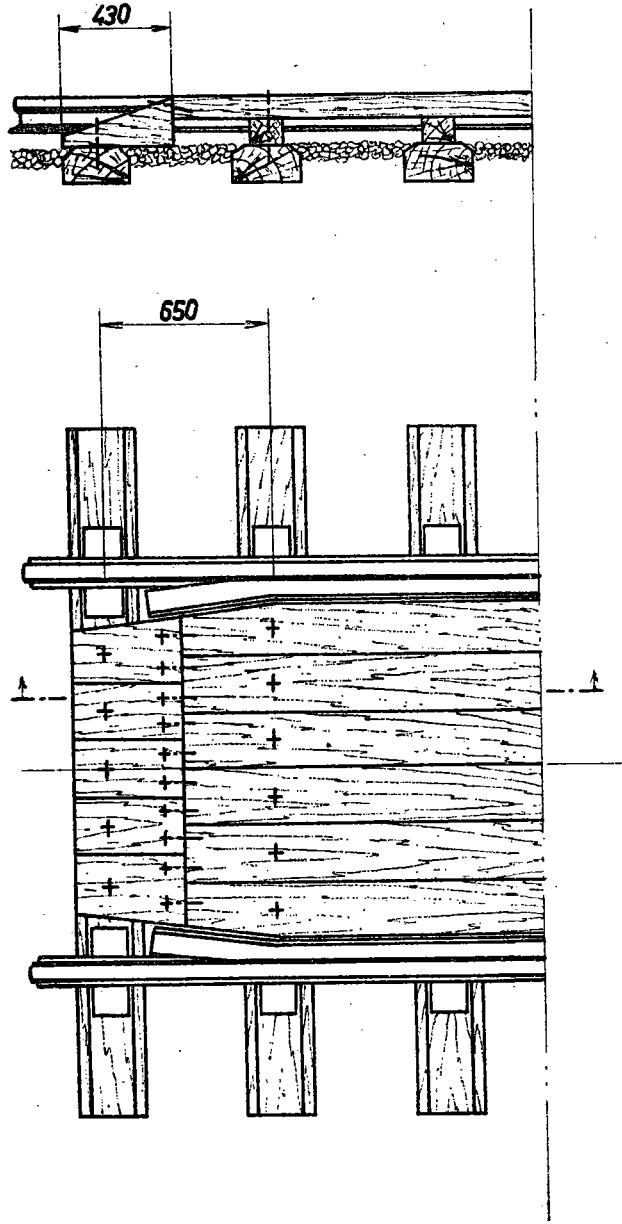
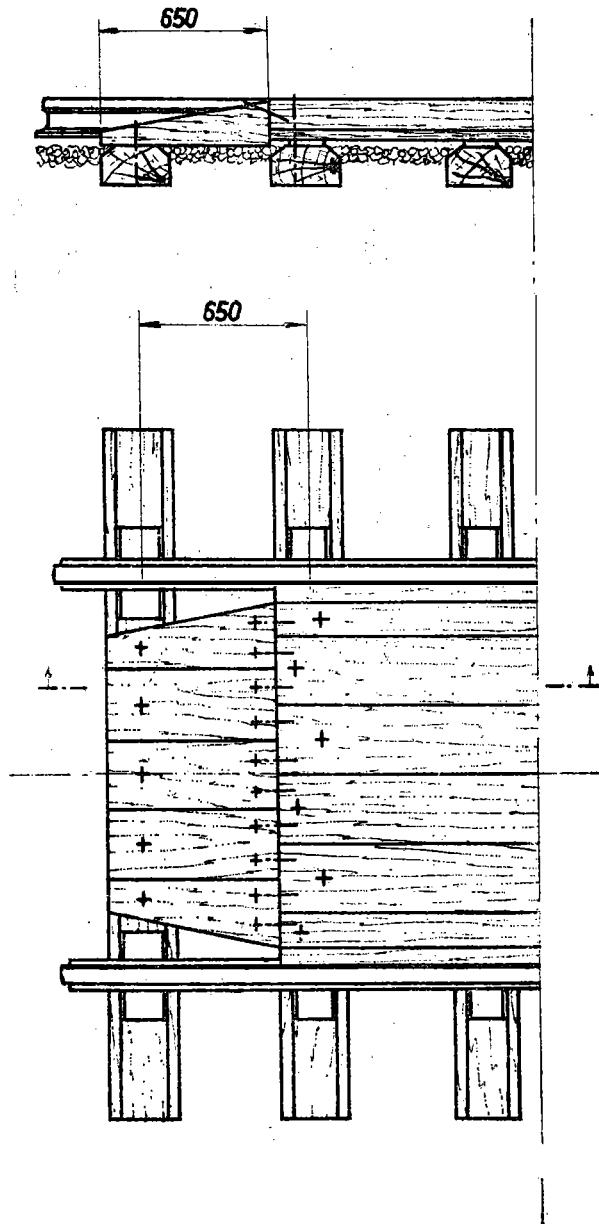
schiengleichen EK und Wegübergänge im Verschubbereich ggf. nach dem Sonderblatt 17110 mit einem verbreiterten Kupplungsauf-lauf auszustatten.

Kontrollen ergaben, daß dieser Dienstanweisung noch nicht überall nachgekommen ist und somit weiterhin für die Verschubbiedienstete ein Gefahrenmoment besteht.

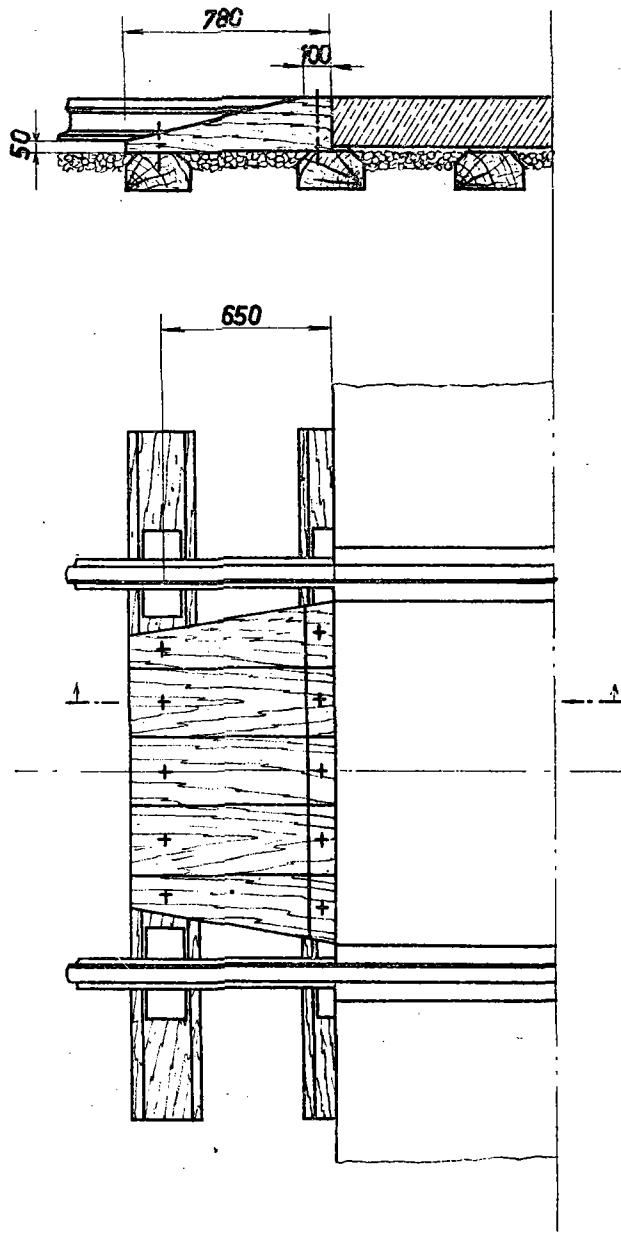
Gleisabdeckungen verschiedener Bauart gemäß Sonderblatt 17 110

a) mit Holzschwellen nach „Ioarw 1 a“

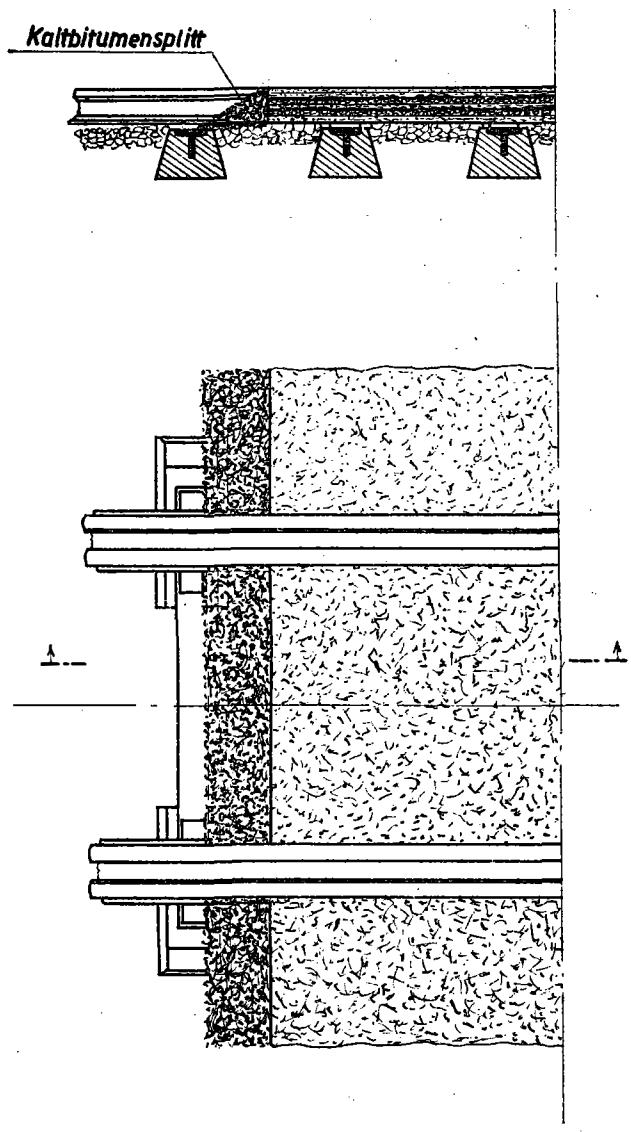
b) mit Holzbohlen nach Sbl. 17027 und 17066



c) Bauart „Stelcon“ nach Sbl. 16973



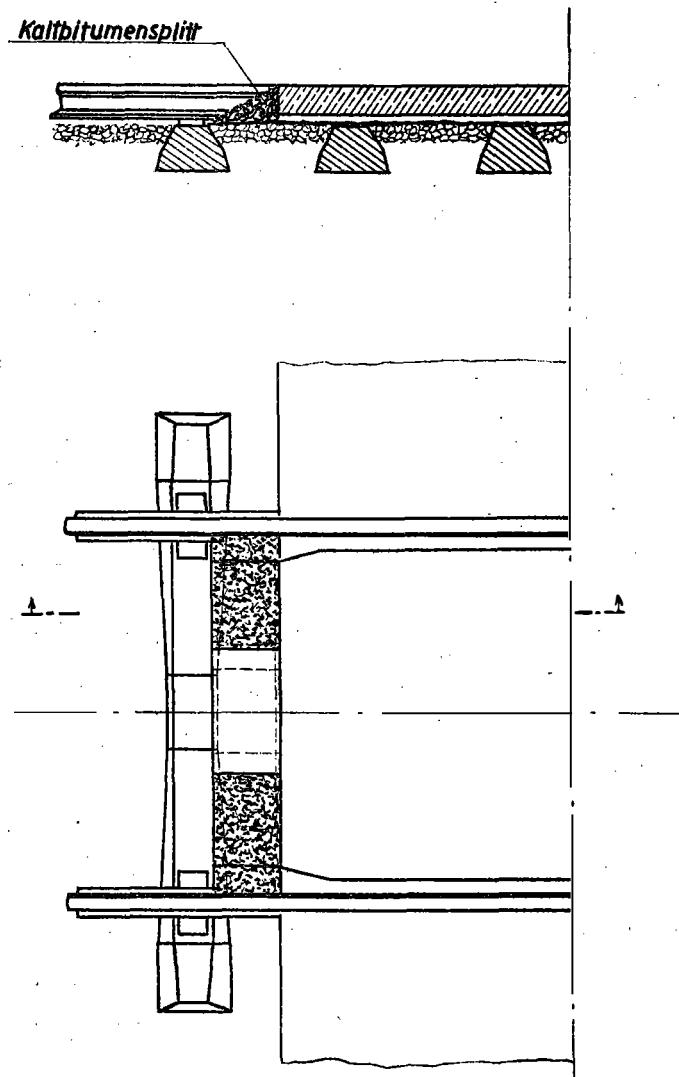
d) bituminös nach Sbl. 16925



Auch in den Mitteilungen des Unfallverhütungsdienstes wurde auf die Unfallgefahren hingewiesen, die sich aus nicht verbreiterten Kupplungsaufläufen ergeben. Stellen sie doch für die Verschubbediensteten deshalb eine erhöhte Gefährdung dar, weil die Bohlenerhebung leicht übersehen wird und

die Bediensteten dadurch zu Sturz kommen. Außerdem wird vielfach bei Gleisabdeckungen ohne verbreiterten Kupplungsauflauf die lose herabhängende Kupplung empor geschnellt und gefährdet dadurch den im Gleis befindlichen Verschubbediensteten.

e) Bauart „Linz“ nach Sbl. 17026, 17042 und 17067



Nähere Daten zum Abschnitt IV (Besondere Unfälle)

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

1. Sonntag, 25. 1. 1970, 02 Uhr 05 Min., Bf. Wiener Neustadt, Gleis 113, 26 Jahre
2. Sonntag, 15. 2. 1970, 10 Uhr 52 Min., Bf. Gmünd, Stellwerk 1, Weiche 1, 36 Jahre
3. Dienstag, 10. 3. 1970, 19 Uhr 25 Min., Bf. St. Pölten, Gleis 58 westlich der Weiche 34, 40 Jahre
4. Freitag, 27. 3. 1970, 04 Uhr 30 Min., Bf. Penzing Vbf., Gleis 21, 31 Jahre
5. Freitag, 21. 8. 1970, 14 Uhr 55 Min., Bf. Wien Südbf., Gleis 9, 23 Jahre
6. Samstag, 24. 10. 1970, 22 Uhr 00 Min., Bf. Heiligenstadt, Gleis 10, 24 Jahre
7. Donnerstag, 15. 10. 1970, 18 Uhr 30 Min., Salzburg Hbf., Gleis 115, 42 Jahre
8. Donnerstag, 15. 10. 1970, 11 Uhr 17 Min., Bf. Wien Südbf. (Ostseite), im Bereich des Stellwerkes 2 (Spitz), Gleis 21, 61 Jahre
9. Dienstag, 7. 4. 1970, 19 Uhr 15 Min., Bf. Rosenbach, Warteraum, 58 Jahre
10. Dienstag, 5. 5. 1970, 01 Uhr 48 Min., zwischen den Bahnhöfen Penk und Oberzellach, km 55,962, 20 Jahre
11. Samstag, 5. 9. 1970, 22 Uhr 50 Min., Strecke Mautern — Seiz im km 193,900, nahe des Einfahrsignales Z des Bf. Seiz, 45 Jahre
12. Donnerstag, 10. 9. 1970, 19 Uhr 56 Min., Bf. Hörsching, Gleis 3 bei Weiche 13, 21 Jahre
13. Montag, 16. 11. 1970, 17 Uhr 46 Min., Bf. Bad Fischau, Gleis 1, km 0,775, 41 Jahre
14. Donnerstag, 4. 6. 1970, 14 Uhr 00 Min., Bf. Gänserndorf, Weiche 101, 22 Jahre
15. Freitag, 7. 8. 1970, 13 Uhr 29 Min., zwischen den Bahnhöfen St. Pölten und Pottenbrunn im km 58,680 (Gleis 2), 36 Jahre
16. Donnerstag, 10. 12. 1970, 14 Uhr 25 Min., Bf. Amstetten, Weiche 57, 36 Jahre
17. Mittwoch, 29. 4. 1970, 10 Uhr 40 Min., Zugförderungsleitung Innsbruck, Lokhalle, Gleis 8, 20 Jahre
18. Mittwoch, 6. 5. 1970, 13 Uhr 42 Min., Bf. Spittal/Millstättersee, Gleis 10, 63 Jahre
19. Dienstag, 4. 8. 1970, 15 Uhr 06 Min., Mast 2/14 im km 2,623 zwischen den Bahnhöfen Feldkirch und Nendeln, 38 Jahre
20. Freitag, 6. 11. 1970, 07 Uhr 57 Min., Wiener elektrische Stadtbahn, km 9,8 zwischen den Stationen Stadtpark und Karlsplatz, 30 Jahre
21. Mittwoch, 25. 2. 1970, etwa 18 Uhr 30 Min., Mittelabfahrt in Serfaus, 28 Jahre
22. Donnerstag, 23. 7. 1970, etwa 15 Uhr 45 Min., Packer Bundesstraße in Pichling, 33 Jahre
23. Montag, 11. 5. 1970, 14 Uhr 50 Min., Voralpenbundesstraße, Gemeindegebiet Sierning, 45 Jahre
24. Samstag, 3. 10. 1970, 10 Uhr 10 Min., Steyr, Kreuzung Bahndammgasse — Hermannngasse, 54 Jahre
25. Mittwoch, 3. 6. 1970, etwa 16 Uhr 50 Min., Hard, Eschlestraße, 37 Jahre
26. Montag, 20. 4. 1970, 21 Uhr 45 Min., Seilfähre zwischen Bad Deutsch-Altenburg und Stopfenreuth, 38 Jahre
27. Samstag, 8. 8. 1970, 02 Uhr 00 Min., Güterkahn 67282 der Ersten Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft, 28 Jahre
28. 29. Donnerstag, 21. 5. 1970, 11 Uhr 47 Min., Innfluß bei Völs, rechtes Ufer, 27 Jahre, 29 Jahre
30. Dienstag, 7. 7. 1970, 16 Uhr 30 Min., Zillertaler Alpen, Stilluptal, nahe des Stillup-Hauses, 31 Jahre

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

31. Freitag, 9. 1. 1970, 13 Uhr 00 Min., Bundesstraße 227 im Ortsgebiet Neulerigbach (Kreuzung Rathausplatz — Wiener Straße), 36 Jahre
32. Sonntag, 22. 11. 1970, etwa 21 Uhr 30 Min., Landstraße, ungefähr ein Kilometer außerhalb von Neufeld an der Leitha in Richtung Müllendorf, 33 Jahre
33. Donnerstag, 8. 10. 1970, 04 Uhr 50 Min., Wiener Neustadt, Brunnergasse gegenüber 126 (Landstraße), 24 Jahre
34. Sonntag, 20. 12. 1970, 09 Uhr 49 Min., Bf. Linz Wegscheid, Gleis 3, 59 Jahre
35. Montag, 24. 8. 1970, 16 Uhr 40 Min., Feldkirch Tisis, Liechtensteinstraße, Abzweigung Letzenstraße, 58 Jahre
36. Mittwoch, 9. 9. 1970, 06 Uhr 42 Min., Gleis 2, zwischen den Bahnhöfen Matrei und Patsch im km 86,000, 54 Jahre
37. Freitag, 11. 9. 1970, 05 Uhr 38 Min., Bf. Traisen, Strecke Leobersdorf — St. Pölten, Gleis 3 im km 56,685 im Bereich der Weiche 52, 22 Jahre
38. Sonntag, 13. 12. 1970, 07 Uhr 45 Min., im km 11,8 der Bundesstraße 113, gegenüber der Haltestelle Kammer, 46 Jahre
39. Mittwoch, 28. 10. 1970, etwa 06 Uhr 50 Min., Villach, Kreuzung Ossiacherzeile — Italienerstraße, 59 Jahre
40. Freitag, 8. 5. 1970, etwa 17 Uhr 15 Min., Rand der Georgstraße in Gmunden bei Kaufhaus Gruber, 39 Jahre
41. Samstag, 21. 2. 1970, 11 Uhr 20 Min., Krems — Rehberg, Hauptstraße, 62 Jahre
42. Freitag, 24. 4. 1970, 04 Uhr 45 Min., Bruck an der Mur, Grazer Straße vor dem Autohaus Binder, 19 Jahre
43. Dienstag, 12. 5. 1970, 06 Uhr 40 Min., beim Hause Stumpten Nr. 20, Post 4191 Vorderweißenbach, Oberösterreich, 27 Jahre
44. Samstag, 26. 9. 1970, 12 Uhr 15 Min., Bundesstraße 21 zwischen Ortmann und Waldegg, bei km 21,78, 30 Jahre
45. Mittwoch, 2. 12. 1970, etwa 17 Uhr 30 Min., Landstraße 24, nahe dem Bahnhof Staatz, 39 Jahre

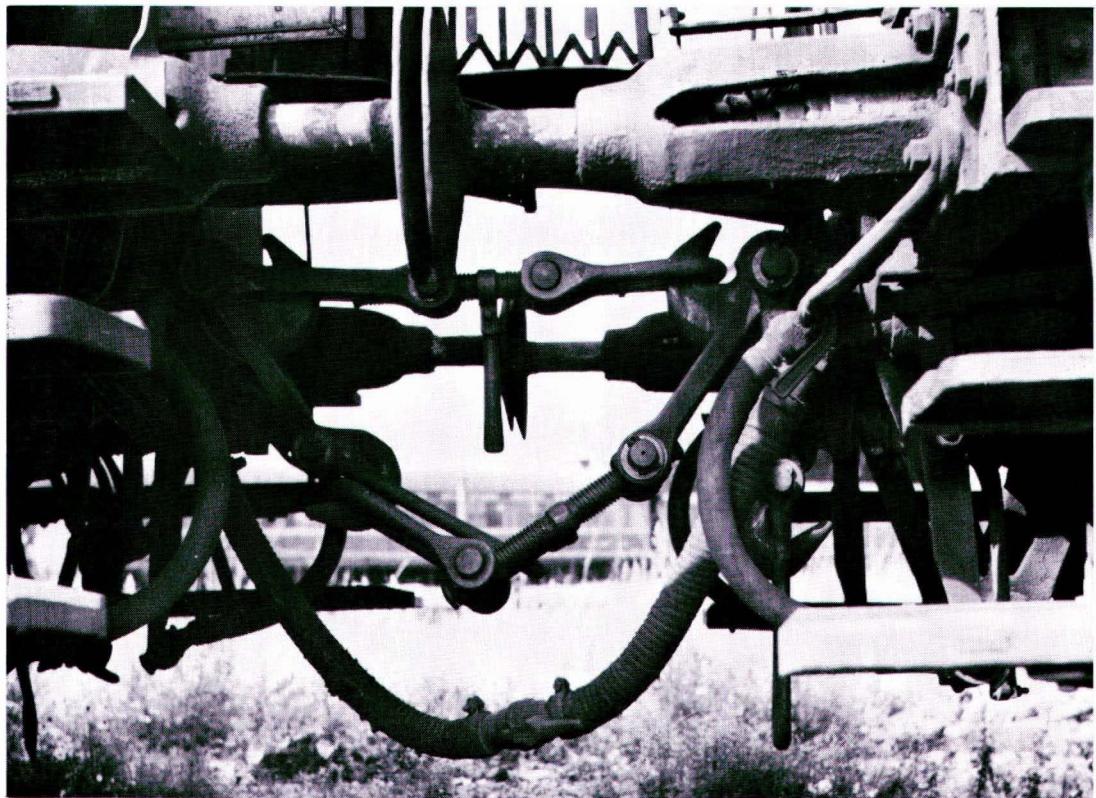
3. Bemerkenswerte Unfälle:

46. Montag, 19. 1. 1970, 20 Uhr 40 Min., Bf. Graz Hbf., Gleis 201, km 210,20, 31 Jahre
47. Sonntag, 25. 1. 1970, 10 Uhr 35 Min., Bf. Spittal/Millstättersee, Gleis 12, 56 Jahre
48. Freitag, 20. 3. 1970, 21 Uhr 18 Min., Bf. Simmeringer Ostbahnhof, 33 Jahre
49. Sonntag, 31. 5. 1970, 18 Uhr 10 Min., Bf. Bludenz, 26 Jahre
50. Freitag, 15. 5. 1970, 22 Uhr 47 Min., Bf. Wien Südbf., Gleis 206, 20 Jahre
51. Mittwoch, 16. 9. 1970, 01 Uhr 15 Min., Bf. Praterstern Fbf., Gleis 505 a, 23 Jahre
52. Donnerstag, 24. 9. 1970, 19 Uhr 50 Min., Bf. St. Pölten Alpenbahnhof, Gleis 11, 31 Jahre
53. Mittwoch, 25. 3. 1970, 23 Uhr 37 Min., Bf. Klagenfurt Hbf., Weiche 14, 22 Jahre
54. Mittwoch, 1. 4. 1970, 09 Uhr 10 Min., Bf. Wien Nordwestbf., Gleis 14, 31 Jahre
55. Samstag, 6. 6. 1970, 01 Uhr 43 Min., Bf. Linz Hbf. auf Gleis 2, km 188,610, 23 Jahre, 25 Jahre
56. Montag, 6. 4. 1970, 09 Uhr 00 Min., Bf. Hielfau, 34 Jahre
57. Montag, 8. 6. 1970, 10 Uhr 25 Min., zwischen den Bahnhöfen Scheibbs und Purgstall im km 22,590, 38 Jahre, 31 Jahre
58. Dienstag, 11. 8. 1970, 10 Uhr 40 Min., zwischen den Bahnhöfen Ernstbrunn und Würnitz — Hetzmannsdorf, km 15,633, 55 Jahre, 40 Jahre
59. Mittwoch, 2. 9. 1970, 20 Uhr 25 Min., Bf. Innsbruck Hbf., 30 Jahre, 36 Jahre, 25 Jahre
60. Mittwoch, 29. 4. 1970, 18 Uhr 50 Min., Bf. Innsbruck Fbf., 36 Jahre
61. Sonntag, 17. 5. 1970, 10 Uhr 20 Min., Bf. Bischofshofen, 49 Jahre
62. Montag, 2. 3. 1970, 15 Uhr 00 Min., HW Knittelfeld, 16 Jahre
63. Freitag, 23. 10. 1970, 14 Uhr 29 Min., Bf. Salzburg-Gnigl, Einfahrbahnhof Parsch, Gleis 106, im km 3,322, 26 Jahre

XI. Bildtafeln



Abbildung 1: Zu Abschnitt IV/3



Abbildungen 2 und 3: Zu Abschnitt IV/3

Schleiferbrille

Stoffnummer 85086.13



Beide Gläser können nach Öffnen der Rändelschraube leicht ausgewechselt werden.



Umlegbare Seitenschutzkörbe mit indirekter Belüftung. Je nach Verwendungszweck der Schutzbrille können die Seitenkörbe beliebig oft durch leichten Fingerdruck abgenommen oder eingesetzt werden.

Die Bügellänge kann ohne Hilfswerkzeug mit einem Griff für jede Kopfgröße eingestellt werden. Diese Versellmöglichkeit verleiht der Brille auch mit schweren Gläsern einen sicheren und angenehmen Sitz.

Schweißerbrille

Stoffnummer 85086.02



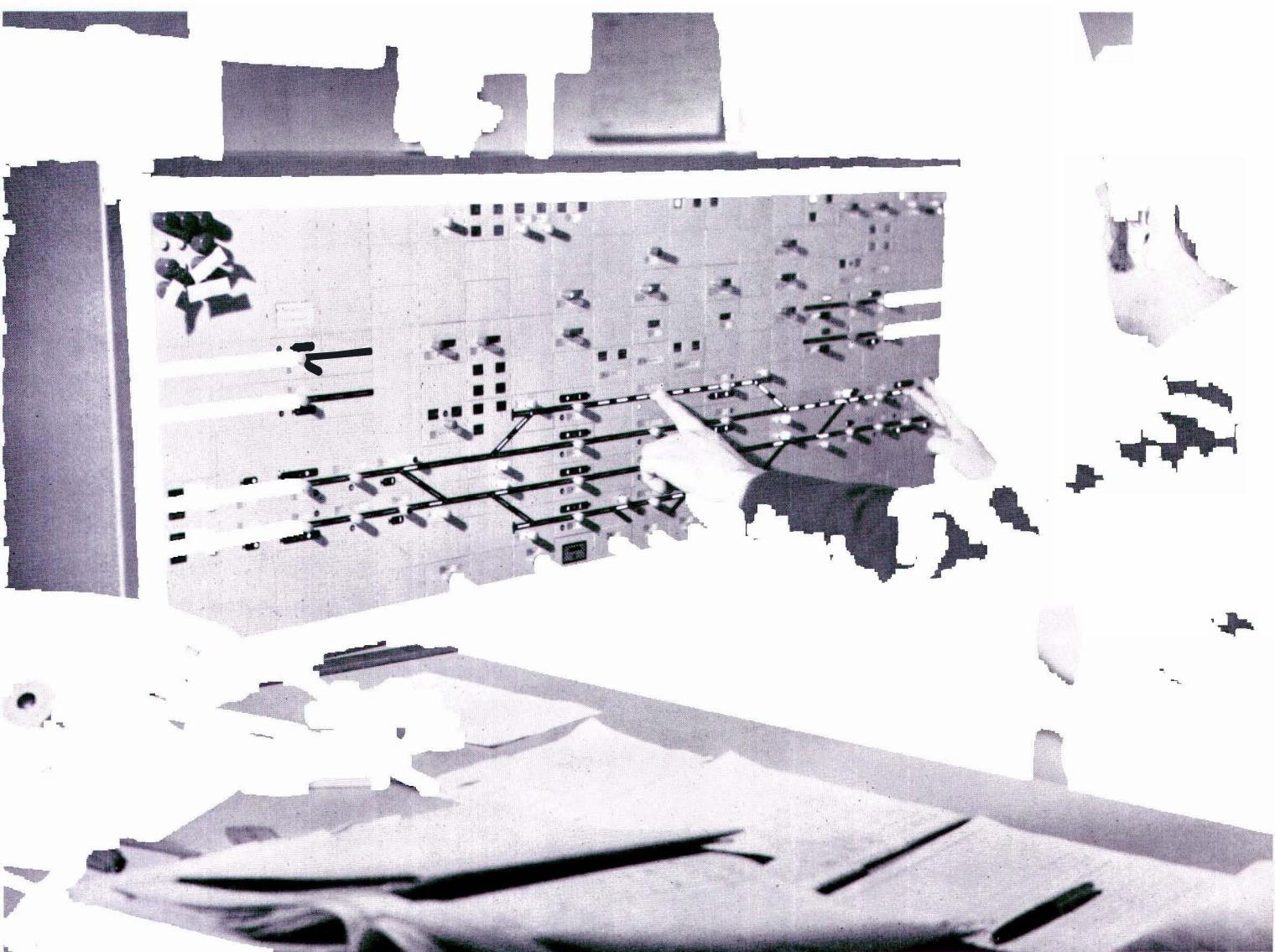
Die Gläser sind mit Schraubringen unbegrenzt oft auswechselbar.

Abbildungen 4, 5 und 6: Zu Abschnitt VI (Fußnote 15)



So und nicht so

Abbildung 7: Gleisabdeckungen (Zu Abschnitt I, Fußnote 11)



Stellpult des neuen elektrischen Mittelstellwerkes Rothenthurn

Abbildung 8: Zu Abschnitt I, Fußnote 17

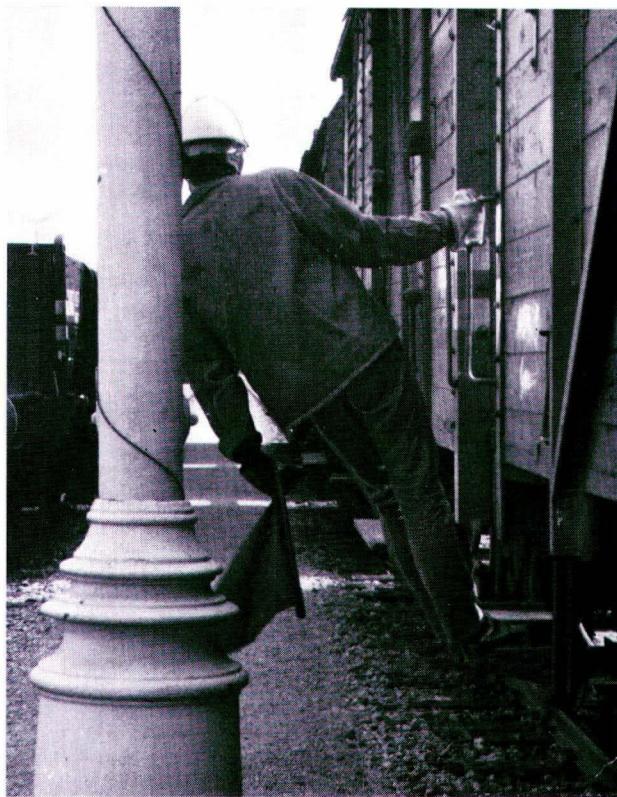


Abbildung 9: Der Schutzhelm schützt den Träger vor Kopfverletzungen bei Verschubarbeiten (Zu Abschnitt IV/3, Fußnote 1)



Abbildung 10: Bei Verschubtätigkeit wurde der Träger dieses Schutzhelmes mit dem Kopf gegen einen Lichtmast geschleudert und nur leicht verletzt. Auch der Schutzhelm (siehe Abbildung) wurde nur geringfügig beschädigt (zu Abschnitt IV/3, Fußnote 1, bzw. Unfall Nr. 57).

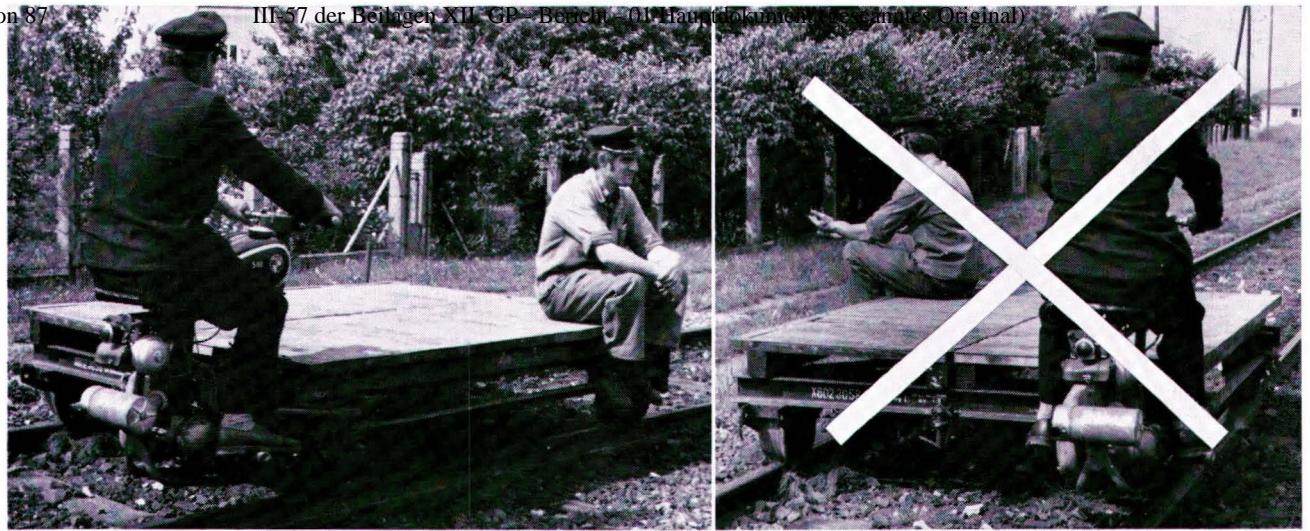


Falsch

Abbildungen 11 und 12: Handhabung von Schiebetüren (Zu Abschnitt IV/3, Fußnote 2)



Richtig



Richtig

Falsch



Richtig

Abbildungen 13 a–c: Bei Leerfahrten ist bei Stabeg-Bahnwagen mit Illo-Aufsteckmotor über dem bei Vorwärtsfahrt dem Antriebsrad vorauslaufenden Rad eine Ausgleichslast von mindestens 50 kg aufzulegen (Zu Abschnitt IV/3, Fußnote 3)



Abbildung 14: Zu Abschnitt I (Wählerwaschtisch)

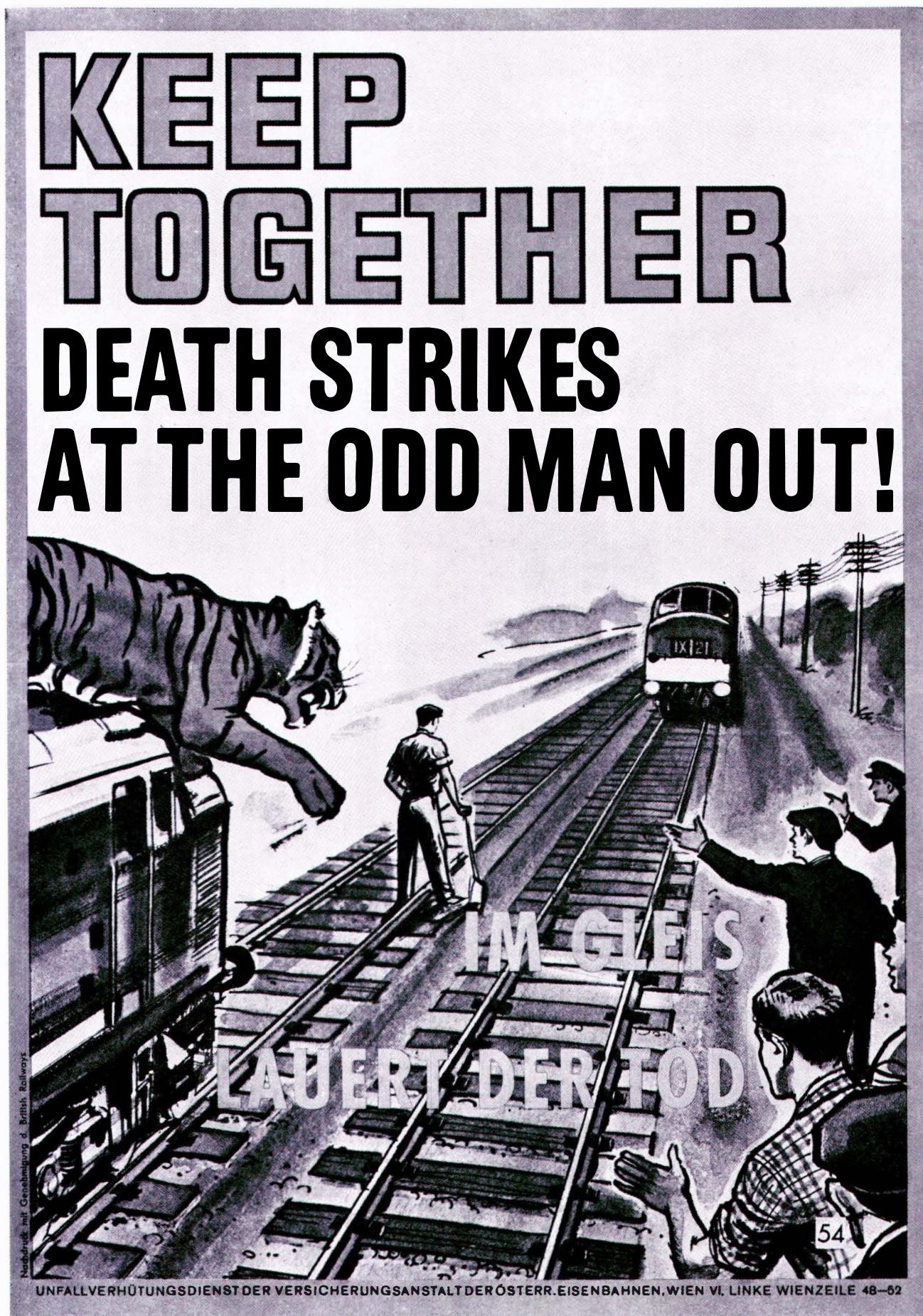


Abbildung 15: Unfallverhütungsplakat der Britischen Eisenbahnen, vom Unfallverhütungsdienst der österreichischen Eisenbahnen mit Untertitel in deutscher Sprache versehen und nachgedruckt (Zu Abschnitt VI, Fußnote 18)